

KÖZÉP-MAGYARORSZÁGI MOZAIK

Társadalom- és Gazdaságföldrajzi Tanulmányok 3.

Az ELTE Társadalom- és Gazdaságföldrajzi Tanszékének kiadványsorozata



Eötvös Loránd Tudományegyetem – Természettudományi Kar
Társadalom- és Gazdaságföldrajzi Tanszék
(1117 Budapest, Pázmány Péter sétány 1/C)

KÖZÉP-MAGYARORSZÁGI MOZAIK

Trefort Kiadó

A kiadvány az FVM Vidékfejlesztési, Képzési és Szaktanácsadási Intézet támogatásával jelent meg



**FVM Vidékfejlesztési, Képzési és
Szaktanácsadási Intézet**



A sorozat eddig megjelent kötetei:

1. (2005): *100 éve született Mendöl Tibor* – Emlékkötet.
2. (2008): *Volter Edina: Magyarország keleti és nyugati határmenti kistérségeinek helyzete és perspektívái a rendszerváltozást követő években*

A kötetet szerkesztette:

SZABÓ SZABOLCS

A kötet szerzői:

ANTAL ZOLTÁN nyugalmazott DSc (ELTE), BARTKE ISTVÁN nyugalmazott DSc (ELTE),
BERÉNYI B. ESZTER projektmenedzser (BAFT), GORDOS TAMÁS irodavezető, Pro Régió Kht.,
LOYDL TAMÁS nyugalmazott kormányfőtanácsadó, megbízott előadó (ELTE),
MENDÖL TIBOR (1905–1966) Az ELTE TTK Társadalom- és Gazdaságföldrajzi Tanszékének
első tanszékvezetője, akadémiai doktor (A jogutód hozzájárulásával),
POMÁZI ISTVÁN szakmai főtanácsadó (KVVM), SZABÓ ELEMÉR főtanácsos (KVVM),
SZABÓ SÁNDOR doktorandusz (ELTE), SZABÓ SZABOLCS tanársegéd (ELTE)

A térképeket készítette:

JESÚS REYES NÚÑEZ

A szerkesztőség elérhetősége:

1117 Budapest, Pázmány Péter sétány 1/C
tel.: 06-1/381-2117; fax: 06-1/372-2529
honlap: <http://geogr.elte.hu/TGF/index.htm>

ISSN 1787–4068

ISBN 978-963-446-515-7

A kiadásért felel H. Nagy Anna, a Trefort Kiadó vezetője

A borítótér Hodosi Mária munkája

Tördelte Nagy Erika

Nyomta az Argumentum Kiadó nyomdaüzeme

TARTALOM

Az olvasóhoz	7
Előszó	9

ADALÉKOK KÖZÉP-MAGYARORSZÁG TÁRSADALMI-GAZDASÁGI HELYZETÉRTÉKELÉSÉHEZ

MENDÖL TIBOR: Budapest	13
ANTAL ZOLTÁN – BARTKE ISTVÁN: A központi (Budapesti) régió, mint funkcionális egység	35
SZABÓ SZABOLCS: A Közép-magyarországi régió főbb társadalmi-gazdasági folyamatai az ezredfordulót követő években	55
BERÉNYI B. ESZTER: Budapest belvárosának társadalmi megítélése egy kérdőíves felmérés tükrében	69
SZABÓ SÁNDOR: A Csepel Művek iparterületének átalakulása a rendszerváltozás óta eltelt időszakban	83
POMÁZI ISTVÁN – SZABÓ ELEMÉR: Urban Resource Efficiency: The Case of Budapest	103

ADALÉKOK A TERÜLET- ÉS TELEPÜLÉSFEJESZTÉSI TÖREKVÉSEK VIZSGÁLATÁHOZ

GORDON TAMÁS: A területfejlesztés és eszközei a Közép-magyarországi régióban	121
LOYDL TAMÁS: A település és térségének kapcsolata a Közép-magyarországi régió példáján	161
SZABÓ SZABOLCS: Közlekedési eredetű konfliktusok a budapesti agglomerációban	181

SZERKESZTŐSÉGI KÖZLEMÉNYEK

In memoriam Perczel György (1941–2007)	207
Perczel György bibliográfiája	213
A Társadalom- és Gazdaságföldrajzi Tanszék krónikája (2005–2008)	225
Könyvismertető	237

AZ OLVASÓHOZ

A Társadalom- és Gazdaságföldrajzi Tanulmányok (TGT) címmel 2005-ben útjára indított kiadványsorozat harmadik részét tartja kezében az olvasó. A sorozat legfrissebb kötetébe gyűjtött tanulmányok jelen esetben a „Budapest és vonzáskörzete” tematikába illeszkednek. A kiadvány olyan tanulmányok gyűjteménye, melyeket az ELTE Társadalom- és Gazdaságföldrajzi Tanszékén oktató kiváló szakemberek jegyeznek.

A TGT 3. részének első fejezetében a vizsgált térség társadalmi-gazdasági folyamatainak mozaikszerű bemutatása történik. Ebben a belvárosi lakóterületek, illetve az egykori ipari övezetek, vagy más néven barnazónák átalakulását követhetjük nyomon, majd szó esik a nagyvárosi mobilitásról, a környezeti ártalmakról, az energiagazdálkodásról.

A kötet második fejezetében a régiót érintő fontosabb terület- és településfejlesztési problémákról szóló tanulmányokat találhatunk. Így a településfejlesztés válságáról, a Közép-magyarországi régió területfejlesztési cél-, eszköz- és intézményrendszeréről, valamint a vizsgált térség közlekedési problémáiról olvashatunk.

A kötet nem csak a fővárossal, hanem annak tág vonzáskörzetével is foglalkozik. Ennek megfelelően az immár aktívan zajló vidékfejlesztési időszakkal és az Új Magyarország Vidékfejlesztési Program (ÚMVP) realizálódásával kapcsolatos gondolatébresztésnek is tekinthető, hiszen tanulmányozása során megfogalmazódnak fejünkben a lehetséges megoldások. Az ÚMVP keretében az agrártárca mintegy 1300 milliárd forint támogatás felhasználására jogosult, amely teljes egészében a mezőgazdaság és a rurális területeken élők életminőségének és gazdasági lehetőségeinek fejlesztésére, azaz gazdasági esélyegyenlőségük megteremtésére fordítható.

Az ÚMVP megvalósításának folyamatában lényeges feladat hárul a Földművelésügyi és Vidékfejlesztési Minisztérium Vidékfejlesztési, Képzési és Szaktanácsadási Intézetére (FVM VKSZI). Az Intézet látja el a Helyi Vidékfejlesztési Irodák (HVI) koordinációjával kapcsolatos feladatokat. A HVI-k rendszerét az ÚMVP vidékfejlesztési forrásainak minél hatékonyabb felhasználása érdekében hívta életre az FVM 2007 májusában. A HVI-k feladata volt a LEADER közösségek megalakulásában a teljes körű segítségnyújtás, majd a Helyi Vidékfejlesztési Stratégiák megalkotásának koordinálása. Az elmúlt másfél év tapasztalatai alapján a jövőben olyan gyakorlatias vidékfejlesztési centrumokká válhat a HVI, amely átfogó ismeretekkel rendelkezik nemcsak az ÚMVP fejlesztési forrásairól, hanem alkáltn az adott kistérséget érintő uniós fejlesztési forrásokról. A Vidékfejlesztési, Képzési és Szaktanácsadási Intézet azért vállalt részt a kiadvány elkészültében, mert meggyőződésünk szerint jól hasznosítható e munka során a Közép-magyarországi régióban.

Mindezek alapján jó szívvel ajánlom ezt a kötetet minden település- és vidékfejlesztés iránt érdeklődő, illetve a földrajztudományi kutatásokkal foglalkozó kollégának.

Budapest, 2008. december 8.

Bodnár Dénes
főigazgató-helyettes (FVM VKSZI)

ELŐSZÓ

2005-ben indított kiadványsorozatunknak immár harmadik részét tarja kezében a kedves olvasó. Mint az első kötet előszavában Perczel György kollégánk megfogalmazta: régi óhajunk volt, hogy az ELTE Társadalom- és Gazdaságföldrajzi Tanszékén folyó kutatómunkáról időnként kötetbe szerkesztett tanulmányok kiadásával beszámoljunk kollégáinknak, valamint a földrajzi kutatások iránt érdeklődő közönségnek.

2007-ben azonban sajnálatos módon eltávozott közülünk Perczel György, korábbi tanszékvezetőnk és egyben kiadványsorozatunk társszerkesztője, így jelen kötetet az ő emlékének is szánjuk (Perczel György életrajzát, valamint teljes publikációs jegyzékét a *Szerkesztőségi közlemények* c. fejezetben olvashatják). Nincs kétségünk afelől, hogy a „TANÁR ÚR” meghatározó szereplője volt a hazai földrajzoktatásnak és -kutatásnak. Tevékenysége még sokáig hatással lesz nem csak a tanszéken, hanem az egész magyar földrajzi felsőoktatásban folyó munkára (lásd az általa szerkesztett Magyarország társadalmi-gazdasági földrajza c. tankönyv sikerét).

Mint periodikánk jelen kötetének címéből is kiderül, a közölt tanulmányokat egy téma, pontosabban egy területi egység, nevezetesen Budapest és vonzáskörzete köré csoportosítottuk. A vizsgált térség területi lehatárolását a kötetben rugalmas kategóriaként kezeltük. A fő szempont az volt, hogy a vizsgálat tárgyától függően Budapestet és/vagy a fővároshoz szorosan kötődő térséget (vonzáskörzetet) vizsgáljunk.

Mindenképpen fontos megjegyeznünk, hogy kötetünk nem monográfia, hanem többnyire már korábban publikált tanulmányok tematikus gyűjteménye. Fő célunk a tanszéken folyó kutatások sokféleségének bemutatása volt. Ennek megfelelően ezúttal mindössze egy-egy részt villantunk fel a vizsgált térség társadalmi-gazdasági folyamataiból. Természetesen nem feledkezhetünk meg arról, hogy a térségről számos (már-már monografikus jellegű) kötet született¹. Többek között az Oktatási Minisztérium Felsőoktatási Kutatási és Fejlesztési Pályázat keretében az ELTE Társadalom- és Gazdaságföldrajzi Tanszéke is (az MTA FKI Gazdaság- és Társadalomföldrajzi Osztályával közösen) megjelentetett már két tanulmánykötetet e témakörben 1999–2000 között: *A Központi Térség regionalizációs folyamatairól és térkapcsolati rendszeréről 1–2.* (Szerk.: Dövényi Z.–Perczel Gy.), Budapest, 84., ill. 145. o.

A kötet elkészítésének legfontosabb oka azonban az volt, hogy a Tanszéken folyó szerteágazó kutatási munkáról oly módon számoljunk be, mely révén még inkább azonosíthatóvá válik helyünk a hazai földrajztudományban. Mindezt történetiségében is szemléltetni kívánjuk, így újra közöljük a tanszék első vezetőjének, Mendöl Tibornak egy Budapestről

¹ Pl.: Beluszky P.–Barta Gy. (Szerk.) (1999): Társadalmi-gazdasági átalakulás a budapesti agglomerációban. Regionális Kutatási Alapítvány. Budapest. 255 o.; Beluszky P. (Szerk.) (2007): Közép-Magyarország. Dialog-Campus. Budapest–Pécs. 566 o.

írt, és a mai napig élvezetes, jól hasznosítható tanulmányát, mely eredetileg a Bulla Bé-lával közösen írt *A Kárpát-medence földrajza* c. könyv (1947) utolsó fejezeteként jelent meg². Ezt követően pedig, az előzőekben már említett, az ELTE és az MTF FKI által közösen jegyzett, és sajnos csak kis példányszámban megjelent füzetekből közöljük újra Antal Zoltán és Bartke István írását, mely a Központi (budapesti) régió funkcióit elemzi. Mivel Mendöl Tibor tanulmánya esetében több mint fél évszázad, az Antal Zoltán–Bartke István által jegyzett tanulmány esetében pedig majd’ egy évtized telt el az eredeti megjelenése óta, ezért az értelmezéshez esetlegesen szükséges információkat, valamint a lényeges változásokat jegyzet formájában közöljük.

E két tanulmányt követően az utóbbi évtizedek társadalmi-gazdasági folyamatairól egy rövid összefoglaló olvasható, mely révén kerek egészé válik a bevezető rész („*A régió főbb társadalmi-gazdasági folyamatai az ezredfordulót követő években*”). Fontos kiemel-nünk, hogy Mendöl Tibor írásának újbóli megjelentetésével alapító tanszékezetünk előtt tisztelgünk, az Antal Zoltán – Bartke István szerzőpáros munkájának újraközlésével pedig köszönetünket fejezzük ki a tanszéken folytatott több évtizedes áldozatos munkájukért.

Az első fejezet további részében a vizsgált térség társadalmi gazdasági folyamatainak mozaikszerű bemutatása következik, ahol többek között a belvárososi lakóterületek, va-lamint az egykori ipar övezetek (barnazónák) átalakulásáról is olvashatnak. A fejezet része-ként szót ejtünk a nagyvárosi metabolizmusról is. A szakirodalomban anyagáramlásként lefordított, biológiából átvett fogalom alatt az eredeti meghatározásnak megfelelően több-nyire az energiaátalakító ipari és gazdasági folyamatokhoz kapcsolódó anyag- és energia-áramlásokat értik (*industrial metabolism*), kiegészülve annak környezeti hatásaival. Mi azonban, a szakirodalom szerint koránt sem egyedülálló módon, tágabb értelmezésben használjuk e kifejezést, vagyis a társadalmi folyamatokra is kiterjesztjük (*social meta-bolism, metabolism of human society*), jelen esetben a budapesti agglomerációra, mint társadalmi-gazdasági egységre. Így e vizsgálati módszer alkalmas a környezeti ártalmak, az energiagazdálkodás, de akár az ökológia lábnyom vizsgálatára is.

A kötet második fejezetében a régiót érintő fontosabb terület- és településfejlesztési problémákról szóló tanulmányokat közlünk. Így olvashatnak a településfejlesztés válsá-gáról, a Közép-magyarországi régió területfejlesztési cél-, eszköz- és intézményrendsze-réről, valamint a vizsgált térség közlekedési problémáiról.

A harmadik kötet újdonsága, hogy a tanszéket érintő fontosabb eseményekről szerkesz-tőségi közlemények formájában számolunk be, amit a jövőben megjelenő valamennyi kötetnél megteszünk.

Öszintén remélem, hogy a kötet áttanulmányozása után minden olvasónk hasznos és karakteres munkaként értékeli azt.

Budapest, 2008 ősze

A szerkesztő

² A tanulmány újraközléséhez külön köszönjük dr. Ádámfi Tamásnének, Mendöl Tibor jogutódjának szíves hozzájárulását.

ADALÉKOK KÖZÉP-MAGYARORSZÁG TÁRSADALMI-GAZDASÁGI HELYZETÉRTÉKELÉSÉHEZ

MENDÖL TIBOR

BUDAPEST¹

Budapest fejlődésének tényezői

Budapest közigazgatási területe nem egészen 207 km², tehát körülbelül 1600-szor férne el a Kárpát-medence területén s ha a vele összeépült, vagy valamilyen címen a környékéhez tartozó helységeket mind hozzászámítjuk is, az így kapott két-háromszoros, vagy akár tízszeres érték még mindig messze elmarad a négyzetkilométerek tízezeivel mérhető nagy magyar tájak, az Alföld, Dunántúl, vagy akár a Kis-Alföld mögött. Közöséges beszédben mégis úgy emlegetjük Budapestet és az országot, sőt egyszerűen Budapestet és vidéket, mintha ezt a várost nemcsak nagytájak bármelyikével, hanem azok együttesével legalább egyenrangúnak tartanók.

Vajjon a földrajzi szemlélet követheti-e ebben csak valamennyire is a közfelfogást? Más szóval: nevezhető-e legalább a Kárpát-medencét összetevő nagytájak egyikének Budapest?

Ha a táj legfontosabb ismertetőjegyének a terjedelmet tekintenők, akkor a már közölt arányok alapján aligha. Sőt, ha tisztán a fizikai földrajzi viszonyokat nézzük, még tájegységnek sem nevezhetők Budapestet. A város jelentékeny része ugyan abban a sajátos kis félmedencében, a Pesti-síkságon foglal helyet, amely csak alaktanilag része az Alföldnek, szerkezetileg nem; de a déli elővárosok kétségtelenül alföldi területen állnak. Buda városrészei a Nyugati Középhegység² völgyeibe és kis medencéibe nőnek belé, sőt rögeire is felkapaszkodnak; az északkeleti elővárosok pedig elérték azt a monor-irrai ha-

¹ Mendöl Tibor professzor úr írása eredetileg a Bulla Bélával közösen jegyzett *A Kárpát-medence földrajza* c. könyv utolsó fejezeteként jelent meg (Bulla B.–Mendöl T., 1947: *A Kárpát-medence földrajza*. Egyetemi Nyomda. Budapest. 554–587. o.). Az újraközölt tanulmányban az időközben megváltozott helyesírási szabályokat nem vezettük át, a földrajzi nevek nem következetes használatát azonban javítottuk, azt egységesé tettük. Az értelmezéshez esetlegesen szükséges megjegyzéseket lábjegyzetek formájában csatoltuk. A jegyzetek szerzője: Szabó Szabolcs.

² A Cholnoky Jenő által még az 1920-as években kidolgozott, 9 nagytájból álló tájbeosztás (Alföld, Dunántúl, Erdélyi-medence, Kelet-magyarországi Szigethegység, Nyugat-magyarországi Szigethegység, Északnyugati-Felvidék, Északkeleti-Felvidék, Keleti-Kárpátok, Dél-erdélyi-Felvidék, Dinári-Alpok vidéke) nem terjedt el a hazai geográfia hétköznapi szóhasználatában. Bulla Béla és Mendöl Tibor az 1947-ben megjelent könyvükben 6 nagytájat határoztak meg (Alföld, Kisalföld, Dunántúl a Dráva-Száva közéül és a Tengerszék, Északnyugati-Felvidék, Északkeleti-Felvidék, Erdély), de ennek új elemei sem váltak maradandóvá, melynek elsődleges oka annak határon átnyúló szemléletében keresendő (Forrás: Lukács L., 2003: Princz Gyula táj-szemléltének és tájrajzi neveinek kartográfiai vonatkozásai. Diplomamunka. ELTE TTK Térképtudományi Tanszék, Budapest, 33 o.). Esetünkben a Nyugati Középhegység a Dunántúli-középhegységet jelenti. Ez azonban (a Keleti Középhegységgel egyetemben) szintén kikopott földrajzi név, hiszen az Erdélyi-szigethegység különböző elnevezései (Keleti-középhegység, Nyugati-szigethegység, Erdélyi-peremhegység stb.) értelmezhetetlenné tették ezeket a megnevezéseket (Forrás: Hevesi A., 2001: A Kárpát-medence és a Kárpátok természetföldrajzi tagolása. Magyar Földrajzi Konferencia, Szeged, 17 o.).

lomvidéket, amit már az Északnyugati-Felvidékhez³ kell számítanunk. Mindezen nincs csodáltnivaló, hiszen Budapest, mint igen sok más nagyváros, jórészt éppen annak köszönheti a fejlődését, hogy fizikai földrajzi szempontból különböző jellegű területek határán fekszik. Ez azonban még nem akadályozta annak, hogy külön tájegységnek tartsuk.

A tájak határát ugyan legtöbbször fizikai földrajzi elemek szabják meg, de csak azért, mert a legtöbb táj tartalmának ezek a legfőbb összetevői. Budapest azonban más nagyvárosokhoz hasonlóan olyan foltja a földfelszínnek, ahol a nagyrészt köházak, útburkolat és vasúti sínek takarják a talajt és pótolják a természetes növénytakarót, földalatti csőhálózata a felszíni vízfolyásokat. A látható földfelszín, annak legfelső rétege, itt túlnyomóan emberi alkotás: olyan burok, az ember keze munkájával aprólékosan átforgatott holt anyagokból, amelyik fedi a domborzatot és elrejtje az altalajt. Ez a burok szabja meg a táj képének jellegét, életét pedig az itt nyüzsgő emberek tevékenységei, vagy olyan természeti folyamatok teszik össze, amelyeket valamilyen formában szintén módosított az ember. A földfelszínnek környezetétől ennyi egyéni sajátossággal elkülönülő darabja kétségtelenül külön tájegység, amelynek határait elsőbbség illeti meg, bármilyen másfajta határ keresztezi is azokat.

Ám mindez erősen csökkent mértékben és számtalan fokozatban elmondható a Kárpát-medence más településeiről is. A lényeges különbségnek, egyben az itt mégis sokkal erősebben átforgatott tájnak az a magyarázata, hogy másutt, hasonló nagyságú területen, többnyire jóval kevesebb ember tömörül; százezernél csak néhány helyen, kétszázezernél pedig csak egyetlen helyen több, ezzel szemben Budapesten, a város közigazgatási területén 1941-ben 1 164 ezer, a vele összeépült, vagy gazdaságilag szoros kapcsolatban álló 22 helységgel együtt 1 678 ezer; további 49, Budapest hatását még mindig erősen érző községet is számbavéve, 1 980 ezer ember élt⁴. Magának a közigazgatási Budapestnek is jóval több a lakosa, mint az egész Kis-Alföldnek vagy az Északkeleti-Felvidéknek⁵; Nagy-Budapest lélekszáma pedig még a 23 helységű szűkebb határai között is felér Szlovákia népességének majdnem kétharmadával! Nagy-Budapesten 1910-ben az akkori ország népességének huszadrésze, 1930-ban a trianoni ország népességének több mint hatodrésze

³ Északnyugati-Felvidék alatt nyugaton és északon a történeti Magyarország egykori határai, délnyugaton és délen a Bécsi-medence, a Kisalföld és a Nagyalföld, míg keleten (Északkeleti Felvidék felé) a Tilic-hágó (Przel Tylicka) – Kurovi-patak – Tapoly (Topla) – Bodrog által határolt területet értették (Forrás: Pinczés Z., 1998: Az Északnyugati-Felvidék gazdasági életének természetföldrajzi alapjai. In.: A Felvidék történeti földrajza [szerk.: Frisnyák S.]. MTA Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei Tudományos Testülete – Bessenyei György Tanárképző Főiskola, Nyíregyháza, 9–42. o.)

⁴ A korabeli szóhasználatban Nagy-Budapest alatt a fővárost, valamint az ekkor már szervezen hozzá kapcsolódó 22 települést értették: Albertfalva, Békásmegyer, Budafok, Budatétény, Cinkota, Csepel, Csömör, Kispeszt, Mátyásföld, Nagytétény, Pesterzsébet, Pesthidegkút, Pestszentlőrinc, Pestújhely, Rákoscscaba, Rákoshegy, Rákoskeresztúr, Rákosliget, Rákospalota, Rákosszentmihály, Sashalom, Újpest (Mendöl Tibor a Budapestről szóló fejezet utolsó részében Alag falut is a Nagy-Budapesthez tartozók közé sorolta). Részben ennek a fel fogásnak megfelelően módosult Budapest közigazgatási határa 1950-ben, amikor az 1949. évi XXVI. törvény értelmében Budapesthez csatoltak 7 várost (Budafok, Csepel, Kispeszt, Pestszenterzsébet, Pestszentlőrinc, Rákospalota, Újpest), 16 nagyközséget (Albertfalva, Békásmegyer, Budatétény, Cinkota, Mátyásföld, Nagytétény, Pesthidegkút, Pestszentimre, Pestújhely, Rákoscscaba, Rákoshegy, Rákoskeresztúr, Rákosliget, Rákosszentmihály, Sashalom, Soroksár), valamint Csömörtől Szabadságtelepet, Nagykovácsitól Adyligetet, Vecséstől pedig a Feriegyi Repülőtér környékét. A budapesti kerületek száma 14-ről 22-re növekedett.

⁵ Az előzőekben már definiált Északnyugati-Felvidéktől keletre eső terület, mely a Kárpátjának feleltethető meg.

tömörül. Tegyük hozzá még ehhez, hogy ez az egyhuszad-, illetőleg egyhatod rész a Kárpát-medence egész életére kiható, azt irányító tevékenységekben számarányát messze meghaladó mértékben részesedett és részesedik. Mindezek alapján el kell ismernünk, hogy Budapest kis területén a Kárpát-medence egy-egy nagytájával értékben felérő műtáj-elemek és tájformáló emberi erők halmozódtak fel: ez a város valósággal sűrített nagytáj.

Budapestnek az egész Kárpát-medence életében érezhető hatalmas súlya egyáltalán nem a fővárosi szerep magától értetődő tartozéka. Bern is főváros, Washington is az, ám ezek országuknak még csak nem is a legnagyobb városai. A fővárosi szerep csak annyit jelent, hogy az állami élet legfőbb szervei és intézményei itt székelnek. Kétségtelen, hogy ennek természetes velejárója némi ipar, kereskedelem és szellemi élet és abban foglalatosskodó nagyobb számú népesség, de az nem, hogy a fővárosban, hozzá még annak csupán közigazgatási területén éljen az 1910-i egész Magyarország lakosságának 4%-a, ennek a városnak a népe fizesse az egész akkori ország egyenesadójának⁶ 16%-át, itt dolgozzék az akkori ország gyáripari munkásainak 31%-a és gyárvállalatainak 32%-a, itt legyen az ország távbeszélő állomásainak csaknem fele, itt jelenjék meg hírlapjainak, folyóiratainak, könyveinek ugyancsak a fele. Mindez a néhány kiragadott adat megközelítően sem világítja meg Budapestnek az anyagi és szellemi élet úgyszólván minden ágában elfoglalt messze kimagasló és számokkal minden vonatkozásban ki sem fejezhető rangját. Természetesen még kirívóbb lenne a kép, ha a mai ország területét és Nagy-Budapestet hasonlítaniok össze.

Miféle tényezőknek köszönheti ez a város, fővárosi rangján kívül, ezt a megsemmisítő fölényét, sőt minek köszönheti magát a fővárosi rangot?

Kétségtelen, hogy Budapest páratlan helyzeti előnyökkel rendelkezik. Vásárváros, mégpedig többszörösen is az, mert nem csupán egyetlen vásárvonalat metsz itt egyetlen völgykijárat, hanem három vásárvonalat a természetes útvonalak sorozata. A Kárpát-medencének az az egyik legfontosabb vásárvonala, amelyik az egyoldalúan gabonatermelő Alföldet elválasztja az erdők és bányák kincseinek feleslegeivel rendelkező Északnyugati-Felvidéktől, itt megy át abba a másikba, amelyik a Dunántúl táblás-dombos vidékének változatosabb mezőgazdasági területeit rekeszti el az ugyancsak erdőgazdálkodó-bányászkozó Nyugati Középhegységtől. A harmadik vásárvonal a szintén nem teljesen azonos termelésű Dunántúl és Alföld határa: ez maga a Duna. Bármiként csoportosítjuk kettesével ezeket a tájakat, azok csereforgalmának lebonyolításában könnyen résztvehet Budapest. Erre a célra rendelkezésre áll északkeleti irányban a Rákospatak völgye és az abból átvezető könnyű hágó a Galga-Zagyva felé, észak felé a Duna mint víziút és annak völgye mint szárazföldi út, északnyugat felé a Nyugati Középhegységet keresztező Vörösvári-völgy, nyugaton a Budaörsi-medencén át a Tatai árok felé vezető út. A Dunántúlnak akár táblás-dombos vidéke, akár középhegysége, az Alfölddel vagy az Északnyugati-Felvidékkel csak a Dunán át közlekedhetik. Ennek a folyamnak pedig lefelé Bajáig nincs olyan jó átkelője, mint Budapesten, ahol mind a meder, mind az ártér összeszűkül.

⁶ Közvetlen adó, mely a vagyont vagy a jövedelmet terheli. Magyarországon a középkorban szedett kapu- és füstadó voltak az első közvetlen adók. 1848 után egyre többféle közvetlen adót vezettek be (jövedelemadó, házadó, földadó, hozadáki adók stb.). (Forrás: Pallas Nagylexikon). Tehát fontos kihangsúlyoznunk, hogy a Mendöl Tibor által citált 1910-re vonatkozó egyenesadó bevétel nem feleltethető meg a mai SZJA-nak (azt csak 1916-ban vezették be). (Forrás: Honvári J. [szerk.], 2003: Magyarország gazdaságtörténete a honfoglalástól a középkor végéig. Aula Kiadó, Budapest. 682 o.)

Budapest tehát folyami átkelőhely is, de ennek a minőségnek, éppúgy, mint felsorolt kintűnő természetes útjainak nagy jelentősége csak akkor bontakozik ki igazán, ha jóval nagyobb távlatokban szemléljük.

Ilyen tágabb szemléletben főleg az Alföldet látjuk, jelentékeny mezőgazdasági terményfeleslegeivel, amelyekből nemcsak a Kárpát-medence peremvidékeinek jut, hanem Európa tőlünk nyugatra kezdődő, sűrűn lakott, hatalmas bevitelre szoruló tájainak is. Az Alföld nyugat felé utat kereső terményfeleslegeit a síkság északnyugati szegélyén a Felvidéknek a Tokaji-hegységgel, Bükkalé, Mátrával képviselt torlasza, másrészt nyugaton a Duna és annak széles ártere jórészt Budapest felé tereli, ahol a termények akár hajóra rakva, a Duna viziútján felfelé folytathatják útjukat, akár a Dunán átkelve, tovább is szárazföldi úton, a Nyugati Középhegység már említett átjáróin keresztül juthatnak ki a Kis-Alföldre és tovább nyugatra. Természetesen ugyanezeket az útvonalakat követi az Európa nyugatibb tájairól érkező ipari termékek ellenkező irányú áramlása. Budapest tehát a Kárpát-medence külkereskedelmében természeti sajátosságainál fogva legfontosabb tájnak, az Alföldnek, a vele cserét folytató nyugatibb európai tájakhoz legközelebb fekvő északnyugati sarkában helyezkedik el, ott, ahol a kétirányú forgalom vagy közlekedő eszközt cserél – tengelyről hajóra, hajóról tengelyre rakva áruit – vagy folyón kénytelen átkelni. Mindkét művelet, az utóbbi természetesen főleg kezdetlegesebb viszonyok között, az áruk megpihenésével, raktározásával, vele foglalkozó népesség megtelepedésével jár. Természetesen ehhez kapcsolódhat a szállított termékek egyikének-másikának, a nyersanyagoknak és félgyártmányoknak a gyáripár korszakában jelentős arányú feldolgozása. Már az eddig felsorolt tények is akkora helyzeti előnnyel ruházzák fel Budapestet, amekkorával a Kárpát-medence egyetlen más helye sem rendelkezik. Pedig ehhez még egyéb is járul. Azok az utak, amelyek az Alföld felől a budapesti átkelőhöz vagy kikötőhöz gyűlnek, egyben Erdélynek is nyugati útjai, sőt azon át, a Dunával együtt, a Balkán és Havasalföldi is. Az a város, amelyet a három vásárvonal-nyújtotta szűkebb és a nyugati világnak az Alfölddel, Erdéllyel, esetleg a Balkánnal folytatott forgalmából adódó tágabb előnyök már amúgyis minden egyéb várostársát messze felülmúló helyzeti előnyökkel ajándékoznak meg, ha ezeket az előnyöket kihasználva nagyra nő, akkor, már csak lélekszámának nagysága, iparának, kereskedelmének tökéletesebb szervezettsége révén is olyan területek élelemfogyasztójává, nyersanyaggyűjtőjévé, sőt mindezek termelésének ösztönzőjévé, ipari központjává és iparcikk elosztójává lehet, amelyek egyébként nem lépnének vele szükségszerűen közvetlen kapcsolatba. A Kárpát-medencének számos olyan kisebb-nagyobb tája van, amely terményeit egymás között cserélve, meglenne Budapest nélkül is. A nagyra nőtt Budapest azonban közbelép s a csere egy része ezen túl vele, vagy legalább rajta keresztül bonyolódik.

Budapestet természetesen megint csak sajátos fekvése segíti ahhoz, hogy ez a szerepköre megközelítő egyenletességgel terjeszkedhessék ki a Kárpát-medencének úgyszólván egész területére. Erdélynek, az Északkeleti-Felvidéknek, valamint az Északnyugati-Felvidék keleti felének ilyen közös forgalmi központja csak az Alföldön fekszik, minthogy a három nagytáj völgyeinek természetes útjai ide nyílnak. Budapest valójában az Alföldön, de annak északnyugati szögletében fekszik, ahol mindezen kívül dunai átkelőjéhez vonzhatja a Dunántúl forgalmát, a Nyugati Középhegység kényelmes átjáróin keresztül pedig a Kis-Alföldet s a völgyeivel a Kis-Alföldre nyíló Nyugat-Felvidékét is. Ha túlzás is lenne az állítanunk, hogy a Kárpát-medence minden fontosabb útvonala Budapesten

találkozik, az bizonyos, hogy keresve sem találhatnánk még egy olyan helyet, ahonnét a Kárpát-medence fontosabb vidékeinek csak megközelítően is akkora hányadát lehetne egyforma könnyedséggel elérni, mint Budapestről. Nagyon természetes, hogy ez a könnyű elérhetőség Budapestnek nemcsak mint a gazdasági élet központjának válik javára, hanem ezt a várost a politikai főváros szerepére is minden más helynél alkalmasabbá teszi.

A felsorolt helyzeti előnyökön kívül van Budapestnek egész sereg helyi előnye. Ezek sorába tartozik a város helyének, szűkebb vagy tágabb környékének néhány olyan sajátossága, amelyet a fejlődő település, életének különböző szakaszaiban szintén hasznára fordíthatott. Ide tartozik az elég meredekfalú, de lapostetejű Várhegy ópleisztocén terraszszigetének fallal körülvett város megtelepedésére alkalmas térszíne; az építőanyagok bősége, így jó téglát szolgáltató kiscelli agyag a Budai-hegységben, pannóniai agyag a pesti oldalon, lajtamész és szarmáciai mész a Tétényi-fennsíkon és Kőbányán, dachsteini mész és hárshegyi homok a Budai-hegységben, dunakavics és a ma már jórészt lefejtett, vagy házakkal fedett édesvízi mész a terraszokon. Nagy előny a melegvízi gyógyforrások sorozata azon a törésvonalon, amelyet a Duna is követ. Végül szén is van a közelben Pilisvörösvár körül, valamivel távolabb Esztergom és Tatabánya vidékén, sőt a salgótarjáni szén sincs túlságosan messze. Természetesen mindezeknek a helyi és helyzeti előnyöknek a hatása nem egyszerre, s időről-időre nem is egyforma mértékben bontakozott ki. Mondanunk sem kell, hogy például a Várhegy védhető jellegének előnyéről csak az elmúlt századokban, a szén közelségének jelentőségéről viszont csak a jelenkorban lehet szó⁷. A helyzeti előnyök változó érvényesülésének pedig a legékezebb bizonyossága, hogy a ma minden magyar várost messze túlszárnyaló milliós nagyváros helyén 1800-ban három, együttvéve is csak 54 ezer lakosú kisváros állt, amelyekhez hasonló nem is egy akadt a Kárpát-medence területén. Mint láttuk, Budapest mai nagyságának legfőbb alapjai gazdasági természetűek, azokon belül is a különböző tájak terménycseréjének, főleg az Alföld és Európa nyugatibb tájai között lebonyolódó forgalomnak van a legnagyobb, részben közvetlen, részben a forgalomvonzotta ipar révén közvetett jelentősége. Budapest változatosan hullámzó sorsában tehát főleg az ország nagytájainak, de különösen az Alföldnek viszontagságos sorsa tükröződik.

A szerepkörök kibontakozása és változásai

Budapest római ősenek, Aquincumnak életében még más volt az Alföld szerepe. A Duna határa volt a birodalomnak, Aquincum tehát határváros és tagja annak a várossorozatnak, amelyik a folyammal párhuzamosan futó fontos útnak főleg átkelésre alkalmas pontjain helyezkedett el. A város egyrészt biztosította az átkelőt, másrészt – békés időkben – kereskedett is azon át. Aquincum a mai Óbuda helyén és attól északra feküdt, vele szemben a Duna túlsó partján is berendezkedett valami kis hídfőbiztosító település. Lejjebb, az Ör-

⁷ Természetesen a helyi és helyzeti energiák hatása is változott az elmúlt fél évszázadban. A szén ma már nem meghatározó (bár az ország egyetlen még működő mélyművelésű bányája – Márkushegy – a Mendöl Tibor által is említett térségben üzemel), míg ezzel szemben nagyon fontos tényezővé váltak a kedvező turisztikai adottságok, valamint éppen az egyetlen nagy forgalmú magyarországi nemzetközi repülőtér (Ferihegy) közelsége.

dög-árok völgynyílásába, a mai Tabán helyén és azzal szemben a balparton, az Eskü-tér⁸ helyén, szintén római erődök álltak: a Duna medre itt a legkeskenyebb, könnyű átkelni rajta. Város nem keletkezett ezen a helyen: egyrészt a jobbparton nem is volt akkora hely, mint feljebb az óbudai síkságon, másrészt az átkelő jelentőségét nagyon lerontotta a Dunának akkor még élő fattyúága, nagyjából a mai Nagykörút helyén.

A magyar honfoglalás után változott a helyzet. A Duna már nem országhatár, így átkelőinek forgalma nő. A révforgalom telepének nincs akkora helyigénye, mint a római tartományi fővárosnak volt. Ez, meg az is csökkenti a tágas óbudai síkság előnyét, hogy az ottani Megyeri révnél⁹ most már s azóta máig jobb a Tabáni rév, mert a nagykörúti fattyúág már haldoklott, bár helyén a mult századig nedves mélyedés maradt. A középkorban számos település él a mai Budapest területén. Aquincum helyén áll Óbuda, amelyet a tatárjárás előtt, sőt egy ideig utána is Budának neveznek. Lejjebb, a mai Újlak¹⁰ helyét a Szépvölgy törmelékkúpján, Szentjakabfalva foglalta el. A feltörő melegforrások közelébe telepedett Lukács- és Császárfürdő tájékán Felhévíz, a Tabán helyén Pest s a Gellért-fürdő helyén Alhévíz. Pest kihasználta a Duna kiváló átkelőjét is, sőt hamarosan leánytelepülése támadt a balparton, nagyjából megint csak a mai Eskü-tér tájékán. Pestnek ez a balparti városrésze, afféle vásártere az átkelőhöz gyűlő alföldi utak csomójában, gyorsabban fejlődött, mint anyaközsége. Ezzel magyarázható, hogy a két helységet később, de még mindig a tatárjárás előtt, már úgy különböztették meg, hogy a balparti részt nevezték egyszerűen Pestnek; a régebbi, jobbparti részt pedig inkább Kispestnek vagy Kelenföldnek. Pestet nem védték falak, elsöpörte tehát a tatárjárás. Megmaradt lakóit IV. Béla új telepésekkel szaporította és áttelepítette a jobbpartra, a mai Várhegy tetejére, ott magának palotát, az új városnak templomot emelt (a mai Koronázó-templom, „Mátyás”-templom), s az egész települést fallal kerítette be. Ez a „város az új pesti hegyen”, amint eleinte nevezték, jelentőségében egyre nőtt. A magyar középkor utolsó századaiban már Budának hívták; azt a települést pedig, amelynek ily módon a nevét átvette, ezentúl megkülönböztetésül Óbudának. De feléledt a balparti Pest is, s a XV. században megnőtt, önállósult s szintén fallal vette magát körül.

A középkor vége tehát egy sereg falun kívül annak a három városnak a magját találta a mai főváros területén, amelyek egyesüléséből 1873-ban a közigazgatási Budapest született: Budát, Óbudát és Pestet. Ebből az eddig vázolt egész fejlődésből legfeltűnőbb a település ragaszkodása a tabán-esküteri átkelőhöz, különösen annak az alföldi utakat csomóba fogó balparti hídfőjéhez. Ezért született újjá Pest, noha régi lakóit a védekezés feltelepítette a Várhegy tetejére. De nem csak Pestnek, hanem Budának is éltetője az átkelőhely, ennek köszönhetette egyre növekvő politikai súlyát. IV. Béla palotája ennek csupán első jele. Az Anjouk idejében, de főleg Mátyás korában Buda gazdag ország virágzó fővárosa. Kétségtelen, hogy az ország politikai központjának ez a Székesfehérvárról, Esztergomból Budára való áthelyeződése és itt a kor viszonyaihoz mérten hatalmas főváros születése, a pesti révnek, mint útcsomópontnak a növekvő jelentőségével függ össze. Viszont az útcsomópontnak a fontosságát az Alföld és a keleti országrészek gazdasági súlyának folytonos növelése magyarázza. Buda, Mátyás király korában, az akkori Európa

⁸ Ma Ferenciek tere.

⁹ Békásmegyer és Káposztásmegyer között.

¹⁰ A Szépvölgyi út és a Bécsi út környéke.

nagyobb városai közé tartozott, de Magyarország városainak sorából mégsem emelkedett ki annyira, mint ma. Ennek az a magyarázata, hogy az Alföldnek – nem lévén a maihoz hasonló tömegű mezőgazdasági terményfeleslege – az ország külkereskedelmében a mostaninál sokkal erősebb versenytársai voltak a bányában gazdag peremvidékek. Óbuda gazdasági jelentősége végig az egész középkorban csekély. A három város együttes népessége a középkor végén túlnyomóan magyar.

A fejlődés a török időkben megszakadt. Buda határváros és főleg, mint a Törökbirodalom északi határának fontos útsomópontját őrző vár töltött be jelentős szerepet. Az Alföld elpusztult, ezért amikor a török idők után a három város újra benépesedett, mégpedig eleinte túlnyomóan németekkel, csupán a Tabánban maradt meg a török időkben beköltözött szerb lakosság, hosszú idő telik el, míg régi súlyát ismét visszakapta. Ehhez előbb az Alföldnek kellett új népességgel megtelnie és gazdaságilag megerősödni. A XVIII. század végéig ez csak bizonyos mértékig történt meg, ezért ekkor Pest még csak a végső tagja annak a dunamenti várossorozatnak, amelyet a terménykivitele táplált. Az országnak ugyan a fontos kormányhatóságokat befogadó Budával együtt legnépesebb és legjelentősebb városai közé tartozik, de azok sorából egyikük sem emelkedik ki s azokkal együtt mindkettő kisváros.

A XIX. század első felében már annyira megerősödött az Alföld őstermelése, hogy Pest az ország első terménykiviteli piaca, mégpedig eleinte, a nagy birkalegelők korában, főleg gyapjú-, később mindinkább búzakiviteli központja, legfőbb kereskedővárosa és legnépesebb helye. Útsomópontjellegének fontossága újból kiemelkedik, ezért már a XVIII. század második felétől kezdve egyre több országos hivatal telepedett ide vagy Budára. Részen városi életének fejlettsége, részben a mult hagyományai, kezdik ide vonni a szellemi életet. Így alakult a helyzet a kiegyezés korában, amikor a három városnak körülbelül 270 ezer lakosa volt. Ekkor a fejlődés meggyorsult, részben, mert az ország anyagi és szellemi élete rohamosan gyarapodott, részben pedig, mert a minél hatalmasabb főváros politikai cél s így kibontakozását minden lehető módon támogatták. Ez a korszak a vasutak kiépülésének kora. A vasútvonalakat túlságosan összpontosították, s így Budapest a Kárpát-medence belső terménycseréjének és külkereskedelmének sokkal kizárólagosabb központjává vált, mint amilyen mértékben azt a természetes útirányok futása kijelölte. Egyidejűleg ezzel az ország iparosodása, amelynek az itt összpontosított vasúthálózat révén Budapest megint feltűnően egyedülálló központjává nő. Ugyanez történt a hivatalok létesítése terén. Mindennek a természetes következménye a népességnek beköltözés útján szinte amerikai arányú növekedése, és szellemi életének ebben a most már minden egyéb magyar városnál sokkal nagyobb, gazdagabb városban való tömörülése. A népességnek ma már alig több mint egyharmada helybeli születésű, a zöme bevándoroltakból áll. A német elem eltűnik, a város anyanyelvre túlnyomóan, 94%-ban magyarrá vált; egyidejűleg hatalmasan megnőtt a zsidóság számaránya (ma 20%). Természetesen a város területe is erősen kiterjedt, épületei kicserélődtek és közigazgatási határain túl óriási elővárosövezet született.

A térbeli növekedés

A város térbeli növekedését a következőképpen foglalhatjuk össze. A legrégebb a balparti Pest, a tatárjárás előtti városka, nem igen terjedt túl a mai Régiposta-utca, Petőfi Sándor-utca, Irányi-utca és a Dunapart határolta trapézon. Főtere a mult század végén beépített

Városház-tér, főutcája a mai Váci-utca északi szakasza, temploma az azóta sokszor átépített belvárosi plébániatemplom¹¹. A tatárjárás után újjáéledt város főleg dél és kelet felé növekedett, s a középkor utolsó századában elérte a mai Belváros határait: a XV. században emelt falai a későbbi Deák Ferenc-utca, Somogyi Béla körút és a Vámház körút belső oldalán futottak¹². Tőle északra, a mai Szent István-város helyén, a később elpusztult Újbécs, Jenő- és még távolabb Szentlászlófalva sorakozott¹³; délen a Boráros-tér környékén, valamint keleten, Kőbánya helyén is volt település. A mai elővárosövezetben és annak szomszédságában Káposztásmegyer, Keszi, Göd, Palota, Fót, Mogyrod, Szentmihály, Csömör, Cinkota, Kis- és Nagytarcsa, Kerepes, Csaba, Pécel, Ecser, Maglód, Gyömrő, Üllő, Szentlőrinc, Vecsés, Gubacs (a mai Pesterzsébet), Soroksár, Haraszti, Taksony, Csepel falvak álltak a középkor végén¹⁴.

A jobbpartnak a Dunához tapadó, s Alhévíztől Óbudáig már felsorolt települései a középkor végéig már majdnem összenőttek. A Várhegy tetején trónoló Budának ekkorra már külvárosai támadtak, így a Víziváros, amelyet déli elkeskenyedő végén a Vár Dunára ereszkedő bástyája, északon pedig a mai Pálffy-tértől a Bem József-utca, Margit-körút, Vérmező-utca belső oldalán futó, s a vár északnyugati sarkán annak falaihoz csatlakozó városfal határolt. De a mai Krisztinaváros helyén is volt település, s a Hűvösvölgyben állott Nyék, a Sas-hegy alján Sasad falu, továbbá Tétény, Érd, Diósd, Őrs, Keszi, Hidegkút, Solymár, Budajenő, Öröm, Békásmegyer, Kalász, Pomáz, Szentendre¹⁵.

A pesti révet¹⁶ a jobbparton felkereső négy legfontosabb út közül a belgrád-eszéki és az adria-fehérvári már Érdnél egyesült, s a Tétényi-fennsík és a Duna között haladva, a mai Fehérvári-út vonalán közelítette meg a Gellért-hegyet, majd annak dunai oldalán a révet. A bécs-győri út, a később annyira fontos Mészárosok-útja¹⁷, a tatái törésen, Bicskén s, tovább a Sashegy és Kis-Gellért-hegy közén át érte el a Német-völgyet, ahol szétágazott. Egyik ága a Naphegy és a Gellért-hegy között, a mai Tabánon át vezetett a révhez, a másik a Naphegy északi oldalán haladva, a mai Krisztina-tér fölött lépte át a Vár nyugati kapuját, a harmadik az Alkotás-utca–Vérmező-utca vonalán a Széna-térre vitt, ahol előbb a Víziváros kapuján került beljebb, aztán az Ostrom-utcán felkanyarodott a Vár Bécsi kapujához.

A brünn-nagyszombati és a másik bécs-győri út Esztergomnál egyesült s a Vörösvári-völgyön ereszkedett le az óbudai síkságra. A középkorban csupán a mai Miklós-tértől a Nagyszombat-utcaig¹⁸ terjedő, elnyúltan tojásdad-alakú Óbudát balkéz felől hagyva, a mai bécsi országút vonalán (Bécsi-út, Zsigmond-utca¹⁹, budai Fő-utca), tehát Szentjakabfalván,

¹¹ Az Erzsébet híd pesti hídfőjénél (Március 15. tér) található a Belvárosi Plébániatemplom.

¹² A Kiskörút mentén (ma Deák tér – Múzeum körút – Vámház körút).

¹³ A mai Lipótváros helyén.

¹⁴ Mint korábban már jeleztük, 1950-ben ezek egy részét Budapesthez csatolták. Egyes települések/településrészek mai neve némileg eltér a középkori megnevezéstől: Keszi = Dunakeszi, Haraszti = Dunaharaszti, Csaba = Rákoscaba, Palota = Rákospalota, Szentlőrinc = Pestszentlőrinc; Szentmihály = Rákosszentmihály.

¹⁵ Az egyes települések/településrészek mai nevei: Tétény = Budatétény, Őrs = Budaörs, Keszi = Budakeszi, Kalász = Budakalász.

¹⁶ A korábban már említett Tabáni révről van szó.

¹⁷ A középkorban a Gerecse és a Vértes között itt hajtották Buda felől nyugatra, Bécs irányába lábbon a szarvasmarhákat.

¹⁸ Az Árpád híd budai hídfőjénél fekvő területről van szó.

¹⁹ A mai Frankel Leó utca.

Felhévízen s a Vízivároson, annak a mai Pálffy-tér helyén álló Vízi kapuján keresztül közelítette meg a pesti révet. Mindezek az útvonalak Buda utcahálózatának ma is vezérvonalai, egyben, minthogy a völgyeket, parti síkságokat követik, növekedésének tengelyei, mint országutak pedig, a középkor óta teljesítik hivatásukat. De ugyanilyen régi csapást követ a budai körút is, nem említve középső szakaszának kis eltolódását. Ez biztosította a felsorolt országutaknak egymással és a révvel való összeköttetését a zsúfolt városon kívül. A Várba bevezető utakkal való metszésén, a kapuk előtt, élénk piacterek alakultak ki (Széna-tér, Krisztina-tér környéke).

A balparton az utaknak a középkorban már szintén kialakult rendje a sík térszínnek megfelelően szabályosan sugaras. Később csak annyiban történt változás, hogy a rév, illetőleg az ott berendezett repülőhíd²⁰, majd hajóhíd, a XVIII. században kissé északabbra helyeződött: hídfeje a város északnyugati sarkába, a falakon kívülre, a mai Deák Ferenc-utca (akkor Nagyhíd-utca) végére került. Előtte hatalmas vásártér alakult ki, amelynek maradványai a Vörösmarty-, József-²¹, Erzsébet- és Deák-tér. Innen nyílt a Váci, más néven Budai vagy Bécsi kapu, a Belváros keleti oldalán a Hatvani kapu²², a délkeleti sarkán pedig, a mai Kálvin-tér helyén a Kecskeméti kapu. A város régi főteréről a Váci kapuhoz a Váci-utca, a Hatvani kapuhoz a Hatvani-utca (a mai Kossuth Lajos-utca) vezetett. A város harmadik főutcája a Váci és Kecskeméti kaput kötötte össze: ez a város legrégebbi városfalának helyét követő Petőfi Sándor-utca és folytatás a Kecskeméti-utca. Ma is ezek Budapest legelőkelőbb üzletutcai. A sugarasan szétfutó utak közül három a Kecskeméti kaputól indult ki: a Soroksári-út (mai Ráday-utca), a délkeletnek tartó Üllői-út – ez a legfontosabb alföldi és erdélyi útvonal – s a kőbányai szőlőkhöz és kőfejtőkhöz vezető út (mai Baross-utca). A belvárosi Hatvani-utcat a Hatvani kapun túl kelet felé folytató s belső szakaszán ma Rákóczi nevét viselő Kerepesi-út az Alföld északi szélének és az északkeleti országrészeknek az országútja. Végül a vásártérről, de nem a Váci kaputól, hanem a Deák-térről indult ki észak felé a Váci-út (belső része ma Bajcsy-Zsilinszky-út). A Bécsi kapu előtti piaccal a falakon kívül futó út kapcsolata össze (a mai Somogyi Béla-út²³ és Múzeum-körút) s ez – éppúgy, mint Budán – az országutak közvetlen összeköttetését szolgálta. Hasonló volt a célja a mai Dohány-utca helyén a Kerepesi-út felől a Deák-tér felé kanyarodó útnak: ez a magja a XIX. század folyamán kialakult gettószerű városrészeknek.

A török uralom után újjáépített Pest, Buda és Óbuda körül széles körzetben nincs falu a XVIII. században. A középkor végén fennálló és már felsorolt helységek közül Soroksár, Haraszi, Taksony, Csepel, Tétény, Budaörs, Budakeszi, Hidegkút, Solymár, Borosjenő²⁴, Üröm, Békásmegyer feltámadt ugyan, de német lakossággal. Kezdetben német a lakossága a török idők után, de még a XVIII. században keletkezett Budafoknak és a XIX. század első felében telepített Albertfalvának is. A szintén feléledt Érd, Budakalász, Pomáz, Szentendre XVIII. századi lakosai szerbek, Csömör, Cinkota, Kis- és Nagytarcsa, Kere-

²⁰ A repülőhíd egy speciális komp, mely a víz sodrását kihasználva közlekedik a folyó két partja között. Az átkelőhelytől feljebb a folyó közepén rögzítettek egy kötelet, melynek a végéhez egy hajót kötöttek. Ez utóbbi a kormánylapát elfordításával, minden más erőfeszítés nélkül át tudott kelni a két part között.

²¹ A teljes neve: József Nádor tér.

²² A mai Astoria tér helyén.

²³ 1945–53 között a Károly körutat Somogyi Béla úttá keresztelték át, majd később 1991-ig a Tanács körút nevet viselte.

²⁴ A település mai neve Pilisborosjenő.

pes, Ecser, Maglód új telepesei pedig éppúgy szlovákok, mint az ekkor keletkezett Keresztúr lakói. Csak Dunakeszi, Palota, Fót, Mogyoród, Csaba, Pécel, Gyömrő, Üllő népe magyar.

Buda és Pest lassú növekedésnek indul a XVIII. században, a belőle kivezető utak mentén. Pest fejlődése a gyorsabb: az élénkülő kereskedelemnek ez a központja. Buda, a középkorban, a városoknak védekezésre szoruló időszakában annyi előnyt jelentő Vár-hegyével egyidőre eljátszotta a szerepét, a szőlőművelésen kívül az odahelyezett hivatalok tartják benne a lelket. Pest növekedésében az országutak sugárvonalain kívül két ívszerű vonalrendszernek volt szerepe: egyik az elhalt fattyúág nedves mélyedése a mai Nagykörút közelében, a másik a város árka, amelyet ma a Gróf Haller-utca, Orczy-út, Fiumei-út, Rottenbiller-utca, Felsőerdősor vonala jelöl. Már a XVIII. században kibontakozott a falakon kívül, az országutak körzikkeiben, a Duna és az Üllői-út és a Kerepesi-út közén a Józsefváros, a Kerepesi-út és Váci-út közén a Terézváros (az utóbbi a mai Erzsébetvárost is felölelte), majd a század végén a Váci-út és a Duna között a Lipótváros (újában Szent István-város). Míg az előbbi három kertek keskeny dűlőútjainak közeit kezdte kitöltögetni, a Lipótváros tervszerű, sakktábla-alaprajzon nőtt fel, de a XIX. század első felében még nem sokkal jutott túl a mai Szabadság-tér helyét elfoglaló Újépületen. A fattyúág is sokáig volt a beépítés akadálya. Szoros, zárt háztömbök a mult század közepéig alig lépték túl; legfeljebb zöldséges kertekkel, fuvarosok, tejgazdák udvaraival tarkított laza házsorok, de azok is csak a város árkáig. A Terézvároshoz a város árkan túl is kertek csatlakoztak, egészen a Városerdőig, a mai Városligetig. Ide vezetett a Deák-térről a Király-útja, a mai Király-utca. A Kerepesi-út déli oldalán a fattyúág és a város árka között a XIX. század első felében hatalmas állatvásártér jelölte a város végét. Ennek maradványai a ma már parkozott Tisza Kálmán-tér²⁵ és a ma is szibvásárt befogadó Teleki-tér. Mindettől nagy távolságban, Kőbányán, a szőlőskertek, pincék és kőfejtők kezdtek a XIX. század folyamán valamelyes népességet tömöríteni. Budán a Víziváros, Vár és Tabán együttesét az ugyancsak zárt Óbudával és Újlakkkal a Duna partján a településnek olyan laza szövődéke kötötte össze, amelyik nyugaton a Rózsadomb, Kis-Svábhegy, Naphegy lábánál megállt, s a lejtőkre a mult század utolsó évtizedei előtt még legfeljebb csak télen üresen álló nyaralókkal merészkedett.

Budapest térbeli fejlődése a mult század második felében vált rohamossá. A kiegyezéssel önállósult állami élet erősödése és egyben központosító törekvései éppen olyan szerepet játszottak ebben, mint a részben attól függetlenül is, részben pedig annak támogatásával itt összpontosuló vasúthálózat kiépülése, s a vasutak nyomán idetelepedő ipar. Mindennek a népesség hallatlan gyarapodása lett a következménye, mégpedig bevándorlás útján. Az állami hivatalok szaporodása, a szellemi élet izmosodása s a kereskedelem növekedése a maga intézményeit, a nagyhelyigényűek (tehát pl. a laktanyák, kórházak, raktárak) kivételével, a város addigi központjához közel telepítette le, éppúgy, mint – különösen eleinte – az ezekben foglalkoztatott népesség zömét is. Az ipar ellenben a maga gyári üzezeit természetesen inkább a peremekre helyezte, s oda telepedett a munkásság is. Ebből a város térbeli fejlődésének kétféle folyamata következett. Az egyik a kereskedelmi, politikai és szellemi központ erősebb kibontakozása révén a belső városrészek gyors átépülése, kisebb házaknak nagyobbakkal, többemeletesekkel való kicserélődése.

²⁵ A mai Köztársaság tér.

A másik a város vízszintes terjeszkedése, főleg az új gyárak és munkásvárosrészek keletkezése okán.

A vízszintes terjeszkedésnek tehát, főleg a mult század második felében, az ipar igényei szabták meg az irányát. Minthogy pedig az iparnak jó közlekedésre van szüksége, ezért Budapest növekedését a mult század második felében főleg három irány jelölte meg: észak felé a Külső Váci-út iránya, tehát a Duna és a legrégebb vasútvonal köze, ahol a fejlődés legkorábban indult meg; kelet és délkelet felé Kőbánya iránya, amerre a másodikként kiépült ceglédi, majd a később létesült hatvani vonal vezet; végül dél felé a Soroksári-út, tehát a ferencvárosi Dunapart vonala s egyben a szabadkai vasút iránya. Budapestnek még három más ipari sávja is van. Ezek közül azonban az óbudai csak kisebb mértékben növelte a települést, mert az itteni téglagyártás és malomipar természeténél fogva aránylag kevesebb munkást foglalkoztat; Csepel terjeszkedése újabbként, s a szigetre korlátozódik; a budafok–albertfalva–kelenföldi ipari sáv pedig valósággal kívülről közeledett a város felé s a azt csak most kezdi elérni, de most már a város nő feléje lágymányos-kelenföldi modern lakónegyedével. Budának ez a legdélibb s most rohamosan fejlődő városrésze addig meg sem szülehetett, míg egyrészt a Ferenc József-híd²⁶ meg nem épült, másrészt az itt szokatlanul széles Dunát össze nem szűkítették.

Érdekes jelenség, hogy Budapestnek a mult század második fele óta a Duna és a vasutak mentén terjeszkedő nyulványai még meg sem közelítették a város közigazgatási határait, amikor a határ vonalához kívülről szorosan hozzátapadó telepek keletkezése indult meg. Az alacsonyabb telekár és lakbér, az olcsóbb élelem s a kisebb közterhet tömörítik ide, a fővároszhoz lehetőleg minél közelebb, de annak határain mégis kívül, a fővárosi és a főváros felé özőnlő szegényebb rétegek, főleg a munkásság egyre nagyobb tömegeit. A telepek bámulatosan gyorsan nőnek, egy-kettőre önálló községekké szerveződnék, sőt Újpest, Rákospalota, Kispeszt, Pesterzsébet, Pestszentlőrinc, Budafok közben a közigazgatási értelemben vett város rangját is elnyerte. Persze, ezt a gyarapodást is túlnyomóan a bevándorlás táplálja. Növekedésükkel együttjárt jellegük bizonyos átalakulása.

A város életműködése

Budapestnek és 22 szomszédos községnek (Nagy-Budapest) 1930-ban együttesen 1 421 ezer főnyi lakosából csak 23,6 ezer lélek, azaz 1,7% élt őstermelésből, magának a közigazgatási Budapestnek ugyanekkor 1 006 ezer főnyi lakosából pedig mindössze 10,8 ezer fő, azaz 1,1% volt őstermelő. A főváros területéből 4,5 ezer hektár szántóföld, 3,1 ezer hektár kert, 1,9 ezer hektár erdő, 1,1 ezer hektár rét, 0,6–0,6 ezer hektár legelő, illetőleg szőlő. Nyilvánvaló, hogy kenyérmagvakból, sőt általában mindenféle mezőgazdasági terményből és élelmiszerből erős behozatalra szorul nemcsak Budapest, hanem még Nagy-Budapest is. Nagy fogyasztópiacok szomszédsága a mezőgazdasági termelés legbelterjesebb ágait szokta maga köré tömöríteni. Így egyes zöldségfélékből a fogyasztás 10–40%-át, tejből 5–9%-át, almából és a Budai-hegység napsütötte déli lejtőin termelt barackfélékből 2–3%-át fedezi a helyi termelés, de már egyéb gyümölcsökből, tojásból csak alig 1%-át. A zöldség- és gyümölcsfélék nagyobbik fele 30 kilométernél nem távolabbi körzetből

²⁶ Ma Szabadság híd.

kerül ki. Már tej távolabbról is sok jön, főleg a Mezőföldről; baromfi az Alföldről, szarvasmarha a nyugati, sertés a déli országrészekből, liszt és gabona főleg a Tiszántúlról. Budapest a Kárpát-medence legnagyobb fogyasztója: például a mai országterület gabona-termesztésének mintegy 7%-át fogyasztja el. Minthogy népességének minőségi igényei nagyobbak, mint az ország lakosságának átlagáé, azért bizonyos drágább élelmiszerekből lélekszámát meghaladó arányban fogyaszt, s így ösztönzőleg hat azok nagyobb körzetben való termesztésére.

Míg a mezőgazdasági életről Budapesttel kapcsolatban elsősorban a fogyasztás oldaláról számolhatunk csak be, annál nagyobbarányúnak mondhatjuk a főváros ipari termelését. 1930-ban a közigazgatási városterületen 410 ezer ember, tehát a lakosság 40,8%-a élt iparból. Nagy-Budapesten ezek a számok 643 ezer lélekre, illetőleg 45,3%-ra nőnek. Budapest 235 ezer főnyi ipari keresőjéből 118 ezer, Nagy-Budapest 351 ezer ipari keresőjéből 156 ezer munkát és tisztviselőt foglalkoztat a nagyipar. A magyar államterület 234 ezer főnyi nagyipari segédszemélyzetének tehát Budapest 50%-át, Nagy-Budapest 67%-át tömörítette. Ugyanekkor az ország 1 959 nagyipari üzeméből Budapesten volt 1 034, Nagy-Budapesten pedig 1 217. A közigazgatási Budapest gyáripari termelésének pénzértéke is meghaladta az országos érték 40%-át.

Ennek az értéknek csaknem 1/3-át az élelmező ipar szolgáltatta, nem egészen 1/4-ét a vas- és fémipar és gépgyártás, több mint 1/8-át a textilipar, több mint 1/10-ét a vegyipar.

A nagyipari vállalatok számát (a zárójelben Nagy-Budapest adatai) tekintve, első helyen a vas-, fém-, és gépipar állt 248 (289), utána az élelmező ipar 147 (160), majd a ruházati ipar 132 (140), a textilipar 77 (119), az építőipar 62 (64), a sokszorosító ipar 62 (62), a vegyipar 56 (69), a fa- és csontipar 55 (80), a papíripar 40 (45), a kő-, föld- és agyagipar 25 (35) és a bőripar 19 (41) iparteleppel.

Az egyes iparcsoportokhoz tartozó kereső népesség száma alapján viszont, nagy- és kisipart együvé számítva, a következő rangsor adódik: ruházati ipar 57 (77), vas-, fém- és gépipar 54 (90), élelmező ipar 25 (34), vendéglős ipar 19 (22), építőipar 17 (27), textilipar 16 (29), fa- és csontipar 11 (20), sokszorosító ipar 11 (14), vegyipar 7 (11), kő-, föld és agyagipar 5 (8), bőripar 4 (8), papíripar 4 (5) ezer keresőt foglalkoztat.

Bármilyen oldalról vizsgáljuk is Budapest iparát, az élelmező iparok, a vas-, fém- és gépipar (abban különösen a gépgyártás), valamint a ruházati és textiliparok hatalmas súlya tűnik szemünkbe. Meg kell jegyeznünk ezzel kapcsolatban, hogy az első világháború előtti időszakokban az élelmiszeripar (különösen a malomipar, szesz- és sörgyártás) a mainál jóval nagyobb, a textilipar viszont kisebb méretű volt. Ez országos jelenség, aminek okaira korábban már rámutattunk²⁷. A vas- és fémiparnak különösen a finomabb ágazati tömörültek erősen Budapestre; erről is szóltunk már.

Az ipar vállalatok elhelyezkedésében mutatkozik bizonyos törvényszerűség. A ruházati és a sokszorosító ipar legnagyobb üzei a belső városrészekben, a többi, nagy helyet igénylő, sok nyersanyaggal dolgozó ágazat telepei a peremeken, lehetőleg a Duna

²⁷ Az Osztrák–Magyar Monarchián belül kialakult munkamegosztás következtében Magyarország nem rendelkezett jelentős textilipari kapacitásokkal, így az ipar termelési értékéből az 1. világháború előtt a teljes könnyűipar mindössze 8 %-kal részesedett, míg az élelmiszeripar több mint 40%-kal. Egyes könnyűipari ágazatokat (pl. papíripar) a trianoni békeszerződést követően szinte a semmiből kellett felépíteni. (Forrás: A könyv korábbi fejezetei, valamint Csikós-Nagy B., 1996: A XX. század magyar gazdaságpolitikája. Akadémiai Kiadó, Budapest, 1996, 324 o.)

víziútja, vagy a vasút közelében helyezkednek el. A vas- és fémipar legtöbb nagy üzeme a Váci-út külső része és az Északi-teherpályaudvar közén, valamint Kőbányán, a ceglédi vasút mentén rendezkedett be. A gépgyártást a Józsefvárosi-teherpályaudvar szomszédságában két hatalmas gyártelep, Budán a Margit-körút szomszédságában egy harmadik, a Nyugati-pályaudvar közelében, a Váci-út külső részén, Kelenföldön és a Külső-Ferencvárosban több kisebb-nagyobb gyártelep képviseli. De az ország egyik legnagyobb nehéz- és gépipari központja Csepel és nagy gyárak működnek még Kispesten, Újpesten (elektrotechnikai cikkek), Rákospalotán (vasúti műhely). A téglagyárak zöme Kőbánya és Pestszentlőrinc pannóniai agyagjára és Óbuda kiscelli agyagjára települt. Elégge elszórt az inkább kisebb üzemekkel képviselt faipar és bőrgyártás. Mégis Újpest bútorgyárjai és bőrgyárjai elégge kiemelkednek. A Keleti-pályaudvar szomszédságában hatalmas ruggyantagyár.²⁸ A textilipar legfőbb telephelyei Óbuda, a külső Váci-út–Északi-teherpályaudvar környéke, Kőbánya, a Ferencváros külső része és Kelenföld; a város közigazgatási határain kívül főleg Újpest, Csepel, Pesterzsébet, Pestszentlőrinc, kisebb mértékben Kispest. A vegyipar legtöbb telepét a külső Ferencvárosban és Kőbányán a ceglédi vasút mentén találjuk, azonkívül Újpesten (gyógyszer, illatszer) és Csepelen (kőolajfinomítás). A papíripart finomabb ágazatok (pl. dobozgyártás) képviselvén, inkább a belső városrészekben telepedett meg. Budapest világszerte híres gőzmalmai az első világháború előtt Óbudán, a külső Lipótvárosban és Ferencvárosban, mindhárom helyen a Duna mentén sorakoztak. Az óbudaiak megszűntek, a külső Lipótvárosban kettő maradt, a ferencvárosiak megcsökkent számban ma is dolgoznak. Budafok és Kőbánya pincevájásra kiválóan alkalmas mészköve rögzítette egykor sörgyártását. Ma már csak Kőbányáé jelentős. Dohánygyár három működik: egy Kelenföldön, egy Óbudán és a harmadik a Józsefvárosi-teherpályaudvar szomszédságában. Az élelmezőipar egyéb ágazatai (cukorka, konzerv, tejtermékek gyártása) elégge elszórtan jelentkeznek a város belsőbb területein is, bár a Ferencvárosban a vágóhidak, a vásárcsarnokok s a fontos mezőgazdasági nyersanyagszállító utak szomszédsága némileg sűríti őket. Cukorgyár ma nincs Budapesten.

Említettük már, hogy Nagy-Budapest területén hat gyáripari sáv különböztethető meg. Ezek közül kettő az északi külvárosokban és elővárosokban helyezkedik el, a vasutakhoz és a Dunához jórészt egyformán közel. Ezek a régebbi eredetű gyárvárosrészek, keletkezésük a balparton a Nyugati-pályaudvar környékén indult meg, eredetileg kevéssel túl az Újépületen. Azóta itt a bérházak messze kiszorították a gyárakat, a jobbparti ipar pedig részben összezsugorodott. Másik három gyáripari sáv a déli városrészekben keletkezett, szintén a Duna és a vasútak közelében; a hatodik pedig a délkeleti külvárosokban.

Az északiak közül az óbuda-újlaki áll egy nyersanyag-telepítette téglacementgyár sorozatból, egy dunaparti, ma már megszűnt malomsorozatból és közből textilipari üzemekből, valamint a dohánygyárakból. A másikat, a külső Váci-út két oldalán, a Duna és az Északi-teherpályaudvar között főleg a gépgyártás és a textilipar, mellette a vas- és fémipar, faipar és néhány malom; folytatásában, Újpesten, a bőr-, textil-, bútor-, elektrotechnikai-, kisebb mértékben a vegyipar jellemzi. Ide csatlakozik Rákospalotán az Istvántelki vasúti műhely. A déli külvárosokban a jobbparti sáv a Lágymányoson kezdődik (dohányipar, textilgyár, malom, kábelgyár, gépgyár, elektronikai ipar), Albertfalván (gumi-, posztó-, vegyigyárak) és Budafokon (textil, szesz, gyufa) folytatódik és Nagytétényben ér véget

²⁸ Gumigyár.

(fémáru, gumi). Középen Csepel hatalmas iparvárosát találjuk (vas-, acéleszköz-, fémáru-, töltény-, motor-, zománcáru-, konzerv-, posztó-, papírgyártás, kőolajfinomítás). A balparti sáv kezdete a Ferencváros a Nagykörúton túl (malmok; gyertya-, műtrágya-, fegyver- és gépgyártás), folytatása Pesterzsébet (sokféle textilipar üzem, fémáru gyártás). A Duna és két teherpályaudvar szolgálja ennek a sávnak a fejlődését. A délkeleti sáv a Józsefvárosi-teherpályaudvarnál kezdődik (két óriási gépgyár, vasúti műhely, dohánygyár; nem messze ruggyantatgyár), azután Kőbányán két ágban folytatódik: egyik az agyag és mész kő zónáján a sörgyárak és téglagyárak sorozata, a másik a ceglédi vasút mentén berendezett vas- és fémipar, gép-, kábelgyártás, textil-, kerámiai- és vegyiipar. Ennek az ágnak folytatása Kispest gép- és selyemgyártása és Pestszentlőrinc textilipara.

A kereskedelem és hitelélet 1930-ban 167 ezer embert, a lakosság 16,6%-át tartotta el Budapesten, 206 ezret, 14,5%-ot Nagy-Budapesten. Hogy ez milyen nagy szám, kitűnik abból, hogy a magyar állam egész területén ebből a két foglalkozásból 470 ezer ember élt.

Az ország legnagyobb kereskedelmi vállalatai működnek itt. Ezek főleg vagy az ország mezőgazdasági terményeinek kivitelével, vagy megint csak az egész ország számára iparcikkek és ipari nyersanyagok behozatalával foglalkoznak. A kiskereskedelem legjelentősebb ágazata az élelmiszerkereskedelem, amely a jórészt vidékről, kisebb mennyiségben külföldről behozott árut juttatja el a helybeli fogyasztókhoz. A többi ágazat részben helyben gyártott, nagyobb részben azonban külföldről behozott ipari termékeket oszt szét, nemcsak helybeli, hanem igen nagy számban vidékről ide utazó vagy innen rendelő fogyasztók között is. A nagykereskedelem központi szervei, az irodák, üzletházak, bizonyos fokig már cityszerűen tömörülnek, azaz telephelyeik környékén mindinkább kiszorítják, vagy legalább is a legfelső emeletre számúzik a lakásokat. Városrészük nappali lélekszáma meghaladja az éjszakait, népsűrűsége pedig a környező városrészeknél csekélyebb. A nagykereskedelem raktárai természetesen a város peremein, a gyárakhoz hasonlóan a vasút és a víziút szomszédságában helyezkednek el. A nem élelmet áruló kiskereskedelem nagyon különböző rendű-rangú boltjai a belsőbb városrészek főbb útvonalai mentén sorakoznak. Az élelemelosztó kereskedelem egyik központi szerve a nagyvásártelep²⁹ a város déli részén, a csepeli Dunaág és az Alföldről befutó utak szomszédságában. Ez ma már épp olyan jellegzetes tartozéka a városképnek, mint a virágkorát az első világháború előtt élő gabonaelevátor³⁰ a ferencvárosi Dunaparton, a malmok közelében. Elég szétszóródnak a lakónegyedekben a vásárcsarnokok és nyílt piacok, még jobban az elhelyezkedésükkel a népsűrűséghez pontosan igazodó élelmiszerkereskedések.

²⁹ Az egykori nagyvásártelep a IX. kerületben, a Soroksári út és a Soroksári-Dunaág között volt. Az itt folytatott tevékenység intenzitását jól mutatja, hogy a legnagyobb, több mint 10 ezer m²-es vásárcsarnokban mintegy 400 nagykereskedő dolgozott, a vásártelepet pedig 20 vágány és két kikötő szolgált ki (Forrás: Budapest Lexikon. L-Z, második bővített, átdolgozott kiadás. Akadémiai Kiadó, Budapest, 176–177. o.). Ma már szinte teljesen lerombolták a régi épületeket, és Duna City néven egy óriási irodaközpont létesítését készítik elő a beruházók.

³⁰ Független gabonafelvonó. Ferencváros (és azon belül is a Boráros tér) meghatározó épülete volt, majd 50 méteres magasságával. Az elevátor épületet a második világháborúban bombatalálat érte, így azt lebontották (Forrás: Általános összefoglaló ismertetés Ferencváros városfejlesztéséről. 2006, Ferencvárosi Önkormányzat-Főépítési Iroda, 10 o.). Ennek kiszolgálását segítették a részben még ma is álló közraktár épületeit, melyet éppen most kezdenek átépíteni. Az itt kialakítandó CET (Central European Time) a beruházó tervei szerint a közép-európai régió egyik meghatározó kulturális központja lesz.

A fentebb vázolt hatalmas ipari és kereskedelmi tevékenységet a közlekedés megfelelő arányú berendezései szolgálják. Budapesten 62 ezer ember, a lakosság 6,1%-a, Nagy-Budapesten 100 ezer ember (7,0%) él közlekedésből.

A város sűrű népességének, kereskedelmi, ipari, hivatali és lakónegyedei elkülönülésének megfelelően a belső forgalom is igen jelentős. A belső személyforgalom lebonyolításáról a villamosvasútak, autóbuszjáratok és egyéb közlekedés eszközök gondoskodnak. A villamos- és autóbuszvonalak hossza külön-külön közel jár a 200 km-hez, a villamos járműállománya meghaladja a másfélezret, az autóbuszé jóval kisebb. A jövő problémája a földalatti vasúthálózat kiépítése. Nagy-Budapest területén 1945 előtt hét hid ívelte át a Duna-t, közülük kettő vasúti híd, a nyolcadik épülőben volt.

A távoli forgalom útvonalai részben a régi, domborzat-megszabta nyomokon haladnak. A pesti oldalon a legfőbb országutak ma is a Soroksári-, Üllői-, Kerepesi-, Váci-út folytatásai. A bécsi út is a Vörösvári-völgyet követi, s a Tétényi-fennsík tövében fut ma is a Fehérvári-út folytatása Mohács felé. Csak az új balatoni műutat vitték fel, zsúfolódás elkerülése céljából a fennsík tetejére. A vasútvonalak jórészt igazodnak a domborzathoz, tehát futásuk hasonló az országutakéhoz. A Tétényi-fennsík tövében két fővonal, az új-dombóvári és a székesfehérvári hagyja el a fővárost. Bicske-Bánhida, tehát a tatai törés felé, a régi Mészárosok útján halad a győr-bécsi vasút. A Vörösvári-völgyet csak helyi-érdekű vonal használja. A Duna terrasán fut Vác felé a másik bécsi vonal; a Monor-Irsai halomvidék tövében a ceglédi. Tudjuk, hogy éppen ennek a végeredményben törésvonallal párhuzamos két vasútvonalnak milyen nagy volt a fontossága a főváros ipar-egyedeinek elhelyezkedésében és a város növekedésében. Csak a Duna partjától lassan távolodó szabadkai, a Monor-Irsai halomvidéket rézsútosan szelő újszász-szolnoki és a Rákospatak völgyében a Galga vízválasztója felé kapaszkodó hatvani fővonal iránya tér el a régi országutakétól.

A távoli forgalomban a vasút a legfőbb eszköze az áruforgalomnak is. Vonalain kb. 60 millió q áru érkezik és 17 millió q távozik. Ezzel szemben mindössze 15 millió q a hajón érkező és 1,5 millió q az azon elszállított áruk súlya. Feltűnő, hogy mennyivel több árut hoznak be, mint amennyit kivisznek. Ennek az a magyarázata, hogy a behozott áru többnyire nagysúlyú nyersanyag és fűtőanyag vagy élelem, az elszállított viszont jórészt iparcikk. A Duna víziútjának a mainál nagyobb mérvű kihasználását készíti elő a csepeli szabadkikötő, az átrakó forgalom céljaira alkalmas berendezéseivel. Mellette pertóleumkikötő is van.

Természetes, hogy Budapest, mint az ország politikai fővárosa, a legfőbb hivatalok székhelye. Szellemi központ-jellegét bajos pontosan körülírni. Köztudomású, hogy a Tudományos Akadémián, az ország legnagyobb egyetemén és egyetlen műegyetemén kívül Budapesten található az egész Kárpát-medencében a legtöbb múzeum, színház, tudományos és irodalmi egyesület, könyvkiadó-vállalat, hírlap- és folyóirat-szerkesztőség. Megemlítjük, hogy közszolgáltatásokból és szabadfoglalkozásokból él Budapesten 124 ezer, Nagy-Budapesten 156 ezer ember, a lakoságnak 12,3, illetőleg 11,0%-a.

A város életműködését szolgálja egész sereg műszaki berendezés, amelyek közül különösen figyelemre méltó a Buda árvizei ellen a két parton 16 km hosszúságban kiépített köpart, az évente mintegy 75 millió km³ vizet szolgáltató vízvezeték, a mintegy 730 km hosszú csatornahálózat. Budapest ivóvizét a Duna pleisztocén tereszkvacsában tárolódó vízből szerzik. A vízművek Káposztásmegyeren vannak. A várost szénrel fűtött hely-

beli villanytelepek látják el elektromos árammal, de a tatabányai szénnel táplált bányai áramfejlesztő, újabban pedig a rózsaszentmártoni lignittel fűtött lőrinci erőmű távvezetéke is befut Budapestre.

Nagy-Budapest városképe és városrészei

Budapest életének és képének mai térbeli rendjét az eddigieken vázoltak alapján könnyen megérthetjük. Mindenekelőtt meg kell említenünk, hogy a városkép a változatos mult emlékét sokkal inkább őrzi sokféle elemből összetevődő s főbb vonásaiban már megismert alaprajzában, mint épületeiben. A belső városrészek régi alaprajzán kevés a változás: a Belváros egy részét szabályozták. Mesterségesen nyitott útvonal az Andrássy-út és a Nagykörút is, bár mindkettő eléggé belesimult a szomszédos utcák rendjébe, amely a Nagykörút esetében a Duna egykori fattyúágához igazodott.

A római időkét kiásott alapfalak, romok, közöttük két amfiteátrum maradványai; a középkort ásatások alkalmával előkerült törmelékeken, a margitszigeti zárdaromokon, a Vár néhány házának udvar- vagy szobazugain és homlokzati díszén, a XVIII. században teljesen átépült belvárosi plébániatemplom és a mult század végén restaurált budavári koronázótemplom egyes részletein kívül csak a Belváros és a Víziváros várfalainak itt-ott előbukkanó darabkája, valamint a Várban egy csúcsíves csonkatorony képviseli. A török idők emléke a Rudasfürdő, Királyfürdő és Császárfürdő épülete, az is átépítve, valamint Gül-Baba sírja. Ezeken kívül Budapest egyetlen épülete sem régibb a XVIII. századnál. A XVIII. században Budán a Vár, Pesten a Belváros kisvárosiasan csinos, minden egyéb a XIX. század közepéig kevés kivétellel külvárosiasan szegényes. A csinos kisváros egyemeletes barokk-, rokokó-, vagy copfstílusú házaival az azóta alig fejlődő Várban megmaradt, a teljesen átépült Belvárosból kevés híján eltűnt. Maradt Pestnek is, Budának is a XIX. század közepén már fennálló városrészeiben a számos barokk és néhány empire-ízlésű templom, sőt itt újabban templom kevés van. Kevesebb a nyoma a Dunaparton és a Szent István-város³¹ déli részén a XIX. század első felében empire-ízlésben épült üzletház- és bérháznegyednek, mert ez a városrész azóta szintén újra épült. Jóval több maradt az egykori külvárosok kopott földszintes, ritkábban egyemeletes házaiból azoknak a városrészeknek félreeső utcáin, amelyeket a mult század második fele óta egyébként lázas bérházépítés még nem tüntetett el, a Víziváros belsejében, a Ferencvárosban és a Józsefvárosban.

A XIX. század közepe óta eltelt korszak rakta tele Budapest belterületét történeti stílusokat utánzó és keverő, bár némely esetben tagadhatatlanul tetszetős és sokszor lenyűgöző méretű középületekkel (Országháza, Opera stb.), amelyek mellett számban elenyésznek az előző korszakok barokk- vagy empire-ízlésű középületei (Városháza, Megyeháza, Nemzeti Múzeum és részben a Királyi-palota). De még több bérház épült ebben a korszakban: többnyire szűk udvar köré épített, függőleges folyosós, belül sivár, kívül pedig, különösen a főbb útvonalakon, malterdíszekkel és kupolákkal szertelenül kicicomázott bérkaszárnnyák. A legújabb idők sima formákat kedvelő építészete terjed a legfiatalabb városrészekben.

³¹ Ma Lipótváros.

Ezekből magyarázható, hogy Pest belterületén, pontosan a Gr. Haller-u., Orczy-út, Fiumei-út, Kerepesi-út, Aréna-út³², Dráva-u. vonalán belül, tehát csak kissé nagyobb területen, mint amit egykor a város árka bezárt, az összesen 7629 házból még mindig 17,8% földszintes, de legtöbb háromemeletes (=30,9%), utána a kétemeletes (=18,7%). Egyemeletes, valamint négyemeletes és magasabb ház kevesebb van itt, mint földszintes. A háromemeletes házak akár a náluk magasabbakkal, akár a kétemeletesekkel egybevéve, kb. felét teszik ki a házak állományának. Pest beltelke tehát ma átlagosan háromemeletes város.

Buda beltelkén a házak nagyobbik része földszintes, s a házak száma az emeletmagassággal rohamosan csökken. Ha Óbudát kihagyjuk, a földszintes házak száma már nem éri el az abszolút többséget, de még mindig belőle van a legtöbb; igaz, hogy majdnem ugyanannyi az egyemeletesekből is. Buda belterülete tehát Óbuda nélkül túlnyomóan földszintes-egyelemeletes város.

Budapest beltelkén Óbudát számítva igen erős, Óbuda nélkül gyenge relatív többségben vannak a földszintes házak, Budapest egész közigazgatási területén pedig elérik az abszolút többséget (pontosan 55,6%), ami Európa hasonló nagyságú városaiban szokatlan. A külső városrészekben részben szegényes hézagos kispolgári házsorok, részben az utóbbi időben rohamosan gyarapodó kertes családi házak száma növeli a földszintes házak állományát.

Budapesten mintegy 32 km² területű belterülete 1930-ban 714 ezer főnyi lakosával, km²-enkint tehát 22 ezret meghaladó népsűrűségével erősen kiemelkedik a város közigazgatási területéből. Jellemzője a nagy népsűrűségeen kívül a népességnek ama már lassúbb növekedése, igen zárt s a pesti oldalon túlnyomóan nagyvárosias, magas építkezés, a nagyhelyigényű intézmények aránylag ritkább előfordulása, helyenkint lüktető utcai forgalom. Túlnyomóan üzletnegyed, hivatalnegyed, lakónegyed ez, de nem ipari negyed. Különbségek persze itt is vannak, nem csak a jobb- és balparti városrészek között, hanem mindegyiken belül külön is.

Így a pesti oldalon a legmagasabb házakat a legnagyobb tömegben a Belvárosban és Szent István-városban találjuk, de a népsűrűség nem itt a legnagyobb, hanem az Erzsébetvárosban és a Teréz- és Józsefvárosnak a Nagykörutat kívülről szegélyező részein. Az Erzsébetváros belsőbb részei a Terézvároshoz hasonlóan magukon viselik a régi korok embertelen intézményének, a gettónak jellegzetességeit; a Nagykörúton kívüli városrészekben különböző foglalkozású szegényebb rétegek élnek. A Belváros és a Szent István-város aránylag kisebb népsűrűségét nemcsak az itt élő jobbmódú népesség nagyobb lakásai indokolják, hanem a bizonyos mértékig kibontakozóban lévő city-jelleg is, aminek jele az is, hogy a népesség száma ezekben a városrészekben csökkenőben van. A belvárosban a city-jelleget a néhány nagy középületen kívül főleg a legfejlettebb kiskereskedelemnek részben már az első emeletet is elfoglaló fényes üzletei teszik láthatóvá. Említettük már, hogy a legrégebbi Pest főforgalmi útjai ma a legelőkelőbb üzletutcák, de az ezeket összekapcsoló mellékutakat is, tehát általában a Belváros északi felét jellemzi ma már ez a kereskedelem. A Szent István-város déli része, az egykori vásártér körül és attól északra a Szabadság-térig, a múlt század első feléig visszanyúló hagyományokkal, a bank és nagykereskedői irodák városrésze. A Dunapart a nagy szállók negyede. A nagykereskedői városrésztől északra hivatalnegyed-féle alakult ki. A Belváros kiskereskedői

³² Ma Dózsa György út.

üzletnegyedének rákócziúti-erzsébetkörúti-andrássyúti folytatása fejlettségével még mindig eléri, sőt helyenkint meghaladja a Kárpárt medence más városainak nagyvárosi üzletnegyedét. Ezen belül, mint valami keretbe foglal helyet a szerény üzletekkel szintén elég sűrűn megrakott s fentebb már említett gettóra emlékeztető városrész. A többi körúton, sugárúton és más főútvonalon, bár sűrű kivételekkel, inkább a más városokban is megszokott kisvárosias üzletnegyedeket találjuk, de természetesen emeletes bérházak földszintjén. De még mellékutcákban is gyakran összefüggően sorakoznak a lakónegyed-típusú üzletek, aminek a vidéki városaink földszintes lakónegyedeinél jóval nagyobb népsűrűség a magyarázata.

Budán a belterület elrendeződése zavarosabb, mint a balparton, hiszen itt a várost a domborzat eléggé elkülönülő és önállóan fejlődő városrészekre bontja. Másrészt a XIX. századi fejlődés sem volt olyan nagyarányú, mint a forgalmat a síkságon könnyebben magához ragadó Pesten. Kifejeződik ez, mint láttuk, a magasabb házak csekélyebb számában is. A régi városrészek közül csak a Víziváros dunaparti részén ült már a XIX. században többemeletes bérházak összefüggő sorozata – ez a Fő-utcán üzletnegyed –, a körutak csak félig alakultak át, részben már modernebb házakkal. Közül a Víziváros földszintes és a Vár egyemeletes kisvárosi szigetének képét elszórtan megjelenő sokemeletes bérpaloták nyugtalanítják. Minthogy gyártelepek csak egészen északon, Óbudán és egészen délen, a Lágymányoson, jelentek meg: Buda, mint kedvelt lakónegyed, az utóbbi évtizedekben megint erősen fejlődik. A kisvárosi jellegűből a múlt században csak félig kivetkőzött Krisztinavároshoz és Vízivároshoz a Rózsadomb, a Hűvösvölgy, a Svábhegy és a Németvölgy felé terjeszkedő újabb városrészek tapadnak. Ezek belső oldalukon modern bérházakból állnak, akár a szintén újabbkeletű lágymányosi városrész belső fele; távolabb a lejtőkön a völgyek mélyén igen szép villanegyedekbe mennek át.

A magas bérházaival elég élesen elhatárolódó pesti belterülethez közvetlenül temetők, ligetek, vásárterek, pályaudvarok, kórházak és laktanyák gyárakkal kevert sajátos övezete csatlakozik. (Hallerutcai vásártér, Gyáli-út kórházak, Népliget, Józsefvárosi-teherpályaudvar gépgyárakkal, Kerepesi temető, Keleti-pályaudvar, Városliget, Nyugati-pályaudvar, lehelutcai laktanyák stb.). Itt, az egykor csupán kertekkel, temetőkkel, vásárterekkel szegélyezett városvégeken versengve igyekezett elhelyezkedni minden olyan nagyhelyigényű berendezkedés, amelyik a belsőbb városban már nem fér el, de annak közelségére szüksége van.

Túl ezen a zavaros övön a város útmenti nyúlványai és útközi hézagai terjengnek a város közigazgatási határai felé. A nyúlványok között van ma már olyan is, amelyet nem az ipar telepített s amelyik nem is keveredik gyárakkal. A Városliget körül és mögötte is villák, kissebbszerényebb családi házak laza tömbjei sorakoznak északkelet felé, egészen Pestújhelyig.

A következő övezet az elővárosok gyűrűje. Említettük, hogy ezeknek az eredetileg a legtöbb helyen budapesti munkásokkal benépesedő fiatal telepeknek egyike-másika rohamos növekedése során életében-képében egyaránt erősen átalakult. Egyrészt munkásságuk ma már nem kizárólag Budapesten dolgozik, mert több ilyen helységben magában is – mint említettük – gyárak rendezkedtek be. Másrészt egyikük-másikuk nagy lélekszáma eléggé tekintélyes kiskereskedelmet, több közhivatalt, iskolát telepített, tehát népességük kereskedőkkel, tisztviselőkkel, szabadfoglalkozásúakkal is bővült. Arculatukban is mutatkoznak bizonyos fokozatok. Emeletes házuk nagyon kevés; legelterjedtebb a hézagos-

sorú kispolgári ház, néhol a szabadon álló kertes családi ház. Főbb utcáik zártosorú földszintesek, néhol megjelenik a jellegzetes kisvárosi üzletnegyed váltakozóan egyemeletes – zártosorú földszintes házaival. Más tájak egyébként arculatukra hasonló kisvárosaitól egyebek között abban is különböznek ezek a helységek, hogy népességük mozgékonyabb: folytonosan cserélődik. A vidékről újonnan jöttek egy része tovább vándorol Budapestre, másrészt személy szerint folyton változnak azok is, akik itt csak laknak, de Budapesten dolgoznak. Arcukkal a főváros felé fordulnak. Gyakran több útjuk is vezet arrafelé. Ilyenkor ezek mellé egy-egy üzletnegyedük tapad s köztesen, össze-vissza helyezkednek el közintézményeik és gyáraik. Vidéki kisvárosokra emlékeztető formacsoportjaik ellenére sincs tehát azokéhoz hasonló szerepű igazi városmagjuk: a vonzó központ itt nem a településen belül, hanem azon kívül székel.

Az elővárosok fejlettebb példányai mellett vannak tisztábban lakónegyed-jellegűek, ahová gyárak nem telepedtek. Itt tehát a helyi szükségleteket kielégítő kereskedőkön, tisztviselőkön, szabadfoglalkozásúakon kívül fővárosi dolgozók laknak, ám ma már nem mindenütt csupán munkások. Néhol Budapestre bejáró tisztviselők, másutt meg nyugdíjas is szép számmal telepedett meg. Alaprajzban, néha arculatban és a népesség összetételében is különbség mutatkozik a szerint, hogy az előváros pusztá területen nőtt-e fel, vagy valamit már előbb meglévő faluhoz nőtt hozzá. A terjeszkedő Nagy-Budapest a XVIII. században még távoli szomszédjait is részben elérte ma már. Az előváros-övbe bekebelezett falvakon túl olyan falvak következnek, amelyeket ugyan még nem nőttek körül az új elővárosok, de életüket már átalakította közelségük: több itt is az iparos, a munkás, s az őstermelők is részben belterjes kertgazdálkodást folytatnak a budapesti piac számára³³. Az elővárosok nemcsak a budapesti határhoz tapadtnak, hanem az azt keresztező utakhoz és vasutakhoz is: azok mentén nyúlnak mind távolabbi falvak felé, éppúgy, mint a szűkebb értelemben vett Budapest nyúlványai feléjük. Amint a főváros közigazgatási határain belül a nyúlványok közein beépítetlen területek tátongnak, az elővárosi övezet nyúlványaitól közbezárt körcekben pedig falunak megmaradt helységeket találunk.

Az előváros-öv első sorozata a főváros északi, dunamenti nyúlványának folytatása, azzal össze is nőtt. Ide tartozik Újpest (1930-ban 67 ezer lakosa volt, ebből 67 ezer nem-őstermelő; lélekszáma 1941-ben 76 ezer. *A többi elővárosnak is hasonló adatait jelenti a zárójelbe tett három számjegy*), Rákospalota (43, 41, 49), Pestújhely (11, 11, 12). Újpest a legfejlettebb előváros, igen jelentékeny saját ipara és üzletnegyede van. Újdonsült telep, ezért falumagja nincs. Rákospalota falusi mag mellé nőtt és inkább laknegyedszerű, hézagsorú vagy kertes családi házakból álló előváros. Pestújhely is lakónegyedszerű, de nincs falumagja. Ennek a sorozatnak kisugárzása Alag (3,0, 2,7, 3,8, kertváros és lóversenytér). Ezt a nagy távolság ellenére is Nagy-Budapesthez szokás számítani, ellenben a vele összeépült Dunakeszit (6,1, 5,2, 8,4) s a váci vasút mentén nagy hézagokkal felbukkanó kertvárosokat (Alsó- és Felsőgöd, Sződ kertváros) már nem. A sorozat végső tagja az önálló kisvárosi jellegéből lassan már kivetkőződő Vác.

A hatvani országutat kísérő második, északkeleti sorozatot még nem érte el Budapest. Ennek tagjai Rákosszentmihály (14, 14, 18), Sashalom (12, 12, 14), Mátyásföld (2,9, 2,9, 4,6),

³³ 1950-ben voltaképpen az akkori agglomerációs gyűrűt csatolták Budapesthez, így nem csoda, hogy az azon túli vonzáskörzet már ekkor is egyfajta új agglomerációs gyűrűként viselkedett (mint ahogy erről itt Mendöl Tibor részletesen ír).

kertváros-jellegű, iparral alig rendelkező, újkeletű települések. Folytatólag érintkeznek az erősen átalakult, kibővült és még Nagy-Budapesthez számító Cinkotával (5,5, 2,3, 4,1). Folytatólag Csömör (3,7, 2,3, 4,1), Kistarcsa (3,3, 2,5, 3,7) és Kerepes (3,2, 2,4, 3,5) kisebb mértékben átalakult falvak zárják be a majdnem összefüggő sort.

Budapest határa kelet felé ugrik ki a legmesszebbre, ezért a szorosabb értelemben vett város kőbányai nyúlványától még nagyon messzire van az elővárosok harmadik sorozata: a hatvani és az újszász-szolnoki vasútvonalak közén és két oldalán szinte egybeolvadó Rákoshegy (4,2, 4,1, 6,9), Rákoskeresztúr (7,6, 5,8, 11), Rákosliget (3,1, 3,1, 3,2) és Rákoscscaba (8,2, 7,3, 15). Gyáripár itt nincs. Rákoscscaba, de különösen Rákoshegy és Rákosliget újdonsült kertvárosok, főleg az utóbbinak van sok tisztviselője és nyugdíjas lakosa. Rajtuk túl Pécel³⁴ falun (7,1, 5,8, 7,3) még erősen érződik Budapest szomszédsága.

A Kispesztel kezdődő délkeleti előváros-sorozatot az Üllői-út mentén még nem érte el Budapest, ellenben a Pesterzsébettel kezdődő délit, a Soroksári-úton, igen. Kispeszt (65, 64, 65) és Pesterzsébet (68, 67, 77) ma már összenőtt egymással. Mindkettő Újpest típusának szerényebb kiadása. Lazább szerkezetű, inkább kertváros-jellegű az Üllői-út vonalán keletkezett, de jelentékeny gyáriparral is rendelkező Pestszentlőrinc (31, 30, 42). Nem számítják Nagy-Budapesthez a vele majdnem összenőtt és eléggé átalakult Vecsés falut³⁵ (13, 10, 18) s az újdonsült Pestszentimrét (8,2, 7,9, 12), sem pedig a déli sorozatot folytató Soroksár falut (14, 12, 19). Az utóbbin túl, kissé távolabb, még a Taksonnyal (5,4, 3,21, 6,1) összeépült Dunaharasztn (8,0, 6,9, 10) is kertváros hirdeti a főváros közelségét.

Csepelen (24, 22, 47) előbb volt a falu, azután a mellételepült gyár s utoljára keletkezett munkástelepülés.

Budának délen a Duna és egyben a székesfehérvári-dombóvári vasútvonalak mentén van a legfejlettebb előváros-sorozata, a fővárostól távolodólag: Albertfalva (3,3, 3,3, 4,8), Budapestfok (20, 19, 24), Budatétény (2,5, 2,1, 3,3), Nagytétény (7,2, 6,4, 9,8) és Nagy-Budapest határain kívül Diósd (1,0, 0,6, 2,6) és Érd (5,7, 3,6, 13). Közülük a három utóbbi a török idők után csupán újjáéledt, Budafok és Albertfalva azonban azóta keletkezett falvak. Albertfalván, Budafokon és Nagytétényben tehát falusi maghoz kapcsolódott s Budafokon abból várost is teremtett az ipari fejlődés. Diósdon és Érden a falu kertvárossal bővül.

Buda hűvösvölgyi nyúlványa nem ipari, hanem villanegyedszerű, tehát ilyennel is érte el és kerítette körül Pesthidegkutat (6,0, 5,2, 8,3), éppúgy, mint Óbuda Békásmegyer falut (8,4, 7,7, 13). Több elővárosa nincs is Budának a már felsorolt délieken kívül. Budakeszi, de különösen Budaörs, két másik szomszédos helység, aránylag még kevésbé vetkőzött ki eredeti jellegéből. Egyiket a János- és Svábhegy tömege választja el a várostól, a másik a bécsi vasút vonal mentén fekszik, már pedig éppen errefelé terjeszkedett legkevésbé Budapest, hiszen még a kelenföldi síkságot sem töltötte ki.

Budapestnek, ennek a nagymultú, de azt külsejével csak kevésbé eláruló hatalmas városnak multszázadi tüneményes fellendülését csupa derűlátással figyelte az ország, szinte a magyarság biztató jövőjének jelképét látta benne. Ma már nemcsak a fényt, hanem az árnyékot is látjuk, s ezért véleményünk személyenkint, sőt alkalmankint is eltérő. Büszkéek is vagyunk a fővárosra, kárhoztatjuk is. Dícsérjük páratlanul szép fekvését, elégedettek vagyunk, hogy nekünk is van európai értelemben vett nagyvárosunk; sajnáljuk,

³⁴ Ma már városi jogállású település.

³⁵ Ma már városi jogállású település.

hogy ennek a nagyvárosnak az építészet legsivárabb korszakában kellett fejlődnie³⁶. Komolyabb kifogások is elhangazanak: Budapesten idegen szellem tanyázik, s elzárja az érvényesülés útját a vidéki elhagyottságukban nehezen boldoguló igazi magyar erők előtt. Az ilyen és hasonló ítéletekben, mind az esztétikaiakban, mind az erkölcsiekben, van igaz mag, de van némi túlzás is.

Bizonyos, hogy amit Budapest anyagiakban és szellemiekben termelt, nem jelenti minden esetben a magyar élet és a magyar műveltség legmagasabb kiteljesedését. De mégis fővárosunk ez a hely, s nem vesztetett, nem is veszett el az a magyar erő, amelyik a magyar tájakról szakadatlanul ömlik beléje, az ország fiainak, sokszor legjobbjainak ideköltözésével s az ország egész anyagi erejéből emelt intézmények létesítésével. Szükségünk van Budapestre, azokra a lehetőségekre, amelyeket csak a nagyváros nyújthat a nemzet számára.

De viszont az is bizonyos, hogy a fővárosnak olyan egyoldalú fejlesztése, amelyhez viszonyítva az ország még a mainál is inkább vidékké válnék, nem lehet a jövő feladata.

³⁶ És végül egy szubjektív megjegyzés: ha Mendöl Tibor nincs megelégedve a századforduló környékének „sivár” építészetiével, akkor vajon mit szólna az utóbbi fél évszázad építészeti teljesítményéhez?

ANTAL ZOLTÁN – BARTKE ISTVÁN

A KÖZPONTI (BUDAPESTI) RÉGIÓ, MINT FUNKCIONÁLIS EGYSÉG¹

A Központi (budapesti) régió körvonalazása

A lehatárolás szempontrendszere

Valamely területi egység lehatárolása történhetik adminisztratív vagy funkcionális elven. Az adminisztratív elhatárolás révén területi közigazgatási egységek jönnek létre, amelyek irányító (pl. önkormányzati) szerveikkel meghatározott módon illeszkednek a nemzeti és a területi irányítás rendszerébe; munkamegosztás valósul meg az adott szinten, valamint az alsóbb és felsőbb szintek irányító szervei, szervezetei között. A területi közigazgatási (adminisztratív) egységek viszonylagosan tartósak, az irányítási funkció hatékony gyakorlása szempontjából ez követelmény, így azonban nem tudnak alkalmazkodni a területi munkamegosztás relatíve gyors változásához.

A funkcionális elven lehatárolt régiók a területi munkamegosztás valamilyen fokú egységei és gyakran átlépik az adminisztratív határokat. Elhatárolásukkor tehát nem alapozhatunk a területi közigazgatási beosztásra, hanem a különböző társadalmi-gazdasági funkciók területi elhelyezkedéséből kell kiindulni, amelyek a különböző típusú területi kapcsolatok feltárása alapján határozhatók meg. A funkcionális régiók irányítása természetesen nem a formális adminisztratív rendszerbe tagozódik, hanem más (informális) úton valósul meg. A Központi régiót funkcionális területi egységnek tekintjük, és hipotetikus elhatárolását ennek megfelelő módszerrel oldjuk meg. Abból indulunk ki, hogy a régió – nagyságrendjét tekintve – közvetlenül az országos szint alatt (ill. a megyei szint felett) helyezkedik el, és mint ilyen a NUTS II.² szintnek felel meg. Ez a lehatárolási kísérlet nem irányul a jelenleg elfogadott hét magyarországi régió ellen, amelyeket az adminisztratív határok mentén alakítottak ki³. Csupán arra hívja fel a figyelmet, hogy a termelőerő fejlődése és

¹ A tanulmány az Oktatási Minisztérium Felsőoktatási Kutatási és Fejlesztési Pályázata által támogatott kutatási program (*A Budapesti régió mint hipotetikus eurorégió társadalmi-gazdasági folyamatai és térkapcsolati rendszere*) keretében született, és 1999-ben jelent meg (In: *Tanulmányok a Központi Térség regionalizációs folyamatairól és térkapcsolati rendszeréről*. [Szerk.: Dövényi Z.–Perczel Gy.]. ELTE TTK Társadalom- és Gazdaságföldrajzi Tanszék – MTA FKI Gazdaság- és Társadalomföldrajzi Osztály, Budapest, 68–84. o.). A tanulmányt szöveghűen közöljük, mindössze a kötet egységes nyelvezete miatt változtattunk a földrajzi nevek írásmódján, ill. javítottuk az eredeti kiadvány elütési hibáit. A szöveg megértéséhez szükséges definíciókat, valamint az elmúlt évtizedben végbement (és a későbbiekben nem részletezett) változásokat lábjegyzet formájában jeleztük. A megjegyzéseket írta: Szabó Szabolcs.

² Nomenclature des Unités Territoriales Statistiques (NUTS): Az EU 5 fokozatú területbeosztásának második szintje (NUTS 1, 2, 3, valamint LAU 1, 2).

³ Budapestet, valamint az ország 19 megyéjét 7 ún. tervezési statisztikai régióba sorolták, a már meglévő közigazgatási határok változatlanlansága mellett. Az egyes régiók elnevezését és földrajzi területét az Országos Területfejlesztési Koncepcióról szóló 35/1998. sz. országgyűlési határozat II. fejezetének 5.2. pontja rögzíti:

területi szerkezete nem a közigazgatási határokhoz (amelyekhez történelmi, érzelmi stb. okokból ragaszkodunk) igazodva megy végbe. Ezért időnként szükség lesz olyan régió-határok kialakítására, amelyek jobban tükrözik a funkcionálisan ténylegesen összetartozó területeket, és ezekhez igazodik az állami irányítás rendszere (adminisztratív és pénzügyi vonatkozásban). Az ilyen keretek a legkedvezőbbek a régió belüli és interregionális fejlesztések szempontjából. A funkcionális elven működő régiók létjogosultságára sokan rámutattak a közelmúltban lezajlott régióvitákban. A Fővárosi és Pest megyei Közgyűlés, valamint az azóta megszűnt Budapesti Agglomerációs Fejlesztési Tanács⁴ (BAFT) pl. közösen készített egy dokumentumot a regionális fejlesztésről, „Alapelvek és célok” címen. Ebben a Közép-magyarországi régióval kapcsolatban (Budapest és Pest megye) „kényszerűen mesterséges regionális beosztásról” szólnak, és a régióhatárok öt-tíz éven belüli újrarajzolását remélik.

Ha elfogadjuk azt a tényt, hogy minden társadalmi-gazdasági folyamat a maga számára jellemző teret generál, ill. jellemzően térségi keretben megy végbe, akkor a szóban forgó („mezo”-)térség a számára jellemző folyamatok kiválasztása útján határozható el. Vizsgálni kell tehát a Budapestről kiinduló és oda befutó kapcsolatokat, kiválasztva közülük azokat, amelyek a mezotérségen belül záródnak. Ha ezek alapján a régió nem határolható el megnyugtatóan, további szempontok alkalmazását is meg kell fontolni.

Kezdjük a kapcsolatok területi kiterjedés szerinti tipizálásával. Budapest ipari üzemei, szolgáltató intézményei kapcsolataik egy részét az ország egészére és a nemzetközi szférákra is kiterjesztik (ilyenek lehetnek pl. egyes iparágak, intézmények, termelési-, nyersanyag- és gépbeszerzési, kooperációs, felsőoktatási, pénzügyi szolgáltatási stb. kapcsolatai). Ezek a makrokapcsolatok természetesen nem vehetők figyelembe a régió lehatárolásakor. Hasonló a helyzet a mikroszférában, pl. az alsófokú szolgáltatásban vagy a helyi termelésben kialakult településközi kapcsolatok sem igazítanak el a mezokörzet határait illetően. Az alsófokú vonzások által lehatárolt mikrokörzetek ugyanakkor a régió építőkockái lehetnek, ezért a régiót úgy célszerű elhatárolni, hogy az osztatlan mikrotérségekből (kistérségekből) épüljön fel.

A mezotérséggel adekvát kapcsolatok kiválasztásánál a következőkre kell tekintettel lennünk:

- Budapest és a hozzá közvetlenül csatlakozó ipari térségek (Tatabányai- és Salgótarjáni-medence, Székesfehérvár, Dunaújváros) között történelmileg létrejött és új, gyakran napi kooperációs kapcsolatok léteznek.
- Az előbbieket érvényesítő elhatárolás esetén természetföldrajzilag is jól definiálható mezotérség rajzolódik ki, amely délen mutat bizonyos nyitottságot.
- A közlekedési viszonyokat tekintve a főváros vonzása az Alföld irányába erőteljes, az M3-as, a 4-es és az M5-ös utak mentén. Ugyanakkor erős az M1-es és M7-es átmenő forgalma; a fővárossal Győr-Tatabánya, ill. Székesfehérvár tart intenzív kapcsolatot⁵.

Közép-magyarországi régió, Közép-dunántúli régió, Nyugat-dunántúli régió, Dél-dunántúli régió, Dél-alföldi régió, Észak-alföldi régió, Észak-magyarországi régió.

⁴ A BAFT az 1996. évi XXI. (Területfejlesztésről és területrendezésről szóló) törvény alapján 1997-ben alakult meg, azonban 1999-ben megszűnt, és feladatait a Közép-Magyarországi Regionális Fejlesztési Tanács (KMRFT) vette át. 2005-ben újra létrehozták, így ma is működik a szervezet, és jelenleg a fővárossal együtt 81 település tartozik hozzá. A szervezetekről Gordos Tamás tanulmányában részletes elemzés olvasható.

⁵ Az M6-os budapesti bevezető szakaszának átadásával várhatóan Dunaújváros esetében is intenzívebb lesz

- Közlekedési kapcsolattípusok: agrár- és napi ingavándor-forgalom, az agglomeráció belső gyűrűjének komplex kapcsolatai, ipar- és idegenforgalmi jellegű kapcsolatok.
- A mezőgazdasági termékfelhozatal és -feldolgozás tekintetében intenzívek a belső agglomerációs kapcsolatok (Gödöllő–Monor–Dabas–Szigetszentmiklós), közepes intenzitásúak Nagykáta, Ráckeve, Dunaújváros és Gárdony környéki településekkel. Speciális kapcsolat van a fővárosi piac és a vonzásterület külső sávjában lévő települések között.
 - A munkaerő-vonzáskörzetek döntően városkörnyék (ill. kistérségi) szinten szerveződtek. A mezokörzet lehatárolásához – amennyiben az egész számú kistérséget foglal magába – új információt nem adnak. A gazdasági visszaesés, az ipar munkaerő-kibocsátása a munkaerő-vonzáskörzetek összeszűkülésére hatottak. A régió belül jelentősen átrendeződtek a mikrotérségi munkaerő-vonzások. Jóllehet ez a régió lehatárolását közvetlenül nem befolyásolja, néhány mozzanat megemlítése indokolt. Felgyorsult a népesség kiköltözése a főváros belső kerületeiből az agglomerációs övezet településeibe. A népesség mozgását részben átrendezik a Budapest külső kerületeiben épült bevásárlóközpontok. A főváros közelében megvalósult külföldi beruházások jelentősen befolyásolják a munkaerő mozgásirányát.
 - A középszintű szolgáltatások ugyancsak döntően kistérségenként (városkörnyékenként) szerveződtek. A vonzáskörzetekben átrendeződést a települési önkormányzatok megnövekedett vállalási kedve (hogyanis középfokú intézményt működtessenek) okozhat. Ez a folyamat is elsősorban a régió belső viszonyait befolyásolja, az elhatárolásra lényegileg nem hat.
 - A felsőfokú szolgáltatások (egyetemi oktatás, klinikai orvoslás stb.) nagy részében nem rajzolódtak ki az ellátó területek, így az érintett intézmények a régió elhatárolása szempontjából indifferensek.

A Központi (budapesti) régió, mint nagyvárosi (világvárosi) vonzáskörzet – társadalmi-gazdasági tartalmát tekintve – a nagyvárosi centrumból, a vele napi, gazdasági kooperációs kapcsolatban álló kistérségekből, továbbá ama területekből tevődik össze, amelyek, mint a periféria részei, erőforrásaikkal (munkaerőforrás stb.) hozzájárulnak a centrum funkciójának teljesítéséhez. Emellett a régió magában foglal olyan kistérségeket is, amelyek társadalmi-gazdasági kapcsolata a centrumhoz ma még nem bontakozott ki teljességében, elsősorban lokális funkciókkal rendelkeznek és a régió számára erőforrás-tartalékként is felfoghatóak. Természeti-földrajzi tartalmát illetően a Központi (budapesti) régió a különböző hazai nagytájak találkozási sávjában elhelyezkedő térség, amelyen belül erőteljesen hatnak a természeti-földrajzi helyzet által determinált gazdasági előnyök. A régió határai – ilyen közelítésben – hegyvonulatok, ill. folyóvölgyek mentén húzódnak; a térség déli irányban tekinthető nyitottnak. (Megfontolandó lehetne a régió kiegészítése a szolnoki és jászberényi kistérségekkel).

A régió, mint nagyvárosi vonzáskörzet központi helyet foglal el az ország hasonló elven lehatárolható régiói között: támpontot ad az öt vidéki nagyváros (Debrecen, Győr, Miskolc, Pécs, Szeged) vonzáskörzetének (régiójának) megállapításához. A lehatárolásában

ez a kapcsolat, és hosszabb távon kialakulhat a vonzáskörzetnek egy déli nyúlványa (Forrás: Magyar J., 2008: Területfejlesztés a Budapest – Dunaújváros – Szekszárd tengelyen. Diplomamunka. ELTE Társadalom- és Gazdaságtudományi Tanszék, Budapest, 97 o.)

a kapcsolatokra, a gazdasági tartalom és természetföldrajzi tényezőkön kívül egyéb tényezők is szerepet játszhatnak. A Központi (budapesti) régió esetében ilyen tényezők pl. a népsűrűség, a vonalas infrastruktúrák területegységre jutó országos átlagot meghaladó sűrűsége, köztük a Duna-hidak sűrűsége.

Az általunk adott lehatárolás különböző elvek kompromisszumát tükrözi. Hasonló módon le kellene határolni a vidéki nagyvárosok vonzáskörzeteit a funkcionális régiók lehatárolása céljából, amelyek a közigazgatási elven megkomponált (egész megyéket magukba foglaló) régiók (NUTS II. szint) versenytársai lehetnének.

A Központi térség javasolt határainak kompromisszumos jellege abból adódik, hogy az ország fővárosa vonzáskörzetét – számos funkciót tekintve – kiterjeszti az ország teljes területére (közigazgatás, termelés-szervezés, speciális szolgáltatások stb.), emellett nemzetközi társadalmi-gazdasági vonzása is jelentős. (Így eme funkciók területi kiterjedése nem lehet szempont a határok megállapításakor.) A regionalizálás szempontjainak akkor teszünk eleget, ha a Központi (budapesti) régiót olyan komplex, természeti, művi, társadalmi-gazdasági egységként határozzuk meg és határoljuk le, amelyeknek centruma regionális szerepköre mellett országos és nemzetközi igazgatási, szervezési, irányítási funkciókat is ellát, perifériája erőforrásainak mozgósításával hozzájárul a központ országos és nemzetközi szerepkörének gazdagításához, ill. javuló ellátásához. Más oldalról a főváros a funkciójából adódó társadalmi-gazdasági előnyöket kisugározza régiójára, valamint az országra. A régió minden kistérségében autonóm módon szerveződnek a lokális funkciók.

A Központi (budapesti) régió előzetes lehatárolása

A fentiekben vázolt szempontok alapján a régió a következő területi egységekből áll: Budapest, Pest megye, Komárom-Esztergom megye, Fejér megye, Nógrád megye, Hatvani kistérség (Heves megyéből), kecskeméti kistérség (Bács-Kiskun megyéből), kunszentmisklósi kistérség (Bács-Kiskun megyéből).

A Központi (budapesti) régió típusa és funkciója

A régió típusa

A Központi (budapesti) régió nem a hagyományos értelemben vett „komplex gazdasági körzet”, hanem sajátos típusú nagyvárosi (világvárosi) vonzáskörzet. A komplex gazdasági térség („rajon”) a gazdasági térszerveződés történelmi, gazdasági fejlettséggel, a területi munkamegosztás állapotával és más tényezőkkel (mint az ország területi kiterjedése, az erőforrások és a gazdaság területi megoszlásának módja) összefüggő kategória. A rajonok klasszikus ismérvei, mint a specializáció és a komplexitás a regionális gazdasági kapcsolatok viszonylagosan kistérségi kiterjedését feltételezik, e körzetek tehát alacsony gazdasági fejlettséggel, esetleg önellátásra törekvő gazdaságpolitikával konformak. A rajonírozás klasszikus elvei napjainkban már Közép-Európára sem alkalmazhatók. A gazdasági kapcsolatok világméretű kiterjedése a magyar gazdaságra is jellemzővé vált; a globalizáció hatásai a kelet-közép-európai térségben is egyre határozottabb kifejezésre jutnak.

E világtendencia – előnyei mellett – számos kedvezőtlen hatással is jár, mint pl. az anyagi szükségletkielégítés homogeizálása stb., ill. megbontja, gyengíti a lokális termelés és annak anyagigénye, továbbá a helyi lakosság szükségletei között még fennálló kapcsolatokat is. Az anyagi termelésre alapozott globalizáció elmélyülésével erősödnek annak korlátai is, azonban a területi munkamegosztás ésszerű mértéke sem hozza magával a rajonnak, mint területi szerveződési keretnek az újraéledését.

A hagyományos komplex gazdasági körzetek gyengülése, eltűnése ugyanis más oldalról a szolgáltatások nemzetgazdasági súlyának növekedésével is összefügg. Ez a tény a vonzáskörzetek, mint más típusú gazdasági tartalmú körzetek szerepének fokozódását hozza magával a „rajonok” rovására. Ezzel együtt erősödik a szolgáltatásokat nyújtó központok, elsősorban a magas szintű szolgáltatásokat koncentráló nagy- és világvárosok szerepe a területi munkamegosztásban. Erősíti a tendenciát a hagyományos szolgáltatások körének bővülése, kiterjedése a szélesen értelmezett anyagi termelés egyes szféráira is (management, termelési szolgáltatások stb.).

A régióközpont (Budapest) funkciója

Budapest korlátozott világvárosi funkciója az Osztrák–Magyar Monarchia keretében 1850–1918 között bontakozott ki (Beluszky, 1998). A dualizmus korában egységes és Béccsel versengő nagyvárossá vált. Nagyarányú beruházások, intézményfejlesztések révén, a közlekedési hálózatok sugaras kiépítésével létrejött ama közvetítőszerep infrastruktúrája, amely funkciót a magyar főváros elsődlegesen az osztrák-magyar birodalmon belül, majd Európa délkeleti (balkáni) területeire is kiterjedően gyakorolt. Az 1. világháború véget vetett a közvetítő szerep további terjedésének, intenzívebbé válásának. A birodalom feldarabolása révén a korábbi belső kapcsolatok jó része „nemzetközivé” válhatott volna, azonban a háború utáni kölcsönös bizalmatlanság, Magyarország és az új államok között, hosszú időre befagyasztotta azokat. Budapest korlátozott gazdaságsszervező funkciója a két világháború között csak lassan indult újból fejlődésnek.

Budapest közvetítő szerepe a technikai újdonságok terjeszkedésén túl a kapitalista életmód, értékrend, a liberalizmus eszmerendszerének átadásában is kifejezésre jutott. Ezt a tárgyi feltételek (infrastruktúra, intézmények) kiépülése mellett a magyar főváros népességének etnikai összetétele is előmozdította. Budapest transzmissziós szerepe elsősorban abban nyilvánult meg, hogy közvetítette a fejlett (nyugati) országokban létrehozott tágran értelmezett újdonságokat (tehát nem csak a műszaki, hanem a gazdasági, szervezeti, politikai stb. innovációkat is). Ugyanakkor lényegesen kisebb súlyú volt a saját újdonságok kifejlesztésében, az innovációk generálásában vállalt szerep; emiatt a közvetítő világvárosi funkciót bizonyos egyoldalúság jellemezte.

A 2. világháború után a korlátozott fejlődés is megszakadt, ill. nem folytatódott. A nagyhatalmi paktumok Magyarországot is – a többi kelet-közép-európai államhoz hasonlóan – perifériális helyzetbe hozták, Moszkvának (a Szovjetunióknak) rendelve alá azokat. Új, sajátos centrum-periféria viszony jött létre, amelyben a periféria sok tekintetben fejlettebb volt a centrumnál. Budapest gazdasági potenciálja ugyan 1950–1990 között kb. ötszörösére növekedett, és lakosainak száma is mintegy 0,4 millióval emelkedett, de a megnövekedett gazdasági erő nem párosult nemzetközi térszervező funkcióval, hatása a budapesti

agglomeráció erősödésére, ill. egyes országrészek fejlődésére terjedt (és terjed) ki. Ebben a nemzetközi hatású innovációs erő hiánya és a tőkeszegénység egyaránt szerepet játszott. A főváros mint országos ipari-gazdasági-tudományos-kulturális centrum megtartotta eredeti, erőforrásokat centralizáló, ill. azokat kisebb-nagyobb mértékben kisugárzó szerepét. A szóban forgó periódusban – a központosított gazdaságszervezés nyomán – banki és gazdaságirányítási funkciók túlsúlya alakult ki Budapesten.

Az 1960-as évek második felétől – részben a gazdaságirányítási mechanizmus reformjának hatására – Budapest nyugati kapcsolatainak lassú és hullámozó gyarapodása tapasztalható. Az 1990-es évektől nyílik lehetőség ezek diverzifikálódására és elmélyülésére. Jellemző mozzanat, hogy 1990–1997 között 10 milliárd dollárnyi tőkét fektettek be a budapesti agglomeráció feldolgozó iparába. (Enyedi, 1998). Ez a folyamat hatalmas lökést adott a Központi térség bekapcsolódásának a nemzetközi hálózatokba, a globalizációs hatások átvételének és továbbításának. 1990 után felgyorsultak az infrastrukturális beruházások, amelyek elengedhetetlenek Budapest nagyvárosi (világvárosi) funkciójának kiépüléséhez (hírközlési és úthálózatok fejlesztése, irodaház-építkezések).

Az 1990. évi politikai rendszerváltás és gazdasági modellváltás ismét felnyitotta Budapest előtt a teljes funkciójú világvárossá fejlődés perspektíváját. A folyamat azonban a korlátozott funkció különböző lépcsőfokain keresztül, fokozatosan valósulhat meg. Ahhoz, hogy a magyar főváros korlátozott, ill. teljes transzmissziós funkciót tölthessen be Nyugat és Kelet között, számos, részben a magyar társadalomtól független feltételnek kell teljesülnie. Ilyennek kell tekinteni pl. a piacgazdaság zavartalan funkcionálását Romániában, Ukrajnában, Oroszországban stb⁶.

Budapest Nyugat-Kelet közötti közvetítő szerepének bizonyos újabb elemei is fejlődésnek indultak. Ezek kiteljesedése, megerősödése a külső tényezők mellett belső, politikai, gazdaságpolitikai stb. feltételektől függ. Az országon túlterjedő funkciók lehetséges eleme az áruk, szolgáltatások kereskedelme és ezekkel összefüggésben a pénzügyi szektor súlyának növelése (Molnár, 1998). Ez akkor valósulhat meg (a belső feltételek oldaláról), ha Budapest az üzleti tevékenység számára kedvező környezetet ad, amelyben gazdaságos, érdemes, sőt kellemes dolog kereskedelmi stb. ügyleteket bonyolítani (Iványi, 1998). A részben intézményi feltételek közül ki kell emelni a törvényi keretek konzisztenciáját és stabilitását, a piacok és az állam átláthatóságát, az ilyen tevékenységeket támogató kormányzati politikát és kötelezettségvállalást⁷. A materiális háttérrel tekintve továbbra is fontos marad az infrastruktúra (különösen kiemelt hálózati elemeinek, mint a közlekedés,

⁶ Ezt utóbbi feltétel részben teljesült az utóbbi 10 évben, így Magyarország (és persze azon belül elsősorban Budapest) az egyik legnagyobb tőkeexportáló ország lett a térségben, 1990–2007 között mintegy 12,5 milliárd euró volt a magyar működőtőke-export állománya. Jelentős magyar beruházások valósultak meg Romániában, Montenegróban, Horvátországban, Szlovákiában, újabban pedig Oroszországban. A következő lehetséges célország pedig Szerbia lehet (Forrás: GKM, 2007, *A magyar tőkevitel aktuális helyzetéről* www.tokeexport.hu).

⁷ Az elmúlt egy évtized alatt sem sikerült előre lépni ezen a téren, sőt! A környező országok ma már kedvezőbb és kiszámíthatóbb gazdasági környezetet biztosítanak, mely versenybe Magyarország a 2006-ban elindított erőteljes kiigazítás által gerjesztett gazdasági és társalmi feszültségek miatt képtelen bekapcsolódni. Valódi előrelépés csak a vállalatok alapításának lerövidítésében, valamint az érdeklődő külföldi működőtőke befektetők kiszolgálásában (lásd pl. a közvetlenül az NFGM felügyelete alatt működő ITD Hungary-t, melynek célja a közvetlen működőtőke befektetések elősegítése) figyelhető meg. A központi funkciók tekintetében mindenképpen ki kell emelni még azt, hogy az EU kutatás-fejlesztéssel foglalkozó intézménye (EIT – Európai Innovációs és Technológiai Intézet) Budapestre költözik, ami nagyban növeli a város és a térség presztízsét.

hírközlés) erőteljes fejlesztése⁸. A fejlett kereskedelmi-pénzügyi kapcsolatok mentén megvalósulhat az információk, az életmód és a kultúra egyes elemeinek a transzmissziója is⁹.

A tágan értelmezett világvárosi funkció háttér-feltételei közül potenciális és részben valóságos előnyt jelent Budapest földrajzi fekvése, épített környezete (a városkép) viszonylag gazdag választékú szolgáltatása. Ugyanakkor e tényezőkben rejlő potenciális előnyök valóságosra válása átgondolt és a Kormány által is támogatott városfejlesztési politikát igényel. A tennivalók sokrétűsége (levegőtisztaság-, zajvédelem, a hulladékok ártalmatlanítása, az elavult városrészek rehabilitációja, a zöldterületek megóvása, fejlesztése, a közösségi és minőségi szolgáltatások színvonalának emelése, az extrém jellegű társadalmi problémák megoldása, külső megjelenésük, mint az utcai árusítás, koldulás, hajléktalanság eltüntetése stb.). Mindezek elengedhetetlenek ahhoz, hogy a nemzetközi funkció ellátásához szükséges külföldi (és hazai), magas jövedelemmel rendelkező szakemberek számára a város vonzó legyen¹⁰.

Budapest nemzetközi nagyvárossá fejlődését a múlt század elején előmozdította – egyebek mellett – a város etnikailag vegyes összetétele (a többnyelvűséggel, az „idegenek” befogadásával együtt). Az országhatáron túlnyúló funkciót ellátó nagyváros demográfiai összetételének ez ma is lényeges eleme, ha nem még fontosabb jellemzője általában. Budapest esetében azonban – a város helyzete, fejlődésének sajátosságai miatt – a pozitív hatások érvényesülése mellett jelenleg erőteljesen kidomborodnak az etnikai sokszínűség negatív vonásai. A Budapesten engedéllyel vagy engedély nélkül tartózkodó külföldiek aránya elérheti az össznépesség 10%-át. Ezeknek mintegy fele a fekete gazdaságban (építkezéseken stb.) dolgozik. Ugyanakkor a külföldi tulajdonú és vegyes vállalatok külföldi dolgozóinak száma tízezres nagyságrendű, mobilis, többnyire rövid időre megbízott munkaerőből áll (Eke, 1998)¹¹. Ezzel együtt – a bűnözés nemzetközivé válása által érintve – Budapest előbb vált a nemzetközi bűnbandák egyik központjává, mintsem nemzetközi gazdasági funkciója kiteljesedett volna. Kétségtelen, hogy a világvárosi funkciótól a bűnözés nem zárható el hermetikusan, a magyar fővárosban azonban rosszak az arányok.

⁸ Az elmúlt 10 évben több jelentős, a szerzők által prognosztizált beruházás megvalósult, lásd pl az utépítések sorában az M0 és M6 építést, vagy a hírközlés terén az ADSL, majd pedig napjainkban a mobil internet hálózat kiépítését. Felgyorsult az irodaházak építése is, és így mára már komplex irodaház negyedek épültek (pl. Infopark, Graphisoft Park, Millenniumi Városcsopont, Váci út környéke). Ma már Budapest majd minden téren a nyugati világvárosokra hasonlító infrastruktúrával rendelkezik.

⁹ E téren a kulturális központ szerepe emelkedik ki. Bár a kormány által kijelölt bizottság végül nem Budapestet javasolta Európa kulturális fővárosának 2010-re (Pécs lett a befutó), de épült (és épül) néhány olyan kulturális központ, melyek képesek lehetnek hosszabb távon is kiemelni Budapestet a környező országok fővárosai közül (lásd pl. MŰPA, CET). Ezen kívül ma már nemzetközileg jegyzett kulturális fesztiválok is rendeznek a városban (pl. Budapesti Tavasz Fesztivál, Sziget Fesztivál).

¹⁰ A szerzők által egy évtizede felvázolt problémák többsége sajnos ma is tapasztalható. Lényeges előrelépés csupán a hulladékkezelés (a Pusztázásmóri Regionális Hulladékkezelő Központot 2000-ben adták át, valamint 2002–2005 között korszerűsítették a Budapesten keletkező kommunális hulladék nagy részét megsemmisítő Fővárosi Hulladékhasznosító Művet), valamint a szennyvízkezelés (Csepeli Központi Szennyvíztelep) terén történt/történik. A leromlott műszaki állapotú városrészek rehabilitációja csak részeredményeket ért el (Középső-Józsefváros, Középső-Ferencváros, Foka-öböl környéke stb.). A hajléktalanok, koldusok és utcai árusok pedig továbbra is (vagy talán még növekvő számban) ott vannak a forgalmasabb tereken, aluljárókba, kereszteződésekben.

¹¹ EU csatlakozásunk (2004. május 1.) óta az Unió tagállamainak állampolgárai szabadon költözhetnek Budapestre munkavállalási céllal, így ez a jelenség még erőteljesebbé vált.

A közbiztonságnak – a gazdasági fejlettséghez viszonyítva – rendkívül alacsony foka a világvárossá válás egyik korlátozó tényezője¹².

A Nyugat-Kelet közötti közvetítőszerp, a korlátozott világvárosi funkció kifejlődése megkezdődött. Budapestnek a Nyugathoz viszonyított perifériális helyzete lassan mérséklődik. Várható, hogy a külső politikai-gazdasági környezet kedvező átalakulásával a folyamat felgyorsul, és belátható időtávon belül befejeződik. Ma még azonban nem látható be, hogy mikor érnek meg a feltételek (megérnek-e valaha) a nagyvárosi funkció további gazdagodásához, annak teljesség válásához. Kiinduló tézisünk az, hogy a további fejlődés lényege: *a pusztán közvetítő szerepnek ki kell egészülni a világgazdaságba illeszkedő technikai-technológiai újító potenciállal, a kelet-közép-európai térségre jellemző életmóddal és értékrenddel, röviden Budapest önálló innovációs, értékalkotó képességével.* Budapesten és régiójában a tudományos-szellemi potenciál ilyen funkciógazdagodáshoz is rendelkezésre áll. Az anyagi feltételek szükségessége azonban nemcsak annak kihasználását, hanem magát a potenciált is folyamatosan korlátozza (agyelszívás). A szellemi kapacitás kihasználása – mint az Magyar Tudományos Akadémia elnöke¹³ is nyilatkozataiban hangsúlyozza – az 1990-es években visszaesett. A gazdasági fejlesztésben nagy szerepet játszó multinacionális cégek többsége egyelőre erősen támaszkodik anyaországbeli jól működő fejlesztési centrumaira. Viszont arra is van példa, hogy a világ egyik legnagyobb vállalata (General Electric¹⁴) egyik fejlesztő központját Budapesten alakította ki.

A periféria funkciója

A Központi (budapesti) régió budapesti centrumon kívüli része (perifériája) több övezetre oszlik, amelyek funkciója számottevő változatosságot mutat. A legbelső zóna „hivatalos” agglomerációs övezet, amely 78 települést foglal magába. Az ebbe tartozó települések, gyakran területfelhasználást tekintve is a főváros művi környezetének folytatását jelentik (mintegy fizikailag is összenőttek Budapesttel), így természeti és tőkeforrásaik is a centrum rendelkezésére állnak. Igen magas arányú az itt élő népesség munkaerejének budapesti hasznosítása. Kidomborodik tehát a térség alvóvárosi funkciója. Az agglomerációs övezet szerepköre a jövőben tovább gazdagodik, részben a centrum „funkcionális” terjeszkedése révén. Kiemelhető mozzanatok ebben a tekintetben a Duna-menti északi és déli sávok – agglomerációs övezetbe beékelődött, sőt várhatóan azon is túlnyúló – lakó-, üdülő- és zöldövezeteként való intenzív hasznosítása, továbbá a Budapest déli határához csatlakozó „logisztikai” zóna kiépítése (raktár-, vegyes iparterületek stb.) a közlekedési utak csomópontjaihoz illeszkedően. Várható hogy a jövőben az intenzív hasznosítású övezet még jobban túlterjed a hivatalos agglomerációs térség határain, Budapest – ha érvé-

¹² Ezen a téren egyértelmű javulást tapasztalhatunk. Az 1990-es évek második felében még gyakori (feltehetően a bűnöző csoportok egymás elleni harcához köthető, bár az 1998-as választások előtt politikai színezetet is kapó) robbantások teljesen megszűntek. Hasonlóképp drasztikusan esett vissza az autólopások száma is, a kötelező és meglehetősen szigorú eredetvizsgálat bevezetése után. Budapest ma már kifejezetten békés, nyugodt és biztonságos városnak számít (még a néha randalírozással fajúló demonstrációk ellenére is).

¹³ 1999-ben Glatz Ferenc volt az MTA elnöke.

¹⁴ Az elmúlt évtizedben fejlesztő központot hozott létre a régióban többek között a NOKIA, a Knorr-Bremse, az IBM is.

nyesülnek a világvárossá fejlődés tendenciái – új és új, távolabbi erőforrásokat von be közvetlen hasznosításba. Ez azonban csak akkor lehetséges, ha megszűnnek a centrum és a közvetlen hasznosítású övezet közös funkcionalitását jellemző méltatlan körülmények. Az említett térség (városok és falvak egyaránt) infrastrukturális ellátottsága rendkívül alacsony színvonalú; nemcsak az alapellátás hiányosságaira kell gondolni, mint a csatornázás hiánya, a burkolat nélküli utak nagy tömeg stb., hanem arra is, hogy nem épült ki – egyes kivételektől eltekintve – a korszerű nagyvárosra jellemző elővárosi közlekedés (gyors, megbízható és kényelmes közforgalmú közlekedés, a P+R rendszer hiánya stb.), hiányoznak a magas szintű szolgáltatást nyújtó alközpontok¹⁵. A centrum munkaerő-vonzása már jelenleg is túlterjed az agglomerációs gyűrűn.

A periféria fontos jelen és jövőbeni funkciója, hogy befogadja azokat a nagykapacitású közlekedési vonalakat, amelyek bekapcsolják a centrumot (és a régiót) a transzkontinentális közlekedési hálózatokba. Ezeket a vonalakat Budapesttől megfelelő távolságban kell vezetni, egyidejűleg kiépítve a régió belüli kapcsolati hálókat (Fleischer, 1998). A megoldás hasonlít a villamosenergia-szállításban alkalmazott módszerhez; nagy távolságra nagy feszültségen vezetik az áramot és szakaszos „letranszfomálással” juttatják el a fogyasztókhoz. Részben más megítélés alá esik a Duna; amelyet, mint nemzetközi víziutat a régió ugyancsak befogad; közvetlen kapcsolata Budapesttel ugyanakkor gazdagítja a centrális funkciót, és anyagi erőforrásként is fontos szerepet játszik.

A Központi (budapesti) régió külső övezetének gerincét a Komárom, Mór, Székesfehérvár, Sábogárd, Dunaújváros, Kecskemét, Cegléd, Hatvan, Salgótarján települések által meghatározott vonal, ill. északon az országhatár jelöli ki. A régió peremén elhelyezkedő kistérségek nagyobb része jelentős ipari funkcióval rendelkezik (esztergomi, dorogi, tatabányai, komáromi, oroszlányi, székesfehérvári, dunaújvárosi, hatvani, bátonyterenyi, salgótarjáni, váci) és erős kooperációs kapcsolatban állnak Budapesttel és egymással is. A korábban alapanyagtermelő profilú iparvidékek (mint a Tatabányai-, Dorogi-, Salgótarjáni-medence) gazdasági profilja erősen átalakult. A gazdaságtalan kőszénbányászat lecsökkent vagy megszűnt, helyére a gépipar és egyéb feldolgozóipar nyomult előre, szintén erős budapesti kooperációval. Az újabb (2. világháború után kifejlesztett, megerősödött) ipari központok (Székesfehérvár, Dunaújváros) és a főváros ipara között ugyancsak számottevő kooperációs kapcsolatok jöttek létre.

A külső övezetben több, hagyományos mezőgazdasági profilú kistérség is megjelenik (kisbéri, sárbogárdi, kunszentmiklósi, kecskeméti, ceglédi, nagykatái, monori). A régió külső periferiája és intenzív hasznosítású (agglomerációs) övezete között (ahol a két sáv nem érintkezik) helyenként átmeneti övezet található, többnyire vegyes profillal és a helyi funkciók dominanciájával.

¹⁵ Az utóbbi évtized pozitív példái közé sorolható a Budapest–Esztergom közötti vasútvonal, melynek formája az új Siemens Desiro típusú motorvonatok üzembe helyezésével, valamint az ütemes menetrend bevezetésével jelentősen megnőtt (Forrás: Tájékoztató a MÁV Rt. időszerű feladatairól, eredményeiről. *Közlekedéstudományi Szemle*, 2005, 55. 6. 234–235. o.). Mindez az elővárosi vasúti fejlesztések mintájává vált az utóbbi években (lásd Stadler Flirt és Bombardier Talent típusú motorvonatok üzembe állítását a Budapest–Pusztaszabolcs, a Budapest–Székesfehérvár és a Budapest–Tatabánya vonalakon, valamint az ütemes menetrend ki-terjesztését).

*A Központi (budapesti) régió kapcsolatai, hatása az ország egészére,
a szomszédos régiókra*

A Központi (budapesti) régió kapcsolatainak vizsgálatát a jelen szakaszban mindenekelőtt az 1990-es években bekövetkezett társadalmi-gazdasági változások indokolják.

A társadalmi változások között első helyen említendők a tulajdonviszonyokban bekövetkezett változások, ill. azok hatása a régió kapcsolatrendszerére. Az állami tulajdon privatizálása nyomán a régió ipari termelésében és a szolgáltatásokban kb. 60%-ra emelkedett a külföldi, mindenekelőtt a nyugat-európai országok vállalatainak részesedése. Ez visszatükrözi az 1990-es évekre jellemző belföldi tőkeszegénységet és a termelési technológiák elmaradottságát is. Az országban működő külföldi érdekeltségű vállalkozások 50%-a Budapesten működik (1997 = 49,8%). Ugyanitt a külföldiek részesedése a jegyzett tőkéből 44,3%.

Ennek következtében a teljes vagy részben külföldi tulajdonba került vállalatok többnyire már most egy nagyobb multinacionális vállalat részeként működnek, vagy kiépítés alatt áll annak programvezérelt termelésirányítási rendszerébe való bekapcsolódásuk. Az összeépülés során megfigyelhető, hogy vagy a magyar vagy a külföldi vállaltnál alkalmazott termelésirányítási rendszert veszik át, attól függően, hogy melyik bevezetése olcsóbb, ill. alkalmasabb az irányításra. Az így integrált magyar vállalatok napi információ- és gyakran anyagáramlása valamely nyugat-európai (osztrák, német, olasz stb.) vállalati központtal megy végbe.

Igaz ez azoknak a világcégeknek esetében is, amelyek termelő üzemmel a Központi (budapesti) régióban nem rendelkeznek, viszont termékeiket nagy mennyiségben forgalmazzák a régióban és ezért javító bázisokat tartanak fenn. Az ilyen világcégek nyugat-európai raktárbázisaiból látják el alkatrészekkel service állomásaikat.

Nagy számban található a Központi (budapesti) régióban olyan (magyar, vegyes vagy külföldi tulajdonú) vállalatok is, amelyek szerződéses munkát végeznek. Ebben az esetben a feldolgozásra kerülő anyagot, a feldolgozáshoz szükséges gépeket (vagy azok többségét) valamely nyugat-európai cég biztosítja. Az így elkészült fél- vagy késztermék aztán az integrátor valamely nyugat-európai gyárában épül be a végtermékbe. Az ilyen bedolgozó munkavégzésre rákényszerült legismertebb nagyvállalat a székesfehérvári Videoton, ahol számítógép alkatrészeket, autórádiót, TV-dobozt stb. gyártanak nagy sorozatban¹⁶.

A szolgáltató szférában is erőteljes változásokat hozott a magánosítás. Elég felhozni a nagyszámú külföldi tulajdonba vagy résztulajdonba került kereskedelmi bank példáját arra nézve, hogy a napi információáramlás rendszerében valamely nyugat-európai központhoz kötődnek. Ez nem vonatkozik a magyar tulajdonú kisiparra (javító iparra).

A tulajdoni struktúrában bekövetkezett változások önmagukban is utalnak Magyarországra – benne a Központi (budapesti) régió – megváltozott geopolitikai helyzetére, a társa-

¹⁶ A Videoton Holding Zrt. jelenleg is működik, és Európa egyik legnagyobb független, ún. szerződéses elektronikai gyártócége (Contract Electronics Manufacturer/CEM). Jelenleg tevékenysége nagyobb részét a nyomtatott áramkörök gyártása, fém- és műanyag alkatrészek gyártása, végösszeszerelés, valamint tervezési és logisztikai szolgáltatások teszik ki, de CD és DVD sokszorosítással is foglalkoznak. Partnerei közé tartozik többek között az a Delphi, az Electrolux, a HP, az IBM, a Philips, a Sony, a Visteon. (Forrás: www.videoton.hu).

dalmi-gazdasági kapcsolatok nyugati irányultságának megerősödésére. A KGST megszűnésével Magyarország – benne Központi (budapesti) régió – fokozatosan kapcsolódott és kapcsolódik be a tőkés világ nemzetközi munkamegosztási rendszerébe, s ehhez szükség volt a tulajdonviszonyok és intézményrendszer azonosságának megteremtésére.

A gazdasági változások közül mindenekelőtt a Központi (budapesti) régió termelési szerkezetében bekövetkezett változásokat szeretnénk érzékeltetni.

A Központi (budapesti) régió gazdasági szerkezetében csökkent a kohászat és a fémfeldolgozás, az építőanyagipar, egyes gépipari ágak, továbbá a textilipar és élelmiszeripar súlya mind a foglalkoztatottak számát, mind a termelési értékét tekintve. A kohászat visszafejlődése a Dunaferr vállalatot kivéve országos jelenség. Budapesten, ill. az agglomerációban részben megszűnt, részben visszafejlődött a hajó- és darugyártás, a vasúti-tengeri konténergégyártás, az atomerőművi gépgyártás. A textilipar a keleti felvevőpiacok kiesése, valamint az ipar elavult gépparkja és munkaerő gondjai miatt hanyatlott. Az élelmiszeripar és számos gépipari ág (TV-gyártás, rádiógyártás) termelési csökkenése, ill. megszűnése a belső fogyasztói piac 1990 utáni gyors és gyakran máig tartó beszűkülésével függ össze. Az építőanyagipar csökkenése az állami lakásépítés megszűnésével, ill. a lakásépítés visszaesésével kapcsolatos. A külföldi beruházók is a zöldmezős építkezésekhez gyakran nyugatról hozzák a megszokott építőelemeket, szigetelőanyagokat stb.¹⁷ A gazdasági visszaesés okait bár ágazatonként és üzemenként szükséges elemezni, mégis megjegyezhetjük, hogy a leggyakoribb ok a gazdaságtalan termelés, az elavult géppark, ugyanígy a (hazai és keleti) piacvesztés és végül 1990 után a külkereskedelem liberalizálásával megjelent külföldi cégek versenye. Fizikai megközelítésben a vázoltakat néhány példával mutatjuk be: Csepeli Acélmű (acélgyártás, acélhengerek), Óbudai Hajógyár, Kohászati Gyárépítő Vállalat, Magyar Optikai Művek, Kelenföldi Textilgyár, Csepel Autógyár.

A hanyatló ágazatokkal, ill. üzemekkel szemben jelentős korszerűsödés és fejlesztés is megfigyelhető a Központi (budapesti) régióban mind a magterületen (Budapesten), mint pedig a vonzáskörzetben. A pozitív változásokat kiváltó tényezőket a Központi régió magában hordozza. Itt jelentős számban működtek továbbfejleszthető, magas műszaki kultúrát hordozó gyártelepek, mint pl. szerszámgyártó, vákuumtechnikai, energetikai, járműipar, erős- és gyengeáramú termékeket előállító üzemek. Tovább hatnak azok az előnyök, amelyek a Központi (budapesti) régió kifejlődésében eddig is nagy szerepet játszottak. Ilyenek a fekvésbeli, ill. mindenoldalú infrastrukturális, a korábbi gazdasági szerkezetéből származó munkaerő ellátottsági és kooperációs, végül a szakértelemből és a nagy fogyasztásúrságból származó előnyök. Nem véletlen tehát, hogy a Központi (budapesti) régió fogadta be az 1990 utáni teljes többehozatal mintegy 70%-át, azaz 12 milliárd USD-t.

A többehozatalra és korszerűsítésre megemlítnék néhány példát. A GE Lighting Tungsram Rt. mai tulajdonosa a General Electric. A gyártelep Európa legnagyobb fényforrás-gyárává fejlődött az elmúlt 5 évben. A gyárba helyezte át fényforrásfejlesztő kutatóközpontját is a multinacionális cég. Az IBM Storage Products Ipari Vámszabadterület Kft.

¹⁷ Az ezredfordulót követően az építőipar magára talált, elsősorban a kedvezményes lakásépítési kölcsönök, a fellendülő autópálya-építkezés, az irodaházak és bevásárlóközpontok építése miatt. Persze a tanulmányban is említett építőanyag-export mai napig is jelen van, amire az épülő 4-es metrónál (DBR projekt) is találunk példát: a betonból készült túbingerket az alagutat építő konzorcium (BAMCO) nem az egyébként ezen a téren nagy gyakorlattal rendelkező, és a metró nyomvonalától mindössze néhány kilométerre fekvő BVM Épelem-től szerzi be, hanem a Strabag egyik szlovákiai üzeméből.

korszerű számítógépekhez gyárt alkatrészeket, s egyben a Videoton Holding Rt. legnagyobb szerződéses megrendelője. A Siemens Telefongyár Kft. jelentős korszerűsítést hajtott végre az egyidőben sok beszélgetés lebonyolítását lehetővé tevő üvegszálak kábelgyártásban. A Magyar Villamos Művek Rt. korszerű, gázturbinás hőerőművet helyezett üzembe Százhalombattán. A Ford és Suzuki multinacionális cégek a közúti járműgyártás terén investáltak. Esztergomban (Magyar Suzuki Személygépkocsi-gyártó és Értékesítő Rt.) a személyautó-gyártás, Székesfehérváron és Gödöllőn pedig a járműalkatrész-gyártás indult fejlődésnek. Budapesten az egyik prosperáló termelési ágazatot képviselik a gyógyszergyárak (Richter Gedeon Vegyészeti Gyár Rt., Chinoin Gyógyszer- és Vegyészeti Termékek Gyára Rt., Egis Gyógyszergyár Rt.). A színesfémkohászat és -feldolgozás terén a privatizált Alcoa-Köfém Székesfehérvári Könnyűfémű Rt. és az állami tulajdonú Csepeli Fémű Rt. termelő tevékenysége korszerűsödött. A könnyű- és élelmiszeripar számos ága is bővült, ill. korszerűsödött (nyomdaipar, papíripar, olajosmag-feldolgozás, fafeldolgozás). Ezekben az ágazatokban is több multinacionális vállalat szerzett tulajdont a Központi (budapesti) régióban, pl. Unilever Magyarország Kft., Henkell-Söhnlein Hungária Termelési és Kereskedelmi Kft., Nestlé Hungária Kft.¹⁸

A szolgáltató szférában is jelentős az előrehaladás. A távközlés (TV-csatornák, fax, stabil és mobil telefonellátás, postai szolgáltatások) mennyisége és minősége ugrásszerűen javult, mindenekelőtt az Egyesült Államok cégeinek befektetései alapján (MATÁV¹⁹). Ugyanez mondható el a kereskedelmi üzlethálózatra, az elektromos, a földgáz, valamint víz- és csatornahálózatra. A szervízszolgáltatások a kisvállalkozások bővülése nyomán hozzáférhetőbbek, de drágultak, gyakran minőségileg rosszak, ezért elég nagyarányú a feketemunka. A banki, biztosítási, egészségügyi, rekreációs és oktatási szolgáltatások ugrásszerűen kibővültek, de egyes területeken a vállalkozók pénzügyi és szakmai felkészültsége hiányos. Átalakult az egészség- és társadalombiztosítás rendszere.

A Központi régióba betelepült multinacionális vállalatok és kisebb számban egyes magyar vállalatok kapcsolatai országon belül, továbbá országhatárokon kívülre északi és keleti irányba is fokozatosan kiterjednek. Erre egyik jó példa az osztrák tulajdonban álló Dunapack Rt., amely Kiskunhalason bekebelezte a Halaspack Rt.-t, ezenkívül Romániában, Ukrajnában és Lengyelországban hozott létre leányvállalatokat²⁰. Az ilyen terjeszkedésen belül az is fellelhető, hogy a multinacionális vállalatok a már megvett hazai vállalatok vagyont (jelzálogos) hitelfelvételre is felhasználják, s így ruháznak be külföldön. A tőke és tulajdon gyarapításának tehát nemcsak az adózott jövedelem külföldre utalása az egyetlen módja. A Központi régió magyar vállalatai közül a MOL Rt.-t említjük meg,

¹⁸ Az eltelt 10 évben sok változás történt ezen a téren. Bezárt a tanulmányban is említett székesfehérvári IBM üzem, felszámolás alatt van a Csepeli Fémű Rt., de bezárt többek között a Kraft Foods budapesti édesipari üze me is. Természetesen új beruházások is voltak az elmúlt 10 évben: a Bridgesotne és az Asahi Tatabányán, a Hankook Dunaújvárosban (közigazgatásilag Rácalmáson). Ezen kívül a következő években üzemet épít a térségben a Daimler (Kecskemét) is.

¹⁹ Időközben a cég nevet (Magyar Telekom) és tulajdonost is váltott (Deutsche Telecom).

²⁰ Az utóbbi 10 évben több Budapesti központú cég vásárolt vagy hozott létre leányvállalatokat külföldön. A legaktívabb szereplők: MOL (Horvátország, Szlovákia, Ausztria, Románia, Olaszország, Oroszország, Jemen, Pakisztán, Omán stb.), Richter Gedeon (Románia, Lengyelország, Oroszország, India), Magyar Telekom (Macedónia), OTP (Bulgária, Ország, Románia, Szerbia, Montenegro, Szlovákia, Ukrajna) Trigránit (Horvátország, Oroszország, Románia, Szlovákia, Szlovénia, Seyshelle-szigetek).

amely külföldön kutat és koncessziókat vásárol, kutat és termel is kőolajat, bár a nagy kockázat miatt ez az üzletág visszafejlődőben van.

A Központi (budapesti) régió mezőgazdaságában is nagy átalakulás ment végbe. A privatizáció során itt a földtulajdon az országos átlagnál erősebb elaprózódása volt megfigyelhető. Ez azzal magyarázható, hogy a városkörnyék befektetésre is alkalmas földterülete iránt a kereslet igen nagy volt. A bevezető (kivezető) utak mentén és általában a településszéleken (különösen a budai oldalon) az építkezésre alkalmas területekért folyt erős versengés. Számos neves szövetkezet (pl. a Sasad Gyümölcs- és Virágtermelő Szövetkezet) ezért szűnt meg. Most az intenzív infrastrukturális fejlesztések korában a gyenge termőképességű (kárpótlási liciten olcsón szerzett) földek igen nagy haszonnal értékesíthetők. Az is említésre méltó, hogy a Központi (budapesti) régióban az önkormányzatok mind lakóépületi mind üdülési célra igen sok telket értékesítettek. Az állattenyésztésben (az országos helyzethez hasonlóan) a Központi (budapesti) régióban is jelentős a visszaesés. Sok állattartó telep megszűnt. Gyakori eset, hogy a tejtermelő gazdaságok és a tejfeldolgozó üzemek közötti napi szállítási kapcsolatok átrendeződtek. A térségből a régióhatáron túlra is szállítanak ciszterna-kamionnal tejet (pl. Martonvásárból Veszprémbe)²¹. A régióban a hagyományos üdülőövezetek beépítése hétvégi házakkal folytatódik (Dunakanyar stb.).

A Központi (budapesti) régió gazdasági szerkezetéről és társadalmi-gazdasági funkcióiról a jelzett általános tendenciák mellett pontosabb képet kapunk a népességszám, ill. a foglalkozási szerkezet alapján. A lakónépesség száma 1999. január 1-jén Budapesten 1,837 millió fő, a Központi (budapesti) régió egyéb településein (Budapest nélkül) pedig 2,212 millió fő (a kecskeméti, hatvani és kunszentmiklósi kistérség lakosságát is ide számítva). A Központi (budapesti) régió állandó népessége 1997 végén meghaladta a 4,049 millió főt, ami csaknem pontosan 40%-a az ország lakosságának. Az ország területéből ugyanakkor csak 19,6%-ot foglal el. Budapest és a Budapest közeli négy megyeszékhely következtében a Központi (budapesti) régió népsűrűsége kétszeresen haladja meg az országos átlagot, ami szintén kifejezi a régió erőteljes belső kapcsolatait, a gazdasági-kulturális összetartozást.

A foglalkozási szerkezet (1997 végén) az alábbiak jellemzők. A Budapesten foglalkoztatott 648 921 főből az iparban és építőiparban 20,1% dolgozott (109 835, ill. 20 201 fő). A mező-, erdő-, vad- és halgazdálkodásban 0,6% (3 764 fő), a bányászatban pedig 0,104% (918 fő). A fennmaradó mintegy 79,1% (515 121 fő) a különböző szolgáltató ágazatokban és államigazgatásban talál munkát. (Az országos funkciók, valamint a periféria részére nyújtott szolgáltatások nagyon megemelik e kategória arányát.)

A Központi (budapesti) régióba sorolt négy megyében ugyanezek az arányok és számok az alábbiak. **Fejér megye:** A foglalkoztatott 103 031 főből ipar, építőipar 52,73% (54 333 fő), mező-, erdő-, vad- és halgazdaság 8,37% (8 626 fő), bányászat 0,41% (418 fő). A fennmaradó 38,5% dolgozik a szolgáltató ágazatokban. **Komárom-Esztergom megye:** A foglalkoztatott 66 041 főből 44,26% (29 232 fő) dolgozik az iparban és építőiparban; a mező-, erdő-, vad- és halgazdaságban 9,6% (6 346 fő), a bányászat-

²¹ Az utóbbi években inkább keresleti piac alakult ki az európai tejpiacon, és ez azt is lehetővé teszi, hogy egyes időszakokban külföldre (pl. Olaszországba) is nagy mennyiségben szállítanak magyarországi tehenészetekből friss tejet.

ban 2,05% (1 358 fő). Így a szolgáltatásban dolgozók aránya 44,09%. **Nógrád megye:** A foglalkoztatott 40 207 főből 43,31% (17 416 fő) ipar, építőipar; mező-, erdő-, vad- és halgazdaság 5,08% (2 044 fő), bányászat 0,42% (172 fő). A fennmaradó 51,17% jut a szolgáltatásra. **Pest megye:** A foglalkoztatott 138 998 főből 38,6% (53 666 fő) az iparban és építőiparban; a mező-, erdő-, vad- és halgazdaságban 5,95% (8 275 fő), bányászatban 0,33% (465 fő). A szolgáltató szférára így 38,5% marad.

A fenti adatok azt a furcsa képet vetítik elénk, mintha Budapest lenne a legkevésbé iparosodott, hiszen a négy megyében és még a három kistérségben is nagyobb az iparban és építőiparban együttesen foglalkoztatottak aránya, mint Budapesten. Abszolút számban is több a régió Budapesten kívüli területén az ipari-építőipar dolgozók száma (155 000, ill. 130 036 fő). Ez a kép viszont csalóka. A budapesti ipar nagyobb és termelékenyebb üzemekből áll, és ezek között sok a különösen nagy szellemi munkát igénylő tevékenység (mint a gépipar, gyógyszeripar, elektrotechnikai és műszeripar, távközlés stb.). Ezért a budapesti iparnak nagy a térszervező ereje, míg a többi területé többnyire lokális hatású, ill. feltermékgyártó vagy exportra szerződés munkákat végző. Mindezek mellett fel kell figyelni arra, hogy főleg a multinacionális vállalatok betelepülése nyomán a Központi (budapesti) régió „perifériáján” nagy jelentőségű ipar góccok fejlődtek tovább, mint pl. Dunaújváros és Székesfehérvár, ill. Tatabánya. Fejér megyében az iparban és építőiparban dolgozók aránya ma túlszárnyalja az 1990-es 46%-os szintet, a munkanélküliség aránya (6,7%) pedig alig haladja meg a budapesti mértéket. A másik három megyében, ill. a három kistérségben viszont 1990-hez képest csökkent az iparban és építőiparban foglalkoztatottak aránya és száma is. A munkanélküliek aránya Budapesten kívül a Központi (budapesti) régióban Pest megyét kivéve mindenütt magasabb, mint Budapesten. A statisztikai adatok egyértelműen igazolják, hogy az őstermelés a „periférián” mindenütt sokkal nagyobb jelentőségű, mint Budapesten, a szolgáltató szféra viszont kisebb jelentőségű.

Kapcsolatok a Központi (budapesti) régión belül

Munkaerő kapcsolatok

Budapest a városon kívüli munkaerőforrások nagy felhasználója. A városba irányuló napi ingázás méretei különböző időszakokban eltértek. Az 1950–60-as években az erőteljes ütemű iparosítás korában (de alacsonyabb technikai színvonal idején) 150–200 ezer főt ért el, miközben a város lakossága is gyorsan emelkedett. Az ipar korszerűsödése és a vidék iparosodásának gyorsulása idején, az 1970–80-as években a napi ingázók száma 120–160 ezer főre csökkent. Az ipari szerkezet átalakulása és a termelés átmenti visszaesése idején, az 1990-es években a napi bejárók száma 50–60 ezerre mérséklődött, és ugyanannyi (kb. 60 000 fő) volt a munkanélküliek száma is. Figyelmet érdemelnek az egykori nagyvállalatok megüresedett és más célra felhasznált munkásszállásai, amelyek többségét szállodává alakították át²². Figyelmet érdemelnek továbbá a Budapesten kívüli, de a városhoz közeli települések, amelyekből elvándorlás, ill. bevándorlás is megfigyelhető. A korábbi budapesti munkaalkalmak és a budapesti letelepedési korlátok hatására

²² Vagy éppen kollégiummá, mint ahogy az ELTE Nagytétényi úti kollégiumával is ez történt.

ebben az övezetben emelkedett a főleg képzetlen munkavállalók száma, most ez a réteg fogy. Budapestről viszont sokan költöznek ide.

Budapestről az agglomerációs övezetbe és a Központi (budapesti) régió egyéb helyeire ingázó munkaerő a befelé ingázókkal szemben számszerűen mindig mérsékeltebb volt. Főleg szakmunkások és vezető értelmiségek utaztak (és utaznak) Esztergomba, Vácra, Százhalombattára, Gödöllőre, Kistarcsára, Szentendrére stb. A városkörnyéki objektumok szaporodása nyomán a kifelé irányuló napi ingázás az 1980-as években kismértékben emelkedett. Az 1990-es évek elején tapasztalt átmeneti visszaesés után, a külföldi cégek letelepedésével ismét erősödött a napi kijárás. A Budapesten lakást bérlő külföldiek jelentős számban járnak ki a privatizált vállalatokba. A jól megfizetett magyar management ugyanezt teszi.

Termelési kapcsolatok

A fővárosi agglomeráció és a Központi (budapesti) régió természeti erőforrásait sokoldalúan hasznosítja a főváros. Építőipari alapanyag (égetett mész, vakolóanyag, díszítőkö alapanyag, homok, sóder, faanyag) és készáru (tégla, cserép, cement, fűrészáru, vegyipar termék stb.) áramlik a városba. A főváros vízellátásának fő bázisa a Duna, ill. az árterének kavicsrétege. Az árterbe telepített kutakból – északról és délről – jelenleg napi 700–800 ezer m³ vizet kap a főváros termelési és kommunális célra. A termelési szerkezet megváltozása következtében ez ma mintegy 300–400 ezer m³-rel marad el az 1980-as évek átlagától. Ezért javult a Duna vízminősége Budapest térségében. Ezen kívül egyes vállalatok is termelnek ipari vizet saját célra telepített kutakból (nem a Duna árteréből). A fővárost városellátó zóna veszi körül, amelyekből főleg zöldség, gyümölcs, hús, tej, de gabonaféle és ipari növény is érkezik a piacokra és feldolgozó üzemekbe. Az élelmiszer felhozatalban kistermelők, mezőgazdasági szövetkezetek és gazdasági társaságok egyaránt részt vesznek. Budapest területén őstermeléssel mintegy 3 700 fő foglalkozik.

Sokoldalúak az ipari termelési kapcsolatok. Egyrészt a fővárosi nagyüzemek filiólékkal rendelkeznek az agglomerációban, másrészt nagyszámú kis- és középvállalat kap megrendelést a fővárosi nagyüzemekből (öntödék, fémmegmunkáló vállalatok stb.), harmadrészt a főváros körül számos olyan szolgáltató vállalat (erőművek, villamos állomások, gázvezeték hálózat csomópontjai) helyezkedik el, amelyek alapvető szerepet játszanak a termelési folyamat fenntartásában.

A szolgáltató szféra kapcsolatai

A szolgáltatások területi vonatkozásban két részre bonthatók:

- *A város által nyújtott szolgáltatások.* Ide tartoznak a hagyományos szolgáltatások (kereskedelmi, egészségügyi, pénzügyi, oktatási, kulturális) és a főváros különleges adottságaiból adódó szolgáltatások (gyógyfürdők, igazságszolgáltatás, idegenforgalom). Más, mondhatnák egyedi szolgáltatást képez Budapesten a nemzetközi repülőtér, amely Budapestet fontos tranzitállomássá teszi a személy- és a gyarapodó teherszállításban. Jelenleg a repülőtér közúton és vasúton egyaránt rosszul közelíthető meg, amelynek

feloldására (Nyugati-pályaudvar – Férihegyi gyorsvasút, M0 autópálya vecsési szakasza) tervek készültek²³. A nemzetközi repülőtér jelentőségét nem csökkenti, hogy az áruszállításban az évtizedek óta tapasztalható tendencia folytatódik: tovább növekszik a közúti szállítás szerepe, a vasúté pedig (ha nem is olyan ütemben mint 1970–1990 között) tovább mérséklődik. Ez a tendencia előtérbe helyezte az M0-ás és M1-es, M7-es autópályák keresztezési pontjait, valamint a Budapestről kivezető egyéb közutak térségét (M5, 50 stb.). E térségekben látványos fejlődés következett be, sok multinacionális cég telepedett ide. A telekárak szintén gyors emelkedése miatt a befektetők most már Budapesttől kissé távolabb (~20 km) keresnek megfelelő területeket (Biatorbágy, Páty, Alsónémedi, Dunaharaszti). Soroksár közelében állami és magán befektetéssel, valamint PHARE támogatással egy kombinált (vasúti-közúti) áruelosztó központot terveznek felépíteni, ahonnan a kamionok vasútra rakva is folytathatják majd útjukat nyugat felé²⁴.

- Az agglomeráció és a Központi (budapesti) régió által egyrészt a fővárosnak, másrészt a régió lakosságának nyújtott szolgáltatások: Ide tartozik a rekreációs-üdülő-övezeti funkció (Dunakanyar, Pilisi Parkerdő Gazdaság, Soroksári Dunaág stb.). A hagyományos szolgáltatásokat a régió pereme felé haladva egyre inkább alcentrumok veszik át (Székesfehérvár, Tatabánya stb.). A peremeken a fővárossal fennálló kapcsolatok intenzitása csökken, az erőforrások hasznosítását főleg az itt fekvő városok veszik át.

A kapcsolatokat fejlesztő tényezők között kiemelkedő szerepet játszanak a kreativitást fejlesztő intézmények és tevékenységek. Ezen intézmények és munkakörök (felsőoktatás, kutatóintézetek, államigazgatási szervezetek, gép- és vegyipar stb.). koncentrációja a Központi (budapesti) régióban messze meghaladja az országos (1000 lakosra jutó) átlagot. A szolgáltatások sorában speciális helyet foglal el a kutatás. A GDP-ből kutatásra országosan nem egészen 1%-ot fordítanak, ez az arány Budapesten meghaladja az 1,5%-ot. A Központi (budapesti) régió egyéb részein települt felsőoktatási intézmények és egyéb kutatóbázisok sűrűsége is nagyobb, mint egyéb vidéki térségeké. Az ipari és kereskedelmi szakképzésben is előnyösebb Budapest helyzete. Más tényezőkkel együtt (pl. fejlett infrastruktúra, kutatás) ez is elősegíti a Központi (budapesti) régióból munkaerő-megtartó képességét és azt, hogy a nagyértékű, magas szellemi munka tartalmú termelési folyamatokkal kapcsolódjon be a hazai és a nemzetközi munkamegosztásba. Ez a pozíció valószínűsíti más hasonló adottságú térségekkel vagy városokkal az élénk gazdasági kapcsolatokat.

²³ Az M0 Férihegyi repülőtérrel érintő szakasza időközben elkészült, és ma már vasúton is megközelíthető az 1-es terminál. A tanulmányban szereplő gyorsvasút (Nyugati-pályaudvar) azonban még nem épült meg, és a közeljövőben nem is várható a kiépítése. Fontos állomás volt a repülőtér életében az 1-es terminál felújítása (amelyre a diszkont légitársaságok által drasztikusan megnövekedett forgalom miatt volt szükség), valamint a privatizáció (a Budapest Airportot előbb az angol BAA vette meg, majd továbbadta a Hochtiefnek). Jelenleg a 2A és 2B terminál összenyitásával a kapacitás bővítésén dolgoznak, mely révén Ferihegy a térség egyik legnagyobb kapacitású repülőtere lesz.

²⁴ Időközben felépült a BILK, ahol a főváros egyetlen működő RO-RO terminálja működik. A kombiterminál forgalma 2007-ben már 135 ezer TEU volt, és dinamikus növekszik (TEU= Twenty-foot equivalent units, 20*8*8,5 láb, kb. 39 m³) (Forrás: <http://www.bilkkombi.hu/?id=136>, ill. Szabó Sz. [2008]: A közlekedés földrajza. In.: *Fejezetek ipar- és közlekedésföldrajzból*. (Szerk.: Vidéki I.). Egyetemi tankönyv, Eötvös Kiadó, 209–226. o.)

Kiemelést érdemel a szolgáltatások közül a korszerű irodaház-építés, amely Budapesten a legnagyobb méretű. 1999-be 106 000 m² összterületű irodaházat adtak át, 2000-ben ez a szám meghaladja a 150 000 m²-t²⁵.

Kapcsolatok a Központi (budapesti) régió és más országrészek között

Előtérben állnak a gazdasági (beleértve az áruforgalmi, hírközlési és vízügyi) kapcsolatok. A Központi (budapesti) régió hagyományosan energiahordozó, nyersanyag, ipari féltermék és élelmiszer behozattal rendelkezik más országrészekből. A termelés szerkezeti átalakulásai 1990 után ezt a felhozattal jelentősen módosították. Minden hagyományos termékből kevesebb jön, különösen a borsodi körzetből. Mérséklődött a Központi régió áthaladó vasúti tranzitforgalom, de a közúti – főleg nemzetközi – kamionforgalom erősödött. A gyümölcs- és zöldségfelhozatal átmenetileg a távolabbi országrészekből is erősödött (az 1980-as évek második fele), amit az erősen megemelkedett üzemanyagárak az 1990-es évekbe mérsékeltek. Ennek hatására erősödött a városkörnyéki föliás zöldségtermesztés. Jelentős változás állt be a raktározás területi elhelyezkedésében és ezzel kapcsolatban a Központi (budapesti) régió nagyobb városainak közúti teherforgalmában. Mind a magyar, de különösen a külföldi cégek sok raktártelepet hoztak létre a városszéleken, gyakran a közigazgatási határon túl.

A budapesti gépipar, textilipar és egyéb iparágak gyengülésével (Csepel Autógyár megszűnése, az Ikarusz termeléseszkökenése²⁶ stb.) mérséklődött a budapesti ipar kooperációs kapcsolatrendszere a vidékkel. Ugyanakkor erősödött a Nyugat-Európával fennálló „bedolgozó” áruforgalom. Legkevesbé a budapesti vegyipar kooperációja csökkent, bár a külpiazi helyzet függvényében az ingadozás megfigyelhető. A technológiák korszerűsödésével egyes iparágak alapanyagigénye megváltozott. A papíripariban pl. lecsökkent a cellulóz felhasználása, és megerősödött a papír újrahasznosítása, s ezzel együtt a használpapír begyűjtés és import. A külföldi cégek megrendelése alapján megerősödött (a már korábban is jelzett) bedolgozórendszer, ennek területi megjelenítése szintén a kutatás, ill. a kapcsolatok tárgya.

Önálló kérdés a Központi (budapesti) régióból vidékre áramló áruforgalom és szolgáltatás vizsgálata. A vidéknek nyújtott sokszínű szolgáltatás nagyobb, strukturáltabb, mint fordítva. A felsőoktatásban a hallgatói létszám emelése nyomán erősödtek a kapcsolatok. A turizmusban, kutatásban, egészségügyben, és tervezésben nehezen megállapítható a kapcsolatalakulás, a helyi szervek önállóságának növekedése és más tényezők miatt.

²⁵ Az irodaház építési hullám az elmúlt 10 évben is folytatódott, így a bérroda állomány időközben megközelítette a 2 millió m²-t (Forrás: *Ingatlanpiaci jelentés* 2008. Budapesti Ingatlan-tanácsadók Egyeztető Fóruma).

²⁶ 2007-ben az egykori Ikarus utolsó utódcége is megszűnt (Ikarus Egyedi Autóbuszgyár, Mátyásföld). Az autóbuszgyártás hagyománya azonban néhány cég révén továbbra is jelen van a régióban (pl. az Alfabusz Székesfehérváron).

A Központi (budapesti) régió nemzetközi kapcsolatai

A gazdasági kapcsolatok mennyiségi vonatkozásban különösen a volt KGST országokkal csökkent (de országonként nem egyforma intenzitással). Az Európai Unió országgal erősödtek.

A Központi (budapesti) régió jelentős mennyiségben importál fekete- és színesfémeket, energiahordozókat, faárut, egyéb építőanyagokat, vegyipari alapanyagokat és féltermékeket, papírgyártáshoz alapanyagokat, bőr- és szőrmeipari alapanyagokat, háztartási- és kozmetikai ipari alapanyagokat és féltermékeket, élelmiszeripari, és ezen belül édesipari alapanyagokat és féltermékeket, textilipari alapanyagokat és féltermékeket, továbbá fém-tömegcikkeket, ipari készárut és élelmiszert. Ugyanígy jelentős a régió exportja is. A KSH adatszolgáltatása jelenleg a forgalom területi bontását nem teszi lehetővé, ezért egy alaposabb kutatással lehetne csak megbecsülni a a régió részesedését a külforgalomból. Ugyanez vonatkozik az interdependenciákra, raktározási- és szállítókapa-
citási vonzatokra.

A forgalom egészére azonban biztonsággal kimondható az EU dominanciája. A megváltozott helyzetnek megfelelően becsülni kellene a szabadalmi és tervezési szellemi importot és exportot.

Az oktatási-kulturális, egészségügyi, politikai és igazgatási kapcsolatok terén Budapest vezető szerepének kirajzolódása várható, az ide tartozó intézmények túlsúlya alapján. Vizsgálható: a tanulmányutak, ösztöndíjak, kutatási kapcsolatok területi megoszlása, zenekarok, énekarok, művészeti szereplések kapcsolatai (beleértve a fogadásokat is), továbbá az egészségügyi intézmények nemzetközi kapcsolatai, beleértve a gyógyfürdők forgalmát. A politikában és igazgatásban szereplők intézményközi mozgásának gyakoriságát és súlyát a nemzetközi kapcsolatokban szintén meg kellene közelíteni, de idevágó tapasztalatok, korábbi vizsgálatok hiányoznak²⁷.

Külön vizsgálandó kérdés a Központi (budapesti) régió a környező országokra kiterjedő térszervező hatása, ill. funkciója. A gazdasági tekintetben fokozatosan összefonódó, együttműködő világban a pénztőke egyre nagyobb szerepet játszik. Budapest a multinacionális vállaltok jelentős bázisa, amelyek innen igyekeznek tovább terjeszkedni. Ezen keresztül Budapest már ma is rendelkezik térszervező, irányító funkciókkal, melynek erősödése várható. A szomszédos országok gazdasági centrumai közel fekszenek Budapesthez. Relative jó ezekkel a vasúti és közúti közlekedés. Mind több ilyen centrummal van rendszeres légi közlekedés, amely lecsökkenti a személyes érintkezés idejét. Az utazási-szállítási feltételek további javítását szolgálják a folyamatban levő és tervezett vasútépítési (Szlovénia-Adria) és autópálya építési munkálatok, valamint kikötőépítés (Fiume)²⁸.

Egyre jobb a távközlési helyzet. A gazdasági kapcsolatok erősítéséhez hozzájárul a jogszabályi környezet várható javulása (a hosszabb távra érvényes jogszabályok kialakulása a kelet- és délkelet európai országokban), tovább az idegennyelv-ismeret és szakképzett-

²⁷ A migrációval kapcsolatban L. Rédei Mária az utóbbi években több tanulmányt és könyvet is publikált (pl.: Rédei Mária, 2006: Tanulási célú migráció a világban és itthon. *Demográfia*. 49. 2–3. 232–250. o.; Rédei M., 2006. *Földrajzi Közlemények*. 130 (54). 1–2. 29–38. o.; Rédei M., 2007. *Mozgásban a világ*. Egyetemi tankönyv. ELTE Eötvös Kiadó, 568. o.)

²⁸ Az elmúlt 10 évben megépült a tanulmányban is említett villamosított vasútvonal (Zalalövő-Hódos), valamint mára már teljesen elkészült az Adria felé vezető M7 autópálya.

ség javulása. A multinacionális cégekre a nyelvismeret vonatkozásában a türelmi idő adás jellemző.

Budapest térszervező funkciójával összefüggésben külön figyelemmel kellene kutatni az ún. urbánus hegyhát jelentőségét (a városközi kapcsolatokat) magyar és nemzetközi relációban. A városok és a hozzájuk tartozó agglomerációk ipari üzemei erőteljesen egymással kooperálnak, szinte kiszakadnak a környezetükből. Mennyire érvényes (egyáltalán érvényes) ez a jelenség Budapest–Magyarország, ill. Budapest–külföld relációban?

A nemzetközi turisztikai kapcsolatok terén Budapest és a Központi (budapesti) régió néhány pontja (Esztergom, Dunakanyar, Ipolytarnóc, Vértesszőlős, Velenci-tó stb.) kiemelkedő jelentőségű. Ugyancsak kiemelkedő a Központi (budapesti) régió szerepe a turizmus szervezésében és az itt dolgozó szakemberek képzésében.

Felhasznált irodalom

- Beluszky, P. 1998: Történeti áttekintés. In.: *Magyarország az ezredfordulón: Budapest – nemzetközi város.* (Szerk.: Glatz Ferenc). Magyar Tudományos Akadémia. Budapest. 27–46. o.
- Eke P.-né 1998: Magyarország részvétele az újkeletű nemzetközi migrációban. In.: *Magyarország az ezredfordulón: Budapest – nemzetközi város.* (Szerk.: Glatz Ferenc). Magyar Tudományos Akadémia. Budapest. 183–201. o.
- Enyedi, Gy. 1998: Budapest – kapuváros?. In.: *Magyarország az ezredfordulón: Budapest – nemzetközi város.* (Szerk.: Glatz Ferenc). Magyar Tudományos Akadémia. Budapest. 47–55. o.
- Fleischer, T. 1998: Budapest regionális szerepköre és az autópályák. In.: *Magyarország az ezredfordulón: Budapest – nemzetközi város.* (Szerk.: Glatz Ferenc). Magyar Tudományos Akadémia. Budapest. 163–180. o.
- Iványi, Gy. 1998: *Budapest a pénzügyi világszínpadon: sztár, epizodista vagy statiszta?* Kézirat.
- Molnár, L. 1998: *Budapest regionális közlekedési csomópont.* Kézirat.

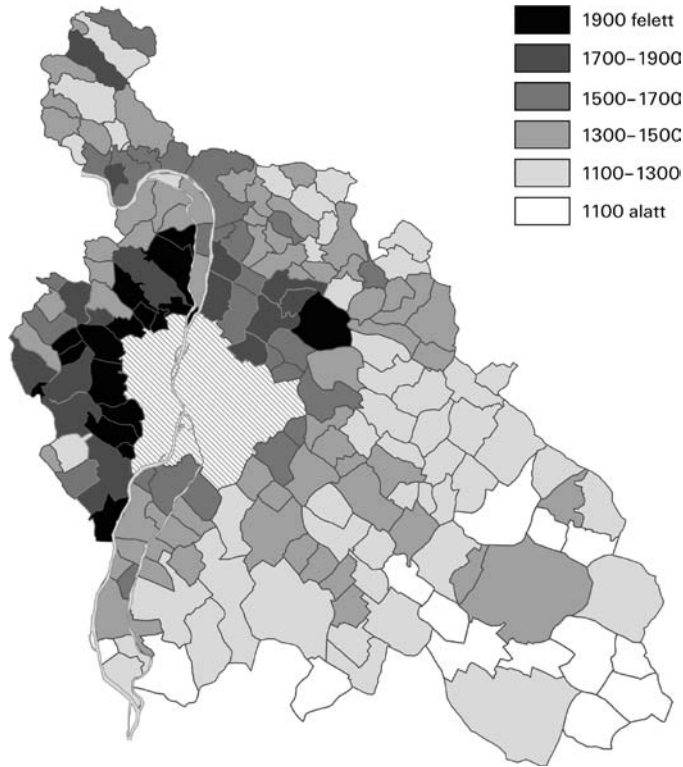
A KÖZÉP-MAGYARORSZÁGI RÉGIÓ FŐBB TÁRSADALMI–GAZDASÁGI FOLYAMATAI AZ EZREDFORDULÓT KÖVETŐ ÉVEKBEN

Budapest és Pest megye vitathatatlanul az ország legfejlettebb térsége: a magyar bruttó hazai össztermék (GDP) 45%-a a Közép-magyarországi régióban képződik. A régión belül azonban jelentős különbségek mutatkoznak. A különbségek gazdasági vetületét vizsgálva megállapíthatjuk, hogy az egy főre jutó GDP tekintetében Budapest jóval magasabb értékkel rendelkezik, mint a hazai megyék (az egy főre jutó GDP értéke Budapesten az országos átlag több mint kétszerese, ami voltaképpen megegyezik az Európai Unió átlagával¹), ezzel szemben Pest megyében jóval alacsonyabbak (az országos átlag kevesebb, mint 90 %-a). Vagyis a gazdasági fejlettséget vizsgálva semmiképpen nem tekinthető homogénnek a régió. Természetesen Pest megyén belül is markáns különbségek rajzolódnak ki, hiszen a Budapest közelében fekvő területek jóval fejlettebbek, mint a megye fővárostól távolabb fekvő térségei (Ipolymente, Tápiómente). Ha a megyén belüli egyenlőtlenségek érzékeltetéseként csupán az egy adózóra jutó adóalap települési szintű különbségeire hivatkozunk, már akkor is egyértelműen kirajzolódik a megyén belül egy fejlettebb Budapestet övező gyűrű, valamint a fővárostól távolabbi fejletlen övezet (külső és belső gyűrű) (1. térkép). Hasonló eredményeket kapunk, ha kistérségi szinten vizsgálódunk (pl. a kistérségi GDP alapján – lásd Kiss, 2003, vagy a kistérségek tipizálása alapján – lásd Faluvégi, 2005; Lócsei–Szalkai, 2008; Nemes Nagy, 2004/b; Sipos, 2002). Természetesen maguk a gyűrűk sem homogének, azon belül jó elkülönülő szektorokat határozhatunk meg (Beluszky, 2003).

A régió központi szerepét mutatja az országos viszonylatban kimagasló vállalkozási aktivitás (a regisztrált vállalkozások 40%-a található a régióban, így az ezer főre jutó arányukat vizsgálva – vállalkozási aktivitás – a régió egyértelműen a legmagasabb értékekkel rendelkezik az országban). Ráadásul a külföldi érdekeltségű vállalkozások 69%-a működik Budapesten, és a külföldiek részesedése ezen cégek jegyzett tőkéjéből 72% (KSH 2006), bár sok esetben csak a székhelyük van Budapesten – vagy a környező településeken –, a konkrét tevékenységet pedig az ország más részein működő telephelyeken végzik (GKI 2005). A Nemzeti Fejlesztési és Gazdasági Minisztérium (NFGM) 2008 áprilisában publikált adatai szerint (NFGM 2008) 1990–2000 között összesen 66 milliárd euró külföldi működőtőke érkezett Magyarországra, és jöllehet regionális bontásban nem közölnek adatokat, de a 2004-es adatokat alapul véve (akkori adatközlés szerint a külföldi működőtőke 64%-a érkezett a vizsgált régióba, és ennek 26%-a a feldolgozóiparba) a Közép-magyarországi régió feldolgozóipara mintegy 11 milliárd euró juthatott (KMOP 2007–13), ami az Enyedi György által 1998-ban becsült 10 milliárd dollár mintegy másfélszeresének felel meg jelenlegi árfolyamokon számolva (Enyedi, 1998). Mindezek

¹ Az EUROSTAT adatai szerint 2004-ben az EU–27 átlagához képest a régió egy főre jutó GDP-je vásárlóerő paritáson számolva 101,6% volt.

eredményeként a régióban a munkanélküliségi ráta nagyon alacsony (2007-ben mindössze 5%), az aktivitási ráta pedig kifejezetten magas (60%²).



Szerkesztette: Szabó Sz. KSH-TSTAR alapján

1. térkép: *Egy adózóra jutó SZJA alap települési szintű értékei Pest megyében, 2005 (ezer forint)*

A régió központi szerepet erősítik ezen kívül a Budapest központú közlekedési hálózatok (közút- és vasúthálózat, repülőtér), valamint a szintén Budapest centrikus államigazgatás. Így összességében nem véletlen, hogy a fővárost és közvetlen környezetét gyakran „víz-fejként” (Primate city) emlegetik.

² A gazdaságilag aktívak aránya a 15–74 évesek körében.

Népesedési folyamatok

A régió nem csak gazdasági, hanem társadalmi szempontból is speciális helyzetben van. Budapest az ország népességének majd' 17%-át koncentrálna (1 696 128 fő), a Közép-magyarországi régió pedig összesen már majdnem a harmadát (28%)³, így az ország népesség súlypontja (Vasad község mellett) is e régióban található (KSH 2006a). Az utóbbi 20 évben azonban jelentős átrendeződés mutatkozott a régióon belül, hiszen az 1980-as évektől kezdve⁴ egyre intenzívebben kibontakozó szuburbanizációs folyamatok eredményeként (kiegészülve a nem a szuburbanizációhoz kapcsolható egyéb belföldi vándorlási folyamatokkal) Budapest népességszáma jelentősen csökkent, Pest megyéé pedig növekedett (a szuburbanizációs folyamatokról részletesebben lásd Bajmócy, 2000; Dövényi-Kovács, 1999; Gyáni, 1992; Enyedi, 1988; Kovács, 1999; Tímár, 1999; Tosics, 2004; Váradi, 1999). Mindez a korszerkezetre, valamint a mortalitási és fertilitási mutatószámokra is hatást gyakorol: Budapesten öregedő korszerkezetű, alacsony születési és magas halálozási arányszámokkal jellemezhető populáció él; Pest megyében pedig országos viszonylatban is fiatalos korszerkezetű a népesség, valamint magas a születési és alacsony halálozási arányszám. Budapest migrációs folyamatokban játszott szerepének alapvető megváltozását jelzi, hogy a 2001. évi népszámlálás adatai szerint, a város jelenlegi közigazgatási határait figyelembe véve, a fővárosban élő 1,78 millió lakos közül 1,01 millió volt helybeli születésű (60,6%), vagyis a helyben születettek és bevándoroltak Mendöl Tibor (1947) által citált egyharmad/kétharmados aránya megfordult az utóbbi fél évszázadban. (KSH Népeségstatisztikai Főosztály – Népszámlálási Osztály).

Budapest majd' 1,7 milliós lakossága 525 km²-nyi területen él, így az átlagos népsűrűség 3230 fő. Természetesen a belvárosi részek továbbra is magasabb népsűrűséggel rendelkeznek (V., VI., VII., VIII. kerület), melyek közül kiemelkedik a VII. kerület (29 ezer fő/km²). Ezzel szemben a külső kerületek népsűrűsége alacsonyabb, hiszen egyrészt a beépítés jellege is inkább családi házas (keveredve a lakótelepekkel és lakóparkokkal), másrészt a külső kerületek már jelentősebb beépítetlen területekkel is rendelkeznek (egykori ipartelepek, termőterületek stb.). A legalacsonyabb értékkel a XXIII. kerület rendelkezik, ahol mindössze 503 fő jut 1 km²-re. Pest megye népsűrűsége ehhez viszonyítva kifejezetten alacsony, hiszen a 6393 km² területre „mindössze” 1 176 550 fő jut (184 fő/km²)⁵ (KSH 2006a, 2006b). Természetesen Pest megyén belül is nagy különbségek figyelhetők meg, hiszen a fővároshoz közelebb, valamint a nagy forgalmú autópályák és vasutvonalak mentén a hagyományos értelemben vett alvóvárosok megjelenése következtében nagyobb

³ A régióból a budapesti agglomerációba tartozó települések lélekszáma összesen a magyar népesség 24%-át teszi ki. Az Antal Zoltán–Bartke István által lehatárolt Központi (budapesti) régióban Budapest nélkül további 2 388 622 fő, vagyis összesen 4 006 750 fő lakik (a teljes népesség 39,8%) (KSH 2006c).

⁴ A legtöbb szerző egyetért abban, hogy a mai értelemben vett szuburbanizációról csak 1990 után beszélhetünk, hiszen ezt megelőzően az agglomerációs gyűrű településeinek népességnövekedése elsősorban az adminisztratív korlátozások miatt Budapestre bejutni képtelen vidékiek beköltözésével, valamint a szegényebb rétegekhez tartozók egzisztenciális okokra visszavezethető kitelepülésével volt magyarázható (Dövényi-Kovács, 1999; Bajmócy, 2001; Tosics, 2004).

⁵ A Közép-magyarországi régió egészére számolva 415,2 fő/km² a népsűrűség értéke.

a népsűrűség⁶, míg a távolabbi, valamint a forgalmas közlekedési folyosók által közbezárt köztes területeken kisebb a népsűrűség (lásd pl. a Tápióvidék vagy az Ipolymente).

Nem szabad figyelmen kívül hagynunk azt a tényt sem, hogy a szuburbanizáció által érintett céltelepüléseken gyakran konfliktus helyzetek alakulnak ki, hiszen a helyi ingatlanpiac felprezsődülése (és így az ingatlanárak drasztikus emelkedése) megnehezíti az „öslakosok” ingatlanvásárlását, ráadásul a „jöttmentek” eltérő értékrenddel és fejlesztési elképzelésekkel rendelkeznek, ami lokális politikai csatározások kialakulásához vezethet (Váradi, 1999).

A szuburbanizáció természetesen nem csak a lakosságot érinti/érintette, hanem hasonló folyamatokat figyelhetünk meg a gazdaságban is (Koós, 2004), aminek következtében az ipari tevékenység részesedése jelentősen visszaesett a GDP-n belül a fővárosban, míg Pest megyében növelte részesedését. Mindezen folyamatok a főváros területén korábban kiépített ipari övezetek kiürülésével (esetenként funkcióváltásával) járt együtt (barnázókat részletesebben lásd Barta, et. al. 2004).

Az utóbbi években azonban a szuburbanizáció üteme lelassult, a vándorlási mérleg jelentősen javult. Az ezredforduló környékén regisztrált majd 20 ezer fős éves veszteséggel szemben a 2006-os adatok szerint már „csak” mintegy 2,5 ezer fős vándorlási veszteségről beszélhettünk (a Budapestre vándorló és a Budapestről elvándorlók különbözete, az állandó és ideiglenes vándorlást is figyelembe véve). Területi különbségek azonban továbbra is megfigyelhetők: Pest megyével szemben továbbra is mintegy 13 ezer fős vándorlási vesztesége van Budapestnek, míg a többi megyével szemben mintegy 10,5 ezer fős nyereség figyelhető meg. 2007-ben azonban már 6 ezer fős nyereség mutatható ki (KSH 2007).

A társadalmi folyamatok elemzése során mindenképp szót kell ejtenünk a város etnikai összetételének változásáról, mely folyamat révén ma már a vizsgált térségben döntő többségében magyar lakosság található. Már Mendöl Tibor is mindössze néhány %-nyi német anyanyelvű lakosságról ír, és arányuk a későbbiekben tovább csökkent, így a 2001. évi népszámlálás szerint napjainkban mindössze 18 ezer fő vallja magát német nemzetiségűnek. Jelentősen csökkent a két világháború között még magas részesedéssel jellemezhető (20%) izraelita vallású lakosság aránya, a 2001. évi népszámlálás szerint számuk alig 10 ezer fő (0,06%). A valóságos számok ennél persze feltételezhetően jóval nagyobbak, a zsidók becsült számát a különböző források többnyire 100 ezer fő körülire teszik, ami a teljes népesség kb. 5%-a (Kovács, 2002). Ezen kívül az összes magyarországi kisebbség képviselteti magát a fővárosban, amit jól mutat az is, hogy a románok kívül az összes országos kisebbségi önkormányzat központja itt található. Ezen kívül meg kell még említenünk, hogy a főváros vonzáskörzetében több település is jelentős nemzetiségi hagyományokkal rendelkezik (pl. Ráckeve, Pilisszentlászló, Pilisszentkereszt, Csömör stb.), de a 2. világháborút követő német kitelepítés és a csehszlovák-magyar lakosságcsere, valamint az asszimiláció és a szuburbanizációs folyamatok következtében a nemzetiségi aránya ma már nagyon alacsony ezeken a településeken is.

⁶ Települési szinten 1000 fő/km² feletti értékkel rendelkezik Budaörs, Diósd, Dunakeszi, Erdőkertes, Érd, Szigethalom.

Gazdasági folyamatok

Az előzőekben vázolt folyamatok a térségben élők munkavállalási szokásaira is hatással voltak. Az ingázók száma jelentősen, csak 2001–2005 között mintegy 15%-kal nőtt a közép-magyarországi régióban (2005-ben 347 ezer fő dolgozott más településen, mint ahol a lakhelye volt, és ebből 284 ezer fő volt Pest megyei lakos). Jelentős különbség mutatkozik azonban Budapest és Pest megye között, hiszen ugyanezen időszakban a Pest megyében élő ingázók száma majd' 20%-kal növekedett, míg a Budapesten élő ingázók száma 2,5%-kal csökkent. Jelenleg a Budapesten lakó foglalkoztatottak 8,5%-a, a Pest megyében élő foglalkoztatottaknak pedig majd' kétharmada (60%) ingázik. A foglalkozás és a lakóhely elkülönülése alapján pedig megállapíthatjuk, hogy Budapesten 2005-ben 209 ezer nem itt élő foglalkoztatott dolgozott (az összes foglalkoztatott 23%-a), míg Pest megyében 139 ezer ingázó dolgozott (a foglalkoztatottak 43,6%-a). (Némethné Csehi, 2008). Fontos hangsúlyoznunk, hogy a gazdasági szuburbanizáció következtében sok budapesti lakos ingázik a környező településekre, elsősorban Budaörsre. (Beluszky, 2003, Izsák, 2003).

A vizsgált térségben a területhasználat rendje is jelentősen átalakult az utóbbi évtizedekben. A mezőgazdasági termelés kapcsán mindenképpen ki kell emelnünk, hogy több ezer hektár mezőgazdasági hasznosítású területet vontak ki a művelés alól, és minősítettek át lakóterületté vagy gazdaságilag hasznosított területté. Schuchmann Péter számításai szerint az utóbbi tíz évben a BAFT-hoz tartozó települések esetében mintegy 10 ezer hektárt vontak ki a mezőgazdasági művelés alól, ami Vác belterületének a nyolcszorosa (Schuchmann, 2007). A folyamatot jól jelzi, hogy a mezőgazdaságban foglalkoztatottak száma 2006-ban Budapesten csupán 3,3 ezer (a foglalkoztatottak 0,4%-a), Pest megyében pedig 7,5 ezer fő (a foglalkoztatottak 2,5%-a) volt. Mindez egyben azt eredményezte, hogy a földterület művelési áganként való megoszlása jelentősen átalakult az utóbbi évtizedekben: a szántók részesedése 50% alá esett, a szőlők és konyhakertek pedig szinte teljesen eltűntek; ezzel szemben a gyepek (legelő, rét) részesedése Budapest esetében majd' egyharmadra nőtt, valamint a művelt területekhez viszonyítva az erdők részesedése mintegy másfélszeresre növekedett (1. táblázat).

1. táblázat

A földterület művelési ág szerinti megoszlása, 2006 (ha)⁷

	Budapest	Pest megye
Szántó	42 947	263 403
Konyhakert	117	12 011
Gyümölcsös	1 823	11 130
Szőlő	1 773	2 825
Gyep	21 538	39 578
Mezőgazdasági terület	68 198	328 947
Erdő	23 552	128 444

⁷ Az adatok gazdaságghatárosak, a gazdaság székhelyén vették számba, függetlenül attól, hogy ezek melyik közigazgatási egységhez tartoznak.

	Budapest	Pest megye
Nádas	844	3 615
Halastó	1 166	6 611
Termőterület	93 760	467 617
Művelés alól kivett	67 622	116 391
Összesen	161 382	584 008

Forrás: KSH 2006a, 2006b

Mindez egyrészt a főváros közigazgatási határának 1950-ben történt átszabásával, másrészt a mezőgazdasági tevékenység nemzetgazdaságon belüli jelentős visszaszorulásával magyarázható. Ez utóbbi folyamatban jelentős szerepe volt a rendszerváltozást követő földkárptóltás erősen kifogásolható lebonyolításának is, mely elsősorban a Pest megyei területhasznosítást érintette. (KSH 2006a; Antal–Vidéki, 1998). Ennek ellenére fontos kihangsúlyoznunk, hogy Budapest esetében a város 525 km²-nyi teljes területéből mindössze 182,2 km² a lakóterület nagysága, és ebből is csupán 26,6 km² a tömör beépítésű (165,5 km² családi házas, 39,1 km² laza beépítésű) (Beluszky, 2003).

A mezőgazdaság mellett az ipari tevékenység is folyamatosan visszaszorult a régióban. A foglalkozási szerkezetet vizsgálva megállapíthatjuk, hogy ma már egyértelműen a szolgáltatások számítanak a legjelentősebb nemzetgazdasági ágaknak (2. táblázat).

2. táblázat
Foglalkozási szerkezet a Közép-magyarországi régióban, 2006

	Mező-, erdő-, vad- és halgazdálkodás	Ipar, építőipar ⁷	Szolgáltatások	Összesen
Foglalkoztatottak száma (fő)				
Budapest	3 672	176 349	754 832	754 832
Pest megye	7 488	104 730	187 160	299 378
Közép-magyarországi régió	11 160	281 079	941 992	1 234 231
Foglalkoztatottak megoszlása (%)				
Budapest	0,4	18,9	80,7	100
Pest megye	2,5	35,0	62,5	100
Közép-magyarországi régió	0,9	22,8	76,3	100

Forrás: KSH 2006a, 2006b

Az ipari tevékenység súlya különösen Budapest esetében csökkent jelentősen. Az iparhoz sorolható nemzetgazdasági ágakban napjainkban mindössze a foglalkoztatottak hetede dolgozik, és ha az építőipar is hozzáadjuk, akkor is kevesebb, mint ötödük. Az ipari tevékenység szerkezete is átalakult, hiszen a hagyományos értelemben vett nehézipari tevékenységek jóformán eltűntek a fővárosból. 2006-ban az ipari foglalkoztatottak több mint 1/3-a a gépiparban (gép, berendezés gyártása; villamos gép, műszergyártás; jármű-

⁸ A TEAOR szerint az építőipar szolgáltatásnak minősül (ipari tevékenységnek a bányászat, feldolgozóipar, villamosenergia-, gáz-, gőz-, vízellátás minősül), de az összehasonlíthatóság kedvéért közösen szerepeltettük az iparral (lásd Antal Zoltán–Bartke István tanulmányát).

gyártás), nagyjából 1/6–1/6-a pedig a vegyiparban (kokszyártás, kőolaj-feldolgozás; vegyi anyag, termék gyártása; gumi, műanyag termék gyártás), az élelmiszeriparban (élelmiszer, ital, dohány gyártása), valamint a fa-, papír- és nyomdaiparban (fafeldolgozás, papírgyártás, kiadó és nyomdai tevékenység) dolgozott. Az országos átlaghoz képest ezt csak a fa-, papír- és nyomdaipar esetében mutat jelentős eltérés (országosan 8%), elsősorban a nyomdaipari és/vagy kiadói tevékenységgel foglalkozó vállalkozások magas száma miatt. A megtermelt értéket tekintve elmondhatjuk, hogy az ország ipari termelési értékének mintegy ötödét állítja elő Budapest (kb. 4 000 milliárd Ft), melynek felét a vegyipar, 1/3-át a gépipar, 1/10-ét pedig az élelmiszeripar adja. Az országos értékekhez képest ez a vegyipar, ill. a papír- és nyomdaipar túlsúlyát, valamint a gépipar, ill. a ruházati- és textilipar (textília, textiláru gyártása; bőr, bőrtémék, lábbeli gyártása) alulreprezentáltságát mutatja. Bár országosan sem magas a ruházati- és textilipar részesedése (a megtermelt ipari érték mintegy 1%-a), de Budapesten szinte már kimutathatatlan (0,1%) (KSH 2006a). Kiemelkedő visszaesést produkált tehát a könnyűipar, ami 6 évtizede még kifejezetten prosperáló ágazat volt. A trianoni határok között ugyanis alig marad könnyűipari kapacitás, így 1920 után az ágazat részesedése minden tekintetben gyorsan növekedett az iparon belül, egészen a 2. világháborúig (Kaposi, 2004). Ezt követően az ipari beruházások szerkezete már nem kedvezett a könnyűipar fejlődésének, hiszen azok elsősorban a nehézipart, majd később a gépipart és a vegyipart preferálták. Ráadásul az utóbbi években jelentősen megemelkedett a minimálbér összege, mely folyamat következtében az ágazat (és azon belül különösen a textilipar) kibocsátása drasztikusan visszaesett. Az utóbbi fél évszázadot vizsgálva megállapíthatjuk, hogy magas bázisról indulva egy kifejezetten alacsony szintre esett vissza a részesedése.

Pest megyében a foglalkoztatottságban jelentősebb szerepe van az iparnak, hiszen minden negyedik foglalkoztatott ipari tevékenységet végez. Budapesthez hasonlóan itt is a gépipar a legjelentősebb (a foglalkoztatottak több mint 1/3-a), valamint nagyjából 1/8–1/8-uk a vegyiparban, a fa-, papír- és nyomdaiparban, az élelmiszeriparban és a fémalapanyag-feldolgozó iparban dolgozik. Vagyis az ipar szerkezete a foglalkoztatás alapján inkább a budapestihez hasonlít, mintsem az országos átlaghoz (KSH 2006b).

Az ipari tevékenység jelentőségének visszaszorulása miatt az ipar térbeli allokációja is jelentősen megváltozott az utóbbi fél évszázadban. Az egykori ipartelepek döntő többsége ma már nem üzemel; azokat vagy más funkcióval töltötték meg, vagy üresen állnak, vagy lebontották. Az egykori iparterületeket ma összefoglalóan barnazónaként emlegetik a szakirodalomban⁹.

A legfontosabbnak számító nemzetgazdasági ágak egyértelműen a szolgáltató szektorba sorolhatóak. Ezen belül is fontos szerepe van a turizmusnak mind a foglalkoztatásban, mind a GDP termelésben. Budapest (és annak közvetlen környezete) egyértelműen az ország legfontosabb idegenforgalmi központja. Kiemelt vonzerők: természeti tényezők (gyógyvíz, Duna, Budai-hegyvidék), építészeti adottságok (városkép), kulturális és sportrendez-

⁹ A jelenség általános elterjedtségét mutatja, hogy a Mendöl Tibor által felsorolt ipartelepek között alig találunk olyat, ahol az ezredfordulót követően is ipari tevékenységet folytatnak. E folyamat részletes áttekintésére jelen keretek között nincs mód, azonban egyrészt a szakirodalom igen bőséges ezen a téren (pl. Barta, 2004), másrészt a későbbiekben Szabó Sándor tanulmányában az egykori Csepel Művek kapcsán még visszatérünk a témára.

vények, jó színvonalú és jelentős kapacitással rendelkező szálláshely-kínálat, nemzetközi viszonylatban kedvező árak, a konferenciaturizmus igényeinek megfelelő szolgáltatások. Mindezeknek köszönhetően itt találjuk a magyarországi szállodai férőhelyek harmadát (35 ezer), az összes kereskedelmi férőhely 13%-át (41,5 ezer). A kereskedelmi szálláshelyek szolgáltatásait igénybe vevő turisták 38%-a Budapestet választja (összesen 2,3 millió fő, melyek közül 1,9 millió külföldi; az átlagos tartózkodási idő 2,5 nap). Részben erre alapozva több mint 1500 vendéglátóhely működik a városban (étterem, cukrászda, bár stb.). A szálláshely-szolgáltatás és vendéglátás pedig összesen 25 ezer embernek ad munkát, ami a foglalkoztatottak 3,3%-át jelenti (KSH 2006a).

Más szolgáltatások terén is jelentős az ország Budapest központúsága, bár annak mértéke változó. A felsőoktatás terén jelentős mértékben sikerült csökkenteni ezt a „vízfűséget”, bár még mindig jelentős a főváros súlya a hazai felsőoktatásban. Az Oktatási Minisztérium nyilvántartása szerint jelenleg 71 felsőoktatási intézmény működik az országban, melyek fele Budapesti székhelyű, másik fele pedig vidéki (ráadásul a 37 budapesti intézmények egy része kevés hallgatóval rendelkezik), így a hallgatóknak „mindössze” 43%-a tanul a fővárosban. Ma már Debrecen, Gödöllő, Győr, Miskolc, Pécs és Szeged is kiemelkedő jelentőségű egyetemi városnak nevezhető. Hasonló folyamat figyelhető meg a színházak terén is, hiszen a mintegy 30 ezer színházi férőhely fele ma már vidéken található. Ennek ellenére a színházak esetében is minden fajlagos mutatót tekintve (ezer főre jutó férőhelyek száma, ezer főre jutó nézőszám, egy férőhelyre jutó látogatások száma stb.) a főváros vezet (Venczel, 2005). Mindezek tükrében nem meglepő, hogy a közszolgáltatásban foglalkoztatottak (közigazgatás, védelem, kötelező társadalombiztosítás, oktatás, egészségügyi és szociális ellátás) aránya az összes foglalkoztatotthoz viszonyítva Budapesten 36%, míg Magyarország egészére számolva „csupán” 27%. A kultúra területiségének különböző dimenzióiról részletesebben lásd Trócsányi–Tóth, 2002).

A szolgáltatások kapcsán fontos megemlítenünk, hogy a foglalkoztatottak 8%-a dolgozik a kereskedelemben, valamint a pénzügyi szférában, ami az országban hasonló tevékenységet végzők 21%-át jelenti. A magyar pénzügyi szektorban dolgozók közel 40%-a dolgozik Budapesten, míg a kereskedelemben ez az érték alig 18% (KSH 2006a). Természetesen az üzletek/bankfiókok népességszámhoz viszonyított számát, valamint a szolgáltatások értékét tekintve továbbra is kimagasló Budapest szerepe a hazai kereskedelemben és pénzügyekben (különösen az utóbbi esetében), bár az elmúlt évtizedekben egyre inkább megerősödött a megyeszékhelyek szerepe (Balogh, 2007).

Budapest városszerkezetének átalakulása

A Mendöl Tibor által 6 évtizede felvázolt városszerkezet jelentősen módosult. Egyrészt a belváros city-funkciói tovább erősödtek (és ezzel párhuzamosan a lakófunkció még inkább visszaszorult, bár a belváros déli és északi részén továbbra is a lakófunkció dominál – Kluczka, 1996). Ezt a folyamatot azonban már nem a kereskedelmi funkció terjedése generálja, hiszen az egyre inkább a belváros vagy még inkább a város peremén elhelyezkedő bevásárlóközpontokba, ill. gyakran a város határán kívül letelepedett hipermarketekbe helyeződött át. A korábban élénk kereskedelemmel jellemezhető utcák napjainkra részben kiürültek, ami városképileg sem kedvező jelenség (lásd pl. a Mendöl Tibor által

is említett Rákóczi utat, Kossuth Lajos utcát). E folyamat nem csak a vásárlási, hanem a közlekedési szokások átalakulásával is járt (Sikos–Hoffmann, 2004; Szabó, 2004).

A lakófunkcióval (is) rendelkező városrészek is átalakultak. Az utóbbi fél évszázadban városszerte jelentős méretű lakótelepek épültek, melyek részben a már Mendöl Tibor által említett alacsony beépítésű lakóövezet szanálása révén létesültek (lásd pl. Káposztásmegyer, Békásmegyer, Rákoskeresztúr, Gazdagrét) (Egedy, 2000). A lakótelepépítés intenzitást jól mutatja, hogy 1949–1992 között a Budapesten épített 482 ezer lakás 57,8%-a lakótelepi lakás nevezhető (Iván, 1996). A legnagyobb átalakulásnak azonban a rendszerváltozást követő tulajdonviszony változás volt: ma mindössze a lakásállomány tizede van önkormányzati tulajdonban. Magában a belvárosban ezen kívül nagyon látványos átalakulás nem történt, bár az utóbbi években egyre inkább szaporodnak a „lakóparkok” és irodaházak a belvárosban is, ami vagy az építészeti értékek eltűnésével (lásd pl. a Zsidónegyedben a Király u. 40 kálváriáját), vagy a zöldterületek csökkenésével (lásd pl. Science Park Irodaház) jár együtt. A viszonylagos változatlanságot mutatja, hogy a belső városrész épületállományának háromnegyede 1945 előtt épült (Beluszky, 2003).

Az utóbbi 10 évben gombamód szaporodó „modern lakótelepek” a külvárosokban már jobban érzékelhető változást eredményeztek, hiszen jelentősen növelték a beépítés magasságát. Ráadásul időközben ugyanezen külvárosok megítélése sokat változott, hiszen ma már inkább a belső, régi, komfort nélküli lakásokkal rendelkező slum-esedő városrészek megítélése negatív, míg a külvárosi családi házas övezet pozitív. Szintén az utóbbi 1–2 évtized eredménye, hogy egyre inkább előtérbe kerülnek a nagy területre kiterjedő, városrehabilitációs jellegű beruházások (lásd pl. Középső-Ferencváros, Középső-Józsefváros, Foka-öböl környéke, Millenniumi Városközpont). A témára Berényi Eszter tanulmánya kapcsán a későbbiekben még visszatérünk.

A következő években pedig várható a város sziluettjének markáns átalakulása, amennyiben a várakozásoknak megfelelően részlegesen megszűnik a Fővárosi Közgyűlés által 2000-ben megszavazott magasház-építési tilalom. Ezt követően a beruházók elképzelése szerint a Hungária körút mentén, valamint a Csepel-sziget északi részén, akár 100–200 méter magas épületek is feltűnhetnek¹⁰.

A rendszerváltozást követő gazdasági válság, valamint a már gazdasági szuburbanizáció következtében a korábbi ipari területek kiürültek, és ott vagy új „városközpontok” születtek (lásd Millenniumi városközpont az egykori dunaparti teherpályaudvar helyén), vagy előkészítették őket az új beruházásokra (lásd pl. a Soroksári út és Soroksári-Dunaág közötti terület szinte teljes elplanírozását), vagy üresen állnak, vagy sok kis- és közép-vállalkozás telepedett be a legkülönbözőbb tevékenységgel.

Az infrastruktúra fejlődése

Tálán ezen a téren volt a legnagyobb változás az utóbbi évtizedekben, de a terjedelmi okok miatt az infrastruktúrának csak azon elemeit említjük meg, melyek a korábbi két tanulmányban is említésre kerülnek.

¹⁰ A témakörben részletesebben lásd: A *Tér- és társadalom* c. folyóirat városrehabilitációval foglalkozó tematikus számát. 20. 1.

A kommunális infrastruktúra terén kiemelhető, hogy a 4500 kilométernyi vízvezeték-hálózaton a Fővárosi Vízművek évente hozzávetőlegesen 150 millió km³ ivóvizet szolgáltat¹¹ (kétharmadát a lakosságnak), mely döntő többségét ma már összegyűjtik az 5000 kilométer hosszúságú csatornarendszer segítségével. Jelenleg azonban az összegyűjtött szennyvíz kevesebb mint felét tisztítják meg biológiailag. A tervek szerint 2010-re üzemszerűen működő Központi Szennyvíztisztító Telep (Csepel), valamint a már üzemelő Észak-Pesti (Újpest) és Dél-Pesti (Kispest) telepek az évtized végére már majdnem 100%-os lefedettséget fognak biztosítani (vagyis a közműolló remélhetőleg végleg bezáródik, és rövidesen újra tiszta lesz a Duna vize). Mindez az ivóvíz-szolgáltatást is befolyásolja, hiszen a Mendöl Tibor által is említett csápos kutak csak így tudnak majd hosszú távon is megfelelő minőségű ivóvizet szolgáltatni. Jelenleg a legnagyobb vízbázisok a Szentendrei-sziget déli részén, valamint a Csepel-sziget északi részén találhatók (ezen kívül a Margit-szigeten és a Duna mindkét partján vannak csápos kutak). Napjaink főbb víztározói: Gellérthegy víztározó, Csepeli víztorony, Kispesti víztorony, Budafoki víztorony. Napjaink főbb vízműtelepei: Káposztásmegyeri telep, Békásmegyeri telep, Budaujlaki telep, Krisztinavárosi telep, Csepeli telep, Kőbányai telep, Rákosszentmihályi telep, Gilice téri telep.

A főváros villamosenergia igényét ma már alapvetően nem a helyi termelés elégíti ki, hiszen egy olyan villamosenergia-rendszer épült ki Magyarországon, mely nem csak az országon belül, hanem akár Európa bármely részéről biztosítani tudja az elektromos áramot (UCTE). Azt azonban mindenféleképpen fontos kiemelni, hogy a magyarországi rendszerirányítás központja a Várnegyedben található (Mavir). A főváros erőműi kapacitásáról elmondható, hogy a Budapesti Erőmű Zrt. tulajdonában három ún. kogenerációs (villamos áramot és hőt egyaránt termelő) erőmű (Kelenföld, Újpest, Kispest), valamint egy fűtőmű üzemel (Révész utca). E berendezések a főváros villamos energia szükségletének mintegy tizedét, a hőigénynek pedig a kétharmadát állítják elő (Budapesti Erőművek Zrt. 2008). A távhő szolgáltatásban ezen kívül szerepet játszik a Fővárosi Hulladékhasznosító, az EVM, valamint az Észak-Budai, az Óbudai, az Újpalotai, a Füredi úti, a Rákoskeresztúri, a Rózsakerti fűtőművek és a Budafoki tömbkazanház. Ezek révén a Főtáv Zrt. mintegy 250 ezer lakást lát el távhővel (Főtáv Zrt., 2008). A többi lakás jellemzően gázfűtésű (a háztartási fogyasztók száma 737 ezer, bár ezek egy része természetesen csak főzésre használ gázt) (KSH 2006a).

A budapesti közlekedésről a későbbiekben Szabó Szabolcs tanulmányában még részletesen foglalkozunk. Azt azonban mindenképpen fontos megjegyeznünk, hogy a földalatti hálózat jelentősen bővült az utóbbi fél évszázadban (kelet-nyugati vonal, észak-déli vonal, valamint a most épülő DBR vonal). Jelentősen növekedett a hidak száma is: 1950-re befejezték a Mendöl Tibor által is említett (bár nem megnevezett) Árpád hidat, valamint 1990-ben átadták a Hárosi hidat (M0 déli hídjá), 1995-ben a Lágymányosi hidat (Hungária körút hídjá), 2008-ban pedig a Megyeri hidat (M0 északi hídjá). Időközben a közúthálózat képe is jelentősen átalakult, elsősorban az autópálya-hálózat kiépítése miatt.

¹¹ A Fővárosi Vízművek 2006-ban napi átlagban 559 ezer m³ vizet szolgáltatott (ez a névleges kapacitás alig több mint fele), és csak két nap haladta meg a 700 ezer m³-t. (Fővárosi Vízművek 2006). Vagyis az utóbbi 10 évben 150 ezer m³-rel csökkent a szolgáltatott ivóvíz mennyisége, ami elsősorban az egyre növekvő vízdíjak fogyasztásmérséklő hatásának köszönhető.

Ráadásul az M0 körgyűrű 2008-ban elkészült keleti szakasza, valamint a Megyeri híd révén a tranzitforgalom jelentős része ma már elkerüli Budapest belső városrészeit (Rákóczi út, Nagykörút, Hungária körút).

A vasúti áruszállítás mind a szállított áruk tömegét, mind annak teljesítményét tekintve (árutonna-kilométer) elvesztette vezető szerepét, és ma már egyértelműen a közúti áruszállítás a meghatározó (az áruszállítás teljesítményének kb. 60%-a jut a közútra, 25%-a a vasútra) (KTI 2001). A vasúton szállított áruk jelentős része azonban (különösen a tranzitforgalom esetében) továbbra is átáramlik Budapesten, hiszen Kelet- és Nyugat-Magyarország között (és így a Balkán nagyobb része és Nyugat-Európa között) csak itt tudnak áthaladni a szerelvények a Dunán. A vasúti forgalomban a fővárosban feladott vagy leadott áruk nagyobb része pedig ma már korszerű logisztikai központokba kerül (a BILK Soroksáron, a Harbour Park Nagytétényben, ill. a Csepeli Szabadkikötő¹²), a korábbi klaszikus vasúti teherpályaudvarok forgalma vagy jelentősen visszaesett, vagy megszűntek (lásd pl. a Ferencvárosi teherpályaudvart a Duna-parton, ahol a Millenniumi Városközpont épült).

A budapesti agglomeráció lehatárolásának problematikája

Fontos kiemelnünk, hogy a Közép-magyarországi régió belül megfigyelhető társadalmi-gazdasági egyenlőtlenségek (különösen az eltérő mértékű ingázás) miatt, a szakirodalom többnyire annak csupán egy részét sorolja a szűk értelemben vett budapesti agglomerációhoz, bár bizonyos esetekben a megyén kívüli települések is felmerülhetnek, mint az agglomerációhoz sorolandó települések (bizonyos esetekben pedig célszerű lehet még nagyobb területet egységesen kezelni, lásd Antal Zoltán és Bartke István tanulmányát). A legegyszerűbb és leggyakrabban alkalmazott módszer a Budapesti Agglomerációs Fejlesztési Tanácshoz (BAFT) tartozó terület alapján történő lehatárolás (eredetileg Budapest, valamint 78 Budapest közeli település¹³). A BAFT az 1996. évi XXI. törvény (Területfejlesztésről és területrendezésről szóló törvény) alapján 1997-ben alakult meg, azonban 1999-ben megszűnt. Feladatait a Közép-Magyarországi Regionális Fejlesztési Tanács (KMRF) vette át, de 2005-ben újra létrehozták, így ma is működik a szervezet. A BAFT által lefedett terület ugyanakkor csak a fővárost övező keskeny gyűrűt jelenti, azonban annál jóval nagyobb távolságra fekvő települések is egyértelműen Budapesthez kötődnek. Így ennél cizelláltabb módszerekkel is meghatározhatjuk a budapesti agglomeráció határait, elsősorban a főváros, valamint a környező települések kapcsolatrendszerei alapján (pl. vonzáskörzetek lehatárolása, ingázás, infrastrukturális kapcsolatok, vagy az urbanizáció előrehaladottsága alapján). Az ilyen típusú lehatárolásra példa az MTA RKK kutatói (Barta–Beluszky, 1999; Beluszky, 1999), ill. a tanszékünkön dolgozó Zábrádi Zsolt (2006) által kidolgozott módszertan. A Barta Györgyi–Beluszky Pál (1999) által készí-

¹² A Csepeli Szabadkikötő éves áruforgalma napjainkban mintegy 1,5 milliót tonna évente, ami az üzemeltető reményei szerint a folyamatban lévő beruházások következtében (mendencék felújítása, új RO-RO terminál építése) növekedni fog a közeljövőben. (Forrás: www.portofbudapest.hu).

¹³ Később a települések száma 81-re növekedett, hiszen önálló település lett Csörög (Szódról vált le) és Remeteszőlös (Nagykovácsiról vált le).

tett lehatárolás alapján beszélhetünk belső és külső agglomerációs övezetről, és ráadásul vizsgálati eredményeik szerint a BAFT-hoz sorolt települések egy része kiesett az agglomerációhoz tartozó települések listájáról (pl. Sződ és Szödliget, melyek sokkal inkább kötődnek Váchoz, mint Budapesthez), azonban több a BAFT-hoz nem tartozó település az agglomeráció része lett (elsősorban DK-i irányban, a Tápiómente települései¹⁴). A funkcionális kapcsolatok alapján történő lehatárolás esetében tehát fontos kérdés, hogy a Budapest környékén fekvő városokat is (pl. Vác, Szentendre, Gödöllő, Szigetszentmiklós) vizsgáljuk-e (többközpontú konglomeráció), vagy azokat kivesszük a vizsgálatokból (monocentrikus településeggyüttes).

Az egyes funkciók markáns elkülönülése, valamint a szuburbanizáció speciális kelet-európai vonásai miatt (miszerint a szuburbán népesség egy része kifejezetten szegény, akik azért vándorolnak ki a szuburbiába, mert nem tudják fenntartani városi háztartásukat, lásd pl. Dövényi–Kovács, 1999; Kovács, 1999; Szabó, 2005) az agglomerációt nem csak gyűrűkre, hanem szektorokra is bonthatjuk az ott folyó gazdasági tevékenység jellege, valamint az ott élők jövedelmi pozíciója alapján (Beluszky, 2003; Kovács, 2005). A települések szektorokba sorolását a KSH is alkalmazza az agglomerációra vonatkozó adatközléseiben (pl. KSH 2003).

Mivel a főváros vonzáskörzete a vizsgált kapcsolat(ok) függvényében akár túl is nyúlhat a Közép-magyarországi régió határán (pl. ingázás, rekreáció, egészségügyi szolgáltatások), az utóbbi 15 évben több javaslat is született magának a régiónak az átszabására (Nemes Nagy, 1997), persze ennek az uniós támogatások igénybevételeének sajátos szabályozása is szerepet játszott (az egy főre jutó GDP uniós átlaghoz viszonyított arányát le lehetett volna szorítani, ha a régió területét megnövelik).

Felhasznált irodalom

- Antal Z.–Bartke I. (1999): A Központi (budapesti) Régió, mint funkcionális egység. In: *Tanulmányok a Központi Térség regionalizációs folyamatairól és térkapcsolati rendszeréről I.* (Szerk.: Dövényi Z.–Perczel Gy.). 68–84.
- Antal Z.–Vidéki I. (1998): *A magyar mezőgazdaság átalakulása – Mintaterület Sarród.* ELTE Társadalom- és Gazdaságföldrajzi Tanszék, Budapest, 123 o.
- Bajmócy P. (2004): A „vidéki” szuburbanizáció Magyarországon. *Tér és Társadalom.* 14, 2–3, 323–330. o.
- Balogh N. (2007): *A bankszektor területi képe Magyarországon és Budapest bankhálózatának területi képe.* Diplomamunka. ELTE TTK Regionális Földrajzi Tanszék, 113 o.
- Barta Gy.–Beluszky P. (1999): *Társadalmi-gazdasági átalakulás a budapesti agglomerációban.* Regionális Kutatási Alapítvány, Budapest, 255 o.
- Barta Gy. (Szerk.) (2004): A budapesti barnaövezet megújulási lehetőségei. MTA Társadalomkutató Központ. Budapest, 347 o.
- Beluszky P. (1999): A budapesti agglomeráció kialakulása. In.: *Társadalmi-gazdasági átalakulás a budapesti agglomerációban.* Regionális Kutatási Alapítvány. Budapest, 27–68. o.

¹⁴ A Tápiómente társadalmi-gazdasági helyzetéről részletesebben lásd Szabó Sz., 2005.

- Beluszky P. (2003): *Magyarország településföldrajza*. Dialog Campus, Budapest–Pécs. 568 o.
- Budapest Statisztikai Évkönyve 2006*. KSH. Budapest, 235. o.
- Dövényi Z.–Kovács Z. (1999): A szuburbanizáció térbeni-társadalmi jellemzői Budapest környékén. *Földrajzi Értesítő*. 48, 1–2, 33–57. o.
- Egedy T. (2000): A magyar lakótelepek helyzetének értékelése. *Földrajzi Értesítő*. 49, 3–4, 265–283. o.
- Enyedi Gy. (1988): *A városnövekedés szakaszai*. Akadémiai Kiadó. Budapest.
- Enyedi Gy. (1998): Budapest – kapuváros?. In.: *Magyarország az ezredfordulón: Budapest – nemzetközi város*. (Szerk.: Glatz Ferenc). Magyar Tudományos Akadémia. Budapest. 47–55. o.
- Fővárosi Vízművek (2006): *Éves jelentés*. Budapest, 36. o.
- Faluvégi A. (2000): A magyar kistérségek fejlettségi különbségei. *Területi Statisztika*. 3. (40.), 4. 319–346. o.
- GKI 2005: Budapest fejlődése. 50 o. <http://www.bkik.hu/download/Budapest%20fejlodese.doc>
- Gyáni G. (1992): *Bérkaszárnya és nyomortelep. A budapesti munkáslakás múltja*. Magvető Kiadó, Budapest. 213. o.
- Izsák É. (2003): *A városfejlődés természeti és társadalmi tényezői – Budapest és környéke*. Napvilág Kiadó, Budapest, 178. o.
- Iván L. (1996): Még egyszer a budapesti lakótelepekről. In.: *Tér-Gazdaság-Társadalom*. (Szerk.: Dövényi Z.). 49–80. o.).
- Kaposi Z. (2004): *A XX. század gazdaságtörténete*. Dialóg Campus. Budapest–Pécs. 326. o.
- Kiss J. P. (2003): A kistérségek 2000. évi GDP-jének becslése. In.: *Regionális Tudományi Tanulmányok 8*. (Szerk.: Nemes Nagy J.). ELTE Regionális Földrajzi Tanszék. Budapest. 39–54. o.
- Koós B. (2004): Adalékok a gazdasági szuburbanizáció kérdésköréhez. *Tér és Társadalom*. 18. 1. 59–71 o.
- Kovács A. (Szerk.) (2002): *Zsidók a mai Magyarországon*. Múlt és Jövő Lapkiadó. Budapest. 162 o.
- Kovács Z. (2005): A társadalmi-gazdasági átalakulás területi jellemzői Budapest város-régiójában. In: *A földrajz dimenziói*. (Szerk.: Dövényi Z.–Schweitzer F.). MTA FKI. Budapest. 59–82. o.
- Kluczka G. (1996): A budapesti belváros átalakuló funkciói. In: *Tér-Gazdaság-Társadalom*. (Szerk.: Dövényi Z.) 19–28. o.
- KSH 2003: A budapesti agglomeráció társadalmi-gazdasági jellemzői, 2002. *Közlemények a budapesti agglomerációról 11*. Budapest, 139 o.
- KSH 2006a: *Budapesti Statisztikai Évkönyv*. Budapest, KSH, 235. o.
- KSH 2006b: *Pest megyei Statisztikai Évkönyv*. Budapest, KSH, 163. o.
- KSH. 2006c: *Területi Statisztikai Évkönyv*. Budapest, 295. o.
- KSH 2007: *Magyarországh statisztikai évkönyve*. Budapest, 512. o.
- KTI. 2001: Közlekedési munkamegosztás változása Magyarországon. http://www.kti.hu/downloads/trendek/uj/5-030_HU.jpg
- Löcsei H.–Szalkai G. (2008): Helyzeti és fejlettségi centrum-periféria relációk a hazai kistérségekben. *Területi Statisztika*. 11. (48). 3. 305–314. o.

- Nemes Nagy J. (1997): Régió, Regionlizmus. *Educatio* 3. 407–423. o.
- Nemes Nagy J. (2004): Új kistérségek, új városok. Új versenyzők? In: *Regionális Tudományi Tanulmányok* 9. (Szerk.: Nemes Nagy J.). ELTE Regionális Földrajzi Tanszék – MTA-ELTE Regionális Tudományi Kutatócsoport. Budapest. 5–42 o.
- Némethné Csehi T. (2008): A foglalkoztatottak és a nappali tagozatos tanulók napi közlekedése a Közép-magyarországi régióban. *Területi Statisztika*, 11. 1, 19–40. o.
- NFGM. (2008): Áttekintés az aktuális működőtőke-beáramlási folyamatokról. http://www.nfgm.gov.hu/data/cms670842/fdi_2007q4.pdf
- Schuchmann P. (2007): Kompromisszumok és engedmények – A Budapesti Agglomeráció terve keretbe foglalja a jövő döntései. *Falu Város Régió*. 2. 34–40. o.
- Sikos T.–Hoffmann I. (2004): Budapesti bevásárlóközpontok tipológiája. *Földrajzi Értesítő* 53, 1–2. 111–127. o.
- Sipos Zs. (2002): Pest megye kistérségeinek összehasonlító vizsgálata. *Területi Statisztika* 5. (42.). 2. 168–180. o.
- Szabó Sz. (2004): *Adalékok a Mamut Üzletház térformáló szerepéhez*. Geográfus Doktoranduszok VIII. Országos Konferenciája. 16 o. http://georg.elte.hu/TGF/TFG_Cikkek/szabo8.pdf
- Szabó Sz. (2005): Dinamika nélküli tengelyek – a Tápiómente. In: *Regionális Tudományi Tanulmányok*. (Szerk.: Nemes Nagy J.). 12. ELTE Regionális Földrajzi Tanszék–MTA-ELTE Regionális Tudományi Kutatócsoport, 143–158. o.
- Területi Statisztikai Évkönyv 2006*. KSH.: Budapest, 295. o.
- Tímár J. (1999): Elméleti kérdések a szuburbanizációról. *Földrajzi Értesítő*. 48, 1–2. 7–26. o.
- Tosics I. (2004): Városi fenntarthatóság és Budapest Városfejlesztési Koncepciója. In: *Város vagy világfalu? Önkormányzati szakanyag*. Független Ökológiai Központ. Budapest. 21–37. o.
- Trócsányi A.–Tóth J. (2002): *A magyarság kulturális földrajza*. Pro Pannónia Kiadói Alapítvány. Pécs, 363. o.
- Váradi M. M. (1999): A szuburbanizáció arcai a budai agglomerációban. *Falu Város Régió*. 3. 9–14. o.
- Venczel S. (2005): Színház és régiók. Budapest–Sukoró. 34 o. http://www.szinhas.hu/data/files/Szinhas_es_regiok_kezirat_venczel.pdf
- Zábrádi Zs. (2006): A hazai agglomerációk lehatárolásának egy módszere. In: *Agglomerációk és szuburbanizálódás Magyarországon*. Savaria University Press. Szombathely. 91–111. o.

BERÉNYI B. ESZTER

BUDAPEST BELVÁROSÁNAK TÁRSADALMI MEGÍTÉLÉSE EGY KÉRDŐÍVES FELMÉRÉS TÜKRÉBEN¹

Budapest rendszerváltozás utáni fejlődésének legjellemzőbb vonása az 1980-as évek végén elinduló szuburbanizációs folyamat felgyorsulása, amelynek eredményeként több százezer főt veszített lakosságszámából a főváros (Dövényi–Kovács, 1999; Kovács–Wießner, 1999). A népesség legnagyobb hányada a belvárosi kerületekről² települt ki többnyire a városperemi kerületek valamelyikébe, ill. a környező agglomerációs településekre, amelynek eredménye az agglomerációs gyűrű és központja közötti népességmegoszlás átrendeződése (Kovács, 2005). Míg 1990-ben az agglomeráció teljes népességének több mint háromnegyede lakott Budapesten és alig egynegyede az agglomerációs gyűrűben, addig 2001-ben már a lakosság majdnem egyharmada lakik az agglomerációs gyűrűben, a belvárosban pedig 23%-kal csökkent a lakosság száma (KSH 1990, 2001). A legfrissebb vándorlási egyenlegek adatai alapján azonban megállni látszik ez a tendencia, mivel 2007-ben nyereséget könyvelhetett el a főváros, amelyben nagy szerepet játszanak a belváros különböző pontjain elindult városfelújítási és lakásépítési programok (pl. Középső-Ferencváros, Középső-Józsefváros, Újpest központ, Kőbánya stb.).

Érdekes feladat megvizsgálni azokat a tényezőket, amelyek szerepet játszhattak abban, hogy a belvárosi társadalom elhagyja lakhelyét és Budapest más területein telepedjen le. Alighanem a városrésről kialakított benyomás nagy szerepet játszott ebben a tényezőhalmazban, annak ellenére, hogy hazánkban a jövedelmi helyzet nagyobb hangsúlyt kap a lakóhelyválasztás során, mint a városrésről kialakított imázs vagy a lakókörnyezet minőségének megítélése (Földi, 2000).

A belvárosi társadalom lakóhelyéről alkotott megítélését pusztán a már rendelkezésre álló statisztikai adatok elemzésével azonban nem tudjuk jellemezni. Lakossági kérdőíves felmérés segítségével viszont pontosabb képet kaphatunk arról, hogy milyen folyamatok zajlanak a belvárosi társadalomban, hogyan ítéli meg a társadalom a belváros fizikai és szociális környezetét, és végeredményként mindezek maradásra vagy költözésre készítik az egyéneket.

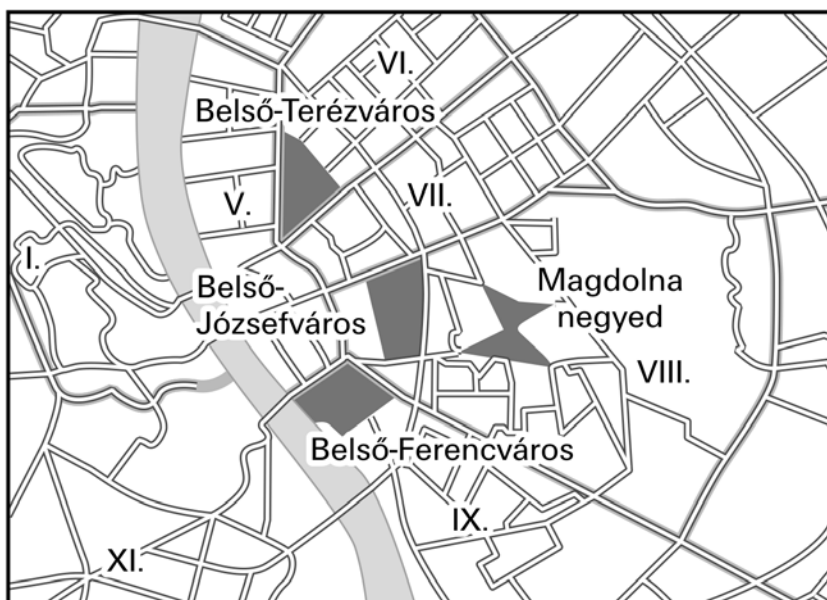
A tanulmány célja, hogy kiválasztott mintaterületeken kitöltetett kérdőívek ide vonatkozó kérdéseinek elemzésével bemutassuk a belvárosi társadalom saját lakóterületéről alkotott véleményét.

¹ A tanulmány eredeti változata megjelenés alatt a *Földrajzi Közleményekben*.

² Belvárosi kerületek alatt értjük az I., V., VI., VII., VIII. és IX. kerületeket (Berényi–Zábrádi, 2006).

A mintaterületek bemutatása

A kérdőíves felmérés³ középpontjában az egyes városrészek társadalmi, gazdasági változásainak megállapítása állt. A kérdések a lakás- és életminőségre, a költözési hajlandóságra, valamint a városrészekről alkotott véleményekre vonatkoztak. A négy belvárosi mintaterület hasonló fizikai jellemzőkkel bír: zárt beépítés, többségében négy-ötemeletes, a századforduló időszakában épült házak, amelyek állapota meglehetősen leromlott az elmúlt évszázad során. Társadalmi összetételüket és annak változását figyelembe véve azonban jelentős eltérések vannak az egyes mintaterületek között, így a kérdőívek eredményei jól reprezentálják a lakosság megítélését Budapest belvárosáról. A folytatásban a négy mintaterület – Belső-Terézváros, Belső-Józsefváros, Magdolna negyed, Belső-Ferencváros – rövid jellemezése következik, majd pedig az eredmények ismertetése (1. térkép).



Szerkesztette: Berényi B. Eszter

1. térkép: Egy adózóra jutó SZJA alap települési szintű értékei Pest megyében, 2005 (ezer forint)

³ A 2007 nyarán elvégzett kérdőíves felmérés két mintaterületen az MTA FKI a „Zwischen Gentrification und Abwertsspirale” (*A dzsentifikáció és a leértékelődés között*) című nemzetközi, a német Deutsche Forschungsgemeinschaft (DFG) által támogatott projekt, további két mintaterületen pedig az ELTE TTK Társadalom- és Gazdaságföldrajz Tanszék Társadalomföldrajzi nyári terepgyakorlat keretében, hallgatók közreműködésével került felvételezésre.

Belső-Terézváros

A pesti oldalon található – a Deák Ferenc tér, Bajcsy-Zsilinszky út, Nagymező utca, Király utca által határolt – belső-terézvárosi városrész a legbelvárosiasabb a mintaterületek között. A beépítettség extrém magas, foghíjtelkek alig találhatók a területen, az épületállomány pedig többnyire 4–5 emeletes házakból áll, amelyek a 19–20. század fordulóján épültek. A magas beépítésnek köszönhetően nem csak a mintaterületen, de az egész VI. kerületben nagyon alacsony a zöldterületek aránya (0,67 %). Többségében csak a nagyobb tereken (Deák tér) vagy szélesebb utakon (Andrássy út) vannak fák, ill. az épületek belső udvarában van mód belső kertek kialakítására (Dövényi–Kovács, 1998)

Közlekedési adottságait tekintve igen kedvező helyzetben van, mivel tömegközlekedési eszközökkel jól feltárt, de akár gyalog is néhány perc alatt sokféle szolgáltatás (mozi, színház, bevásárlóközpont stb.) elérhető a területről. Ennek köszönhetően – valamint a rendszerváltozás urbanizációs folyamatainak felgyorsulása révén –, a kerületben egyre inkább megjelentek a city-funkciók, így mára a lakó és üzleti funkciók erőteljes keveredése figyelhető meg. Emellett a terület igen jellegzetes funkcionális karaktere, hogy gazdag kulturális élettel rendelkezik. Számos színház, étterem, kávézó található itt (pl. Magyar Állami Operaház, Thália Színház, Moulin Rouge), valamint a századfordulós építési törekvéseknek köszönhetően sajátos atmoszférája van, amely vonzza a társadalom különböző rétegeit.

Belső-Józsefváros

A Rákóczi út, Blaha Lujza tér, József körút, Üllői út, Szentkirályi utca által határolt terület is századfordulós, 4–5 emeletes, zárt beépítésű épületállománnyal rendelkezik, amelyek Józsefváros egyéb területeihez képest meglehetősen jó állapotban vannak. Köszönhető ez annak is, hogy az itt található épületek és közterületek felújításával külön foglalkozik az önkormányzat, mivel ezen a területen még mindig viszonylag magas (kb. 15%) az önkormányzati tulajdonú lakások aránya (Beluszky–Kovács, 1998).

A jó közlekedési kapcsolatoknak köszönhetően a terület is egyre kedveltebbé vált, különösen a felsőoktatási hallgatók körében, hiszen a terület szűkebb és tágabb környezetében több egyetem intézményei is megtalálhatók. A felújított tereken pedig egyre több vendéglátóhely alakít ki kerthelyiséget. A földszinten található üzlethelyiségekben is a modern szolgáltatások térnyerése figyelhető meg, amely a szolgáltató funkció átalakulását jelzi. Mindezek ellenére a területre a lakófunkció dominanciája a jellemző.

Magdolna negyed (Középső-Józsefváros)

A Magdolna negyed Józsefvároson belül egy speciális adottságokkal rendelkező terület. A Népszínház utca, Szerdahelyi utca, Dankó utca, Baross utca, Horváth Mihály tér, Tavaszmező utca, Nagyfuvaros utca által határolt terület Józsefváros egyik legrosszabb helyzetben és állapotban levő városrésze. A szinte kizárólag lakófunkcióval rendelkező terület épületállománya szintén a századforduló idején épült, jellemzően 2–3, helyenként

4 emeletes, vegyes épületek, melyek az akkoriban nagy számban a városba áramló ipari munkások által támasztott keresletet elégítették ki. Így a mai napig a kis alapterületű, komfort nélküli, rossz fizikai állapotú lakásállomány jellemző a területre, mivel az eleve gyenge minőségű épületeket a szocialista érában teljes egészében elhanyagolták. A rossz állapot következtében a tehetősebb társadalmi csoportok elköltöztek, akik helyére többnyire cigány etnikumhoz tartozó csoportok érkeztek. Ez a folyamat pedig maga után vont a lakáspiaci és társadalmi szegregáció elindulását. A szegregációt erősítette a belvárostól való viszonylag távoli fekvés is: a jó közlekedési kapcsolatok ellenére 25–30 perc szükséges a belváros eléréséhez. (Beluszky–Kovács, 1998)

A Magolna negyed az ingatlanpiaci tulajdonviszonyok tekintetében is eltér a többi mintaterülettől, mivel itt 40% fölött van az önkormányzati bérlakások aránya, amely lehetőséget teremt az önkormányzatnak arra, hogy irányított és tervezett módon menjen végbe a városfelújítás, és ne csak fizikai szerkezetmegújítás, hanem a terület valódi revitalizációja történjen meg.

Belső-Ferencváros

A Belső-Terézvároshoz nagyon hasonlatos belső-ferencvárosi mintaterület a Kálvin tér, Üllői út, Kinizsi utca, Vámház körút által határolt városrész, amely szintén zárt beépítésű, 4–5 emeletes, a századfordulón épült, mára erősen megrongálódott épületállománnyal rendelkezik. A zárt beépítés eredményeként nagyobb zöldterületek csak az ipartelepi dominanciával bíró Középső- és Külső-Ferencváros területén találhatók, ezért a városfelújítási programok kiemelten kezelik ezt a témakört, mint az élhető város kialakításának egyik kulcsfontosságú momentumát, így törekednek a felújítás során a parkok és zöldterületek kialakítására.

Közforgalmú közlekedési eszközökkel ez a terület is igen jól feltárt, ami nagyban hozzájárul, hogy egyre kedveltebbé válik a terület a lakást váltók szemében. Annál is inkább, mivel – a Belső-Terézvároshoz hasonlóan –, itt is igen impozáns épületek találhatók (pl. Vásárcsarnok, a Corvinus Egyetem épületei) (Beluszky–Kovács, 1998)

A terület vonzerejét fokozza a felújított épületek egyre magasabb aránya, valamint a Ráday utcában kialakult, a Jókai térhez és a Liszt Ferenc térhez hasonló stílusú vígalmi negyed. Ezek azonban nem kizárólag a magasabb státuszú társadalmi rétegek igényeit elégítik ki, mivel a talponálló gyorsétkezdétől az exkluzív étteremig, a használtruhabolttól a magas színvonalú márkaboltokig minden megtalálható egy utcán belül. Ezen kívül könyvesboltok, utazási irodák, élelmiszerboltok is rendelkezésre állnak, amely nagy vonzerőt jelent azoknak, akik pezsgő társasági élet mellett rövid idő alatt szeretnének hozzájutni a legkülönbözőbb árukhoz és szolgáltatásokhoz.

A kérdőíves felmérés eredményei

A felmérés során mintaterületenként 125–150 közötti darabszámú kérdőívet töltöttünk ki helyi lakosokkal. A kérdőív 34 főkérdésből állt, amelyek a megkérdezettek lakásának tulajdonosi viszonyaira, felszereltségére, a lakóközösség jellemzőire, a lakóhelyválasztás

motivációira, az elköltözési/helybenmaradási szándék okaira és az életkörülményekre vonatkoztak. A kérdéseket – amelyek a belváros társadalmi megítélését jól jellemzik – három téma terület köré lehet csoportosítani:

- Az első kérdéscsoport a területek társadalmát jellemzik azon szempontból, hogy mikor és honnan költöztek Budapestre és szűkebb értelemben a mintaterületre az ott lakók.
- A következő kérdéscsoport alapján arra kaphatunk választ arra, hogy a lakosság mennyire elégedett lakókörnyezetével.
- A harmadik kérdéscsoport alapján – amely szorosan összefügg a másodikkal – választ kaphatunk arra, hogy miért kívánnak elköltözni, ill. miért akarnak a területen maradni az ott élők.

A helyi társadalom összetétele beköltözés szerint

A kérdőívre adott válaszok alapján mind a négy mintaterület lakosságának nagyobb hányada (70%) már a rendszerváltozás előtt is Budapesten élt és csupán 10–15% között mozog azok aránya, akik a beköltözés dátumaként 1999 utáni évet adtak meg. Ez Budapest rendszerváltozás utáni migrációs folyamataira vezethető vissza, amelynek legnagyobb vesztesei – a szuburbanizáció következtében – a belvárosi területek voltak. Érdekes momentum, hogy a Magdolna negyedben a legmagasabb (18,1%) az 1999 után Budapestre költözők aránya, amelyben valószínűleg szerepet játszik a Középső-Józsefvárosban zajló városfelújítási tevékenység (1. táblázat). A felújítás pozitív hatásainak köszönhetően ez a terület is felértékelődik, így a foghíjtelkeken épülő új épületekbe új lakók költöznek be.

A jelenlegi lakásba költözés időpontjára vonatkozó eredmények is hasonló képet mutatnak. A területen élő lakosság kb. 40%-a már a rendszerváltozás előtt is ugyanabban a lakásban élt, mint a felvételezés időpontjában. A legmagasabb érték Belső-Terézvárosban található 48 %-kal, amely azt mutatja, hogy a mintaterületek közül itt a legkevésbé mobil a rendszerváltozás előtt a mintaterületre költöző társadalom, ugyanakkor több mint egyharmada a megkérdezetteknek 1999 után költözött jelenlegi lakásába, amely a terület újrafelfedezésének köszönhető. Az 1999 után lakásukba költöző emberek aránya a Magdolna negyedben a belső-terézvárosi értéket is meghaladja, amely a lakosság magas mobilitására utal.

1. táblázat

A megkérdezettek megoszlása aszerint, hogy mióta élnek Budapesten, ill. jelenlegi lakásukban (%)

	Terézváros		Belső-Józsefváros		Magdolna negyed		Belső-Ferencváros	
	Budapesten	Jelenlegi lakásában	Budapesten	Jelenlegi lakásában	Budapesten	Jelenlegi lakásában	Budapesten	Jelenlegi lakásában
Rendszerváltozás előtt	76,3	48,2	72,2	41,1	68,5	32,2	72,8	46,4
Rendszerváltozás után	12,2	18,7	12,7	21,4	13,4	20,1	13,6	24,0
1999 után	11,5	33,1	15,1	37,3	18,1	47,4	13,6	29,6

Szerkesztette: Berényi B. Eszter

A vizsgált területen élő lakosság nagyobb része (68 %) Budapesten belüli költözés eredményeként vásárolt lakást ezeken a területeken. Ezen belül azonban a nagyobb arányt azok képviselik, akik Budapest egy másik kerületéből költöztek a mintaterületek valamelyikére. Viszonylag magas arányt (20%) képeznek a Budapestre kívülről érkezők is, amely a terület újrafelfedezését jelzi a társadalom körében, és kb. 10% azok aránya, akik születésük óta ezeken a területeken élnek. Figyelemre méltó az a tény is, hogy átlagosan 2 % azok aránya, aki külföldről költöztek ezekre a mintaterületekre. A külföldről beköltözők aránya a legmagasabb Belső-Terézváros és Belső-Józsefváros esetén, ahol 4 % ez az érték. A külföldi tulajdonosok egy része befektetési céllal vásárol lakást a Belső-Terézvárosban, másrésztük azonban a belvárosi nyüzsgés, az erősödő multikulturális jelleg vonzza a beköltözésre.

A három alapvető ok közül – amelyek alapján a megkérdezettek ezekbe a városrészekbe költöztek – a munkahely közelségét, a családok, barátok közelségét, valamint a jó közlekedési kapcsolatokat jelölték meg a megkérdezettek a legmagasabb arányban, azonban a „nem találtam máshol lakást” és az „egyéb” tényezők (többnyire családi okok, válás, házasság) is igen nagy szerepet játszottak a választásban (2. táblázat).

2. táblázat
A lakóhelyválasztás főbb indokai (%)

	Terézváros	Belső-Józsefváros	Magdolna negyed	Belső-Ferencváros
Munkahely közelsége	20,1	14,0	17,2	19,1
Család/barátok közelsége	13,8	10,3	14,5	17,0
Éttermek, kocsmák közelsége	5,0	2,2	1,1	2,0
Jó bevásárlási lehetőségek	6,9	4,4	4,8	2,7
Intézményi ellátottság	5,7	5,9	7,0	2,7
Természet, zöldfelület közelsége	0,0	2,2	0,5	0,7
Kisugárzás, légkör	3,8	3,7	0,5	4,1
Jó közlekedés	17,0	18,4	17,2	12,9
Lakókörnyezet jó hírneve	1,9	2,9	0,0	7,5
Alacsony zaj, környezetterhelés	0,0	0,0	0,5	1,4
Nem találtam máshol lakást	16,4	13,2	25,3	7,5
Egyéb	9,4	22,8	11,3	22,5

Szerkesztette: Berényi B. Eszter

Belső-Terézvárosban – a „jó bevásárlási lehetőségek”, és az „intézményi ellátottság” után – az „éttermek, kocsmák közelsége”, mint jelentős költözést motiváló tényező kapott nagyobb hangsúlyt (5 %), míg Belső-Ferencvárosban a „lakókörnyezet jó hírneve” és a terület „kisugárzása, légköre” vonzotta leginkább a beköltözőket. Utóbbi tényező Terézvárosba és Belső-Józsefvárosba is vonzza az embereket.

Lakókörnyezeti megítélés és elégedettség

A lakókörnyezet minősítésére, ill. az azzal való elégedettség megfogalmazására több kérdés is vonatkozott. A legközvetlenebb konkrétan rákérdezett a lakókörnyezettel való elé-

gedettségre. A válaszok a négy mintaterületen hasonló megoszlást mutattak (3. táblázat). A legmagasabb arányt az „elégedett” és az „inkább elégedett” kategóriák kapták, amelyből az elégedett 60 % körüli, az inkább elégedett pedig 25 % körüli értéket képvisel. Az épületállomány fizikai állapotát és a szociális tér jellemzőit is figyelembe véve, érthető módon ennél a kérdésnél a Magdolna negyed szerepelt a legrosszabbul, mivel a megkérdezettek 24 %-a „nagyon elégedetlen” e tekintetben a lakókrönnyezettel, bár 38 %-uk az „elégedett” és az „inkább elégedett” véleményt képviselte. A Magdolna negyed után Belső-Terézváros lakosai voltak saját kerületükkel a legkevésbé elégedettek, mivel ott a megkérdezettek 7,9 %-a jelölte be a „nagyon elégedetlen” kategóriát.

3. táblázat
A városnegyedekkel való elégedettség megoszlása (%)

	Terézváros	Belső-Józsefváros	Magdolna negyed	Belső-Ferencváros
Nagyon elégedett	7,2	7,1	9,4	10,4
Elégedett	59,0	63,5	37,6	60,8
Inkább elégedett	25,9	26,2	38,9	25,6
Nagyon elégedetlen	7,9	3,2	24,2	3,2

Szerkesztette: Berényi B. Eszter

A „nagyon elégedett” válaszok száma Belső-Ferencváros és érdekes módon a Magdolna negyed esetén a legmagasabb. Belső-Ferencvárosban a megkérdezettek 10,4%-a, míg a Magdolna negyedben majdnem hasonlóan annyian (9,4 %) jelölték be ezt a választ, ami azt mutatja, hogy a Magdolna negyedben élők sokkal inkább elfogadják a negyedben uralkodó helyzetet. Ezt támasztja alá az arra a kérdésre adott válaszuk is, amely arra vonatkozott, hogy ajánlanák-e saját lakónegyedüket egy jó barátjuknak, hogy költözzön ide. A válaszok megoszlása az igen és a nem között a Magdolna negyed esetén csaknem azonos (40,3 % igennel szemben 48,3 % nem áll), amely jelzi, hogy a negyed lakóiban nincs merev elutasítás saját lakóhelyükkel szemben. Ennek megfelelően a költözési szándék is csekély, amely azonban inkább az alacsonyabb társadalmi státusz számlájára írható, mintsem a területhez való erőteljes ragaszkodására. A másik három mintaterület esetében sokkal meghatározóbb a vélemények megoszlása. Belső-Ferencvárosban a megkérdezettek 78,4 %-a ajánlaná saját lakóhelyét másnak, Belső-Józsefvárosban már csak 71,4 %, míg Belső-Terézvárosban a legalacsonyabb ez az érték (56,1 %), amely közelíti a Magdolna negyed értékéhez. Ez esetben pedig a „nem tudom” válasz is meglehetősen magas arányt képviselt (18 %), ami jelzi a lakosság városrészről alkotott nem egyértelműen pozitív véleményét.

A pozitív válaszok indoklása között egyértelműen a központi fekvés, a megközelíthetőség, valamint a városközponti jelleg fordult elő a leggyakrabban. A legfőbb tisztító tényezőként pedig a környék jellegét, állapotát jelölték meg a válaszadók. Emellett a Magdolna negyed estében a kedvezőtlen szociális környezet is nagyon erős tisztító tényezőként lép fel. Érdekes ugyanakkor, hogy Belső-Józsefváros és Belső-Ferencváros esetében a tiszta, rendezett, környezet vonzó tényezőként is szerepet játszik, amely visszavezethető e tényező erősen szubjektív megítélésére, valamint a területek inhomogén voltára, hiszen a házakat, a köztereket és az egyes utcákat az utca teljes hosszában felújították, más utcák esetén azonban még a felállványozásig sem jutottak el.

A lakóterületek társadalom általi megítélését a legjobban a kérdőív azon kérdése alapján vizsgálhatjuk, amely arra vonatkozott, hogy a felsorolt állítások mennyire illenek rá az adott lakókörnyezetre.

Az „*Ennek a környéknek nagyon jó hírneve van*” állítást Belső-Terézváros és Belső-Ferencváros esetében gondolták a legtöbben úgy, hogy ráillik a negyedükre e tulajdonság, ami jelzi, hogy az emberek gondolkodásában ez a két terület pozitív imázssal rendelkezik. A Belső-Ferencváros esetén azonban arányaiban kétszer annyian gondolták úgy, hogy ez az állítás nem illik rá a lakóterületükre (4. táblázat). Ez a tény azt mutatja, hogy Ferencváros negatív híre a rehabilitációs tevékenységek majd 20 éves távlatában sem tűnt el teljesen, ill. a negatív imázssal rendelkező tágabb környezet leárnyékolja a Ráday utca környékét is. Hasonló okokkal lehet magyarázni a belső-józsefvárosi megítélést is, ahol a megkérdezettek 23,8 %-a gondolja úgy, hogy nem illik rá a területre a jó hírnév ismérve, bár e negyed esetén meglehetősen vegyes véleménnyel rendelkeznek a megkérdezettek. A Magdolna negyedben pedig a negatív állapotok miatt kialakult valóban rossz hírnévnek köszönhetően a megkérdezettek több mint háromnegyede (77,2 %) szerint nincs a területnek jó hírneve.

Az előző véleményhez kapcsolódik annak a megítélése, hogy laknak-e olyan szívesen a megkérdezettek a területen, hogy örökre itt is maradnának, amely egyben kifejezi a lakónegyedhez való kötődés erősségét is. Belső-Terézváros és Belső-Ferencváros esetén válaszolták a megkérdezettek a legmagasabb arányban (kb. 35 %), hogy „*teljesen ráillik*” negyedükre ez a válasz, valamint emellett az „*inkább ráillik*” vélemény is magas értéket kapott (kb. 25 %). A Belső-Józsefvárosban megkérdezettek is hasonló véleménnyel voltak saját lakónegyedükről, itt azonban az „*inkább ráillik*” vélemény nagyobb hangsúlyt kapott, amely a megindult, de a még meg nem szilárdult terület iránti kötődést jelzi. A Magdolna negyed esetében – nem meglepő módon – a „*nem illik rá*” kategória képviseli a legmagasabb arányt, de a „*teljesen ráillik*” és az „*inkább ráillik*” megítélés is magas arányt képviselt, ami mutatja a negyedről alkotott vegyes társadalmi megítélést.

4. táblázat

A mintaterületek hírnévének és emocionális megítélésének megoszlása (%)

	Terézváros		Belső-Józsefváros		Magdolna negyed		Belső-Ferencváros	
	Jó hírnév	Szeret itt lakni	Jó hírnév	Szeret itt lakni	Jó hírnév	Szeret itt lakni	Jó hírnév	Szeret itt lakni
Teljesen ráillik	34,5	34,5	19,0	25,4	5,4	20,8	34,4	36,0
Inkább ráillik	42,4	24,5	26,2	31,7	5,4	18,1	41,6	26,4
Inkább nem illik rá	15,1	21,6	30,2	17,5	10,1	20,1	15,2	16,0
Nem illik rá	4,3	16,5	23,8	23,0	77,2	38,3	8,0	18,4

Szerkesztette: Berényi B. Eszter

Az előzőekben felvázolt jellemzők miértjeire is választ kaphatunk, ha tovább elemezzük a lakónegyedre jellemző állításokat. Elsőként vegyük szemügyre a városnegyedek infrastrukturális és kulturális adottságait, és azok megítélését jellemző kijelentéseket.

„A közlekedési kapcsolatok optimálisak”

A belvároshoz közeli fekvésnek és a közlekedési eszközökkel való ténylegesen jó feltártásnak köszönhetően, mind a négy mintaterületen a lakosság több mint 80 %-a úgy ítélte meg, hogy városnegyedére teljesen ráillik ez az állítás. Belső-Ferencváros és Belső-Terézváros megítélése azonban nem teljesen homogén ebben a kérdésben, mivel ezeken a területeken a megkérdezettek kb. 10 %-a úgy ítélte meg, hogy ez az állítás csak inkább illik rá a lakónegyedére. Az okok a negyedek belső közlekedési kapcsolatrendszerében keresendők. Ezeknél a negyedeknél ugyanis a külső elérhetőség nagyon jó, a negyedeken belül azonban jószerével csak gyalog lehet közlekedni. A szűk utcák az autós közlekedést is nehezítik, a parkolás kérdése pedig az egyik legnagyobb probléma ezeken a területeken.

„A közeli zöldterületek állapota katasztrofális”

A zárt beépítésnek köszönhetően a terület legnagyobb problémája a zöldterületek hiánya, valamint a meglévők meglehetősen rossz állapota. Legnegatívabb megítélése a Magdolna negyednek van, ahol a lakosság 83 %-a szerint ez az állítás teljes egészében vagy részben illik rá a negyedre (5. táblázat). Belső-Józsefváros és Belső-Ferencváros esetén már vegyesebb a megítélés, de a „*ráillik*” és az „*inkább ráillik*” kategória a domináns, míg Belső-Terézvárosban erőteljes megosztottság érződik a vélemények között, bár a „*teljesen ráillik*” válasz a domináns. A magyarázatot a jó közlekedési adottságokban kell keresnünk, hiszen a jó elérhetőség miatt, gyorsan megközelíthetők a jó állapotú zöldterületek (pl. a Margit-sziget).

5. táblázat

A mintaterületek közelében található zöldterületek állapotának megítélése (%)

	Terézváros	Belső-Józsefváros	Magdolna negyed	Belső-Ferencváros
Teljesen ráillik	41,7	56,3	71,8	51,2
Inkább ráillik	19,4	15,9	11,4	24,0
Inkább nem illik rá	24,5	10,3	4,0	13,6
Nem illik rá	11,5	8,7	10,7	5,6

Szerkesztette: Berényi B. Eszter

„A szabadidős és kulturális kínálat ezen a környéken abszolút nem kielégítő”

Ezen állítás a legkevésbé Belső-Terézvárosra illik rá – a társadalmi megítélés szerint is –, hiszen szinte minden sarkon található egy színház, egy étterem vagy kávézó. Hasonló a helyzet Belső-Ferencváros esetén, ahol a Ráday utca, ill. a közeli múzeumok, klubok kínálnak megfelelően színes szórakozási lehetőséget. Belső-Józsefváros esetén azonban már vegyesebb megítélés jellemző, hiszen nincs olyan széles spektruma a kínálatnak, mint Belső-Ferencvárosban. A Magdolna negyedben pedig a leginkább vélekedik úgy a helyi társadalom, hogy ez az állítás ráillik a negyedre, hiszen ez a terület – kissé kieső fekvéséből adódóan – alapvetően lakófunkcióval rendelkezik.

„A gyermekes családok számára ezen a környéken különösen jó feltételek adottak”

E tekintetben egyöntetűen rossz megítélése van a vizsgált belvárosi területeknek. A Magdolna negyedben, Belső-Terézvárosban és Belső-Józsefvárosban a megkérdezettek többsége (kb. 70 %) úgy ítélte meg, hogy ezek a területek kevésbé alkalmasak a gyermekes családok számára. Belső-Ferencváros megítélése azonban vegyes képet mutat, mert a megkérdezettek hasonló arányban fogadták, ill. utasították el ezt a megállapítást.

„Ezen a környéken inkább tehetősebb emberek élnek”, ill. az *„azokkal az emberekkel, akik itt laknak, nem szeretnék kapcsolatba kerülni”* állítások a helyi társadalom önmagáról alkotott megítélését rejti. A vagyoni helyzetre utaló kijelentés markánsan a Magdolna negyedben jelenik meg negatívan, minthogy az összes terület közül itt a legalacsonyabb a lakosság státusza. A többi területen azonban megoszlanak a vélemények aközött, hogy mennyire jellemző az állítás. A társadalmi státuszt ítéli meg a fent említett másik kérdés, melyre adott válaszok Belső-Terézvárosra, Belső-Józsefvárosra és Belső-Ferencvárosra egyértelmű módon nem illenek rá. A Magdolna negyedben azonban szinte azonos arányban képviseli a társadalom a különböző véleményeket.

„Ezen a környéken este nem érzi magát biztonságban az ember”

Az állítás elfogadottsága a Magdolna negyedben domináns. A legbiztonságosabbnak Belső-Terézvárost érzik a lakók, mivel itt csupán a megkérdezettek 5,8 %-a értékelte úgy, hogy ez az állítás teljesen ráillik a lakónegyedére (6. táblázat). Összességében azonban egyik negyedben sem vélekednek jól a közbiztonságról, mivel a *„nem illik rá”* válaszok aránya sehol sem haladta meg a 45 %-ot és többségében az *„inkább nem illik rá”* és az *„inkább ráillik”* kategóriákat választották a megkérdezettek.

6. táblázat

A mintaterületek közbiztonságának megítélése

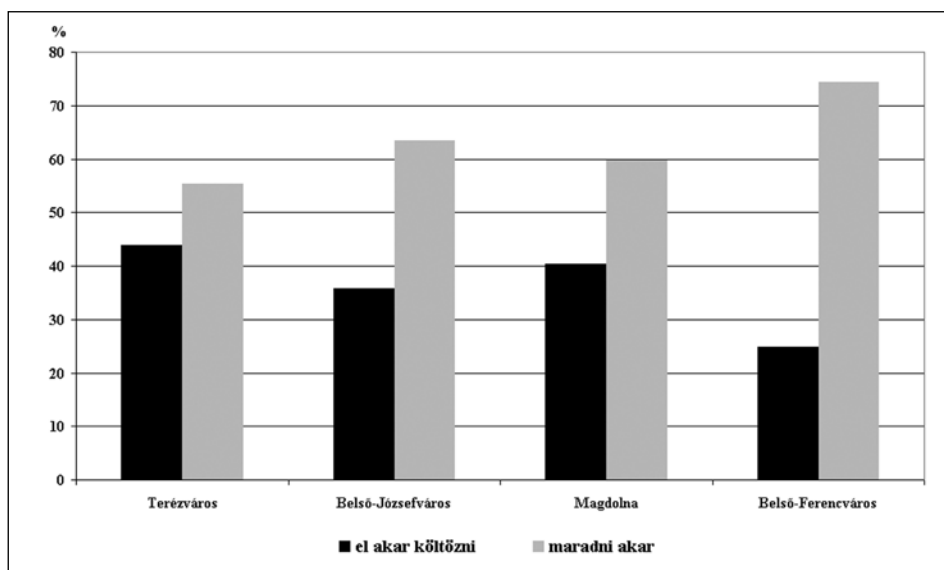
	Terézváros	Belső-Józsefváros	Magdolna negyed	Belső-Ferencváros
Teljesen ráillik	5,8	15,9	38,9	21,6
Inkább ráillik	16,5	20,6	29,5	17,6
Inkább nem illik rá	33,1	18,3	15,4	18,4
Nem illik rá	41,7	43,7	14,8	40,8

Szerkesztette: Berényi B. Eszter

A belvárosi lakosok költözési szándéka

A költözési szándék tekintetében a legkiegyenlítettebb kép Belső-Terézváros és a Magdolna negyed esetében figyelhető meg (1. ábra), mivel ezeken a területeken 40 % körül volt azok aránya, akik el akarnak költözni és 60 % körül, akik maradni akarnak. Az oko-

kat elsődlegesen a lakosság társadalmi és korösszetételében kell keresnünk. Belső-Terézváros lakosságának többsége az idős korosztályhoz tartozik, akik élethelyzetüknél fogva már nem vesznek részt a lakóhelyi mobilitásban. A Magdolna negyedben lakók viszont társadalmi státuszuknál fogva nem tudnak kitörni a negyedből, mivel nincs elegendő pénzük arra, hogy máshol vegyenek maguknak lakást.



Szerkesztette: Berényi B. Eszter

1. ábra: A megkérdezett lakosság költözési szándéka

Belső-Ferencváros és Belső-Józsefváros esetén a megkérdezettek többségének van költözési szándéka. A két városrész lakói közül pedig a belső-ferencvárosiak nagyobb aránya akar elköltözni a területéről, amelynek okairól a részletesebb adatok vizsgálatával kaphatunk választ.

A költözési szándék okainak tekintetében minden területet figyelembe véve a lakásméret, a zaj- és környezetterhelés, a kevés zöldfelület, valamint természetes módon a magánéleti okok (házasság, válás stb.) a dominánsak. Belső-Ferencváros esetén a túl magas fenntartási költségek is nagy arányt képviselnek (11,1 %) a taszító tényezők között. A Magdolna negyedben pedig a rossz szociális környezettel, valamint az épületek rossz állapotával egészül ki a taszító tényezők sora.

A költözési szándék földrajzi allokációját vizsgálva a Budapesten belüli, ill. Budapest környéki költözési szándék a domináns. A legkevésbé a belső-terézvárosi lakosság akar maradni a saját lakóterületén (8 %), a legtöbben Budapest másik városrészébe, vagy Budapest környékére szeretnének költözni. A Magdolna negyedben megkérdezettek között Budapest más városrészei a legpreferáltabbak (40 %), és igen magas a városrészen belüli költözési szándék (18,3 %), amely az alacsony társadalmi státusszal magyarázható, mi-

vel az itt lakók nem rendelkeznek annyi tőkével, hogy Budapest más területén vegyenek lakást. Ennek az ellenkezője figyelhető meg Belső-Józsefváros és Belső-Ferencváros esetén. Ezeken a területeken – a magasabb társadalmi státusznak köszönhetően – Budapest más városrészei mellett Budapest környéke a második legpreferáltabb terület.

Érdeemes megvizsgálni annak az okait is, hogy miért nem akarnak elköltözni a lakosok közvetlen lakókörnyezetükből. Szépen kirajzolódik a Magdolna negyed esetén, hogy a második legmagasabb arányt a „nem tudok máshol lakást venni” válasz kapta. A legmagasabb arányban meglepő módon az „elégedett vagyok a házzal/lakással” megállapítást választották a megkérdezettek. Emellett a „jó közlekedési kapcsolatok” és a „költözés fáradtságos volta” is magas arányt képviselt, melyek Belső-Terézváros, Belső-Józsefváros és Belső-Ferencváros esetében is domináns tényezők. Emellett Belső-Terézváros esetén a lakással való elégedettség is meghatározó, Belső-Ferencvárosban és Belső-Józsefvárosban pedig a „nem tudok máshol lakást venni” érv is nagyon erősen szerepet játszik a maradási szándékban, amely jelzi, hogy ezeken a területeken a belső-terézvárosinál alacsonyabb társadalmi státuszú lakosság jellemző.

Összegzőként a mintaterületek eredményeit vizsgálva megállapítható, hogy a belvárosi kerületek társadalma közepesen elégedett lakóhelyével. Pozitív és ezáltal vonzó tényezők között szerepelnek a jó bevásárlási lehetőségek, az éttermek és kocsimák közelsége, a központi fekvés, a jó közlekedési adottságok, amelyek lehetővé teszik a munkahelyek és egyéb, főleg kulturális és szórakoztató intézmények gyors megközelítését. A századfordulós beépítésnek köszönhetően ezeknek a területeknek sajátos kisugárzása és légköre alakult ki, amelyek erőteljes vonzó hatás fejtenek ki az arra fogékony társadalmi rétegekben. Ennek az eredménye az is, hogy 1999 után megnövekedett a vizsgált területekre beköltözők aránya.

A negatív, taszító tényezők között a zöldfelületek rossz állapota, a nem kielégítő közbiztonság és a kedvezőtlen szociális környezet szerepel, melyek hozzájárulnak ahhoz, hogy az itt élők sem tartják alkalmasnak ezt a területet a gyermekes családok számára. Ez pedig a további elöregedés, és távlatokban a terület kiürülésének, de legalábbis a lakófunkció térszerkesztésének vízióját vetíti előre. Annál is inkább, mivel a megkérdezettek majdnem fele gondolkodik azon, hogy a közeljövőben elköltözik a területről. A költözési szándék iránya többségében Budapesten belüli és Budapest környéki költözést jelent, amelyben igen jelentős szerepet játszik a jövedelmi tényező.

Felhasznált irodalom

- Beluszky P.–Kovács Z. (Szerk.) (1998): *Budapest kézikönyve 2. kötet. A főváros kerületei, városrészei*. CEBA Kiadó, Budapest, 628. o.
- Berényi B. E.–Zábrádi Zs. (2006): Budapest térszerkezetének vizsgálata faktorökológiai módszerekkel. In: *III. Magyar Földrajzi Konferencia – Absztrakt kötet*. (Szerk.: Dövényi Z.–Kertész Á.–Kocsis K.). Budapest, 44. o. (CD kiadvány 10. o.)
- Dövényi Z.–Kovács Z. (1998): Terézváros jelene – A jelen Terézvárosa. In: *Terézváros Budapest szívében*. (Szerk.: Szabó F.). Budapest, Terézvárosi Művelődési Közalapítvány, 161–198. o.
- Dövényi Z.–Kovács Z. (1999): A szuburbanizáció térbeni-társadalmi jellemzői Budapest környékén. *Földrajzi Értesítő* 48. 1–2. 33–57. o.

- Földi Zs. (2000): A lakókörnyezet minőségének szerepe a főváros migrációs folyamataiban, az 1990-es években. *Tér és társadalom*. 14. 2–3. 219–228. o.
- Kovács Z.–Wießner, R (1999): Stadt- und Wohnungsmarktentwicklung in Budapest – Zur Entwicklung der innerstädtischen Wohnquartiere im Transformationsprozeß. Beiträge zur *Regionalen Geographie* 48. Leipzig, 81. o.
- Kovács Z. (2005): A társadalmi-gazdasági átalakulás területi jellemzői Budapest város-régiójában In: *A földrajz dimenziói*. (Szerk.: Dövényi Z.–Schweitzer F.). Budapest, MTA FKI, 59–82. o.
1990. évi népszámlálás. KSH, Budapest
2001. évi népszámlálás. KSH, Budapest

SZABÓ SÁNDOR

A CSEPEL MŰVEK IPARTERÜLETÉNEK ÁTALAKULÁSA A RENDSZERVÁLTOZÁS ÓTA ELTELT IDŐSZAKBAN

A világgazdaságban, azon belül is elsőként a fejlett ipari államokban, az 1970-es években jelentős átalakulás vette kezdetét. Az addigi fordista tömegtermelést kezdte felváltani a dinamikusabb iparágakra (pl. elektronikai ipar) és a tercier szektorra épülő gazdasági rendszer. A tömegtermelés hagyományos iparágai (elsősorban a nehézipar, továbbá a könnyűipar egyes ágazatai) fokozatosan válságba sülyedtek. Sorra alakultak ki a nehézipari válságövezetek. A szerkezetváltás következtében nagy számban jelentek meg az ún. barnaövezetek, valamint a munkanélküliség is egyre nagyobb méreteket öltött. Az „aranykoruk zenitjén” túlhaladó hagyományos ipari tevékenységet folytató ipartelepek és gyáróriások súlyos problémákkal néztek szembe.

A változások Magyarországot is érintették. Az 1970-es évek második felétől megfigyelhető a hazai iparnak a stagnáló, majd folyamatosan mélyülő válsága, ami a rendszer-változás időszakában csúcsosodott ki. A válság leginkább a nehézipart sújtotta, amely a termelés nagyfokú visszaesésében, a termelőegységek leépülésében, valamint az ágazatot érintő jelentős munkanélküliség kibontakozásában mutatkozott meg. Az 1990-es évek első felében Magyarországon sorra alakultak ki, az elsősorban a nehéziparhoz kapcsolható barnaövezetek, a rájuk jellemző gazdasági, jogi, infrastrukturális és környezeti problémákkal.

A Csepel Művekről már számos gazdasági és történeti jellegű publikáció született, melyek elsősorban az előző rendszerben betöltött gazdasági szerepét elemzik. A csepeli gyáróriás ipari súlyának drasztikus csökkenésével, egyre kaotikusabbá váló struktúrájával, vészesen leromló műszaki és környezeti állapotával mindinkább kikerült a köz és a kutatók figyelméből. Az újonnan napvilágot látott kutatások többsége továbbra is a múltra helyezi a hangsúlyt, kevés szót ejtenek az elmúlt 15–20 év folyamatairól. Ez alól kivételt jelentenek Voszka Éva (1997) és Nagy Ágnes (1999) kutatásai, akik a jelen és a közelmúlt állapotára, a gyáróriás szerkezeti-szervezeti átalakulásainak feltárására, a terület műszaki és környezetvédelmi megrendszabályozására tettek kísérletet. Ezen kívül a VÁTI és az MTA RKK is végzett jelentős barnaövezeti vizsgálatokat a hazai nagyvárosokban az elmúlt években, de ezek a kutatások, átfogó jellegüknél fogva nem tárhatták fel részletesen a Csepel Művek területén zajló folyamatokat.

Jelen tanulmány célja a terület jelenlegi gazdasági struktúra és annak kialakulásának vizsgálata. E mellett nagy hangsúlyt kap a barnaövezet átalakítási, fejlesztési kérdésköre is: milyen funkciók által újítható meg a terület, milyen tervek láttak napvilágot, milyen gazdasági, jogi és műszaki lépések történtek a terület rehabilitációjával kapcsolatban, valamint a közeljövő fejlesztései milyen hatással lesznek az iparterület mainál jobb gazdasági és területi hasznosításában? Az átalakulást szolgáló lépések feltárása mellett a terület rehabilitációját hátráltató folyamatok elemzése is részét képezi a kutatásnak.

A barnamező értelmezése, fogalmi meghatározása

A barnaövezetnek több szinonimája létezik a magyar nyelvben, mint például a barnamező vagy a barnazóna. A barnamező elnevezés a magyar szóhasználatba az angol *brownfield* szó tükörfordításából származik. „Az 1980-as évek elején bukkant fel az amerikai szakirodalomban először a *brownfield* fogalma, amely alatt akkoriban az elhagyott iparterületeket értették” (Barta, 2004, 9. o.). Nem véletlen, hogy a barnaövezet fogalma elsőként az amerikai, majd kis késéssel a többi angolszász ország szakirodalmában jelent meg elsőként, mivel ezen országokat elsők között érintették a dezindusztrializációs folyamatok, a világgazdasági korszakváltásnak, a posztfordi gazdaság létrejötte és a nyomában kialakuló posztmodern társadalom.

A nemzetközi és a hazai szakirodalomban nincs egy egységesen elfogadott barnaövezeti meghatározás. Az ilyen jellegű területek pontos körülírását nehezíti, hogy ez egy sokarcú (multi-faceted) jelenség. Definíálása során célszerű hangsúlyozni összetettségét, mert ez a fogalom sokkal komplexebb, hogy csak egy oldaláról értelmezzük. Az Európai Unió CLARINET (Contaminated Land Rehabilitation Network for Environmental Technologies) munkacsoportjának barnaövezeti meghatározása hangsúlyozza a fogalom komplexitását: „A barnaövezet olyan terület, amely magán hordozza a korábbi használat nyomait, gazdátlanok, vagy alulhasznosítottak, valós vagy rejtett környezeti problémákkal rendelkeznek és főleg a városias övezetekben találhatóak” (Ferber–Grimski, 2002, 9. o.).

A hazai barnaövezeti megközelítések az Európában elterjedt definíciókhoz nagyban hasonlítanak, hiszen a hazai szakemberek is hangsúlyozzák, hogy a terület korábban már hasznosított volt, jelenleg elhagyott vagy alulhasznosított és a legtöbb esetben környezeti problémákkal rendelkezik.

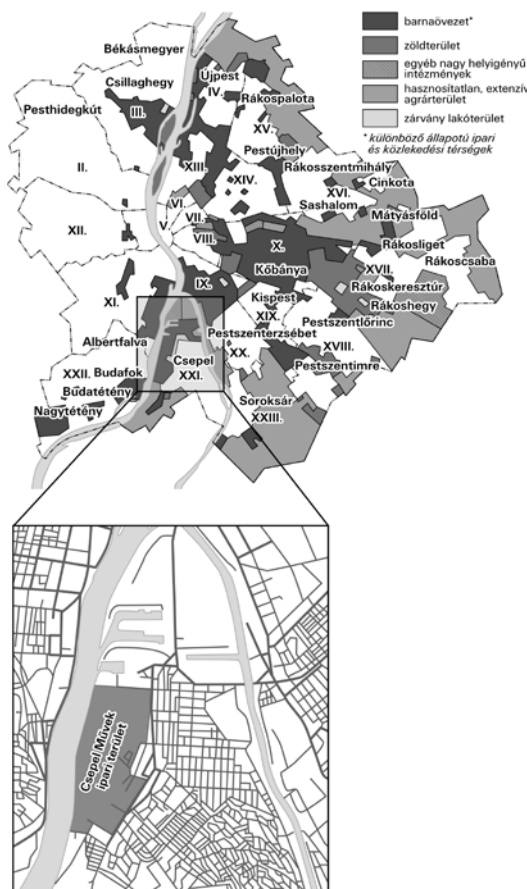
Az általunk legpontosabbnak tartott megközelítést, ami részletesen átfogja a barnamezők jellemzőit, az MTA RKK kutatócsoportja fogalmazta meg: „A barnamezős területek kisebb hatékonysággal hasznosított (alulhasznosított), esetenként kiürült volt iparterületek. De ide soroljuk a rosszul hasznosított, vagy elhagyott vasúti és a már kiürült katonai területeket is. A környezeti szennyezettség általános, de a legtöbb esetben még feltáratlan, további probléma a tulajdonviszonyok rendezetlensége, valamint a felmerülő problémák átfogó jogi szabályozatlansága” (Barta, 2004, 10. o.).

Budapestet jelentősen érinti a barnamezők problémája. A gazdaság strukturális átalakulásával, az ipar visszaszorulásával a főváros számos helyén alakultak ki barnaövezetek (mintegy 68 km²-nyi területen), melyekre az MTA RKK kutatócsoport definíciójának tartalmi elemei jellemzőek (1. térkép). Mindezek ellenére a budapesti barnaövezetek továbbra is a főváros kitüntetett területeinek tekinthetőek a gazdaság szempontjából. „A barnaövezet részaránya a budapesti gazdaságban a következő adatokkal jellemezhető: területarány 13%-os, a ma működő vállalatok 5%-a található itt, a foglalkoztatottak 24%-a dolgozik a térségben.” (Kukely–Barta–Beluszky–Győri, 2006, 60. o.)

A főváros barnaövezeteinek rehabilitációja tehát a felmerülő társadalmi és környezeti problémáik megszüntetése mellett, a bennük rejlő gazdasági potenciál hatékonyabb kiaknázása miatt is célszerű feladat.

A közel 200 hektárnyi kiterjedésű Csepel Művek iparterülete Budapest legnagyobb barnaövezetei közé tartozik. A XXI. kerületben a Csepel-sziget északnyugati részén, a Duna partján terül el, a Budapesti Szabadkikötő szomszédságában (1. térkép). Kialakulásában és

fejlődésében végig meghatározó volt a Duna, mint szállítási közeg, továbbá mint hűtő- és ipari víz. A gyárkomplexum alapításakor előnyt jelentett a terület fővárossal való szomszédsága és jó elérhetősége. Később a város közigazgatási határainak kitolása révén a csepeli gyárterület a főváros szerves része lett.



Forrás: Kukely–Barta–Beluszky–Győri, 2006, 61. o. (Budapest), valamint Szabó Sándor (Csepel)

1. térkép: Budapest jelenkori barnaövezetei és a Csepel Művek elhelyezkedése

A Csepel Művek fejlődéstörténete (1882–1983)

Érdekes módon az egykori gyáróriás őse nem a jelenlegi területen „látta meg a napvilágot”. 1882 telén a Weiss-fivérek (Berthold és Manfréd) konzervgyárat alapítottak a Máriássy utcában (Ferencváros). A konzervgyártáshoz kötődően a fémipari tevékenység is egyre inkább előtérbe került, majd ehhez kapcsolódóan új profilként töltényhüvely és ércnyomóüzemet létesítettek. Mivel a fővárosi önkormányzat nem engedélyezte, hogy a fő-

város területén hadianyaggyár létesüljön, ezért 1892-ben a szomszédos Csepelen béreltek területet, így megkezdődött a mai gyárkomplexum alapjainak lerakása (Bacsoni, 1977). A kezdő munkáslétszám mindösszesen 25 fő volt¹. Az alapanyagok külföldi beszerzésének bonyolultsága indukálta a csepeli üzem fémipari vertikummá való bővítését, a helyi alapanyag gyártására és annak feldolgozására kialakított rendszert. A Fémű beindítása a gyár termékstruktúrájának kiszélesítését is eredményezte (a különféle lőszertípusok mellett, lemezek, huzalok, vezetékek, sodronyok stb.). 1904-ben hozták létre a Csőüzemet, 1911-ben pedig az Acélmű üzembe állításával kiépült a teljes vertikum. A gyártulajdonosok kedvező üzletpolitikája révén egyre meghatározóbb piaci tényezővé vált a csepeli gyár, amit az Osztrák–Magyar Monarchia katonai megrendelése is tovább erősített. Az 1. világháború előtt a lőszergyártás kapacitása már elérte a napi 100 ezres darabszámot, a gyár pedig már 10 ezer főt foglalkoztatott, így a Monarchia legnagyobb hadiüzemének számított.

Az 1. világháború alatt a gyártelep teljesen hadiüzemmé alakult át. A befektetett tőke nyolcszorosára nőtt a háború éve alatt, amelynek révén háromszorosára emelkedett a lőszergyártás, új SM kemencéket² építettek, üzembe helyezték a durva- és finomacél-hengerművet, a dolgozók létszáma pedig 25 ezerre emelkedett (Bacsoni, 1977).

A háború után a hagyományos ipari termelés nehezen normalizálódott a tőke- és nyersanyaghiány miatt. A két világháború közötti időszakban a fő politikai irányvonalat kihasználva ismét „lábra állt” a tetemes állami megrendelések révén.³ 1927-ben kezdődött a katonai repülőgépek és egyéb hadfelszerelési eszközök gyártása. Ez idő tájt indult be a traktorgyártás és a máig tartó kerékpárgyártás is. A hadfelszerelési gyártmányokkal szorosan összefüggött az alumíniumgyár felépítése is. A korszak széleskörű gyártmánystruktúrájára jellemző volt, hogy a „gombostűtől a repülőgépig” szinte mindent termeltek. A Weiss Manfréd Művek fejlődésének további kedvező lökést adott az 1938-ban meghirdetett győri program. 1939 végére közel 15 millió pengőt fordítottak a hadianyaggyártás kapacitásának bővítésére. 1938–1942 között az összes beruházás értéke meghaladta a 93,5 millió pengőt (Bacsoni, 1977). A háború alatti tőkeinvestálásokat döntően a repülőgép- és harckocsigyártás bővítésére fordították. A háború kitörésekor 25 ezres munkáslétszám 1943 végére 33 ezresre duzzadt.

A 2. világháború során a gyár jelentős veszteségeket szenvedett: az 520 ezer m² beépített területből 23% teljesen rommá vált, 37% súlyosan megsérült, 40% kevésbé sérült, a gyár vesztesége elérte a 340 millió aranypengőt (Adamovics, 2005).

Az 1945-től a rendszerváltozásig terjedő időszak a Csepel Művek „aranykorszaka” volt. Az államszocialista időszak iparának zászlóshajójaként a politikai propaganda részét képezte („Vörös Csepel”), és az ipari beruházások fő haszonélvezőjévé vált. Ezen időszak eseményeit célszerű részletesebben megvizsgálni, mivel a korszak folyamatai kihatnak a jelenkor állapotaira is.

A háborút követő rövid időszakban a Vörös Hadsereg megrendelése jelentették a túl-

¹ Már csak a foglalkoztatottsági létszámból is érzékelhető, hogy mekkora fejlődésen ment keresztül a gyár: 1892-ben mindössze 25, 1965-ben pedig már 33 ezer fő dolgozott itt.

² Siemens-Martin (SM) kemence: előmelegített levegővel és gázzal fűtött kemence, melyben a láng és a füstgáz magas hőmérsékletre hevül, a nyersvas és az acél is folyékony marad. A kemencében az ócskavas is feldolgozható, így megnyitotta a lehetőséget az acél újrahasznosítás felé.

³ A Csepel Művek a Horthy-korszakban is kiemelten támogatott gyáregység volt.

élést a gyár számára.⁴ Ezt követően, az első hároméves terv időszakára (1947–1949), az üzem háborús kárainak helyreállítása már jórészt megtörtént. A terv fő célkitűzése az 1938-as termelési színvonal elérése volt. 1949-re a Csepel Művek a kitűzött célt elérte, sőt túl is teljesítette, köszönhetően a megvalósult beruházásoknak, melyek a termelés széles körű bővítését segítették elő (a Fémű és a huzalhúzó fejlesztése, csőgyári nagyhengersonor üzembe helyezése). Fontos lépés volt a gyár életében „a gombostűtől-repülőgépig” személet felszámolása, így mindinkább racionalizálni lehetett a gyártási profilt, elősegítve a fejlődést.

Az első öt éves terv időszaka (1950–1954) elsősorban a jelentős szervezeti átalakításokról szólt. Ezek célja az egyközpontúság megszüntetése, önálló gyáregységek létrehozása, majd ezek önálló vállalatokká való alakítása volt. 1952-től az önálló vállalatokat tröszt keretein belül újra egységesítették, így létrejött a Csepel Vas- és Fémű Tröszt (Adamovics, 2005). E tervidőszakban jelentős fejlesztéseket is végrehajtottak: új Csőgyárat építettek, bővítették az Acélművet és az Erőművet, új Golyóscsapágygyárat hoztak létre, felfuttatták a kerékpár- és motorkerékpár-gyártást. A termelés értéke ennek következtében a tervidőszak végére az 1938-as év ötszörösére emelkedett.

A második hároméves tervidőszakban (1958–1960) elsősorban a gyártmányfejlesztésben történt előrelépés. A motorkerékpár-gyártás területén több robogótípus sorozatgyártásába kezdtek, ezért jelentős kapacitásnövekedés volt megfigyelhető ebben a szakágazatban. Ez időszakban létesült a Transzformátorgyár is.

A második öt éves tervidőszakban (1961–1965) további jelentős szervezeti átalakulások zajlottak le a Csepel Művekben. Ennek oka a termelésnövekedés dinamikájának lassulása volt. A termelésnövekedés gyorsításának érdekében a technológiailag azonos vagy hasonló vállalatokat összevonták a trösztön belül. Hatására egyszerűbbé váltak a termelési folyamatok, könnyebb lett a technológiai elképzelések végrehajtása, javult az eszközkihasználás és a szervezeti irányítás. Az alábbi vállalategyesítésekre került sor (Adamovics, 2005):

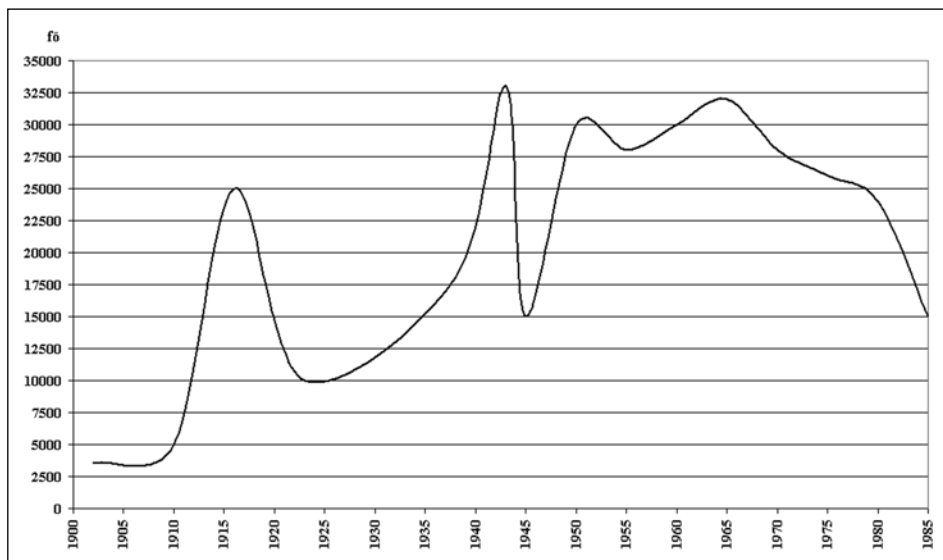
- Kerékpárgyár, Varrógépgyár, Golyóscsapágygyár,
- Szerszámgépgyár, Készülék- és Szerszámgépgyár,
- Erőmű-ellátó üzemek egyesítése,
- Fémű-Elektrodagyár,
- Acélmű-Kovácsológyár.

Az évtized közepére érte el a Csepel Művek legnagyobb foglalkoztatottsági létszámát, a 32.500 főt.

A foglalkoztatottsági létszámváltozásban is tükröződik, hogy a 2. világháborút követően sem beszélhetünk folyamatos növekedésről (1. ábra). Az 1950-es évek közepén realizált visszaesés az átszervezésekkel magyarázható, majd az 1960-as évekbeli csúcsot követően 1980-ig fokozatos visszaesés, majd erőteljes zuhanás figyelhető meg a foglalkoztatottsági létszámban. Ez a nehézipar termelékenységének csökkenésével, a gazdaságban kezdődő strukturális átalakulásokkal magyarázható.

A harmadik öt éves tervidőszak (1966–1970) volt a Csepel Művek egyik legsikeresebb időszaka. Minden addigit meghaladó volt a beruházások nagysága, megduplázódott az

⁴ A győztesek által megszállt területeken a háborút követő években általánosak voltak az ilyen jellegű „életmentő” megrendelések.



Szerkesztette: Szabó Sándor, Adamovics J. és Baczoni G. gyűjtései alapján

1. ábra: *A foglalkoztatottak létszámának változása a Csepel Művekben (1900–1985)*

export, ezen belül pedig jelentősen nőtt a KGST-n kívüli piacokra való kivitel⁵. A gazdaságirányítási reformot is sikeresen vezették be, ami a Csepel Művek önállóságának szélesebb körű kibontását eredményezte a vállalatirányítás és a termelés területén. Ebben a tervidőszakban mintegy 20 nagyberuházást irányoztak elő, 2 175 millió Ft értékben, melynek jó része meg is valósult (Adamovics, 2005). A legnagyobb fejlesztések a gépipar területét érintették. Egyes esetekben átalakították a gyártmánystruktúrát: a visszaesett keresletű termékek gyártását beszüntették, helyettük új tevékenységeket indítottak be (varrógépgyártás helyett konfekcióipari gépek gyártása, továbbá vasalógépgyártás). Ezen kívül a közúti járműgyártás programjába is sikeresen bekapcsolódott a vállalat.

Az 1970-es évek két tervidőszakának (negyedik ötéves terv 1971–1975, ötödik ötéves terv 1976–1980) elsődleges feladatai a Csepel Művek hatékonyabb működésének előmozdítása, a műszaki haladás fejlődési ütemének gyorsítása, a gyártmányszerkezet korszerűsítése, a vezetési, irányítási színvonal emelése és a minél jobb versenyképesség elérése volt. E stratégiai célok érdekében felülvizsgálták a gyártmánystruktúrát és megszüntették az addig nagy hagyományokkal bíró motorkerékpár-gyártást, továbbá néhány korszerűtlen szerszámgéptípus, valamint a veszteséges fémtömegcikk előállítását. Ezzel szemben más gyártmányoknál az addigiaknál is sokkal nagyobb erőforrásokat biztosítottak kutatásra, fejlesztésre. A szervezeti rendszer korszerűsítésének részeként megkezdődött az ágazati jellegű vállalati rendszer kialakítása. A Kerékpár- és Varrógépgyár, valamint

⁵ Ebben az időszakban a termékek ¼-e exportra került. A világ több mint 70 országába szállították a vállalat termékeit (Adamovics, 2005).

a Motorkerékpárgyár egyesítése útján létrejött a Jármű- és Konfekcióipari Gépgyár (JÁKÓ) (Adamovics, 2005). A tervezett és részben végrehajtott lépések ellenére a Csepel Művek nem lett versenyképesebb, a fejlesztéseknek rossz irányt szabtak, a termelés legtöbb területe műszakilag egyre inkább elmaradt a versenytársaktól⁶, halmozódtak a veszteségek, fokozódtak a pénzügyi zavarok. A válság jelei egyre inkább a felszínre törtek.

A hatodik ötéves tervidőszak (1981–1985) legfontosabb eseményei a gyár életében bekövetkezett jelentős szervezeti átalakulások voltak. Az átszervezések a megbillent gazdasági egyensúlyt kívánták volna helyreállítani. 1980-ban két nyereséges cég, a Qualitál Könnyűfémöntőde és a Híradástechnikai Gépgyár vált ki a Csepel Művekből. Majd 1981-ben az Acélmű és a Csőgyár összevonásával létrejött a Vasmű (Adamovics, 2005). Ennél is fontosabb lépés volt 1983-ban a tröszt felbomlása, annak romló pénzügyi helyzete miatt. A tröszt irányítása alá tartozó vállalatokat és intézményeket a minisztérium felügyelete alatt működő teljes jogú önálló vállalatokká alakították át, melyeknek során tíz önálló, három közös- és két kisvállalatot alapítottak (2. ábra). Ezzel a folyamattal kezdetét vette a gyáráriás végleges széthullása, egyre kisebb egységekké való felaprózódása.

CSEPEL VAS- ÉS FÉMMŰVEK TRÖSZT

Megszűnt: 1983-ban
Közös szervezet:
- CSM Ipari Központ
- CSM Ipari Egyesülés
- Csepel Ipartelepi
Közhasznú Társaság
(1996)

ÖNÁLLÓSULT VÁLLALATOK



Forrás: Voszka Éva, 1997, 328. o.

2. ábra: A Csepel Vas- és Fémművek Tröszt széthullása után kialakult önállósult vállalatok

⁶ A termelés egyes területei azonban világ színvonalú termékek előállításával továbbra is sikeresek voltak (pl. szerszámgépgyártás).

A jelenlegi gazdasági struktúra kialakulása a Csepel Művek iparterületén

A jelenlegi gazdasági struktúra teljes körű elemzés során a tröszt felbomlása óta napjainkig tartó folyamatokat kell megvizsgálnunk, mert a mai állapotok az elmúlt bő két évtized eseményeiből gyökereznek.

A Csepel Művek vállalatainak átalakulása

A Csepel Művek szétdarabolását követően az egykori gyáregységekből önállóvá váló vállalatok laza konglomerátumából létrejött a Csepel Művek iparterülete. A valaha jól működő vertikális gazdálkodási struktúra megbomlott, az egykoron egymásra épülő gyártási folyamatok jogilag teljesen önálló vállalatokba kerültek, melyek gyakran ellentétes érdekekkel feszültek egymásnak. Az 1980-as évek második felében a szocialista gazdasági rendszer válságának további mélyülése a Csepel Művek vállalatain belül is egyre látványosabban éreztette hatását, ami a termelékenység visszaesésében, a foglalkoztatottak létszámának gyors csökkenésében mutatkozott meg.

A vállalatok eltérő gazdasági helyzettel tekintettek a közelgő rendszerváltozás elé. Míg egyes esetekben sikerült javítani a termelékenységet és növelni az exportot, amivel a társaság pénzügyi helyzetét stabilizálták, addig mások az *„életben maradásért küzdöttek”* (Jusztusz, 2002). Az Egyedi Gépgyár Vállalat sikeresen bővítette piacait Nyugat-Európában és az USA-ban⁷, ezzel szemben a Transzformátorgyár a csőd szélére került. A külföldön partnereket és hírnevet szerző vállalatok később a nyugati tőke legvonzóbb befektetési célpontjaivá váltak.

Az 1980-as évtized végére a keleti piacok elvesztése, valamint az eladósodottság a Csepel Művek vállalatainak jórészt csőd közeli állapotba sodorta. A vállalatok megmentésére egyedüli lehetőségként a privatizáció és új stratégia (gyakran túlélési stratégia) kialakítása jöhetett szóba. A kiárulás már az 1980-as évek közepén megindult, de csúcspontját a rendszerváltozáskor, majd az azt követő egy-két évben érte el. Országos szinten 1989–1990 a spontán privatizáció időszaka volt. Az ilyen jellegű privatizáció törvényi háttérét törvény a gazdasági társaságokról szóló 1988. évi VI. törvény⁸ és az 1989. évi XIII.⁹ ún. átalakulási törvény biztosította. A törvények lehetőséget nyújtottak magánvállalatok kialakításának. A vállalatok gyakorta saját maguk kezdeményezték a vállalati vagyont és a tevékenységek átszervezését az újonnan megalakított gazdasági társaságokba. E jellegű privatizáció fő célja olyan stratégia végigvitele, amely lehetőséget biztosít a felszámolás elkerülésére, ami sok esetben nem járt sikerrel, így nem tudták elkerülni a felszámolást. Az új működőtőke bevonások azonban a társaságok, és egyben az iparterület gyors szerkezeti és szervezeti átalakulását eredményezték.

⁷ Disneylandekhez szállítottak vidámparki berendezéseket.

⁸ „E törvény célja, hogy korszerű jogi keretek megteremtésével segítse a népgazdaság jövedelemtermelő képességének javítását, a piaci jellegű termelési-értékesítési együttműködés fejlődését, a tőkeáramlást, valamint a külföldi működő tőke gazdaságunkban való közvetlen megjelenését” (<http://www.1000ev.hu>).

⁹ „Az Országgyűlés felismerve, hogy a gazdálkodó szervezetek további fejlődéséhez a vagyonérdekeltség megteremtése és külső – belföldi és külföldi – tőke bevonása, mindehhez pedig megfelelő szervezeti formák alkalmazása szükséges” alkotta meg a törvényt (<http://www.1000ev.hu>).

Kezdeti lépésként a vállalatok pénzügyi stabilizációs céljaira, vagy éppen piacaik bővítésére új hazai és külföldi pénzforrások megszerzésére törekedtek. Ehhez a törekvéshez az akkori kormány is partner volt, így adókedvezményekkel próbálták a külföldieket idecsábítani. Ennek egyik első és látványos sikere a RUGÉV (Csepel Művek Ruhaipari Gép- és Kerékpárgyártó Vállalat), továbbá az amerikai Schwinn Bicycle Company Chicago és a William Bicycle Corporation Betlehem közötti társasági szerződés, melynek révén megalapították az amerikai többségi tulajdonú Schwinn Csepel Kerékpárgyártó és Forgalmazó Kft-t (1988) (Jusztusz, 2002). Az Egyedi Gépgyárnak, valamint a Vas- és Acélöntödének is sikerült gyorsan nyugati „pénzügyi mecénásokat” találniuk (német és osztrák tőke), és vegyes társaságokat alapítaniuk az iparterületen (CSEBA Kft. 1989; HUSS Kft. 1990). A rendszerváltozást követően a Csepeli Fémmű kivételével a többi társaságnál is megjelent a külföldi, elsősorban nyugat-európai (főleg osztrák, német, angol), észak-amerikai, távol-keleti (japán, szingapúri, kínai) működőtőke, de még posztsovjeterületekről is érkezettek beruházók. Az állam ezzel ellentétben távol tartotta magát a Csepel Művek privatizációs folyamataitól az 1990-es években. A még állami tulajdonban lévő vállalkozások, ha nem sikerült külföldi tőkeinjekciót szerezniük, állami tőkeinvestálás hiányában reménytelenül elbuktak a kőkemény piaci feltételek között.

A Csepel Művek Vasműből 1993-ban kivált a csőgyártás üzletág és megalakult a Csepel Művek Csőgyár Rt., amely később több kisebb vállalkozásra hullott szét. A legjelentősebb a Csepeli Csőgyár Rt. jelenleg felszámolás alatt áll, a csőgyártás lényegében megszűnt (egy-két kisvállalkozás kivételével), így ma elsősorban csak csőkereskedelemmel foglalkozó vállalkozások találhatók az iparterületen (Csepeli Csőgyár Kft.). A Csepel Művek Vasmű – mint állami tulajdonú cég – Csepel Művek Kovácsológyárként élt tovább, majd felszámolása (1994) után három utódtársaság lépett örökébe, melyek napjainkra szintén a felszámolás sorsára jutottak (Voszka, 1997).

A csőd szélére kerülő Csepel Művek Vas- és Acélöntöde 100%-os tulajdonjogát 1995-ben az amerikai Universal Automotive Inc. szerezte meg. 2004-ig amerikai tulajdonban volt a cég, azóta ismét 100%-os magyar tulajdonú a jelenleg Csepel Metall Vasöntöde elnevezésű vállalkozás.¹⁰ A Csepel Művek Vas- és Acélöntödéből 1989-ben vált ki a Csepel Művek Precíziós Öntöde Kft., amely Csepeli Precíziós Öntöde néven végzi napjainkban tevékenységét.

A Csepel Művek Fémmű 1993-ban részvénytársasággá alakult. A Csepel Művek vállalatai közül ez a társaság működött legtovább eredeti formájában, jóllehet külföldi befektetők nem szereztek benne tulajdonrészt. Hosszú távú sikerét a rendszerváltozást megelőző gyártósori modernizálásnak köszönhetette, ezzel hatékonyabbá és jobb minőségűvé változtatva termelését, követve a piaci igényeket. A 2000-es évek első éveiben azonban problémák keletkeztek az addig stabilnak tűnő cég pénzügyi helyzetében, továbbá a lassuló világgazdasági környezet sem kedvezett a társaság kivitelének. Jelenleg felszámolás alatt áll a vállalat, így valószínű, hogy a Csepel Művek utolsó eredeti bástyája is ledől, és ezzel megszakad a közvetlen kontinuitás a jelenlegi ipari vállalkozások és az egykori gyáróriás között.

A Csepel Művek Szerszámgyépgyárat 1991-ben privatizálták és Csepel F+K Szerszámgyépgyártó Rt. néven német-magyar közös vállalattá alakult, ami másfél év után csődbe

¹⁰ www.csepelmetall.hu

ment. A felszámolás után a céget a szingapúri Excel Machine Tools Pte. Ltd. felvásárolta, megalapítva a jelenleg is működő Excel Csepel Szerszámgépgyártó -t.¹¹

A Csepel Művek Egyedi Gépgyárának, valamint a RUGÉV már említett kerékpár-gyártó részlegének sikerült külföldi befektetőket találni (HUSS és Schwinn¹²), azonban a RUGÉV más önálló vállalatokba szervezett tevékenységeit azóta jórészt felszámolták (Kerékpáralkatrész-gyártó Kft., Varrógépgyártó Kft.), vagy többszöri tulajdonváltáson estek át (Rubikon Ruhaipari Gépgyártó Rt – Rubikon Text Kft., Humatext Vasalógépgyár – Humapress Kft.)

Érdekesen alakult a Csepel Művek Transzformátorgyár helyzete. A rendszerváltozás előtti években az egyik legingatabb lábon álló tagja volt a vállalatcsoportnak. Részvénytársasággá alakulása után hosszú ideig nem sikerült megfelelő befektetőt találni, végül egy igazi „nagy halat” sikerült kifognia a vezetőségnek. 1995-ben a német Siemens transznacionális társaság látott fantáziát a vállalkozásban, és jelentős tőkeinvestálás után megalakult a későbbiekben a terület egyik fontos gazdasági szereplőjévé váló Siemens Transzformátorgyár Rt. (Voszka, 1997).

Ennek ellenére nem a Siemens szerepvállalása a csepeli iparterület legjelentősebb működőtőke beruházása. A Csepel Művek Hőerőmű és Szolgáltató Vállalatának (Erőmű) átalakulása a rendszerváltozás utáni időszak egyik csepeli sikertörténete. A területre oly’ jellemző vállalati felszámolásokkal és fájdalmas zsugorodásokkal szemben jelentős bővülésnek lehettünk tanúi. A Csepel Művek Hőerőmű és Szolgáltató Vállalatnál 1995-ben került sor a privatizációra (az angol PowerGen energiaszolgáltató társaság lett a nyertes cég). Az angol vállalat jelentős beruházásokat hajtott végre a területen, így 2000 végén átadták Magyarország első, üzleti alapon, magántőkéből felépülő, 389 MW¹³ teljesítményű gázturbinás erőművét (Csepel II.).¹⁴

A nagy volumenű beruházásra a Csepel I.¹⁵ erőmű korszerűtlensége adott okot. 2001-ben tulajdonosváltáson esett át a társaság, és az amerikai NRG vállalat lett egy rövid ideig az erőmű gazdája. 2002 óta a svájci Atel a Csepeli Vállalatcsoport tulajdonosa. Az új tulajdonosok új struktúrát alakítottak ki (Csepeli Áramtermelő Kft., Csepel Energia Kft., Csepel Erőmű Kft.).

Az egykori Csepel Művek szolgáltató tevékenységet végző vállalatai is átalakultak, közülük több már a felszámolás sorsára jutott: a Csepel Művek Fejlesztő és Tervező Vállalatot felszámolták, az AGMI, az Oktatási Vállalat (ma Adu Oktatási Központ), a Csepel Művek Számítástechnikai Vállalat és a Pannon Külkereskedelmi Vállalat jelentősebb átalakuláson mentek keresztül.

A külföldi befektetők mellett a kiárúsított csarnokok és épületek révén a hazai kis- és középbefektetői réteg is kivette részét a privatizációból, így a terület meghatározó elemeivé váltak.

Napjainkban több mint négyszáz vállalkozás működik a Csepel Művek egykori terüle-

¹¹ www.excel-csepel.hu

¹² A Schwinn Csepel ma már 100% magyar tulajdonban van.

¹³ A felépült erőmű hazai villamos-energia szükséglet 6%-át képes kielégíteni, valamint az iparterület, továbbá 19 500 lakás hőellátását biztosítja a főváros déli kerületeiben.

¹⁴ www.atel.eu

¹⁵ 2000-ben lejárt az engedélye a villamosenergia termelésre. Jelenleg hőtermelést és hőszolgáltatást végez.

tén¹⁶. A négyszáz vállalkozásnak töredékét adják (5%) azok a cégek, melyek valamilyen fokú közvetett kapcsolat révén az egykori Csepel Művek „leszármazottainak” tekinthetők, a fennmaradó többség „jövevénynek” számít a területen. Jelentős részük mikro- és kisvállalkozás, átlagosan 4–10 foglalkoztatottal.

A Csepel Művek iparterületének kisvállalkozásokkal történő megszállása elsősorban a kezdeti olcsó telekárakkal és bérleti díjakkal magyarázható. A kooperációs szándék a Csepel Művek utódvállalataival elhanyagolhatónak tekinthető. Ténylegesen kevés az olyan kis- és középvállalkozás, mely valamilyik utódvállalattal történő kapcsolatkiépítés szándékával költözött volna be a területre. Az új cégek döntő többsége profilidegen volt, így tevékenységük jellege alapján színes kavalkádja alakult ki a vállalkozásoknak.

A vállalkozói környezet jelenleg nem a legideálisabb az iparterületen. Magasak a bérköltségek, a fizikai foglalkozásúak keresete 30–40%-kal magasabb a fővárosban a vidéki átlaghoz viszonyítva, az adóterhek szintén magasak (az iparüzési adó 2%, az építményadó az első 5000 m²-ig 600 Ft/m²/év, felette 450 Ft/m²/év).¹⁷ A helyi vállalkozások többségére jellemző a tőkeszegénység (gyakran kényszervállalkozásként működnek), így gyakoriak a csődhelyzetek, erős a vállalkozások fluktuációja. A terület épületállományának 20%-a jelenleg nincs hasznosítva, parlagon áll. Ennek ellenére a foglalkoztatottság tekintetében bővülés tapasztalható az elmúlt években, az 1990-es évek közepén mélypontot jelentő 5 ezer fő dolgozott a Csepel Művek Ipari Parkban¹⁸, a vállalkozások létszámának bővülése révén napjainkban megközelíti a 10 ezer főt az itt dolgozók száma.

Változó funkciók a Csepel Művek iparterületén

Az egykori Csepel Művek területén azt tapasztalhatjuk, hogy a hagyományosan nehéziparinak számító területen sok a szolgáltató tevékenységet végző vállalkozás. A területen jelenleg működő vállalkozások adatbázisához hozzáférve ténylegesen számszerűsíteni lehet a szolgáltató és az ipari tevékenységet végző cégek arányát. A vállalkozások TEÁOR¹⁹ szerinti főtevékenységét meghatározva megállapíthatjuk, hogy a nem anyagi ágak körében tevékenykedik a cégek közel fele (3. ábra), ezek valamilyen szolgáltatásokat végeznek, amelyek széles spektrumon mozognak. A helyi szolgáltató jellegű vállalkozások elsősorban ingatlanok hasznosításával, kezelésével és forgalmazásával, továbbá tanácsadással, oktatással, mérnöki tevékenységgel, kutatással-fejlesztéssel és igazgatással foglalkoznak, de gyakoriak a valamilyen közétkeztetést ellátó, egyéb vendéglátó, vagy az őrző-védő cégek is. Kuriózumnak számítanak a futárcégek és a különféle egyesületek (pl. Csepel Búvár SE).

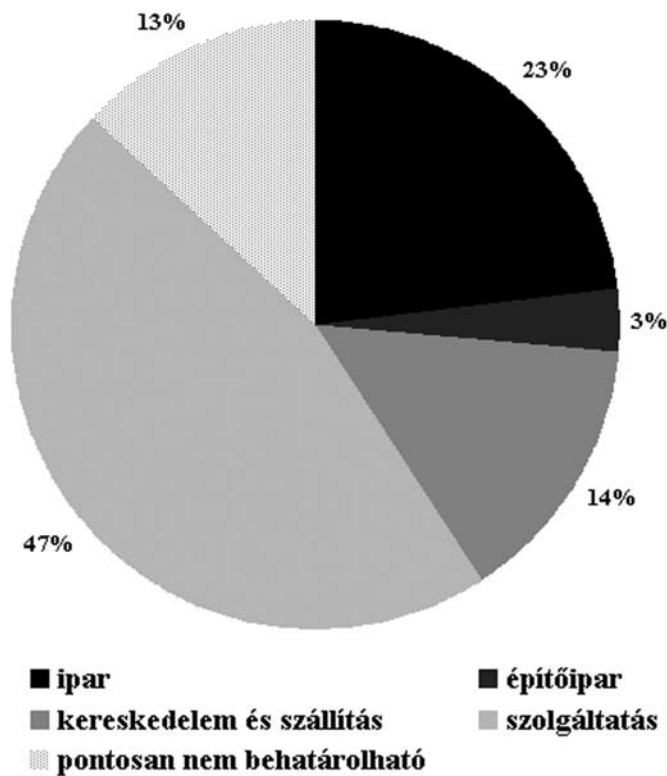
A kiegészítő anyagi termelést nyújtó cégek (kereskedelem, szállítás, raktározás) az összes vállalkozás 14%-át adják. Ezek döntő többsége valamilyen árucikk nagykereske-

¹⁶ A vállalkozások egyharmada nem tulajdonosa a területnek, csak bérlő. A tulajdonosok száma 280 (2005) (Forrás: Csepeli Önkormányzat).

¹⁷ Albert József szóbeli közlése alapján.

¹⁸ A terület jelenlegi hivatalos elnevezése. Csak névében ipai park, jogilag nem!

¹⁹ Tervekenységek Egységes Ágazati Osztályozási Rendszere.



Szerkesztette: Szabó Sándor a Csepel Művek Ipari Park Közszolgáltató Kht. tulajdonosi és bérlői adatbázisa alapján

3. ábra: A vállalkozások megoszlása tevékenységi körük alapján a Csepel Művek iparterületén (2007)

delmével foglalkozik. 13% azoknak a vállalkozásoknak az aránya, melyeknek nem lehet pontosan meghatározni a főtevékenységét.

Az anyagi termelést végző vállalkozások között építőiparral foglalkozó cégeket is találunk, de számuk nem jelentős. Az iparral foglalkozó vállalkozások aránya mára 23%-ra csökkent. Ez is jól szemlélteti, hogy az egykori nehézipari terület napjainkra jórészt tercierizálódott övezetté vált. Mindezt alátámasztja a főváros aktuális településszerkezeti tervének „munkahelytérképe” (területhasználat) alapján készült térkép (2. térkép). A Csepel Művek iparterületének jelentős része kereskedelmi és szolgáltató övezetként van besorolva, és csak az Atel (Csepeli Erőmű) területe minősül szintisztán ipari területnek.

A helyi ipart jelenleg 95 vállalkozás képviseli, de felmerül a kérdés: a vállalati átalakulási folyamatok, az új cégek betelepülése mennyiben változtatta meg a terület ipari



Szerkesztette: Szabó Sándor Budapest Településszerkezeti
Tervének Munkahelytérképe alapján

2. térkép: *A területhasznosítás jellege Csepelen*

profilját a rendszerváltozás óta? E kérdés megvizsgálható az egyes cégek tevékenységi körének meghatározásával, majd a főtevékenységet TEÁOR rendszerbe sorolva megkapjuk a területre jellemző ágazatokat (1. táblázat).

Főtevékenységüket alapul véve 16 ágazatba sorolhatóak a terület vállalkozásai. Az egykori nehézipari jelleg hozományaként jelenleg is a fémalapanyag-gyártás, a fémfeldolgozás és a gépi berendezések gyártása a domináns. Ebben a három tevékenységi körben dolgozik az ipari vállalkozások 55%-a (53 vállalkozás). A fémalapanyag-gyártás jórészt a különféle fémöntési tevékenységekből (vasöntés, rézöntés, könnyűfémöntés-alumíniumöntés) áll. Jelenleg ez az ágazat (és azon belül is a könnyűfémöntés szakágazata) ölt prosperáló jelleget a területen. Ezek a cégek elsősorban exportra termelnek, jelentős multinacionális vállalatok beszállítói (pl. a FÉMALK Zrt. német és svéd autói-pari cégek partnere).

1. táblázat
Az ipar ágazati tagolása a Csepel Művek iparterületén

Ágazat	Az ágazatban tevékenykedő cégek száma
Villamosenergia-, gáz-, gőzellátás, légkondicionálás	1
Hulladékgazdálkodás	1
Textília gyártása	1
Villamos berendezés gyártása	2
Egyéb jármű gyártása	2
Fafeldolgozás	2
Papír, papírtermék gyártása	3
Nemfém ásványi termék gyártása	4
Bútorgyártás	4
Egyéb feldolgozóipari tevékenység	4
Nyomdai és egyéb sokszorosítási tevékenység	5
Vegyí anyag, termék gyártása	6
Élelmiszergyártás	7
Fémalapanyag gyártása	12
Gép, gépi berendezés gyártása	13
Fémfeldolgozási termék gyártása	28

Szerkesztette: Szabó Sándor

Legnagyobb számban a fémfeldolgozási termékek gyártásában tevékenykednek a társaságok (28 vállalkozás). Ezen belül a fémmegmunkálás és a fémszerkezet gyártása a legjelentősebb és a legtöbb vállalkozást foglalkoztató tevékenység. A gép és berendezés gyártásán belül a szerszámgépgyártás megőrizte vezető szerepét (4 vállalkozás), de egyre nagyobb jelentőségű a speciális gépgyártás is (3 vállalkozás). A valamilyen formában „utódcégnek” tekintett ipari vállalkozások (közel 20) döntően ezekben az ágazatokban termelnek. Mellettük természetesen újonnan betelepült cégek jelen vannak. Gyakran a korábbi, felszámolt csepeli gyár-egységek csarnokait, termelőeszközeit és nem utolsósorban alkalmazottait átvéve folytatják a terület tradicionális termelő tevékenységét. A hagyományos iparágak mellett a bekövetkező változást jelezve új, a rendszerváltozás előtt a területre nem jellemző ágazatok is helyet kaptak a barnaövezetben. Közülük kiemelendő az élelmiszergyártás (édesipar-gesztenyepüré-gyártás, sütőipar), a vegyi anyagok és termékek gyártása (műanyag alapanyagok, tisztítószerek, kozmetikai szerek), a nyomdai és sokszorosító tevékenység, a bútortipar és az egyéb feldolgozóipari tevékenység (játékgyártás, ékszergyártás, sportszergyártás, hangszergyártás).

A rehabilitáció lehetőségei és gátjai a területen

A tulajdonviszonyok

Ez a kérdéskör sokáig a terület legnagyobb problémájaként, a rehabilitáció megindulásának egyik alapvető gátjaként jelentkezett. A rendszerváltást követően az egész területet egységes tömbként kezelték, a 200 hektáros terület azonos helyrajzi számon szerepelt a telekkönyvben, jogilag osztatlan közös tulajdon volt. Az itt működő összes vállalkozásnak azonos volt az irányítószáma és elérhetőségi címe (Gyepsor utca 1). A rendezetlen tu-

lajdon- és címviszonyok jelentős problémákat okoztak: az osztatlan közös tulajdon miatt a jelenlévő vállalkozások nem vehettek fel banki hiteleket, a projektek megvalósításához minden tulajdonos hozzájárulásához szükség volt. A kialakult jogi helyzet erőteljesen megnehezítette a vállalkozások mozgásterét, a rendezetlen címviszonyok pedig a cégek elérhetőségét tette problematikusá. A kaotikus helyzet a törvénytelen ségek melegágyaként szolgált: fantomcégek alakultak, jelentős volt a feketemunka, amelyek az iparterület kedvezőtlen megítélését okozták és elriasztották a komoly befektetőket.

A jogi helyzet és a körülmények normalizálásának érdekében tulajdonközösségi önkormányzat jött létre, melynek fő szerepe (Csepel önkormányzatával²⁰ egyetemben) a terület jogi és mérnöki szabályozása, rendezési terv életbe léptetése volt. Az 1998-ra egy négy évig tartó maratoni folyamat keretében a tulajdonosok költségviselésével, a VÁTI Kht. munkájaként elkészült a Csepel Művek részletes rendezési terve. 2000-ben megszűnt az osztatlan közös tulajdon, helyette 100, külön földhivatali bejegyzéssel ellátott tömbtelekre osztották (új utak nyitásával stb...), amely ma a terület fejlődésének alappillére. A kialakított tömbtelkek további műszaki apróztatását célszerű folytatni a jövőben is, mivel a tömbökön belül még több esetben magas a tulajdonosok száma.

A tömbösítések mellett a régi és az újonnan megnyitott utakat utcánévvel (a korábban ott folyó tevékenység alapján), az épületeket pedig házszámmal látták el, ezzel áttekinthetőbbé vált a terület.

A műszaki környezet állapota

Műszaki környezet alatt jelen értekezésben az épületállományt, a közműveket, az utakat és iparvágányokat értjük. Infrastruktúráját tekintve az egykori Csepel Művek nagyon jól kiépített terület volt, Csepelen belül szinte önálló település volt. A városi rendszerektől elkülönülő, saját belső út- és közműhálózatával, iparvágányokkal, vasúti rendezőterülettel és kikötővel is rendelkezett. A Csepel Művek széthullása, valamint a szolgáltatások leépülése az infrastruktúra jelentős romlását eredményezte. A terület teljes körű rehabilitációja elválaszthatatlan az infrastruktúrák színvonalának emelésétől.

Az utak és az iparvágányok állapota

Az iparterület 25 kilométernyi úthálózattal rendelkezik, amelyek között van tömbökön belüli magánút, tömböket körülvevő közút és a közforgalom számára megnyitott magánút. A korábbi elkülönülést szolgáló kerítéseket és kapukat (az I. kapu kivételével, ami ipartörténeti értéket képvisel) elbontották, ezáltal egyszerűbbé vált a bejutás a területre. Problémát jelent azonban, hogy az utak állapota erősen leromlott, ill. az iparterület útrendszere laza szálon kapcsolódik a XXI. kerület úthálózatához, aminek erős integrálása nélkül nem képzelhető el a terület további fejlődése.

Nehéz az utak állapotát javítani, mert a telkek értékesítésekor az utakat is eladták

²⁰ A csepeli önkormányzatnak kiemelten fontos ez a terület, mint a kerület legnagyobb foglalkoztatója és a helyi adóbevételek közel 40%-ának forrása (Takács József szóbeli közlése alapján).

(a telek része lett), így sok tulajdonos kezében vannak maguk az utak egy része is. Az ilyen jellegű utak kezelése, fejlesztése csak összehangolva, közös akarattal lehetséges. Sajnos erre egyelőre kevés szándék mutatkozik. Az utak kezelését egy ideig a *Csepel Művek Ipari Park Közzolgáltató Kht.* végezte, amiért a tulajdonosok területnagyságuk alapján 23 Ft/m² összeget fizettek a kht.-nek. Az érdekelletének és a közöny miatt az éves szinten előre várt 40 millió Ft-os bevétel helyett annak csak egyharmada folyt be, így az úthálózat ilyen jellegű fenntartására nem volt lehetőség.²¹ A magánutak fejlesztése jelenleg csak a tulajdonosok által valósulhat meg.

A közúthálózat kezelése kevésbé problematikus. Az iparterület közúthálózatának fejlesztése kiemelten fontos feladat a logisztikai tevékenység növelése érdekében. Egy esetlegesen kialakítandó logisztikai park előfeltétele a jó elérhetőség, ami egyelőre nem valósult meg. Ezért a csepeli önkormányzat kiemelt projektként kezeli a Csepeli Gerincút megépítését, amely észak-déli irányban felfűzi és összekapcsolja a Csepel Művek iparterületét a kerülettel.²² A Gerincút építése jelenleg is folyik az iparterület déli szektorában.

A jövő további jelentős útfejlesztési projektje lehet Csepelen a tervezett Albertfalvai Dunahíd és a hozzá kapcsolódó úthálózat megépítése. Ez az útszakasz részét képezné a főváros déli, külső kerületeit összekapcsoló körútnak (Külső Keleti körút). A Csepel Művek északi határán tervezett beruházás az itt működő vállalkozásoknak jó elérhetőség biztosítása nemcsak a kerületből, hanem a főváros más pontjairól is.

Az egykori gyártelepnek 1912 óta van közvetlen vasúti összeköttetése és a rendszerváltozás előtt jelentős, éves szinten 800 ezer tonna áruforgalmat bonyolítottak le vasúton. Jelenleg a vasúthálózat a közút állapotánál is rosszabb kondícióban van. Az ipari termelés leépülésével és a vertikum szétesésével párhuzamosan a belső vasúti szállítás is erősen visszaesett az iparvágányokkal sűrűn átszabdalt területen. Az elhanyagoltság miatt egyes vágányok már nem is használhatóak, egy részüket pedig felszedték. A több mint 400 vállalkozás közül jelenleg csak mintegy tíznek fontos stratégiaiilag a vasúti szállítás.

Az épületállomány

A beépítettség alapján a terület két jó elhatárolható övezetre osztható a Motorkerékpárgyár út és a Varrógépgyár út mentén. A déli szektor laza beépítettségű, nagy szabad területekkel szabdalt övezet, míg az északi szektorban 95%-os a beépítettség, ezért elég jelentős a zsúfoltság. A sűrű beépítettség már a Weiss Manfréd Művekre is jellemző volt, ezt tetézték az államszocialista időszak építkezései, az épületek beillesztése a már meglévő állomány közé. A zsúfoltság nehézséget okoz a terület szabályos rendezésében, a tömbök kialakításában, a hatékony tűzvédelem fenntartásában.

Az épületállományban elsősorban a Weiss Manfréd kori stílus dominál, jellemző a vakolatlan téglafalazat, a díszpárkányzatok és a részletgazdagság. Mivel az 1945 utáni időszakban nem volt műszakilag szabályozva az építkezés a gyárterületen, ezért gyakoriak voltak a hozzá- és ráépítések, toldások, többségében silány kivitelben (Nagy, 1999). Az egykori Csepel Művek nemcsak ipartörténeti szempontból, hanem épületállományát is

²¹ Takács József szóbeli közlése alapján.

²² Takács József szóbeli közlése alapján.

figyelembe véve megőrzendő értéknek számít, 17 épület áll jelenleg örökségvédelmi oltalom alatt, de további, még mintegy 30 épület javasolható valamilyen fokú védelemre.²³

Közműhálózat

A Csepel Művek működése alatt sokrétű és jól kiépített közműhálózatot hoztak létre. Az alábbi közművekkel rendelkezett a gyáróriás: ivóvíz, ipari víz, tüzi víz, vízelvezetés, hőenergia ellátás, gőzellátás, forró víz ellátás, földgáz ellátás, olajellátás, villamos energia ellátás, sűrített levegő ellátás, távközlés és jelzőrendszerek, árvízvédelmi létesítmények. A leépülés beindulásával a kialakított kapacitás lényegesen meghaladta az igényeket. A közműhálózat egy része így ma kihasználatlan, a széthullás és a pénztelenség a közműhálózat rohamos műszaki leépüléshez vezetett.

Mint korábban említettük a tulajdonviszonyok kérdése kihat a terület közműhálózatának jövőbeni műszaki fejlesztésére. Az utak egy részét eladták a telkekkel, így az alattuk futó közművek javítása vagy fejlesztése előtt a tulajdonosok egyöntetű hozzájárulása szükséges.

Jelentősebb fejlesztésként értékelhető, hogy tömbtelkek kialakításakor biztosították minden egyes teleknek a közhálózatra történő önálló kapcsolódását. További fontos lépés lenne a gerincvezetékek rekonstrukciója a mai közhálózati szabványoknak és előírásoknak megfelelően.²⁴ A kihasználatlan és állapotában leromlott közművek leszerelése is a terület rehabilitációjának részét képezné. Jelenleg komolyabb igény az ivóvízre, az ipari vízre, az elvezetendő szennyvízre, a villamos energiára és a hőenergiára van. A többi közmű alig vagy egyáltalán nincs hasznosítva. Mindezek mellett a közműhálózatot úgy lenne célszerű racionalizálni, hogy egy esetleges ugrásszerű igénynövekedést is ki tudjon szolgálni.

A terület közműszolgáltatást ellátó és jogkörökkel rendelkező szervezete jelenleg (és a múltban is) a Csepeli Erőmű (Atel), de történt kísérlet egy új szervezet, a Csepel Művek Ipari Park Közszolgáltató Kht. feladatkörébe sorolni a közművek tényleges kezelését.

Környezetvédelmi problémák

A terület nem mentes az egyes elemeiben súlyos környezetszennyezésektől sem. A levegőszennyezés a korábbi méretekhez képest jelentősen visszaesett. A rendszerváltás előtt az elavult technológiával működtetett Vasmű a legnagyobb légszennyezési bírságokat fizette Budapesten (Jusztusz, 2002). A nehézipar leépülésével egyenesen arányosan a légszennyezés mértéke is lecsökkent, így mára nem számít jelentős környezeti problémának.

A rendezési terv készítésekor környezetvédelmi célú felméréseket végeztek a területen, mely során a talajban kötött, valamint a talajvízben oldott szennyeződések is feltártak. A foltszerűen elterülő szennyeződések a terület egyharmadára terjednek ki. A szennyezések fő forrása az egykori elavult technológiák alkalmazása (pl. ciános tech-

²³ Nagy Ágnes szóbeli közlése alapján.

²⁴ Nagy Ágnes szóbeli közlése alapján.

nológia) volt. Mára a szennyező technológiák alkalmazása megszűnt, így jelenleg csak a kialakult szennyeződések tovaterjedésének megakadályozása és felszámolása a feladat. A kármentesítés megkezdődött (pl. talajcsere), továbbá védő és monitoring berendezéseket helyeztek el a Csepel Művek iparterületén belül.²⁵ Kialakították a környezetvédelemmel összefüggő szabályozást is. A vizsgálatok során feltárt környezetvédelmi problémák mellett illegális hulladéklerakások (részben veszélyes hulladék) is terhelték a területet (pl. galvániszap).

A Csepel Művek iparterületének jövőképe

A Csepel Művek iparterülete jelentősen átalakult az utóbbi 2 évtizedben, így a mai állapotok már csak nyomaiban emlékeztetnek az egykori Csepel Művek fénykorára. A múltban gyökerező állapotokat már ismerjük, de a jövőbeli lehetőségekről eddig kevés szó esett.

A vizsgálatok eredményeinek ismeretében kijelenthető, hogy a terület rehabilitációja előrehaladottabb állapotban lenne, ha a privatizációs folyamatok, a terület kiürítésének folyamata ésszerűbben, átgondoltabban ment volna végbe. Sok probléma forrása a bonyolult és szétaprózódott tulajdonosi szerkezet, amelynek normalizálása terén történtek jelentős előrelépések. További lépések szükségesek még, elsősorban a tulajdonosok közös érdekeinek koordinálásában, a fejlesztési célú együttműködések, összefogások erősítésében. Az iparterület érdemi megújulásának látványos szakaszba jutása csak közös összefogással, a fejlesztési források együttes megpályázásával érhető el. Egyéni kezdeményezések csak szűkebb területre lokalizálva mutatnak fel eredményeket (pl. Csepeli Erőmű és térségének megújulása), így a Csepeli Gyáriparosok Szövetségének komoly szerepe lesz a jövőben is a helyi vállalkozások összefogásában egy egységes érdek mentén, amit hatékonyabban kell véghezvinnie.

A környezetvédelmi szabályozások szigorítása és a korábban már vázolt infrastrukturális beruházások megvalósítása is elengedhetetlennek látszik a továbbfejlődés érdekében.

Célszerű lenne fejleszteni a terület ipartörténeti és műemléki értékeire épülő kulturális irányvonalat. Egy a volt Csepel Művek és a jelenlegi vállalkozások gazdasági tevékenységét bemutató központnak vagy múzeumnak a kialakítása a területen reálisan megvalósítható törekvés, ami nagy lökést adna ennek az irányvonalnak.

A terület gazdasági továbbfejlődésnek a legvalószínűbb scenáriója a Csepel Művek iparterületének tudatos, több lépcsőfokként megvalósuló logisztikai központtá való fejlesztése lenne.²⁶ A logisztikai központ létrejötte elősegítheti a foglalkoztatottság növelését, az iparterület és a kerület gazdaságának újradimenzionálását. A megvalósulás alapvetően igényli a tervezett közúthálózati beruházások végrehajtását és a vállalkozói környezet mainál kedvezőbb állapotát. Fontos lépés lenne a terület életében és a logisztikai központ kialakításában az Ipari Park címének elnyerése, ami jelentősebb állami támogatásokkal, és nem utolsósorban jelentős presztízzsel párosulna. A cím elnyeréséhez a mainál min-

²⁵ Nagy Ágnes szóbeli közlése alapján.

²⁶ Forrás: csepeli önkormányzat.

denképp rendezettebb viszonyok szükségesek, és a gyakran spontán zajló folyamatokat tervszerű beavatkozásoknak, koncepciózus fejlesztésnek kell felváltania.

Felhasznált irodalom

- Adamovics J. (2005): *Csepel Vas- és Fémművek 40 éve (1945–1985)*. Udvarhelyi és Udvarhelyi Bt. Budapest, 13–111. o.
- Baczoni G. (Szerk.) (1977): *Iratok a Csepel Vas- és Fémművek történetéhez (1892–1977)*. Csepel Vas- és Fémművek Oktatási és Társadalomtudományi Intézet. Budapest, 5–17. o.
- Barta Gy. (Szerk.) (2004): *A budapesti barnaövezet megújulási esélyei*. MTA Társadalomkutató Központ. Budapest, 347 o.
- Jusztusz G. (Szerk.) (2002): *Csepel története (896–2002) – történeti kézirat a csepeli önkormányzat számára*.
- Kukely Gy.–Barta Gy.–Beluszky P.–Györi R. (2006): Barnamezős területek rehabilitációja Budapesten. *Tér- és Társadalom* 20. 1. Budapest, 57–71. o.
- Nagy Á. (1999): A Csepeli Vasgyár jelen helyzete és jövője. *Műemlékvédelem* 43. 4. 173–182. o.
- Ferber, U.–Grimski, D. (CLARINET GROUP) (2002): *Brownfields and Redevelopment of Urban Areas*. Austrian Federal Environment Agency. 9. o.
- Voszka É. (1997): *A dinoszauruszok esélyei*. Pénzügykutató Rt. Budapest. 328–330. o.

Internetes hivatkozások

http://www.atel.eu/hu/hungary/about_us/atel_csepel_business.jsp
<http://www.csepelmetall.hu/cgi-bin/hun/fooldal.php>
http://www.excel-csepel.hu/hun/mag_aboutus.html
<http://www.1000ev.hu/index.php?a=3¶m=8578>
<http://www.1000ev.hu/index.php?a=3¶m=8611>
Urban Resource Efficiency: The Case of Budapest

URBAN RESOURCE EFFICIENCY: THE CASE OF BUDAPEST

In 2005, 3.2 billion people lived in cities, four times more than in 1950. With this the urban population almost reached the half of the total Earth's population. The urban population exceeded the magic one billion number in 1961. Only one quarter of century needed to grow with other one billion urban inhabitants, and later only 17 years for further one billion increase. This clearly shows the quick pace and irresistibility of the urbanisation process. In 2003 nearly half of the world population lived in cities and this number will reach four billion by 2018 and five billion by 2030. The urbanisation process is well advanced in the developed regions reaching 74 per cent of the population in cities. According to different outlooks this rate could exceed 80 per cent by 2030 (OECD 2008a). In developing countries the pace of urbanisation is much slower, although it can increase from 43 per cent in 2003 to 56 per cent by 2030.

In 1950, there were only two megacities which population exceeded 10 million. Half century later the number of megacities amounted 20 and in 2015 it will be 22 from which 17 in developing countries. Today the biggest urban population exists in Tokyo with 35 million inhabitants followed by Mexico City and New York (19–19 million) and Sao Paolo (18 million). In 2005 more than 9 per cent of the world population lived in megacities, this rate will further increase by 2015. The quick urban population explosion of megacities can be illustrated by the fact that the population of Delhi increased 11-fold, that of Sao Paolo 8-fold and Mexico City 7-fold.

This study is a first attempt to analyse the urban metabolism of Budapest, which is a Central-European city, and the capital of Hungary. The social, economic and environmental transformation in the last half-century can be presented through the use of resources (water, energy etc.) and related environmental impacts. This study cannot be considered as a comprehensive and quantitative overview of the metabolic processes of Budapest, because it would require further gathering of statistical data and information. At the same time the present phase of research makes possible to publish preliminary results and to explore certain trends. From the methodological point of view it was proven to be easier to examine the input side of urban metabolism, but as we have seen in the cases of other cities, one could face difficulties at the output side. Similar difficulties were found concerning the identification of built-in material stock of the cities (buildings, roads etc.). On the input side water and energy use, food consumption, while on the output side wastewater, air pollution and municipal solid waste were taken into consideration. At this time the analysis of material stock was limited to building stock and passenger car fleet.

The work of Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD) on resource efficiency

Natural resources are fundamental for the economy and prosperity. They provide raw materials, energy, food, water and land, as well as environmental and social services.

The use of materials from natural resources in human activities and the attendant production and consumption processes have many economic, social and environmental consequences that often extend beyond the borders of single countries or regions (OECD 2008b):

- From an economic perspective, the manner in which natural resources are used and managed affects short-term costs and long-term economic sustainability; the supply of strategically important materials; and the productivity of economic activities and industrial sectors.
- From a social point of view, the exploitation and use of natural resources and materials affects employment, human health, and a population's recreational access to particular resources, landscapes and ecosystems. Natural resources also are a basic element of the cultural heritage of many people, notably of indigenous cultures. Furthermore, social equity considerations play an important role in the way revenues and other financial flows associated with resource production and supply are managed, particularly in resource-rich countries.
- From an environmental perspective, the use of natural resources and materials needs to be considered in terms of the rate of extraction and depletion of renewable and non-renewable resource stocks; the extent of harvest and the reproductive capacity and natural productivity of renewable resources; and the associated environmental burden (e.g. pollution, waste, habitat disruption), and its effects on environmental quality (e.g. air, water, soil, biodiversity, landscape) and on related environmental services.

Making sure that natural resources and materials are managed well and used efficiently through their life cycle is key to economic growth, environmental quality and sustainable development. It helps reduce the negative environmental impacts associated with the production, consumption and end-of-life management of natural resources, a concern that has long been on the policy agenda of OECD countries. It also helps indirectly reduce demand pressures on natural resources in the context of the global economy. This is particularly important in a world where the prices of many natural resources are rising fast; and where there are often concerns about the long-term security of supply of natural resources. Supply security is a strategic concern for governments and businesses alike; efficient management of the environmental impacts associated with using these resources will increase their long-term availability (and quality) for everyone.

Over the past two decades, worldwide use of virtually every significant material has been rising. Growing economic and trade integration among countries has enlarged the size of markets, allowed greater specialisation and mobility in production, increased the role of multinational enterprises, and led to an overall increase in international flows in raw materials and manufactured goods. In consequence, the scale of many policy issues has widened from the local and national to the global. In recent years, prices for energy and other material resources have risen significantly amid growing demands from OECD and other countries, notably from fast-growing economies. Rising prices affect the manner in which natural resources are supplied to and used in the economy. They also influence decisions about technological development and innovation. Hence, natural resource consumption and the economic efficiency of materials use have become important issues, adding to longstanding concerns about natural resource management and the environmental effectiveness of materials use (OECD 2008b).

In the next 50 years, the world population will continue to grow. So will the world economy, thus placing increasing strains on a variety of material and energy resources and the global environment. This creates unprecedented economic and environmental challenges for policy- and decision-makers. The question arises as to how to sustain economic growth and welfare in the longer term whilst keeping negative environmental impacts in check and preserving natural resources.

Political importance of resource efficiency

Responding to these emerging issues, the Heads of State and Government of G8 countries paid specific attention to the resource basis of economies at their summits in 2003, 2004, 2006, 2007 and 2008.

In 2004, the Council of the OECD adopted a „Recommendation on Material Flows and Resource Productivity” asking OECD countries to improve information and knowledge on material flows and resource productivity and to develop common methodologies and measurement systems, with emphasis on areas in which comparable and practicable indicators can be defined (OECD 2004). In early 2008, the OECD Council adopted the second „Recommendation on Resource Productivity” which recommends to the member countries with regards to analysis of material flows and their environmental impacts and to the policies concerning the improvement of resource productivity (OECD 2008c, 2008d):

- improve scientific knowledge concerning the environmental impacts and costs of resource use;
- upgrade the extent and quality of data on material flows;
- further develop and promote the use of indicators for the assessment of the efficiency of material resource use including indicators to measure resource productivity and decoupling of resource use from economic growth;
- use of information about material flows and their environmental impacts for planning purposes and target settings.

In 2007, an International Panel on Sustainable Resource Management has been set up by the United Nations Environment Programme (UNEP) with the support of the European Commission to address resource efficiency issues from a lifecycle perspective, and to provide scientific assessment on the associated environmental impacts. Sustainable resource use is further supported by international efforts to promote good governance in the raw materials sector and to make the management of natural resource rents more transparent.

Material flow analysis (MFA) can be applied to a wide range of economic, administrative or natural entities, studying the flows of materials within the global economy or the economy of a region or country (macro level), within an economic and sectoral activity (meso level), within a city, river basin or ecosystem, a firm or a plant (micro level). Micro level MFA provides detailed information for specific decision processes at business (company, firm, plant) or local level (city, municipality, ecosystem, habitat, river basin) or concerning specific substances or individual products.

Urban metabolism

The phenomenon of social metabolism and its territorial presence including cities was analysed by Pomázi and Szabó in details in the cities of OECD and non-OECD countries (Pomázi–Szabó, 2006). The examination of urban metabolism requires inter- and multi-disciplinary approach, since cities as ecosystems represent a very complex and comprehensive system of social, economic and environmental processes.

The concept of urban metabolism could help in better understanding sustainable development of cities in such a way that it explores analogies with metabolic processes of living organisms. One can discover a lot of similarities between functioning and metabolism of biological organisms and cities. The cities transform incoming raw materials, fuels, food and water into built environment, human biomass and residuals (Decker et al. 2000). The analysis of urban metabolism practically means the quantitative exploration of inputs and outputs of energy, water, nutrients, raw materials and wastes.

The urban metabolism can be defined too as a complexity of technical, social and economic processes in cities which is manifested in growth, energy production and neutralisation of refuse. Until now a few studies were devoted to calculation of energy flows in cities, the researchers rather focused on nutrients, raw materials and hydrological cycle. It is worth to study urban metabolism from different perspectives. Firstly, the exploitation of resources and the generated waste can be well measured by features of metabolism; these can be also used as sustainability indicators. Secondly, the analysis of urban metabolism makes possible to measure resource efficiency and to explore cyclical flows of resources. In addition, this provides a good analytical framework for accounting of urban stocks and throughputs, for better understanding of critical processes as well (increasing or decreasing ground water resources, heat island, long term impacts of hazardous construction materials).

Several factors influence urban metabolism. Urban structure including population density and morphology and transport technology can influence energy and material flow. In the case of cities with large area and low population density per capita energy intensity of transport is much higher in comparison with a compact city. The climate also has a great impact on urban metabolism, since under the continental climate winter heating energy demand much bigger than in a Mediterranean city. The used technology, the share of vegetation, energy prices, the age and quality of building stock also influence the energy use of cities.

The city studies generally show that the metabolism is increasing. This is natural in absolute terms when the population of cities is also increasing. At the same time the per capita values are increasing, too.

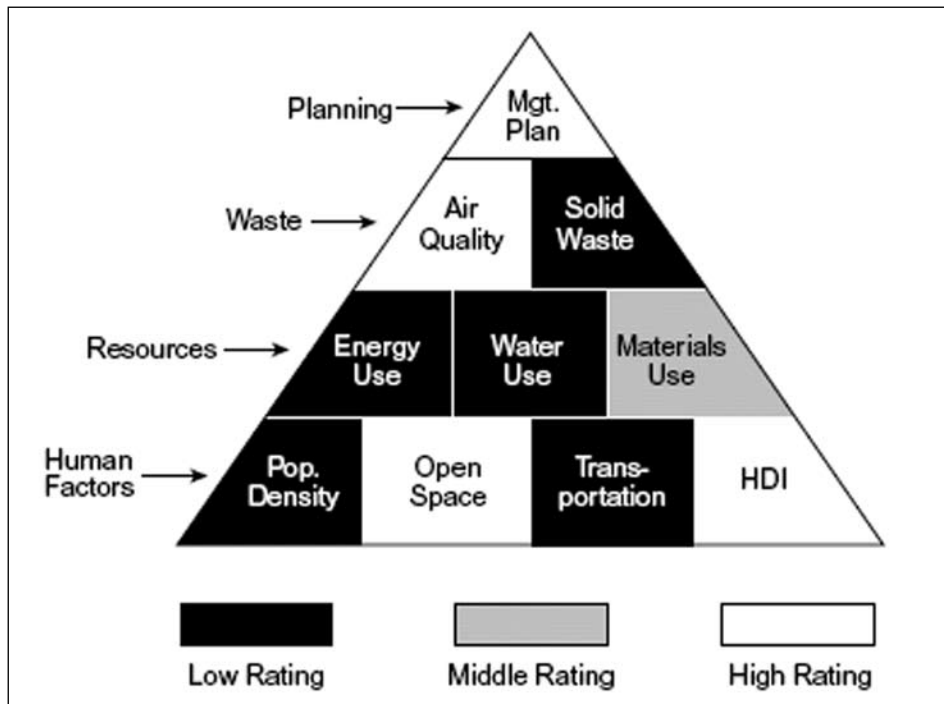
An American engineer, Abel Wolman is regarded as the father of urban metabolism, who described the phenomenon of urban metabolism on the example of a hypothetical, 1 million city (Wolman, 1965).

According to Wolman: „The metabolism of a city can be defined as all the materials and commodities needed to sustain the city’s inhabitants at home, at work and at play” (Wolman, 1965). One of Wolman’s later followers, Thomas Graedel defined the cities as living organisms: „Cities can be regarded as organisms, and analyzed as such, in an attempt to improve their current environmental performance and long-term sustainability.” (Graedel, Th. 1999)

Graedel (1999) has established a triangle consisting of ten components to assess urban metabolism, which he called „ecocity metrics” and used it for Vancouver (Figure 1.). He sets up a system of principles for creating a sustainable city (ecocity) as follows:

- City must be sustainable for a longer term.
- City must follow a system approach to assess environmental interactions.
- City planning must be flexible enough to be able to follow city growth and changes.
- Open spaces of ecocity must serve multiple functions.
- City must become part of regional and global economy.
- City must be attractive and workable.

In the last decades a relatively small number of studies were produced on the changes of urban metabolism. The majority of studies focused on cities with big territory and population. One of the first and comprehensive studies was prepared on Brussels by Belgian ecologists Duvigneaud and Denaeyer-De Smet (Duvigneaud–Denaeyer-De Smet, 1977); this study represents a classical one in the history of analysing urban metabolism.



Source: Graedel, Th. 1999

Figure 1.: *The Graedel triangle*

The first urban metabolism studies were carried out in 1970's and 1980's within the framework of UNESCO Man and Biosphere Programme. In 1978, Newcombe and his colleagues published a study on construction materials and input-output of manufactured

products in Hongkong (Newcombe et al. 1978). Revisiting this study Warren-Rhodes and Koenig pointed out that per capita food, water and material consumption in Hongkong between 1971 and 1997 increased by 20, 40 and 149 percent, respectively (Warren-Rhodes, 2001). The increasing trends of per capita resource input and waste production in Sydney were examined by Newman (Newman et al. 1996). Sahely and his research fellows studied the urban metabolism in Toronto, where for example the amount of household waste decreased between 1987 and 1999 (Sahel et al. 2003). Similar research was made for Tokyo (Hanya–Ambe, 1976), Vienna (Hendriks et al. 2000), Greater London (Chartered Institute of Wastes Management 2002), Cape Town (Gasson, 2002) and Tipperary Town, Ireland (Browne et al. 2005). Comprehensive studies contain integrated environmental assessment of 26 and 24 European cities in 2006 and 2007, respectively (Bono–Castrì–Tarzia, 2006; Berrini–Bono, 2007). The investigation of urban metabolism can be connected to the application of the ecological footprint methodology of cities. Analytical studies of urban ecological footprint were prepared for Vancouver (Wackernagel–Rees, 1995), Santiago de Chile (Wackernagel, 1998), Cardiff (Collins et al. 2006) and the cities of the Baltic region (Folke et al. 1997).

Box 1.: *Studies on metabolism of cities*

- Tokyo (Hanya, T.–Ambe, Y. 1976)
- Brussels (Duvigneaud, P.–Denaeyer-De Smet, S. 1977)
- Hong Kong (Newcomb, K. et al. 1979, Warren-Rhodes, K.–Koenig, A. 2001)
- Prague (Stanners, D.–Bourdeau, Ph. 1995)
- Vienna (Daxbeck, H. et al 1996, Obernosterer, R. et al. 1998, Hendriks, C. et al 2000)
- Sydney (Newman, P. W. G. 1996)
- Taipei (Huang, S. 1998)
- Cape Town (Gasson, B. 2002)
- Shenzhen (Yan, W. H. et al 2003, Yan, Z. H.–Zhifeng, Y 2007)
- Amsterdam (Gorree, M. et al. 2000)
- Ann Arbor (Melaina, M.–Keoleian, G. 2001)
- London (Chartered Institute of Wastes Management 2002)
- Hamburg (Hammer, M. et al. 2003)
- Toronto (Sahely, H. R. et al. 2003)
- Nantong (Yu, S. T.–Huang, X. J. 2005)

Main economic, social and environmental trends in Budapest

Population of Greater Budapest¹ increased from 1.6 million in early 1950s to 2.06 million in 1980. From 1980 onwards, the population has been dwindling due to, on one hand, decreasing birth rate and, on the other hand, migration to surrounding settlements (suburbanisation). In 2006, population reached 82.5 per cent of its level of 1980. While

¹ On 1 January 1950 the surrounding cities and other settlements were connected to Budapest and Greater Budapest came into existence with 22 districts (currently 23) in place of the old 10 later 14. By attaching 7 towns and 16 villages to the former Budapest, its area enlarged from 207 km² to 525 km² (154 per cent), the number of its inhabitants increased from 1.05 million to 1.6 million (52 per cent), and the number of the districts augmented from 14 to 22 (57 per cent), thus becoming the seventh metropolis of Europe in its time.

19.2 per cent of country's total population lived in the capital in 1980, only 16.8 per cent of the population of Hungary counted as residents of Budapest.

During this time period, stock of dwellings also changed significantly. According to official statistics, there were 536 thousand dwellings in 1960, their stock has continuously been increasing, although the pace of building panel block of flats begun in 1960s (1.6 per cent average increase per year) has been slowed down to 0.5 per cent per year after 1990. Concerning long time series, during the three decades between 1960 and 1990 materials were built into the stock of dwellings of Budapest at the pace that has never experienced before. This increase is characterised by the fact that city population per dwelling was 3.3 capita in 1960, while the same indicator show less than 2 capita in 2006. It is also specific that one in five dwellings built in the country during 1980s was in Budapest. Panel block of flats have been planned for 30–70 year span of life, so the very first panel block of flats are approaching their life span or requiring complete renovation or, partly, are waiting for demolition. In aware of this situation, it is expectable that demolition waste stream will be increasing significantly in the prospective decades.

Box 2.: Main economic, social and environmental indicators of Budapest, 2006

Social context:

Total population: 1.69 million

Population density: 3. 219 capita per km²

Economic context:

GDP: 45 per cent of country's total GDP

Passenger cars: 349,3 per 1000 capita

Environmental context:

Green areas: 9.9 m² per cap.

Annual municipal waste generation: 630 kg per capita

Annual CO₂ emissions: 5.7 t per capita

Source: Hungarian Central Statistical Office

The stock of passenger cars expanded from 39 thousand in 1965 to 596 thousands in 2005 showing a thirteen-fold increase. However, per 1000 capita stock of passenger cars still hardly exceeds half of the OECD average (350 vs. 520). In the course of this four decades in the stock of buses was roughly 3.5-fold enlargement, while the stock of lorries increased by almost 3-fold.

Stock of durable goods including refrigerators, washing machines, televisions etc. during the half century covered by the research has outstandingly enlarged and major transformations have occurred in its structure. Since the elements of the stock sooner or later will emerge on the output side of material flows as waste streams and can cause serious environmental consequences, therefore their investigation is indispensable for mapping overall picture of material flows. However, in order to understand the process deeper a detailed analysis of household statistics is required. According to data of 2005, per capita municipal solid waste generation was about 630 kg, in comparing with national average of 460 kg, and the OECD average of 560 kg.

Data of 2005 show that hardly half of the population of Budapest is connected to waste water treatment plants. In the same time, this share at national level approached 35 per

cent, and the OECD average was about 70 per cent. Significant increase is expectable in the share of population connected to waste water treatment plant if a new waste water treatment plant being under construction with high purification capacity is installed.

As far as the emissions of air pollutants are concerned, both Budapest and country data are below—sometimes well below—the OECD average in the case of sulphur dioxide, nitrogen oxides and carbon dioxide. The gap is very significant for sulphur dioxide, if national average is next to the OECD average but per capita emissions of Budapest is one fifth and one sixth of their values, respectively. In the case of nitrogen oxides and carbon dioxide due to transport volume and concentration the emissions in the capital exceed the national levels, however, they are only about half of the OECD average (Figure 2).

Evolution of urban metabolism in historical perspective, 1955–2005

In the longitudinal investigation of urban metabolism of Budapest it was possible to use the following components in the input side:

- Total water consumption
- Total (natural) gas consumption
- Total electricity consumption
- Total quantity of heat
- Food consumption

In the output side of urban metabolism, for the following components were available in longer time series:

- Total waste water
- Total municipal solid waste collected

Emissions of air pollutants (CO_2 , SO_2 , NO_x , CO and particulate matter)

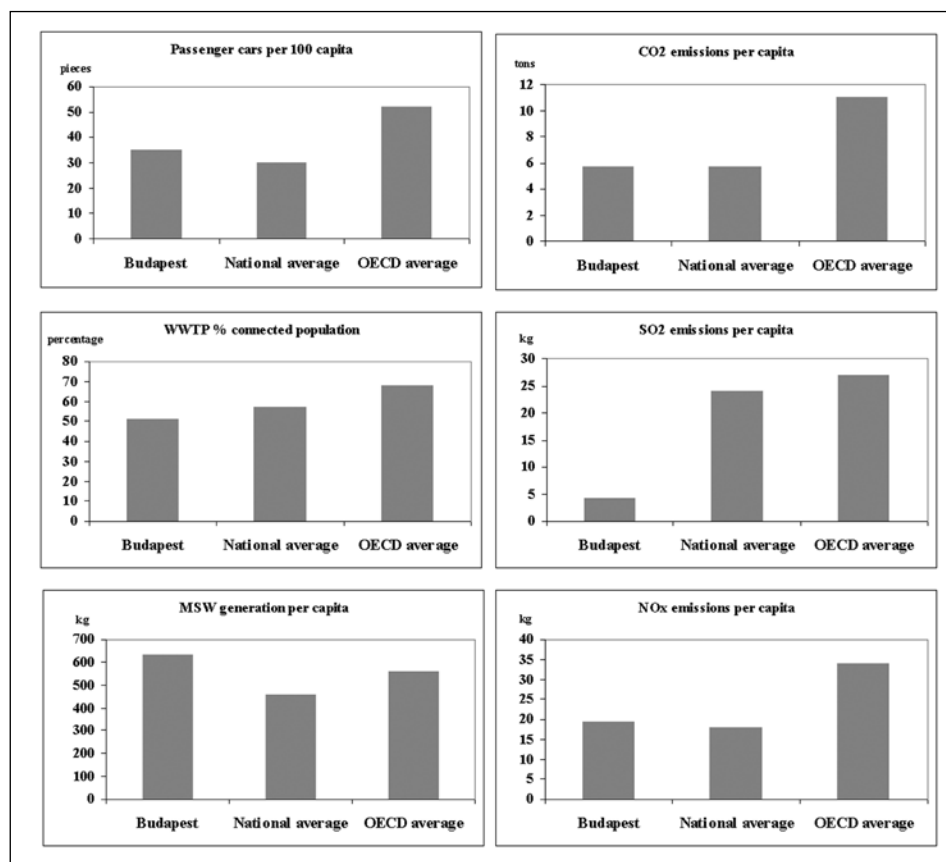
Because of units of the abovementioned elements are differing from each other (m^3 , MWh, t) a transformation is inevitable for being able to aggregate constituents of material flows both on input and output sides into one major flow of materials and energy. The common unit is metric ton widely used mass unit in material flow analysis.

In the case of water consumption 1 m^3 water account for 1 ton water, while in gas consumption 1000 m^3 gas equals to 0,74 ton gas. As for electricity the situation is a little bit more complex, because until mid-1980s electricity generation was mainly based on hard coal, later on energy production was switched over—in relatively short time period—to use natural gas. According to this fact, the following transformation figures were used: between 1955 and 1985: 1 MWh $\sim$ 0,086-0,7 $\sim$ 0,0602 ton oil equivalent (toe), after 1985: 1 MWh $\sim$ 0,086 toe. Similarly, in the case of heat consumption: between 1970 and 1985: 1 TJ $\sim$ 23.887-0,7 $\sim$ 16.721 toe, after 1985: 1 TJ $\sim$ 23.887 toe.

On researching total resources consumption of Budapest (without construction materials) between 1965 and 2005, the following main scientific findings can be highlighted:

- In 1965, per capita total resources consumption together with water consumption was 114.5 tons, without water consumption was 0.88 ton; water quantity used was about 130-fold in comparing with other resources; in 2005, this indicator pair was 88 and 1.8 ton per capita, respectively, which means about 50-fold water consumption than that of other resources' use.

- In 1965, total water consumption was 210 million tons, while in 1986 this figure reached 327 million tons (the maximum value of the time period studied, and was also absolute record in the history of Budapest); in 2005, water consumption was 160 million tons accounted for 25 per cent of the level of 1960, however, comparing to record it shrunk more than 50 per cent.



Source: Own calculation based on Hungarian Central Statistical Office and OECD statistics.

Figure 2.: *Comparison of selected environment-related indicators, 2005*

On the basis of the study on total resource use in Budapest overarching half century, three main periods could be distinguished.

Concerning input side of resource efficiency, the first period lasted from 1955 to 1980, which can be considered as extensive socialist development phase of the metropolis. In this era both energy and water consumption, as well as food consumption increased by significant pace. The next period, a shorter one, between 1980 and 1990 can be regarded as pre-transition period characterised by temporary stagnation of resources' use. The third

period begun in 1990 is featured by robust improvement in resource efficiency. This development in resource productivity can be explained by notable decrease of population, transformation of the consumption patterns of the city, and more consequent use of „user pays” principle. The latter one shows convincingly, for example, that water fee has increased by 2.5-fold during last decade, and as a consequence the households’ consumption habits have altered rapidly (water consumption has decreased by about one forth) (Figure 3).

Considering output side of resource efficiency a five-year shift can be recognised in comparing with input side. The output side can be divided into the following periods: the first one (extensive period) lasted between 1955 and 1975, the second one, the era of stagnation or pre-transition period was between 1975 and 1985, while the third period (transition period) that is currently lasts yet although not so „spectacularly” as in the case of input side (Figure 4).

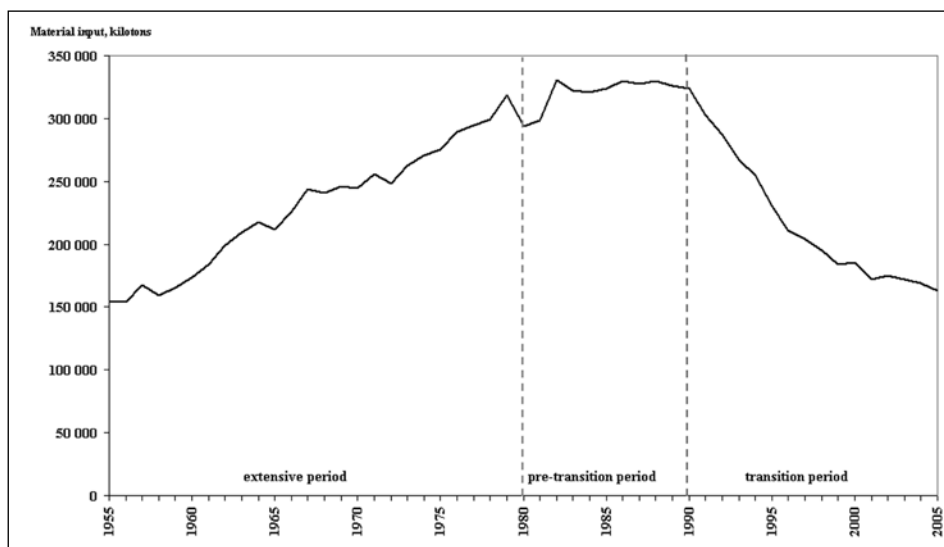
Annual quantity of collected municipal solid waste increased by 5-fold (from 120 to 630 kg per capita) between 1955 and 2005. This trend unambiguously shows specific features of „throwing away” consumption society in Budapest. The change in composition of waste between 1990 and 2005 illustrates the previously mentioned change in consumption patterns. The share of plastics in waste in the beginning of 1990s was about 5 per cent, however, from 1997 onward, it has significantly been increasing, and its share approached 17 per cent in 2005 (Table 1).

One of the major measuring tools of urban metabolism is the monitoring of waste flows, and the diversion of waste streams from final disposal and incineration, i. e. prevention and reduction of waste generation, as well as reuse and recycle of waste. „3R” policies (reduce, reuse, and recycle) initiated by Japan and confirmed on several G8 summits can be used at city level as well and should be regarded as important part of sustainable city planning (Namiki, M. 2008).

Selected resource-related targets from Budapest Environmental Programme for the period of 2008–2013

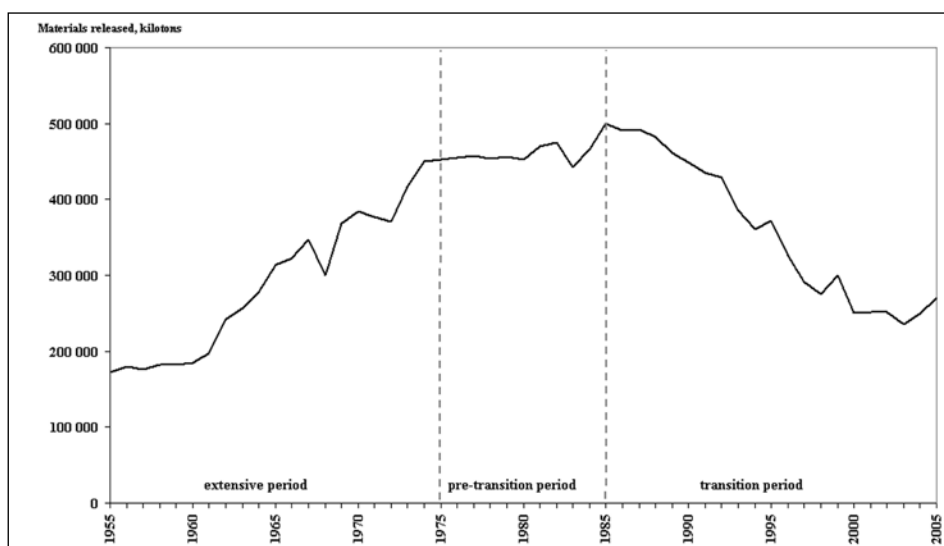
In 2007, Budapest City Council adopted Budapest Environmental Programme for 2008–2013, in which a few measurements indicating more efficient use of naturaresources have appeared. In the field of energy management, it is targeted that total energy consumption of Budapest should be reduced by 10 per cent by 2013. To this end, insulation of buildings as well as individual heat metering of block of flats and regulation of heating systems should be continued. Ten per cent reduction should also be reached in energy consumption of city-owned public institutions. The share of using renewable energy sources shall achieve 5 per cent in total energy consumption.

Green areas play very important role in a metropolis’ life since, as an example, they can reduce significantly the risk of emerging city heat island. According to the Budapest Environmental Programme, green area coverage should be maintained at its level of 2005, and the per capita figure shall exceed the year 2005 level (6.2 m²).



Source: Own calculation.

Figure 3.: *Evolution of urban metabolism in historical perspectives I., 1955–2005*
(Resource efficiency in input side)



Source: Own calculation.

Figure 3.: *Evolution of urban metabolism in historical perspectives I., 1955–2005*
(Resource efficiency in input side)

The indicative target for reducing per capita solid municipal waste generation is 540 and 500 kg by 2013 and 2020, respectively (it was 580 kg in 2006). The share of selective waste collection should be improved by another 5 per cent, while the share of biologically degradable organic waste should be increased from 4 per cent to 25 per cent, and in the case of packaging waste from 50 per cent to 60 per cent, by 2013.

Table 1.
Composition of municipal solid waste in Budapest, 1990–2005 (%)

Year	Paper	Plastics	Plastics with paper	Textile	Degradable organic matter	Glass	Metal	Hazardous waste	Other inorganic and fine fraction (<16 mm)	Hospital waste
1990	19.6	4.6		6.8	32.3	5.3	6.0	..	25.4	
1991	17.9	4.6		3.1	38.3	3.4	4.3	..	28.4	
1992	18.5	4.4		4.3	38.9	4.8	4.4	..	24.7	
1993	17.1	5.6		6.5	34.6	5.0	4.8	..	26.4	
1994	18.2	5.7		5.3	33.4	4.7	4.0	..	28.7	
1995	17.0	3.5		4.3	35.1	3.1	4.2	..	32.8	..
1996	19.0	4.5		3.4	32.4	3.0	3.8	1.1	32.8	
1997	19.2	3.5	8.0	5.8	28.4	2.8	2.2	0.8	29.3	
1998	18.3	9.3		6.4	31.4	4.7	3.9	1.0	22.0	3.0
1999	20.2	12.3		5.1	30.7	4.3	3.1	0.6	20.7	3.0
2000	13.7	9.8		3.5	40.7	2.5	1.8	0.2	26.5	1.3
2001	16.0	13.0		2.5	40.4	2.2	1.6	0.3	22.0	2.0
2002	16.3	15.9		3.0	30.7	2.4	1.8	0.4	27.2	2.3
2003	15.6	14.9		3.0	29.7	2.5	1.9	0.5	29.4	2.5
2004	15.2	15.4		2.9	30.6	2.3	1.9	0.6	28.9	2.2
2005	14.6	16.7		3.0	29.4	2.2	1.8	0.5	29.4	2.4

Source: Environmental Statistical Yearbook of Hungary 2005 (2006)

The Budapest Environmental Programme, unfortunately, does not set up indicative targets for waste water treatment, although it is one of the „hottest” environmental problems in the capital of Hungary. In Budapest, untreated waste water represents a quite high proportion (only 51 per cent of waste water is treated biologically), yet almost half of waste water is canalised directly into the Danube as a major sink.

Conclusions and recommendations

Based upon the analysis of the urban efficiency in Budapest the following conclusions and recommendations are drawn:

- The OECD recommendations² related to resource productivity and material flows are very useful instruments to measure resource productivity at micro level including cities.

² OECD Council Recommendation on Material Flows and Resource Productivity C(2004)79, OECD Council Recommendation on Resource Productivity C(2008)40

- Data gaps in time series and methodological changes strongly limit overall calculations of aggregated material flow indicators and without careful consideration this can easily lead to misinterpretation.
- Data availability both in quality and quantity on output side should be improved in comparison with input side data.
- Disaggregated information could provide much more relevant messages for policy-makers than highly aggregated indices at micro level.
- Better exploration of dissipative resource flows (e.g. loss of water, heat and hazardous substances) can underpin resource efficiency measures.
- Policy relevance of material flows related information should always be taken into consideration.
- Analysis of urban metabolism/efficiency can contribute to sustainable city planning and help to prepare cost effective policies and measures.

References

- Berrini, M.–Bono, L. (2007): The Urban Ecosystem Europe Report 2007. Ambiente Italia Research Institute. Milano.
- Bono, L.–Cagri, R.–Tarzia, V. (2006): The Urban Ecosystem Europe Report 2006. Ambiente Italia Research Institute. Milano.
- Browne, D.–O'Regan, B.–Moles, R. (2005): A comparative analysis of the application of sustainability metric tools using Tipperary Town, Ireland, as a case study. *Management of Environmental Quality*. Vol. 16. No 1. p. 37–56.
- Chartered Institute of Wastes Management (2002): City Limits: A resource flow and ecological footprint analysis of Greater London. Best Foot Forward Ltd. London.
- Collins, A.–Flynn, A.–Weidmann, T.–Barrett, J. (2006): The environmental impacts of consumption at a subnational level: The ecological footprint of Cardiff. *Journal of Industrial Ecology*. Vol. 10. No. 3. p. 9–24.
- Daxbeck, H. et al. (1996) Der anthropogene Stoffhaushalt der Stadt Wien–N, C und Pb (Projekt Pilot). Institut für Wassergüte und Abfallwirtschaft, Technische Universität Wien. Wien.
- Decker, H.–Elliott, S.–Smith, F. A.–Blake, D. R.–Sherwood Rowland, F. (2000): Energy and material flow through the urban ecosystem. *Annual Review of Energy and the Environment*. Vol. 25. p. 685–740.
- Duvigneaud, P.–Denaeyer-De Smet, S. (1977): L'écosystème urbain bruxellois. (The Brussels urban ecosystem.) In: *Productivité en Belgique* (ed.: Duvigneaud, P., Kestemont, P.) Travaux de la Section Belge du Programme Biologique International. Brussels.
- Folke, C.–Jansson, A.–Larsson, J.–Costanza, R. (1997): Ecosystem appropriation by cities. *Ambio*. Vol. 26. p. 167–172.
- Gasson, B. (2002): The ecological footprint of Cape Town: Unsustainable resource use and planning implications. Paper presented at SAPI International Conference: Planning Africa, 17–20 September, Durban, South Africa. Saunders.
- Gorree, M.–Kleijn, R.–van Voet, E. (2000): *Materiaalstromen door Amsterdam*. Centrum Milieukunde Leiden. Milieudiens Amsterdam.

- Graedel, Th. [1999]: *Industrial Ecology and the Ecocity. The Bridge*. Vol. 29. No 4. pp. 10–14.
- Hammer, M.–Giljum, S.–Hinterberger, F. (2003): *Material flow analysis of the City of Hamburg*. Paper presented at the workshop. Quo vadis MFA? Material Flow Analysis – Where Do We Go? Issues, Trends and Perspectives of Research for Sustainable Resource Use, 9–10 October, Wuppertal.
- Hanya, T.–Ambe, Y. (1976): *A study on the metabolism of cities*. In: *Science for a better environment*. Science Council of Japan. Tokyo.
- Hendriks, C.–Obernosterer, R.–Müller, D.–Kytzia, S.–Baccini, P.–Brunner P. (2000): *Material flow analysis: A tool to support environmental policy decision-making. Two case studies on the city of Vienna and the Swiss lowlands*. *Local Environment*. Vol. 5. p. 311–328.
- Huang, S. (1998): *Urban ecosystems, energetic hierarchies, and ecological economics of Taipei metropolis*. *Journal of Environmental Management*. Vol. 52. p. 39–51.
- Melaina, M.–Keoleian, G. (2001): *A Framework for Urban Energy Metabolism Studies: An Ann Arbor, Michigan Case Study*. Paper presented at the „The Science & Culture of Industrial Ecology Conference of the International Society for Industrial Ecology”. 12–14 November. Netherlands.
- Namiki, M. (2008): *Promotion of Sound Material Material-Cycle Society in Japan and 3R Initiative*. Paper presented at the OECD-UNEP Conference on Resource Efficiency, Paris, 23–25 April 2008.
- Newcombe, K.–Kalina, J. D.–Aston, A. R. (1978): *The metabolism of a city: the case of Hong Kong*. *Ambio*. Vol. 7. p. 3–15.
- Newman, P. W. G. et al., (1996): *Human settlements*. In: Newman, P.W.G. (ed.) *Australian State of the Environment Report 1996*, p. 1–57. Department of Environment, Sport and Territories, State of the Environment Advisory Council. Canberra.
- Obernosterer, R. et al. (1998): *Materials accounting as a tool for decision-making in environmental policy. Urban metabolism of Vienna*. Technical University of Vienna. Vienna.
- OECD (2004): *Council Recommendation on Material Flows and Resource Productivity*. C(2004)79.
- OECD (2008a): *OECD Environmental Outlook 2030*. OECD. Paris.
- OECD (2008b): *Measuring Material Flows and Resource Productivity, Synthesis Report*. OECD. Paris.
- OECD (2008c): *Chair’s Summary. Meeting of the Environment Policy Committee at Ministerial Level „Environment and Global Competitiveness”*, OECD, Paris, 28–29 April 2008.
- OECD (2008d): *Council Recommendation on Resource Productivity*. C(2008)40.
- Pomázi, I.–Szabó, E. (2006): *A társadalmi metabolizmus (Social Metabolism)*. L’Harmattan Kiadó. Budapest.
- Sahely, H. R.–Dudding, S.–Kennedy, C. A. (2003) *Estimating the urban metabolism of Canadian cities: Greater Toronto Area case study*. *Canadian Journal for Civil Engineering*. Vol. 30. p. 468–483.
- Stanners, D.–Bourdeau, Ph. (1995): *Metabolism of City Prague, Czech Republic*. In: *Europe’s Environment: The Dobříš Assessment*, p. 278–280. European Environment Agency. Copenhagen.

- Wackernagel, M. (1998): The ecological footprint of Santiago de Chile. *Local Environment*. Vol. 3. No. 1. p. 7–25.
- Wackernagel, M. – Rees, W. E. (1995): *Our ecological footprint: Reducing human impact on Earth*. Philadelphia. New Society.
- Warren-Rhodes, K.–Koenig, A. (2001): Escalating trends in the urban metabolism of Hong Kong 1971–1997. *Ambio*. Vol. 30. No. 7. p. 429–438.
- Wolman, A. (1965): The metabolism of cities. *Scientific American*. Vol. 213. No. 3. p. 179–190.
- Yan, W. H.–Liu, Y. M.–Huang, X. et al. (2003): The change of urban metabolism and the effect of waste being created of Shenzhen. *Cities Problem*. p. 40–44.
- Yan, Zh.–Zhifeng, Y. (2007): Eco-efficiency of urban material metabolism: a case study in Shenzhen, China. *Acta Ecologica Sinica*. Vol. 27. p. 3124–3131.
- Yu, S. T.–Huang, X. J. (2005): Studies on material metabolism in the regional system – a case study of Nantong City, Jiangsu Province. *Journal of Natural Resources*. Vol. 20. No. 2. p. 212–221.

Statistical sources

- Budapest Statistical Yearbooks. Hungarian Central Statistical Office, different years.
- Environmental Statistical Yearbook of Hungary. Hungarian Central Statistical Office, different years.
- Public Utilities. Hungarian Central Statistical Office, different years.
- Statistical Yearbooks of Hungary. Hungarian Central Statistical Office, different years.

ADALÉKOK A TERÜLET- ÉS TELEPÜLÉSFEJESZTÉSI TÖREKVÉSEK VIZSGÁLATÁHOZ

GORDOS TAMÁS

A TERÜLETFEJLESZTÉS ÉS ESZKÖZEI A KÖZÉP-MAGYARORSZÁGI RÉGIÓBAN¹

A területfejlesztés Magyarországon is egyre jelentősebb szerepet kap a fejlesztéspolitikán belül. Országos szinten elkészültek az első jelentősebb elemzések a fejlesztéspolitikai és a területfejlesztési források felhasználásáról, azonban regionális szinten nem készült hasonló tanulmány. A decentralizáció folyamatának előmozdításához, a területfejlesztés eszközrendszerének fejlesztéséhez meg kell ismerni a regionális szinten felhasznált források hasznosulásának eddigi tapasztalatait. A Közép-magyarországi régió területfejlesztési eszközrendszerhez kapcsolódó eredményeinek, sikereinek, kudarcainak megismerése jó esettanulmányként szolgálhat, hiszen a régió részesült az összes hazai „decentralizált” területfejlesztési költségvetési és uniós (Phare, Strukturális Alapok) forrásból, ill. az intézmény- és eszközrendszerrel illető összes jellemző jól tanulmányozható rajta.

Jelen tanulmány célja a területfejlesztési eszközök közép-magyarországi alkalmazásának értékelése, az eszköztár fejlesztési lehetőségeinek feltárása. A vizsgálat során két hipotézist fogalmaztunk meg: (1) A jelenleg rendelkezésre álló (terület)fejlesztési eszközök nem alkalmasak érdemi fejlesztési hatás elérésére, ehhez nagyságrenddel nagyobb összegű források decentralizálása szükséges; (2) Az általános vélekedéssel szemben, a regionális források nem hasznosulnak kevésbé hatékonyan és kevésbé átláthatóan, mint a központilag kezelt és felhasznált pénzeszközök.

Az alkalmazott megközelítés

A területfejlesztésre nincs teljesen egységes definíció. A szakirodalomban a különböző szerzők – eltérő szakmai bázisról indulva – eltérő módon definiálják a területfejlesztést, azonban a fogalom-meghatározásaikban található közös elemeket kiemelve az alábbi definíció adható meg: A területfejlesztés olyan tervszerű társadalmi tevékenység, amelyet a közösség elsősorban a közigazgatási szervek és a területfejlesztési intézményrendszer révén – alapvetően a piac által nem megoldott – területi gazdasági-társadalmi problémák orvoslása, és a pozitív folyamatok felerősítése érdekében hajt végre.

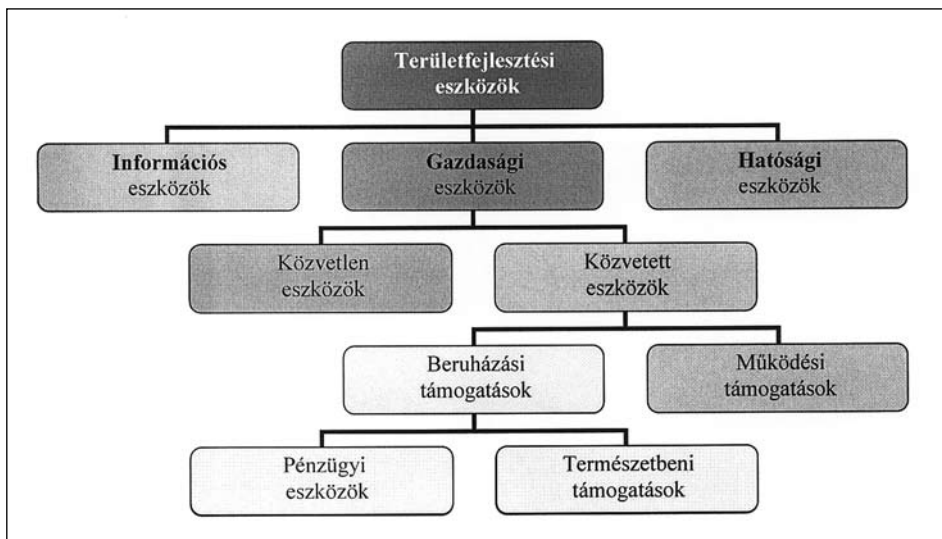
A területfejlesztési politika mint szakpolitika (policy) céljainak érvényesítéséhez szükség van döntésekre és eszközökre, ill. a döntéseket végrehajtó és az eszközöket alkalmazó intézményrendszerre. A szerzők egy része – a szervezetek mellett – a jogszabályokat is intézményeknek tekinti (Illés et al., 2003),² mások a jogszabályokat az eszközök közé sorolják (Tatai, 1995; Süli-Zakar, 2003; Pap, 2005). Jelen vizsgálatok során – a könnyebb

¹ A tanulmány Gordos Tamás azonos című, az ELTE TTK Földtudományi Doktori Iskolájában 2008-ban megvédett doktori disszertációjából készült (témavezető: Nemes Nagy József).

² A Magyar Nagylexikon (1999) definíciója is ezt támasztja alá: „a társadalomban érvényesülő, az egyének

áttekinthetőség érdekében – az intézményrendszer első, szűkebb értelmezését használom, azaz a jogszabályokat az eszközök között tárgyalom.

A területfejlesztés eszközrendszerét többen többféle megközelítésben elemezték. A leg-részletesebbnek és legjobban rendszerezettnek Tatai Zoltán (1995) osztályozását tartom ezért a továbbiakban ez alapján fogom a területfejlesztés eszközeit csoportosítani és tárgyalni. A beavatkozás jellege szempontjából Tatai három csoportot különböztet meg: 1. információs eszközök, 2. gazdasági eszközök, 3. hatósági eszközök (1. ábra).



Szerkesztette: Gordos Tamás Tatai Zoltán alapján

1. ábra: A területfejlesztés eszközeinek osztályozása

Az **információs eszközök** közé sorolja azokat az eszközöket, amelyek a fejlesztési szereplők tájékozottságát növelik, ilyenek például a területfejlesztési tervek (stratégiák, programok), az adatbázisok, internetes portálok. A területi és településmarketing eszköztárát részben ide sorolnám, hiszen annak az „image” teremtéshez és ennek kommunikációjához kapcsolódó elemei, az információs eszközökhöz kapcsolódnak.

A **hatósági eszközök** azok a jogszabályok (nemzetközi, országos, helyi), amelyek kötelező jelleggel szabályozzák a gazdaság működését, a műszaki tervezést vagy a helyi építési jogosultságot. A nemzetközi és nemzeti jogi szabályozás mellett ide tartoznak a helyi építési előírások, övezeti besorolások, vagy például a vállalkozási övezetek kijelölése. Hangsúlyosan jelenhetnek meg a korlátozó eszközök is: gazdasági vagy környezeti célú fejlesztési tilalmak.

A legnagyobb csoportot a **gazdasági, anyagi eszközök** adják, amelyek természetesen

cselekedeteit irányító, ill. behatároló szabályok, írott vagy íratlan törvények (ill. ezek valamilyen összefüggő) rendszere a betartásukat biztosító mechanizmusokkal (szervezetek, társadalmi értékek, szankciók) együtt” (904. o.).

szoros összefüggésben vannak az előző két eszközcsoporthal, hiszen az információs eszközökhöz tartozó tervek által meghatározott gazdasági eszközök részletes szabályozását a hatóságai eszközökhöz tartozó jogszabályok határozzák meg. Tatai Zoltán a gazdasági eszközöket a közvetlen és a közvetett eszközök csoportjára bontja. A közvetlen eszközökkel a közösség (állam, önkormányzat) akkor él, ha a fejlesztés szükségessége egyértelmű, társadalmi támogatottsága biztosított, és a beruházás tartalma jól definiálható. A közvetlen eszközök közé sorolja – a többnyire jelkép értékkel is bíró – egyedi nagyberuházásokat (például egy új kormányzati negyed létrehozása, vagy a nemzeti színház megépítése), a fizikai infrastruktúra beruházásait (közlekedés, hírközlés, oktatás), ill. az egyéb közvetlen állami (terület)fejlesztő beavatkozásokat (például katonai vagy sport célú beruházások). A közvetett gazdasági eszközöket akkor alkalmazza a közösség (nemzetközi közösség, állam, önkormányzat), ha a konkrét fejlesztés tartalma és annak végrehajtója (kedvezményezett) nem ismert vagy nagyszámú, és a támogatás biztosítója a lehetséges kedvezményezetteket versenyeztetni kívánja, viszont a támogatandó térségek köre, ill. a támogatás módja meghatározható. A közvetett gazdasági támogatások körét Tatai Zoltán további két csoportja osztja. A beruházási és működési támogatások csoportjára.

A beruházási támogatások alkalmazásának célja – többnyire a kedvezőtlen adottságú térségekben – végrehajtott beruházások ösztönzése, az erőforrások helyben tartása érdekében. A támogatás biztosítója abból indul ki, hogy az itt élő lakosság, gazdálkodó szervezetek, civil és állami szervezetek, ill. települési önkormányzatok – fejlesztési célú – anyagi forrásai korlátozottak ezért azok kiegészítése szükséges. A beruházási támogatások további két alcsoportra oszthatók: pénzügyi és természetbeni támogatásokra.

A pénzügyi támogatás a területfejlesztési eszközök közül az egyik legnépszerűbb. Ide tartoznak a visszatérítendő és vissza nem térítendő pénzügyi támogatások, a közterhek mérséklése vagy elengedése (adókedvezmények, az iparüzési vagy a társasági adó elengedése, értékcsökkenésnél adott adókedvezmény, vagy az illetékek elengedése), a különböző kedvezményes hitelek (alacsony kamat, hitelgarancia biztosítása), kockázati tőke kihelyezések, ill. a foglalkoztatáshoz fűződő kedvezmények.

A természetbeni támogatások esetében a támogatás biztosítója bizonyos javakat, szolgáltatásokat térítésmentesen vagy kedvezményesen enged át a kedvezményezett(ek)nek. Ide tartozik a telek, ingatlan (volt állami katonai, közigazgatási létesítmények) térítésmentes átadása, vagy új szolgáltatás biztosítása (ipari park, inkubátorház létesítése). A támogató (állam vagy települési önkormányzat) bizonyos szolgáltatásokat – vonalas infrastruktúra elemei – természetbeni juttatásként átadhatja a támogatottnak. Kevésbé látványos, de gyakran annál fontosabb eszköz az információátadás, koordinálás, érdek-egyeztetés.

A beruházási támogatásokhoz hasonló nagy csoport a működési támogatások biztosítása. A működési támogatásokat szintén a kedvezőtlen adottságú vagy válsággal küzdő térségekben alkalmazzák a meglévő munkahelyek, vállalatok (végső soron a lakosság) megtartása érdekében. Jellemző eszköze a garantált felvásárlás, amellyel az Európai Unió például a mezőgazdasági termékek esetében él. A beruházási támogatások jelentős része itt is szóba jöhet (adókedvezmény, kedvezményes hitelek, foglalkoztatási támogatás stb.). Az Európai Unió meglehetősen korlátozottan él a működési támogatások eszközével, elsősorban azok versenytorzító hatása miatt.

Területfejlesztési törekvések Magyarországon a 2. világháborút követő időszakban

A területfejlesztés közép-magyarországi elemzése előtt a területfejlesztési politika országos fejlődését érdemes röviden áttekinteni. A 2. világháború előtti időszakban tudatos területfejlesztési politikáról nem beszélhetünk, erre ezért itt bővebben nem térünk ki.

A 2. világháború után a nehézipar erőltetett fejlesztését az ország gyors újjáépítésének igénye mellett, külső tényezők motiválták (Bartke, 2003). Nem szabad azonban arról sem elfeledkezni, hogy a „szocialista iparosítás” részben a korábbi tendenciákat vitte tovább. Területileg mindez továbbra is az iparosodott térségekre („középhegységi tengely”) koncentrált a fejlesztéseket. Az 1950-es évek második felére az extenzív fejlesztés forrásai kimerültek, így a figyelem újra a már fejlett(ebb) és gazdaságilag hatékonyan fejleszthető térségekre irányult. A főváros aránytalan növekedése miatt, a politikai és gazdasági vezetés korlátozta az ipar extenzív (új munkaerő bevonásával járó) fejlesztését, miközben a vidéki iparfejlesztést elsősorban az iparilag kevésbé fejlett – főként alföldi – területekre kívánta irányítani (Bartke, 1997). Öt nagyvárosra (Debrecen, Győr, Miskolc, Pécs, Szeged) és további 22 városra kívánták az iparfejlesztést koncentrálni. Az erre vonatkozó határozatokat lehet a területfejlesztési politika előfutárának tekinteni (Bartke, 2003).

Az 1960-as években a gépipari és a vegyipari üzemek telepítése vált a területfejlesztési beavatkozások fő hordozójává. Az ipar széttelepülését két tényező motiválta: (1) a munkaerő-források kimerülése az iparosodott övezetekben, ill. 1968 után (2) az átlagbér-szabályozás bevezetése, amely a vállalatokat a képzetlen munkaerő tömeges foglalkoztatásában tette érdekeltté (Bartke, 2003). A fejlesztéspolitika területi dimenziója elsősorban az észak-dél fejlettségi különbség csökkentésében ragadható meg

A források szűkössége miatt az Országos Településhálózat-fejlesztési Koncepció (OTK) egyik legfontosabb alapelve a koncentráció volt. A koncepció az egyes település-kategóriák számára meghatározta a fejlesztésük kereteit, ill. hogy az adott kategóriájú településen milyen típusú fejlesztések valósíthatók meg. A főváros-központúság oldása érdekében a korábbiakban is kiemelten támogatott, öt regionális központ fejlesztését határozta meg: Debrecen, Győr, Miskolc, Pécs, Szeged. A fejlesztések szempontjából azok a városok jutottak kiemelt szerephez, amelyekben a gazdaság, valamint a kommunális- és lakásfejlesztés koncentrált. A koncepció vesztesei a „központi szerepkör nélküli” (kis)községek voltak, amelyekben az állam központilag nem támogatta új fejlesztések megvalósítását (Rechnitzer, 1998). Területi dimenzióként továbbra is az észak-dél fejlettségi különbség redukálása ragadható meg (Nemes-Nagy, 2003).

Az 1980-as évek második felének gazdasági recessziója világossá tette a válság-térségek létezését. A visszafejlődési tendenciák fékezésére kormányzati programot dolgoztak ki (Nemes-Nagy, 1998), azonban a hozzárendelt források erre alkalmatlannak bizonyultak. A kormányprogram válság-térségeként definiálta a Nógrádi- és a Borsodi-medencét, valamint a „hagyományosan” elmaradott alföldi térségeket.

A rendszerváltozást követően az 1980-as évek krízise nyílt gazdasági válságba fordult, amelynek negatív jelenségei országosan egyre egyenletesebben terültek szét, miközben kirajzolódtak azok a térségek, amelyek válsága mélyebbnek bizonyult. Megyei és regionális szinten markáns nyugat-keleti fejlettségi lejtő rajzolódik ki (Nemes-Nagy, 2003).

A vállalkozási, a jövedelmi és foglalkoztatási mutatókat kistérségi szinten vizsgálva, a fejlődő, az átmeneti és a leszakadó kistérségek mozaikszerű képe rajzolódik ki. A dinamikus térségek közül a budapesti agglomeráció emelkedik ki, ill. megragadható egy Győr–Budapest, és egy (Balaton)–Székesfehérvár–Budapest tengely. A képet árnyalja, hogy a dinamikus régiókon belül is találhatók átmeneti zónák és leszakadó kistérségek, míg a fejletlen régiók megyeszékhelyei dinamikusan fejlődnek.

A hazai fejlesztéspolitika felismerte ezeket a problémákat, és a legsúlyosabb helyzetű válságövezetekre koncentrált. Kiemelten támogatta a társadalmi-gazdasági szempontból elmaradott és a magas munkanélküliséggel sújtott térségeket. A kormány válságkezelő programokat kezdeményezett az érintett megyékben (Rechnitzer–Lados, 2004). A Phare területfejlesztési forrásainak egy részét is erre fordították. Az 1990-es évek első felében a válságkezelés eszközeként a Kormány elsősorban a műszaki infrastruktúra-fejlesztést támogatta (gáz-, szennyvíz-, telefon- és közúthálózat kiépítése). 1991–1994 között a Területfejlesztési Alap forrásainak 80%-át, 1994–1997 között a 63,2%-át fordították infrastruktúra fejlesztésre (Szaló, 1999). A források mintegy 80%-át két megye, Szabolcs-Szatmár-Bereg és Borsod-Abaúj-Zemplén kapta (Horváth, 1998).

A területfejlesztési politika eszköz- és intézményrendszere kialakításának ezek voltak az első lépései, amelynél a szabályozás és a tervszerűség hiánya még érzékelhető volt, a kísérleti programok tapasztalatai azonban később beépültek a területfejlesztés szabályozásába.

A területfejlesztés cél-, eszköz- és intézményrendszere Magyarországon

A rendszerváltás után a legfontosabb mérföldkönek a területfejlesztésről és területrendezésről szóló 1996. évi XXI. törvény (továbbiakban területfejlesztési törvény) és a kapcsolódó jogszabályok elfogadása és azt végrehajtó intézményrendszer, ill. eszközrendszer kialakulása jelentette.

A **területfejlesztés céljait** a területfejlesztési törvény és az 1998-ban elfogadott Országos Területfejlesztési Konceptió (OTK) alapján vizsgálva megállapítható, hogy a felzárkóztatás a hazai területfejlesztési politika legfontosabb törekvése maradt, megtartva az 1996 előtt dominánsan érvényesülő kiegyenlítő szemléletet. A 2005-ben az Országgyűlés által elfogadott 2. OTK már a versenyképességet helyezte a középpontba.

A területfejlesztési törvény jelentős eredménye, hogy törvényi szintre emelte a területfejlesztés szabályozását, lehatárolta az egyes szervezetek feladatait, és létrehozta a fejlesztés intézményrendszerét. Hibái között szokták kiemelni, hogy túltagolt intézményrendszert hozott létre, elaprózta a forrásokat, ill. túlzottan élesen szétválasztotta a fejlesztési és rendezési tervezést (Rechnitzer, 1998). A kapcsolódó jogszabályok rögzítették a kedvezményezett térségek lehatárolásának elveit, a területfejlesztési koncepciók, programok kidolgozásának szabályait.

A területfejlesztési intézményrendszer kulcselemévé a fejlesztési tanácsok váltak, az elemzés témája szempontjából ezek közül a regionális fejlesztési tanácsok rendelkeznek a legnagyobb jelentőséggel ezért ezekre bővebben kitérünk. Az eredeti, 1996-os szabályozás a regionális szint létrehozását nem tette kötelezővé, és a régió kategóriát sem definiálta egyértelműen. Megkülönböztetett ún. „tervezési-statisztikai (nagy) régiót”, és „fejlesztési régiót”. Az előbbit csak megyék hozhatták létre, az utóbbit azok részei is.

A fejlesztési régió tartalma összemosódott a kiemelt térség kategóriával, amelyet valamely jogszabály vagy országos érdek alapján együtt kellett kezelni (pl. budapesti agglomeráció, Balaton, nemzeti parkok területe). A megyék, ill. egyes térségeik 1998-ig szabadon társulhattak és hozhattak létre fejlesztési régiókat, és regionális fejlesztési tanácsokat. Ennek legfőbb motiválója a Phare forrás volt, amelynek elnyerése érdekében 1997-ben megalakult a négy megyés dél-dunántúli, vagy 1998-ban a hat megyés északkelet-magyarországi régió. A régióhatárok rögzítése irányába az első lépést az Országos Területfejlesztési Koncepció tette meg 1998-ban, végül a területfejlesztési törvény 1999. évi módosítása tette egyértelművé azt.

A regionális fejlesztési tanácsok összetétele és működése sokban hasonlít a megyei fejlesztési tanácsokéra (Ormós, 2001), azonban a kormányzati túlsúly már létrejöttük óta érvényesült. A területfejlesztés intézményrendszerén belül eleinte csekélyebb szerephez jutottak, mint a megyei területfejlesztési tanácsok, azonban az uniós források megjelenésével szerepük felértékelődött. A területfejlesztési törvény második módosítása 2004-ben minden régióban előírta az ügynökségek létrehozását. A közhasznú társaság formában működő ügynökségek egyszemélyi tulajdonosa a regionális fejlesztési tanács.

Az intézményrendszer áttekintése alapján levonható az a következtetés, hogy a területfejlesztés intézményrendszere túltagolt: a törvény, a helyi önkormányzati szintet kivéve, mind a négy szóba jöhető szintnek szán feladatokat, alapvetően ugyanazt: tervek kidolgozását, koordinációt és forrásszerzést (Gordos, 2007b).

A **területfejlesztés eszközszerrendszere** is jelentősen átalakult (részletesebben lásd Gordos, 2007b). Az információs eszközök tekintetében elmondható, hogy a jogszabályi intézményi háttér rendelkezésre állt, amely a koncepciót tette meg a területfejlesztési tervrendszer leghangsúlyosabb elemének, míg a végrehajtás-orientált programok háttérbe szorultak. A gyakorlatban többnyire hosszú, elméleties, koncepcionális és irreális igényeket megfogalmazó tervek készültek.

A gazdasági eszközökön belül közvetlen gazdasági eszközök (pl. autópályák építése) és a közvetett nem pénzügyi eszközök (pl. vállalkozásalapítás feltételei, vagy a szakképzés helyzete) hatása és összecszerúsége jóval nagyobb, mint a közvetett gazdasági eszközöké, például a fejlesztési célú támogatási alapoké (Illés, 2003). Ezek jelentős része nem a területfejlesztési célokat követve valósul meg (pl. az országos léptékű infrastruktúra).

A teljesség érdekében érdemes kiemelni a pénzügyi rendszer nem területfejlesztési célú elemeit, hiszen a költségvetési- és adópolitika önmagában jelentős területi fejlesztési hatással rendelkezik. A költségvetés a bevételi szerkezet kialakításával és a kifizetések allokálásával elkerülhetetlenül a jövedelmek területi újraelosztását, átcsoportosítását hajtja végre. A költségvetési bevételeknek és a költségvetési kiadások döntő többségének ugyan nincs direkt területfejlesztési célja, sem területi differenciáltsága, azonban hatásuk nagyobb az ország térszerkezetére, mint a területfejlesztési politikának (Illés, 2003; Jelenlenség 2005).

A közvetett gazdasági (pénzügyi) eszközök legjelentősebb csoportját a fejlesztési célú beruházási támogatások teszik ki, ezeken belül a hangsúly a pénzügyi támogatásokon volt, amelyek többféle formában is megjelentek: vissza nem térítendő és visszatérítendő pénzügyi támogatások, hitel- és kamatkedvezmények, ill. adókedvezmények. A pénzügyi eszközök közül a nem területfejlesztési célú, azonban területfejlesztési hatással rendelkező támogatások nagyságrendje közel tízszerese volt a deklaráltan területfejlesztési célú tá-

mogatásokénak.³ A költségvetés felhalmozási, beruházási kiadásainak döntő többsége ágazati kezelésben ágazati célok elérése érdekében került felhasználásra.

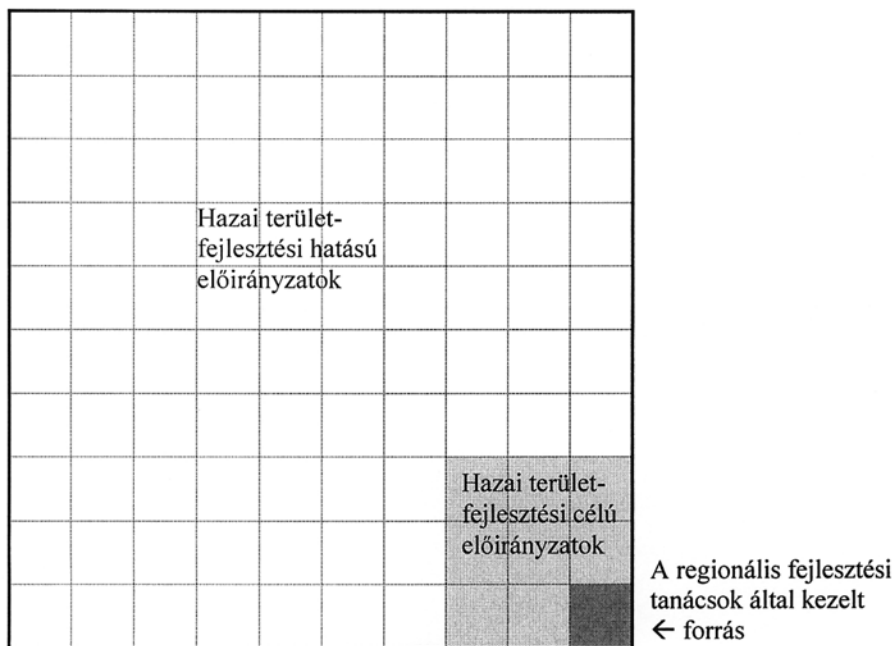
A mindenkori területfejlesztési célú céllelőirányzatok keretösszegét az adott évi költségvetési törvény, a felhasználási szabályait az évente megjelenő végrehajtási rendeletek határozták meg (támogatható tevékenységek köre, célterületek, kedvezményezettek stb.). A szűken értelmezett területfejlesztési célú támogatások (TFC, TEKI és CÉDE) összege az 1996–2002 közötti időszakban közel azonos szinten állt, majd 2003-ban nőtt meg számottevően.

A területfejlesztési célú források egy részénél az országosan meghatározott célok közül a regionális, ill. megyei tanácsok választhattak, ill. dönthettek, hogy a beérkezett támogatható pályázatok közül kik kapjanak támogatást. Ezeket a pályázatokat nevezzük „decentralizált” végrehajtású támogatásnak. Nagyságrendjük nem érte el a területfejlesztési célú támogatások összegének felét, tehát a megyei és *regionális fejlesztési tanácsok a fejlesztési források kevesebb, mint 0,5%-áról dönthettek* (Jelentés 2005) (2. ábra). A regionálisan kezelt források nagyságrendjét a 2. ábra szemlélteti.

A hazai területfejlesztési beruházási támogatásokat kiegészítették az EU hasonló jellegű támogatásai. Az előcsatlakozási alapok közül területfejlesztési szempontból a Phare programnak volt a legnagyobb szerepe, hiszen nemcsak a területfejlesztési intézményrendszer létrehozásában játszott úttörő szerepet, hanem jelentős összegű forrásokkal járult hozzá a kedvezményezett térségek fejlődéséhez. Magyarország uniós csatlakozását követően lehetőség nyílt az EU Strukturális Alapok forrásának lehívására, amelyre – hasonlóan a hazai fejlesztési célú támogatásokhoz – az ágazati fejlesztéspolitika céljainak megfelelően került sor. A területfejlesztési célok megvalósulását leginkább Regionális Fejlesztési Operatív Program (RFOP) szolgálhatta volna, amely azonban a „maradék-elv” alapján jött létre (Faragó, 2004). Azok a fejlesztési területek kerültek bele, amelyek a többi operatív programból kimaradtak (településfejlesztés, turizmus, humán erőforrás-fejlesztés egy része). Regionális prioritások, sőt regionálisan differenciált intézkedések megvalósítására nem volt lehetőség (Márton, 2004). Az időközi elemzések alapján világosan látszik, hogy a versenyképességi szempontok a területi kiegyenlítésnél erősebben érvényesültek (Toroczkai–Hahn, 2006).

Összességében megállapítható, hogy a területfejlesztési törvény elfogadását követően, a területfejlesztési politika (1) továbbra is alapvetően a területi kiegyenlítésre koncentrált, ill., hogy (2) a legnagyobb mértékben alkalmazott eszközei a gazdasági eszközök közül a közvetett, beruházási célú támogatások voltak, amely pályázatok segítségével vissza nem térítendő pénzügyi támogatásként jutottak el a kedvezményezettekhez. Ez jellemezte a hazai támogatásokat és az arra épülő uniós támogatások rendszerét is. A visszatérítendő beruházási támogatások 2002 után teljesen eltűntek (Illés, 2003), a hitel- és kamatkedvezmények háttérbe szorultak.

³ *Területfejlesztési hatásúnak* azokat a céllelőirányzatokat nevezzük, amelyeknek az eredeti ágazati célja mellett, területfejlesztési hatása is van, például a Gazdaságfejlesztési céllelőirányzat (GFC), az Agrár- és vidékfejlesztési szakmai előirányzatok (AGR, VFC), a Turisztikai céllelőirányzat (TURC), a Környezetvédelmi alap célfeladatok (KAC), az Ütfenntartási és fejlesztési céllelőirányzat (UTC), vagy a Munkaerőpiaci alap (MPA) (részletesen lásd Jelentés 2005). A *kimondottan területfejlesztési célú előirányzatok* közé a Területfejlesztési céllelőirányzatot (TFC), annak elődjét és utódjait, a Területi kiegyenlítést szolgáló támogatást (TEKI) és a Céljellegű decentralizált támogatást (CÉDE) soroljuk.



Szerkesztette: Gordos Tamás; Jelentés, 2005 alapján

2. ábra: A regionális források nagyságrendi részesedése a területfejlesztési forrásokból

Területfejlesztés a Közép-magyarországi régióban

A Közép-magyarországi régió területfejlesztési célrendszere

A célrendszer változásait időrendben mutatjuk be, 1999 – a Közép-Magyarországi Regionális Fejlesztési Tanács (KMRFT) megalakulása – előtt a régiót alkotó területi egységek területfejlesztési stratégiáira, azt követően a KMRFT által elfogadott Stratégiai Tervekre alapozva.

A területfejlesztés céljai a Közép-magyarországi régióban 2000-ig

A területfejlesztési törvény elfogadását követően, az országban az elsők között alakult meg a Pest Megyei Területfejlesztési Tanács, amely már 1996-ban elkezdte a **Pest Megyei Területfejlesztési Konceptió**,⁴ majd a Stratégiai Program kidolgozását. A Stratégiai

⁴ *Pest Megye Területfejlesztési Konceptiója* (1997). Comitatus szakértői egyesület. Budapest. *Pest megyei területfejlesztési stratégiai program* (1999). Quo Vadis Consulting. Végső beszámoló. Budapest.

Program 1999-es végső beszámolója meghatározta a megye jövőképét, stratégiai célját és cselekvési programjait. A megye stratégiai célja a következőképpen hangzott:

„Hosszútávon a nyitott dinamikus alkalmazkodás szerkezeti feltételeinek megvalósítása, azaz a régió versenypozícióinak javítása, előnyének növelése érdekében a FÜG-GŐSÉG felszámolása: az új típusú központosítás elősegítése a településhálózat fejlesztésével, a térségi munkamegosztás kialakításával, a területi funkciók újraelosztásával; parapolusok kialakításával; a városhálózat parapolusaiban az üzleti szolgáltatások megteremtésével, intézmények decentralizálásával, valamint a mikroregionális infrahálózatok és működési feltételeik fejlesztésével, magisztrális infrastruktúrákkal, út hálózat kialakításával.”

A stratégiai cél tehát az új térszerkezet kialakítását állította a középpontba, elsősorban az infrastrukturális elemek fejlesztésével. A megyei jövőkép úgy tűnik a kiegyenlítést, és a megye kevésbé fejlett térségeinek felzárkóztatását támogatja. A stratégia egyfajta regionális szemléletet is tükrözött, hiszen Pest megye jövőképét a fővároshoz fűződő kapcsolatok viszonylatában mutatta be.

A Fővárosi Önkormányzat 1997 októberében kezdett hozzá az átfogó **Városfejlesztési Konceptió** kidolgozásához. 1999 novemberére elkészült a *Városfejlesztési Konceptió* munkaközi változata,⁵ amely már tartalmazta a legfontosabb célokat, és a jövőképet. A Fővárosi Közgyűlés végül 2002-ben fogadta el a Konceptiót, amely 8 stratégiai célt, 39 átfogó célt és 153 (!) specifikus célt fogalmaz meg. Az áttekinthetőség érdekében, a nyolc stratégiai célt emelem ki:

- „a geopolitikai helyzet kihasználása és a fővárosi gazdaság hatékonyságának elősegítése,
- a közlekedési rendszer fejlesztése,
- az épített környezet minőségének javítása,
- a természeti környezet minőségének javítása, a kommunális infrastruktúra és a zöldterületi rendszer fejlesztése,
- magas szintű kulturális életmód- szabadidő feltételek biztosítása,
- a társadalmi fenntarthatóság biztosítása, közösségi gondoskodási modell kialakítása,
- a térségi integráció fejlesztése,
- a városi térszerkezet fejlesztése.”

A Konceptió célrendszere alapján nehéz meghatározni a fővárosi (terület)fejlesztési politika hangsúlyait, ugyanis gyakorlatilag mindent egyszerre akar fejleszteni, a gazdaságtól, az infrastruktúrán át a kultúráig. Talán a gazdaságfejlesztés és a versenyképesség háttérbe szorulása lehet meglepő.

A megyei és a fővárosi konceptió elkészültének legfontosabb eredménye, hogy létrejött egy kiindulási alap, amelyben mindkét térség meghatározta a számára legfontosabb célokat. A két célrendszerből össze lehetne állítani a régió céljait, azonban pusztán „összeadással” ez nem válna egy koherens célrendszerré. Közös elemük talán az infrastrukturális hangsúly lehet. Pozitívumként kiemelendő, hogy – a saját térségi szempontjaik mellett – tekintetbe vették egymás szempontjait: a megye jövőképét a régió részeként határozza meg, míg a főváros egyik stratégiai célja, a város és környéke térségi integrációjának fejlesztése. A célok megvalósításához érdemi eszközöket azonban nem kaptak, a fővárosi

⁵ *Budapesti Városfejlesztési Konceptiója* (1999). Munkaközi anyag. Budapest.

fejlesztésekről az éves költségvetés alapján döntöttek, a megye számára rendelkezésre álló decentralizált források pedig programvezérelt fejlesztést nem tettek lehetővé.

Az Országgyűlés által 1998-ban elfogadott **Országos Területfejlesztési Koncepció** (OTK1) meghatározta a tervezési-statisztikai régiók határait, ill. a régiók fejlesztéséhez kapcsolódó feladatokat. A célrendszert ugyan nem definiálta, azonban a Közép-magyarországi régió fejlesztését illetően a következőket mondta ki:

„Budapestnek esélye sincs európai központi szerepkörök betöltésére, ha nem képes kialakítani saját régióját és az ezen belüli munkamegosztást. Az országos területfejlesztési politikának tehát elsősorban azt kell elősegíteni, hogy Budapest úgy felelhessen meg központi funkcióinak, hogy az egyszersmind a Közép-magyarországi régió fejlődését és a kevésbé fejlett térségek felzárkózását is eredményezze.”

A fenti célmeghatározás két olyan területfejlesztési alapcél (erőforrások koncentrálása központi fejlesztésekre és a kiegyenlítés) együttes teljesítését fogalmazta meg, amelyek egyidejű elérése szinte lehetetlen. Az OTK1 ezen felül meghatározott egy sor feladatot, amelyeket a fenti funkciók megszerzése érdekében el kell végezni: például meg kell teremteni a feltételeit, hogy a régió a pénzügyi szolgáltatásokat biztosítson a délkelet-európai országok számára, hogy a térség szellemi központja legyen, hogy logisztikai központ legyen stb. A *célrendszer hiányát és kiforratlanságát* tükrözi a feladatok kuszasága és ötletszerűsége.

A területfejlesztési törvény 1996-os változata a budapesti agglomerációt fejlesztési régióként definiálta, és előírta a Budapesti Agglomeráció Fejlesztési Tanács (BAFT) megalakulását, amely elkészítette a **BAFT Területfejlesztési Koncepcióját**⁶ és **Stratégiai Programját**. Az előbbi elfogadására 1999. novemberében került sor, a Stratégiai Program végleges elfogadása azonban már áthúzódott a KMRFT megalakulása utáni időszakra (2000 tavaszára). A BAFT Koncepció meghatározta a térség jövőképét, stratégiai céljait:

„A cél egyrészt az, hogy Budapest és az agglomerációs gyűrű együttesen egy dinamikus együttműködő várostérséget alkosson, amely jó feltételeket nyújt a gazdaság hatékony működéséhez, és magas színvonalon biztosítja az itt élő emberek életfeltételeit. További cél, hogy ebbe a térségbe a fejlettebb nyugati régiókból minél több beruházó, információ, áru stb. érkezzon (kapu-szerep), nagyrészt az ország és a térség többi része felé való további transzfer (híd-szerep) reményében”.

A BAFT koncepció által meghatározott „kapu”, „híd” szereppel csak részben tudok egyetérteni, hiszen ezek inkább tükröznek egy „felülről” – a nemzetközi és hazai gazdasági térszerkezeti pozícióból – levezetett feladatot, mint a térség meghatározó fejlesztési szereplői által kiérlelt jövőképet. A BAFT Koncepció célrendszere önmagában koherens, jobban végiggondolt, mint az OTK1-ben leírt feladatok. A térszerkezeti megközelítés, és a *nemzetközi perspektíva* különlegessé teszik a dokumentumot, viszont nem fogalmaz meg egy olyan régiós szempontból releváns jövőképet, amellyel a régió fejlesztési szereplői azonosulni tudnak.

⁶ *A Budapesti Agglomeráció Fejlesztési Tanács Területfejlesztési Koncepciója.* (1999) Tervezői javaslat. Régió 8 Szakértői Munkacsoport, Budapest.

A területfejlesztés céljai a regionális fejlesztési tanács megalakulása után

A Közép-Magyarországi Regionális Fejlesztési Tanács (KMRFT) egyik első döntése a régió stratégiai tervére vonatkozó határozat elfogadása volt, amely rögzítette a Stratégiai Terv kidolgozásának módszertanát, határidejét és elveit. A KMRFT a Pro Régió Ügynökség javaslatára „reformer” álláspontot fogadott el, és az uniós programozási módszertant alapján dolgozta ki a stratégiáját és operatív programját (Gordos–Lukovich, 2002). Az uniós metodika szerinti „regionális fejlesztési terv”, a hazai szabályozás szerint a területfejlesztési „stratégiai programnak” feleltethető meg, bár tartalmazza a területfejlesztési koncepció elemeit is. A készülő dokumentum a nemzetközi példák (Bécs, Stockholm) alapján kapta a stratégiai terv nevet. A 18/1998. sz. KTM rendelet által előírt tartalmi elemek szinte mindegyike megjelenik az uniós regionális fejlesztési tervben is, azonban az utóbbi megjelenít néhány új elemet is (partnerség dokumentálása, ex ante értékelés), ill. szemléletében eltér a hazai tervezési módszertantól (végrehajítás-orientáltság).

A stratégiai terv kidolgozása során az uniós tervezési logika átvétele inkább szemléletében jelentett váltást, ugyanis az uniós módszertan a hazainál forrás-orientáltabb, nem teszi lehetővé „vágy-listák” elkészítését (lásd OTK1 Közép-magyarországi régióra vonatkozó fejezete). A meglévő vagy becsülhető források nagyságrendjének ismeretében határozza meg a legfontosabb célokat és beavatkozási területeket. A fejlesztési források hatékony felhasználása érdekében az egyes intézkedések hatását is mérni kívánja, ezért a terv – az uniós beavatkozási logikáján alapuló – indikátorrendszert tartalmaz.

A terv egyes fejezeteinek belső arányrendszerében is érzékelhető váltás. A helyzetértékelés nagyságrenddel rövidebb, mint a stratégiai munkarész. Arányuknak az uniós elvárás szerint 20–80% körül kell alakulnia. Nem jelenti mindez a gondos helyzetfeltáró munka és elemzés elhanyagolását, csupán a stratégia szempontjából nem releváns információk mellőzését. A fogalomhasználat szempontjából kiemelendő, hogy a stratégiai terv – az uniós regionális fejlesztési terv készítésének módszertanát követve – prioritásokat és intézkedéseket nevesít. A prioritások beavatkozási területeket jelölnek (például vállalkozásfejlesztés, városfejlesztés), amelyek támogatásán keresztül a stratégiában kitűzött célok minél nagyobb hányada érhető el úgy, hogy a köztük lévő szinergia is érvényesül. A prioritások intézkedéseket tartalmaznak, amelyek alapvetően kétféle típusa lehetséges: a projekt és a támogatási (pályázati) alap.

A stratégiai terv a SWOT⁷ elemzés készítésében is az uniós ajánlásokat követte, amely szerint a SWOT-nak pontos és a valódi problémákat feltáró megállapításokat kell tartalmaznia (COM 1999). Logikáját tekintve, a módszertan a lehetőségeket és veszélyeket a külső, míg az erősségeket és gyengeségeket a belső tényezők közé sorolja. A belső tényezők azok, amelyek alakulására a régió (a KMRFT-nek) a rendelkezésre álló fejlesztési eszközök felhasználása révén befolyása van, míg a külsők azok, amelyekre nem.

A stratégiai terv további újdonsága az ún. „ex ante” értékelés kidolgoztatása volt. Az ex ante értékelést végző külső szakértő a terv belső logikáját (és nem értékválasztásait)

⁷ SWOT: angol betűszó, a Strengths (erősségek), Weaknesses (gyengeségek), Opportunities (lehetőségek), és Threats (veszélyek) kifejezések kezdőbetűiből áll. A SWOT-elemzés egy általánosan elterjedt tervezési eszköz, amelynek a lényege, hogy táblázatos formában logikus rendbe szerkeszti az adott szervezet vagy régió erősségeit, gyengeségeit, ill. az azt érintő veszélyeket és lehetőségeket.

vizsgálta, azaz, hogy az egyes célok mennyire vezethetők le a helyzetértékelésből, ill. a támogatni kívánt prioritások és intézkedések mennyire szolgálják a célok megvalósulását. A partnerségi egyeztetések végrehajtása és dokumentálása nemcsak egy kötelezően elvégzendő feladat, hanem lehetőség arra, hogy a tervezők megismerjék az érintettek, végső soron a lakosság véleményét. A 184/1996. sz. kormányrendeletben előírt kötelező és formális egyeztetési folyamatnál nagyobb jelentősége van a társadalmatisítás kevésbé formalizált eszközeinek (workshopok és konzultációk), amelyek alkalmazása a teljes tervezési folyamatot végigkíséri. Az internet kínálta lehetőségek (honlap, tájékoztató e-mailek) ezt egészítik ki, és felgyorsítják a kommunikációt.

A **Közép-Magyarországi Régió Stratégiai Terve**, 2001–2006 (Stratégiai Terv) tartalmazza a Közép-magyarországi régió jövőképét és fejlesztési céljainak rendszerét. A stratégiai cél a jövőképet összegzi egy mondatban:

„A Közép-magyarországi régió legyen kiegyensúlyozottan fejlődő, a fenntarthatóság és a minőség elvein nyugvó, versenyképes, az információs társadalom fejlesztésében aktívan szerepet vállaló nemzetközi regionális funkciójú kiemelt térség”.

A 2001–2006-os Stratégiai Terv három átfogó célt határoz meg:

- a régió versenyképességének növelése,
- élhető régió kialakítása,
- az együttműködési keretek fejlesztése.

Az utóbbi ugyan inkább eszköz, mint cél, de a régió két nagy területegysége közötti feszültségek, és a régió intézményrendszerének kialakulatlansága miatt célként is kiemelt figyelmet érdemelt. Az indikatív pénzügyi tábla segít meghatározni, hogy az egyes prioritások és intézkedések a forrásokból milyen arányban részesednek. Számításaim szerint a versenyképességi (gazdaságfejlesztési, humán erőforrás-fejlesztési) intézkedések⁸ forrásrészesedése kisebb (30%), így inkább kiegyenlítő jellegű, infrastrukturális intézkedések dominálnak (70%).

A Stratégiai Tervvel párhuzamosan készítette el a KMRFT a 2001–2003-as időszakra szóló **Közép-Magyarországi Regionális Operatív Programot** (KMROP1), amely a hazai decentralizált forrásból származó ún. „tükörrégiós” támogatások felhasználásának volt az alapja. Az operatív tervezés során a tervezők szintén az uniós módszertant követték. 2003-ban készítette el a második, 2004–2006-os időszakra szóló operatív programot (KMROP2), amely a decentralizált hazai támogatások lehívásában nyújtott segítséget.

A KMRFT az Országos Fejlesztéspolitikai Koncepció, és a második nemzeti fejlesztési terv készítéséhez kapcsolódó munkák megindulásával párhuzamosan elkészítette a **Közép-Magyarországi Régió 2007–2013-as időszakra vonatkozó Stratégiai Tervét** (2. Stratégiai Terv) és **Operatív Programját** (KMROP3). A munka koordinálása érdekében a KMRFT létrehozta az ún. Regionális Munkacsoportot, amelynek a kistérségek önkormányzati delegáltjai mellett a gazdasági kamarák, a felsőoktatási intézmények, a civil szervezetek képviselői voltak a tagjai. A KMRFT a két dokumentumot a 2006. március 28-i ülésén együtt fogadta el. A 2. Stratégiai Terv megfogalmazza a régió stratégiai célját:

⁸ A versenyképesség növelése alá soroltam a teljes vállalkozásfejlesztési és e-regió prioritást, ill. az emberi erőforrások fejlesztése prioritáson belül „a régió tudásbázisának fejlesztése” intézkedés, továbbá az „infrastruktúra-fejlesztés és a környezet állapotának javítása” prioritáson belül „a régió belső elérhetőségének javítása” intézkedést. Az összes többi intézkedést a kiegyenlítés cél alá soroltuk.

„A Közép-magyarországi régió legyen a minőség elvein nyugvó élhető, az itt élők számára egészséges lakó- és munkakörnyezetet biztosító, ugyanakkor a fenntarthatósági kritériumokat gazdasági, környezeti és társadalmi vonatkozásban egyaránt teljesítő, nemzetközileg is vezető, kreatív, regionális identitással rendelkező, ugyanakkor a Kárpát-medence fő szervező erejét jelentő térség.”

Az 1. Stratégiai Tervhez hasonlóan a második is három átfogó célt határoz meg:

- a Régió gazdasági versenyképességének növelése,
- társadalmi kohézió erősítése,
- élhető régió megvalósítása.

Az átfogó célok megvalósulását szintén öt specifikus cél, ill. az azokhoz kapcsolódó prioritás segíti. A 2. Stratégiai Terv – szemben az elsővel – állást foglal a versenyképesség elsőbbsége mellett. A prioritások közötti forrásmegosztás alapján is kirajzolódik a versenyképesség előtérbe kerülése: a KMRFT az első két – versenyképességének tekinthető – prioritás (gazdaságfejlesztés és humán erőforrás-fejlesztés) projektjeire a források közel 50%-át tervezte költeni. Ez az arány még tovább nő, ha ehhez hozzászámoljuk a humán erőforrásfejlesztés képzési forrásait is.

Az Országos Területfejlesztési Hivatal (OTH) 2006 tavaszán a régiós KMROP3 kérésítésével párhuzamosan elkezdte egy másik operatív program, a **Közép-Magyarországi Operatív Program** (KMOP) kidolgozását. A KMOP készítése során az OTH felhasználta a régiós KMROP3-at, de attól – „a fokozottabb ágazati és régiós szinergia biztosítása érdekében” – eltért. Új cél- és prioritásrendszert hozott létre, ill. a prioritások közötti forrásmegosztást is a régióstól eltérően állapította meg. A Kormány 2006 decemberében a KMOP-t fogadta el, és nyújtotta be az Európai Bizottság számára elfogadásra, mint az EU strukturális alapok 2007–2013-as forrásainak lekötését szolgáló második nemzeti fejlesztési terv (Új Magyarország Fejlesztési Terv) egyik operatív programját. A KMOP által meghatározott átfogó és specifikus célok a következők:

- a Közép-magyarországi régió nemzetközi versenyképességének növelése a fenntartható fejlődés elvének érvényesítése mellett,
- a versenyképesség meghatározó tényezőinek fejlesztése,
- a régió belső kohéziójának és harmonikus térszerkezetének fejlesztése.

A prioritások közötti forrásmegosztás alapján itt is a versenyképességi támogatások vannak többségben (54%) a felzárkóztatási típusúakhoz képest. Az eredeti régiós és országos szándékok mellett az Európai Bizottságnak is ez volt a határozott álláspontja, tekintettel a régió 2. célterületi besorolására.

A célok teljesülése szempontjából csak az 1. Stratégiai Terv időszakát lehet elemezni, hiszen csak erről állnak rendelkezésre adatok. A 2. Stratégiai Terv inkább csak a tendenciák szempontjából szolgálhat érdekes információkkal.

A Közép-magyarországi régió intézményrendszere

Az intézményrendszer fejlődése a rendszerváltástól napjainkig

A Közép-magyarországi régió intézményrendszerének kialakulásában három időszak különböztethető meg. Az első a viták időszaka, amikor a régiók létrehozásának gondolata

már napirendre került, viszont nem született még döntés azok határaitól (1990–1997). A második a Budapesti Agglomerációs Fejlesztési Tanács (1997–1999), a harmadik pedig a Közép-Magyarországi Regionális Fejlesztési Tanács működésének időszaka (1999–).

A Közép-magyarországi régió közigazgatási „összetétele” a régiók kialakításának egyik legvitatottabb része volt. A fővárosból és Pest megyéből álló „Budapest régió” alternatívája „küzdött” a különböző összetételű, de mindenképp nagyobb területű központi régió elképzelésével. Az „Budapest-regió” előzménye a Központi Tervezési Gazdasági Körzet volt, amelyet az Országos Település-hálózatfejlesztési Koncepció (OTK) hozott létre.

A rendszerváltás után az első regionális beosztás, a köztársasági megbízotti volt, amelynek a működési területe szintén egybeesett a jelenlegi régióhatárral.

A régiók kialakítása a területfejlesztési törvény előkészítése kapcsán, az 1990-es évek közepén került a figyelem fókuszába. A Közép-magyarországi régiót illetően több elképzelés is megfogalmazódott. A „megyepárti” álláspont szerint a megyék betölthetik a régiók szerepét, más vélemények szerint Budapest és Pest megye szerves egységet alkot, sőt egyesek további megyéket kapcsoltak volna az előbbiekhöz. A területfejlesztési törvény 1996-os változata nem határozta meg a régiók határait. A törvényalkotók abban bíztak, hogy a viták eredményeként kialakul egy véglegesnek tekinthető beosztás, amelyet később jogszabályba lehet foglalni. A Közép-magyarországi régióban a régió-alakítást nehezítette a pest megyei települések „hagyományos” főváros-ellenessége, és a főváros neheztelése az agglomerációs településekre. A város és a megye közötti feszültség vélt és valós sérelmekre, ill. reális érdeellentétre és versenyhelyzetre vezethető vissza.⁹

A következőkben – a teljesség igénye nélkül – bemutatunk néhány Közép-magyarországi régióra vonatkozó javaslatot. Az első csoportba azokat sorolnám, amelyek Budapest és Pest megye különállásából indulnak ki. A javaslattevők egy része Budapest önállósága mellett Pest megyéből és más megyékből hozott volna létre központi régiót. Zoltán Z. (1997) két változatot is kidolgozott Magyarország tartományi beosztására. Az elsőben Pest megye Nógrád megyével társult volna, Gödöllő székhellyel, a másodikban ez kiegészült volna Fejér és Komárom-Esztergom megyékkel, Székesfehérvár székhellyel.

A másik markáns álláspont a Budapestből és Pest megyéből álló régiót preferálta, igazodva a korábbi gazdasági tervezési körzet beosztáshoz. A hazai területfejlesztési politika irányítói is ezt a változatot támogatták. Ennek továbbfejlesztéseként többféle javaslat született a régió kibővítésére: Fejér (és Komárom-Esztergom) megye csatlakozásával, vagy Nógrád megye csatlakozásával, mindhármuk csatlakozásával, vagy mindhármuk és Jász-Nagykun-Szolnok megye (Illés, 2001), esetleg Bács-Kiskun megye „társulásával”. Felmerült olyan változat is, amely a budapesti agglomerációt tette volna meg Közép-

⁹ A megyei települések azt vetik a főváros szemére, hogy „elszívja” a fejlesztési forrásokat, a fővárosi lakosok a megyei településeket használják rekreációra (és szeretnék, ha ez így is maradna), miközben ennek a költségeit senki nem téríti meg a megyei településeknek. A főváros számára a szuburbanizáció jelent problémát, ugyanis az agglomerációs települések mind nagyobb területeket vonnak belterületbe és parcelláznak fel, kiköltözésre csábítva a fővárosiakat, ill. engedélyt adnak a fővárosi szabályozás által nem engedélyezett nagy bevéjárólközpontok építésére (gyakran a fővárosi településhatár túlsó oldalán). A főváros hagyományos belső városmagja az utóbbi években kiürült: az üzletek és a lakosok is kiköltöztek. Feszültséget szül az is, hogy az agglomerációban élők gyakran a fővárosban veszik igénybe a szociális, egészségügyi és oktatási szolgáltatásokat, ami a fővárosnál jelentkezik költségként.

magyarországi régióknak, a „maradék” Pest megyét pedig „szétosztotta” volna a többi régió között.

A bizonytalanságnak az Országos Területfejlesztési Koncepció (OTK1) 1998-as elfogadása vetett véget a hét statisztikai-tervezési régió nevesítésével, amelyet jogszabályi szinten a területfejlesztési törvény 1999. októberi módosítása erősített meg. Ettől függetlenül időről időre felmerül a régió szétválásának vagy kibővítésének gondolata, főleg a Pest megyei politikusok részéről. A szétválási törekvéseket a megye forrás-maximalizálási igénye motiválta. Az EU Strukturális Alapokból az 1. célterületbe tartozó – legkevésbé fejlett régiók – kaphatják a legmagasabb összegű támogatást.¹⁰ A Közép-magyarországi régiót a 2000–2006-os időszakban még nem fenyegette az a veszély, hogy kiesik a jogosult körből. A 2007–2013-as programozási időszak vonatkozásában azonban ez már reális kockázattá vált (az egy főre jutó GDP uniós átlaghoz viszonyított magas aránya miatt).

Alapvetően *kétféle megoldási javaslat* merült fel: (1.) további megyék csatolása a Közép-magyarországi régióhoz; (2.) Budapest és Pest megye szétválása. A számítások azt mutatták, hogy csak az utóbbinak lehet realitása.¹¹ Pest Megye Önkormányzatának Közgyűlése a szétválás támogatásáról 2004-ben határozatot is elfogadott (266/2004. sz. közgyűlési határozat). Az időpontnak annyiban van jelentősége, hogy legkésőbb 2004. decemberéig kellett volna Magyarországnak a NUTS rendszer változtatására irányuló szándékát az Európai Bizottság számára bejelentenie annak érdekében, hogy a módosítás 2007-től érvénybe léphessen. A Fővárosi Közgyűlés 2004. szeptember 20-i ülésnapján a Közép-magyarországi régió megtartása mellett foglalt állást.¹² A régió vezetése nem támogatta határozottan a szétválást, amiben közrejátszott az is, hogy ígéretet kapott a Kormánytól arra, hogy a megye kompenzációt kap az 1. célterületi státusz elvesztéséért.

A Kormány döntése értelmében hatályban maradt az eredeti szabályozás. A döntés során valószínűleg az országos érdekek domináltak: egyrészt az ország a szétválás esetén sem kapott volna több forrást (a GDP 4%-ában meghatározott felső támogatási limit miatt), másrészt a szétválás esetén a fővárosra 2. célterületként összesen kb. 50 milliárd

¹⁰ Azok a NUTS II szintű régiók tartoztak az 1. célterület hatálya alá, amelyek vásárlóerő-paritáson számított egy főre jutó GDP-je a programozási időszak kezdetét megelőző három évben nem haladta meg az EU átlag 75%-át. 1994 óta, minden programozási időszakban ez volt az 1. célterületre vonatkozó szabály, ezért joggal számíthattak rá az érdekelték, hogy következő időszakban is így marad.

¹¹ Az esetleges régióbővítésről elvégzett számítások eredménye azt mutatta, hogy a viszonylag fejlett, és kis népességű megyék (Fejér, Komárom-Esztergom) „csatolása” esetén nem megy a régió egy főre jutó GDP-je a 75%-os limit alá. Nógrád megye csatlakozása sem sokat módosítana az adatokon. Önmagában Bács-Kiskun megye adatai sem bizonyultak elegendőnek, hogy „lehúzzák” a főváros kiemelkedő GDP adatát. Az összes megye együttes csatlakozása jelenthetett volna „biztonságos” megoldást, azonban egy ilyen, közel ötmillió lakosság-számú óriás-regió létrehozása az 1059/2003-as EK rendeletbe ütközne (lásd még Illés, 2001)

¹² A régió különválása a főváros számára nyilvánvalóan hátrányos lenne, hiszen a főváros a GDP/fő adatai alapján a 2. célterület hatálya alá tartozna. Fejlettsége miatt még a fokozatosan csökkenő összegű ún. átmeneti támogatás megszerzésére is kevés esélye lenne. A főváros 2. célterületként – az előzetes becslések szerint – mintegy 50 milliárd forint támogatásra lett volna jogosult 2007–2013 között. A régió egyben tartása esetén megmaradt az esélye, hogy 1. célterületi vagy ún. 2. célterületi átmeneti támogatásban részesüljön (később ez utóbbi valósult meg), így egy 50–50%-os megye-főváros forrásmegosztás esetén is 200 milliárd forint támogatásban részesülhet.

forint jutott volna, amelyből sem a tervezett fővárosi fejlesztéseket, sem a főváros területén megvalósítandó minisztériumi fejlesztéseket nem tudták volna megvalósítani.

A Budapest Agglomerációs Fejlesztési Tanács

A területfejlesztési törvény 1996-ban rendelkezett a Budapesti Agglomerációs Fejlesztési Tanács (BAFT) megalakulásáról. A BAFT 1997. június 27-én alakult meg, 25 szavazati jogú taggal (Gordos, 2007b), amelyből csak 8 fő volt minisztériumi delegált. Az agglomerációban működő területfejlesztési társulások hat, a fővárosi önkormányzatot két fő képviselte. Az önkormányzati oldalról még a Pest Megyei Területfejlesztési Tanács elnöke kapott helyet a Tanácsban. A partnerség jegyében a kamarák is szavazati joggal rendelkeztek. A Tanács mellett héttagú elnökség és két alelnök működött. A BAFT döntéseit 3 munkacsoport készítette elő, véleményeltérés esetén az elnökség döntött.

A BAFT feladatait a területfejlesztési törvény és a létrehozására vonatkozó kormányrendelet szabályozta, amelyek közül a legfontosabb a területfejlesztési koncepció és a területrendezési terv kidolgozása voltak. A BAFT vállalhatott még „más közös területfejlesztési feladatokat” (például bekapcsolódhatott az ún. Átfogó Fejlesztési Terv készítésébe), ill. megállapodást köthetett (volna) az érintett tárcákkal az egyes fejlesztési programok finanszírozásáról.

A BAFT tevékenységét, adminisztratív és szakmai háttérszervezetként, a munkaszervezet segítette. A munkaszervezet nem volt önálló jogi személy, a BAFT részeként működött az államháztartási törvény szabályai szerint. Javaslattevő, véleményező, koordináló és végrehajtó feladatokat látott el. A munkaszervezet vezetőjét – pályázat útján – a BAFT elnöke nevezte ki, és a Tanácsban szavazati joggal rendelkezett.

A 1999. évi XCII. törvény, a területfejlesztési törvény módosításáról, meghatározta a tervezési-statisztikai régiók határait, előírta a regionális fejlesztési tanácsok létrehozását. A törvénymódosítás a BAFT-ot megszüntette és jogutódjává a Közép-Magyarországi Regionális Fejlesztési Tanácsot tette (7. §. (4) bekezdése). A BAFT munkaszervezete a megalakuló KMRFT munkaszervezete lett, a BAFT funkcióját részben a KMRFT Agglomerációs Bizottsága vette át.

A területfejlesztési törvény 2004. évi módosítása újra előírta a BAFT megalakítását, amelyet a Fővárosi Önkormányzat Közgyűlésének és a KMRFT-nek¹³ kellett létrehoznia „a főváros és agglomerációja területén a főváros, valamint a körülötte elterülő régió fejlesztési céljai és érdekei összehangolására”. Az új BAFT szavazati arányai egyensúlyban vannak: 4 fővárosi (3 kerületi delegált és a főpolgármester) és 4 megyei (3 kistérségi delegált és a KMRFT elnöke, aki a megyei elnök) tag; mellettük a kormány delegáltja jelenti a „mérleg nyelvéit”. A BAFT munkáját – a munkaszervezet mellett – 4 bizottság, ill. a Kistérségi és Kerületi Egyeztető Fórum segíti (www.baft.hu).

A törvény meglehetősen általánosan fogalmazta meg a BAFT feladatát: a fejlesztési célok és érdekek összehangolása az agglomeráció térségében. Ez átfedésben van a KMRFT feladataival, amely – egyebek mellett – szintén a főváros és a Pest megye céljait és ér-

¹³ Érdekes megoldás, hogy a főváros és a KMRFT (aminek a főváros is része) hozta létre a BAFT-ot. Logikusabb lett volna, ha a KMRFT önmagában vagy a megyei és a fővárosi közgyűlés alakítja meg.

dekeit hangolja össze, beleértve az agglomeráción kívüli megyei területeket is. A BAFT elkészítette az agglomeráció 5 kiemelt programját (az egészségfejlesztéstől a közlekedésig), de források hiányában megvalósításukra nem sok remény látszik. A KMRFT-vel és a területfejlesztés közép-magyarországi szereplőivel kialakította kapcsolatait, de működése erősen függ azok tagdíjbefizetéseitől és a kormány „jóindulatától”.

Közép-Magyarországi Regionális Fejlesztési Tanács

A Közép-Magyarországi Regionális Fejlesztési Tanács (KMRFT) létrehozásáról a területfejlesztési törvény 1999. októberi módosítása rendelkezett, amely 1999. december 7-én meg is alakult Budapesten, a törvény által előírt összetételben. A KMRFT önálló jogi személy, gazdálkodását az Állami Számvevőszék, működésének törvényességi felügyeletét pedig a Budapest Fővárosi Közigazgatási Hivatal látja el. Működését a KMRFT Alapszabálya és Szervezeti és Működési Szabályzata (SZMSZ) szabályozza.¹⁴

A KMRFT tagjai között megalakulásától kezdve a kormányzati delegáltak voltak többségben, a szavazati arány 11:7. A tíz minisztériumi delegált mellett a Közép-magyarországi régió vonatkozásában 11. tagként megjelent a „Kormány kinevezett képviselője”. A helyi térségi oldalt a megyei közgyűlés elnöke, a három megyei kistérség képviselője, a főpolgármester (vagy delegáltja), és a fővárosi kerületek képviselője alkotta, amely 2005-ben kiegészült Érd polgármesterével, város megyei jogú várossá nyilvánításával.

A miniszterek azonban többnyire nem köztisztviselőket, hanem polgármestereket, helyi önkormányzati politikusokat delegáltak (Jelentés 2005), ami a helyi, kistérségi „beágyazottság” szempontjából pozitívumnak tekinthető, azonban az ágazati álláspontok, szándékok megismerését megnehezítette. A minisztériumok számának megfelelően a KMRFT szavazati jogú tagjainak száma 18–20 fő között mozgott.

A KMRFT ülésein állandó meghívottként számos szervezet képviselője vehet részt, például a Budapest Főváros Közigazgatási Hivatalának a vezetője, a gazdasági kamarák képviselője, az illetékes főépítészek, az MTA RKK képviselője, vagy a regionális fejlesztési ügynökség ügyvezetője. A 2004. évi törvénymódosítást követően ez a kör kiegészült a Civil Egyeztető Fórum delegáltjával.

A KMRFT szavazati jogú tagjainak személye általában az országos parlamenti, és az önkormányzati választásokat követően változott, de a változás az alapvető struktúrákat többnyire nem érintette. A többi régiótól eltérően a Közép-magyarországi régióban a megyei elnök és az annak megfeleltethető főpolgármester nem váltotta egymást rotációs rendszerben. A választási ciklus elején megválasztott elnök személye 4 évig állandó maradt (Gordos 2007/b). 1999-ben a KMRFT három alelnököt, majd 2004 után – a területfejlesztési törvény módosításának megfelelően – 3 társelnököt választott. Az alelnökök többnyire bizottsági elnöki pozícióval is rendelkeztek.

A KMRFT munkáját – a többi régióhoz hasonlóan – bizottságok segítik. A bizottságok létszámát, feladatát, ill. az elnökök megválasztásának rendjét az Alapszabály határozza meg, működésüket a bizottság Ügyrendje szabályozza. 1999-től 2006-ig az alábbi bizottsági

¹⁴ A KMRFT-vel kapcsolatos információk, így a Szervezeti és Működési Szabályzat is letölthető a KMRFT honlapjáról: www.kozpontiregio.hu

struktúra működött a régióban: Gazdasági Bizottság (GB), Stratégiai Tervezési Bizottság (STB), Agglomerációs Bizottság (AB), a Nemzetközi Európai Unió és Térségi Kapcsolatok Bizottsága (NEUT Bizottság), az Ellenőrzési Bizottság, és a Pályázati Döntés-előkészítő Bizottság (PDEB). Az utóbbi csak 2005 márciusában jött létre állandó jelleggel, amiktől a Tanács nagyobb összegű „decentralizált” források felhasználásáról dönthetett. Előtte az ún. „Tükörrégiós program” pályázatairól Szakértői Bizottságok döntöttek.

A KMRFT legtöbbet „foglalkoztatott” bizottságai a Gazdasági, a Stratégiai Tervezési, és az Agglomerációs Bizottságok voltak. A tervezési, szakmai előterjesztéseket ezek tárgyalták meg, így szinte minden tervezési fázisban (feladatmeghatározás, részanyagok elfogadása) üléseztek. 2002 után gyakorlattá vált, hogy mindhárom bizottság támogatása szükséges volt ahhoz, hogy egy szakmai előterjesztés a Tanácsülésen megtárgyalásra kerülhessen. A bizottságok presztízsét jelzi, hogy elnökei többnyire a KMRFT társelnökei voltak. Ezekben szerephez juthattak azok a szakmai, érdekképviselői szervezetek (kamarak, vállalkozásfejlesztési alapítványok), amelyek a Tanácsban nem rendelkeztek szavazati joggal. Megismerhették az előterjesztéseket, befolyásolhatták azok elfogadását. A fenti bizottsági struktúra nemcsak a szakmaiság erősítése miatt bizonyult hasznosnak, hanem a partnerség biztosítása, és a (szak)politikai viták lefolytatása miatt is. A Tanácsnak már csak a legfontosabb nyitva maradt kérdésekkel kellett foglalkoznia.

A héttagú NEUT Bizottság feladatköre az előbbieknél korlátozottabb volt, alapvetően a régió belső és külső kapcsolataival foglalkozott. Működése fokozatosan egy külügyi bizottsági szerep irányába mozdult el: elfogadta a Tanács éves Külügyi Tervét, ill. felügyelte a nemzetközi együttműködési projektek végrehajtását. Az öttagú Ellenőrzési Bizottság a fejlesztési programok megvalósulásának monitoringját és a projektek végrehajtásának ellenőrzését végezte. A Tanács gazdálkodásának ellenőrzése azonban idővel legalább ilyen fontos feladatává vált. 2005-ben a KMRFT – a többi regionális fejlesztési tanácshoz hasonlóan – bekapcsolódott az ún. Baross Gábor program pályáztatásába, ami a Kutatásfejlesztési Technológia és Innovációs Alap decentralizált végrehajtású részét jelenti. Az innovációs tervezéshez, a pályázati kiírások céljainak meghatározásához kapcsolódó feladatokra a KMRFT létrehozta a 15 tagú Regionális Innovációs Albizottságot, amelyet a Stratégiai Tervezési Bizottság alá rendelt albizottságként. A korábban már említett Regionális Munkacsoport szintén fontos szerepet játszott a tervezésben, ugyanis a fenti három szakbizottság elnökeit és számos területfejlesztési szereplőt integrálva képes volt a régióban megjelenő érdekeket és fejlesztési szempontokat modellezni.

A 2007 januárjában a Tanács új bizottsági struktúrát fogadott el. Az új Szervezeti és Működési Szabályzat (SZMSZ) létrehozta az Elnökséget, amelynek tagjai az elnök, a társelnökök, a Kormány képviselője, valamint a főpolgármester vagy képviselője. Az Elnökség a tanácsi előterjesztés előtti utolsó szűrőként működik: bármilyen előterjesztést csak az ő jóváhagyásukat követően lehet a Tanácstagok számára kiküldeni. A KMRFT 10 új bizottsága a Közép-Magyarországi Regionális Operatív Program prioritásait és kiemelt téma-területeit képezi le, kivéve az Ellenőrzési és Monitoring Bizottságot és a Pályázati Döntés-előkészítő Bizottságot, amelyek tematikus bizottságként maradtak meg. A KMRFT új bizottságai a következők: Innovációs és Vállalkozásfejlesztési Bizottság, Infrastruktúrafejlesztési Bizottság, Környezetvédelmi és Turisztikai Bizottság, Foglalkoztatási, Szociális és Egészségügyi Bizottság, Oktatási, Kulturális és Informatikai Bizottság, Településfejlesztési Bizottság, Duna-mente Bizottság, Termálkincs Bizottság, „M0 gyűrű”

Térségfejlesztési Bizottság, Ellenőrzési és Monitoring Bizottság. Az új bizottsági struktúráról még korai lenne véleményt formálni, különösen, hogy van olyan bizottság, amely még alig ülésezett.

A KMRFT feladatait alapvetően a területfejlesztési törvény szabja meg, a Tanács Alapszabálya ezt kiegészítve határozta meg a KMRFT feladatait, amelyek a következők:

- vizsgálja és értékeli a régió és kistérségei társadalmi-gazdasági helyzetét,
- elfogadja a régió stratégiai, és operatív programját,
- biztosítja a régióon belül a térségi szereplők közötti koordinációt,
- pénzügyi tervet fogad el a fejlesztési programok megvalósítása érdekében, amelyről megállapodást köt a miniszterrel,
- gondoskodik a források hatékony és szabályszerű felhasználásáról, a programok céljainak érvényesüléséről, és erről tájékoztatja az érintett minisztert,
- a régió fejlődésének elősegítése érdekében megállapodásokat köthet külföldi régiókkal,
- véleményezi az ágazati fejlesztési koncepciókat és programokat, továbbá a területét érintő területrendezési terveket,
- koordinálja az ágazati miniszterek által regionális szinten létrehozott testületek fejlesztéspolitikai tevékenységét.

A KMRFT ügynöksége, a Pro Régió Kht.

A Közép-Magyarországi Regionális Fejlesztési Tanács (KMRFT), mint a Budapesti Agglomerációs Fejlesztési Tanács (BAFT) jogutódja „megörökölte” az utóbbi 11 fős munkaszervezetét 2000 júniusáig ez a munkaszervezet látta el a KMRFT titkársági és szakmai háttérszervezeti feladatait.

2000 júliusában megalakult a Pro Régió Közép-Magyarországi Regionális Fejlesztési és Szolgáltató Közhasznú társaság (továbbiakban Pro Régió Ügynökség vagy Ügynökség). Az Ügynökség egyszemélyi tulajdonosa a KMRFT, amelynek a székhelye 2007-ig a Tanács székhelye volt. Nonprofit szervezetként a nyereséget a kht. alaptevékenységére kell fordítani. A közhasznú társasági szervezeti forma megszűnése miatt 2009-ben az Ügynökség várhatóan ún. nonprofit korlátolt felelősségű társasággá alakul át. Az Ügynökség ügyvezetőjét a KMRFT pályázat útján választja ki. A céget az ügyvezető önállóan képviseli.

Az Ügynökség működését és szervezeti felépítését az Alapító Okirat és a Szervezeti és Működési Szabályzat (SZMSZ) szabályozza. A folyamatok részletes szabályozását az Ügynökség – „Total Quality Management” (TQM)¹⁵ alapú – folyamatszabályozási kézikönyve tartalmazza. A TQM 2002-ben került bevezetésre, és a lényege, hogy a legfontosabb folyamatok leírása mellett azok állandó javítására és „csiszolására” ösztönzi a szervezetet, ezért évente felülvizsgálatra kerül.

Az Ügynökség fő feladatát az SZMSZ, a területfejlesztési törvény és a KMRFT Alapszabálya alapján határozta meg. A dokumentum a szervezeti egységek szintjén mutatja be azok feladatait. Az áttekinthetőség érdekében itt az Ügynökség saját feladatmeghatározását emeljük ki:

¹⁵ TQM – Total Quality Management (Teljes Minőségirányítási Rendszer).

- a KMRFT munkáját támogató adminisztrációs és döntéselőkészítési szolgáltatás,
- területi tervezés, programozás,
- finanszírozás, pályázati alapok kezelése,
- projektek generálása, ill. készítése,
- projektek menedzselése,
- képzés, oktatás, konferenciák szervezése,
- konfliktuskezelés, koordináció, információ, PR-tevékenység.

Az Ügynökség négy alapvető szervezeti egysége a Titkárság, a Programiroda, a Pályázati iroda és a Gazdasági iroda. A Titkárság nevének megfelelően az Ügynökség és a Tanács adminisztratív, titkársági feladatait látta el, amely már 2001-ben kiegészült az ún. PR (public relations) feladatokkal. A (területfejlesztési) tervezés, programozás, projekt menedzsment, és a projekt-előkészítés a Programiroda feladata maradt. A Pályázati iroda a hazai és uniós pályázatok lehetőség szerinti teljes körű kezelését végezte, a kiírások elkészítésétől a szerződéskötésig, és pályázatok megvalósulásának ellenőrzéséig. A Gazdasági iroda végzi az Ügynökség könyvelési és gazdasági elszámolási feladatait. Az újabb és újabb pályázati források megjelenésével a Pályázati irodán belül létrejött a Hazai támogatások egység, Phare támogatások egység, ill. a Közreműködő szervezeti egység. A Strukturális Alapok menedzsmentjéhez kapcsolódva a Pályázati iroda két szervezeti egységre bomlott: Hazai támogatások iroda és EU támogatások iroda. Az utóbbi elkülönített működtetését az 1. és 2. Nemzeti Fejlesztési Terv (NFT) végrehajtását szabályozó működési kézikönyvek kötelezővé tették.

2006 januárjában alakult ki az ötödik, az NFT Tanácsadói iroda (jelenleg: Kistérségi Koordinációs Hálózat). Létrejöttét az országos „NFT Házhoz jön” program alapozta meg. A Kormány döntése alapján a hálózat célja, hogy kistérségi szinten segítse a projektgazdákat, hogy hogyan menedzseljék az NFT pályázatain nyertes projekteiket, ill. tájékoztassa őket az újabb pályázatokról. Az Ügynökség statisztikai kistérségenként egy tanácsadót (összesen 15 főt), a budapesti kerületekben 5 főt, koordinátorként további 3–4 főt alkalmazhatott. A tanácsadók „mobil ügyfélszolgálatként” működnek, munkahelyük a kistérségekben van, és heti egy alkalommal találkoznak az Ügynökség székhelyén.

Az Ügynökség 2000-ben a KMRFT munkaszervezet személyi állományának nagy részét átvette, így az Ügynökség induló létszáma 7 fő volt. Folyamatos növekedés mellett a létszám 2002. év végére 18-ra, 2005-re 30 főre emelkedett (Almanach 2004). Nagyobb bővülést (21 fő) az NFT Tanácsadói iroda megalakulása hozott 2006 januárjában. A munkatársak száma 2008-ra mintegy 100 főre emelkedett, mivel az Ügynökség közreműködő szervezeti státuszt kapott a Közép-Magyarországi Operatív Program (KMOP) végrehajtásában, és a pályázati iroda eredeti létszáma nem volt elegendő a nagyszámú pályázat kezeléséhez. Az Ügynökség állományába tartozik a belső ellenőr, akinek alkalmazását az uniós közreműködő szervezeti státusz teszi szükségessé. Az Ügynökség munkáját külső szakértőként ügyvéd és informatikus segíti.

Az Ügynökség bevételei – a többi regionális fejlesztési ügynökséghez hasonlóan – alapvetően állami feladatfinanszírozásból származnak. A bevételek 82%-át pályázattal, projekt-generálási, vagy egyéb feladatok menedzsment díjai teszik ki. Ez az érték az utóbbi 5 évben folyamatosan nőtt, amelyen belül a legfontosabb tétel a KMOP Közreműködő Szervezeti szerződés. Fontos bevételt jelentenek (kb. 17%) az egyes feladatok elvégzéséért kapott összegek, például a kistérségi hálózat működtetése vagy a Regionális Területfej-

lesztési Operatív Program készítése. A KMRFT-től – közhasznúsági szerződés alapján – kapott működési támogatás csupán az ügynökségi költségvetés 1%-át teszi ki. Az egyéb „piaci tevékenységekből” (tanácsadás, képzés) származó bevételek aránya elenyésző. Az Ügynökség a közhasznúsági szerződés keretében elvégzett feladatokról félévente, az egyéb feladatokról az adott szerződésben meghatározottak szerint készít beszámolót. Az Ügynökség gazdálkodását és részben szakmai tevékenységét öttagú Felügyelő Bizottság (FeB) ellenőrzi. A FeB elnökét a KMRFT elnöke nevezi ki. Üléseit alapvetően a beszámolási időszakoknak megfelelő ütemben tartja.

A többi régiótól eltérően a KMRFT titkársági feladatait sokáig a Pro Régió Ügynökség látta el. 2006 márciusában a KMRFT elnöke létrehozta a KMRFT és a Pest Megyei Területfejlesztési Tanács (PMTT) közös titkárságát. 2006-ban, amikor a KMRFT elnöke PMTT elnöki státuszát elvesztette, a Titkárság átalakult a KMRFT Titkárságává, amelynek a feladata a Tanács adminisztratív feladatainak ellátása, a tanácsulések szervezése.

Az EU-csatlakozás hatása az intézményrendszerre, avagy a decentralizáció esélyei

Az ezredfordulóra a területfejlesztési mellett, attól jelentősen eltérő régióbeosztások is kialakultak. A környezetvédelmi felügyelőségek illetékességi területei a vízgyűjtő-területekhez, a turisztikai régiók a turisztikai vonzáskörzetekhez kapcsolódnak. Ez utóbbiak határai ugyan nagyjából egybeesnek a területfejlesztési régiók határaival, de vannak eltérések, például a Budapest–Közép-dunavidéki régióhoz 13 településsel több tartozik, mint a Közép-magyarországi régióhoz (ezek főleg a Dunakanyarban helyezkednek el). A bányakapitányságok öt régiót hoztak létre, amelyek ugyan követik a megyehatárokat, azonban nem teljesen esnek egybe a területfejlesztési régiókkal.¹⁶

Az ágazatok egy része nem kívánt saját régióbeosztást kialakítani, és a tervezési-statisztikai régiók határait követve alakította ki regionális szintű intézményeit, például a Földművelésügyi és Vidékfejlesztési Minisztérium a Regionális Vidékfejlesztési Irodák hálózatát, az Egészségügyi, Szociális és Családügyi Minisztérium 2004-ben a regionális egészségügyi tanácsokat. A Nemzeti Kutatási és Technológiai Hivatal is felhasználta a területfejlesztés meglévő regionális intézményrendszerét, ezekre alapozva hozta létre a regionális innovációs ügynökségeket.¹⁷ A regionális fejlesztési tanácsok részt vesznek a regionális innovációs pályázatok tartalmának kialakításában, míg a regionális innovációs ügynökségek többsége a regionális fejlesztési ügynökségek bázisán jött létre. A jelenlegi régióbeosztás elfogadottá válását jelezheti, hogy van már olyan nagyvállalat (Pannon GSM),¹⁸ amely egyes szolgáltatásai szervezésében a statisztikai régiók beosztását követi.

Az előbbieket elsősorban a közigazgatási dekoncentráció szerveinek tekinthetők. Érdeemes megvizsgálni, hogy a közigazgatási decentralizáció érdekében milyen kezdeményezések jelentek meg.

A Kormányprogram 2002-ben megfogalmazta a közigazgatási reform szükségességét,

¹⁶ Bővebb információ a Magyar Turisztikai Hivatal honlapján: <http://www.mth.gov.hu/main.php?folderID=924> érhető el. A bányakapitányságok illetékességi területei a http://www.mbfh.hu/holnapon_talalhatok.

¹⁷ Bővebben <http://www.nkth.gov.hu/main.php?folderID=1709>

¹⁸ http://www.pannon.hu/uzleti/tarifak/koltsegsokkento_megoldasok/partnerregio/

amelynek egyik eleme a közigazgatási régiók létrehozása volt: „5.2. ... *A Kormány elképzelése szerint a reform három részből áll. Az alap a községi és városi, azaz a lakossághoz legközelebb álló önkormányzatok autonómiájának megerősítése, ezt követi az ún. „kis térségek” – alapvetően az önkormányzatok társulásával való – kialakítása, végül pedig a regionális közigazgatás létrehozása. Így a kormányzati periódus végére a jelenlegi megyei önkormányzatok helyett kiépíthető a választott regionális önkormányzatok rendszere. ...*”¹⁹ A közigazgatási reform végrehajtása a parlamenti többség hiányában lekerült a napirendről.

2006-ban a közigazgatási reform újra szerepelt a Kormányprogramban:

„...*Drasztikusan csökkentjük az ún. dekoncentrált hivatalok számát. ... A régiókba koncentráljuk a területi államigazgatási szervek tevékenységét. Létrehozuk a széles feladat és hatáskörű regionális közigazgatási hivatalokat. ... Az önkormányzati reform keretében kezdeményezzük a választott, önkormányzattal rendelkező régiók létrehozását. Ezáltal a megyei közgyűlések helyett regionális közgyűlések működnek majd. 2008-ban kerülhet sor a megyei közgyűléseket felváltó regionális közgyűlések első megválasztására.*”²⁰

A közigazgatási reform végrehajtásához az Alkotmányt is módosítani kell, amelyhez a képviselők 75%-ának támogatására lett volna szükség. A kormánypártok²¹ ekkora többséggel nem rendelkeztek, és nem tudták megszerezni az ellenzék támogatását. A közigazgatási reformot a Kormány ezért 2006 októberében sem tudta megvalósítani.

A regionális szintű intézményrendszer kialakítását azonban ettől függetlenül is megkezdhatték, a központi közigazgatás dekoncentrált megyei szerveinek régiós összevonásával. A folyamat 2006-ban el is indult például az Adó- és Pénzügyi Ellenőrzési Hivatal (APEH), az Állami Népegészségügyi és Tisztiorvosi Szolgálat (ÁNTSZ), vagy a Fogyasztóvédelmi Felügyelőségek regionális átszervezésével.²² A területfejlesztésben is a „dekoncentrált” igazgatási modell erősödött meg (Szegvári, 2006), követve a közigazgatásban végbement változásokat. A döntési jogköröket a központi államigazgatás megtartotta magának, viszont a végrehajtás egyes feladatait a régiók szintjére delegálta.

A regionális fejlesztési tanácsok partneri szerepet kaptak az EU Strukturális Alapjainak forrásait lekötő 2007–2013-as Új Magyarország Fejlesztési Terv és az operatív programjai tervezésében. A 2004–2006-os időszakhoz képest ez előrelépésnek tekinthető, hiszen akkor egy ágazati szerkezetű program született. A 2007–2013-as időszakra létrejöttek az önálló regionális programok, de az azok tartalmáról folytatott régiós-ágazati vitákban a régiók többnyire alulmaradtak. A végrehajtásukban azonban a regionális fejlesztési ügynökségek közreműködő szervezeti feladatot kaptak.

A területfejlesztési régiók, így a KMRFT szempontjából a továbblépés a szuverén regionális fejlesztési tanács kialakítása lenne. Érdemi decentralizációról akkor lehetne beszélni, ha a döntések a tanácsi keretek között születnének, és azokat a későbbiekben sem a kormány, sem annak bármelyik minisztere nem bírálhatja felül (Szegvári, 2005). Re-

¹⁹ *Cselekedni, most és mindenkiért! (2002) A nemzeti közép, a demokratikus koalíció Kormányának programja, Magyarország 2002–2006. Budapest, 2002. május 19.*

²⁰ Új Magyarország (2006) Szabadság és szolidaritás. A Magyar Köztársaság Kormányának Programja a sikeres, modern és igazságos Magyarorszáért 2006–2010, Budapest.

²¹ Magyar Szocialista Párt, Szabad Demokraták Szövetsége.

²² További információk: <http://www.afeh.hu>; http://www.antsz.hu/portal/portal/elerhetoseg_43.html; <http://www.nfh.hu>

ményre ad okot a 2005-ben elfogadott Országos Területfejlesztési Koncepció (OTK2), amely a decentralizációt és a regionalizmust átfogó célként nevesíti. Az intézményrendszeri céloknál kimondja, hogy a régióknak a fejlesztéspolitika elsődleges színtereivé kell válnia, ennek érdekében meg kell teremteni a régiók – jogszabályokkal is megerősített – egyenrangú részvételének intézményi, pénzügyi, jogi feltételeit (Salamin–Péti, 2005). Egyelőre ezen feltételek egyike sem teljesül, bár úgy tűnik, hogy valóban a regionális szint válik a területfejlesztési politika elsődleges színterévé. A „regionális demokrácia” feltételeinek megteremtését az OTK2 hosszú távú célként határozza meg.

Véleményem szerint minimális célként területfejlesztési politikának azt kellene elérni, hogy a tervezési statisztikai régiók ne csak forrásszerző kategóriák legyenek, hanem a helyi gazdaságfejlesztés, foglalkoztatáspolitikai, infrastruktúra fejlesztés terepei, és közigazgatási eszközei is. Természetesen ehhez nem kell feltétlenül önkormányzati régióvá alakítani a tervezési statisztikai régiókat, de ahogy Szegvári Péter megfogalmazta (2005) „... a hatékony és eredményes jó kormányzás európai követelményei alapján célszerű lenne”.

A Közép-magyarországi régió területfejlesztési eszközei

Hatósági eszközök

Mint korábban már említettük, a területfejlesztés hatósági eszközei közé az országos szintű jogszabályok és a helyi építési előírások, övezeti besorolások tartoznak. Az előbbieket bemutatására terjedelmi okok miatt nem térünk ki, csak a regionális és helyi vonatkozásokat vázoljuk fel. A területfejlesztési törvény regionális szinten nem írja elő rendezési tervek készítését, így a Közép-Magyarországi Regionális Fejlesztési Tanács (KRMFT) egy úgynevezett struktúratervet készített, amely inkább információs eszköz, mint hatósági, ezért a következő fejezetben mutatjuk be. A helyi önkormányzatoknak korlátozott mértékben van helyi rendelet-alkotási jogosultsága, azonban ezek többsége a téma szempontjából nem releváns.

A legfontosabb hatósági eszköz a Budapesti Agglomeráció Területrendezési Terve (BATrT), amelyet 2005-ben fogadott el a Kormány (2005. évi LXIV. törvény). A rendezési terv kidolgozását még 1998-ban kezdte el az akkori Budapesti Agglomerációs Fejlesztési Tanács (BAFT). Az agglomerációs gyűrű települései azonban ellenezték a rendezési terv elfogadását, ugyanis az korlátozta volna a fejlesztési lehetőségeiket, megakadályozva újabb területek belterületbe vonását, és lakó vagy kereskedelmi célú ingatlanként történő értékesítését. A főváros támogatta a terv elfogadását, mivel a szabályozatlan szuburbanizáció egyik ellenszerét látták benne. Pest megye vezetése azzal a feltétellel tartotta volna elfogadhatónak a korlátozásokat, ha a zöldövezeti besorolású települések kompenzációt kapnak az „elvelt” fejlesztési lehetőségeikért. Az aktualizált tervet 2005-ben a területfejlesztésért felelős miniszter terjesztette az Országgyűlés elé, amelyet hosszú viták után sikerült elfogadtatni. Szakértői vélemények szerint erre azért kerülhetett sor, mert az érintett önkormányzatok a kidolgozás és elfogadás között eltelt időben „évtizedekre elegendő” nagyságú külterületet vontak belterületbe.

Az agglomerációs terv mellett meg kell említeni Pest Megye Területrendezési Tervét (21/2006. sz. Pest Megyei Közgyűlési határozat), és Budapest Főváros Településszerke-

zeti Tervét, amelyet a Fővárosi Közgyűlés a 1125/2005. sz. határozatával hagyott jóvá. Az utóbbi képezi az alapját a Fővárosi Szabályozási Kerettervnek és a Kerületi Szabályozási Terveknek. Ezek a dokumentumok a területrendezés eszközei, a területfejlesztési politikát áttételesen érintik, tartalmukra a KMRFT-nek nincs jelentős befolyása.

A nem-korlátozó jellegű hatósági eszközök közül a vállalkozási övezetek kijelölése az egyik legfontosabb, azonban ez a Közép-magyarországi régiót nem érinti, mivel a régióban – fejlettsége miatt – a Kormány nem jelölt ki vállalkozási övezeteket.

Információs eszközök

Az információs eszközök közé a stratégiák, programok és adatbázisok, ill. honlapok tartoznak. A Közép-magyarországi régió területfejlesztési terveiről korábban már volt szó, ezért az ott leírtakat nem ismételtem meg, csak összefoglalom, hogy a régióban milyen tervek készültek. A régió legfontosabb fejlesztéspolitikai dokumentumai stratégiai tervek: a 2001–2006-os időszakra vonatkozó 1. és a 2007–2013-as időszakra vonatkozó 2. Stratégiai Terv. A Stratégiai Terv meghatározza a régió jövőképét és az adott időszakra vonatkozó fejlesztési céljait, ill. a célok elérését szolgáló eszközöket, az ún. intézkedéseket (projektek, vagy pályázati alapok). A Stratégiai Terveknek információs eszközként kétféle hatása van. Egyrészt a tervezés folyamata során a területfejlesztés szereplői megismerhetik és formálhatják a célokat, másrészt a terv elkészülte után a lehetséges kedvezményezettek (pályázók, és projektgazdák) a Terv alapján tájékozódhatnak a támogatási eszközökről. A KMRFT ezért a dokumentumot hozzáférhetővé tette a régió honlapján, ill. a Stratégiai Tervekről rövid összefoglaló kiadványokat készített. A Stratégiai Terv végrehajtási rendelkezéseit az operatív programok tartalmazzák: részletesen bemutatva – többek között – az egyes intézkedések forrását, kedvezményezettjeit, a támogatás formáját, és a beavatkozás földrajzi lehatárolását. Az operatív programok szintén letölthetők a régió honlapjáról.

Kimondottan információs eszközként készült a Közép-Magyarországi Régió Struktúráterve, amely a területrendezési tervekhez hasonlóan a regionális térstruktúrát igyekszik meghatározni és a fejlesztési elhatározások és lehetőségek térbeli leképezését nyújtja. A rendezési tervekkel ellentétben a struktúra terv nem minősül jogszabálynak, ezért végrehajtását a helyi, kistérségi ismertsége és elfogadottsága biztosíthatja. A KMRFT ezért már a kidolgozás során igyekezett a lehető legnagyobb nyilvánosságot biztosítani, majd 2002-ben brosrát készíttetett belőle.

A fentiekén kívül érdemes áttekinteni, hogy a KMRFT milyen egyéb regionális szintű ágazati tervek kidolgozását kezdeményezte. 2001-ben a KMRFT közel 20 programot fogadott el, amelyek közül – a jellegzetesen közép-magyarországi témaválasztás miatt – a következőket emelem ki: A szuburbanizáció regionális programja, migrációs célterületek urbanizálásának programja, zöldterületi kompenzációs program. Egyes tervek kidolgozását a regionális igények mellett, ágazati felkérések (és források) ösztönözték: például a Régió Egészségügy-fejlesztési Stratégiai és Operatív Programja, a Közlekedés-fejlesztésének Integrált Stratégiai Terve és Operatív Programja, vagy a Regionális Információs Társadalom Stratégia. A régió egyik fontos stratégiai dokumentuma a Budapest–Közép-dunavidéki régió turisztikai koncepciója és stratégiája, amelyet 2006-ban a Regionális

Idegenforgalmi Bizottság készítetett és fogadott el. A Közép-Magyarországi Régió Innovációs Stratégiáját az Ügynökség az EU 5. K+F Keretprogramjának támogatásával készítette el.

A KMRFT 2001-ben állította össze azoknak a projekteknek (28) a listáját, amelyek megvalósításához a projektgazdák külföldi vagy hazai tőkét vártak. Az adatbázis angol és magyar nyelvű CD-ROM formájában készült el „*Befektetési lehetőségek a Közép-magyarországi régióban*” címmel. A regionális befektető-szervezési program keretében megrendezésre került egy hazai és két külföldi befektetési konferencia.

Az integrált városfejlesztési programok módszertani segédleteként készítette el a Pro Régió Ügynökség 2002-ben az ún. „Főutca kézikönyvet”, ami nyomtatott és elektronikus formában is megjelent. A Közép-magyarországi régió Társadalmi atlasza a régió gazdasági-társadalmi szerkezetét mutatja be térképes formában, az aktuális statisztikai adatok alapján. A Társadalmi atlasz második, bővített kiadása 2006-ban jelent meg EU támogatással.

A fejlesztési tervek mellett az információs eszközök közé tartoznak a tájékoztatás elektronikus és nyomtatott eszközei, amelyek a területfejlesztéshez kapcsolódó információk (pályázatok, intézményi változások) terjesztését szolgálják. A nyomtatott eszközök között a régió hírlapságja tekinthető a legfontosabbnak, amely 2001–2006 között negyedévente 800 példányban jelent meg, „A központi Régió”, majd „KaMeRa” címmel. 2006 óta a hírlapság elektronikus formában jut el az érintettekhez.

Az elektronikus kommunikáció eszközei közül a régió honlapja tekinthető a legfontosabbnak: www.kozpontiregio.hu. Hasonlóan a többi régióhoz, a honlapon megtalálhatók a KMRFT-vel, a Pro Régió Ügynökséggel, a fejlesztési célokkal és a pályázatokkal kapcsolatos információk. A honlapról letölthetők a korábbiakban ismertetett regionális dokumentumok és a területfejlesztés regionális és országos dokumentumai.

A területi marketing eszközeivel nem élt tudatosan a KMRFT, viszont a régió stratégiai tervét marketing stratégiaként is fel lehet fogni. Ugyanis, korlátozott mértékben ugyan, de felmérte a keresleti oldal igényeit, ez alapján meghatározza a régió jövőképét (és imidzsét), valamint definiálja a régió céljait és fejlesztési eszközeit. A 2. Stratégiai Terv fejlesztési szlogenje „Közép-Magyarország – A Kreatív Régió” már marketing szlogenként is felfogható. Hiányoznak azonban a marketing stratégia részét képező további elemek: termékfejlesztés eszközei (vezérprojektek), a reklám és az „ár” meghatározása. A keresleti oldali eszköztár fejlesztése (marketing) talán az egyik olyan továbblépési lehetőség, amellyel a KMRFT a hazai közigazgatási regionalizáció, és területfejlesztési politika helyzetétől függetlenül tud élni.

Gazdasági eszközök

Magyarországon a területfejlesztés eszközei közül a gazdasági eszközök köre a legszélesebb, azonban ezen belül is a vissza nem térítendő állami pénzügyi támogatások dominálnak. Ez a Közép-magyarországi régióra is igaz: a regionális területfejlesztési eszközrendszer tekintetében, szinte kizárólag a közvetett, beruházási-típusú pénzügyi támogatások alkalmazásáról beszélhetünk. A pénzügyi támogatások 100%-a ezen belül pályázati alapon felhasznált vissza nem térítendő támogatás. A többi eszköz felett a KMRFT nem rendelkezik befolyással, azok részben az országos, részben a helyi önkormányzati szint döntési kompetenciájába tartoznak (pl. adókedvezmények biztosítása). A Tanács nemzet-

közi példák alapján gondolkodhatna akár saját ingatlan vagyon kialakításában, azonban ez az ötlet még a javaslat kidolgozásáig sem jutott el.

A KMRFT által kezelt pályázatok 100%-át a vissza nem térítendő támogatások tették ki. Leginkább azért alkalmazta a KMRFT ezt az eszközt, mert a „decentralizált” források felhasználását szabályozó rendeletek így írták elő, másrészt ennek a kezelése a legegyszerűbb, harmadrészt ez a támogatási forma volt a legnépszerűbb a kedvezményezettek körében. A KMRFT-nek elvi lehetősége lett volna, hogy visszatérítendő támogatásokat is adjon, azonban a fentiek miatt nem élt vele. Várhatóan a 2007–2013-as időszakban sem fog erre sor kerülni mivel a KMOP végrehajtását szabályozó Akciótervben nem szerepel ilyen támogatás.

A KMRFT által kiírt pályázatokat két csoportra oszthatjuk: hazai és európai uniós pályázatokra, amelyből az utóbbi további két alcsoportra oszlik az előcsatlakozási és a strukturális alapokra.

Hazai források

A KMRFT 1999-ben 190, majd 2000-ben 100 millió forint összegű tervezési célú támogatást kapott. Az első nagyobb összegű fejlesztési célú támogatást a Tanács 2001-ben kapta az ún. „Tükörrégiós program” keretében. A „tükörrégiós” keret forrása elsősorban a területfejlesztési céllelőirányzat (TFC) decentralizált részéből származott, amelyet a kis- és közép-vállalkozásfejlesztési céllelőirányzat és a munkaerő-piaci alap forrásai egészítettek ki. A Program célja az volt, hogy felkészítse a régió intézményrendszerét az uniós strukturális alapok fogadására, másrészt, hogy „kárpótolja” a nyugat-magyarországi régiókat a 2000–2001-es Phare-programból való kimaradásuk miatt.

A tükörrégiós támogatás tekinthető a regionális szinten pályáztatott források közül talán egyedül decentralizáltnak, ugyanis mind tartalmát, mind eljárásrendjét a régió határozhatta meg, a vonatkozó jogszabályok megadta kereteken belül. A tükörrégiós források felhasználásának alapját a régió 2001–2006-os Stratégiai Terve és az alapján elkészített Közép-Magyarországi Regionális Operatív Program 2001–2003 (KMROP1) jelentette. A tükörrégiós forrás programfinanszírozást tett volna lehetővé, ha a támogató minisztériumok²³ aláírták volna a három évre szóló szerződést a regionális fejlesztési tanácsokkal a forrás biztosításáról. Erre azonban nem került sor a minisztériumok ellenállása és a költségvetési tervezés éves jellege miatt.

A négy regionális fejlesztési tanács a 2001. évi decentralizált TFC keret (27,4 milliárd forint) 20%-át kapta, amelyből a Közép-magyarországi régió részesedett a legnagyobb arányban, 36%-kal. A KMRFT a mintegy 2,3 milliárd forintos forrás ismeretében a KMROP1-ben tervezettek közül hét intézkedést választott ki támogatásra (1. táblázat).

²³ Földművelésügyi és Vidékfejlesztési Minisztérium, Gazdasági Minisztérium, Foglalkoztatás- és Munkaügyi Minisztérium.

1. táblázat

A Közép-magyarországi régió 2001. évi tükörrégiós pályázatának intézkedései

Intézkedések	Megítélt támogatás (Ft)
Kis- és közép vállalkozások hálózatának fejlesztése	279 590 000
A régió turisztikai potenciájának fejlesztése	92 500 000
A régió tudásbázisának fejlesztése	130 245 000
A hátrányos helyzetű munkanélküliek munkaerőpiaci integrációjának elősegítése	59 000 000
A régió belső elérhetőségének javítása	868 674 463
Környezetvédelmi infrastruktúra fejlesztése	341 840 000
Településközpontok funkcióbővítése	503 943 000
Összesen	2 275 792 463

Forrás: Pro Régió Ügynökség

2002-ben a régiók számára átadott források aránya 21%-ra emelkedett, így a Közép-magyarországi régió támogatása 2 600 millió forintra nőtt. A Közép-Magyarországi Regionális Fejlesztési Tanács a kiírt pályázatok körét 11-re bővítette (2. táblázat).

2. táblázat

A Közép-magyarországi régió 2002. évi „tükörrégiós” pályázatának intézkedései

Intézkedések	Megítélt támogatás (Ft)
Üzleti infrastruktúra fejlesztése	76 929 000
Kis- és közép vállalkozások hálózatának fejlesztése	229 368 000
A régió turisztikai potenciájának fejlesztése	164 000 000
A régió tudásbázisának fejlesztése	112 000 000
Felkészülés az Európai Unióhoz való csatlakozásra	58 037 650
A régió belső elérhetőségének javítása	876 600 000
Környezetvédelmi infrastruktúra fejlesztése	323 000 000
Épített környezet védelme és fejlesztése	55 000 000
Településközpontok funkcióbővítése	487 921 000
Elektronikus közigazgatás, intelligens önkormányzat kísérleti projektek indítása	84 945 000
Az információs társadalomra való felkészülés, oktatás, képzés	32 580 000
Összesen	600 380 650

Forrás: Pro Régió Ügynökség

A támogatások felhasználási lehetőségeit, a támogatható fejlesztési célok és tevékenységek tekintetében, a célelőirányzatokra vonatkozó végrehajtási rendeletek határolták be. Ezek szabták meg, hogy a fejlesztési forrásokat pályázati rendszerben kell felhasználni, vissza nem térítendő támogatás formájában. A támogatható tevékenységeket, a kiírandó pályázatok tartalmát, ill. a pályázatadás részletes eljárásrendjét azonban a régió dolgozhatta ki. A tükörrégiós forrás szinte az egyetlen olyan pályázatos területfejlesztési eszköz, amelynél a pályázatadási ciklus minden eleméért a régió intézményrendszere felelt. A KMRFT döntött a kiírandó pályázatok tartalmáról, míg a Pro Régió Ügynökség kidolgozta a pályázatadás folyamatát; a tárcákkal folytatott egyeztetéstől, a döntés-előkészítésten át a pénzügyi elszámolásig (Pályázati iroda 2006).²⁴

²⁴ Fejlesztési források menedzselése a Közép-magyarországi régióban 2001–2006 (2006). Pro Régió Ügynökség. Pályázati Iroda. Budapest. 40. o. (továbbiakban: Pályázati iroda 2006).

Az egyes intézkedésekre beérkezett pályázatok alacsony száma miatt a KMRFT-nek kisebb forrás-átcsoportosításokat kellett végrehajtania például „a hátrányos helyzetű munkanélküliek munkaerőpiaci integrációjának elősegítése” című intézkedésről „a régió belső elérhetőségének javítása”, és a „településközpontok funkcióbővítése” című intézkedésekre.

2003-ban a Nemzeti Területfejlesztési Hivatal – a sikeres működés ellenére – leállította a tükörrégiós programot, vélhetően a területfejlesztési politika új céljai miatt, amely a területi kiegyenlítést állította a középpontba. Ennek érdekében új fejlesztési céllelőirányzatokat hoztak létre: a település- és térségfelzárkóztatási céllelőirányzatot (TTFC), a kistérségi támogatási alapot és a vállalkozási övezet céllelőirányzatot. A tükörrégiós forrásból 2003-ban már csak a 2002-es éven túli kötelezettségvállalások voltak kifizethetők. A régiók támogatása háttérbe szorult, a KMRFT mindössze 323,3 millió forintos nagyságrendű TTFC forrás pályázati rendszerben történő elosztásáról dönthetett. A régió három hátrányos helyzetű kistérségének (ceglédi, szobi, nagykatái) projektgazdái pályázhattak a zsáktelepülések bekötőútjainak felújítására, térségi elérhetőséget javító beruházásokra, és a kistérségek tökevonzó képességének javítására.

A TTFC utódaiként 2004–2006 között a terület- és régiófejlesztési céllelőirányzat (TRFC) nyújtott vissza nem térítendő támogatást a Közép-magyarországi régió hátrányos helyzetű kistérségeiből érkező pályázók számára. A végrehajtási rendelet az alábbi intézkedések támogatását írta elő: munkahelyteremtő, ill. -megtartó beruházások, vállalkozóvá válás elősegítése, közlekedést javító fejlesztések, egészségügyi, oktatási, szociális ellátás javítása. 2004–2006 között a TRFC források összértéke meghaladta a 4,3 milliárd forintot, amely több mint 200 projekt támogatását tette lehetővé.

2004-től a területfejlesztési célú beruházási támogatások mellett a regionális fejlesztési tanácsok, az ún. fejezeti kezelésű előirányzatok régióra eső részének felhasználásáról is dönthettek. Az érintett ágazati előirányzatok körét a 66/2004. sz. Kormányrendelet határozta meg. A rendelet szerint 2004-ben a hét régióra a TRFC-vel együtt összesen 22 640 millió forint állt rendelkezésre. Az útalap vonatkozásában nem sikerült megegyezésre jutni, ezért annak az 5 348 millió forintos összegét levontuk, így 17 292 millió forint marad. A Közép-magyarországi régióra ebből 1 827 millió forint jutott (10%) (3. táblázat).

3. táblázat

Decentralizált fejezeti kezelésű előirányzatok kerete a Közép-magyarországi régióban 2004-ben

Előirányzat neve	Rendelkezésre álló keret (millió Ft)
Terület- és régiófejlesztési céllelőirányzat	1 225
Települési hulladék közszolgáltatás-fejlesztés	300
Játszótérfejlesztés	31
Környezetvédelmi és vízügyi céllelőirányzat	208
Nemzeti közművelődési, könyvtári hálózatfejlesztési program előirányzat	40,85
Informatikai, távközlés-fejlesztési és frekvencia gazdálkodási feladatok	20
Útfenntartási és fejlesztési előirányzat	–
Összesen	1 827

Forrás: Pro Régió Ügynökség (Almanach 2002–2004)

A települési hulladék-közszolgáltatás fejlesztése pályázatnál az önkormányzatok elsősorban hulladékgyűjtő-szigetek és gépjárművek beszerzésére pályáztak. A játszótér- és könyvtárfejlesztésre rendelkezésre álló csekély forrás csak 10–10 projekt támogatását tette lehetővé. A környezetvédelmi céllelőirányzat forrásaiból szennyvízelvezetésre és tisztításra, ill. hulladékgazdálkodási tervek elkészítésére 14 pályázat kapott támogatást (Pályázati iroda 2006).

Az ágazatok által a regionális szint számára átadott források nagyságrendje (20–30 millió forint) azt jelzi, hogy a minisztériumok még a projekt-szelekcióhoz kapcsolódó korlátozott döntéseket sem kívánták a regionális fejlesztési tanácsok hatáskörébe utalni. Miközben továbbra is ők határozták meg, hogy kiknek mire lehessen pályázni. Az érintett céllelőirányzatok sorain a korábbi években nagyobb összegű források szerepeltek, csak miután kiderült, hogy az adott céllelőirányzat a „decentralizáció” által „veszélyeztetetté” válik, csoportosították át a forrásait más, „biztonságban lévő” előirányzatokra.

Továbbra sem tudott tehát érvényesülni a szubszidiaritás elve. A minisztériumok többsége úgy véli, hogy a „szakmaiság” kizárólagosan úgy biztosítható, ha a minisztériumban döntenek az egyes pályázatok támogatásáról. A tanácsok esetében úgy érzik politikai döntés születik, és a nyilvánosság is kevésbé biztosítható. Erősen vitatható ez az álláspont, hiszen a minisztériumi döntések esetében a pályázóknak és a közvéleménynek még kevesebb rálátása van a folyamatra, mint a regionális fejlesztési tanácsoknál (RFT). Az RFT-k ülései nyilvánosak, szélesebb tagsága és bizottsági rendje következtében több szereplőnek lehet beleszólása a folyamatba, mint egy központi döntéshozatal esetében. A szakmaiság vs. politikai döntés vitában a minisztériumok szakmaisága is megkérdőjelezhető. Nehezen hihető, hogy egy minisztériumi döntés esetében vegyítse szakmai döntés születik, szofisztikált pontozási módszerek alapján, és nem érvényesül semmilyen politikai befolyás. Vitatható az is, hogy például két hasonló adottságú és azonos problémával küzdő, fejlesztésre szoruló iskola közül a minisztériumban miért tudják jobban, melyiket kell támogatni, mint az adott térséget jobban ismerő regionális fejlesztési tanácsban.

2005-ben újabb ágazati kezelési fejlesztési előirányzatok pályáztatását „decentralizálták”: a települési önkormányzati szilárd burkolatú belterületi közutak burkolatfelújítását (TEUT) és a helyi önkormányzatok cél és címzett támogatását. A 2004-es támogatások közül a települési hulladék közszolgáltatás megmaradt, a többi (játszótér-, könyvtár- és informatikai fejlesztés, ill. környezetvédelmi és vízügyi céllelőirányzat) kivonták a decentralizált pályázatok köréből. Ezzel gyakorlatilag csak a területfejlesztési és a településfejlesztési források maradtak régiós végrehajtásban.

A térség és regionális fejlesztési céllelőirányzat (TRFC) a hátrányos helyzetű kistérségek infrastrukturális felzárkóztatása mellett 2005-től ún. szakmai programok finanszírozását is lehetővé tette. Kerékpárút-fejlesztésre 2005-ben 118,8 millió forint állt rendelkezésre, amelyből egy 5 km-es kerékpárút épült meg a hátrányos helyzetű ceglédi kistérségben. A köztisztviselők és pedagógusok internet hozzáféréseinek támogatása közösségi terekben című alprogram 26,4 millió forint támogatást biztosított számítógép-beszerzésre, és egyéves internet-előfizetésre. Az előző kettőnél sikeresebbnek bizonyult az idegenforgalmi alprogram, amelyből turisztikai rendezvényeket, marketinget, szűnyoggyérítést lehetett támogatni. 2005-ben a 400 millió forintos keretösszeg, 2006-ra 55 millió forintra csökkent. 2006-ban a három hátrányos helyzetű kistérségben lehetett a komplex vonzerő-fejlesztésre támogatást kapni, ezt marketing és rendezvénytámogatás egészítette ki.

A települési önkormányzati szilárd burkolatú belterületi közutak burkolatfelújítása című pályázat (TEUT) keretösszege 2005–2006-ban 9 897,7 milliárd forint volt. A támogatás 80%-át a fővárosban kellett felhasználni, azon belül is nagy forgalmú, többsávos és többnyire tömegközlekedési útvonalak felújítására. A települési hulladék közszolgáltatás (TEHU) fejlesztése pályázat 2005-ben és 2006-ban is hulladékgyűjtő szigetek, konténerrek, járművek, ill. szennyvíztisztító telepek műtárgyainak beszerzését támogatta, majd 2006-tól ez a hulladéklerakók rekultivációs terveinek elkészítésével egészült ki. Minderre 2005-ben 413 millió forint, 2006-ban 210,9 millió forintos keretösszeg állt rendelkezésre.

A többször módosított 1992. évi LXXXIX. törvény a helyi önkormányzatok címzett és céltámogatások pályáztatásának egyes feladatait 2004-ben a regionális fejlesztési tanácsok hatáskörébe helyezte. Az önkormányzati igénybejelentéseket a tanácsok bírálták el és rangsorolták, majd továbbították a Belügyminisztérium számára döntésre. A céltámogatást szennyvízelvezetési és -tisztítási beruházásokra, ill. egészségügyi gép-műszer beszerzésekre lehetett igénybe venni. Az igények sokszorosán meghaladták a két évben rendelkezésre álló 616,8 millió forintos keretet (Pályázati iroda 2006).

A Kutatás és Technológiai Innovációs Alap 25%-át a törvény decentralizáltan rendelkezésre bocsátotta. A Közép-Magyarországi Regionális Fejlesztési Tanács (KMRFT) 2005-ben 1,12 milliárd forint, 2006-ban 873,7 millió forint innovációs támogatás felhasználásáról dönthetett. A többi forrással ellentétben itt a KMRFT tehetett javaslatot a kiírandó pályázatok tartalmára, amelyet a Regionális Innovációs Stratégiája alapján határozott meg. A pályázatokat az országos hatáskörű Kutatás és Technológiai Innovációs Tanács hagyta jóvá.

Összességében 2004–2006 között a KMRFT 15 257,9 millió forint hazai forrás elosztásáról dönthetett. A költségvetési törvény által lehetővé tett 5 és 10%-os éven túli kötelezettségvállalás alkalmazásával 18 480,4 millió forintot ért el ez az összeg, ami 964 pályázat támogatását tette lehetővé (Almanach 2004–2006).

2007-ben a hazai a decentralizált források nagyságrendje 2006-hoz képest kis mértékben csökkent, a Közép-magyarországi régióban 7,1 milliárd forintra. A korábbi évekhez hasonlóan az alábbi célleírányzatok végrehajtását adták át a régió számára:

- terület- és régiófejlesztési célleírányzat (TRFC) – 917 millió forint,
- települési önkormányzati szilárd burkolatú belterületi közutak burkolat-felújítása (TEUT) – 4 011,5 millió forint,
- innovációs támogatás – 903,5 millió forint,
- cél- és címzett támogatások – 8,4 millió forint keretösszeggel,
- helyi önkormányzatok fejlesztési (HÖF) és vis maior (70,9 millió forint) ²⁵feladatai:
 - Területi kiegyenlítést szolgáló támogatás (TEKI) – 221,2 millió forint,
 - Céljellegű decentralizált alap (CÉDE) – 974,4 millió forint keretösszeggel.

2008-ban a korábbi évek növekvő tendenciája megfordult a keretösszeg 6,4 milliárd forintra csökkent, az alábbi összetételben:

- terület- és régiófejlesztési célleírányzat (TRFC) – 489,7 millió forint,
- települési önkormányzati szilárd burkolatú belterületi közutak burkolat-felújítása (TEUT) – 4 028 millió forint,

²⁵ 2007-től a regionális fejlesztési tanácsok vették át a megyei területfejlesztési tanácsoktól a helyi önkormányzatok fejlesztési (HÖF) és vis maior feladatainak pályáztatását.

- helyi önkormányzati fejlesztési és vis maior feladatainak támogatása (HÖF), Területi kiegyenlítést szolgáló támogatás – (TEKI), Céljellegű decentralizált alap – (CÉDE) – 790,8 millió forint,
- innovációs támogatás – 1027,3 millió forint.

Európai Unió források

A Közép-magyarországi régió a 2000–2001. évi területfejlesztési Phare programból nem részesült, helyette az előzőekben már tárgyalt tükörrégiós forrásokból kapott támogatást. 2002–2003-ban azonban bekapcsolódhatott a decentralizált területfejlesztési célú Phare programba (az ún. ORPHEUS programba). A régió részesedése 17,7% volt, ami megközelítőleg 4,4 milliárd forint (17,2 millió euró) felhasználását tette lehetővé. A program az országos szabályozásnak megfelelően „integrált helyi fejlesztési akciók” megvalósítását támogatta pályázati rendszerben, vissza nem térítendő támogatás biztosításával. Az integrált akcióknak település-rehabilitációt, kapcsolódó közútépítést, ill. munkaerő képzést kellett tartalmaznia. A hátrányos helyzetű kistérségek itt is preferenciát élveztek, ami az összesen három ilyen kistérséget tartalmazó Közép-magyarországi régióban kissé megnehezítette a források lekötését. A fővárosban kettő, Pest megyében 13 projekt valósult meg.

Az ORPHEUS program alapját részben a KMRFT által kidolgozott Főutca kézikönyv (2002) jelentette. Az ORPHEUS azonban nem vette át a „Főutca-módszertan” minden elemét. A település-rehabilitációt, a forgalom-szervezést, a képzést támogatta, a vállalkozásfejlesztési, közösség-szervezési, promóciós elemeit viszont nem. A KMRFT a beérkezett pályázatok kiértékelésébe ugyan bekapcsolódhatott, de a végső döntést a VÁTI és az azt felügyelő Nemzeti Területfejlesztési Hivatal hozta meg. A Pro Régió Ügynökség a pályázatok érkeztetésében, a szerződéskötésben és a projektek megvalósulásának ellenőrzésében vehetett részt. A program elvileg a régió(k) felkészülését szolgálta az EU strukturális alapjainak a fogadására és az NFT1.kidolgozására, ennek ellenére a régiók számára a lehető legkevesebb feladatot adta, és a döntési pozícióktól is távol tartotta a regionális szereplőket. (Utóbb kiderült, hogy ezzel valóban jól képezte le az NFT1 végrehajtási rendszerét.) A Pro Régió Ügynökség az ORPHEUS programhoz hasonló feladatokat kapott az Oktatási Minisztérium „Információs technológia az általános iskolákban – 2002–2003” című programjában, amelynek keretében az önkormányzatok iskolafelújításra, tananyag-fejlesztésre, és pedagógus-továbbképzésre pályázhattak. A KMRFT sem a döntéshozatalban, sem a végrehajtásban nem kapott szerepet.

A legnagyobb várakozás a Közép-magyarországi régióban is az uniós csatlakozást és a Strukturális Alapok forrásait előzte meg. Az NFT1 és operatív programjai elfogadásával nyilvánvalóvá vált, hogy a régióknak, a regionális fejlesztési tanácsoknak nem sok szerepe lesz azok végrehajtásában. A területfejlesztéshez leginkább kapcsolódó Regionális Fejlesztési Operatív Program (RFOP) végrehajtásában kapott a Pro Régió Ügynökség közreműködő szervezeti feladatokat. Ezek azonban csak a pályázatok formai és szakmai ellenőrzésével haladták meg az ORPHEUS programban ellátott feladatokat, a szerződéskötést továbbra is a VÁTI végezte. A KMRFT nem vett részt az RFOP végrehajtásában, a Monitoring Bizottságba delegálhatott egy főt.

A Regionális Fejlesztési Operatív Program (RFOP) 107,1 milliárd forintos forrásössze-

géből a Közép-magyarországi régió kerete indikatívan 7,951 milliárd forintot tett ki, ami az NFT1 forrásának 1,16%-a. A pályázati igények azonban ezt jóval meghaladták, így a program lezárása után a megítélt támogatások összege elérte a 29,1 milliárd forintot. A beérkezett 340 pályázatból 112 kapott támogatást, és 111 pályázóval kötöttek szerződést (www.nfu.hu, EMIR adatok alapján) (4. táblázat). A Pro Régió Ügynökség az RFOP 11 intézkedése közül hétnek a végrehajtásában vett részt.

4. táblázat

A Közép-magyarországi régió RFOP-ból származó forrásainak megoszlása

Kód	Intézkedés neve	Forrásösszege (Ft)	Megítélt összege (Ft)
1.1	Turisztikai vonzerők fejlesztése	1 765 824 000	1 972 550 854
1.2	Turisztikai fogadóképesség javítása	642 072 000	2 222 050 817
2.1	Hátrányos helyzetű régiók és kistérségek elérhetőségének javítása	1 425 583 000	20 095 771 821
2.2	Városi területek rehabilitációja	2 552 033 000	2 521 083 848
2.3	Óvodai és alapfokú nevelési-oktatási intézmények infrastrukturális fejlesztése	734 867 000	1 173 212 447
3.2	A helyi foglalkoztatási kezdeményezések támogatása	370 761 840	447 313 235
3.3	Felsőoktatási intézmények és helyi szereplők együttműködésének erősítése	460 251 000	713 157 311
	Összesen	7 951 391 840	29 145 140 333

Forrás: Pro Régió Ügynökség, EMIR

A területi kiegyenlítő hatás érdekében a turisztikai fogadóképesség fejlesztésére (1.2), közútfejlesztésre (2.1 első két komponense) Budapesten megvalósuló projektekkal nem lehetett pályázni. A területi szűkítések alkalmazása több esetben megnehezítette a források lekötését, ennek ellenére elmondható, hogy az igények sokszorosan meghaladták a rendelkezésre álló kereteket.

Az intézkedések szerinti megoszlás mellett vizsgálhatjuk az NFT1 támogatásainak területi megoszlását is, amelyhez – a pályázati és központi programból származó támogatások területi megoszlását bemutató – OTH PIK elemzést használhatók²⁶ (5. táblázat). A támogatások régiók közötti megoszlásában a várakozásokkal ellentétben nem minden összehasonlításban érvényesül a Közép-magyarországi régió gazdasági és népességi túlsúlya. A támogatások összértékét vizsgálva a legnagyobb összegű támogatást az Észak-alföldi régió részére ítélték meg (122,6 Mrd Ft), amelyet a Közép-magyarországi és az Észak-magyarországi régió követ 106–106 milliárd forinttal. Ha az egy főre jutó támogatást nézzük, akkor az Észak-magyarországi régió veszi át a vezetést, míg a Közép-magyarországi az utolsó helyre kerül.

²⁶ Közép-magyarországi régió. Összefoglaló a beérkezett és támogatott NFT (2004–2006) pályázatokról (2007). NFÜ – Kommunikációs Főosztály, Budapest (továbbiakban: PIK 2007).

5. táblázat

Az uniós forrásból (NFT1) támogatott központi programok és pályázatok regionális megoszlása

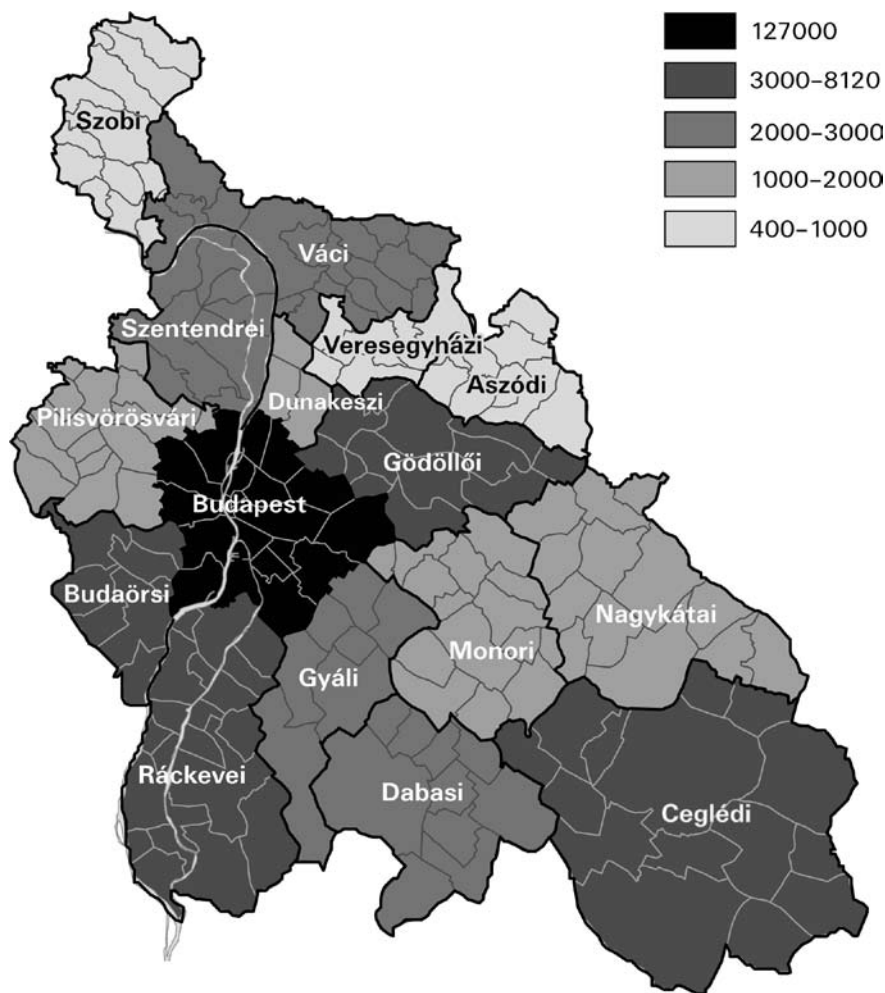
Régió	Egy főre jutó támogatás (Ft)	Támogatás (millió Ft)
Észak-magyarországi régió	83 415,2	106 030
Észak-alföldi régió	79 516,5	122 600
Dél-alföldi régió	73 700,8	99 860
Dél-dunántúli régió	68 524,2	66 980
Nyugat-dunántúli régió	53 931,2	53 950
Közép-dunántúli régió	49 050,5	54 490
Közép-magyarországi régió	37 592,8	106 800
Összesen		610 710

Forrás: OTH PIK (2006. szeptember 30.)

Az NFT1 támogatásainak Közép-magyarországi régió belüli megoszlását vizsgálva az egy kistérségre jutó támogatás a népességszámmal mutatja a legerősebb összefüggést: a legnépesebb kistérségek kapták a legtöbb támogatást (1. térkép). Abszolút támogatási összegben a fővárost (127,1 milliárd Ft) a második és negyedik legnépesebb budaörsi és ceglédi kistérség követi (8,1 és 7,9 milliárd forinttal), majd a harmadik és az ötödik legnépesebb ráckevei és gödöllői kistérség következik.²⁷ Az egyes operatív programok esetében is kirajzolódik a főváros gazdasági, igazgatási súlya. Különösen a Gazdasági Versenyképesség Operatív Programnál (GVOP) és a Humán-erőforrás Fejlesztési Operatív Programnál (HEFOP), ahol az irányító hatóságok nem vagy kevésbé kívántak területi preferenciákat érvényesíteni. Ezeknél inkább – a gazdasági-társadalmi mutatók alapján – fejlettség tekintetében a kistérségek (Budaörsi, Szentendrei) jutottak több támogatáshoz, míg az Agrár- és Vidékfejlesztési Operatív Program (AVOP) és a Regionális Fejlesztési Operatív Program (RFOP) tekintetében a kiegyenlítés szándéka is megjelent. A korrelációs vizsgálatok összességében azonban azt mutatták, hogy az NFT1 támogatásainak területi eloszlásából a Közép-magyarországi régióban nem mutatható ki sem a kiegyenlítő, sem a versenyképesség-erősítő szándék érvényesülése (Gordos, 2007a).

A fajlagos mutatók tekintetében is a főváros dominanciája érvényesül, noha egy-két esetben egyes Pest megyei kistérségek megelőzik a fővárost, amelyek közül a dabasi kistérség sikeres forrás-adszorpciója talán a legmeglepőbb eredmény. Tovább-gondolásra érdemes, hogy az országos összehasonlításban már nem hátrányos helyzetűnek minősülő nagykátai vagy a periférikus helyzetű aszói kistérségek fejlesztési szereplői miért nem tudtak élni a pályázati lehetőségekkel. Belső „vákuumtérségek” kialakulása is megfigyelhető; ilyenek például a monori és a veresegyházi kistérség, amelyek több operatív program tekintetében a támogatási listák végén találhatók.

²⁷ A kistérségi vizsgálathoz azokat a projekteket vettem figyelembe, amelyek a Közép-magyarországi régióban valósultak meg. A vizsgált sokaság így 4983 projektet tartalmazott, amelyek közül a projektgazda székhelye csak 123 esetben tartozott más régióhoz. A kistérségek támogatottságánál, a központi programokat és a technikai segítségnyújtási kereteket is figyelembe vettem, hiszen ezek is az adott térség támogatottságát növelik, függetlenül attól, hogy milyen célból, és milyen eljárásrenddel jutnak el a kedvezményezettekhez.



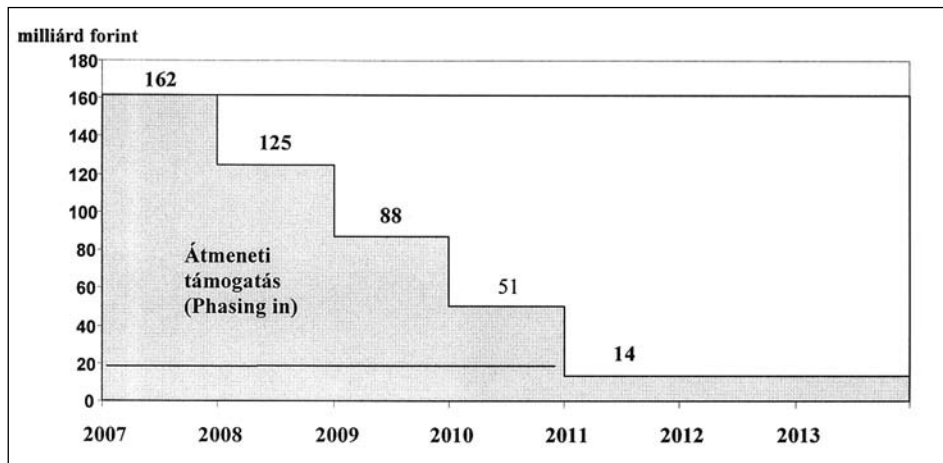
Szerkesztette: Gordos T. PIK 2007 alapján

1. térkép: *A Közép-magyarországi régió kistérségeinek támogatása az NFTI keretében (millió Ft)*

A 2007-től kezdődő programozási időszakban a Közép-magyarországi régióban megvalósuló fejlesztések számára számottevően nagyobb európai uniós Strukturális Alapokból származó támogatás áll rendelkezésre, mint a korábbi években.

A Strukturális Alapok felhasználását szabályozó 1083/2006. sz. EK rendelet értelmében a Közép-magyarországi régió az ún. 2. célterület („Regionális versenyképesség”) hatálya alá tartozik. A régió magas fejlettségi szintje miatt veszítette el az EU regionális politikájának legjobban támogatott 1. célterületi státuszát, ami azt jelenti, hogy főszabály szerint kisebb egy főre jutó támogatásban részesülhet, mint az 1. célterületi elmaradott

régiók. A rendelet azonban lehetővé teszi, hogy az 1. célterületi státuszt elvesztő régiók a 2. célterületen belül úgynevezett átmeneti („phasing in”) támogatásban részesüljenek. Az átmeneti támogatás az éves forrásallokációk nagyságrendjét 4 év alatt lépcsőzetesen csökkenti le az 1. célterületi besorolás esetén kapható támogatásról az általános 2. célterületi támogatási nagyságrendre (3. ábra). További előnye, hogy a régióra az 1. célterületi 85%-os támogatási intenzitás érvényes, ill. támogatható az összes 1. célterületi téma-terület.



Szerkesztette: Gordos Tamás az Új Magyarország Fejlesztési Terv alapján

3. ábra: A Közép-magyarországi régiós ERFA és ESZA források éves allokációja, 2007–2013 (KMR várható uniós társfinanszírozás)

Az Európai Regionális Fejlesztési Alapból (ERFA) és Európai Szociális Alapból (ESZA) a Közép-magyarországi régióban megvalósuló fejlesztésekre 2 389 millió euró uniós társfinanszírozás (586,6 milliárd forint)²⁸ áll rendelkezésre. A Kohéziós Alap 2 496 milliárd forintos forrása tekintetében nincs régiók közötti megosztás, a Közép-magyarországi régióra ebből mintegy 500 milliárd forint juthat. A végleges összeg annak függvénye, hogy az Európai Bizottság milyen projekteket és milyen keretösszeggel fogad el a Kormány által benyújtott közlekedési és környezetvédelmi operatív programokból.

A EU Strukturális Alapok forrásainak lehívására a Kormány elkészítette az NFT2-t (Új Magyarország Fejlesztési Terv – ÚMFT). A Közép-magyarországi régió ERFA és ESZA forrásain az Új Magyarország Fejlesztési Terv négy operatív programja osztozik (4. ábra). A 445,8 milliárd forintos ERFA forrás döntő többségét a Közép-Magyarországi Operatív Program (KMOP) tartalmazza, 423,7 milliárd forintot, míg 22 milliárd forintot az Elektronikus Közigazgatás Operatív Program céljaira lehet felhasználni.

²⁸ Folyóáron euróban (245,5 forint/euró átlagárfolyamon számítva), és a 15%-os hazai társfinanszírozást hozzáadva (az eredeti pénzügyi megállapodásban a fix eurós árfolyamon 1 860 millió euró szerepel). A továbbiakban a forintértékek kiszámítása során is a fenti módszert alkalmaztuk.

		63,4%				36,6%		
		ESZA 20%		ERFA 80%		Kohéziós Alap		
Végrehajtási Operatív Program (OP)								
1. cél-terület	Társadalmi megújulás OP	Államreform OP	Elektronikus közigazgatás OP	Társadalmi Infrastruktúra OP	Gazdasági OP		Közlekedés OP	Környezet és energia OP
						Regionális		
						Operatív		
						Programok		
2. cél-terület	KMR prioritás	Közép-magyarországi OP (ERFA)				KMR projektek	KMR projektek, pályázatok	

Szerkesztette: Gordos Tamás az Új Magyarország Fejlesztési Terv alapján

4. ábra: Az Új Magyarország Fejlesztési Terv Operatív Programjai

Az ESZA Közép-magyarországi forrása 140,7 milliárd forint, ami két ágazati operatív program fejlesztéseit finanszírozza: 128,1 milliárdot a Társadalmi Megújulás Operatív Program, 12,6 milliárdot az Államreform Operatív Program.

A nevével ellentétben a Közép-Magyarországi Operatív Program is ágazati szerkezetű és központosított irányítású operatív program. A KMOP-ban szereplő ERFA források megközelítőleg 50%-ára a minisztériumok, 50%-ára a régió tehetett javaslatot.²⁹ Természetesen sem az arány, sem az elv nem érvényesült ilyen „vegytisztán”, hiszen a minisztériumok már a tervezés kezdetén behatárolták azokat a tématerületeket, amelyekbe a régióknak csak minimális beleszólást engedtek (például egészségügy, kis- és középvállalkozás-fejlesztés), ill. a „régións” intézkedések tartalmának kialakítására is jelentős befolyást gyakoroltak, például a turisztikai intézkedések kidolgozásánál.

A többi hat régióban a forrásmegosztás tisztábban elkülöníthető, hiszen külön regionális operatív programok tartalmazzák az ERFA források régiós 50%-át, míg az ágazati operatív programok az ágazati 50%-ot (Gazdasági Operatív Programban – GOP, és a Társadalmi Infrastruktúra Operatív Programban – TIOP). A régiós-ágazati tématerületek lehatárolására a központi koordinációban lezajlott regionális-ágazati egyeztetéseken került

²⁹ A Kormány Fejlesztéspolitikai Kabinetje 2005 februárjában állást foglalt (Szegevári, 2006), hogy a fejlesztési források felét 2007–2013 között regionális célokra használhatják fel. A regionális fejlesztési tanácsok eredetileg keveselltek az 50%-os részesedést. Később ez kimondottan hasznosnak bizonyult, mivel minden ágazat a program teljes forrásösszegét meghaladó nagyságrendű fejlesztési igényt jelentett be. A Közép-magyarországi régióban a „forráselosztási játszma” jellege is megváltozott: amelyik ágazati fejlesztésről kiderült, hogy a régió számára is fontos (pl. közoktatás fejlesztése), az a minisztérium számára kevésbé lett fontos, hiszen „regionális” intézkedésként a régió a saját 50%-ából úgyis allokál rá forrást.

sor. A tárgyalások során a minisztériumok pozíciója volt erősebb, hiszen a régiók nem lehettek ott a kormányüléseken, államtitkári értekezleteken. A lehatárolás elfogadását követően fő szabályként a regionális fejlesztési tanácsok maguk alakíthatták ki az operatív programjuk tartalmát, együttműködve a Nemzeti Fejlesztési Ügynökséggel (NFÜ).

A Közép-magyarországi régió hatásköre korlátozottabb volt, mint a többi hat régióé, ugyanis a KMOP-nak be kellett fogadni a többi régióban az ágazati operatív programban szereplő prioritásokat (gazdaságfejlesztés és humán erőforrás-fejlesztés). A központi befolyást erősítette az is, hogy a minisztériumok a régió területén megvalósítani tervezett központi infrastrukturális fejlesztéseik zömét csak a KMOP-ból valósíthatják meg (pl. Állami Foglalkoztatási Szolgálat informatikai eszközbeszerzései), tehát elemi érdekük volt, hogy ezekre forrást biztosítsanak a KMOP-ban. A régiós prioritások tartalmát – az ágazati-régiós feladatmegosztást szem előtt tartva – a Közép-Magyarországi Regionális Fejlesztési Tanács határozhatta meg. A KMOP véglegesítésében az NFÜ Regionális Operatív Program Irányító Hatósága (ROP IH), mint a dokumentumért felelős szervezet játszott döntő szerepet.

A 2007–2013-as időszakban a Pro Régió Ügynökség a KMOP nyolc intézkedésének végrehajtásában kapott közreműködő szervezeti feladatot. A Pro Régió kivül 6 szervezet vesz részt a KMOP menedzselésében; minden minisztérium „hozta” a saját közreműködő szervezetét, míg a VÁTI-t három „régios” humán infrastruktúra intézkedés menedzsméntjére jelölték ki. A regionális szempontok érvényesítésére a KMRFT-nek az egyes pályázatok pontozása révén van lehetősége, azonban ezt a ROP IH-nak nem kötelező figyelembe vennie, tehát jelentős előrelépést a régióknak nem sikerült elérnie. Sem a KMOP forrásmegosztása, sem a végrehajtása nem a decentralizáció irányába mutat, sokkal inkább a központi és ágazati érdekeknek megfelelően alakult.

Összességében a 2004–2006-os Regionális Fejlesztési Operatív Programhoz képest pozitívumnak tekinthető, hogy vannak regionális operatív programok, hogy a tervezésükben a regionális fejlesztési tanácsok és ügynökségeik nagyobb szerepet kaptak, ill. hogy végrehajtásban az ügynökségek közreműködő szervezetek lettek.

Várható tendenciák

Jelenleg decentralizált forrásfelhasználásról nem lehet beszélni. A regionális fejlesztési tanácsok nem rendelkeznek szabad felhasználású forrásokkal, így nem is dönthetnek azok felhasználásáról. A minisztériumok által átadott források esetében a regionális fejlesztési tanácsok csak a nyertes pályázók kiválasztásában jutnak szerephez, hiszen a forrásgazda minisztériumok határozzák meg rendeletben az átadott támogatás céljait, a kiírandó pályázatok tartalmát, támogatható tevékenységeket, a támogatásintenzitásokat.

A fejezeti kezelésű előirányzatok pályáztatásának regionális szintre való átadását mégsem szabad lebecsülni, hiszen ezek a regionalizációs folyamat első lépéseit jelentik. A nemzeti példák is azt mutatják, hogy a regionalizáció egy évtizedeket igénylő hosszú folyamat, amelynek megvalósítása során megtorpanások és visszarendeződések is előfordulhatnak (Gordos, 2007b). A regionális önkormányzatok létrehozásának kudarcai alapján nyilvánvaló, hogy rövidtávon ez a cél nem valósítható meg. Illés Iván (2001) véleményével egyetértve egy ilyen „elkapkodott” régióalkotás a régiók intézményesülése szempontjából lenne káros.

A továbbblépés érdekében nemcsak arra van szükség, hogy a Kormány újabb források pályáztatásába vonja be a régiókat, és így a támogatási döntések – a szubszidiaritás elvét követve – a kedvezményezettekhez legközelebbi, de még a kellő információval rendelkező szinten szülessenek meg. Szükség lenne arra is, hogy a regionális fejlesztési tanácsok – a fejlesztési tervekben meghatározott célok – érdekében szabadon dönthessenek a decentralizált területfejlesztési források felhasználásáról.

Az egyik kezdő lépés tehát a régiók területfejlesztési szerepének megerősítése, a területfejlesztési politika decentralizálása lehet. Ehhez a területfejlesztési politika megerősítésére is szükség van, hiszen jelenleg a területfejlesztési politika pénzügyi eszközei a fejlesztési célú központi előirányzatok alig 10%-át teszik ki. A területfejlesztés szerepét abban a tekintetben is meg kell erősíteni, hogy befolyást gyakorolhasson az ágazati előirányzatok felhasználására, és irányítani tudják azok területi allokációját.

A régiós szintre átadott hazai fejlesztési források (pénzügyi eszközök) növekedésének tendenciája remélhetőleg 2008 után folytatódik. A tendencia fennmaradására a 2005-ben elfogadott Országos Területfejlesztési Koncepció (OTK2) adhat megerősítést, hiszen az OTK2 átfogó céljai között a decentralizáció, a regionális szint megerősítése is megjelenik.

Összességében a területfejlesztési támogatások arányát összehasonlítva a hazai és uniós fejlesztési támogatások összegével nyilvánvaló, hogy a területfejlesztési politika a *kiegyenlítő feladathoz sem rendelkezik megfelelő nagyságrendű forrásokkal*. Az 1998–2002 közötti időszakban területfejlesztési célú eszközök súlya csekély volt (2–5%) a fejlesztési eszközrendszeren belül.

Az *uniós források* (Phare, Strukturális Alapok) *felhasználására a régióknak még kevesebb befolyása volt, mint a hazai forrásokéra*. A „decentralizáltak” nevezett hazai költségvetési források felhasználásának célját és módszertanát is központi rendeletek határozták meg, így ezeket legfeljebb dekoncentrált végrehajtású területfejlesztési eszközöknek lehet tekinteni. A gyakori kormányzati érveléssel ellentétben, a *regionális források nem hasznosulnak kevésbé hatékonyan és kevésbé átláthatóan, mint a központilag kezelt és felhasznált pénzeszközök*. A regionális végrehajtás esetében a döntések – a szubszidiaritás elvének megfelelően – a kedvezményezettekhez legközelebbi lévő, de még elegendő információval rendelkező szinten születnek.

A hazai területfejlesztés eszközrendszerét áttekintve egyértelművé vált, hogy a magyar területfejlesztési politika szinte kizárólag a közvetett beruházási típusú gazdasági eszközök alkalmazásával él. A fejlesztési források vissza nem térítendő támogatásként – pályázati rendszerben – jutnak el a területfejlesztés szereplőjéhez.

Felhasznált irodalom

- Bartke I. (1997): Regionális elmélet – területfejlesztési politika és regionális folyamatok Magyarországon. *Területi Statisztika*. Bemutakozó szám, 5–18. o.
- Bartke I. (2003): A második világháború utáni gazdasági folyamatok. In: *Magyarország társadalmi-gazdasági földrajza*. (Szerk.: Perczel Gy.). Egyetemi tankönyv, ELTE Eötvös Kiadó, Budapest, 103–147. o.
- Faragó L. (2004): A regionalizmus hajtóerői Magyarországon. *Tér- és Társadalom*. 18, 3, 1–23. o.

- Gordos T.–Lukovich T. (2002): A Közép-Magyarországi Régió Stratégiai Terve. *Falu Város Régió*. 9, 1, 16–20. o.
- Gordos T. (2007a): Az Európai Unió támogatások kistérségi megoszlása a Közép-magyarországi régióban. *Comitatus*. 17, 1–2., 37–47. o.
- Gordos T. (2007b): A területfejlesztés és eszközei a Közép-magyarországi régióban. Doktori disszertáció. ELTE TTK. 148 o.
- Horváth Gy. (1998): *Európai regionális politika*. Dialóg-Campus Kiadó, Budapest–Pécs, 501 o.
- Illés I. (2001): Régiók és regionalizáció. *Tér és Társadalom*. 15, 1, 1–23. o.
- Illés I. (témavezető) (2003): A területfejlesztési eszközök és az egyes térségek makrogazdasági helyzete, illetve annak változásai. Kutatási záró tanulmány. MTA RKK DTI. Pécs. <http://www.terport.hu/main.php?forderID=2802>
- Márton Gy. (2004): Az első magyar Nemzeti Fejlesztési Terv tervezési folyamatának tapasztalatai regionális szemszögből. *Falu Város Régió*, 11. 9, 32–45. o.
- Nemes-Nagy J. (1998): Az ország térszerkezete, területi folyamatok. In: *Területfejlesztés Magyarországon*. Környezetvédelmi és Területfejlesztési Minisztérium, Budapest, 15–26. o.
- Nemes-Nagy J. (2003): Regionális folyamatok, Az új térszerkezet, A régiók. In: *Magyarország társadalmi-gazdasági földrajza*. (Szerk.: Perczel Gy.). Egyetemi tankönyv, ELTE Eötvös Kiadó, Budapest, 565–621. o.
- Ormosy V. (2001): A megyei és regionális fejlesztési tanácsok működése. *Területi Statisztika*. 4, (41.) 2, 132–142. o.
- Pap N. (2005): A magyar terület- és településfejlesztés cél- és eszközrendszere. In: *Terület- és településfejlesztés I. kötet. A terület- és településfejlesztés alapjai*. (Szerk.: Pap N.–Tóth József). Alexandra Kiadó, Pécs, 7–26. o.
- Rechnitzer J. (1998): *A területi stratégiák*. Dialóg–Campus Kiadó, Budapest–Pécs, 348 o.
- Rechnitzer J.–Lados M. (2004): *A területi stratégiáktól a monitoringig (Módszertan, gyakorlati praktikumok)*. Dialóg–Campus Kiadó, Budapest–Pécs, 366 o.
- Salamon G.–Péti M. (2005): Az új Országos Területfejlesztési Koncepció. *Falu Város Régió*, 12, 3–4, 3–17. o.
- Süli-Zakar I. (Szerk.) (2003): *A terület- és településfejlesztés alapjai*. Dialóg–Campus Kiadó, Budapest–Pécs, 471. o.
- Szaló P. (1999): A területfejlesztés intézményrendszerének kiépítése és jövőbeni feladatai. *Magyar Közigazgatás*, 49, 1–2, 8–17. o.
- Szegvári P. (2005): A térségi fejlesztés-politikai intézményrendszer. A regionalizáció lehetőségei és a regionalizmus esélyei Magyarországon. *Falu Város Régió*, 12, 1–2, 89–96. o.
- Szegvári P. (2006): Abszurdisztán vagy csodaország? *Falu Város Régió*. 13. 1. 49–57. o.
- Tatai Z. (1995): A területi politika anyagi és adminisztratív eszközei. In: *Területfejlesztés*. (Szerk.: Bartke I.). Egyetemi jegyzet, ELTE TTK, Budapest, 231–251. o.
- Toroczka A.–Hahn Cs. (2006): Európai Unió támogatási adatok területi értékelése. *Területi Statisztika*. 9. (46.), 5, 459–475. o.
- Zoltán Z. (1997): *Megye vagy tartomány?* Comitatus, 7, 1, 21–36. o.

Egyéb információs források

- Almanach 2000–2002 (2002). Tájékoztató kiadvány. Pro Régió Ügynökség, Budapest, 54. o.
- Almanach 2002–2004 (2004). Tájékoztató kiadvány. Pro Régió Ügynökség, Budapest, 20. o.
- Almanach 2004–2006 (2006). Tájékoztató kiadvány. Pro Régió Ügynökség, Budapest, 20. o.
- COM (1999): Vademecum for Structural Funds Plans and Programming Document. The New Programming Period 2000–2006: Methodological Working Papers. Commission of the European Communities (COM). Brüsszel, 1999/a, 62 o.
- Fejlesztési források menedzselése a Közép-magyarországi régióban 2001–2006 (2006). Pro Régió Ügynökség, Pályázati Iroda, Budapest. 40. o
- Főutca Kézikönyv (2002). Pro Régió Ügynökség, Budapest, 110. o.
- Jelentés a területi folyamatok alakulásáról és a területfejlesztési politika érvényesüléséről (2005). 97/2005. sz. Országgyűlési határozat mellékleteként elfogadva. 343. o.
- PIK (2007): Közép-magyarországi régió. Összefoglaló a beérkezett és támogatott NFT (2004–2006) pályázatokról. NFÜ – Kommunikációs Főosztály, Budapest, 347. o.

LOYDL TAMÁS

A TELEPÜLÉS ÉS TÉRSÉGÉNEK KAPCSOLTA A KÖZÉP-MAGYARORSZÁGI RÉGIÓ PÉLDÁJÁN¹

A településügy legfontosabb kérdései napjainkban

Az elmúlt közel fél évszázad meglehetősen viharos hazai valósága, szakmai történései, változásai, eredményei és tévútjai gyakorta felvetették valószínűleg mindnyájunkban, akik a települési és a „területi” ügyekkel törődtünk, kutattunk, terveztünk, kodifikáltunk, igazgattunk, szerveztünk, megvalósítottunk vagy tanítottunk: vajon kellő körültekintéssel, megfelelően tevékenykedtünk és tevékenykedünk? Valóban egy nyelvet használunk, ugyanarról beszélünk, azonosat értünk ezen ügyekkel kapcsolatos jelenségekkel, fogalmakkal, témákkal kapcsolatban?

Ezt követően aztán feltehetjük a kérdést, hogy miként viszonyul ehhez többi honfitársunk, miként éli meg a települési és a „területi” ügyekkel kapcsolatos történéseket, mit és hogyan érti, milyen véleményt alkot az ügyekről vagy rólunk, akik ezen ügyekkel közvetlenül foglalkozunk, ezeket formáljuk? Hiszen amit és ahogy tesszük, azzal meghatározóan befolyásoltuk és befolyásoljuk a települések és a „területek” sorsának alakulását, az ország jövőjét és végső soron mindnyájunk életét.

2008 márciusától hazánkban új időszámítás vette kezdetét, mert beigazolódott, hogy már nálunk is meg lehet, meg kell kérdezni, hogy a politikai döntéshozókon és a „szakértőkön” kívül mi a társadalom véleménye. Az emberek ugyanúgy vélekednek a települési és „területi” ügyekkel kapcsolatosan, ugyanazt és ugyanúgy értik mint az előző két csoport? Egyáltalán mindent megteszünk annak érdekében, hogy a társadalom széles körében a települési és a „területi” ügyekhez értő, cselekvő emberek legyenek, hogy a fejekben azonos vagy közelálló gondolatok fogalmazódjanak meg? Azért fontos e kérdéseket tisztáznunk, mert a dolgaink akkor jobban mennek, az eredmények jobbak lesznek, ha mind többen értik, *ugyanazt* értik és azonos irányban tudatosan és meggyőződésből cselekszenek.

Célszerű, ha a várhatóan bekövetkező dolgok elé megyünk, fogadásuk érdekében valamit teszünk is, és nem várjuk meg ölbe tett kézzel a ránk zúduló jövőt. Hiszen érzékelhetjük, hogy az egészségügy, az oktatás, sőt már az agrárium vonatkozásában is mind szélesebb körökben formálódik az a társadalmi vélemény, ami nem feltétlen azonos azzal, amit egy regnáló hatalom vagy egyes „szakértői” csoportok képviselnek. Aztán természetesen, hogy felmerül az okok keresése, sőt a „hozzá nem értés, esetleg a szándékos károkozás” gondolatköre is, melyek során a szakmai tanulmányok tartalma, jellege, olykor nyelvezete is mérlegelés tárgya lehet.

Beszélünk-e arról, ami ma és itt a releváns gondjaink közé tartozik? Azokkal a témákkal is kellő súllyal foglalkozunk, ahol nem mennek a dolgok, vagy csak az eredmé-

¹ Eredeti változatban megjelent: *Comitatus* (2008), 18, 6, 3–23. o.

nyekről, a semlegesnek mondható ügyekről tudósítunk? Milyen fokú a kritikai szemlélet, mennyire merünk rámutatni a nem túl szerencsés folyamatokra, esetleg a kényelmesebb megoldásokat választjuk. Mindenekelőtt pedig a szélesebb közvélemény is érti és tudja követni mondanivalónkat, vagy csak egy viszonylag szűk réteg?

A „terület”- és településügy vonatkozásában mindezen kérdések korántsem mellékesek, hiszen a társadalmi-gazdasági-környezeti szereplők, résztvevők, aktorok nélkül, olykor azok ellenében vagy közömbös részvételével itt még lassúbb az előrelépés.

Az ELTE Társadalom- és Gazdaságföldrajzi Tanszéke által elindítani kívánt közös gondolkodás – sors által meghatározott – időszerűségéhez kapcsolódó gondolatai sorában nemcsak természetszerű, de talán kötelező, hogy markánsabban bukkanjanak fel azon témák, amelyek újragondolása, differenciáltabb megközelítése elősegítheti a hazai települési és „területi” szemlélet továbbfejlődését, módosulását².

Jelen írás a Közép-magyarországi régió (vagyis az ország fővárosának és térségének) ügyeivel foglalkozik, és a gyakorlatban is hasznosítható következtetéseket tartalmaz. Ezen ügyek egyik csoportja az, amely egy település és egy térség kapcsolatát vizsgálja, értékeli és azok bonyolult viszonyaira irányul. A település a főváros, a térség pedig akár Pest megye, akár a budapesti agglomeráció is lehet. Kétségtelen, hogy az ország szempontjából a település és a térség viszonyrendszerében ez a legösszetettebb, legfontosabb és legérzékenyebb. A megoldásra, rendezésre váró, az ellentmondásokat hordozó kérdéseknek sora meglehetősen hosszú és jórészt ismert, de a kibontakozás itt is lassú³. Úgy tűnik a számos kezdeményezés, az eseti kezelések, a részmegoldások hatékonysága mérsékelt eredményekkel jár.

Időszerű, sőt ma már megkerülhetetlen, néhány alapvető kérdés felvetése, majd a kérdésekre valamilyen válaszadás megkísérlése is. Ezen kérdések egyikére kíván a jelen tanulmány rámutatni. Jelesül arra, hogy nem lehet a települést és a „területet” külön kezelni, *nem lehet a teret szétszakítani, azt megbontva kezelni, szabályozni, fejleszteni stb.* Hazánkban ugyanis az egységes tér szétszakadt, szétszakították. Ahhoz, hogy a dolgaink jobban menjenek helyre, ill. *vissza kell állítani az egységes térszemléletet.*

A tér, a település és a térség

A tér azonos értelmezésére elfogadható, hogy az anyag létezésének az a formája, amelyet háromirányú kiterjedés jellemez (Magyar Értelmező Kéziszótár 1972). Gyermekeinket már az iskoláinkban is olyképp tanítják, hogy a tér az a háromdimenziós környezetünk, amelyben a tárgyak sokaságát találjuk. Hiszen hosszú évek alatt tanulunk meg eligazodni a tér formái és jelenségei között és megértjük, hogy a térben vannak a magas hegyek, a mély tengerek, valamint kozmikus tér is létezik.

A tér esetében a hangsúly a *háromirányú kiterjedésen* van, a három dimenzió jelenik meg képzeletünkben. Így van ez, ha a földrajzi, az építészeti, de akár szellemi vagy társa-

² A munka kb. egy évtizede indult, melynek eredménye egy tankönyv megírása (Köszegfalvi–Loydl, 1999), és persze a településfejlesztés és a településüzemeltetés c. tárgyak tematikájának kidolgozása volt. Az elmúlt évek tapasztalatai alapján pedig – az oktatáson túl – egyfajta szakmai műhelymunka beindításának igénye is felmerült. Jelen írást e műhelymunka egyik vitaindítójának szántuk.

³ 18 év telt el a rendszerváltozás óta, és a településügyben nem történt érdemi előrelépés.

dalmi, esetleg gazdasági térről beszélünk, amely különböző nagyságú, akár végtelen is lehet. A térbeliséget, a háromirányúságot a minket körülvevő világban számtalan formában, alakban és nagyságrendben éljük, élhetjük meg, ülünk akár lakásunk nappali szobájában, sétáljunk a főváros Kossuth terén, lakjunk Ráckeven, kiránduljunk a Budai-hegységben, vagy fedezzük fel a Duna-Ipoly Nemzeti Parkot. Mindig háromirányú kiterjedést, három dimenziót, teret érzékelünk, érzünk magunk körül.

A társadalomtudományi kutatásokban alapvetően kétfajta térszemléletet különböztethetünk meg, nevezetesen az abszolutista és relativista értelmezést. Az abszolutista irányzat szerint a tér magába foglalja a „dolgokat” (tartályszemlélet), a relativista irányzat szerint a tér „dolgok” közötti viszony, az együtt létezés elve (Nemes-Nagy, 1998, 15. o.). Jelen vizsgálat így értelemszerűen a relativista térszemléletet követi⁴.

A különféle kultúrákban több évezrede léteznek, mondhatni élnek és folyton változnak a települések – a városok és a falvak – a maguk társadalmával, gazdaságukkal és fizikai valóságukkal. A nemzetközi és hazai szakirodalom sokszor és sokszínűen fogalmazta, határozta meg a *települések* mibenlétét, sajátosságait, jellemzőit. Az európai és mediterrán kultúrkörben közel nyolc évezred óta általában közel azonos, egyetértő vagy hasonló álláspont, szemlélet alakult ki, de más kultúrkörökben sem vélekednek nagyon eltérően⁵.

A térszemléleti vonatkoztatásban a település is egy háromdimenziós jelenség⁶, egy tér, mert a földfelszín felett és alatt is kiterjedéssel bír. Hiszen a fővárosban az országházat vagy a bazilika kupoláját éppúgy beleértjük a város terébe, mint a vár alatti kazamatákat vagy a Budafoki borpincéket. Mindezek hozzátartoznak a városhoz, a város szerves részei. Sőt talán éppen ily vagy hasonló, a harmadik dimenzióban létezők miatt is tartjuk Budapestet Budapestnek és nem Bécsnek, mert az más miatt az, ami.

Kissé bonyolultabb a *térség* mibenlétének megragadása. A különféle szakterületek sokféle értelmezésben használják a térség fogalmát, esetenként meghatározás nélkül, de mindenesetre létező hazai szavunk, fogalmunk⁷. A települési és „területi” ügyek világában a térség fogalmával többször találkozhatunk, használjuk, alkalmazzuk. Térségről beszélünk egy település igazgatási, irányítási területe vonatkozásában, vagy egy tájegység, egy ország, nagyobb földrajzi terület kijelölt, meghatározott része esetén. Ismerünk statisztikai kistérséget éppúgy, mint mediterrán térséget vagy az 1992-ben létrejött Európai Gazdasági Térséget, és tagjai vagyunk a schengeni térségnek is.

Egy város, egy falu vagy azok belső tereinek esetében a térség kifejezés nem vagy alig jelenik meg, helyette inkább a téregyüttes, a térsorozat vagy hasonló kifejezéseket, fogalmakat használjuk, ha a tér – square, place, platz, plaza – vagy utca léptékét meghaladó háromdimenziós jelenségről beszélünk. Például Gödöllő térségén sem magát a várost, mint teret értjük, hanem inkább a települést és annak valamely nagyságú környékét együtt.

⁴ Jelen tanulmány keretében nem szükséges ennél mélyebben elemeznünk a tér fogalmát. Akit mindez részletesebben érdekel, annak ajánlom Dusek Tamás könyvét (Dusek, 2004).

⁵ A jelen *szakmai* tanulmánykötet esetében talán megengedhető, hogy a település részletesebb elemzéseitől eltekinthessünk, és elegendő az ESDP (1999) szimbólumára (Society-Economy-Environment) utalnunk.

⁶ Miközben természetesen tudatában vagyunk annak, hogy a „negyedik dimenzió”, az idő is létezik és ez a településre is igaz.

⁷ Jankó Ferenc meghatározása szerint a térség a településnél nagyobb szint, amelyet valamely társadalmi-gazdasági ismérv, kapcsolat alapján lehet lehatárolni; jellemzően a különböző területi egységek (régió, megye, kistérség) összefoglaló elnevezése (Jankó, 2005, 282. o.)

Ismerünk kistérségeket, tájegységeket, használjuk a Váci térség, a Kelet-európai térség stb. kifejezéseket. A településföldrajz ezeket általában valamiképp rendszerezte. A térség tehát egy a településnél nagyobb háromdimenziós fogalom, hiszen a Dunakanyar térsége sem két dimenzióban létezik, éppúgy része a földfelszín felett emelkedő Visegrádi várhegy, mint a földfelszín alatti hajdan volt kőbánya. A „területi” ügyekkel foglalkozó hazai establishment szemlélete szerint a térség a településnél nagyobb, de az országnál kisebb „terület”.

A terület

A terület kifejezés alatt egy síkbeli, tehát kétdimenziós fogalmat értünk, a Föld felszínének valamely részét, egy síkbeli kiterjedést, annak egy mértékét, egy síkidom nagyságát, tehát semmiképp nem egy háromdimenziós fogalmat (Magyar Értelmező Kéziszótár, 1972). Még egy, a „város területe” kifejezés is azt hangsúlyozza, hogy ez esetben nem a térbeli városról van szó, hanem annak síkbeli vetületéről. Nemes-Nagy József meghatározása szerint a terület a síkbeli kiterjedés dimenziója, és bár a térbeli és területi jelenségek között ritkán tesznek különbséget, azért megállapíthatjuk, hogy csak az utóbbi esetben kapnak nagyobb hangsúlyt a lehatárolt terület egységek sajátosságai (Nemes-Nagy, 2005, 282. o.). Mindez, mint a következőkben majd láthatjuk, több problémát is eredményez, így nem célszerű keverni a két fogalmat.

A történelmi századok során a települések és a térségek vonatkozásában a térbeliség természetes létét jól reprezentálta a természeti környezet, az organikus földhasználat, a tájba illeszkedő, azzal harmonikus kapcsolatban lévő emberi települések, de a városok belső terei is, melyet az európai kultúrtörténet tájleíró, vidékeiről, városairól, falvairól, építészeti együtteseiről megjelentetett kötetek ezrei igazolnak.

Az organikus települési fejlődés bomlását követő 19–20. századi kedvezőtlen változások befolyásolására, mondhatni szabályozására létrejött, elsősorban tervezési törekvések nyomán erősödött fel a *települések síkbeli kezelésének szemlélete*, mely jól tükröződött az ún. master plan – általános terv – készítési és alkalmazási gyakorlatában, a síkbeli területfelhasználással. Említésre méltó, hogy ez esetben a terület szó tényleg azt jelentette, ami, tehát a település területének (két dimenzióval rendelkező, síkban lévő földfelszíni egységének) egy részét. Ekkor még a terület alatt tényleg területet is értettek. De a háttérbe szorított térbeliség újbóli előretörését mégis jól reprezentálta az 1970-es években nemzetközi szinten is megjelenő ún. „térbeli területfelhasználási” szemlélet, mely a települési háromdimenziós tér igényével lépett fel, hiszen levezette, hogy az akkori, elméletileg meghirdetett és a gyakorlatban elterjedt alapvetően síkbeli települési területfelhasználás nem képes a valóságban térbeli település kezelésére (fejlesztésére, rendezésére).

Hazánkban 1964-ig a településfejlesztés a város- és községrendezési tevékenységhez kapcsolódott. A települési (városi és községi) ügyek szférájában a két dimenziót jelentő terület (amely szó azt jelentette, ami) kifejezésnek nem volt dominanciája, hiszen elődeink a városok és a községek alakulását akarták befolyásolni és tudták, hogy a település egy térben megjelenő összetett társadalmi-gazdasági-fizikai jelenség⁸. Az 1960-as évek

⁸ Elegendő utalnunk a Városrendezésről és az építésügyről szóló 1937. évi VI. törvényben megfogalmazott szemléletre, nemcsak a kodifikációra, hanem a gondolkodásmódra!

meghatározó hazai légkörében eltűnt a települések saját város- és községrendezése, de a város- és községfejlesztése is. A megváltozott világot már az OT területfejlesztése és az EM területrendezése fémjelezte⁹.

Egyidejűleg – ma már történelmi távlatból – azt is megállapíthatjuk, hogy már ekkor, az 1960-as évek első felében, egy másik, meghatározó koncepcionális váltás is történt, amelyről sajnálatosan sem elméletben, sem a szabályozás terén mind a mai napig nem vagyunk képesek megszabadulni. Jelesül az, hogy a *települések rendezési ügyeit* „betolták” az *építésügy* alá. Ez az akkori hatalmi politikai- (egypártrendszerű diktatúra) és gazdasági- (központi tervgazdaság) struktúra igényeinek, meg az ágazatnak voltaképp jól megfelelt. Ebben az országban 1964-ig más volt a város- és községrendezés (településrendezés) és más volt az építésügy. *A város- és községrendezés nem volt az építésügynek alárendelve, nem volt annak része.* Igaz már kevesen vannak, akik erre még emlékezhetnek, de talán elegendő az 1937. évi VI. törvénynek csak a címét elolvasni, ha a tartalma már a levéltárak homályába merült is¹⁰.

Mintegy fél évszázada a *területi, a síkbeli szemlélet a településnél nagyobb térségek* – ország, régió, megye stb. – vonatkozásában is megjelent, mind európai, mind hazai szinten, amely a különböző léptékű területi tevékenységekben, különösen a területi tervezésben követhető is volt.

Összességében megállapítható, hogy nem túl szerencsés a települési és a térségi ügyek vonatkozásában a „terület” kifejezést használni. Tehát egy síkban értelmezhető fogalmat és kifejezést olyanra használni, ami térbeli, mert a beavatottakon kívül nem mindenki érti ugyanazt. Arra a kérdésre, hogy „Mit értsz a területrendezés kifejezés alatt?”, a tématerületbe nem beavatottaktól – és ez az ország lakosságának túlnyomó része – olyasféle választ kapunk: „Az valami planírozás féle”. Kedvező vagy nem kedvező, de vannak ilyen és hasonló szakmai sajtóságaink, de valószínű előnyös, ha ezek számát nem növeljük tovább, mint tettük azt az 1990-es évek közepén, bár kétségtelenül már nem az 1960-as évek sajátos légkörében.

Fontos hangsúlyozni, hogy bár az 1990-es évek közepéig a „terület” kifejezést használtuk, ezen név alatt értettük a térbeli jelenségek két csoportját, a települést (város és község) és a térséget (megye, ország, stb.) egyaránt, de legalább *mindkettőt*. A tér egységét, belső kapcsolatait még nem bontottuk meg, mondhatni az egységes térelmélet, a terek rendszerszerű szemlélete még valahol megvolt, annak ellenére, hogy sokan a tér helyett a „terület” kifejezést használták¹¹.

⁹ Az Építésügyi Minisztérium és annak ágazati kapcsolati rendszerei, szervezetei a településekkel és a térségekkel (területekkel) kapcsolatos tevékenységüket az 1964. évi III. törvény „területrendezés” elnevezése alatt leírtak szerint formálták át. A területrendezés alatti terület kifejezésbe azonban ekkor még a *település és a települési nagyságrendnél nagyobb összes térség* beletartozott. Kétségtelen a szemlélet erősen síkbeli volt, de legalább *nem választották szét* a települést a térségről, hiszen azt nem kérdőjelezték meg, hogy legalábbis területe – síkbeli kiterjedése – *mindkettőnek* van, csak nagyságban más.

¹⁰ 2. 1937. évi VI. törvény a város- és községrendezésről és az építésügyről. Egy fogalmi kör volt a város- és községrendezés és egy másik az építésügy, a kettő között pedig az „és” kötőszó szerepel, melynek mindkét oldalán két mellérendelt, egyenrangú ügy volt. Ezen törvény sem a címében, még kevésbé a *tartalmában* nem nyilvánította és nem is értette a város- és községrendezést az építésügy részének, mint ahogy az 1964. évi III. törvény tette.

¹¹ A későbbiekben, elkerülendő, hogy „Krisztust mondjunk és Barabás hangozzék” a *térség* kifejezést használjuk a településnél nagyobb *összes térbeli egységre* (pl.: kistérség, kiemelt térség, megye, régió, ország stb.)

A tér szétszakadása hazánkban

Hazánkban az 1980-as évek végén, az 1990-es évek elején történt változások, majd az önkormányzati törvény mindinkább sürgette a települési és a térségi (területi) ügyek rendbetételét. Az egységes térszemlélet ekkor még nem szakad szét, ezt jól reprezentálta, hogy a térségi (területi) és települési fejlesztési ügyek még *együtt voltak* és a térségi (területi) és települési rendezési ügyek is. Ekkor még a fejlesztés és rendezés a korábbi szemlélettel egyezően külön voltak kezelve, mely az egypártrendszerű és tervgazdasági struktúrának, de az ágazati érdekeknek is megfelelt¹².

Csak később, az Antall-kormány felállását követően került a Belügyminisztériumból (BM) kiszervezésre – sajátos okok miatt – a térségi (területi) fejlesztés a Környezetvédelmi és Területfejlesztési Minisztériumba (KTM), míg a települési szintű fejlesztési ügyek kormányzati szintű kezelése a BM-be marad. Ez utóbbi nehezen is lehetett volna más, hiszen a létrejött, a helyi önkormányzatokról szóló 1990. évi LXV. törvény (ÖTV), mely a településfejlesztést a települési önkormányzatok feladatákként jelölte meg. A településrendezés azonban nem került a BM-be, bár az ÖTV szerint a településrendezés is a települési önkormányzatok feladatává vált, mégis a kormányzati szinten a megszünt KÖHÉM-ből a KTM-be került¹³.

Mikor az ÖTV – mint kerettörvény – a települési szintű ügyeket, így többek között a településfejlesztést, a településrendezést a települési önkormányzatok feladatává tette, kilátásba helyeződött, hogy a további törvények, szabályozások ki fogják tölteni a helyi önkormányzati – mind a középszintű, tehát a térségi (területi), mind a települési – feladatok *tartalmát*. Tehát az *önkormányzati funkcionális ügyek* is rendezésre kerülnek¹⁴.

A szervezeti mozgások ellenére a tér egységes szemléletével ekkor még alapvetően talán nem volt baj. *A tér térségi (terület) és települési ügyeit együtt akarták kezelni. Szervezeti vonatkozásban a központi (kormányzati) szinten mindkét szféra ún. rendezési ügyei, jól-rosszul, de voltaképp az ÉVM óta együtt voltak, és a koncepcionális ellentmondások alapvetően csak abból fakadtak, hogy mindez – hozott teherként – az építésügyi szemlélet alá volt gyűrve. A fejlesztési ügyek azonban már megosztottakká – a térség (terület) a KTM-ben és a település a BM-ben – váltak.*

zárójelbe téve a „terület” kifejezést, ugyanis ma az ország és a legkülönbözőbb térségeit (kivéve a települést) hivatalosan a „terület” kifejezés fedi le. A *térség* kifejezést (a törvénnyel ellentétben) nemcsak az országnál kisebb, és a településnél nagyobb térbeli egységekre, de magára az országra, sőt annál nagyobb térbeli egységekre is vonatkoztatjuk. Ugyanis, ha az országnál nagyobb térbeli egységre nem értelmeznénk, aligha lehetne az országon átnyúló (EU) fejlesztési vagy rendezési ügyeket vagy a „területfejlesztési, és területrendezési” kapcsolatokat kezelni. *A tér ugyanis a határnál nem áll meg.* A település alatt – bár ez evidens – város és községet, város és falut értünk.

¹² Az Építésügyi és Városfejlesztési Minisztérium (ÉVM) megszűnése után, még a Németh-kormány alatt a térségi (területi) és a települési fejlesztési ügyek a Belügyminisztériumba (Lackó L. vezetésével), a térségi (területi) és a települési rendezési ügyei pedig az akkor létező Közlekedési Hírközlési és Építésügyi Minisztériumba, KÖHÉM (Baráth Etele vezetésével) kerültek. A teret azonban még a pártállam sem választotta szét!

¹³ Ezzel a kormányzati szintű „védelem” és „területi” *fejlesztés*, valamint a „területi” és a települési rendezés *egy ágazati jellegű szervezetten belüli összehívása történt meg.* A kialakult helyzet logikája sajátos jellemzőkkel bírt. Egyrészt a védelem összekerült a – „területi” szintű – fejlesztéssel, és miközben a „területi” és települési rendezés együtt volt, a fejlesztés vonatkozásában nem, hiszen a települési fejlesztés „hiányzott”.

¹⁴ Ezt másfél év alatt akarták megtenni.

A nemzetközi kapcsolatok, a központi érdekek azonban sürgették a települési és térségi (területi) ügyek valamilyen formájú, a jogállamiság keretei közötti kezelését és létrejött az 1996. évi XXI. törvény a területfejlesztésről és a területrendezésről, amely a *térségről (területről) jól vagy rosszul, de intézkedett, azonban a településről nem*. Az a fogalom, hogy település, város vagy község a törvényben jószerivel alig fordul elő, de úgy tetszett nem is volt rá szükség, hiszen a törvény mindjárt az elején kimondta, hogy „A településfejlesztésre és a településrendezésre külön törvény rendelkezései az irányadók.”¹⁵ *Ilyen törvény azonban nincs, nem létezik mind a mai napig.*

Kétségtelenül sajátos helyzet alakult ki hazánkban. Hat évig arról beszéltünk, hogy a **település- és területfejlesztést** meg kell oldanunk, majd a ún. területfejlesztést és területrendezést azzal „oldottuk meg”, hogy egyidejűleg deklaráltuk, hogy a településfejlesztést és településrendezést majd máshol, máskor kezeljük. Ezt követően alig egy évre rá az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi XXI. törvényben került kodifikálásra a településrendezés, de a *településfejlesztés nélkül*.

Amennyiben az tűnt indokoltnak, hogy a *területfejlesztést és a területrendezést együtt* közel húsz oldalon keresztül kell törvénybe foglalni, ugyan miért nem indokolt ugyanezt tenni mondjuk legalább két oldalnyi terjedelemben a *településfejlesztéssel és a településrendezéssel*, vagy nevezzük akár bármi másnak, elkerülendő a nem kívánatos magyarázkodásokat. *És közben eltelt több mint egy évtized!*

Hazánkban ezzel az 1996-ban történt lépéssel és a törvényt előkészítő szakmai és szakmapolitikai szemlélet kialakításával a *tér kettészakadt, organikus egysége megbomlott*. A tér egy része, a *település* (város és község), másik része a *térség (terület)* lett.

A tér 1996 utáni szétszakadásának vizsgálatakor úgy tűnik hazánkban megkerülhetetlen a szervezeti, irányítási kérdések mérlegelése is, mert sajnálatosan nálunk az utóbbi években a szakmai ügyek alakulását, azok szemléletét, szabályozását a *kelleténél nagyobb* mértékben határozta meg a mindenkori politikai érdekeket kiszolgáló szakértői szervezeti, irányítási struktúra is¹⁶.

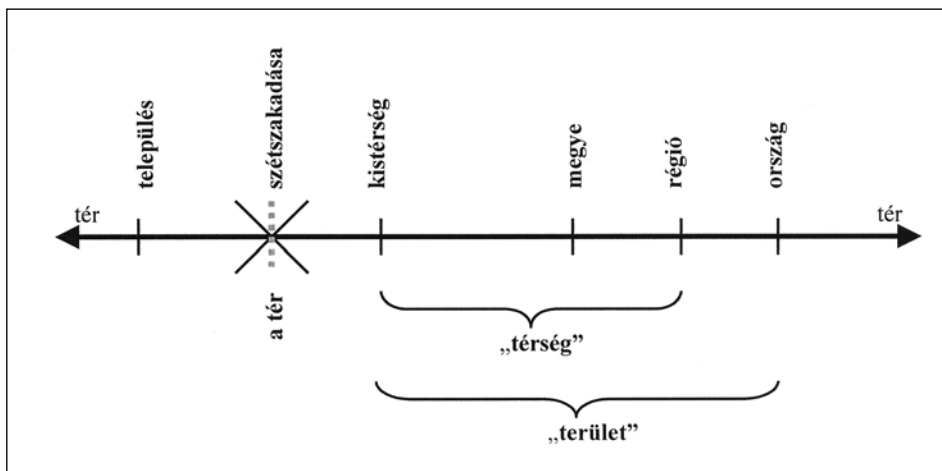
Hasznos lehet azonban mélyebben elemezve, hogy a tér szempontjából voltaképp mi történt. Ha a település és a térség (terület) fogalomkörébe a különböző nagyságú téregységeket egymás után, *növekvő nagyságrendben* felhordjuk egy egyenesre, jelölve azt is, ahogy jelenleg nálunk értelmezik, akkor jól érzékelhető „a tér szétszakadásának” problémája (1. ábra).

Az ábrán természetesen a település terénél kisebb (balra), az ország terénél nagyobb (jobbra) terek, téregységek is vannak, ha úgy tetszik elvileg mindkét irányban végtelen is lehet az egyenes, de ezek az 1996-ban megjelölt települési és térségi (területi) tereken kívüliek. Az ábrázolt téregységeken túli tereket természetesen figyelembe, számításba kell és lehet is venni, és ez egyformán igaz a település (város és község) és az ország esetében is.

Elvileg azzal is lehet érvelni, miként a törvény és szakmai szellemisége is tette, hogy egyáltalán ne is szerepeljen az egyenesen a település, az szerepeljen egy másik egyene-

¹⁵ 1996. évi. XXI. törvény 1.§.(3).

¹⁶ Az 1990-es évek Környezetvédelmi és Területfejlesztési Minisztériuma (KTM) a területfejlesztésről és területrendezésről, majd az épített emberi környezet alakításáról és védelméről elnevezések alatt koncepciókat a térnek ugyanarról a térségi (területi) és települési elemeiről. Voltaképp szerencsésnek is mondhatjuk, hogy a Földművelésügyi és Vidékfejlesztési Minisztérium (FVM) regnálásakor nem gazdagodott tovább a koncepciók sora.



Szerkesztette: Loydl Tamás

1. ábra: A tér jelenlegi hazai értelmezése

sen, amelyen mondjuk a település további belső térrendszerei vannak, a településnek itt nincs semmi keresnivalója. Csakhogy a valóság, az élet más, bár ami történt még *elvileg sem igazolható*. Nem így volt az elmúlt évezredek során és most sincs másképp. Hát elképzelhető a Római birodalom provinciáival, akármilyen bontású akármilyen jellegű, funkciójú térségi (területi) egységeivel Róma, az *urbs nélkül*. Hasonlóképp senki sem gondolhatja komolyan, hogy esetünkben az ország központi régiójával bármit is – fejleszteni, rendezni, szervezni stb. – lehet és szabad tennünk Budapest nélkül. Ámde Budapest, *a város településfejlesztésére és településrendezésére egy nem létező törvény rendelkezései lehetnek csak az irányadók*. E törvény előírásai természetesen az ország összes településére kell, hogy vonatkozzanak. Alapvetően nem csak a szabályozás hiánya a gond, hanem az, hogy a térben végbemenő folyamatok megfelelő befolyásolására csak akkor van esélyünk, ha azt a tér települési egységeinél is módunk van összehangoltan megtenni.

1996-tól tehát az egységes térnek a nevesíthető, meghatározó, fontosabb (rész)terei: a település, a kistérség, a megye, a régió, az ország. A különböző nagyságú terek megnevezése során a jelenleg használt, fontosabb téregységeket jelöltük meg, és a rendszeren nem változtat, ha több vagy kevesebb téregységet kívánunk jelölni. Azért csak ezt az öt teret ábrázoljuk, de pl. a járást, a kiemelt térséget, a városkörnyéket, az agglomerációt stb. nem, mert jelenleg ez az öt szabályozott és kodifikált, igazgatási, gazdasági és egyéb szempontok alapján életünket *meghatározóan* ezek befolyásolják. Másfelől ezen öt téregységen kívüli más téregységek gyakorta egymást is átfedik, sajátos – esetenként ad hoc – kapcsolatokat alkotnak.

Mi is történt voltaképp az 1990-es évek közepén? A település és kistérség közé egy elválasztó vonalat húztak, egy cezúrát, külön van a település, balra és külön az összes többi egy gyűjtőfogalom a „terület” alatt jobbra, majd ezt az utóbbit szabályozták sokrétűen „szakterületi” szempontokból. A „terület” fogalom alatti négy jelenségből három – a kis-

térség, a megye, a régió – a térség gyűjtőfogalmi – mondhatni alrendszeri – elnevezést kapta, tehát az ország nincs térségnek deklarálva.

A „*terület*” alatt a felsorolt négy jelenséget, teret kell értenünk, a települést nem, és e vonatkozásban arra érdemes felhívni a figyelmet, hogy a „*terület*” (mely egy gyűjtőfogalom) *a valóságban nincs is*. Kistérség, megye, régió, ország – mint tér is – természetesen van, de „*terület*” *az nincs*. Hazánkban azt már megtapasztalhattuk az elmúlt évtizedek alatt, hogy ami a valóságban nincs is, azt könnyű földre- vagy mellé érteni, esetleg azt manipulálni. Még akkor is, ha ez nem is szándék mindenki részéről. A valóságban nem létező fogalmakra vonatkoztatott kompetenciák, ha egyáltalán vannak – esetleg az egyes kompetenciákhoz tapadó felelősség és a forrásallokációk – többnyire „sajátosan” alakulnak. Az eredmény pedig az lehet, hogy a dolgok nem jól mennek, *mindannyiunk* számára nem jól mennek.

Általában előnyös, az EU tagjaként pedig talán nem is árt, ha megkíséreljük lefordítani egy másik nyelvre is, hogy mások mit értenek az általunk jelöltek, esetenként kodifikáltak alatt. A „*terület*” valóságbeli nem létét az is megerősítheti, hogy a területfejlesztés hivatalosnak minősíthető hazai angol fordítása *regional development*, ami nem pontosan ugyanazt a tartalmat jelenti, mint a lefordított magyar kifejezés. Ha „Karinthy nyomán” az angol *regional development*-et visszafordítanánk magyarra, akkor megfelelné magyarul is a „regionális fejlesztés”. A régió fejlesztése – márpedig Magyarországon ezt értik regionális fejlesztés alatt – azonban a régióra vonatkoztatott, nem pedig a valóságban nem létező „*terület*”-re. Amennyiben a „*területfejlesztés*” helyett a tér fejlesztésére vonatkoztatunk, majd ezt fordítjuk le, akkor persze a „*spatial development*”-et illene használnunk, amelyre egyes szerzők már itthon is évekkel ezelőtt kitűnően rámutattak (lásd pl. Faragó, 2001). Csakhogy akkor nehezebben lehetett volna a települést, a *térnek egy részét* egyszerűen *eltüntetni*, mintha nem is lenne, amint ez a kormányzati szinten a településfejlesztési feladatokra kijelölt szervezeti egységgel meg is tették¹⁷.

Másfelől továbbgondolásra érdemes az is, hogy miért éppen a *település és a kistérség között* történt az egységes térrendszer *szétszakítása*, miért nem máshol, akár a kistérség és megye között. Volt idő, mikor a települési szférához tartozott az ún. *településcsoport*. Ez amolyan város és közvetlen vidéke, városkörnyék, esetleg a mai kistérség területe vagy annak egy része volt. A településcsoport tervezése, rendezése, egyes működési feladatainak ellátása együtt történt. Az akkori térségi, regionális szemlélet nem vonta hatókörébe a településcsoportot, természetes, mondhatni életszerű volt a település és a településcsoport egységes kezelése¹⁸.

Vagy egy konkrét összevetés alapján, aligha vitatható, hogy egy 3 településből álló Dunakeszi kistérség *minden* problémájának kezelése közelebb áll egy város (pl. Szentendre) ügyeihez, mint a 209 településből és fővárosi kerületből álló Közép-magyarországi régióéhoz, hogy a több ezer településből (3175 települési önkormányzat!) álló országhoz már ne is viszonyítsuk. Mégis a kistérség az ún. „*területi*” rendszerbe tartozik, a város pedig a településibe.

¹⁷ A település és a térség (terület) szétválasztását ellenző utolsó szervezeti egység, a BM Településfejlesztési és Lakásügyi Főosztálya több mint egy évtizeddel ezelőtt, a Horn-kormány alatt megszűnt.

¹⁸ A maga korában (az 1970-es években) nemzetközi tapasztalatokra alapozottnak deklarált, elsősorban „tudományos” és tervezési „korszakos vívmányként” kezelt szemlélet alig egy évtized után nyomtalanul eltűnt.

Valószínűleg azért a település és a kistérség (a „terület” legkisebb eleme) között történt az elválasztás, mert a *városokkal és községekkel* nem lehetett volna ugyanazt, ugyanúgy megtenni, mint a valóságban nem is létező „terület” -tel. Nemcsak azért, mert az ÖTV létezett, létezik, hanem azért is, mert az európai kultúrában valamilyen formában mindig meg volt a települési képviselet helyi formája és ez, ha kellett, ha „nagy volt a szükség” nem hajtott fejet a központi hatalomnak. Legfeljebb le lehetett „fejezni”, mint egykoron Eperjes 24 polgárát.

Kétségtelen, hogy az 1990-es évek első felében a települési és térségi ügyek rendezésére egy meglehetősen „csapdahelyzet”-ben került sor. Egyfelől a tér települési nagyságrendjének mondhatni alanyi képviseletét a demokratikusan választott és működő települési önkormányzatok jelentették, és az önkormányzatok jogait, feladat- és hatásköreit az országgyűlés által elfogadott kétharmados törvény (ÖTV) szabályozza. A térségi (területi) ügyek alanyi képviselete azonban csak országos szinten volt erős, hiszen az ún. kistérségekről még alig beszélhettünk, nemhogy választott képviseletükről. A megyének volt ugyan választott képviselete, de mint középszint voltaképp „kiürítetté” vált¹⁹. Az országban *valós* régiók – történelmi okokból is – nem voltak és ma sincsenek, az ún. fejlesztési-statisztikai régiókat fejlesztési tanácsok reprezentálták és reprezentálják jelenleg is. Így a *valóságban nem létező „terület”* előnyös mozgásteret kínált mind a *központi politikai, mind az ágazati-szakmai hatalomnak* az érdekeik érvényesítésére. Ezzel az ún. „területtel” bármit meg lehetett tenni: fejleszteni, rendezni, kodifikálni, a településektől elszakított térbe képzelni, a központi érdekek szerint értelmezni, hiszen a „terület” – mivel nem is létezett – nem tudta szavát felemleni, nem tudta belső ellentmondásait visszajelezni.

Másfelől az ágazati, a szektorális szemlélet rendkívül erős volt, a szervezeti érdekek túlzottan domináltak. Sajnálatosan ez utóbbi hazánkban talán a kelleténél erősebben érvényesült, amit jól reprezentáltak az egyes ágazatok, tárcák, valamint az érdekeiket érvényesítő szervezeteik által létrehozott, esetenként még bürokratikus szabályozások. Az alapvető gond abban van, hogy a szétszakadt térben a társadalmi-gazdasági-környezeti(fizikai) folyamatok nem a legkedvezőbbben vagy nem jól zajlanak le. Ráadásul e folyamatokat nehéz előnyösen befolyásolni, legalábbis ezt láthatjuk a főváros és a Középmagyarországi régió, a főváros és Pest megye, a főváros és a környező kistérségek, de a főváros és az budapesti agglomeráció között feszülő és megoldásra váró ügyek (közlekedési, közforgalmú közlekedési, környezetvédelmi, területfelhasználási stb. ügyek) vonatkozásában is.

A települési és a települési önkormányzati funkcionális ügyek helyretétele

Ismert, hogy az 1990-es évek elején kialakult szakterületi koncepciók és szervezeti érdekek következtében a települési és települési önkormányzati ügyek háttérbe szorultak. Egyes vélemények szerint a települések egy része még ma sincsen kellően felkészülve a településügyi feladatai ellátásának egy részére (Fiala, 2007).

Miközben a térségi (területi) rendszer több mint egy évtizede létezően deklarált is, a települési (városi, községi) rendszer funkcionálisan, szakmailag alig kimunkált, a két

¹⁹ Lásd az „Európába megy a megye” konferenciasorozat kötetét.

rendszer összefüggéseiben pedig még kevésbé. A városi és községi önkormányzatok mondhatni magukra hagyatva kísérelték, kísérlik meg a településben jelentkező és a térséggel (területtel) meghatározóan összefüggő problémáikra megadni a válaszokat. Érdekes néha elgondolkodnunk azon, hogy miért csak most, 12 év után merülnek fel a településfejlesztési koncepció tartalmi kérdései? Most sem a településüggyel – a fejlesztéssel, a rendezéssel, az üzemeltetéssel, az igazgatással stb. – átfogóan, a térségi (területi) ügyek viszonylatában, hanem csak egy koncepció tartalmi kérdéseire korlátozottan.

Időszerű és szükséges lenne a települési ügyek és a települési önkormányzatok funkcionális ügyeinek átfogó kimunkálása és rendbetétele. Csak ekkor van esély arra, hogy a települési és a térségi(területi) ügyek egységes rendszerét és kapcsolatát megfelelően tudjuk kezelni.

A települési és a térségi (területi) ügyek egységes szemléletének időszerűsége és szükségessége hazánkban

Az előzőekből is következtethető, hogy a tér egységének helyreállítása, a település és a térség (terület) egységes, átfogó szemléletének visszaállítása, újra egy rendszerbe foglalása nélkül nehezen lehet a térben lezajló folyamatokat, a térbeli ügyeket eredményesen kezelni, az ország és mindannyiunk épülésére kedvezően befolyásolni²⁰.

Az egységes térszemlélet *hazai* helyreállításának *szükségességét* azonban még egy fontos térelméleti összefüggés is indokolja. Ezzel akkor szembesülhetünk, ha a tér, mint nagy rendszer és a tér egyes elemeinek, mint alrendszerének viszonyát, egymásra hatását vizsgáljuk. Az egyszerűbb áttekinthetőség miatt már az előzőekben említett (1. ábra) egyesre felhordott térbeli alrendszerek összehasonlító vizsgálata is elegendő és egyértelmű megállapítást eredményezhet, mert az eredményen itt sem változtat, ha további elemekkel bővül. Tehát a tér, mint egységes rendszer e térelméleti szempontból vizsgált alrendszerei: a *települési* és az *ún. „területi”* (ezen belül kistérségi, megyei, regionális, ország) alrendszerek. Voltaképp közömbös, hogy e két alrendszert minek nevezzük, vagy saját magukon belül hány további csoportot nevesítünk.

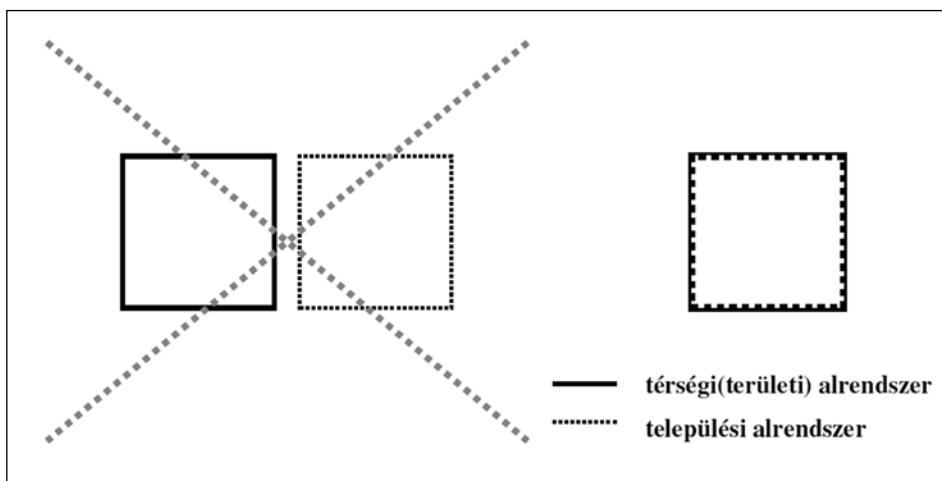
A vizsgálat szempontjából a hangsúly a két alrendszer *kapcsolatán, viszonyán* van. Az egyszerűség, vizuálisan is könnyebb érthetőség okán szintén egy ábrán szemléltetjük ezen kapcsolatrendszert (2. ábra).

A térrendszeren belül az egyik esetben (az ábra bal oldala) a települési alrendszer és a térségi (területi) alrendszer egymás mellett van, míg a másik esetben (az ábra jobb oldala) a települési alrendszer a térségi (területi) alrendszeren belül van. A rendszereket

²⁰ Talán megengedhető, ha rendhagyó módon a rendszerről, a rendszerelmétről nem L. von Bertalanffy-t idézem, hanem Márai Sándort „...az idősebb kor nagy előnye, hogy rendszert tudunk felépíteni tapasztalatainkból, ha nem vagyunk egészen ostobák vagy aljasok, nem óhajtunk öregségünkben az emberek által kinevetett és lenézett ősz pojácák lenni!.. Mint a vándor, aki egy bonyolult hegyrendszert ismert meg vándorlásai közben, s a legmagasabb csúcsra érve átlátja a táj szerkezetét, áttekinti a hegycsúcsok összefüggő sorozatának geológiai törvényszerűségét, úgy látjuk mi is múltó évekkel a rendszert mindabban, ami történik életünkben és mások életében. Ez az áttekintés, melyet csak az évek múlása hoz meg, a legnagyobb elégtétel, melyet az emberi és világi dolgok megismerése közben szerezhetünk.” (Márai S.: Füves könyv.)

tehát nemcsak egymás mellett, hanem egymáson belül is *el lehet képzelni*. Egyes korok, mint pl. az antik görög, erre minden további nélkül képes is volt.

A kérdés, hogy melyik rendszerábra felel meg a valóságnak. Könnyen belátható, hogy a jobb oldali, mert a települési alrendszer mindenestül benne van a térségi (területi) alrendszerben, nem pedig attól elkülönülten létező. Azt a megállapítást is tehetjük, hogy esetünkben a bal oldali *ábra a valóságban nincs*, nem létezik, a jobb oldali ábra esetében pedig tér a térben rendszerről beszélhetünk. Fel kell hívnunk a figyelmet arra is, hogy a települési alrendszer pontosan *ugyanakkora*, mint a térségi (területi) alrendszer (az országon belül, hiszen az országnál nagyobb terek nem is ábrázoltak).



Szerkesztette: Loydl Tamás

1. ábra: A tér jelenlegi hazai értelmezése

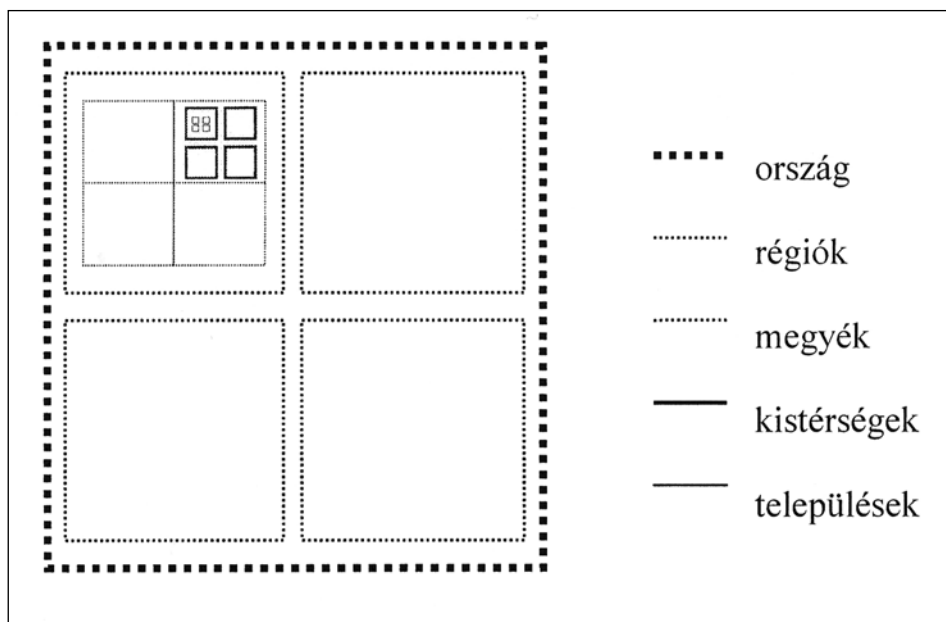
Egymás melletti rendszerek kapcsolatát, működését sokféleképp lehet vizsgálni, értelmezni, ábrák közötti kapcsolati jelekkel szemléletessé tenni, de egymáson belüli rendszerek esetén a külső rendszert nem lehet a belső nélkül (amennyiben a belső önmaga egyáltalán létezik) működtetni, hiszen a belső „szerves része” a külsőnek, a külső nem létezhet nélküle. Tehát megengedően fogalmazva *nem kívánatos, nem előnyös*, határozottabban fogalmazva pedig *nem lehet* a térségi (területi) alrendszert kezelni, működtetni, befolyásolni, fejleszteni, rendezni, szabályozni vagy akár kodifikálni, a belső alrendszer, a települési nélkül.

A települési és a térségi (területi) rendszerek mélyebb értelmezése során hasznos lehet az elméleti okfejtések és a valóság (a gyakorlat) összevetése. A tér léte mind gondolati, mind a valóság síkján elfogadott, a település (a város és falu), mint a tér egy része az ember megjelenésével kialakult. Mondhatni előbb alakult ki, mint a térség (terület), a településnél nagyobb térségi (területi) formának mindig szükséges feltétele volt a település léte. Az ókori Théba vagy a mai Szingapúr *városa* a létalapja mindkét esetben a térségüknek(területüknek), sőt az „államiságuknak”. De másfelől, ha valamilyen okból eltűntek a települések, nem volt miért értelmezni (fejleszteni, rendezni, befolyásolni stb.) a további térségi (területi) egységeket. A települési fogalom oly mélyen rögződött, hogy még nap-

jainkban is az összefüggő régiónyi, néha országnyi „emberi környezeteket” a településekhez (metropoliszok, Budapesti agglomeráció stb.) kötjük. Él bennünk valami, talán tudatalatti, hogy inkább a települést „növesztjük”, mint a térséget (terület) „kicsinyítjük”.

A térbeli rendszer (vagyis a 2. ábra jobb oldalán ábrázolt és helyes értelmezésként elfogadott viszonyrendszer) további vizsgálatát elősegítheti a könnyebb áttekinthetőség miatt ismét csak a síkban szerkesztett terek ábrázolása (3. ábra).

Ábrázolásra öt téregység került, a négy nagyobb a „terület”, a legkisebb a település. Mivel a „terület” téregység gyűjtőfogalom és valóságban nincs, ezért annak nevesített, kodifikált négy tér(al)egységét – ország, régió, megye, kistérség – tüntettük fel. A legnagyobb téregység az ország, a legkisebb pedig a település, a többi pedig e kettő között van, melyek különböző nagyságrendűek. *Az ábra azonban a tér a térben rendszerű, tehát a kisebbik tér mindig benne van a nála nagyobb térben.*



Szerkesztette: Loydl Tamás

3. ábra: A tér és egységei

Az elvi ábrában a szemléletesebb megjelenítés miatt az egyes tér(al)egységeknek rendre négy-négy elemét tüntettünk fel, természetesen több vagy kevesebb is feltüntethető. Az egyszerűség kedvéért a regionális tér(al)egység egyik elemén tüntettük csak fel a további belső tér(al)egységek elemeit, de a többiekben is ugyanez ábrázolható. Az ábra nemcsak azt tükrözi, hogy a települések benne vannak a „saját” kistérségeikben (a kistérségek a megyéjükben, a megyék a régióikban és a régiók az országban), hanem azt is, hogy mindenestül, *teljes téregységükkel*. Így megállapítható, hogy az ország teljes tere, bármely pici téregysége rendre benne van valamelyik település, kistérség, megye, régió és az ország téregységében. Tehát nincs „fehér folt”, nincs „elkallódott tér”.

Az ábrából az is látható, hogy az egymáson belüli öt téregység alapvető, lényegi tulajdonsága, hogy *a kisebbik mindig benne van a következő nagyobbikban, és ez a településre is éppen úgy igaz, mint a másik négyre.*

Mivel a térség (terület) fejlesztési, rendezési, egyáltalán bármilyen tevékenységének konkrét megvalósulási szintere ***mindig egy település*** (egy város vagy egy község), aligha lehet a *települési* (városi-községi) *rendszer* sajátosságainak (településfejlesztés, településrendezés, településüzemeltetés stb.) kellő ismerete és figyelembevétele, szabályozása és „kezelése” nélkül *térségi (területi) rendszereket* működtetni. Egyszerűen azért, mert a települési rendszer a térségi (területi) rendszeren belüli, annak részét képező szerves (organikus) rendszer. Már pedig hazánkban ez történik.

Az 1996 óta eltelt több mint egy évtized után megállapítható, hogy a térségi(területi) fejlesztés és rendezés valamilyen formában kezelt, szabályozott, de a településfejlesztés nem vagy alig. A településrendezés pedig egyrésztől hagyományosan túlszabályozott, más-résztől követő jellegűvé vált (Rechnitzer, 1998).

Csupán azzal, hogy a tér egységes szemléletét helyreállítjuk, sikeresebb, eredményesebb lehet a térségi (területi) és a települési szférában folytatott tevékenység. Ha a térségi (területi) szinten hozott döntések a települési szinten működő rendszerek ismeretében történnek és fordítva. Csupán ezzel, a térelmélet megfelelő alkalmazásával magukat a rendszereket is képesek vagyunk kedvezően befolyásolni és a „kudarccokat” elkerülni vagy jelentősen mérsékelni. Például az „országos térben” hozott döntés (pl. a gyorsforgalmi úthálózat fejlesztése, azon belül is az M0 építése) úgy történik, hogy tudjuk, miként, mennyi idő alatt és hogyan lehet azt *konkrétan* megvalósítani. A „települési térben” született elképzelések pedig (pl. a fővárosi közlekedés fejlesztése) teljességében összhangban vannak a *térségi (területi)* (pl. a regionális, az országos, az európai) lehetőségekkel, feltételekkel, mozgásterekkel, azok időbeliségével. Ez utóbbi példánál maradva: a fővárosnak a megfelelően alkalmazott szabályozási eszközökkel (pl. a közlekedésfejlesztés terén az ún. behajtási díj, parkolási díj, útdíj, súlykorlátozás) úgy kell élnie, hogy az az országos szintű szabályozásban is helytálló legyen. Vagy a térségi rendszerek körültekintő figyelembevétele esetén nemcsak belátható, de számítható is, hogy nem lehet minden községben wellness- és gyógyfürdő-központokat fenntartani és üzemeltetni (még ha a beruházási költséget össze is hozták).

A tér hazai szétszakadásának megszüntetése azért is *időszerű*, mert az egységes szemlélet elfogadását követően idő szükséges a további feltételek megteremtésére, kimunkálására, hiszen ebben a vonatkozásban is jelentős a késedelem. 2004 májusa óta tagjai vagyunk az EU-nak, így hazai térségeink (területeink) és településeink sorsának alakulása számottevő mértékben az uniós rendszerektől, allokációs forrásoktól is függ. Napjainkban tapasztalható, hogy az uniós források felhasználásánál érzékelhető „problémák” vannak a kiemelt projektek területén, melyeket részben a beruházások engedélyezéséhez kötött bürokratikus folyamatok idéznek elő²¹.

²¹ A Közép-magyarországi régióban az országosan kiemelt projektek közé tartozik többek között a Csepeli gerincút első szakaszának megépítése, az Állami Egészségügyi Központ további fejlesztése, a Szent Imre és az Uzsoki kórház további rekonstrukciója, a Dél-budapesti régió vízrendezése, a Budapest–Székesfehérvár és az Óbuda-Esztergom vasútvonal fejlesztése, a Gödöllői kastély komplex átépítése, a Margit hid felújítása, a 42-es villamos meghosszabbítása stb.

Aligha vagyunk képesek ezen új kihívásokra egy európai versenykörnyezetben reagálni, ha a saját ügyeink rendbetétele érdekében nem kezdjük meg a cselekvő munkát. Az évtizedes gyakorlati tapasztalatokkal rendelkező (és működő) rendszerek mindig is felhívták a figyelmet az idő szerepére, a dolgok „kihordási idejére.” Ha most elméletileg megalapozottan jól fogalmazunk meg egy eszmerendszert, kidolgozzuk annak megvalósítási stratégiáját, taktikáját és képzését, elindítjuk szabályozását, megteremtjük szervezeti és személyi feltételeit, akkor esélyünk lehet arra, hogy *néhány év* után a gyakorlatban is jól működjék.

Kíváncsok elkerülni, hogy a két évtizeddel ezelőtti csapdába ismét beleessünk. *Ez a következő hatalmi struktúra számára is átgondolásra érdemes!* Még jó néhányan emlékezhetünk, hogy az 1980-as évek végén a regionális és települési ügyekkel foglalkozó szakmai műhelyekben megindult egyfajta másként gondolkodás (VÁTI, BUVATI, ÉTE), de egyes politikai és szervezeti érdekek ezt lefojtották. Többek között ennek következtében az 1990-es évek elején hiányzott a kiutat mutató, egyeztetett szakmai koncepció, szakmai konszenzus, amely elősegíthette volna az országos átalakítások kezdetén a térségi (területi) és települési ügyek kedvezőbb szabályozását és a szervezeti kialakításait. A gazdasági, pénzügyi és jogi területeken valamivel kedvezőbb volt a helyzet. *Az 1990-es évek közepére pedig az eredmény egy „erőből létrejött” térségi (területi) és egy „magára hagyott” települési rendszer lett egy szétszakadt térrendszerben.*

A térségi (területi) és a települési ügyek jövőbeni kezelésének útja már nem lehet a helyi kozmetikázás, a rész megoldások keresése, a hol itt, hol ott jelentkező ellentmondások tüneti kezelése. Egyfelől felül kell vizsgálni azokat a korábbi években, évtizedekben hozott helytelen döntéseket, amelyek alapján a gyakorlatban nem jól működő rendszerek jöttek létre, és az európai folyamatok figyelembevételével új alapokra kell helyezni a hazai települési és térségi ügyeket, azok koncepcióit, szabályozásait és átfogó kodifikálását.

A *településügy* – településfejlesztés, településrendezés és településüzemeltetés – *egységének újbóli helyreállítása* és továbbfejlesztése, valamint a *települési és térségi (területi) ügyek egységének megteremtése* már önmagában is számos vonatkozásban kezdeményezheti vagy eredményezheti a gondokkal, az ellentmondásokkal történő szembenézés kényszerét, a valamilyen formában történő cselekvést, a halogató, esetenként tehetlenségre kárhozottatott álláspontokkal való szakítást, és a pozitív, a kedvező folyamatokat. Így:

- Végre szembesülni lehet azzal, hogy az országnak egyszerűen nincs semmilyen – nem-hogy *társadalmi konszenzussal* elfogadott – *településpolitikája*. Tényleg falvaink egy részének – elsősorban a kis- és törpefalvak – eltörlése a jövő? Mert számos politikai és/vagy „szakmainak” nevezett lépés ebbe az irányba mutat. Az is látható, hogy a globalizálódó világunkban városaink alig képesek fejlődni, az új kihívásokkal egyenként megbirkózni. Miként lehet megteremteni a „kritikus tömeg” elérését (esetleg azzal, hogy több kisebb város „legyen” egy nagyobb város), a működő települési kapcsolatrendszereket, a közös célú besegítéseket, melyeket reálisan csak a települési rendszeren belüli, mondhatni alulról jövő irányból lehet számítani. Ennek hiányában még az öt (nemzeti FUA) város pozíciója is alig tartható, nem említve egy-egy esetleges kiemelkedési szándék esélyét. No és a többi kis- és középvárosunk? Nincs stratégiánk – az EU-nak sincs – a nagyvárosok, nálunk Budapest életével, működésével, fejlesztésével

kapcsolatban (URBACT programon belüli EUKN), hiszen még fővárosunk pozicionális (MEGA 3) helye sem lesz majd tartható²².

- Nem lehet majd megkerülni a *településfejlesztési és településrendezési integráció* szükségességét, a kettő kapcsolatát; a települési fejlesztési ügyek és a rendezési ügyek koncepcionális és gyakorlati kérdéseinek tisztázását és mindezek *egységes és egy időben történő* megfogalmazását, leírását és szabályozását. A településszintű tervezési integráció szükségességéről már évek óta jelennek meg a javaslatok (Rechnitzer, 1998, vagy lásd az utóbbi hónapokban sokfelé készülő IVS-eket). Valódi integráció azonban a gyakorlatban mindaddig nem jön, nem jöhet létre, amíg nem kerül helyretételre a településfejlesztés és a településrendezés kapcsolata. Aligha lehetséges, hogy a településfejlesztési koncepció, gyakorlatiasabban fogalmazva valamilyen településfejlesztési elhatározás *egyrésztől* meg kell előzze a településrendezést, *másrészről* ugyanez a településfejlesztési koncepció a településrendezés eszközrendszere is. Mindkettő egyidejűleg nehezen képzelhető el. Nem lehet véletlen, hogy egy évtized próbálkozása sem volt képes településügyi, településfejlesztési jellegű szabályozást megalkotni, mert erre csak akkor van esély, ha hozzányúlunk a településrendezéshez is.
- A jövőben nehezen működtethető a fejlesztés és rendezés települési szintje úgy, hogy a *Kormány és az önkormányzatok közt* a jelenlegi méretű *ellentétek feszülnek* (pl. a kormányzat a települési funkció-ellátás finanszírozásának jelentős részét áthárítja az önkormányzatokra, de a településrendezéssel (zóna, moratórium stb.) korlátozza a területhasznosítást (Tózsza, 2002).
- A térségi(területi) politika formálóinak előbb-utóbb tudomásul kell venniük, hogy a térségi (területi) folyamatok a városokban és községekben (is) játszódnak le. Hiába feltételeznénk, hogy az első az ún. „területi” térben a dolgok remekül működnek, ha a másodikban, a településiben nem. A településügy átfogó koncepcionális megfogalmazása természetesen szükségessé teszi majd a *települési önkormányzati gazdálkodási ügyekkel* történő valós szembesülést egyszerűen azért, mert néhány éven belül a rendszer „leül”. (Kb. 2000 ÖNHIKI-s település, önkormányzati eladósodás, csúcsra járatott kötvénykiadás stb.). Úgy tűnik, hogy a társadalmilag is elfogadott igényszintet településeink egy része – hiába akarja – nem tudja kielégíteni a jelenlegi pályázati feltételek és az elvárt saját források hiánya miatt.
- Számolnunk kell azzal is, hogy a jelenlegi globális versenyben a települési közszolgáltatások szervezése csak az egyik, bár kétségtelenül fontos szempont, de e mellett a *települési versenyképesség is* – miként a térségi (területi) is – meghatározó (LLS – Local Labour System). A versenyképesség pedig nemcsak gazdasági, hanem társadalmi értelemben is igaz. Egyrészt fel kell ismernünk a nemzeti és a városi versenyképesség közötti összefüggéseket. A hazai városhálózat átgondolt fejlesztéspolitikával megfelelő alapokat nyújthat az igen magas innovatív képességű kis- és középvállalkozási szektor térségi (területi) feltételeinek.
- Szemünk előtt új folyamatok játszódnak le, a főváros körül különböző település-együttesek, -formák jönnek létre. Nem csupán arról van szó, hogy a főváros és a több mint

²² A vonatkozó kutatások és nemzetközi kapcsolatok az EUKN Európai Városok Tudáshálózata, az EPSON Európai Tervezési Megfigyelő Hálózat és a RePUS Regionális Többközpontú Városhálózati Rendszer alapján.

évtizedes szabályozásban lehatárolt 81 település²³ (összesen 104 települési önkormányzat + 1 megyei önkormányzat) térsége felülvizsgálatra szorul, hanem annak feltárása is, hogy miért maradt el a képességeihez képest. Mik voltak a *külső* – a térségi (területi) – és mik a *belső* – települési – okok?

- Várhatóan ki kell mondani, hogy a tér fejlődését nem lehet csak a térségi (területi) eszmerendszerre alapozottan kezelni a települési, a városi-községi rendszer figyelmen kívül hagyásával. Korábban sem lehetett, mégis nálunk az utóbbi másfél-két évtizedben jószerivel ez folyt. Úgy tetszik megint meg kellett várnunk, míg kívülről más mondja meg, hogy a tér fejlődésének esetleg a *városok policentrikus hálózatán* kell alapulni, a város és vidék viszony megteremtésével, a hozzáférhetőség növelésével, az értékekkel való fenntartható gazdálkodással (ESDP 1999).
- Az elmúlt két évtizedben az *MTA Településtudományi Bizottsága* hiába mutatott rá jószerivel minden évben²⁴, hogy a hazai településügyi kérdések méltánytalanul háttérbe szorultak, e téren kutatások alig jelennek meg, számos kérdés rendezésre vár. Pedig annak is elég nagy esélye van, hogy egy több központú városhálózati rendszer szerves része kell legyen a tér fejlődésének (RePUS, INTERREG. III.B. CADSES).
- Nekünk is számításba kell majd vennünk, hogy a hazai városhálózatot – miként az európai, de a *két évezredre* tekintettel a Kárpát-medenceit aztán még fokozottabban – egyszerűen nem lehet csak a *határon belül* értelmeznünk. Ebben az esetben pedig Budapest, sajátos adottságaival, ha azokat képesek vagyunk jól kiaknázni, talán méltó helyére kerülhet. E nélkül aligha remélhető, hogy választ tudunk adni a szuburbánus folyamatokra, az általános decentralizációs hatásokra. Ahhoz, hogy a Kárpát-medence legalább jelenlegi EU tagállamok területén lévő városhálózatát megkíséreljük *összerakni*, jószerével még politikai akadálya sincs, nemhogy gazdasági. Ehhez természetesen előbb megalapozott koncepció és nemzetközi „szakmai” stratégia és taktika, majd ezt követően aktív kormányzati cselekvés kell. Ennek azonban mindenekelőtt – *országban belüli belső feltétele* – a térségi (területi) fejlesztés és a települési fejlesztés egységének megteremtése, a város és vidékének integrált politikája lehet.
- A külső hatások: a nemzetközi, az európai folyamatok és a megfelelő szakmai tudományos kutatások végre kezdenek hozzánk is beszűrődni. A nemzetközi folyamatok sora jelzik, hogy csak *egy új, átfogó térszemlélettel* kísérhetjük meg a globális rendszerek korszakában a települési, különösen a nagyvárosi ügyek kezelését.
- Nagyobb esélyünk lehet a térségi (területi) eloszlási, homogenitási kérdések gyakorlati kezelésére is. Evidencia, hogy a különböző nagyságú térségek (területek) nem homogének, ha pedig nem azok, akkor miként lehet a gyakorlatban is hatékonyan mérsékelni a feszültségeket. A feszültségek szintje a települési struktúrában elég jól látható, sőt annak belső törvényszerűségeit ismerve, meglehetősen jól kezelhető. A feszültség annál nagyobb, minél nagyobbak az ellentétek, az ellentétek pedig a települések közt vannak. Így nélkülük nem lehet a térséget (területet) kezelni, a főváros

²³ 1997-ben 78 település és Budapest (összesen 79 település) tartozott a Budapesti Agglomerációs Fejlesztési Tanácshoz, de később 81-re növekedett számuk, hiszen önálló település lett Csörög (Szödről vált le) és Remeteszőlős (Nagykovácsiról vált le).

²⁴ A Bizottság üléseiből példaként csak néhány: 2000. 02.09, 04.12, 06.21, 10.11. 2001. 10.17, 11.07, 2002. 01.16, 04.12, 2003. 02.26, 04.08, 11.25, 2005.06.25.

és a többi település, az agglomerációs-, a belső-, a távolabbi gyűrű ügyeire hatást gyakorolni.

- Szakítani lehet az utóbbi közel másfél évtizedben megerősödött *szakmai vélemény-diktatúrával*. A térségi (területi) és települési folyamatok kezelésére a világban többféle modell létezik, sokféle kezdeményezés van. Egyáltalán nem biztos, sőt a sajnálatos hazai önkormányzatok alapján már beigazoltnak mondható, hogy új alapokra kell helyezni a térségi (területi) és települési fejlesztést, rendezést és működést. Jól tükrözi a kapcsolatrendszernek kissé elnagyoltan kezelt kérdéseit a rendezési szféra utóbbi évtizede. Hasznos összevetnünk a területfejlesztésről és területrendezésről szóló törvényünk közel egy évtizeddel ezelőtti területrendezésről szóló mondanivalóját és a jelenlegit. A korábbi, meglehetősen „szerény” tartalommal és kétségtelenül gyors ütemben készült. A jelenlegi azonban jócskán kibővült, feltehetően azért, mert nem volt megfelelő a korábbi. A gyakorlat számos ellentmondást, megoldásra váró problémát hozott felszínre, ugyanis a rendszer nem jól működött. Ezek egyik alapvető oka, hogy a térségi (területi) és a települési rendezés sem tér a térben elméleti alapon áll. A sors fintora, hogy pont a rendezés, amely mégiscsak közelebb áll a térhez, jelzi dominánsabban a szemléleti váltás szükségességét.
- Lehetőség nyílhat újra, másként átgondolva szembesülni a főváros és agglomerációs gyűrűjének sajátos, aszimmetrikus *szervezeti kérdéseivel* is. Az agglomeráció szervezeti letéteményese a Budapesti Agglomerációs Fejlesztési Tanács (BAFT), melynek több mint egy évtizedes sorsa közismert. Az 1990-es évek közepén a Horn-kormány a térségi (területi) fejlesztés érdekében is azzal javasolta a megyei fejlesztési tanácsok rendszerét, hogy azok regionális fejlesztési tanácsokat hozhatnak létre, már ha akarnak. „Természetesen” akartak is. A főváros és agglomerációjára a BAFT (1997), a Balaton kijelölt üdülőterületre pedig a Balatoni Fejlesztési Tanács (BFT) került felállításra. Mindkettő regionális fejlesztési típusú tanács volt, és az első nevében is megjelent a régió, míg a másodikban nem, amely elég sok gondot is okozott. Viszonylag rövid, 3 éves regnálás után a Budapesti Agglomerációs Regionális Fejlesztési Tanács megszűnt (1999) és a főpolgármesterrel és egy fővárosi kerületi önkormányzati képvisellel bővült a Közép-Magyarországi Regionális Fejlesztési Tanács (KMRFT), és általában létrejött a térségi fejlesztési tanácsok rendszere is. A következő módosítással (2005) ismét létrehozták, és jelenleg is BAFT elnevezéssel működik, mely azonban nem regionális, hanem térségi fejlesztési tanács. Az úgy látszik nem okozott gondot, hogy amíg a több mint évtizedes alapkonceptió szerint a „*térség*” egy gyűjtőnév²⁵, és az voltaképpen különböző területi egységek (régió, megye, kiemelt térség, kistérség) összefoglaló elnevezése, addig a tanácsok esetében a régióknak regionális elnevezésű (mondhatni típusú) tanácsa van. A kiemelt térségek – mint esetünkben a budapesti agglomeráció – esetében pedig csak térségi elnevezésű (típusú) tanáccsal rendelkeznek. A főváros esetében a további aszimmetria abban is van, hogy a BAFT-ot a KMRFT és a Fővárosi Önkormányzat Közgyűlése közösen hozta létre. Mivel a térségi típusú tanácsokat a megyei és regionális fejlesztési tanácsok hozzák/hozzátják létre, sajátos módon a főváros területén a Közgyűlésre – a kerületi önkormányzatok hatáskörébe tartozó fejlesztési feladatok kivételével – a megyei területfejlesztési, ill. kistérségi fejlesztési tanácsok törvény szerinti feladatait ruházták rá. Amolyan „kint is vagyok, bent

²⁵ A valóságban épp úgy nincs, mint a „terület”.

is vagyok” helyzet alakult ki, hiszen a települési ügyek és a térségi (területi) ügyek több mint egy évtizede elszakadtak egymástól és *Közügyülésnek egyszer egy települési önkormányzat, másszor egy megyei és kistérségi tanács érdekrendszere szerint kellett/kell ellátni feladatát.*

Következtetések

A térrendszer átfogó és egységes szemléletének bázisán felépített térségi (területi) és települési alrendszerek előnyös *fejlesztésének, rendezésének és működésének befolyásolásában* mindenféleképp nagyobb az esély, ha a társadalom túlnyomó többsége érti, tudja, érzi, sőt magáénak és érdekei szerint valónak tartja azt. Nemcsak egy szűkebb irányítói és azt kiszolgáló szakmai csoport, hanem az ország állampolgárai és lakópolgárai – mert mindannyian valahová születünk, valahol élünk, lakunk, dolgozunk, neveljük gyermekeinket és találunk végső nyughelyet – is vagyunk. Minden bizonyítás nélküli evidencia, hogy **hazánkban is „jobban menne” a térségi (területi) fejlesztés, rendezés, működtetés, ha a „zászlókon mindenütt az is lobogna”, hogy fejlesszük, rendezzük, működtessük a városainkat, a falvainkat.** *Ezekről ugyanis tudjuk, hogy mik, már évszázadok, évezredek óta.* A városokról és falvakról van képzetünk, élményünk, tapasztalásunk, sőt talán racionálisan még nem mindig igazolható érzelmi kötődésünk is.

Hogyan is lehetne elképzelni, hogy annak a „területnek” a fejlesztése, a rendezése, a működése eredményes lehet, *ami – az előzőek szerint – a valóságban nincs is, nem létezik.* Márpedig a társadalom széleskörű megértése, egyetértése és támogatása nélkül a térségi(területi) és települési ügyek nem fognak jól menni, nemcsak nálunk, de sehol a világban. Földünknek vannak térségei, ahol ezt a tételt felismerték, felismerik, vannak azonban olyan térségek, ahol ezen felismeréshez, megéléshez hosszabb idő kell. Számosan vagyunk hazánkban, akik olyan országban szeretnének élni, amely az első csoportba tartozik.

Felhasznált irodalom

- Dusek T. (2004): A területi elemzések alapjai. *Regionális Tudományi Tanulmányok 10.* ELTE Regionális Földrajzi Tanszék–MTA ELTE Regionális Tudományi Kutatócsoport, Budapest, 248. o.
- Faragó L. (2001): A területfejlesztéssel és területi tervezéssel kapcsolatos uniós fogalmak tartalma és használata. *Falu Város Régió*, 3, 3–5. o.
- Fiala I. (2007): „A fejlesztő is emberszabású” – Kerekasztal beszélgetés. *Falu Város Régió*, 3, 2–17. o.
- Jankó F. (társszerző): Regionális Tudományi Kislexikon. In.: *Regionális elemzési módszerek.* (Szerk.: Nemes-Nagy J.). ELTE Regionális Földrajzi Tanszék–MTA ELTE Regionális Tudományi kutatócsoport, Budapest, 259–284. o.
- Köszegfalvi Gy.–Loydl T. (1999): *Településfejlesztés.* ELTE Eötvös Kiadó, Egyetemi tankönyv, Budapest, 161. o.
- Magyar Értelmező Kéziszótár* (1972) (Szerk.: Juhász J.–Szőke I.–O. Nagy I.–Koválovsky M.), Akadémiai Kiadó, Budapest

- Márai S. (2005): *Füves könyv*. Helikon Kiadó, Budapest, 168. o.
- Nemes-Nagy J. (1998): Tér a társadalomkutatásban. Hilschler Rezső Szociálpolitikai Egyesület. „Ember-Település-Régió”. Budapest. 195 o.
- Nemes-Nagy J. (társszerző) (2005): Regionális Tudományi Kislexikon. In.: *Regionális elemzési módszerek*. (Szerk.: Nemes-Nagy J.). ELTE Regionális Földrajzi Tanszék–MTA ELTE Regionális Tudományi kutatócsoport, Budapest, 259–284. o.
- Rechnitzer J. (1998): *Területi Stratégiák. Területi és települési kutatások 12*. Dialog–Campus Kiadó, Budapest–Pécs, 345. o.

KÖZLEKEDÉSI EREDETŰ KONFLIKTUSOK A BUDAPESTI AGGLOMERÁCIÓBAN¹

Az utóbbi két évtizedben felerősödő szuburbanizáció, valamint a Budapest centrikus közlekedési hálózatokon megnövekedett tranzitforgalom miatt különösen fontos kérdéssé vált, hogy a szuburbán népesség miként tudja elérni új lakóhelyéről a többnyire a fővárosban található munkahelyeit. Ráadásul az agglomerációs gyűrűbe kiköltözők jellemzően nem csak munkahelyük miatt járnak napi rendszerességgel Budapestre, hanem a különböző árukat- és szolgáltatásokat is többnyire a fővárosban, vagy a főváros peremén elhelyezkedő bevásárló- és szórakoztató központokban vásárolják meg.

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 közlekedés² szervezésének kérdéseivel foglalkoznak. Jelen tanulmány célja az, hogy a nagyvárosi közlekedési problémák rövid áttekintése után a budapesti agglomeráció közlekedési problémáinak egy sarokpontját, az M0 kiépítésének folyamatát elemezze, különös tekintettel a közlekedési folyamatban érintett szereplők véleményének, érdekeinek és stratégiáinak bemutatásával.

A budapesti agglomeráció közlekedési problémái

Világszerte megfigyelhető jelenség, hogy az városodással³, valamint a városok népességszámának növekedésével párhuzamosan a közlekedési szükséglet is növekszik (Zegras, 2000). Napjainkban ez különösen erőteljes, hiszen a szuburbanizáció miatt a közlekedési hálózatok telítődtek, és jelentősen romlott azok működésének hatékonysága is. Így az utóbbi évtizedekben a budapesti agglomeráció közlekedésének minősége is érzékelhetően romlott. A város voltaképpen belebukott abba a mobilizációs forradalomba, melyet a személygépjárművek tömeges elterjedése idézett elő. Ráadásul ezzel párhuzamosan az ún. puha helyváltoztatási formák (pl.: gyaloglás, kerékpározás) háttérbe szorultak (Berczik–Molnár, 1999). Ma a nagyvárosi közlekedésben a járművek átlagos sebessége

¹ Eredeti változata megjelent: *Comitatus* (2008), 18, 5, 20–43. o.

² Jelen írásban tudatosan és következetesen szerepel a „közforgalmú közlekedés” kifejezés. Az utóbbi években terjedő „közösségi közlekedés” ugyanis nem egyértelmű, hiszen ez a kifejezés a tulajdonviszonyokra, az adott közlekedési eszközt igénybe vevő speciális társadalmi csoportra – közösségre –, vagy akár egyes vállaltok együttműködésének formájára is utalhat (lásd Berczik, 2003). A „tömegközlekedés” pedig azért félrevezető, mert egyrészt nem csak nagy kapacitású járművekkel lehet szállítási szolgáltatást végezni (lásd iránytaxi), másrészt inkább pejoratív jelzőnek tűnik.

³ Városodás: a városi népesség arányának növekedése. Városiasodás: a városi életmód terjedése. (Kovács, 2002b).

a szinte folyamatos dugók miatt alacsonyabb, mint amikor még lóvontatású járművekkel közlekedtek.⁴

Mindezt csak tetézte, hogy az 1980-as évektől kezdve⁵ egyre intenzívebben bontakoztak ki a szuburbanizációs folyamatok, mely természetesen nem csak a lakosságot érinti/érintette, hanem hasonló folyamatokat figyelhetünk meg a gazdaságban is. A budapesti agglomerációs gyűrűben lévő települések robbanásszerű növekedése jellemzően a múlt század első évtizedeiben kezdődött el. Először a vidékről beköltöző népesség okozta ezt a gyors népességnövekedést, majd a 1970-es évek végétől kezdve egyre inkább a fővárosból kiköltözők⁶. Az agglomerációs gyűrűben található települések egy részében jelentős bevándorlás figyelhető meg a mai napig is, ez a folyamat kb. 10–15 település esetében okoz problémákat. Az ide kiköltöző budapestiek⁷ megjelenése azonban nemcsak az adott településen okozhat társadalmi feszültséget (Dövényi–Kovács, 1999), hanem munkába járási szokásaik miatt az agglomeráció közlekedési hálózatát is túlterhelik (Kocsis, 2000). Ráadásul az egyes funkciók városon belüli új típusú elkülönülése (lásd a kereskedelem és szolgáltatás erőteljes kiáramlása a város peremére, ill. az agglomerációs övezetbe) a közlekedés ciklikus jellegét (reggeli és délutáni csúcs) végképp megszüntette, hiszen mindez állandó közlekedési keresletet támaszt. Mindezek következtében jelentős megnőtt a Budapest határát átlépő utasok száma. Míg az 1990-es évek elején „mindössze” 470 ezer ember (ebből 270 ezer személygépjárművel) utazott Budapestre naponta, addig a legfrissebb adatok szerint naponta mintegy 560 ezer (ebből 400 ezer fő személygépjárművel) ingázik Budapest és az agglomeráció között (Antal–Bösze–Karsa, 2007).

A szuburbanizáción túlmenően az erősödő tranzitforgalom is jelentősen növelte a vizsgált térségben található utak telítettségét. Mivel a fővárosba vezető autópályákon és főutakon a Magyar Közút kht. felmérései szerint egy irányba mintegy 350 ezer személygépjármű halad át, a városon áthaladó tranzitforgalom becslésem szerint 100–110 ezer személygépjárműre tehető.

Mindez nem Budapest-specifikus jelenség, a fejlett világ valamennyi nagyvárosában problémát okoz a szinte kezelhetetlen mértékben megnövekedett közúti forgalom. Az egy személy által megtett utaskilométer évi átlagos értéke a fejlett világban 1950–1997 között nyolcszorosára növekedett. Egy átlagos ember a fejlett világban ma háromszor akkora utat tesz meg egy évben, mint 40 évvel ezelőtt. Bár egyes előrejelzések szerint ez a növekedési ütem várhatóan lassulni fog, így 2030-ra a megtett utaskilométer „csupán” másfélszeresére növekszik a városokban (COM 2004). Ráadásul nemcsak növekszik a for-

⁴ 2003-ban a Nagykörúton belüli területen a gépjárművek átlagsebessége mindössze 13 km/óra volt (Erhart, 2007).

⁵ A legtöbb szerző egyetért abban, hogy tömeges szuburbanizációról csak 1990 után beszélhetünk, hiszen addig az agglomerációs gyűrű településeinek népességnövekedése elsősorban az adminisztratív korlátozások miatt Budapestre bejutni képtelen vidékiek beköltözésével volt magyarázható (Dövényi–Kovács, 1999; Tosics, 2004; Bajmócy, 2004), de ennek az előjelei már az 1970–80-as években is jelentkeztek (Gyáni, 1992; Tímár, 1999).

⁶ Természetesen ezt megelőzően is sokan költöztek ki a várost övező agglomerációba, már 1930-ban az ottani lakosság 23%-a budapesti születésű volt, de ez még alacsony értéknek tekinthető. Meg kell jegyezni azt is, hogy ez nem tekinthető szuburbanizációnak, hiszen a könnyebb megélhetés miatt költöztek ki Budapestről. Ezt a folyamatot nevezik német nyelvterületen „Stadtflucht”-nak (Dövényi–Kovács, 1999. 35–36. o.).

⁷ Az egyes települések vonzerejét azok imázsa és közlekedési helyzete is befolyásolja. Egy 1999-ben készült vizsgálat szerint a lakhelyválasztás elsődleges szempontja a kellemes lakókörnyezet, és a közlekedés csak ez után következik (Dövényi–Kovács, 1999).

galom, hanem egyre inkább eltolódik a forgalommegoszlás aránya az egyéni közlekedés felé, ami kevésbé hatékony (fajlagos üzemanyag-fogyasztás), jobban szennyezi a környezetet (levegő- és zajszennyezés), és fajlagosan (egy utasra vetítve) nagyobb útfelületet igényel. Mindezt paradox módon a javuló életminőségnek köszönhetjük, hiszen minél magasabb az emberek életszínvonala, annál inkább személygépkocsival közlekednek és nem közforgalmú közlekedéssel (Zegras, 2000). Ráadásul az egyre fokozódó közlekedési kereslettel a közforgalmú közlekedés sem tudott lépést tartani (sok nyugat-európai nagyvárosban kifejezetten leépítették a 2. világháborút követő évtizedekben), így annak színvonala és szervezettsége korántsem kielégítő. A személygépjármű-fogalom folyamatos növekedése a városi közforgalmú közlekedés szervezését tovább nehezítette, hiszen a személygépjárművek akadályozzák a közforgalmú közlekedési eszközök mozgását (Kovács, 2002a).

A növekvő személygépjármű forgalomra válaszként a legtöbb nagyvárosban az úthálózat bővítésére koncentrálnak, vagyis alapvetően a kínálatot növelik. Fontos tapasztalat azonban világszerte, hogy a közlekedési kapacitások növelése önmagában nem megoldás, mert az új, ill. bővített utak gyorsan telítődnek (Zegras, 2000, 301. o.). A második megoldási lehetőség a kereslet csökkentése. Ez hosszabb távon kifizetődőbbnek látszik.

Ezeket a folyamatokat egy megfelelő közlekedési struktúra kialakításával talán még vissza lehetne fordítani. A kulcskérdés az, hogy sikerül-e az embereket rábírni a közforgalmú közlekedés használatára, és a személygépjármű-használat csökkentésére. Mindez gazdaságossági kényszer is, mert az egyéni közlekedés fajlagos társadalmi ráfordításai jóval nagyobbak, mint a közforgalmú közlekedés esetében, így jelentős költségmegtakarítás is elérhető lenne (Kovács, 2002a). A kérdés ebben az esetben az, hogy ezeket az externális költségek rá lehet-e terhelni a személygépjárművek tulajdonosaira (mint pl. a főváros által egyre gyakrabban emlegetett dugódíj – leánykori nevén behajtási díj – bevezetése, vagy éppen a parkolási díj)? A válasz nem egyértelmű, mert ezek teljes mértékben biztosan nem átterhelhetők. A Fővárosi Önkormányzat mindenestre igyekszik felkészíteni a személygépjármű tulajdonosokat arra, hogy néhány éven belül (egyes megnyilatkozások szerint akár már 2009-ben) bevezetésre kerülhet a behajtási díj.

A közúti forgalomba azonban nem csak a személygépjárműveket kell figyelembe venni, hanem a 3,5 tonnánál nehezebb áruszállító járműveket, valamint a közúti közforgalmú közlekedést biztosító közúti közforgalmú közlekedési eszközöket is. A probléma kezelése végett már 1970-ben korlátozták a 3,5 tonnánál nehezebb gépjárművek közlekedését, így az V. kerületbe csak reggel 7–10 óra, valamint délután 15–19 óra között hajthattak be. A védett övezetek köre a későbbiekben folyamatosan bővült, és ezen övezetekbe már csak behajtási engedéllyel rendelkező fuvarozók hajthattak be (nem rendszámhoz kötött engedélyeket adta ki). Ennek összege meglehetősen alacsony volt. Később a 19/2005. sz. önkormányzati rendeletben 960–34 560 forint közötti sávban határozták meg a havi behajtási díjat⁸. A Fővárosi Közgyűlés 74/2007. sz. rendelete értelmében megváltozott az engedé-

⁸ Az áruszállítási behajtási hozzájárulás havi díját az egyes övezetekben eltérő mértékben határozták meg. A legmagasabb díjtételeket a Budai Vár esetében határozták meg, bár oda 12 t feletti gépjárművek már csak ideiglenes behajtási és várakozási engedélyt kaphatnak, melynek összeg a 32 t feletti tehergépjárművek esetében havi 203 4000 (!) forint havonta. Ráadásul bár lehetőség van napi engedély kiváltására is, de a bonyolult engedélyezési eljárás miatt (minden engedélyt a főpolgármesternek kell aláírni) ezek kiváltása hosszadalmas, így a fuvarozóknak célszerűbb havi, negyedéves, vagy éves engedélyt váltani.

lyek kiadásának rendje és a fizetendő összeg nagysága is. Az új szabályok szerint a korlátozott forgalmú területek nagysága jelentősen növekedett⁹, a tranzitforgalom így csak korlátozott útvonalon haladhat át a városon (jóformán csak a Hungária körúton lehetett korlátozás nélkül áthajtani a városon), és a behajtás díja is jelentősen megnőtt, havonta 5000–60000 forint közötti sávban mozogott (bár az alacsonyabb káros anyag kibocsátású EURO 3, 4 ill. 5 motorral szerelt járművek 10–50% kedvezményben részesültek). Ráadásul már rendszám alapján adták ki az engedélyeket, így a fuvarozóknak minden tehergépjárműre külön engedélyt kellett kérni¹⁰. A fuvarozókat tömörítő érdekvédelmi szervezetek erőteljes tiltakozása miatt végül módosították a rendeletet (17/2008. sz. Fővárosi Közgyűlési Rendelet), majd nem sokkal később a Közép-magyarországi Regionális Közigazgatási Hivatal a rendelet egyes részeinek megsemmisítésére kötelezte a közgyűlést¹¹. Mindettől függetlenül az M0 elkészültével várhatóan tovább fog szigorodni a szabályozás. Már középtávon is elkerülhetetlennek tűnik a tranzitforgalom teljes kitiltása a városból. Vagyis megállapíthatjuk, hogy az M0-nak kiemelt jelentősége van a főváros közlekedésének rendezésében, hiszen az országon áthaladó tranzitforgalom jelentős része ma Budapest közigazgatási határán belül bonyolódik, sokszor még a belvárost is érintve. Mindezt a főváros készülő új teherforgalmi stratégiája is alátámasztja, hiszen a tervek szerint a jövőben jóformán az egész városban korlátozzák a 12 tonnánál nehezebb járművek közlekedését. Az ennél nehezebb tehergépjárművek csak meghatározott útvonalon (célforgalomként) közelíthetik meg a logisztikai központokat.

A közforgalmú közlekedés esetében hasonló korlátozás szóba sem kerülhet, inkább a zavartalan közlekedés biztosítására kell koncentrálni (buszsávok kijelölése stb.).

Természetesen a közlekedés problémák kapcsán nem feledkezhetünk meg a parkolásról sem. Ma már a legtöbb nagyvároshoz hasonlóan Budapesten is parkolási díjat kell fizetni a belvárosban. A parkolási díj bevezetése ugyanis arra ösztönzi a személygépjárművek használóit, hogy adott parkolóban minél rövidebb időt töltsenek el. E hatás fokozható, ha a probléma erősségétől függően különböző díjfizetési zónákat határoznak meg, vagyis a különösen nagy forgalommal jellemezhető, de kevés parkolóhellyel rendelkező városrészekben magasabb díjat állapítanak meg. A budapesti közterületeken a fővárosi parkolási rendet a Fővárosi Közgyűlés 38/1993. sz. rendelete szabályozta, mely azonban csak 1995 július 1-én lépett hatályban¹². Később a már említett 19/2005., majd a 74/2007. sz. Fővárosi Közgyűlési Rendelet szabályozta a parkolást.

⁹ A 3,5–7 tonna közötti járművek a korlátozott területek egy részén az esti és a hajnali órában engedély nélkül is közlekedhetnek. Az ennél nagyobb tehergépjárművek esetében 0–24 óra a korlátozás időtartama.

¹⁰ A változások kapcsán kiemelhető még az is, hogy az engedélyek kiadását a fővárosi tulajdonban lévő Parking Kft. vette át a Fővárosi Szállítási Tanácsadó Kft-től (Parking Kft, Fővárosi Szállítási Tanácsadó Kft 2008)

¹¹ A közigazgatási hivatal álláspontja szerint úthasználati díj csak autópályák esetében szedhető, és az is csak a szakminisztériumi döntése alapján.

¹² A rendelet alapvetően három kategóriát határozott meg:

- Díjmentes parkolási zóna: díjmentesen igénybe vehető parkolás.
- Fizető parkolási zóna: ezen belül létezik időkorláttal és időkorlát nélkül igénybe vehető terület, és különböző díjfizetési zónákat határoztak meg. A parkolási díjat mintegy 1000 telepített automata segítségével szedik be.
- Védett és kiemelten védett övezetek: csak előzetesen kiváltott engedéllyel lehet behajtani, és ilyen engedélyt csak az adott területen lakó magánszemélyek, valamint az ott telephellyel rendelkező intézményeknek lehet kiadni. Összesen 9 ilyen védett övezet határoz meg a rendelet, de ezek területe

A parkolási lehetőségek fejlesztések másik iránya lehet, ha a parkolóhelyek számát növelik. Ezt azonban a rendelkezésre álló tér szűkösége és az egyébként is kevés zöldterület miatt csak korlátozott mértékben lehet megtenni, és akkor is többnyire a földfelszín alatt (mélygarázsok) vagy a földfelszín felett, parkolóházakban¹³. Az így épített parkolóhelyek azonban igen sokba kerülnek, és a fenntartásuk is drága, így a parkolás díja általában magas. Egy-egy parkolóhely kialakítása mélygarázsok és parkolóházak esetében több millió forintba is kerülhet, ezért nehéz a beruházáshoz befektetőt találni. Előfordul, hogy a települési önkormányzat építi meg a parkolóházat vagy garázst, majd üzemeltetés céljából bérbe adja (lásd Szent István téri parkolóház). Ezen kívül a Parking Kft. adatai szerint a közterületi parkolókon kívül jelenleg mintegy 15.000 nem közterületi parkolóhely van a városban, melyeket többnyire a belső kerületekben találunk. Mindezt elősegíti, hogy a belvárosi foghíjtelteken igen alacsony befektetéssel ki lehet alakítani e parkolókat. A közeljövőben ezen a téren jelentős átalakulást várhatunk, hiszen a városrehabilitációs program miatt ezek jelentős része eltűnik, és szerepüket egyre inkább a parkolóházak veszik át (lásd a mélygarázs építési terveket a belvárosban). A parkolási problémák megoldása lehetne a belvárosokban az is, ha a társasházak pince-szintjén alakítanának ki parkolóhelyeket az ott lakók számára, de ez a lakók számára vállalhatatlan költségekkel járna, valamint az épületek statikai állapota is kérdésessé teszi. Az utóbbi években épített társasházak alagsorában a legtöbb helyen már kialakították e parkolóhelyeket, hiszen a beruházó köteles gondoskodni a lakók személygépjárműveinek elhelyezéséről, ami hosszabb távon akár érzékelhető javulást is eredményezhet. Ráadásul önmagában a parkoló autók egy részének kivonása a közterületről nem oldja meg a problémákat, hiszen az egyre növekvő kereslet miatt rövidesen újra telítődni fog a parkolóházak, mélygarázsok környéke. Mindezt jól jelzi, hogy az elmúlt másfél évtizedben kb. 40 ezer fizetős közterületi parkolóhelyet építettek Budapesten (összesen mintegy 50 ezer fizető férőhely van a városban¹⁴), de ezzel nem oldódtak a parkolási nehézségek. Nem véletlen, hogy egyre több utcában korlátozzák a forgalmat (sétálóutcák építése vagy egyszerűen forgalomtechnikai módosítások révén).

A parkolási problémák kezelésének harmadik módja lehet, ha a belváros peremén fekvő intermodális közlekedési csomópontoknál P+R (Park&Ride) parkolókat alakítanak ki. Így külső városrészekből és az agglomerációból ingázók kényelmesen le tudnának parkolni, és közfoglalmú közlekedési eszközökkel folytathatnák útjukat. A P+R parkolókkal kapcsolatban azonban problémát okozhat a közforgalmú közlekedés állapota (nehézkesség teszik a parkoló és az utazási cél közötti mozgást), valamint maguknak a parkolóknak a kialakítása is (nagy területű és viszonylag olcsó, vagy ingyenes parkolókat kellene biztosítani). Budapesten jelenleg 29 helyen mintegy 4000 P+R parkolóhely található, melyek

nagyon kicsi. Kiemelten védett területek vannak a Margit-szigeten, a Hajógyári szigeten, a Római-parton és a Városligetben. Védett övezetbe sorolták be az V. kerület, a Népliget, Óbuda, Normafa és a Várnegyed egyes részeit.

¹³ Egyes városokban próbálkoztak parkolóhajókkal, de a világörökségi védelem alatt álló budapesti Duna-szakaszon ez nem tűnik ideális megoldásnak.

¹⁴ A Fővárosi Közterületi Parkolási Társulás (V. kerület), a Budapesti Önkormányzati Parkolási Kft. (VI., VII., VIII., IX., XIII. kerület), a Centrum Parkoló Rendszer Kft. (I., II., VI., VII., VIII., XI., XII. kerület), A Fővárosi Közterület-fenntartó Zrt (XIII. kerület, Margit-sziget), összesen 48 917 fizető parkolóhelyet üzemeltet. Rajtuk kívül a Signelit Rt. (Vár) foglalkozik még parkolóhelyek üzemeltetésével a fővárosban.

többségének ingyenes a használata (az összes P+R parkolónak mindössze a tizede őrztött fizetős parkoló). A magasabb szolgáltatási színvonalat nyújtó parkolók azonban fizető parkolóként üzemelnek, és ráadásul többségük nem a város peremén vagy az agglomerációs gyűrűben található, hanem a belvárosban vagy annak a peremén. Tehát valójában nem tekinthetők P+R parkolóknak, hiszen nem tartják távol a belvárostól a személygépjárműveket. Mindezek ellenére a BKV Zrt. által 2004-ben készített kérdőíves felmérésből kiderült, hogy az agglomerációs gyűrűből a városba személygépjárművel ingázó utasok 20%-a rendszeresen használja a P+R parkolókat, és a megkérdezettek jelentős része igénybe venné a szolgáltatást, ha javulna a színvonala (Antal–Bösze–Karsa, 2007). Saját felmérésünk alapján az agglomerációs gyűrűből a fővárosba személygépjárművel utazók fele hajlandó lenne ingyenes P+R parkolóban hagyni a személygépjárművét, amennyiben nagy számban bővítenék a férőhelyek számát (Szabó, 2007). Az ilyen parkolók terjedését elsősorban az a tény akadályozza, hogy az erre a célra alkalmas telkek magas áron értékesíthető az ingatlanpiacon, hiszen a kedvező közlekedési adottságaik miatt irodaházak, valamint bevásárló- és szórakoztatóközpontok ideális helyszínei. Ezért más elképzelések szerint célszerűbb lenne az agglomerációhoz tartozó települések vasút megállói mellé telepíteni az új parkolókat (lásd Várady, 2005, Jakab, 2007).

A parkolási problémák megoldásában természetesen a közforgalmú közlekedés is jelentős szerepet játszik. Az összefüggést erősíti, hogy a közutak túlterheltek, ami már a közösségi közlekedést is akadályozza. Ezért célszerűnek tűnik az utasok áterelése a közösségi közlekedési eszközökre, azon belül is elsősorban a kötött pályás (felszíni vagy felszín alatti) közlekedés fejlesztése élvezhetne prioritást. A jól működő közösségi közlekedési rendszerek beruházási és üzemeltetési költségei azonban magasak, és általában nem térülnek meg. Budapest esetében fontos hangsúlyozni, hogy a fővároson belüli közforgalmú közlekedés 93%-a egy szolgáltató járművein realizálódik (BKV), a MÁV (3,8%) és a Volánbusz (3,3%) részesedése nagyon alacsony (Közlekedés Kft., 2003). Mindez azt jelenti, hogy a BKV hálózatán egy átlagos hétköznap 2,8 millió helyváltoztatás történik (ebből mintegy 120 ezren lépik át a város közigazgatási határát) (Antal–Bösze–Karsa, 2007). Bár a közforgalmú közlekedés részesedése budapesti személyközlekedésben nemzetközi összehasonlításban magasnak tekinthető (60%), de egyértelműen kedvezőtlen annak csökkenő tendenciája, valamint a közforgalmú közlekedési eszközökön belül az autóbusz magas részesedése (kb. 50%) (Várady, 2002). Általános tapasztalat, hogy azon nagyvárosokban sikerült csak megőrizni a közforgalmú közlekedés magas részesedését, ahol elsősorban a kötött pályás eszközökön valósul meg, hiszen e járművek mozgását nem korlátozza a személygépjármű-forgalom (Donáth, 2004).

Fontos megemlítenünk azt is, hogy a közösségi közlekedés folyamatos térvészése miatt az utóbbi két évtizedben jelentősen csökkent a BKV szállítási teljesítménye (1990–2006 között az évente szállított utasok száma 1,592 milliárdról 1,281 milliárd főre csökkent, a szállítási teljesítmény pedig 7,440 milliárd utkm-ről 5,442 milliárd utkm-re csökkent). A csökkenés persze nem egyenletesen jelentkezett, hanem elsősorban az 1990-es évek első felében. Érdekes módon ugyanezen időszakban a megállóhelyek száma pedig jelentősen nőtt (4 546 ill. 4 877), és a működtetett hálózat is némileg bővült (jelentősen bővült a buszhálózat, a villamoshálózat valamelyest csökkent), a viszonylatok száma pedig lényegében stagnált (213, ill. 242) (KSH 2002b, 2007). A BKV azonban a várost relatíve jól lefedő hálózattal sem képes kielégíteni a lakosság által támasztott igényeket, pedig

Budapest közigazgatási határán belül bármely lakos maximum 8 percen belül elérheti a legközelebbi megállót (az összes közforgalmú közlekedési eszközt figyelembe véve), és a járatok sűrűsége is általában megfelelőnek nevezhető. Ennek oka arra vezethető vissza, hogy a közforgalmú közlekedés teljesítményén belül meghatározó szerepet játszó autóbuszok (a városon és elővárosi közlekedésben egyaránt) ki vannak téve az erős közúti forgalomnak, valamint az utak és a járművek műszaki állapota is kívánnivalót hagy maga után. Mindez a menetidő növekedésével és a menetrend tarthatatlanságával jár együtt. Sok esetben esély sincs arra, hogy a járatokat sűrűbben indítsák, mert úgysem bírának közlekedni a járművek.

A közlekedési infrastruktúra kapcsán mindenképpen ki kell emelni, hogy Budapest belterületén több mint 4 000 km közút található, ebből 41 km országos közút, és 4 283 km önkormányzati belterületi út található, melyek nagyobb része (3 464 km) burkolt. Az önkormányzati utak részben a Fővárosi Önkormányzat, részben a kerületi önkormányzatok kezelésében vannak¹⁵. A folyamatosan elhanyagolt karbantartási és felújítási munkák miatt a rendszerváltozást követő másfél évtizedben ezek burkolata többségében siralmas állapotúvá vált, de a 2005-ben indított útfelújítási program (a fővárosi kezelésben lévő kb. 1 000 kilométernyi hálózat 40%-án újították fel a burkolatot) már érzékelhető javulást eredményezett. A főváros problémái persze alapvetően abból adódnak, hogy a mai utcahálózat a 19–20. században alakult ki, még a Fővárosi Közmunkák Tanácsa által követett elveknek megfelelően. Ez a struktúra a kor igényeinek messzemenően megfelelt (körutak és sugárutak rendszere, mely optimális elérhetőséget biztosít), de akkoriban természetesen nem számolhattak a személygépjárművek számának olyan mértékű növekedésével, melyet az utóbbi 20 évben tapasztalhattunk.

A közösségi közlekedés természetesen nem csak budapesti, hanem az elővárosi közlekedésben is kiemelt fontosságú: naponta 163 ezer fő utazik a városba közösségi közlekedési eszközökkel, és az utasok nagyjából hasonló arányban oszlanak meg a három szolgáltató között (BKV¹⁶: 60 500 fő; MÁV¹⁷: 56 000 fő; Volánbusz 46 500 fő – a Budapest közigazgatási határát naponta átlépő utasok száma, egy irányban) (Antal–Bösze–Karsa, 2007).

Az eddigiek tükrében talán nem meglepő, hogy a közlekedési kutatásokban is előtérbe került a fenntarthatóság vizsgálata, vagyis a fenntartható gazdasági fejlődés (gazdasági egészség), a környezetvédelem, és a társadalmi igazságosság elveinek összehangolása (részletesebben lásd Goldman–Gorham, 2006; Hayness–Gifford–Pelletier, 2005; Mészáros, 2004; Tosics, 2006). A nagyvárosok légszennyezéséért ugyanis ma már döntő mértékben a gépjárművek a felelősek, elsősorban a CO, CO₂, NO_x, SO₂, szerves szénhidrogén vegyületek (CH) és illékony vegyületek (VOC) kibocsátása, majd kémiai reakciók következtében (NO_x és VOC reakciója) keletkezett troposzférikus ózon révén (Mészáros,

¹⁵ Az olyan utak, ahol közforgalmú közlekedési eszköz közlekednek, a Fővárosi Önkormányzat kezelésében vannak.

¹⁶ A BKV elővárosi szállítási teljesítménye nagyjából fele-fele arányban oszlik meg a város határát átlépő hév vonalak (4 vonal, napi 68 300 utas a város határán, mindkét irányban) és a buszjáratok (25 vonal – napi 52 400 utas a város határán, mindkét irányban) között (Antal–Bösze–Karsa, 2007).

¹⁷ A MÁV 11 vonalon szállít utasokat a fővárosba, melyek közül a legnagyobb forgalommal a 70 sz. (Szob–Vác–Budapest), a 100 sz. (Szolnok–Cegléd–Budapest), valamint a 120 sz. (Szolnok–Újszász–Budapest) vonalak jellemezhetőek (Heinczinger–Perger, 2007).

2000). Az európai unió városi lakosságának 97%-a olyan légszennyezésnek van kitéve, amely meghaladja az EU által megállapított minőség célkitűzéseit (COM 2004).

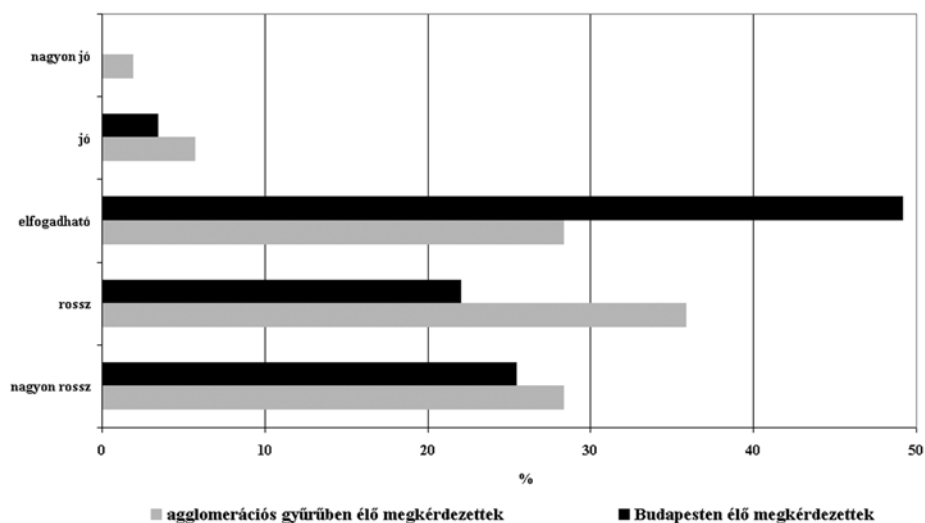
A közlekedés ezen kívül jelentős zajszennyezéssel is jár. A 2007-ben elkészült Budapest és vonzáskörzete stratégiai zajtérkép alapján megállapíthatjuk, hogy még éjszaka is jellemzően 45 dB feletti a közlekedési eredetű zajszennyezés (részletesebben lásd http://terkep.budapest.hu/website/zajterkep_html/zaj_index.htm).

A közlekedési rendszer szereplői és azok érdekei

A közlekedés szereplőinek jól meghatározható érdekeik vannak, ezek azonban többnyire jelentősen eltérnek egymástól, de sok esetben az egyes csoportokon belül is érdekkülönbségeket tapasztalhatunk. A közlekedési rendszerek megismerése, valamint a közlekedési eredetű konfliktusok kezelése érdekében célszerű ezeket az érdekviszonyokat alaposabban feltárni. A vizsgálat során a következő csoportokat vizsgálhatjuk:

a) **Lakosság:** a lakosság érdeke alapvetően az, hogy a lehető legolcsóbban, legkényelmesebben, leggyorsabban tudjon közlekedni a városban úgy, hogy az az életminőségét a lehető legkevésbé befolyásolja (elsősorban a levegő- és zajszennyezés révén). A közlekedés fontosságát mutatja, hogy egy 2007-ben készített felmérés szerint (Szabó, 2007) a budapestiek átlagosan 39, az agglomerációs gyűrűben élők pedig átlagosan 56 percet töltenek utazással a napi munkába/iskolába járás kapcsán. A KSH 1999/2000-ben készült felmérése országos átlagban 54 perces értéket mutat (15–74 éves népességet vizsgálva), vagyis megállapíthatjuk, hogy Budapesten kifejezetten kedvező a munkahelyek elérhetősége, míg az agglomerációs gyűrűben élők esetében nagyjából az országos átlagnak megfelelő (KSH 2002a). A kérdőívben arra kértük az embereket, hogy alkossanak véleményt általánosságban a főváros közlekedési helyzetéről. A kérdést az ún. likert skála (Babbie, 1996) alkalmazásával tettük egyszerűbbé, vagyis egy 5 fokozatú skálán (nagyon jó – jó – elfogadható – rossz – nagyon rossz) kellett választ adniuk a megkérdezetteknek (*1. ábra*). Az eredmény a vártnál jóval kedvezőbb: a megkérdezettek majd 40 %-a elfogadhatónak tartja a budapesti közlekedési lehetőségeket. Ráadásul a budapesti lakosok körében majd minden második megkérdezett ebbe a kategóriába sorolható, míg az agglomerációs gyűrűben élők esetében valamivel kevesebb mint egyharmaduk. Mint az ábrán is jól látható, az agglomerációban élők véleménye alapvetően negatívabb, ami valószínűsíthetően a Budapestre történő napi ingázás közlekedési nehézségeivel, mintsem a városon belüli közlekedés problémáival magyarázható. Mindezt megerősíti, hogy az agglomerációban élő megkérdezettek majd fele (44%) alapvetően elégedetlen a központi funkciót betöltő települések (esetünkben szinte kizárólag Budapest¹⁸) elérhetőségével.

¹⁸ A kérdőívben arra is rákérdeztünk, hogy a legfontosabb árukat, ill. szolgáltatásokat melyik településen vásárolja/veszi igénybe (élelmiszer, műszaki cikkek, ruházat, orvosi ellátás, szórakozás). A kisebb településeken helyben csak az élelmiszert vásárolják, a többi esetben szinte kizárólag Budapestet jelölték meg céltelepülésként. A városok esetében (pl. Budaörs, Gödöllő, Pilisvörösvár, Törökbálint, Veresegyház, Vác) már a többi áru-féleséget és nagyobb arányban az orvosi ellátást is helyben veszik igénybe. E települések azonban nem tudnak jelentős vonzerőt gyakorolni környezetükre, és csak néhány esetben jelölték be céltelepülésként. A szórakozás



Szerkesztette: Szabó Szabolcs

1. ábra: A megkérdezettek véleménye a Főváros közlekedési helyzetével

A felmérés során nem csak azt vizsgáltuk, hogy általánosságban mi a véleményük a közlekedésről, hanem az egyes közlekedési eszközökről alkotott véleményükre is kíváncsiak voltunk (1. táblázat). Itt is az ún. likert skála alkalmazásával egyszerűsítettük a kérdést (ugyanazon kategóriákkal), majd a válaszokat 1-től 5-ig terjedő skálán pontszámmal kódoltuk (5 – nagyon jó; 1 – nagyon rossz), a végeredményt pedig számtani átlaggal határoztuk meg.

1. táblázat

A megkérdezettek véleménye az egyes közlekedési módokról

Jellemző	Budapest	Agglomeráció
A buszok minősége és tisztasága (Volán)	–	2,6
A buszok sebessége (Volán)	–	2,9
A buszok járatsűrűsége (Volán)	–	2,5
A buszok minősége és tisztasága (BKV)	2,6	2,7
A buszok sebessége (BKV)	3,1	2,9
A buszok járatsűrűsége (BKV)	2,8	3,0
Utak állapota	1,8	1,9
A forgalom erőssége az utakon	1,6	1,7
A vasúti kocsik minősége és tisztasága	–	2,5
A vonatok sebessége	–	3,3
A vonatok járatsűrűsége	–	3,1

Szerkesztette: Szabó Szabolcs

tekintetében azonban egyöntetű Budapest központi szerepköre, a megkérdezettek 96%-a a fővárost jelölte be céltelepülésként.

A válaszok ebben az esetben is az elfogadható minősítést erősítik meg (így a BKV és a Volánbusz között sem állapíthatunk meg értékelhető különbséget), mindössze az utak állapota, valamint az azokon tapasztalható forgalom erőssége esetében beszélhetünk rossz minősítésről. Érdekességként megjegyezhetjük, hogy e kérdéskörben szinte semmilyen különbség nem figyelhető meg a budapesti és az agglomerációban élő megkérdezettek véleménye között.

A felmérés során az egyes közlekedésfejlesztési elképzelések fogadtatását is vizsgáltuk, melyek közül most csak az a behajtási díj bevezetésére, valamint az M0 építésére térünk ki. A belvárosba történő behajtáshoz kapcsolódó behajtási díj (dugódíj) bevezetését a megkérdezettek mindössze negyede támogatta (a budapesti lakosok 27%-a, valamint az agglomerációs gyűrűben élők 23%-a). Az elképzelést támogató budapestiek átlagosan 1 600, a vidékiek átlagosan 1 000 forintos összeget tartottak elfogadhatónak, bár mindkét esetben igen nagy szórás mutatkozik. Érdekes eredmény az is, hogy a budapestiek közül szinte kizárólag személygépjárművel nem rendelkezők tartották támogathatónak az elképzelést, míg az agglomerációban élők körében – ha minimális többséggel is – de a személygépjárművel rendelkezők támogatták nagyobb arányban.

A parkolással kapcsolatban szintén elég elutasító álláspontra helyezkedtek a megkérdezettek: sem a belvárosi fizető parkolóhelyek számának növelése, sem a díjfizető zónák kiterjesztése, sem a pakolási díjak növelése nem nyerte el a megkérdezettek tetszését (a megkérdezettek 12–24 %-a támogatná ezen elképzeléseket). Ezzel szemben a város peremén felépítetni tervezett P+R parkolók kialakítását a megkérdezettek 3/4-e támogatná. Az M0 fogadtatása alapvetően kedvezőnek minősíthető, hiszen mind a Budapesten, mind az agglomerációs gyűrűben élők háromnegyede támogatta (74, ill. 83 %). A legmeglepőbb az, hogy még a sokak által vitatott nyugati szakasz (a Budai-hegyvidéken átvezető alagutak kiépítésével megvalósuló nyomvonal) sem talált negatív fogadtatásra. A keleti szektorok kiépítésének támogatása pedig meghaladta a 80%-ot.

Fontos azonban megemlítenünk, hogy a lakosság érdekei igen heterogének, hiszen már a társadalom tagoltsága is eltérő érdekeket generál (pl. a szegények jellemzően nem rendelkeznek személygépkocsival, így alapvetően a közforgalmú közlekedés fejlődése az érdekük, míg a gazdag családok akár több gépjárművel is rendelkeznek, és nagyon ritkán vagy soha nem utaznak közforgalmú közlekedési eszközökkel). Ezen kívül befolyásolhatja az egyes társadalmi csoportok érdekeit a földrajzi fekvés (pl. egy települést érintő autópálya építése kapcsán a település autópályához közeli utcáiban inkább tiltakozás, míg a távolabb eső utcákban inkább támogató álláspont jellemző). Mindezt sokszor nehéz összehangolni azzal, hogy békés, nyugodt, kellemes lakókörnyezetben szeretne élni minden lakos.

A lakossági érdekek vizsgálatát azonban nagyban segíti, hogy általában civil szervezetek jelenítik meg (Budapest esetében pl. a Levegő Munkacsoport, VEKE, EMPAMO, Szike, Csék¹⁹ stb.), bár néha ezzel is vannak problémák. Egyes civil szervezetek kifejezetten negatív szereplőként jelennek meg a médiában (lásd pl. Szike és a Csék körgyűrűvel kapcsolatos bírósági beadványa, melyre a későbbiekben még visszatérünk).

b) Közlekedési szolgáltatók (fuvarozók, valamint a helyi és helyközi közforgalmú

¹⁹ Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület, Emberibb Parkoláért Mozgalom, Szike Környezetvédő és Egészségvédelmi Egyesület, Csömöri Értékvédelmi Közösség.

közlekedési szolgáltatók): a fuvarozási feladatokat vállaló szolgáltatók alapvetően olyan gazdasági társaságok, melyek elsődleges célja a profitszerzés. Mindezt jól példázza, hogy a korábban már említett tehergépjármű-behajtási díj növelése érzékenyen érintette a fuvarozókat, így több szakmai érdekvédelmi szervezet hevesen tiltakozott szabályok megváltoztatása miatt, melyről még az MTI is nagy terjedelemben adott hírt 2008 januárjában (Fuvarozó Vállalkozók Országos Szövetsége, Ipartestületek Országos Szövetsége, Közúti Közlekedési Vállalkozások Szövetsége, Magyar Közúti Fuvarozók Egyesülete, Magánvállalkozók Nemzetközi Fuvarozó Ipartestülete, Vállalkozók és Munkáltatók Országos Szövetsége, Volán Egyesülés).

A szolgáltatók másik csoportjába a közösségi közlekedéssel foglalkozó társaságok sorolhatóak, melyek hatósági díjszabással dolgoznak, ráadásul a társaságok tulajdonosai is sok esetben egyfajta szociális tevékenységként és nem profitszerzőként gondolnak a közlekedésre (különösen igaz ez a nagyvárosi közforgalmú közlekedésre, amit a világ legtöbb nagyvárosában nem profitorientált módon üzemeltetnek). Budapesten a BKV esetében mindez azt eredményezi, hogy folyamatosan óriási veszteséget termel a vállalat, így a céget időnként a tulajdonosnak (Fővárosi Önkormányzat), vagy a Kormánynak kell pénzügyileg stabilizálnia (lásd a legutóbbi sztrájk kapcsán kibontakozó vitát a Kormány és a Fővárosi Önkormányzat között). Hasonló problémákkal küszködik a MÁV és a Volánbusz is. Bonyolult és problémákkal terhelt, kérdéskörnek számít a budapesti közforgalmú közlekedésben részt vevő szolgáltatók együttműködése. Az egyes szolgáltatók ugyanis hagyományosan elértő tarifarendszerrel, utazási kedvezményekkel, utas tájékoztatási rendszerrel, és fejlesztési elképzelésekkel jellemezhetőek (Horvát–Bokor–Denke, 2006). Budapest esetében a BKSz (Budapesti Közlekedési Szövetség) kialakításától várták/várják az egyes közlekedési szolgáltatók (BKV Zrt., MÁV Zrt. Volánbusz Zrt., valamint egyéb közforgalmú közlekedési szolgáltató cégek²⁰) összehangolt működését²¹. Bár az 1990-es években folyamatosan napirenden volt a szövetség megalakítása, de végül csak 2005-ben írták alá az alapító okiratot. Problémákat okozott ugyanis az, hogy az egyes társaságok sokszor ellenérdekelt félként viselkedtek. Mindezek következtében úgy tűnt, hogy egy mintaterületen próbálják ki a rendszert, így politikai nyomásra ki is választották a Budapesttől ÉK-re fekvő szektort (M3-as és a Duna közötti részt), de végül a szakemberek tiltakozására nem valósult meg a modell-vizsgálat. A fő ellenérv az volt, hogy nem lehet megteremteni a törvényi háttérét egy diszkriminatív jellegű intézkedéscsomagnak, valamint egy kisebb területen nem lehet modellezni a Budapest körüli teljesen eltérő társadalmi-gazdasági tulajdonságokkal rendelkező települések közlekedési viszonyait. Ezért a modell-kísérletet elvetették. Ezt követően olyan elképzelés látott napvilágot, mely szerint az agglomerációból bevezető vasútvonalak és Volán-járatok végállomásáig beutazók kedvezményes Budapesti bérletet vásárolhattak volna, de ez sem valósult meg. Végül 2005-ben aláírták az alapító okiratot, majd még ez év szeptemberében bevezették a bu-

²⁰ Jelenleg már több kisebb Volán társaság a tagja (Vértess Volán, Nógrád Volán, Kunság Volán).

²¹ A BKSz hatáskörzete Budapesten kívül majd 200 településre terjed ki, amely alapvetően a Volánbusz Zrt. által kiszolgált kb. 30–40 km sugarú kört jelenti, valamint az ebből csápszerűen kinyúló vasútvonalak (kb. 80 km-es távolságra) által ellátott területeket. Az érintett területen mintegy 3 millió ember él, és naponta kb. 6 millió utazás történik (Antal–Bösze–Karsa, 2007).

dapesti egyesített bérletet²². A második ütemben még az évtized végéig sor kerülne a tarifaközösség kialakítására, vagyis egységes jegy- és bérletrendszert vezetnének be. A keletkezett bevételeket a pontosan mért teljesítménymutatók alapján osztanák szét a BKSz tagjai között²³. A harmadik ütemben pedig már közös fejlesztéseket terveznek (mind az infrastruktúra fejlesztéseket, mind az útvonalakat és menetrendeket tekintve), mely révén valóban integráltan működhetne a rendszer (részletesebben lásd Hadászi, 2007). A BKSz működésével kapcsolatban azonban továbbra is jelentős problémaként vethető fel, hogy bizonyos esetekben még mindig ellenérdekelte felekként viselkednek az egyes szolgáltatók.

c) **Települési önkormányzatok:** a települési önkormányzatoknak a közlekedés fejlesztése részben feladata (ÖTV alapján), részben elsőszámú érdeke a település fejlődési lehetőségeink biztosítása érdekében. Az önkormányzatoknak sokféle szempontot kell figyelembe venni érdekeik kialakításakor, így nem véletlen, hogy néha a lakosság az önkormányzatokkal kerül szembe, pedig az alapvető érdekeik azonosak. Klasszikus összeütközési pontok: útépités – valamint az ezzel járó kisajátítás és a forgalomnövekedés okozta problémák –, parkolás, közforgalmú közlekedés. A fővárosban belül tetézi a problémákat, hogy sok esetben a Fővárosi Önkormányzatnak és az egyes kerületi önkormányzatoknak is nehezen összeegyeztethetőek (Szabó, 2006). Az agglomerációs gyűrűben fekvő városok érdeke egyrészt a főváros gyors és magas színvonalú megközelíthetőségének biztosítása. Amíg törvényi lehetőség volt rá, a BKV külön szerződést is kötött az elővárosi buszjáratok által érintett településekkel, így a települési önkormányzatok anyagilag is hozzájárultak azok üzemeltetéséhez. A szerződés az önkormányzatok szempontjából azért volt elfogadható, mert garantálta a szolgáltatást, tehát költségmegtakarítás címén nem lehetett megkritikálni a járatokat. A BKV közlése szerint az önkormányzati hozzájárulás a teljes költségek kb. 10–40%-át tette ki (Törökbálinton pl. 2004-ben mintegy 80 millió forintot fizettek a BKV-nak). Az érték azért volt változó, mert minden önkormányzattal egyedi szerződést kötöttek. Két településsel nem sikerült megkötni ezt a szerződés (Nagykovácsi és Solymár), a többi település már belátta, hogy csak így tudja hosszabb távon a megfelelő közlekedési lehetőségeket biztosítani. Az agglomerációs gyűrűben fekvő települések egy részének másik fontos érdeke, hogy a településen belül biztosítsa a helyi közlekedést. Ezt jellemzően a Volánbusszal kötött szerződéssel biztosítják (a budapesti agglomerációban 14 településnek volt szerződése a Volánbusszal²⁴).

d) **Gazdasági társaságok:** a nem közlekedési szolgáltatással foglalkozó gazdasági társaságok szintén igen különböző érdekekkel jellemezhetők. A termelő vagy kereskedelmi tevékenységet folytató cégek többségének például elsőrendű érdeke a lehető legjobb

²² A Budapestre történő utazáskor a BEB megvásárlásával a város közigazgatási határán belül bármely járművel szabadon lehet utazni, így a BKV bérletéhez viszonyított 10%-os felár ellenére is költségmegtakarítás realizálható. A bérlet gyorsan népszerű lett, havonta kb. 30–35 ezret értesítenek (Denke–Kéthelyi, 2007), és a MÁV havijegyes utasainak mintegy kétharmada ezt a bérlettípust vásárolja (Heinczinger–Perger, 2007). 2009 januárjától a BKV már csak ún. Budapest bérletet árusít, amellyel a város közigazgatási határán belül a Volán és a MÁV-START járatain is lehet utazni.

²³ Minden utazást pontosan regisztrálnának az elektronikus jegyrendszerrel, így a teljesítmény (utas-kiló méterben megadva) pontosan mérhetővé válna.

²⁴ A Volánbusznak 2004-ben mindössze 30 millió forint bevétele származott ebből.

közlekedési elérhetőség. Az ezzel járó zaj- és légszennyezés kevésbé érdekli őket. A vendéglátóiparban és turizmusban azonban (az elérhetőség mellett) a csendes, nyugodt, közlekedési eszközök által nem zavart környezetet szeretnék. Ez különösen nagy problémát okozhat a gépjármű fogalomtól elzárt sétálóutcák vagy csillapított forgalmú utcák kiépítésénél, hiszen a kereskedelemmel és vendéglátással foglalkozó vállalkozók egyrészt félnek a személygépjárművel érkező vásárlók/vendégek elmaradásától, másrészt pedig szeretnék a fogyasztók igényeihez igazodva teraszokat kialakítani. Hasonló ellenérzés merülhet fel a korábban már említett személygépjármű-behajtási díj bevezetésével kapcsolatban is.

Speciális esetekben (nagyobb kereskedelmi központok, lakóparkok és irodaházak esetében) az önkormányzatok a beruházót a közlekedésfejlesztési infrastruktúra fejlesztésére is kötelezik (közutak kiszélesítése, új csomópontok építése, esetenként a közforgalmú közlekedés fejlesztése). Mindez persze a vállalkozónak és a lakosságnak egyaránt kedvező változásokat eredményezte. Ehhez azonban a települési önkormányzat határozottságára van szükség.

- e) **Kormányzati szervek (Kormány, szakminisztérium, hivatalok):** az állam (mint az esetek többségében a finanszírozó) célja, hogy a lehető legkevesebb költséggel, a lehető legoptimálisabb közlekedési rendszerek épüljenek ki, és azok kielégítő módon használhatóak is legyenek. Tehát egyrészt a pénzügyi, másrészt a lakossági-gazdasági érdekeknek is meg kell felelnie. Mindezek érdekében az állam közlekedésfejlesztési koncepciókat dolgoz(tat) ki, melyet az elfogadása után igyekszik betartani és betartatni. A szakhatóságok feladata pedig a minden szempontból biztonságos közlekedés feltételeinek biztosítása. A közlekedésfejlesztés során felhasznált uniós támogatások szabályozási rendszer miatt a kormányzat érdeke az is, hogy az előre meghatározott ütemterv szerint határidőre elkészüljenek a beruházások, mert jelentős csúszás esetén a korábban már megítélt támogatásokat is visszavonhatják, és akkor egyéb forrásokból kell fedezni a költségeket. Mindez várhatóan az előkészítéshez és tervezéshez szükséges idő növekedésével fog jární.
- f) **Tervezők és kivitelezők:** a tervezők és kivitelezők érdeke, hogy olyan közlekedési infrastruktúra épüljön, mely a rendelkezésre álló technológiákkal biztonságosan felépíthető. A kivitelező érdeke az is, hogy a rendelkezésre álló forrásokból gazdaságosan kivitelezhető legyen az adott infrastrukturális elem, vagyis igyekszik az általa feleslegesnek tartott elemek elhagyására rábírtani az építetőt (pl. az autópálya csomópontok számának csökkentése révén). A tervezés és építkezés során igazodni kell minden fél igényeihez (vagy legalábbis meg kell keresni a szereplők által még elfogadható hátránnyal járó kompromisszumos megoldásokat). Mint azonban az előzőekben láthattuk, az egyes szereplők érdekei igen változatosak, így a tervezés és a kivitelezés az esetek többségében sajnálatos konfliktusokhoz vezet.

Az M0 története, és az építkezést övező társadalmi konfliktusok

Az egyes szereplők eltérő érdekeiből adódó feszültségekre az egyik legjobb példa az M0. A fővárost elkerülő körgyűrű megépítése nem új keletű gondolat, Vásárhelyi Boldizsár már az 1940-es években felvázolta a körgyűrű tervét (GKM 2004). Természetesen ekkor még nem volt realitása ennek az elképzelésnek. Később több elgondolás is született a fő-

városba vezető utak összekötésével kapcsolatban, égető szükségletként azonban csak a fent említett folyamatok erősödésével kapcsolatban jelent meg. Az első 28 km-es déli szakaszt (M1 és az M5 között) több részletben 1988–1994 között adták át a forgalomnak²⁵, majd sokáig nem történt érdemi előrelépés. Ráadásul a déli szakasz csak 2×2 sáv-os autópályaként épült meg, így annak áteresztő kapacitás szinte kezdettől fogva szűknek bizonyult²⁶. Az építkezéssel ellentétben a tervezés folyamata nem állt le, így az eltelt egy évtized tág teret biztosított a konfliktushelyzetek kibontakozásának (az 2. sz. út és az M3 közötti rövid szakasz ugyan megépült 1998-ra, de ez önmagában nem tekinthető lényeges változásnak). Az érdeellentétekből adódó konfliktusok erőssége a gyűrű építésének újra-indítását követező években csak fokozódott. Először M5 és a 4. sz. út között egy újabb – igaz csupán 12 km-es – szakasz épült meg (2005). Ezt követően a keleti szektor építése is megindult, az M0 északi hídjával (Megyeri Híd). A 2003. évi CXXVIII. törvény szerint e szakaszoknak 2007-re kellett volna elkészülni, de végül csak 2008-ban készül el, a gödöllői átkötés (M31) pedig várhatóan csak 2010-ben (2. táblázat).

2. táblázat

A 2003. évi CXXVIII. törvény M0-ra vonatkozó előírásai

A 2004. december végéig átadásra kerülő gyorsforgalmi utak				2005 végéig átadásra kerülő szakaszok		2006 végéig átadásra kerülő szakaszok		2007 végéig átadásra kerülő szakaszok	
szakasz	kiépítés	sáv	km	sáv	km	sáv	km	sáv	km
M0 Kelet, M5–4. sz. főút között 29,5–42,2*	autópálya			2×2	12				
4-es sz. főút Üllő, Vecsés elkerülő*	főút			2×2	13				
M0 Kelet, 4. sz.–31. sz. főút 42,2–48,193**	autópálya							2×2	6
M0 Kelet, 31. sz.–3. sz. főút 48,193–59,675 km**	autópálya							2×2	11,5
M0 Kelet, 3. sz. főút-M3**	autópálya							2×2	8,5
M0 Gödöllői átkötés (M31)****	autópálya							2×2	12
M0 Dél, M1–M5 között**	autópálya							3+1	30
M0 Észak, M2–11. sz. út között***	autópálya					2×2	3		
(M0 Északi-híd) 10-es főút fejlesztése***	főút					2×2	8		

Forrás: 2003. évi CXXVIII. törvény melléklete

* a tervezett időre elkészült, ** a tervhez képest egy éves csúszás, *** a tervhez képest két éves csúszás,

**** pályáztatás alatt, az átadás 2010-ben várható

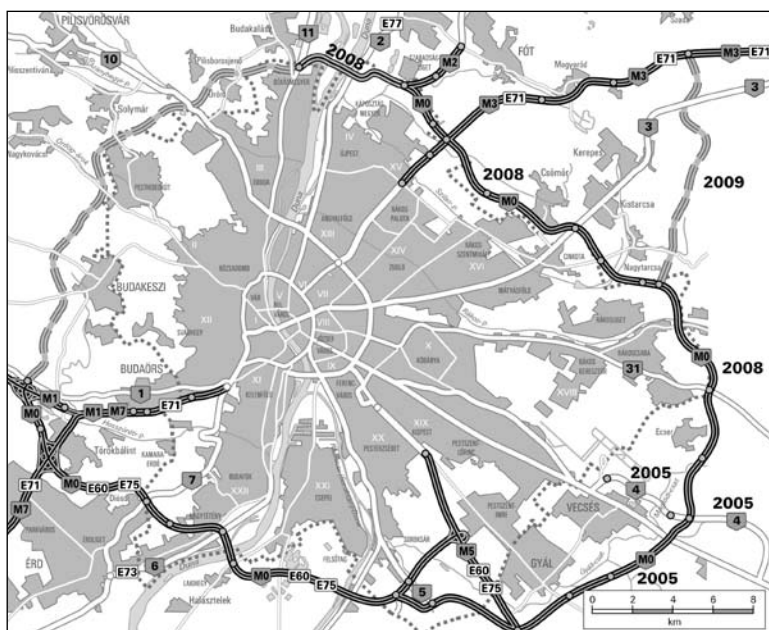
²⁵ 1988-ban M5 és 51. sz. út között, 1990-ben az 51. sz. út és a 6. sz. út között, 1994-ben a 6. sz. út és az M1 között.

²⁶ A sok halálos baleset miatt a „halálút” néven vált közismerté. A kormány végül 2007 nyarán döntött arról, hogy az EU által támogatott közlekedésfejlesztési projektek közé (ÚMFT) beveszi a szakasz autópályává bővítését (beleértve a Hárosi híd kibővítését is). A legfrissebb hírek szerint 2009 elején kiírják a közbeszerzési eljárást, és így 2011-re megvalósulhat a beruházás. A probléma „mindössze” az, hogy az idén átadásra kerülő keleti és északi szakaszok által generált többletforgalom elvezetésére a 2×2 forgalmi sáv alkalmatlan, így 2008–2011 között várhatóan jelentős fennakadások lesznek a déli szakaszon. A Magyar Közút kht. felmérése szerint a déli szakaszon az évi átlagos napi forgalom 2006-ban már így is 42 ezer jármű volt, melyből több mint 10 ezer volt a nehézgépjárművek (7,5 tonna felett) száma.

A körgyűrű az északi és a nyugati szektorának építése a jelenlegi tervek szerint 2015-re várható (Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.).

A beruházás azonban több konfliktushelyzetet idézett elő. A tervezett nyomvonal mellett fekvő települések vélekedése szerint a jelenlegi tervek alapján épülő körgyűrű elsősorban a budapestiek érdekeit szolgálja. Mivel a pálya közel van Budapest határához, ill. néhol Budapest közigazgatási határán belül halad, a bevezető utak forgalmi problémáin véleményük szerint nem fog segíteni, ahhoz legalább 30–40 km-rel távolabb kellett volna kijelölni a nyomvonalat.

Már a jelenleg meglévő szakaszok mentén is jelentős lakossági tiltakozás tapasztalható a körgyűrű nagy forgalma miatt, elsősorban a dél-pesti kerületek részéről. Ennek következtében az 51. sz. úttól új pályaszakasz épült (a meglévővel párhuzamosan, csak attól mintegy 10 km-rel délebbre), és így az M5 keresztezése után Gyált és Vecsést délről kerüli meg a körgyűrű. Az utána következő szakaszok esetében is komoly tiltakozást figyelhetünk meg, különösen a XVI. Kerület (elsősorban Árpádföld) és Csömör esetében. A végül elfogadott, és a lakosság nyomására átalakított, tervek szerint a következő években épülő szakasz Gödöllő felé külön leágazást kap, majd az M3 keresztezése után Csömör és a XVI. Kerület között halad tovább. Csömör után a körgyűrű a 2. sz. út és az M3 között már megépült E77-es úton éri el a Dunát (1. térkép).



Forrás: Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.

1. térkép: Az M0 eddig megépült, épülő és tervezett szakaszai

Ráadásul különböző civil szervezetek több pert indítottak az építkezés leállítása érdekében, melyek az Európai Unió által biztosított támogatás felhasználását is kérdésessé tette, de végül folytatódhatott az építkezés. A Szike először (2002) az M0 keleti szakaszának

környezetvédelmi engedélyét támadta meg (a légszennyezés vizsgálatának hiányára hivatkozva), ezt a kérelmet azonban a bíróság elutasította. 2006 őszén a tervdokumentációtól való eltérés miatt (eredetileg 4 lehajtott terveztek az M3 és a 3. sz. út közötti szakaszon, de a környezetvédelmi engedélybe csak 3 szerepelt) újra perelt (ekkor már a Csék-vel közösen), ezúttal már eredményesebben, hiszen az építkezést hónapokig állt. Ezzel azonban a civil szervezet sok budapesti lakos (különösen a Hungária körút környékén élők) ellenérzését váltotta ki, és a médiában is egyre gyakrabban jelentek meg negatív szereplőként, mint akik akadályozzák az élhető környezet kialakítását. Emiatt több egyesület is az ORTT-hez is fordult a kiegyensúlyozott és tárgyilagos tájékoztatás kötelezettségének megszegése miatt²⁷.

Jelenleg az építkezéshez szükséges földterületek kisajátítása lassítja az építkezést, mert a föld-kárpótlás során (1992-től kezdődtek a föld-árverések) a főváros környékén jellemzően kis méretű parcellákat osztottak ki, így több ezer tulajdonossal kell megállapodni. Ez a keleti szektor építését hónapokkal késlelteti. Mindez az EU által a Kohéziós Alap terhére biztosított 70 milliárd forintos támogatás folyósítását is kétségessé tette, mert eredetileg a beruházást 2007. december 31-ig át kellett volna adni. Szerencsére az M31-es jelentős csúszása (gödöllői átkötés) mindezt nem befolyásolta, majd később a 2007 végi határidő is módosíthatónak bizonyult.

A IV. és a III. kerület szintén tiltakozását fejezte ki az építkezéssel kapcsolatban, mert félnek attól, hogy a keleti szektor gyorsabban épül meg, mint az M0 északi hídjá, és ebben az esetben a körgyűrűről a teljes forgalom az Árpád hídon zúdulna át. Mindez katasztrofális állapotokat alakítana ki a Váci úton és Káposztásmegyeren egyaránt. Újpest számára a Lágymányosi híd is intő példa volt, ahol lakossági tiltakozás hatására kénytelenek voltak olyan megoldást választani – Andor utca –, amely végül is a legrosszabbnak bizonyult, hiszen sűrűn lakott, és szűk keresztmetszetű utakkal rendelkező területen kell a hídon áthaladó forgalmat elvezetni. A helyzetet csak bonyolítja, hogy a főváros néhány éve elővett egy régebbi tervet, mely szerint az Északi összekötő vasúti híd mentén saját forrásból építené hidat (Aquincumi-híd). Az elképzelés az volt, hogy a főváros saját beruházásban nem csak az új hidat építené fel, hanem az ún. Munkás körutat is a Körvasút sor mentén. Mivel egy hídra sürgősen szükség van – a Margit híd régóta halogatott felújítását már nem lehet sokáig elodázní, ráadásul ennek forgalmát az Árpád híd nem képes fogadni –, ezért végül a Megyeri ferdekábeles hídra eset a választás. A főváros által dédelgetett új körút megépítése pedig egyelőre elég bizonytalan, helyette inkább az ún. Külső Keleti körút építését kezdik el. Ennek első 5,6 kilométeres szakasza Soroksár (5. sz. út) és Cinkota – Nagytarcsai út – között a tervek szerint 2010-re készül el, remélhetőleg uniós támogatással²⁸. Később pedig az M0 felé épülne tovább északi irányban. A teljes kiépítés után a dél-pesti kerületek közlekedési jelentősen javulna (2. térkép).

A Megyeri híd építését azonban nem csak az anyagiak szükségessége késleltette, hanem

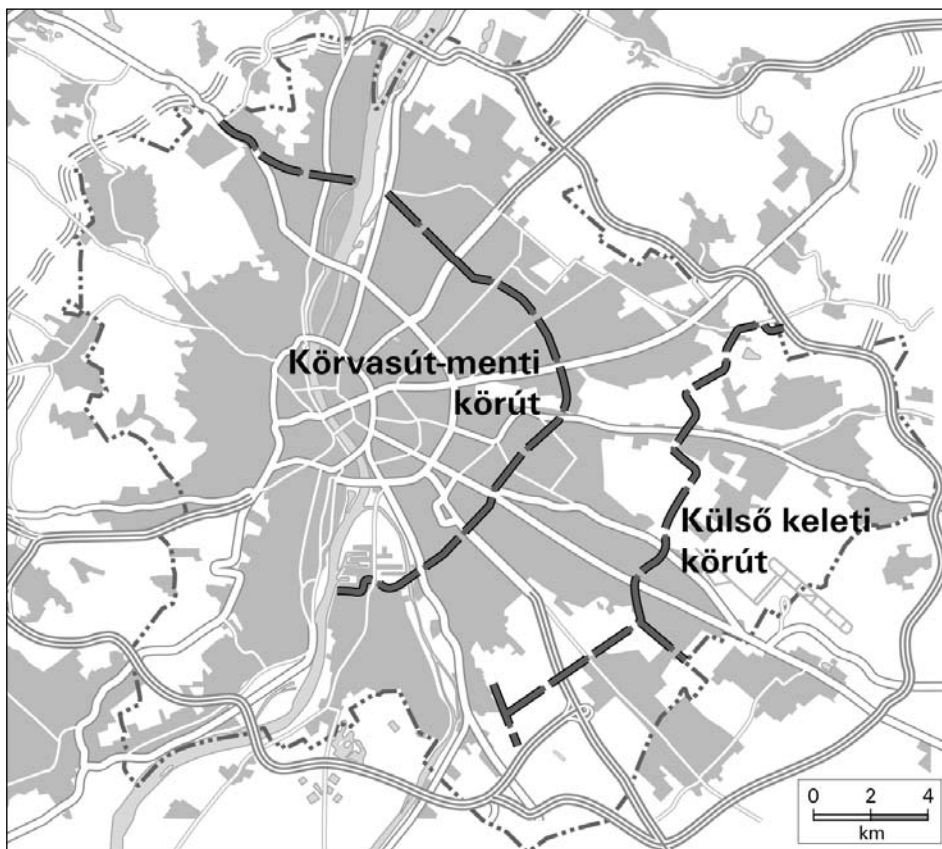
²⁷ Az Országos Rádió és Televízió Testület a 2631/2006 sz. határozatában az m1 „A Tv ügyvédje” c. műsorát, a 677/2006 sz. határozatában pedig a TV2 „Napló” c. műsorát marasztalta el.

²⁸ A körút építését az is indokolja, hogy az épülő csepeli szennyvíztisztítóból az évente keletkező mintegy 70 ezer tonna szennyvíziszapot a tervek szerint a XVIII. kerületben (Cséry-telep) fogják komposztálni. A szennyvíztisztító környezetvédelmi engedélyben a Szabadkikötő-M0-M5-Külső keleti körút-Ipacsfa utca útvonal szerepel, ahol mindez éves szinten több ezer teherautóval (kb. napi negyven fuvar) növelné a közúti forgalmat (Környezetvédelmi- és Vízügyi Minisztérium).

az is, hogy a Székesdülő és a Békásmegyeri lakótelep északi része között húzódó Duna-híd a Szentendrei-sziget védettség alatt lévő részén vezet a nyomvonal (a Szentendrei-sziget északi része Budapest egyik legfontosabb víznyerő helye) ami az építési engedélyt is kérdésessé tette.

Két civil szervezet (Levegő Munkacsoport, Göncöl Szövetség) támadta meg a környezetvédelmi engedély kiadását, azonban 2004-ben elvesztették a pert. Egy évvel később néhány civil szervezet (Levegő Munkacsoport, S.O.S Békásmegyerért Egyesület, Soly-mári Környezetvédők Egyesülete, Van jobb m-null Ürömieks és Pilisborosjenőiek Környezetvédő Egyesülete, Védegyelet) újabb pert indított, melyben azt kérte a bíróságtól, hogy tiltsák el a Nemzeti Autópálya Rt-t az M0 megépítésétől, környezetszennyezés vétsége miatt. A pert a civil szervezetek újra elvesztették. Ezt a koránt sem „állóvizet” zavarta meg Szigetmonostor, hiszen egy Szigetmonostor-Szentendre közötti közúti híd megépítéséhez kötötte a megfelelő engedélyek kiadását, ami egészen az átadásig bizonytalanná tette az épülő Megyeri híd sorsát. Egy, a Fővárosi Bíróság által hozott, ítélet szerint ugyanis a Megyeri híd csak akkor lett volna forgalomba helyezhető, ha időközben megépül a Szigetmonostor-Szentendre közötti kis híd²⁹. Ez a terv azonban még környezetvédelmi engedéllyel sem rendelkezik, ráadásul a Fővárosi Vízművek igen kemény feltételeket szabott a hozzájárulás kiadásához, és a civil szervezetek (voltaképpen a már korábban az ügyben szereplő szervezetekről van szó) is újabb perrel fenyegetőznek. Ezen kívül fontos szereplő volt a Honvédelmi Minisztérium is, hiszen a tervezett híd a Honvédség központi kiképzőtáborán haladt volna keresztül, és a lőtéren folyó kiképzési tevékenység veszélyeztette volna a felhajtó úton közlekedők biztonságát. Mindezen problémák kérdésessé tették a 2008 őszén átadásra kerülő Megyeri híd forgalomba helyezését. Az biztosan állítható, hogy a következő 5 évben nem épülhet meg a Szigetmonostoriak által követelt híd, bár egyre inkább körvonalazódik egy gyalogos híd terve, melyen szükség esetén akár mentőautó is át tudna haladni. Szintén új fejlemény volt az ügyben, hogy 2008 nyarán Újpest is felvetette a forgalomba helyezés megvívótását, ha nem bővítik a híd által generált megnövekvő forgalmat elvezető utakat. Ráadásul Békásmegyer északi részén is tiltakoznak az építkezés ellen az ottani lakosokat képviselő civil szervezetek (S.O.S. Békásmegyerért Egyesület, Óbor-kör), akik a 11. sz. és 10. sz. út közötti szakasz nyomvonalával nincsenek kibékülve. Szerintük az évtizedekkel ezelőtt kijelölt nyomvonal ma már nem megfelelő, és több tízezer békásmegyeri polgár életét keserítené meg a hatalmas zaj- és levegőszennyezés. Mindehhez csatlakozott Óbuda-Békásmegyer önkormányzata is, és nem szeretné, ha közigazgatási területén épülne meg az M0. Időközben csatlakozott a tiltakozási hullámhoz Budakalász és Pomáz is, ahol a már most is elviselhetetlen átmenő forgalom okoz problémát, így itt korábban úgy nyilatkoztak, hogy csak akkor járulnának hozzá az építkezéshez, ha az egyből a 10. sz. útig kiépülne. A Megyeri híd építését perrel is hátráltatni próbálta a két település, de végül nem sikerült érvényesíteni érdekeiket. Mindezek következtében jelenleg egy Budakalász-Pomáz-Szentendre elkerülő út építését támogatják, melyet a Dunakanyari és Pilisi Önkormányzatok Többcélú Kistérségi Társulási Ta-

²⁹ A szigetmonostori Polgármesteri Hivatal eredetileg azért indította a pert, hogy a bíróság vonja vissza a Megyeri híd akkor már jogerős építési engedélyét. Ezt a bíróság nem tette meg, de kötelezte a beruházót a kis híd megépítésére. A híd jelenleg ideiglenes engedéllyel üzemel.



Forrás: Fővárosi Önkormányzat

2. térkép: Budapesti külső gyűrűk

nács is támogatásáról biztosított³⁰ (13 polgármester írta alá a határozatot). Pilisborosjenő önkormányzata szintén tiltakozott az építés ellen, ők Piliscsabán kívül szeretnék a nyomvonalat vezetni. Mivel Üröm és Pilisborosjenő szinte teljesen összeépült, kormoly zajterhelés érné a települések szélén lakókat, valamint a lehajtók hiánya miatt sem nyerne semmit a település. Attól is félnek, hogy ha megépül az M0, akkor a 10. sz. út forgalma csak fokozódni fog, bár itt már szinte folyamatos közlekedési dugót tapasztalhatunk. Az önkormányzat ugyan nagyon elszánt volt, és a végsőkig harcolni kívánt az építkezés ellen (nem is szerepeltették a 2015-is érvényes szabályozási tervben), de tisztában voltak azzal, hogy erős nyomást gyakorolnak rájuk, akkor nem tudnak majd ellenállni, és végül nem is sikerült.

Az észak-budai szektor vélhetően a következő években is a legnagyobb ellenállást fogja kiváltani. Egyrészt a domborzati adottságok miatt nagyon drága lesz az útpálya kialakítása

³⁰ A Dunakanyari és Pilisi Önkormányzatok Többcélú Kistérségi Társulási Tanácsának 52/2007. (VI. 20.) DPÖTKT sz. határozata.

(több kilométer alagút építése szükséges), valamint a Budapestről kiköltözők méregdrágán vásárolt telkeit elértékteleníti, amennyiben azok a tervezett pálya közelében fekszenek.

Természetesen a nyomvonal mentén fekvő településeken belül is jelentős érdekellentétek feszülnek. A tervezett út közvetlen közelében lakók tiltakoznak a csökkenő zöld felületek, a nagy forgalommal járó zaj- és levegőszennyezés miatt. A távolabb lakók esetében inkább az utazást megkönnyítő hatása érzékelhető. Nem egy esetben településeken belüli ellentét is kialakul, és az elmérgesedett viszony a mindennapi életükre is rányomja a bélyegét. Tipikus példának számít Csömör esete, ahol azért választották a Csömör és Árpádföld közötti változatot (a másik lehetőség az volt, hogy Csömört keletről megkerüli a körgyűrű), mert féltek a településen áthaladó forgalom kialakulásától. Jelenleg ugyanis Csömör zsáktelepülésnek számít, csak földutak kötik össze Kistarcsával. Az 1990-es évek elején az önkormányzat hatástanulmány elkészítését rendelte el, amely az országban egyedülálló módon, össze is hasonlította a két nyomvonalat. Az elkészült tanulmány végül ezt a nyomvonalat javasolta, mivel ez nem járna jelentős többlet zajszennyezéssel, valamint az elvetett nyomvonal a település legszebb részét tette volna tönkre. Ennek ellenére az önkormányzat nem döntött az ügyben addig, amíg a XVI. kerület el nem fogadta a tervet. Az új szabályozási tervében azonban előírta, hogy mindkét oldalon 100 m szélességben véderdőt kell telepíteni az építetőknek, és eltökélt szándéka, hogy nem ad ki használatba vételi engedélyt addig, amíg ez el nem készül. A lakosság részéről azonban két jól elkülöníthető tábor alakult ki, hiszen a megvalósuló nyomvonalról a város Budapest felőli részén lakók idegenkedtek, a másik verziótól pedig a város túloldalán lakók. A műszaki iroda vezetője szerint az is nagy probléma, hogy a lakosság nincs kellőképpen tájékoztatva, és a téves információkat tényként fogadják el. Hasonló problémával minden településen számolni kell a jövőben.

A környezetvédő civil szervezetek egyöntetűen tiltakoznak a nyugati szektor építése ellen. Álláspontjuk szerint Budapest körül már csak itt találhatóak összefüggő zöld területek, melyeket a turisták is nagyon kedvelnek. Várható azonban az, hogy az autópálya kiépítésével nem csak a zaj- és levegőszennyezés lenne szinte elviselhetetlen, hanem közvetlen környezetében logisztikai- és bevásárlóközpontok épülnének (a 2A és az M3 között épült szakaszt több szervezet véleménye szerint mindössze azért építették meg jóval a keleti szektor befejezése előtt, mert a jelentős befolyással rendelkező hipermarket láncok ezt kérték a fővárostól. A környezetvédő civil szervezeteket érdekérvényesítő képességét semmiképpen nem szabad alábecsülni, amit az is jól mutat, hogy a Legfelsőbb Bíróságnál elérték a 2. és 11. sz. főutak közötti szakaszt környezetvédelmi engedélyének felülvizsgálatát, valamit egy ideig a keleti szektor építését is leállították.

Legnagyobb hévvel – szervezettségéből és lehetőségeiből adódóan – a Levegő Munkacsoport támadta a terveket. Véleményük szerint csak a körgyűrű keleti szektorára van szükség. Ellentmondásosnak tartják azt is, hogy tranzit és egyben helyi elosztóútként valószínűsítják meg, mert így a súlyos környezetszennyezés a lakott területeket is érinteni fogja. Az érintett önkormányzatok véleményéhez hasonlóan azt szerették volna, ha a jelenleg tervezett nyomvonalról eltérően a lakott területektől távolabb (Mogyoródot, Gyömrőt, Pécelt keletről megkerülve) Gödöllő felé haladna az M0. Az északi szakaszcól szintén rossz véleménnyel vannak, ezért nem támogatták sem az M0 északi hídjának építését, sem az Északi összekötő vasúti híd mellett tervezett közúti híd építését (elviselhetetlen forgalomnövekedést idézne elő Észak-Pesten). Elfogadhatatlannak tartják a lakott területeket

500 méternél jobban megközelítő nyomvonalvezetést, bár egyes esetekben elfogadják a Budapesthez közelebb tervezett szakaszokat is (pl. Csömör esetében megváltozott a véleményük, és szükséges rossz megoldásként el tudnák fogadni az Árpádföld és Csömör közötti nyomvonalat). Szükségesnek tartják azt is, hogy legalább 100 méteres véderdő épüljön a pálya két oldalán. Fontosnak tartják azt is, hogy a kiépülő körgyűrű mentén ne épüljenek bevásárlóközpontok, gyárak és egyéb forgalomvonzó létesítmények (vámudvart és logisztikai központot el tudnak képzelni, hiszen az ide irányuló tehergépkocsi forgalom így elkerülné a lakott területeket). Az M0 kiépítésével párhuzamosan szükségesnek ítélik a Budapesten belüli forgalom korlátozását, sebességcsökkentő intézkedések révén, mely révén a tranzit forgalom elkerülné a várost. Fontos szempont véleményük szerint az is, hogy az M0 által generált forgalom nem szabad, hogy az agglomerációban fekvő településeken áthaladó forgalmat megnöveljék. Ennek érdekében szintén sebességkorlátozást kellene bevezetni, valamint a csomópontokat is ritkábban kellene megépíteni. Külföldi, valamint a megépült déli szakasz példájára hivatkozva felhívják a figyelmet arra, hogy az új utak mindig nagyobb forgalmat generálnak, mint ami korábban tapasztalható volt az érintett területen, és ezért is szükséges csak a körgyűrű egyes részeinek megépítése. Követelik azt, hogy a továbbiakban ne szakaszonként tervezzék és engedélyezzék a körgyűrűt, mert így lehetetlenné válik a mindenki által elfogadható nyomvonal kialakítása.

Ezen kívül fontos megjegyezni azt is, hogy a főváros és a civil szervezetek között az utóbbi években nem túl felhőtlen a viszony. A főváros szerint a civil szervezetek ellenkezése miatt késik a körgyűrű építése, pedig a fővároson áthaladó tranzitforgalom már évek óta elviselhetetlenné teszi a budapesti lakosok életét. Emellett a környezetszennyezés is nagyobb, mint ha a körgyűrűn haladna a forgalom. A civil szervezetek szerint azonban nem szabad elkapkodni a döntést, hiszen egy rosszul megtervezett nyomvonal sok kárt okozna a környezetben.

A civil szervezetekkel kapcsolatban érzékelhető az is, hogy a sokféle cél és érdek miatt voltaképpen lehetetlen velük intézményes keretek között kompromisszumokat kötni, így az építkezés ellen várhatóan mindent megtesznek, természetesen a jogállami keretek között. Hasonló jelenséget figyelhetünk meg, mint a 4-es metró környezetvédelmi és vasúthatósági engedélye esetében.

Speciálisnak nevezhető Törökbálint helyzete, hiszen három autópálya (bár az M0 jelenleg csak nevében autópálya, a kormány 2007 augusztusában döntött a déli szakasz uniós forrásból történő bővítéséről) találkozási pontjában fekszik. A település egy része ráadásul az autópályák által körülvett háromszögben helyezkedik el, és a Budapest–Hegyeshalom vasútvonal is áthalad a területen. Ennek következtében a település életét a bezáruló körgyűrű jelentősen már nem befolyásolná, a zaj-szennyezés így is szinte az elviselhetetlenség határán van, és ezen a 2000-ben épült zajvédő falrendszer sem javított érezhető módon. Néhány előnyt is fel lehet hozni, mint például a be nem épített területek felértékelődését, bár itt már minimális területekről van szó. Mindezek tükrében érthető, hogy náluk nem a jövő, hanem a jelen problémájaként jelentkezik az útépítés. Az önkormányzat igyekszik kihasználni az ebben rejlő lehetőségeket, és többször is módosította a Törökbálint általános rendezési tervét, ill. az új szabályozásnak megfelelően a szabályozási tervét. Arra azonban ügyeltek, hogy a nagyobb területigényű bevásárlóközpontok és üzemek a közigazgatási határtól távol épüljenek fel. A beépítés ütemére jellemző, hogy

30 ha-t 3 év alatt építettek be lakóházakkal. Az „öslakosokat” úgy próbálják kárpótolni, hogy olyan területeket minősítenek át beépíthetőnek, melyek többségében még az ő tulajdonukban van.

Jól láthatjuk tehát azt, hogy a környűri építése sok konfliktussal jár, hiszen sok szereplő érdekét kellene összehangolni, és ez lehetetlennek tűnik. Egyes települések ráébredtek arra, hogy olyan pozíciót foglalnak el a vitában, hogy zsarolás jellegű igényekkel léphetnek fel, így érvényesítve az egyébként szükséges és jogos igényeiket. Ezek az igények azonban többnyire reálisak, és megvalósíthatóak. Nagyobb probléma van a civil szervezetekkel, hiszen esetükben nincs szó kompromisszumkészségről.

Mindezek tükrében elmondható, hogy mozgalmas 15 év áll mögöttünk, de remélhetőleg 2008-ra megépülnek a környűri legfontosabb szakaszai (az északnyugati és nyugati szakasz kivételével), így a konfliktusok száma várhatóan csökken, és a hátrányok mellett már az előnyök is érzékelhetők lesznek (pl. a Budapesten áthaladó tranzitforgalom csökkenése). Talán elkerülhető lett volna a sok konfliktus, ha 1994 után nem akad el az építkezés. Fel kell azonban hívni a figyelmet arra, hogy a bevezetőben említetteknek megfelelően a közúti forgalom további növekedésével kell számolnunk. A probléma legfeljebb az, hogy a folyamatosan növekvő közúti forgalom miatt lassan szükség lesz még egy környűrire.

Felhasznált irodalom

- Antal A.–Bösze S.–Karsa A. (2007): Közlekedési szövetségi együttműködés a BKV Zrt. szemszögéből. *Városi Közlekedés*, 47, 4, 198–200. o.
- Babbie, E. (1996): *A társadalomtudományi kutatás gyakorlata*. Balassi Kiadó, Budapest, 704. o.
- Bajmócy P. (2004): A „vidéki” szuburbanizáció Magyarországon. *Tér és Társadalom*. 14, 2–3. 323–330. o.
- Berczik A. (2003): Néhány szaknyelvi ajánlás. *Városi Közlekedés*, 43, 3. 165–167. o.
- Berczik A.–Molnár L. (1999): A közlekedés: a múlt kalandja, a jövő reménye? In: Csonotos J.–Lukovich T. (Szerk.): *Urbanisztika 2000*, Akadémiai Kiadó, 266. o.
- COM (Európai Bizottság) (2004): *A Bizottság Közleménye a Tanácsnak, az Európai Parlamentnek, az Európai Szociális és Gazdasági Bizottságnak és a Régiók Bizottságának. A Városi Környezet Tematikus Stratégia előkészítő anyaga*. Európai Bizottság, Brüsszel, 58. o.
- Denke Zs.–Kéthelyi J. (2007): A BKSZ Kht. tevékenysége és tervei. *Városi Közlekedés*, 47, 5, 253–258. o.
- Donáth Z. (2004): A városi közösségi közlekedést fejlesztő beruházások a BKV Rt. példáján. *Városi közlekedés*, 44, 3, 36–43. o.
- Dövényi Z.–Kovács Z. (1999): A szuburbanizáció térbeni- társadalmi jellemzői Budapest környékén. *Földrajzi Értesítő*, 48, 1–2, 33–57. o.
- Erhart, Sz. (2007): A budapesti közlekedési dugók okai és következményei. *Közgazdasági Szemle*, 54, 4, 435–458. o.
- Goldman, T.–Gorham R. (2006): Sustainable urban transport: four innovative directions. *Technology in Society*, 28, 261–271. o. (www.sciencedirect.com)

- Gyáni G. (1992): *Bérkaszárnya és nyomortelep. A budapesti munkáslakás múltja*. Magvető Kiadó, Budapest, 213. o.
- Hadászi B. (2007): Tarifiközösség kialakításának kezdetei a Közép-magyarországi régióban. *Városi Közlekedés*, 47, 5, 265–269. o.
- Hayness, K. E.–Gifford, J.–Pelletier, D. (2005): Sustainable transport institutions and regional evolution: Global and local perspectives. *Journal of Transport Geography*, 13, 207–221. o. (www.sciencedirect.com)
- Heinczinger I.–Perger I. (2007): A közlekedési szövetségi együttműködés a MÁV Zrt. szemszögéből. *Városi Közlekedés*, 47, 4, 201–205. o.
- Horvát Zs.–Bokor Z.–Denke Zs. (2006): Emberbarát közlekedés a Közlekedési Szövetségek keretében. *Földrajzi Értesítő*, 48, 1–2, 33–57. o.
- Jakab G. (2007): *Budapest közlekedésfejlesztése*. Diplomamunka. ELTE TTK Társadalom és Gazdaságföldrajzi Tanszék (témavezető: Szabó Sz.). Budapest, 96. o.
- Kocsis J. B. (2000): A szuburbanizáció jelenségének főbb elméleti megközelítései a városszociológia és más rokon tudományterületek irodalmában. *Tér és Társadalom*, 14, 2–3, 311–321. o.
- Kovács F. (2002a): *Közlekedéstan*. Jegyzet. Széchenyi István Egyetem. Győr
- Kovács Z. (2002b): *Népesség- és településföldrajz*. Egyetemi jegyzet, ELTE Eötvös Kiadó, Budapest, 239. o.
- Közlekedés Fővárosi Tervező Iroda Kft. (2003): *A Közép-magyarországi régió közlekedésfejlesztésének integrált stratégiai terve és operatív programja* – Egyeztetési anyag, Budapest
- KSH (2002a): *Életmód – Időmérleg*. A népesség időfelhasználása 1986/1987-ben, és 1999/2000-ben, Budapest, 503. o.
- KSH (2002b): *Budapest Statisztikai Évkönyve 2001*, Budapest, 412. o.
- KSH (2007): *Budapest Statisztikai Évkönyve 2006*, Budapest, 235. o.
- Mészáros P. (2004): Fenntartható közlekedésfejlesztés a globalizált világban. *Városi Közlekedés*, 54, 2, 58–71. o.
- Mészáros P. (2000): A fenntartható mobilitás felé. In: *Magyarország az ezredfordulón – Közlekedési rendszerek és infrastruktúrák*. (Szerk.: Glatz F.). Magyar Tudományos Akadémia, Budapest, 91–108. o.
- Magyar Közút Kht. (2006): *2006. évi keresztszetszeti forgalomszámlálás adatai 1*. Bővített mérőhely kiadvány, Budapest, http://web.kozut.hu/uploads/media/BOVITETT_MEROHELY_KIADVANY_1_2006_01.pdf
- Szabó Sz. (2006): Adalékok Budapest közlekedésföldrajzi vizsgálatához. In: *III. Magyar Földrajzi Konferencia – Absztrakt kötet*. (Szerk.: Dövényi Z.–Kertész Á.–Kocsis K.), Budapest, 211. o. (CD kiadvány 8 o.)
- Szabó Sz. (2007): Történjen már valami – Közlekedésfejlesztési elképzelések Budapesten, és azok lakossági fogadtatása. *Falu Város Régió*, 3, 28–40. o.
- Tímár J. (1999): Elméleti kérdések a szuburbanizációról. *Földrajzi Értesítő*, 48, 1–2, 7–26. o.
- Tosics I. (2004): Városi fenntarthatóság és Budapest Városfejlesztési Koncepciója. In: *Város vagy világfalu? Önkormányzati szakanyag*. Független Ökológiai Központ, Budapest, 21–37 o.
- Tosics I. (2006): Élhető vagy működő város. *Városi Közlekedés*, 46, 5, 244–251. o.

- Várady T. (2002): Intermodális területek P+R fejlesztésének lehetőségei a Közép-magyarországi régióban. *Városi közlekedés*, 45, 4, 175–187. o.
- Zegras, C. (2000): A városi közlekedés. In: *Magyarország az ezredfordulón – Magyarország településkörnyezete*. (Szerk.: Enyedi Gy). Magyar Tudományos Akadémia, Budapest, 295–320. o.
- 38/1993. sz. önkormányzati rendelet. Fővárosi Közgyűlés.
- 19/2005. sz. önkormányzati rendelet. Fővárosi Közgyűlés.
- 2631/2006 (XI. 29.) sz. ORTT határozat
- 677/2006 (III. 29.) sz. ORTT határozat
- 74/2007. sz. önkormányzati rendelet. Fővárosi Közgyűlés.
- 52/2007. sz. határozat. Dunakanyari és Pilisi Önkormányzatok Többcélú Kistérségi Társulási Tanács

SZERKESZTŐSÉGI KÖZLEMÉNYEK

IN MEMORIAM PERCZEL GYÖRGY (1941–2007)



Perczel György meghatározó alakja volt az Eötvös Loránd Tudományegyetemen 1940. december 30-án alapított Emberföldrajzi Tanszék (ma Társadalom- és Gazdaságföldrajzi Tanszék) történetének. Mendöl Tibor és Antal Zoltán után időrendben annak harmadik tanszékvezetője volt. Több mint 4 évtizedes magas színvonalú, alapos és lelkiismeretes oktatói és kutatói tevékenysége nagy elismerést váltott ki a hazai földrajztudományos társadalomban. Az általa szerkesztett, és részben általa írt „*Magyarország társadalmi-gazdasági földrajza*” c. tankönyv megkerülhetetlen alpmű a hazai geográfus és földrajz-tanári képzésben. Tanszékvezetői feladatainak átadása (2002) után is aktívan részt vett a Tanszéken folyó munkában, melyben még folyamatosan romló egészségi állapota sem akadályozhatta meg. A kollektíva még a 2006 decemberében történt nyugdíjba vonulását követően is számított a Tanár úr munkájára, de ennek a kérésnek már nem tudott eleget tenni: 2007. május 27-én eltávozott közülünk.

Perczel György életrajza

Perczel György 1941. április 22-én született a Bács-Kiskun megyei Csikérián. 1964-ben szerzte meg egyetemi diplomáját az Eötvös Loránd Tudományegyetem Természettudományi Karán földrajz-biológia szakon, és szintén ez évben kötött házasságot Zalai Magdolnával.

Egyetemi doktori címét (dr. univ.) 1968-ban védte meg („*A magyar kőolajipar földrajza, különös tekintettel a területi kapcsolatokra*”), majd még ez évben megszületett első és egyetlen gyermeke (Perczel Erika).

1964–1974 között főállásban dolgozott az ELTE-n az Antal Zoltán vezette Általános Gazdaságföldrajzi Tanszéken (ma Társadalom- és Gazdaságföldrajzi Tanszék), ahol előbb gyakornok, majd tanársegéd, 1968-tól pedig adjunktus volt. 1973-ban védte meg kandidátusi (CSc.) értekezését („*A gépipar területi elhelyezkedése és telephelyválasztásának fontosabb problémái Magyarországon*”).

1974 után – megnövekedett egyetemen kívüli elfoglaltságai miatt – átmenetileg másodállású docensként működött közre a tanszék oktatási és kutatási tevékenységében. 1973-tól az MSZMP KB (Területi- Gazdaságfejlesztési Osztály; Ipari, Mezőgazdasági és Közlekedési Osztály; Gazdaságpolitikai Osztály) munkatársa, majd később alosztály-vezetője lett. 1986–1990 között az Országos Környezet- és Természetvédelmi Hivatal elnökhelyettese, majd a Környezetvédelmi és Vízgazdálkodási Minisztérium miniszterhelyettese volt.

1987-ben kapta meg címzetes egyetemi tanári kinevezését, majd 1990-ben került vissza főállású docensként a tanszékre, ahol 1993-tól átvette Antal Zoltántól annak vezetését, mely funkciót 2002-ig töltött be. 1999-ben habilitált („*Az ipar nemzetgazdasági jelentősége és területi szerkezete Magyarországon*”), majd még ugyanebben az évben Széchenyi Professzori Ösztöndíjat nyert.

Az Egyetemen 1990-től tagként részt vett a Földrajzi Tanszékcsoport Tanácsának munkájában, tagja volt az ELTE TTK Földrajz- és Földtudományi Doktori Iskolájának, a Földtudományi (szakterületi) Habilitációs Bizottságnak, valamint a Földtudományi Professzori Tanácsnak. Jelentős szerepet játszott a geográfus képzés szakmai háttéranyagainak kidolgozásában, valamint elindításában (1993), majd a geográfus és földrajztanári képzés kredites rendszerűvé alakításában (1999), legutóbb pedig a bolognai rendszerű geográfus és földrajztanári képzési rendszer kidolgozásában (2005 – BSc, 2006 – MSc).

Tudományos közéleti tevékenysége igen sokrétű volt, így csak néhány fontosabbat emelünk ki, a teljesség igénye nélkül:

- 1973-tól tagja volt az MTA Földrajzi Tudományos Bizottságának, valamint 1996-tól elnöke volt a Gazdaságföldrajzi Albizottságnak,
- megalakulásától (1985-től) tagja volt az MTA Regionális Tudományos Bizottságának, valamint 1993-tól a Településtudományi Bizottságnak,
- 1988–1990 között tagja volt az Országos Környezetvédelmi Bizottságnak,
- elnökségi tag volt a Magyar Természetudományi Társulatban (1990-től), melynek Környezetvédelmi Szakosztályának elnöke is volt,
- újraindításától (1997-től) szerkesztőbizottsági tag volt a *Területi Statisztika* c. folyóiratnál,
- tagja volt a Földrajztanárok Egylete Elnökségének (1995-től), a Magyar Földrajzi Társaság Választmányának (1997-től),
- 1999-től az MTA delegáltjaként tagja volt az Országos Tervtanácsnak,
- megalakulásától (2000-től) tagja volt az UNEP Magyar Nemzeti Bizottságának.

Perczel György oktatási és kutatási tevékenysége

Pályája kezdetén fő kutatási területe az iparföldrajz volt, ezen belül is elsősorban az energiagazdálkodás ágazati és területi kérdései foglalkoztatták (Perczel, 1965, Perczel, 1969, Perczel, 1968, Perczel, 1970, Perczel, 1972/c, Antal–Perczel–Wiegand, 1974). Az 1970-es évektől egyre inkább az átfogó nemzetgazdasági szintű vizsgálatok felé fordult, így kutatási területe ekkor már Magyarország társadalmi-gazdasági földrajza-ként volt meghatározható. Ezen belül is elsősorban a termelőerők és a települések fejlesztésének kérdései, ezek nemzetgazdasági és társadalmi hatásai érdekelték (Perczel, 1978, Perczel, 1982, Perczel–Szigeti, 1983, Perczel, 1984, Perczel–Szigeti, 1985, Perczel–Tóth, 1994, Perczel, 1995, Perczel, 1996, Perczel, 2003). E témakörben számtalan publikációt írt munkásságának későbbi szakaszában is, majd szakmai tevékenységének megkoronázásaként alkotó szerkesztőként Tóth Józseffel közösen elkészítették a „*Magyarország társadalmi-gazdasági földrajza*” címet viselő egyetemi jegyzetet (1994), mely később továbbfejlesztve, és immár önálló szerkesztésben, tankönyvként is megjelent ugyanezen címen (1996). A tankönyv a magyarországi földrajzi felsőoktatás alapművévé vált, így több kiadásban is megjelent. A legutóbbi, alapos ráncfelvarráson átesett változata 2003-ban jelent meg.

Perczel György szakmai munkásságának ismertetése során mindenképpen meg kell emlékeznünk a környezetvédelem ügyében tett erőfeszítéseiről. Az 1970-es évektől kezdve, a korábban már említett Magyarország társadalmi-gazdasági földrajzaként azonosítható kutatási terület mellett, egyre inkább a gazdaság természeti és települési környezetre gyakorolt hatása került az érdeklődése homlokterébe. E témakörben az első tanulmányát még 1972-ben Bora Gyulával közösen készítette az Országos Tervhivatal felkérésére (Bora–Perczel, 1972e), majd az ezt követő bő három évtizedben nagy számú publikációt, tanulmányt, valamint kutatási jelentést készített a környezetvédelem és a környezetgazdálkodás témakörében (Perczel, 1989, Perczel, 1990, Perczel, 1991, Perczel, 1992a, Perczel, 1992/b, Perczel, 1992/c, Perczel, 1994/c, Perczel, 1994d, Perczel, 1994e, Perczel, 1995/j, Perczel, 2001). A környezetvédelemmel kapcsolatos széleskörű kutatómunkája elismeréseként 1995-ben Reiniger Róberttel és részben Bassa Lászlóval közösen felkérték a Magyarország Nemzeti Atlaszában e témakörbe illeszkedő térképeinek és azok magyarázóinak elkészítésére („*Településeken gyűjtött szilárd hulladék*”, „*Veszélyes hulladék*”, „*Hulladékgazdálkodás Magyarországon*”, „*Légszennyező anyagok kibocsátása*”, „*Környezeti-társadalmi konfliktusok*”, „*Korábbi szovjet katonai objektumok környezetszennyezése*”). E témakörbe illeszkedik legutolsó jelentős kutatómunkája is: „*A hulladékok optimális elhelyezése Magyarországon*” c. NKFP kutatás (2002–2004).

Mint látható, Perczel György sokrétű kutatási tevékenységet folytatott, azonban képes volt az így megszerzett hatalmas ismeretanyag szintetizálására, valamint a feltárt ok-okozati összefüggések mind szóban, mind írásban történő magas színvonalú bemutatására. Tudományos tevékenységét több mint 100 tételes publikációs jegyzéke, valamint az ezekre történő nagy számú hivatkozás bizonyítja. Ezen kívül számtalan szakmai és népszerűsítő előadást tartott országszerte.

Perczel György nagy hangsúlyt fektetett a Társadalom- és Gazdaságföldrajzi Tanszék érdekeinek védelmére, valamint hagyományainak és örökségének ápolására. Ez utóbbi tevékenységet bizonyítja a Mendöl Tibor által a 20. század közepén írt, korábban soha

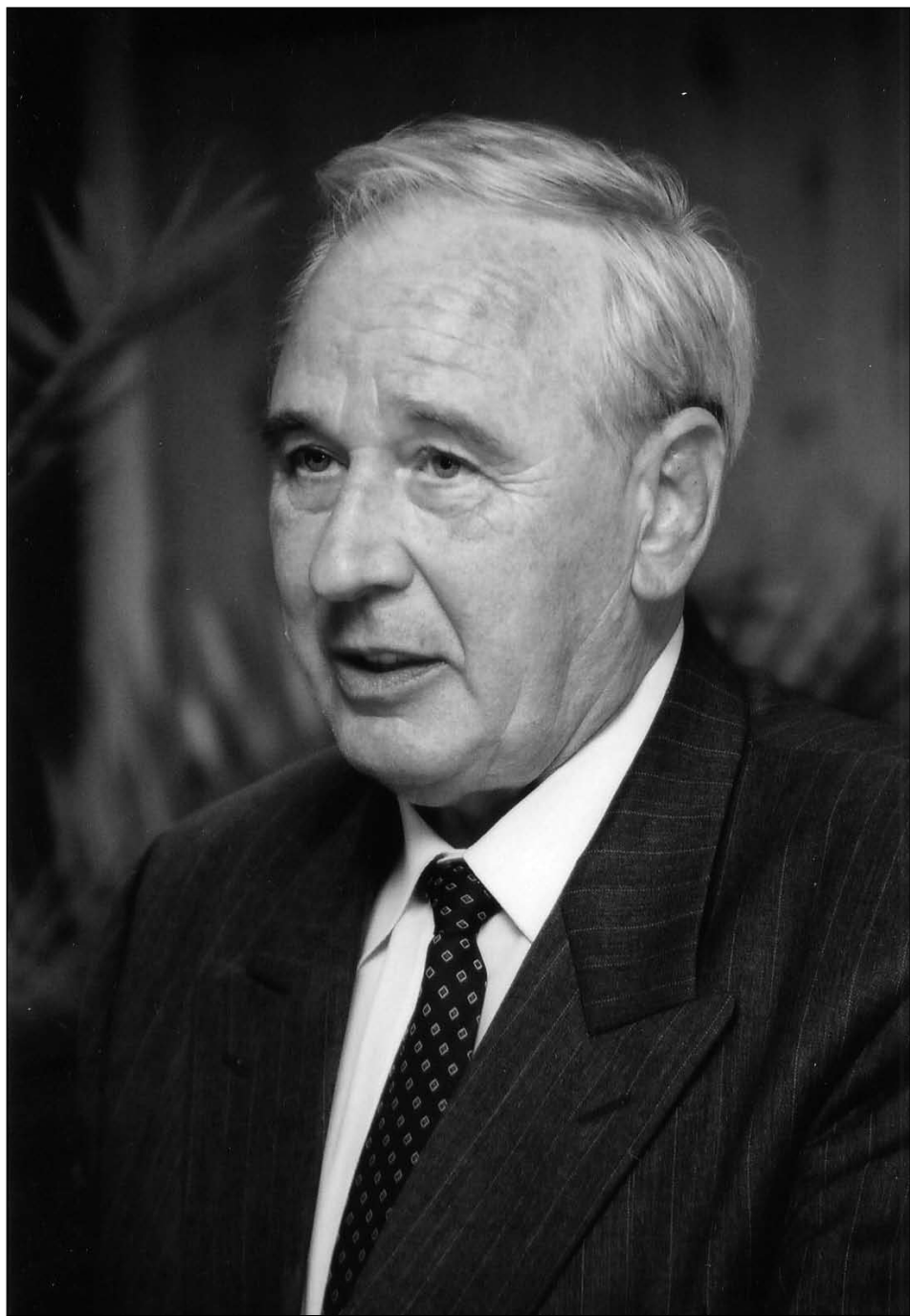
meg nem jelent, kéziratának aktualizálása és kiadása, mely munkában Probáld Ferenc is aktívan közreműködött (*A földrajztudomány az ókortól napjainkig*). Mendöl Tibor örökségének ápolását bizonyítja a professzor úr születésének 100. évfordulóján kiadott, Szabó Szabolccsal közösen szerkesztett tanulmánykötet (2005), melyben a tanszéken dolgozó oktatók-kutatók tisztelegtek tanszékalapító professzoruk előtt.

Oktatói munkája során részt vett a földrajz szakosok, a geográfusok, a térképészek, a környezettanok képzésében, valamint több posztgraduális képzési programban is oktatott (pl. földrajztanári kiegészítő szak, humánökológus). Nevéhez leginkább a *Magyarország társadalmi-gazdasági földrajza* c. tárgy oktatása kapcsolódik, de kutatómunkájára alapozva nagy szerepet játszott a környezetvédelem oktatásának meghonosításában az ELTE Természettudományi Karán (Környezetvédelem, Környezetvédelem Magyarországon, Települési környezetvédelem). Ezen kívül minden évben több hallgató szakdolgozati témavezetését, valamint TDK témavezetését vállalta, és aktívan részt vett a doktori képzésében is, óraadóként és témavezetőként egyaránt. Elnöke volt az Államvizsga Bizottságnak (földrajztanári szak). Az ELTE-n kívül oktatási feladatokat vállalt a BME-n (terület- és településfejlesztési szakértő, környezetvédelmi szakmérnök), a GATE Gyöngyösi Főiskolai Karán, valamint a JPTE graduális és posztgraduális képzésében. Több évtizedes magas színvonalú oktatási tevékenysége elismeréseként 2006-ban megkapta az ELTE Pro Universitate Emlékérem arany fokozatát.

Emlékét örökre megőrizzük!

a szerkesztő





Perczel György (2005, Nagyszénás)



Perczel György (Mendöl Tibor emléktábláját koszorúzza Nagyszénáson, 2005)

PERCZEL GYÖRGY BIBLIOGRÁFIÁJA

Szakfolyóiratokban megjelent cikkek

- Perczel György (1964): Az oxigén, nitrogén, nemesgázok és disszociásgázgyártás területi elhelyezkedése Magyarországon. *Földrajzi Közlemények*, 12, 4, 339–346. o.
- Antal Zoltán–Perczel György (1965): A földgáz gazdasági hasznosítása Magyarországon. *Földrajzi Értesítő* 14, 1, 47–72. o.
- Perczel György (1970): Energiagazdálkodásunk időszerű gazdaságföldrajzi problémái. *Földrajzi Közlemények*, 17, 1, 48–62. o.
- Antal Zoltán–Perczel György (1971): Some economic geographical problems of Hungary's chemical industry. *Geographical Studies*. MTA Földrajztudományi Kutatóintézet, 177–191. o.
- Antal Zoltán–Perczel György (1972a): A nemzetközi munkamegosztás gazdaságföldrajzi vonatkozásai. *Földrajz Tanítása* 15, 4–5, 152–158. o.
- Antal Zoltán–Perczel György (197b): Beszámoló az IGU Európai Regionális Konferencia III/A. és IV. szekciójának munkájáról. *Földrajzi Közlemények*, 21, 94–97. o.
- Perczel György (társszerzőkkel) (1976): A földrajztudományok helyzete. *Az MTA X. Osztályának Közleményei* 9/3–4, 301–312. o.
- Perczel György (1978): Főbb társadalmi céljaink és az urbanizáció. *Területi Statisztika* 18, 6, 613–622. o.
- Perczel György (1982): A migráció és a demográfiai, társadalmi helyzet alakulása. *Településtudományi Közlemények*, 31, 14–19. o.
- Perczel György–Szigeti Ernő (1983): Terület- és településfejlesztés változó gazdasági feltételek között. *Városépítés*, 19, 1, 3–5. o.
- Perczel György (1984): A fejlesztések területi sajátosságai. *Statisztikai Szemle*, 62. 1., 14–24. o.
- Perczel György (1989): Környezetvédelmi követelmények és a gyakorlat. *Biotechnológia és Környezetvédelem*, 2, 2, 3–5. o.
- Perczel György (1992a): Adalékok a környezetvédelem intézményesülésének történetéhez. *Magyar Közigazgatás*, 42, 1, 31–37. o.
- Perczel György (1992b): Relationships between the economy and environmental pollution in Hungary. *Geographical Review*, 40, 47–53. o.
- Perczel György (1992c): A gazdaság és a környezetszennyezés néhány összefüggése Magyarországon. *Földrajzi Közlemények*, 40, 1–2, 39–45. o.
- Perczel György (1994a): Szükségletek és lehetőségek a regionális ismeretek alkalmazására. *Comitatus – Önkormányzati szemle*, 4, 2, 40–43. o.
- Perczel György–Reiniger Róber (1995a): *Településeken gyűjtött szilárd hulladék – Municipal solid waste (collected) (térkép)*. Magyarország Nemzeti Atlasza – National Atlas

- of Hungary 5. kiegészítő füzet – Supplementary map, part 5., MTA FKI/Kartográfia Kft, Budapest.
- Perczel György–Reiniger Róbert (1995b): *Veszélyes hulladék – Hazardous wastes (térkép)*. Magyarország Nemzeti Atlasza – National Atlas of Hungary. 5. kiegészítő füzet – Supplementary map, part 5., MTA FKI/Kartográfia Kft, Budapest.
- Perczel György–Reiniger Róbert (1995c): *Hulladékgazdálkodás Magyarországon – Waste management in Hungary (magyarázó)*. Magyarország Nemzeti Atlasza – National Atlas of Hungary. 5. kiegészítő füzet – Supplementary map, part 5., MTA FKI/Kartográfia Kft, Budapest.
- Perczel György–Reiniger Róbert (1995d): *Légszennyező anyagok kibocsátása – Atmospheric pollution (emissions) (térkép)*. Magyarország Nemzeti Atlasza – National Atlas of Hungary 5. kiegészítő füzet – Supplementary map, part 5., MTA FKI/Kartográfia Kft, Budapest.
- Perczel György–Reiniger Róbert (1995e): *Légszennyező anyagok kibocsátása – Air pollution (emissions) (magyarázó)*. Magyarország Nemzeti Atlasza – National Atlas of Hungary. 5. kiegészítő füzet – Supplementary map, part 5., MTA FKI/Kartográfia Kft, Budapest.
- Bassa László–Perczel György–Reiniger Róbert (1995f): *Környezeti-társadalmi konfliktusok – Social conflicts relating to the environment (térkép)*. Magyarország Nemzeti Atlasza – National Atlas of Hungary. 5. kiegészítő füzet – Supplementary map, part 5., MTA FKI/Kartográfia Kft, Budapest.
- Perczel György–Reiniger Róbert (1995g): *Környezeti-társadalmi konfliktusok – Social conflicts relating to the environment (magyarázó)*. Magyarország Nemzeti Atlasza – National Atlas of Hungary. 5. kiegészítő füzet – Supplementary map, part 5., MTA FKI/Kartográfia Kft, Budapest.
- Perczel György–Reiniger Róbert (1995gy): *Korábbi szovjet katonai objektumok környezet-szennyezése – Environmental pollution at former Soviet military sites (térkép)*. Magyarország Nemzeti Atlasza – National Atlas of Hungary. 5. kiegészítő füzet – Supplementary map, part 5., MTA FKI/Kartográfia Kft, Budapest.
- Perczel György–Reiniger Róbert (1995h): *Szovjet katonai objektumok környezetszennyezése – Pollution at former Soviet military sites (magyarázó)*. Magyarország Nemzeti Atlasza – National Atlas of Hungary. 5. kiegészítő füzet – Supplementary map, part 5., MTA FKI/Kartográfia Kft, Budapest.
- Perczel György (1995i): A természeti erőforrások és a környezet állapota. *Statistikai Szemle*, 73, 3, 228–242. o.
- Perczel György (1996): Népesedési folyamatok, foglalkoztatottsági viszonyok Magyarországon. *Földrajtanítás*, 36, 1–2, 1–17. o.
- Perczel György (2007): Posztumusz publikáció (nyomda alá rendezte Agg Zoltán). *Comitatus – Önkormányzati szemle*, 17, 5, 61–63. o.

Könyvek, könyvrészek, jegyzetek, disszertációk, tanulmányok

- Perczel György (1968): *A magyar kőolajipar földrajza, különös tekintettel a területi kapcsolatokra*. Egyetemi doktori értekezés, Budapest, 1968.

- Perczel György (1968 és 1970): *Ekonomicseszkaja geografia*. In: *Geograficeszkij szpravocsnyik dlja polevoj praktyki v Vengrii*. (Szerk.: Sárfalvi Béla–Székely András), ELTE, Budapest, 46–84. o.
- Perczel György (1969): *Energiagazdaság*. In: *Magyarország iparföldrajza*. (Szerk.: Antal Zoltán), Egyetemi jegyzet, Tankönyvkiadó, Budapest, 9–24 o.
- Antal Zoltán–Bora Gyula–Perczel György (1968): *Néhány különösen jelentős ipari koncentráció (ipari terület, ipari körzet) elemzése a gazdaságosság és célszerűség, illetőleg az előnyös továbbfejlesztés lehetősége szempontjából*. Az Országos Tervhivatal felkérésére készített tanulmány, Budapest.
- Antal Zoltán–Kovács Csaba–Perczel György (1971): *A könnyű- és élelmiszeripar helyzete és szerepe a budapesti ipar szelektív fejlesztésében*. A Fővárosi Tanács felkérésére készített tanulmány, Budapest.
- Antal Zoltán–Perczel György (1972c): *Az elsődleges energiahordozók gazdaságföldrajzi kérdései*. Tankönyvkiadó, Budapest, 106 o.
- Bartke István–Kulcsár Viktor–Perczel György (1972d): *Számítási módszerek az ipari termelés elhelyezésére. Fejlesztési és elhelyezési elemzések nyolc iparágra*. Az Országos Tervhivatal felkérésére készített tanulmány, Budapest.
- Bora Gyula–Perczel György (1972e): *Az emberre (a társadalomra, a gazdaságra) vizsgálható környezeti befolyások gazdasági okai és a környezeti ártalmak csökkentése irányába ható gazdasági és jogi szabályozások lehetőségei*. Az Országos Tervhivatal felkérésére készített tanulmány, Budapest.
- Perczel György (1973): *A gépipar területi elhelyezkedése és telephelyválasztásának fontosabb problémái Magyarországon*. Földrajztudomány – Földrajztanítás 5. Kandidátusi értekezés, Budapest, 233 o.
- Antal Zoltán–Perczel György–Wiegand Győző (1974): *A villamosenergia-rendszerek gazdaságföldrajzi problémái*. Tankönyvkiadó, Budapest, 112 o.
- Perczel György (1975): *Fejér megye; Veszprém megye*. In: *Magyarország megyei és városai*. (Szerk.: Kulcsár Viktor–Lackó László), Kossuth Könyvkiadó, Budapest, 233–265. o.; 537–607. o.
- Antal Zoltán–Perczel György (1976): *A nemzetközi gazdasági integrációk és Magyarország szerepe a nemzetközi munkamegosztásban*. Tankönyvkiadó, Budapest, 94. o.
- Bartke István–Kulcsár Viktor–Perczel György (1977): *Regional development planning and research in Hungary*. Országos Tervhivatal TGI, Budapest, 44 o.
- Perczel György–Bora Gyula (1979): *Promüslennosztj, promüslennüje rajonü; Perczel György: Zakljucsenyije*. In: *VENGRIJA. Razvityije i razmescsenyije proiz-vogyityelnüh szil*. (Szerk.: Kulcsár Viktor–Perczel György). Müszl. Moszkva. 65–137. o.; 285–291. o.
- Bartke István – Kulcsár Viktor – Perczel György (1979): *Territorialnoe razvitie i regionalnue iszszledovanija v Vengerszkoi Narodnoj Reszpubliki*. In: *Regionalnue szocialno-ekonomi-cseszkie iszszledovanija v sztranah SZEVI*. Mezsdunarodnaja monografija (Szerk.: N. N. Nyekraszov – Ju. Sz. Sirjajev). Müszl. Moszkva, 37–65. o.
- Perczel György–Szigeti Ernő (1985): *A gazdaság területi szerkezetére ható általános tényezők. Természeti tényezők*. In: *Területfejlesztési politika Magyarországon*. (Szerk.: Bartke István), Akadémiai Kiadó, Budapest, 3–25. o.
- Perczel György (társszerzőkkel) (1987): *Hungary's experiences in the management of socialist economy*. Corvina Kiadó, Budapest, 261 o.

- Perczel György (1990a): Észrevételek Rétvári László akadémiai doktori értekezéséhez. In: *A természeti erőforrások földrajzi értelmezése és értékelése* (Szerk.: Rétvári László), Elmélet–Módszer–Gyakorlat. 49, MTA Földrajztudományi Kutatóintézet, Budapest, 60–61. o.
- Perczel György (1990b): *Gondolatok a terület- és településfejlesztés kormányzati teendőinek elemzéséhez és fejlesztéséhez*. A Belügyminisztérium felkérésére készített tanulmány, Budapest, 38. o.
- Perczel György (1990c): *Környezetvédelem – Gazdaság – Vállalkozás*. Tanulmány, Budapest, 65. o.
- Perczel György (1991a): *A környezetvédelem intézményesülése Magyarországon*. A Környezetvédelmi és Területfejlesztési Minisztérium felkérésére készített tanulmány, Budapest, 27 o.
- Perczel György (1991b): *A terület- és településfejlesztési törvény indokolhatósága és lehetséges tartalma a környezetvédelem és a fenntartható fejlődés oldaláról*. A Magyar Közigazgatási Intézet felkérésére készített tanulmány, Budapest, 21. o.
- Perczel György (1991c): *Szemponatok a terület- és településfejlesztési törvény koncepciójának megalapozásához*. Kutatási zárójelentés. (Szerk.: Szigeti Ernő), Magyar Közigazgatási Intézet, Budapest, 93. o.
- Perczel György (1991d): *Nemzeti (kormányzati) beszámoló az ENSZ Környezet és Fejlődés Világkonferenciájára*. (Szerk.: Bulla Miklós), Környezetvédelmi és Területfejlesztési Minisztérium, Budapest, 136. o.
- Perczel György (1992d): *Javaslatok a regionális (terület- és település) fejlesztés törvényi szabályozásának koncepciójához*. Kutatási zárójelentés (Szerk.: Szigeti Ernő). Magyar Közigazgatási Intézet. Budapest. 53 o.
- Perczel György (1992e): *Budapest környezetszennyezettségének néhány fontosabb kérdése*. A Magyar Televízió felkérésére készített tanulmány, Budapest, 20. o.
- Perczel György (Szerkesztő Bizottsági tag és szerző) (1993): *Környezetvédelmi lexikon I–II*. Akadémiai Kiadó, Budapest, 527. o.; 485. o.
- Perczel György–Tóth József (Szerk.) (1994b): Magyarország társadalmi-gazdasági földrajza. Perczel György: *A társadalmi-gazdasági fejlődés természeti alapjai*. 13–39. o.; *Ipar*. 14–189. o. Egyetemi jegyzet, ELTE, Budapest, 461. o.
- Perczel György (1994c): *Térszerkezet és környezetvédelem*. In: *Tér és Társadalom*. (Szerk.: Szoboszlai Zsolt), MTA RKK ATI–Juss Alapítvány, Szolnok, 59–69. o.
- Perczel György (1994d): *A gazdaság és a környezetvédelem Magyarországon*. In: *Földünk – környezetünk*. (Szerk.: Jáki Katalin). Győr–Moson–Sopron megyei Pedagógiai Intézet, Győr, 169–196. o.
- Perczel György (1994e): *A környezet állapota*. In: *Szemelvénygyűjtemény a regionális és településtudományok tanulmányozásához*. (Szerk.: Lengyel Imre), Körösi Csoma Sándor Főiskola, Közgazdasági Fakultás, Békéscsaba, 79–94. o.
- Perczel György (1995j): *A területi és a környezetvédelmi politika kapcsolata*. In: *Területfejlesztés*. (Szerk.: Bartke István), Egyetemi jegyzet, ELTE Eötvös Kiadó, Budapest, 252–268. o.
- Perczel György (1995k): *Települések és népesség*. In: *Magyarország története 1918–1990*. (Szerk.: Pölöskei Ferenc–Gergely Jenő–Izsák Lajos), Egyetemi tankönyv, Korona Kiadó, Budapest, 287–305. o.

- Perczel György (Szerk.) (1996): Magyarország társadalmi-gazdasági földrajza. Perczel György: *A társadalmi-gazdasági fejlődés természeti alapjai*. 17–64. o.; *Népesedési folyamatok, foglalkoztatottság*. 147–189. o.; *Ipar*. 284–373. o.; *Idegenforgalom*. 447–466. o. Egyetemi tankönyv, ELTE Eötvös Kiadó, Budapest, 653. o.
- Perczel György (1996): A környezeti adottságok, terület- és településfejlesztés. In: *A magyarországi városhálózat és a városhiányos térségek vizsgálata III/1. kötet*. Kutatási zárójelentés. (Szerk.: Szabó Géza–Tóth József), JPTE, Pécs, 5–43. o.
- Perczel György (1997): Környezetvédelem; Magyarország népessége. In: *Magyarország a XX. században II.* (Szerk.: Kollega Tarsoly István), Babits Kiadó, Szekszárd, 125–145. o.; 145–153. o.
- Perczel György (1997): Települések és a népesség. In: *20. századi magyar történelem*. (Szerk.: Pölöskei Ferenc–Gergely Jenő–Izsák Lajos), Egyetemi Tankönyv, Korona Kiadó, Budapest, 393–411. o.
- Perczel György (Magyarországi adaptáció, a kiadás szakmai előkészítése). (1998): *Irányelvek a vegyi balesetek megelőzésére, a felkészülésre és az elhárításra*. KTM-OECD, Budapest, 96. o.
- Perczel György (Szerk.) (1999): Mendöl Tibor: *A földrajztudomány az ókortól napjainkig*. Perczel György: *Mendöl Tibor életéről, munkásságáról*. 259–262. Eötvös Kiadó, Budapest, 274. o.
- Perczel György (Szerkesztő Bizottsági tag, szaklektor) (1999): *Magyarország Atlasza*. Cartographia, Budapest, 132. o.
- Dövényi Zoltán–Perczel György (Szerk.) (1999, 2000): *Tanulmányok a Központi Térség regionalizációs folyamatairól és térkapcsolati rendszeréről I–II*. ELTE Társadalom- és Gazdaságföldrajzi Tanszék – MTA Földrajztudományi Kutatóintézet, Budapest, 84. o.; 145. o.
- Perczel György (2000): Réde és földrajzi környezete. In: *A hosszú tizenkilencedik és a rövid huszadik század*. (Szerk.: Gergely Jenő–Dobszay Tamás–Csapó Csaba–Zeidler Miklós), ELTE BTK, Budapest, 413–423. o.
- Perczel György (társszerző) (2001): Környezetvédelem, környezetgazdálkodás és területfejlesztés Magyarországon. In: *A területfejlesztés kézikönyve*. (Szerk.: Beluszky Pál–Kovács Zoltán), CEBA Kiadó, Budapest, 200–214. o.
- Dingsdale, Alen–Nagy Imre–Perczel György–Turnock, David (2002): Hungary. In: *Environmental Problems of East Central Europe*. (Szerk.: Carter, Frank W.–Turnock, David), Routledge, London–New York, 157–182. o.
- Perczel György (társszerzőkkel) (2002–2004): *A hulladékok optimális elhelyezése Magyarországon c. NKFP kutatás* (nyilvántartási szám: 3/053/2001) részjelentései:
- Perczel György–Volter Edina–Czira Tamás (2002): Területfejlesztés, célok, eszközök. 55. o.;
 - Perczel György–Kovács Tibor (2002): A T-STAR adatbázis tartalma, felhasználhatósági lehetőségei, elérhetőségei. 6. o.
 - Perczel György–Czira Tamás (2002): A hulladékelhelyezés jelenlegi helyzete Magyarországon. 35. o.;
 - Perczel György–Czira Tamás (2002): A hulladékelhelyezés lehetséges stratégiái Magyarországon. 43. o.;
 - Illés Iván–Perczel György–Kurtán Lajos–Volter Edina (2002): A magyar gazdaság

- területi struktúrájának átalakulása és ebből adódó néhány következtetés a települési szilárd hulladékok keletkezésére és kezelésére. 47. o.;
- Perczel György–Bánszki Judit–Czira Tamás (2002): A hulladék kezelésével kapcsolatos EU törekvések, direktívák, ajánlások (Hulladékgazdálkodás az Európai Unióban). 32. o.
 - Perczel György–Ballabás Gábor–Volter Edina (2004): A mintarégió társadalmi, gazdasági jellemzése (Dél-alföldi régió) 44. o.
- Perczel György (szerkesztő) (2003): Magyarország társadalmi-gazdasági földrajza. Perczel György: *A társadalmi-gazdasági fejlődés természeti alapjai*. 17–65 o.; *Népesedési folyamatok, foglalkoztatottság*. 147–156 o.; *Vándormozgalmak, a népesség területi eloszlása*. 173–187. o.; *Bányászat*. 287–298. o.; *Ipar*. 299–358.o.; *Idegenforgalom*. 436–453. o. ELTE Eötvös Kiadó, Budapest, 633 o.
- Perczel György–Szabó Szabolcs (Szerk.) (2005): *100 éve született Mendöl Tibor – Emlékkötet*: Antal Zoltán–Perczel György: Szemelvények tanszékünk történetéből. 13–53 o. Társadalom és Gazdaságföldrajzi Tanulmányok 1. Trefort Kiadó, Budapest, 245 o.

Konferencia-kiadványok, évkönyvek

- Perczel György (1968): Ekonomiko-geograficeszkie voproszű energeticeszkogo hozjajsztva v Vengrii. *Annales, Sectio Geographica*. 4, 129–153. o.
- Perczel György (1969–1970): Some economic-geographical problems of the Hungarian petroleum industry. *Annales, Sectio Geographica*. 5–6, 47–63. o.
- Perczel György (1971): Reflections on the development of Hungarian machine industry and on the trend of its productional structure and regional location. *Annales, Sectio Geographica*. 7, 147–156. o.
- Perczel György (1974): *A környezetvédelem és népgazdasági összefüggései*. XIII. Közgazdász Vándorgyűlés. Előadások összefoglalói. Magyar Közgazdasági Társaság. Budapest, 48–49. o.
- Perczel György (1974): *A környezetvédelem és népgazdasági összefüggései*. XIII. Közgazdász Vándorgyűlés (előadások). Magyar Közgazdasági Társaság – MTESZ – TIT Kecskemét. 252–258. o.
- Perczel György (1974): Contribution to a study on the regional distribution of machine industry in Hungary. *Annales, Sectio Geographica*. 9, 113–126. o.
- Perczel György (1989): *Települési környezet. Városok Évkönyve*. Magyar Urbanisztikai Társaság. Budapest, 28–39. o.
- Perczel György (1992): *Környezetvédelem-egészségvédelem. IV. Egészségügyi Informatikai Vándorgyűlés*. Neumann János Számítógéptudományi Társaság–Társadalomtudományi Társaság–Magyar Kórházszövetség. Budapest. 1–11. o.
- Perczel György (1992): *Gondolatok a területfejlesztési törvény tartalmához. Régió – Válságtérségek – Törvényhozás*. Szakmai tanácskozás dokumentumai. Politikatörténeti Alapítvány, Budapest, 50–52. o.
- Perczel György (1992): *Szükségletek és lehetőségek a regionális ismeretek alkalmazására. A regionális tudományok integrálása a felsőoktatásba*. MTA Regionális Kutatások Központja, Győr, 58–62. o.

- Perczel György (1992): *A gazdaság területi struktúrája és a környezet állapota*. Regionalizmus és a nemzetgazdaság. Nemzetközi Tanácskozás dokumentumai. Budapest, 102–105. o.
- Perczel György (1993): *Természeti erőforrások hasznosítása és környezeti hatása*. A II. Országos Környezetvédelmi Nyári Akadémia előadásai. Környezetvédelmi Információs Klub, Budapest, 124–139. o.
- Perczel György (1994): *Állami feladatok és a középszintű közigazgatás a területfejlesztésben és a környezetvédelemben*. A középszintű közigazgatás reformja Magyarországon 2. kötet: A térszerkezet – régió – vonzáskörzet – kistérség. Nemzetközi konferencia anyagai, Székesfehérvár–Pécs, 25–33. o.
- Antal Zoltán – Perczel György (1995): *Transformation of the Borsod Industrial Area between 1990 and 1994. Socio-economic transformation of old urban and industrial agglomeration in Poland against the background of other east-central european countries*. Abstracts of paper for the conference. University of Lodz, Lodz, 5–12. o.
- Perczel György (1999): Környezeti társadalmi konfliktusok. In: *Változó világ, átalakuló politikai földrajz*. (Szerk.: Pap Norbert–Tóth József), JPTE, Pécs, 53–61. o.
- Perczel György (1999): *Társadalmi-gazdasági folyamatok és a környezet állapota a Központi Térségben*. Határok és Régiók – Nemzetközi konferencia. JATE Press, Szeged, 303–311. o.
- Perczel György (2002): A terület- és településfejlesztés és a fenntartható fejlődés. In: *A magyar társadalomföldrajzi kutatás gondolatvilága*. (Szerk.: Abonyiné Palotás Jolán–Becsei József–Kovács Csaba), Ipszilon Kiadó és Pedagógiai Szolgáltató Kft., Szeged, 185–191 o.
- Perczel György (2002): Gondolatok a magyar ipar II. világháború utáni fejlődéséről. In: *Jakucs László a tudós, az ismeretterjesztő és a művész*. (Szerk.: Mészáros Rezső–Schweitzer Ferenc–Tóth József). MTA Földrajztudományi Kutatóintézet–Pécsi Egyetem–Szegedi Egyetem, Pécs, 217–225. o.
- Perczel György (2005): Gazdaság – környezet. Gondolatok a gazdaság és a települési szilárd hulladék összefüggéseiről a Dél-alföldi régióban. In: *A földrajz dimenzió: tiszteletkötet a 65 éves Tóth Józsefnek*. (Szerk.: Dövényi Zoltán–Schweitzer Ferenc). MTA Földrajztudományi Kutatóintézet, Budapest, 417–431. o.

Népszerűsítő cikkek, tanulmányok, kiadványok

- Perczel György (1980): *Mit, hol, miért? A termelőerők területi fejlesztésének feladatai és társadalmi hatásai Magyarországon*. Ifjúsági Lapkiadó Vállalat, Budapest, 31 o.
- Perczel György (1984): *A gazdaságpolitika időszerű kérdései, a népgazdaság 1984. évi feladatai*. Népszava Lap- és Könyvkiadó Vállalat, Budapest, 8 o.
- Perczel György–Szigeti Ernő (1985): *A terület- és településfejlesztés eredményei és feladatai*. Kossuth Könyvkiadó, Budapest, 15 o.
- Perczel György (1987): Környezetünk védelméért. In: *Időszerű kérdések sorozat 2. füzet*. Népszava Lap- és Könyvkiadó Vállalat, Budapest, 35–50. o.
- Perczel György (1987): *Több évtizedre szóló feladat. A veszélyes hulladékok helyzetéről*. Búvár 42, 10. 10–13. o.

- Perczel György (1987): *Környezetvédelmi információk. Környezet-vízvédelem*. OVH, Budapest, 19 o.
- Perczel György (1987): *Nemzetközi összefogás, hatékonyabb környezetvédelem*. Kossuth Könyvkiadó, Budapest, 10 o.
- Perczel György (1993): *Természeti erőforrások (I.)*. Élet és Tudomány 9, 23–24. o.
- Perczel György (1993): *Természeti erőforrások (II.)*. Élet és Tudomány 10, 27–28. o.
- Perczel György (1993): *Természeti erőforrások (III.)*. Élet és Tudomány 12, 25–26. o.
- Perczel György (1993): *Energiagazdálkodásunk átalakul*. Élet és Tudomány 15, 47–48. o.

Fontosabb szakmai előadások

- Antal Zoltán–Perczel György (1970): *A magyar vegyipar néhány gazdaságföldrajzi problémája*. IGU European Regional Conference, BKE, Budapest.
- Perczel György (1974): *A területfejlesztés környezetrendezési és környezetvédelmi vonatkozásai*. Magyar Építőművészek Szövetségének ankétja. MÉSZ Székháza, Budapest.
- Perczel György (1975): *A területfejlesztési politika alakulása az É-Dunántúli tervezési-gazdasági körzet példáján*. (MKT, MFT rendezvénye) TIT Kossuth Klub, Budapest.
- Bartke István–Kulcsár Viktor–Perczel György (1977): *Területfejlesztés, -tervezés és -kutatás Magyarországon*. Regional Science Association Konferenciája, Varsó.
- Perczel György (1979): *Az életmód alakulása és környezeti feltételei*. A Magyar Urbanisztikai Társaság, az Építéstudományi Társaság, a Szervezési és Vezetési Tudományos Társaság konferenciája, Mátészalka.
- Perczel György (1986): *Környezetvédelem vállalati szemmel*. Ipari vállalatok Környezetvédelmi Klubjainak Ankétja, Miskolc.
- Perczel György (1987): *Környezetvédelmi célok és gyakorlat Magyarországon*. Szocialista országok egyetemi földrajzoktatóinak XII. Konferenciája, BKE, Budapest.
- Perczel György (1987): *Ipari vízgazdálkodás és környezetvédelem*. Ipari hidrotechnológusok I. Országos Tanácskozása, Gyula.
- Perczel György (1988): *Vízépítés és környezetvédelem*. Magyar Hidrológiai Társaság III. Vízépítőipari Napok, Debrecen.
- Perczel György (1988): *A közlekedés területi vonatkozásai és környezeti hatásai*. A magyar közlekedés és európai kapcsolatai c. nemzetközi konferencia a Közlekedéstudományi Egyesület és a Magyar Tudományos Akadémia szervezésében, Hajdúszoboszló.
- Perczel György (1988): *Aktuális kérdések a környezetvédelemben, különös tekintettel a levegőtisztaság védelmére és a hulladékgazdálkodásra*. MTA Kémiai Technológiai Tud. Bizottsága és Vegyi Környezetvédelmi Munkaközösségének kibővített ülése, Budapest.
- Perczel György (1988): *A veszélyes hulladékok kezelésének országos koncepciója, az 56/1981. MT. sz. rendelet módosításának irányelvei*. VI. Országos Környezetvédelmi Szeminárium, Aggtelek.
- Perczel György (1988): *A környezetvédelem időszerű kérdései Magyarországon*. TIT Országjárás-vezetők ankétja, Velem.
- Perczel György (1988): *Környezetvédelem, környezetgazdálkodás*. Műveltség – Természettudomány – Technika c. tudományos konferencia, az ELTE TTK szervezésében, Visegrád.

- Perczel György (1988): *Mezőgazdasági üzemek szerepe a környezetvédelemben és vízgazdálkodásban*. Pannon Mezőgazdasági Napok, Pécs.
- Perczel György (1988): *A talajok megóvása nemzeti érdek. Talajtani Társaság Vándorgyűlése*, Szarvas.
- Perczel György (1988): *A környezetvédelem társadalmi kérdései*. Környezetpolitika és társadalomkutatás c. tud. konferencia az MTA-KVM szervezésében, Budapest.
- Perczel György (1988): *Vízminőségvédelem időszerű kérdései*. Kerekasztal konferencia a vízminőségvédelmi kutatásokról az MTA és a KVM rendezésében, Budapest.
- Perczel György (1989): *A környezetvédelem és térségi aspektusai Magyarországon*. Az Európa Tanács „Vidék Fejlesztéséért” c. nemzetközi konferenciája, Passau–Linz.
- Perczel György (1989): *Célok, feladatok és realitások a hazai környezetvédelem szervezésében, irányításában*. Környezetvédelem – Környezetgazdálkodás c. tud. tanácskozás, az MTA PAB szervezésében, Pécs.
- Perczel György (1989): *Vízgazdálkodás, öntözés, környezetvédelem*. Magyar–Francia Vízügyi-, Magyar–Francia Mezőgazdasági Bizottságok kerekasztal konferenciája, Budapest.
- Perczel György (1990): *Környezetgazdálkodás*. MTESZ Műszaki Hónap nyitóelőadása, Baja.
- Perczel György (1990): *Gazdasági szerkezetváltás és környezeti hatásai*. Az MTA V., VIII., IX. és X. tudományos osztályának együttes közgyűlési osztályülése, Budapest.
- Perczel György (1991): *Környezetvédelem. Stratégia és gyakorlat Magyarországon*. Az ELTE és a Budapesti Közgazdasági Egyetem szervezésében megtartott nemzetközi konferencia, Budapest.
- Perczel György (1991): *A környezetszennyezés néhány ágazati és térségi aspektusa*. A Pénzügyminisztérium Gazdaságpolitikai és Tervezési Intézete, az MTA Regionális Tudományi Bizottsága és az IGU Matematikai Modellezési Bizottsága szervezésében megtartott „Térbeli terjedés – területi fejlődés” c. konferencia, Budapest.
- Perczel György (1996): *Hazánk gazdaságának jelenlegi helyzete*. TIT Budapesti Ismeretterjesztő Társulat és az OKSZI rendezvénysorozata – Továbbképzés tanároknak, Budapest.
- Perczel György (1997): *A gazdaság és a környezet összefüggései*. A Földrajztanárok Egylete, a Fővárosi Pedagógiai Intézet és a Magyar Földrajzi Társaság szervezésében megtartott „Földünk-környezetünk és a társadalomföldrajz” c. konferencia. FPI, Budapest.
- Perczel György (1999): *A környezet állapota*. A Magyar Természettudományi Társulat éves közgyűlési előadása (TIT Stúdió), Budapest.
- Perczel György (2000). *A környezet állapota és a gazdaság összefüggései hazánkban*. MFT Gazdasági és Társadalomföldrajzi Szakosztály ülése, Budapest.

Összeállította:
Szabó Szabolcs



Perczel György középen (terepgyakorlaton Moszkvában, 1967)



Perczel György, Michalkó Gábor, x, Tóth József, Nagy Gábor (2005, Nagyszenás)



Csoportkép (II. Geográfus Professzori Találkozó, 2005, Balatonfüred)



Perczel György és Perczelné Zalai Magdolna (2005)

A TÁRSADALOM- ÉS GAZDASÁGFÖLDRAJZI TANSZÉK KRÓNIKÁJA (2005–2008)

A Társadalom- és Gazdaságföldrajzi Tanulmányok 2005-ben megjelent első számában a tanszék történetéről és az itt folyó munkáról megjelent tanulmány (a személyi állományt tekintve) 2004-ig bezáróan közöl információkat. Az eltelt években azonban jelentős változások történetek, így a 3. számban időszerűnek véljük ezek ismertetését.

A szervezeti struktúra átalakítása

Az ELTE Természettudományi Karán, hosszas előkészítés után, jelentős szervezeti átalakítás ment végbe. 2005-ben megszűnt az önálló Földrajzi Tanszékcsoport (4 tanszék), és egyesült a korábbi Geológiai Tanszékcsoporttal (5 tanszék, 1 kihelyezett tanszék), valamint a Környezetfizikai Tanszékcsoporttal (3 tanszék, 2 társult egység). Így létrejött a földrajz- és földtudományi szakterületet teljes mértékben lefedő Földrajz- és Földtudományi Intézet (11 tanszék, 2 kihelyezett tanszék, 2 társult egység). Az új intézményi struktúra paritásos elven működő duális rendszerben épült ki, vagyis a Földrajztudományi Központ és a Geológiai- és Környezetfizikai Központ (2008 tavaszától Földtudományi Központ) részben önálló maradt, az Intézeti Tanácsban pedig azonos szavazati súllyal rendelkezik. Az Intézet első igazgatója Horváth Ferenc, a Földrajztudományi Központ első igazgatója pedig Gábris Gyula lett. Gábris Gyula központvezetői kinevezése 2007 nyarán lejárt, helyét 2008 júniusáig Szabó Mária vette át. 2008 augusztusától Szabó Mária a Földrajz- és Földtudományi Intézet Igazgatója lett, a Földrajztudományi Központ irányítását pedig Langerné Rédei Mária vette át.

A földrajzos tanszékek száma nem változott (a tanszékek nevének változásai a Társadalom- és Gazdaságföldrajzi Tanszéket nem érintették). Az Intézet szakbizottságaiban 2 kollégánk dolgozik: Kurtán Lajos (Gazdasági Bizottság, elnök), Vidéki Imre (Oktatási Bizottság, tag). A 2007-ben megtartott Intézeti Tanács választáson eldőlt, hogy a tanszékvezetőkön kívül (Kurtán Lajos) a továbbiakban is Vidéki Imre képviseli választott tagként a tanszék érdekeit.

A tanszék személyi állománya

A Tanszék személyi állománya jelentősen átalakult 2003 óta. 2006 februárjában távozott tanszékünkéről Illés Iván (egyetemi tanár, az MTA RKK DTI tudományos tanácsadója), helyére Zábrádi Zsolt került a tanszékre, tanársegédi státuszban. 2007 tavaszán pedig Kovács Zoltánt (egyetemi tanár, az MTA FKI tudományos tanácsadója, a Magyar Földrajzi Társaság főtitkára) a Szegedi Tudományegyetem Gazdaság- és Társadalomföldrajz Tanszék vezetőjévé választották, így 12 év után távozott tanszékünkéről, pótlására Györi

Róbert (adjunktus, az MTA RKK KÉTI Budapesti Osztályának osztályvezetője) érkezett. Szintén ebben az évben nevezték ki tanársegédnek Lengyel Tamást. 2008 ősztől pedig tanszékünkön folytatja pályafutását Langerné Rédei Mária (habil. egy. docens, az ELTE TTK FFI Földrajztudományi Központjának vezetője, aki korábban az ELTE Regionális Tudományi Tanszékén dolgozott)¹. L. Rédei Mária „leigazolásával” egyúttal tanszékünk képviselőinek száma 3 főre növekedett az Intézeti Tanácsban.

A tudományos előremenetel szempontjából az időszak legfontosabb eseménye szintén 2007-ben történt, amikor Volter Edina sikeresen megvédte PhD dolgozatát, és még ebben az évben sor került adjunktusi kinevezésére is. Sajnos ezt követően 2008 augusztusában távozott a tanszékről.

A külsős óraadóként és/vagy vizsgabizottsági tagként a továbbra is közreműködik az oktatási tevékenységben: Agg Zoltán, Antal Zoltán, Bartke István, Berényi Eszter, Bodnár Dénes, Czira Tamás, Iván László, Korompai Attila, Kukely György, Loydl Tamás, Péti Márton, Pomázi István, Salamin Géza, Simonyi Péter, Ütőné Visi Judit. Ezen kívül új kollégákat is üdvözölhettünk (ill. a mesterképzés beindításával üdvözölhetünk majd a jövőben) a megbízott előadók között: Duró Annamária, Schwertner János.

Az eltelt időszakban ösztöndíjas doktoranduszként a tanszékre került Karácsonyi Dávid (2005), Szabó Sándor (2007), Ónodi Zsolt (2008), Sztárics Roland (2008).

A tanszék oktatási tevékenysége

A Földrajztudományi Központ 2005-ben készítette el a földrajz alapszak (BSc.) akkreditációs kérelmét, melyet végül a MAB jóváhagyott, és a 2006/2007. tanévben elindult a bolognai rendszerű képzés (az első évben 122 hallgatót vettek fel az 541 jelentkező közül). Az akkreditációs felterjesztés kidolgozásában tanszékünk részéről Perczel György és Vidéki Imre működött közre. A képzés során (6 félév) az alapszakra felvett hallgatók az alábbi szakirányok közül választhatnak:

- **Geográfus (kutató) szakirányok:** Környezetföldrajzi szakirány, Szakinformatikai – regionális elemző szakirány, Terület- és településfejlesztő szakirány.
- **Földrajztanár (kétszakos) szakirány:** a szakirány elvégzése oktatási tevékenység végzésére nem jogosít, ahhoz szükséges a megfelelő mesterszak elvégzése is.

Fontos azonban megjegyeznünk, hogy a bolognai rendszer sajátosságainak megfelelően okleveles földrajztanári képesítést csak a földrajz alapszak tanári képzési irányára épülő megfelelő MSc szak elvégzésével (6+4 szemeszter) lehet szerezni.

Az alapszakra épülő MSc kidolgozására (geográfus MSc.) 2006–2007-ben került sor, amit a MAB 2008-ban fogadott el. Az akkreditációs felterjesztés kidolgozásában tanszékünk részéről Perczel György és Szabó Szabolcs működött közre. A képzés során (4 félév) potenciálisan az alábbi geográfus (kutató) szakirányok választhatóak: geomorfológia

¹ Langerné Rédei Mária részben a területfejlesztési tárgyak oktatása részben a tanszékvezetői feladatok jövőbeli átvétele céljából csatlakozott a tanszéki kollektívához. E révén egyrészt új tárgyak kerültek a tanszék kezelési körébe (Demográfia, Mobilitás és migráció, Migrációkutatás, Projektmenedzsment, Térségmarketing és Menedzsment, Kommunikáció), másrészt néhány tárgyat tanszékünk átadott a Regionális Tudományi Tanszéknek (Társadalmi- és regionális folyamatok Magyarországon I–II., Rurális terek földrajza, Magyarország és az EU, Területfejlesztés II.)

szakirány, regionális elemzés szakirány, táj- és környezetkutatás szakirány, terület- és településfejlesztés szakirány.

A földrajztanári (kétszakos) képzés befejezéséhez az érintett hallgatóknak a szintén 2007-ben kidolgozott tanári MSc okleveles földrajztanár szakirányát kell elvégezniük.

A bolognai rendszer bevezetése a korábbi tantárgyi struktúra részben átalakult, így több tárgy neve megváltozott, és néhány új tárgy is bevezetésre került (pl. Adatgyűjtés és adatkezelés; Bevezetés a területfejlesztésbe, Gazdaságtörténet). A korábbi hagyományoknak megfelelően változatlan maradt az Általános földrajz szigorlat tanszékünket érintő tárgyszerkeztése (Népesség- és településföldrajz, A mezőgazdaság földrajza, Ipar- és közlekedésföldrajz, Társadalomföldrajzi szintézis), a Magyarország földrajza szigorlat azonban a 6. félév végén esedékes BSc diplomához kapcsolódó cselekmények miatt (szakdolgozatvédelem, államvizsga) megszűnt. Ezzel együtt az óraszám is csökkent némileg, hiszen a korábbi gyakorlatszám a felére esett (– 2 kredit). Jelentős változásnak tekinthető be, hogy a nyári terepgyakorlatok időtartama a felére csökkent, hiszen a 4. félévet követően esedékes nyári terepgyakorlat időtartama 10 napról 5 napra módosult (a természetföldrajzi nyári szakmai gyakorlat is a 4. félévet követő nyárra tevődött át, és annak időtartama szintén 5 napra csökkent).

A bolognai rendszerű képzésben a tanszékünk által kezelt Terület- és településfejlesztés szakirány továbbra is töretlen sikernek örvend, amit jól mutat, hogy a 2. szemeszter végén kötelező szakirány választás során az első BSc-s évfolyam hallgatóinak többsége ezt választotta. Itt fontos megjegyeznünk, hogy a földrajz alapszakra jelentkezők száma továbbra is igen magas, bár az országos tendenciának megfelelően (attól némileg alacsonyabb ütemben) csökken a jelentkezők száma (1. táblázat). 2008-ban mintegy háromszoros túljelentkezésről beszélhettünk, hiszen a felvett hallgatók száma 170 fő volt.

1. táblázat

A felsőfokú képzésre jelentkezők számának változása, 2007–2008

	2007	2008	Változás (2007=100%)
	fő		%
A felvételizők száma országosan	10 8854	96 302	-11,5
A felvételizők száma az ELTE-n	18 052	16 650	-7,7
<i>Ebből első helyen</i>	10 270	9 071	-11,7
A földrajz alapszakra felvételizők száma országosan	1 952	1 555	-20,3
<i>Ebből első helyen</i>	861	655	-23,9
A földrajz alapszakra felvételizők száma (államilag finanszírozott képzésre) az ELTE-n	477	425	-11
<i>Ebből első helyen</i>	208	166	-20,2
A földrajz alapszakra felvételizők száma (költségtérítéssel képzésre) az ELTE-n	120	89	-25,8
<i>Ebből első helyen</i>	10	1	-90

Forrás: Országos Felvételi Iroda

A frissen kidolgozott geográfus mesterszak esetében már jelentősebb változások figyelhetők meg. A tantárgyi struktúra jelentősen átalakult a korábbi kredites tanterv utolsó 4 szemeszteréhez viszonyítva. A tanszékünk által kezelt Terület- és településfejlesztés szak-

irányt választóknak új tárgyszerkeztúrában oktatjuk a Terület- és településföldrajz szigorlathoz tartozó ismereteket (Területfejlesztési politika; Területi tervezés és szabályozás; Településfejlesztési politika; Települési tervezés és szabályozás – összesen 20 kredit). Ezen kívül újdonság, hogy a Regionális Tudományi Tanszékkel közösen kidolgozott modulban oktatjuk majd a társadalom- és regionális földrajzi ismereteket (Társadalom-földrajzi és regionális ismeretek modul), amelyen belül a hallgatók nagy szabadságot kapnak a tárgyválasztásban: 18 kreditet kell teljesíteniük a tantervi hálóban szereplő 48 kreditnyi tárgy közül!

Az geográfus mesterszak oktatása 2009 szeptemberében indul, így sem a felvehető hallgatók számáról, sem a túljelentkezés mértékéről nincs információnk. Az MSc képzésre történő felvételi eljárásról, valamint a konkrét tapasztalatokról következő kötetünkben részletesen beszámolunk.

A tanszék kutatási tevékenysége

Tanszékünk tagjai jelentős számban publikáltak cikkeket, könyvrészleteket, könyveket, valamint számos konferencián vettek részt 2005–2008 között. Az alábbiakban a tanszéken dolgozó oktatók, valamint az ösztöndíjas doktoranduszok publikációs listája olvasható:

Könyvek, könyvrészletek, folyóirat cikkek

- Andó G.–Lengyel T. (2006): Nagysebességű vasutak Európában: A TEE-ktől a TGV-ig. Indóház. 2. 3. 22–29. o.
- Antal Z.–Perczel Gy. (2005): Szemelvények tanszékünk történetéből. In: Társadalom- és Gazdaságföldrajzi Tanulmányok 1. (Szerk.: Perczel Gy.–Szabó Sz.). Trefort Kiadó. Budapest. 13–53 o.
- Antal Z. (2006): Az általános gazdasági földrajz hazai megalapozói: Teleki Pál, Mendöl Tibor és Markos György. In: Tanulmányok Mendöl Tibor születésének 100. évfordulójára. (Szerk.: Blahó J.–Tóth J.). Mendöl Tibor Centenárium Év Bizottsága. Orosháza–Pécs. 23–39. o.
- Ballabás G. (2005): A magyar energiaipar SO₂ kibocsátásainak változása a nemzetközi elvárások tükrében, és az ezzel kapcsolatos környezetvédelmi beruházások gyakorlati példái. Környezetvédelem, regionális versenyképesség, fenntartható fejlődés. Konferencia kiadvány. IV. kötet. PTE Regionális Politika és Gazdaságtan Doktori Iskola. Pécs.
- Ballabás G. (2005): A települési szilárd hulladékgazdálkodás helyzete a Közép-Dunántúli Régióban az ezredfordulón, In: Társadalom- és Gazdaságföldrajzi Tanulmányok 1. (Szerk.: Perczel Gy.–Szabó Sz.). Trefort Kiadó. Budapest. 151–160 o.
- Ballabás G.–Volter E. (2006): Egykori válságtérsegeink fejlettségi-környezeti modellvizsgálatának alapjai. In: III. Magyar Földrajzi Konferencia – Absztrakt kötet (Szerk.: Dövényi Z.–Kertész Á.–Kocsis K.). Budapest 36. o. (CD kiadvány 13 o.)
- Ballabás G. (2006): A települési szilárd hulladék kezelésének helyzete a Közép-Dunántúli Régió városaiban az Európai Unió elvárásainak tükrében, II. Kárpát-medencei Környezettudományi Konferencia. Pécs.

- Ballabás G. (2006): Természeti erőforrások hasznosításának és komplex bemutatásának lehetőségei a tatai Fényes-források példáján. Oktatási CD segédanyag fejezete az ELTE környezettan szakos nyári terepgyakorlatához. Budapest.
- Ballabás G. (2008): Környezeti kulcsmutatók alkalmazhatósága a Közép-Dunántúli régió településeinek példáján. IV. Kárpát-medencei Környezettudományi Konferencia. Debrecen.
- Ballabás G. (2008): A Közép-dunántúli régió légszennyezettségi zónáinak környezetvédelmi szempontú gazdasági jellemzése. IV. Magyar Földrajzi Konferencia. Debrecen.
- Bartke I. (2005): A hajléktól az agglomerációig. In: Társadalom- és Gazdaságföldrajzi Tanulmányok 1. (Szerk.: Perczel Gy.–Szabó Sz.). Trefort Kiadó. Budapest. 123–135. o.
- Bartke I. (2005): Regionális kutatói kapcsolat Kovács Tiborral. Területi Statisztika. 45. (8.) 4. 385–387. o.
- Bartke I. (2006): A területi egyensúlyok változása 1997 és 2002 között. Tér és Társadalom. 20. 2. 23–45. o.
- Bartke I. (2006): Az infrastruktúra elemeinek változó szerepe a területi fejlődésben Magyarországon. Könyvismertetés. Területi Statisztika. 46. (9.). 6. 648–651. o.
- Bartke I. (2007): A társadalom és a gazdaság települési (térbeni) koncentrációja, ennek hatásai és megítélése. Magyar Tudomány. 168. 6. 730–739. o.
- Berényi E. (2005): A dzsentifikáció elméleti kérdései. In: Társadalom- és Gazdaságföldrajzi Tanulmányok 1. (Szerk.: Perczel Gy.–Szabó Sz.). Trefort Kiadó. Budapest. 137–149. o.
- Berényi E. (2005): Regionális tudományi kislexikon (társszerző). In: Regionális elemzési módszerek (Szerk.: Nemes-Nagy J.) RTT 11. ELTE Regionális Földrajzi Tanszék – MTA ELTE Regionális Tudományi Kutatócsoport. 259–287. o.
- Berényi B. E. (2006): Atkinson–Bridge: Gentrification in a Global Context (könyvismertetés). Földrajzi Közlemények. 130 (54). 1–2. 98–99. o.
- Berényi B. E. (2006): Rédei M.: Demográfiai ismeretek (könyvismertetés). Tér és Társadalom. 20. 2. 147–148. o.
- Berényi B. E.–Zábrádi Zs. (2006): Budapest térszerkezetének vizsgálata faktorökológiai módszerekkel. In: III. Magyar Földrajzi Konferencia – Absztrakt kötet (Szerk.: Dövényi Z.–Kertész Á.–Kocsis K.). Budapest 44. o. (CD kiadvány 10 o.)
- Berényi B. E. (2008): Belvároshoz közeli lakónegyedek társadalmi átalakulása. In: Települési környezet konferencia. Tanulmánykötet. Debreceni Egyetem Táj- és Környezetföldrajzi Tanszék. Debrecen. 53–57. o.
- Bochkov'ska, Alla–Karácsonyi D.–Kovács Z. (2008): Settlement System. In: Ukraine in Maps (Szerk.: Kocsis K.–Rudenko, L.–Schweitzer F.) MTA FKI – NAS of Ukraine Institute of Geography. Kijev–Budapest. 81–90. o.
- Bodnár D.–Karácsonyi D. (2005): Ukrajna az átmenet tükrében. In: Társadalom- és Gazdaságföldrajzi Tanulmányok. 100 éve született Mendöl Tibor. Emlékkötet. (Szerk.: Perczel György–Szabó Szabolcs). Trefort Kiadó. Budapest. 217–231. o.
- Bodnár D. (2006): Új időszámítás a hazai vidékfejlesztésben: Új Magyarország Vidékfejlesztési Stratégiai Terv. Magyarországi LEADER Magazin. 11–12.
- Bodnár D. (2006): The New Member States – LEADER+ Hungary. In: UK LEADER+ Newsletter. 2006 Spring. LRDP KANTOR Ltd.
- Bodnár D.–Bodnár E.–Hortobágyi A. (2007): Hátrányos helyzetű kistérségek felzárkóztatásának lehetőségei. Ma és Holnap. 7. 1.

- Bodnár D.–Hortobágyi A. (2007): Gondolatok az Új Magyarország Vidékfejlesztési Program keretében megvalósuló komplex vidékfejlesztési tervezésről. *A falu*. 12. 1. 5–12. o.
- Bodnár D.–Bihari Zs. (2007): Vidékfejlesztési támogatásra jogosult települések. *Ma és Holnap*. 7. 4.
- Bodnár D. (2007): A vidékfejlesztés LEADER elvei. *A falu*. 12. évf., 2. sz., pp. 85–92.
- Csapák A. (2005): A vízközmű-szolgáltató szervezetek átalakulásának térbeli vonatkozásai. *Comitatus*. 15. 5. 59–62. o.
- Csapák A. (2005): A Duna- és a Tisza-part településeinek összehasonlító térszerkezeti vizsgálata, In: *Társadalom- és Gazdaságföldrajzi Tanulmányok. 100 éve született Mendöl Tibor. Emlékkötet.* (Szerk.: Perczel György–Szabó Szabolcs). Trefort Kiadó. Budapest. 97–106. o.
- Csapák A. (2005): Az európai uniós csatlakozás és a hazai települési szennyvízgazdálkodás. In: *Évkönyv 2004–2005 IV. kötet* (Szerk.: Buday-Sántha A.–Erdősi F.–Horváth Gy.). PTE Közgazdaságtudományi Kar. Pécs. 179–187. o.
- Csapák A. (2005): A települési szennyvízgazdálkodás az uniós csatlakozás tükrében, Magyar Hidrológiai Társaság XXIII. Országos Vándorgyűlése (CD kiadvány), MHT. Nyíregyháza.
- Csapák A. (2006): Lakossági csapadékvíz-gyűjtés és –felhasználás egy hazai községben. *Hírszatorna*. 6. Magyar Szennyvíztechnikai Szövetség – BME- Víziközmű és Környezetmérnöki Tanszék. 14–16. o.
- Csapák A. (2006): Nagykovácsi vízgazdálkodása – egy kérdőíves felmérés eredményei, Magyar Hidrológiai Társaság XXIV. Országos Vándorgyűlése (CD kiadvány. MHT. Pécs.
- Csapák A. (2006): Csapadékvíz – a kihasználatlan lehetőség. In: *III. Magyar Földrajzi Konferencia – Absztrakt kötet* (Szerk.: Dövényi Z.–Kertész Á.–Kocsis K.). Budapest 57. o. (CD kiadvány 8 o.)
- Csapák A. (2006): A szuburbanizáció vizsgálata Nagykovácsiban, In: *III. Magyar Földrajzi Konferencia – Absztrakt kötet* (Szerk.: Dövényi Z.–Kertész Á.–Kocsis K.). Budapest 58. o. (CD kiadvány 7 o.)
- Csapák A. (2006): Vízmegtakarítás a települési vízgazdálkodásban, II. Kárpát-medencei Környezettudományi Konferencia (CD kiadvány) PTE Természettudományi Kar. Pécs.
- Csapák A. (2007): A lakossági csapadékvíz-gazdálkodás fejlesztésének elméleti térszerkezete. *Hidrológiai Közlöny*. 87. 4. 50–52. o.
- Csapák A. (2007): Az átalakuló Nagykovácsi. *Tér és Társadalom*. 21. 2. 109–116. o.
- Csapák A.–Fehér K. (2008): A vízminőségi mutatók változása a tárolt csapadékvízben. *Hidrológiai Közlöny*. 88. 3. 57–60. o.
- Csapák A. (2008): A csapadékvíz reneszánsza – nemzetközi kitekintés. *Vízmű panoráma*. 16. 1. 27–28. o.
- Győri R. et. al. (2008): Mi a történeti földrajz és kik a történeti földrajzosok? : kerekasztal-beszélgetés a történeti földrajzról az MTA Regionális Kutatások Központja Budapesti Osztályán 2007. szeptember 3-án. *Korall: társadalomtörténeti folyóirat*. 9. 31. 5–22. o.
- Győri R.–Feld M. (2008): Rehabilitáció vagy a siralom völgye? : Pápa-Csorna: a személyforgalom újraindításának lehetősége. *Indóház*. 4. 4. 8–15. o.
- Karácsonyi D. (2006): A társadalmi tagoltság és a régiók eredete, arculata Ukrajnában. *Földrajzi Értesítő* 55. 3–4. 375–391. o.

- Karácsonyi D. (2006): A társadalmi-gazdasági választóvonalak és régiók Ukrajnában. III. Magyar Földrajzi Konferencia. MTA FKI. Budapest (CD kiadvány) 12 o.
- Karácsonyi D. (2007): A vidéki térségek lehatárolásának problémaköre Ukrajnában. IV. Európai Kihívások konferencia. Szeged.
- Karácsonyi D. (2007): Az ukrán agrárszektor regionális vonatkozásai. „Régiók a Kárpát-medencén innen és túl” nemzetközi tudományos konferencia. Konferenciakötet. Baja. 80–84. o.
- Karácsonyi D. (2007): Ukrajna regionális tagoltságának történelmi háttere. „Régiók a Kárpát-medencén innen és túl” nemzetközi tudományos konferencia konferenciakötet. Baja. 461–465. o.
- Karácsonyi D. (2007): A FÁK európai tagállamai. In: Európa regionális földrajza (Szerk.: Probáld F.–Szabó P.) ELTE Eötvös Kiadó. Budapest. 474–521. o.
- Karácsonyi D. (2007): Ukrajna régióinak települési arculata és a településfejlődés eltérő vonásai. Földrajzi Közlemények 55 (131). 1–2. 21–38. o.
- Karácsonyi D.–Kozachenko, T.–Rudenko, L. (2008): Agriculture. In: Ukraine in Maps (Szerk.: Kocsis K.–Rudenko, L.–Schweitzer F.). MTA FKI, NAS of Ukraine Institute of Geography. Kijev–Budapest. 117–124 o.
- Kurtán L. (2005): A globalizált világról. In.: Társadalom- és Gazdaságföldrajzi Tanulmányok 1. (Szerk.: Perczel Gy.–Szabó Sz.) Trefort Kiadó. Budapest. 177–188. o.
- Kurtán L. (2006): Vállalkozás(élet)tan. ELTE Eötvös Kiadó. Budapest. 461 o.
- Kurtán L.–Hoppman, M. (2006): Einkaufszentren in Budapest und Leipzig: Neure Trends der Entwicklung in Leipzig und Budapest. In: Stadtentwicklung in der Transformation. Vergleichende Untersuchung zum Strukturwandel in Budapest und Leipzig. (Hrsg: Kovács, Z.–Wiessner, R.). Universität Leipzig. Ungarische Akademie der Wissenschaften Geographisches Forschungsinstitut. Budapest. 153–178 o.
- Kurtán L.–Hoppman, M. (2007): Bevásárlóközpontok Budapesten és Lipcsében: a városfejlődés új irányai. In: Városfejlődés és –rehabilitáció. Budapesti és lipcsei tapasztalatok (Szerk.: Kondor A. Cs.–Egedy T.). Magyar Földrajzi Társaság. Budapest. 45–49. o.
- Lengyel T.–Szabó Sz. (2005): A közlekedés és fejlődés kapcsolata az Alföldön. in: Társadalom- és Gazdaságföldrajzi Tanulmányok 1. 100 éve született Mendöl Tibor. (Szerk.: Perczel Gy.–Szabó Sz.). Trefort Kiadó. Budapest. pp. 79–95.
- Lengyel T. 2008. A vasúti közlekedés. 247–260. o.; A vízi közlekedés. 261–284. o. (a fejezet társszerzője Szabó Sz.). In.: Fejezetek az Ipar- és közlekedésföldrajzból (Szerk.: Vidéki I.). Eötvös Kiadó. Budapest. 312 o.
- Lieszkovszky J.–Szabó Sz. (2008): Közlekedési szokásvizsgálatok a Cserehátban. In.: IV. Magyar Földrajzi Konferencia – tanulmánykötet (Szerk.: Szabó V.–Orosz Z.–Nagy R.–Fazekas I.). Meridián Alapítvány. Debrecen. 390–395. o.
- Loydl T. (2008): A település és térségének kapcsolata a Közép-magyarországi régió példáján. Comitatus. 18. 6. 3–23. o.
- Munkácsy B.–Ballabás G. (2007): Komárom-Esztergom megye hulladékgyűjtése. Települési Környezet Konferencia. Konferencia kiadvány. DE Táj- és Környezetföldrajzi Tanszék. Debrecen.
- Munkácsy B.–Ballabás G. (2008): Tervezési javaslatok Komárom-Esztergom megye települési szilárd hulladékokkal való gazdálkodásának stratégiájához. IV. Kárpát-medencei Környezettudományi Konferencia. Konferencia kiadvány II. kötet. 60–67. o.

- Munkácsi B.–Ballabás G (2008): Települési szilárdhulladék-gazdálkodás stratégiák gyenge pontjai. *Környezetvédelem*. 16. 5. 18–19. o.
- Perczel Gy. (2005): Gazdaság – környezet. Gondolatok a gazdaság és a települési szilárd hulladék összefüggéseiről a Dél-alföldi régióban. In: *A földrajz dimenzió: tiszteletkötet a 65 éves Tóth Józsefnek* (Szerk.: Dövényi Z.–Schweitzer F.). MTA FKI. Budapest. 417–431. o.
- Perczel Gy. (2006): Probáld Ferenc: Amerika regionális földrajza. Könyvismertetés. *Földrajzi Értesítő*. 55. 3–4. 399–400. o.
- Szabó Sz. (2005): A normál nyomtávolságú vasúti szárnyvonalak története. *Közlekedéstudományi Szemle*. 55. 5. 187–195. o.
- Szabó Sz. (2005): A közlekedési problémák okai, és kezelésének nehézségei Budapesten, geográfus szemmel. *Városi Közlekedés*. 45. 3. 145–147. o.
- Szabó Sz. (2005): Dinamika nélküli tengelyek – a Tápiómente. In: *Regionális Tudományi Tanulmányok* (Szerk.: Nemes-Nagy J.). 12. ELTE Regionális Földrajzi Tanszék – MTA-ELTE Regionális Tudományi Kutatócsoport. 143–158. o.
- Szabó Sz. (2005): Az Európai Területfejlesztési Stratégia (ESDP) érvényesülésének lehetőségei az Alföldön. In: *Az Európai Unió bővítésének kihívásai – régiók a keleti periferián*. (Szerk.: Nagy E.–Nagy G.) Nagyalföld Alapítvány. Békéscsaba. pp. 345–347. o.
- Szabó Sz. (2006): A helyközi autóbusz-közlekedés aktuális problémái. *Földrajzi Értesítő*. 55. 3–4. 321–332. o.
- Szabó Sz. (2006): Adalékok Budapest közlekedésföldrajzi vizsgálatához. In: *III. Magyar Földrajzi Konferencia – Absztrakt kötet* (Szerk.: Dövényi Z.–Kertész Á.–Kocsis K.). Budapest 211. o. (CD kiadvány 8 o.)
- Szabó Sz.–Lengyel T. (2006): Die Vergangenheit, die Gegenwart und die Zukunft des Verkehrs in der Ungarische Tiefebene. In.: *The 12th Croat-Hungarian geographical colloquium Volume of Abstracts* (Szerk.: Gábris Gy.). Nagykőrű. 18–19. o.
- Szabó Sz. (2007): Történjen már valami – Közlekedésfejlesztési elképzelések Budapesten, és azok lakossági fogadtatása. *Falu Város Régió*. 3. 28–40. o.
- Szabó Sz. (2007): A piac jelentősége Ráckeve turisztikai kínálatában. *Modern Geográfia* (online szakfolyóirat). 2007. 4. 22 o. http://www.moderngeografia.hu/tanulmanyok/magyar_turizmus/szabo_szabolcs_2007_4.pdf
- Szabó Sz. (2008): Közlekedési eredetű társadalmi konfliktusok a budapesti agglomerációban. *HUNGEO 2008. Magyar Földtudományi Szakemberek IX. világtalálkozója*. Absztraktkötet. Budapest. 55–56. o.
- Szabó Sz. (2008): A közlekedés földrajza. 209–226 o.; A közúti közlekedés. 227–246. o.; A vízi közlekedés. 261–284. o. (a fejezet társszerzője Lengyel T.); A légi közlekedés. 285–298. o.; A nagyvárosi közlekedési problémák Budapest példáján. 299–302. o. In.: *Fejezetek ipar- és közlekedésföldrajzból* (Szerk.: Vidéki I.). Eötvös Kiadó. Budapest. 312. o.
- Szabó Sz. (2008): Közlekedési eredetű konfliktusok a budapesti agglomerációban. *Comitatus*. 18. 5. 20–43. o.
- Vidéki I (Szerk.). 2008. *Fejezetek az Ipar- és közlekedésföldrajzból*. Eötvös Kiadó. Budapest. 312 o.
- Vidéki I. (2008): A szénhidrogén-kereskedelem egyes kérdései. *HUNGEO 2008. Magyar Földtudományi Szakemberek IX. világtalálkozója*. Absztraktkötet. Budapest. 50. o.

- Vidéki I. (2008): az alumínium-kereskedelemben bekövetkezett váltások. HUNGEO 2008. Magyar Földtudományi Szakemberek IX. világtalálkozója. Absztraktkötet. Budapest. 50. o.
- Volter E. (2005): A határmentiség kiaknázott és kiaknázható erőforrásai Vas megyében. Comitatus. XV. 5. 5–13. o.
- Volter E. (2005): Külső perifériáink és belső értékeik. In: Az Európai Unió bővítésének kihívásai – régiók a keleti periférián – III. Alföld Kongresszus. Tanulmánykötet (Szerk.: Nagy E.–Nagy G.). Békéscsaba. 28–29. MTA RKK ATI Békéscsabai Osztály – Nagyalföld Alapítvány. Békéscsaba. 100–103. o.
- Volter E. (2005): A határmenti térségek preferálása a magyar területfejlesztési politikában. In: Határok és Eurorégiók – Nemzetközi Földrajzi Konferencia. Tanulmánykötet. Szeged.
- Volter E. (2007): Magyarország keleti és nyugati határ menti kistérségeinek helyzete és perspektívái a rendszerváltozást követő években. Társadalom- és Gazdaságföldrajzi Tanulmányok 2. ELTE TTK TGF. Budapest. 117 o.

Szakmai előadások

- Kurtán L. (2006): Három előadás innovációgazdaságtanból az ELTE Bolyai Kollégiumában, a Nemzeti Kutatási és Technológiai Hivatal innovációs pályázatán nyert támogatás alapján szervezett „Innováció és kommunikáció” c. három féléves kurzuson: 1. Az innováció (gazdasági) természetrajza (2006. október 3.); 2. Az innováció a világban és az EU-ban (2006. október 10.); 3. A hazai innováció és kérdőjelei (2006. október 17.). Az előadások anyaga a bolyai.elte.hu honlapon megtalálható.
- Kurtán L. (2008): Vállalkozási ismeretek – vállalkozásélettani alapon. Az ELTE PPK Pedagógus szakvizsga-továbbképző kurzusán 2008. április 25-án elhangzott előadás. 89 dia és utóteszt. Budapest.
- Szabó Sz. (2008): A magyarországi szociálközlekedés földrajza. Magyar Földrajzi Társaság Gazdaság- és Társadalomföldrajzi Szakosztálya. MTA FKI. Budapest. 2008. április 29.

Ismeretterjesztő művek

- Ballabás G. (2007): A klímaváltozás: már kapun belül. In: Magyar Reklám 2007. szept. 7. o.
- Kurtán L.–Kurtánné Vadászlaki I. (2005): Vállalkozás-demográfia c. cikksorozat
- Vállalkozás – üzleti vállalkozás – vállalat. Élet és Tudomány 2005. No. 5. (február 4.) LVII–LX.
 - Bevétel – költség – profit. Élet és Tudomány 2005. No. 7. (február 18.) LXV–LXVII.
 - Vállalkozás születik. Élet és Tudomány 2005. No. 9. (március 4.) LXXIII–LXXVI.
 - Növekedés és fejlődés – az egészség kritériumai. Élet és Tudomány 2005. No. 13. (április 1.) LXXXIX–XCI.
 - Növekedés, fejlődés – Sikerek, váratkozások. Élet és Tudomány 2005. No. 15. (április 15.) XCVII–XCIX.

- Érettkor: cégházasság – gyerekek – unokák. *Élet és Tudomány* 2005. No. 17. (április 29.) CV–CVII.
 - Érettkor: Cégfúziók – a szoftvertől a gyógyszerig. *Élet és Tudomány* 2005. No. 19. (május 13.) CXIII–CXV.
 - Érettkor – Válás és „vidéke”. *Élet és Tudomány*. 2005. No. 21. (május 27.) CXXI–CXXIV.
 - A céghanyatlás „anatómiája”. *Élet és Tudomány*. 2005. No. 23. (június 10.) CXXIX–CXXXII.
 - Céghalál. *Élet és Tudomány*. 2005. No. 25. (június 24.) CXXXVII–CXLI.
- Kurtán L.–Kurtánné Vadászlaki I. (2006): Globalizált világ – fenntartható világ? c. cikksorozat
- Globalizáció – egykor és most. *Élet és Tudomány*. 2006. No. 10. (március 10.) LXXIII–LXXVI.
 - A globalizáció „cunamija”... *Élet és Tudomány*. 2006. No. 12. (március 24.) LXXXI–LXXXIV.
 - Globális problémák. *Élet és Tudomány*. 2006. No. 14. (április 7.) LXXXIX–XCII.
 - A globalizáció: áldás vagy átok? *Élet és Tudomány*. 2006. No. 16. (április 21.) XCVII–CI.
 - Növekedés vagy fenntartható fejlődés? *Élet és Tudomány*. 2006. No. 18. (május 5.) CV–CVIII.
 - Hagyományos (növekedési) indikátorok. *Élet és Tudomány*. 2006. No. 20. (május 19.) CXIII–CXVI.
 - Reformindikátorok. *Élet és Tudomány*. 2006. No. 22. (június 2.) CXXI–CXXIII.
 - Fenntartható fejlődés és környezetvédelem. *Élet és Tudomány*. 2006. No. 24. (június 16.) CXXIX–CXXXII.
 - Úton a fenntartható fejlődés felé. *Élet és Tudomány*. 2006. No. 26. (június 30.) CXXXVII–CXL.

Előkészületben, megjelenés alatt

- Berényi B. E.: Budapest társadalmi megítélése egy kérdőíves felmérés tükrében. *Földrajzi Közlemények*
- Csapák A.: A települési vízgazdálkodás kiaknázatlan lehetősége, a csapadékvíz. *Vízügyi Közlemények*.
- Dövényi Z.–Karácsonyi D.: A munkanélküliség és a jövedelmek területi különbségei Ukrajnában. *Tér és Társadalom*.
- Karácsonyi D.: A kelet-európai sztyep és a magyar Alföld mint frontier területek. *Földrajzi Értesítő*
- Karácsonyi D.: Városföldrajzi tanulmány Minszkről. *Földrajzi Közlemények*.
- Karácsonyi D.: Vidéki térségek és a vidékföldrajz. *Társadalom és gazdaság – új trendek és kihívások c. tudományos konferencia. Konferenciakötet. Baja (megjelenés alatt)*
- Kurtán L.: *Globalizáció és fenntarthatóság*. ELTE Eötvös Kiadó. Budapest.

- Fekete I.–Patkós A.–Kurtán L. (szerk.): Innováció és kommunikáció. ELTE Eötvös Kiadó. Budapest.
- Kurtán L.: Közgazdaságtan és praxeológia. Racionalitás-vizsgálatok az őskortól napjainkig. ELTE Eötvös Kiadó. Budapest.
- Szabó Sz.–Lengyel T.: Tengeri áruszállítás. In.: Tengerek és óceánok földrajza. (Szerk.: Szabó L.).

Egyéb hírek

2005 óta többen is megvédték Phd disszertációjukat tanszékünk doktorjelöltjei közül: Bodnár Erika (MÁFI, témavezető: Perczel György), Botos Barbara (Tatabánya város Polgármesteri Hivatala, témavezető: Perczel György), Czira Tamás (VÁTI, témavezető: Perczel György), Jankó Ferenc (NYE, témavezető: Kovács Zoltán), Molnár Balázs (RKK, témavezető: Antal Zoltán), Volter Edina (ELTE, témavezető: Perczel György). A doktori tézisek tanszékünk honlapján (<http://georg.elte.hu>) olvashatóak. Továbbá 2008-ban habilitált Pomázi István, megbízott óraadónk.

Megemlítendő még, hogy a 21. század követelményeinek megfelelően folyamatosan igyekszünk megújítani honlapunkat (mind megjelenésében, mind tartalmilag), így 2008 tavaszától már nagy mennyiségben tölthetnek le különböző tanulmányokat a látogatók. Az oktatási segédanyagokat azonban más felületeken (moodle: www.elaerning.elte.hu; etr coospace: coospace.etr.elte.hu) tesszük hozzáférhetővé a hallgatók számára.

KÖNYVISMERTETŐ

Vidéki Imre (Szerk.): *Fejezetek Ipar és Közlekedésföldrajzból*. ELTE Eötvös Kiadó, Budapest, 312 o.

A *Fejezetek ipar- és közlekedésföldrajzból* című tankönyv több mint 300 oldal terjedelemben gazdaságföldrajzi szempontból mutatja be a tárgyalt témákat. Noha elsősorban földrajz és geográfus szakos hallgatók számára készült, a fejezetek többsége olyan időszerű (általános és ágazati) kérdésekkel foglalkozik, amelyeknek gazdaságpolitikai tartalma miatt a rokonszakmák művelőin kívül szélesebb érdeklődésre is számot tarthat, így akár gazdaságpolitikai döntéshozók figyelmébe is ajánlható.

A könyvben a jelenre vonatkozó tényadatok közlésén túlmenően jellemző az időkezeszmetszetekben történő vizsgálódás. A történeti szemlélet különösen a műszaki fejlődés legfontosabb hatásainak bemutatásával érvényesül. A könyv földrajzi megközelítése elősegíti a területi- és a térbeli változások megértését, az ok-okozati összefüggések felismerését, a továbbiakban pedig önálló következtetések levonásának a lehetőségét. Ezeken túlmenően a világgazdaságban folyamatosan végbemenő szerkezetváltozás érzékeléséhez, a központ-periféria kapcsolatrendszerének ugyancsak állandóan változó elemeinek követéséhez nyújt támpontokat.

A kötet első fejezete az ipar jelentőségének a bemutatásával foglalkozik. Jelentős terjedelmet kap a természeti erőforrások, különösen az energiahordozók ismertetése. E fejezetek sajátossága, hogy a napjainkban legfontosabbnak tartott energiahordozókat egységes megközelítésben (időben változó szerepük földrajzi okainak magyarázata és ezek következményei, a készletek, a termelés és a kereskedelem naprakész bemutatása) tárgyalja. Jelentős terjedelmet kapnak a megújuló energiaforrások is. E terjedelmesebb első részt az energiagazdálkodásnak, valamint a villamos energia termelésének néhány kérdésének a vizsgálata zárja, amelyben tárgyalásra kerül az energiafelhasználás szerkezetének alakulása, a takarékoság, a diverzifikáció stb. fontosságának részletezése is.

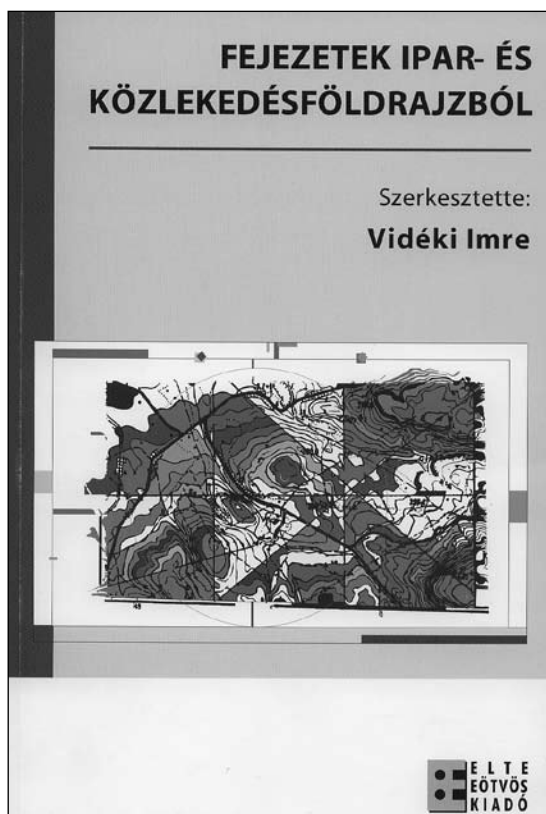
A következő rész a kohászatot, azon belül annak két legfontosabb szakágazatát, a vas- és az alumíniumkohászatot tárgyalja. Ezek részletes bemutatása lehetőséget kínál az anyag- és az energiaigényesség viaszszorulásának, ehhez szorosan kapcsolódva pedig a tudásigényesség előtérbe kerülésének a megértéséhez. Ezt követően a kohászat termékeit feldolgozó, és a hozzáadott értéket tekintve legfontosabb feldolgozóipar ágazat, a gépípar (személygépjármű-, hajó- és repülőgépgyártás) kerül bemutatásra, melyet a második helyen lévő vegyiparról szóló fejezet követ.

A kötet harmadik nagy egysége a közlekedésföldrajzi témáknak szentel teret, külön-külön foglalkozva általános kérdésekkel, ill. az egyes közlekedési ágazatokkal (közúti, a vízi és a légi közlekedés), az egyes közlekedési módok szerepváltozásának az indoklá-

sával. E fejezetekben tárgyalásában kidomborodik a gyakorlatiasabb jelleg, pl. behozatali és kiviteli kikötők gazdasági szerepének az ismertetése.

A kötetben szereplő 20 térkép döntő többsége saját szerkesztésű, új ismereteket hordozó ábra, kisebb részük pedig a kortárs szakirodalomban használatos tematikus térképeket aktualizált és kiegészített változata. A mondanivaló illusztrálásához közel negyven – zömében ugyancsak saját készítésű – ábra és 65 táblázat járul hozzá. Megemlítendő, hogy ilyen tartalmú, az ipar általános és ágazati kérdéseivel foglalkozó munka több mint egy évtizede nem jelent meg hazánkban.

Vidéki Imre
(szerkesztő)



Kurtán Lajos: Vállalkozás(élet)tan. Eötvös Kiadó. Budapest. 464 o.

„Vállalkozni szükséges!” állíthatjuk a „*Navigare necesse est!*” („Hajózni szükséges!”) közismert, szállóigévé vált mondás analógiájára. S valóban: egész életünkben, a bölcsőtől a sírig vállalkozunk, a szó legáltalánosabb, legszélesebb értelmében: valamely cél elérése érdekében, kisebb-nagyobb kockázatot is vállalva tevékenykedünk. A gazdasági, üzleti vállalkozás fogalma ennél (nyereségszerzésre törekedvén) szűkebb, ugyanakkor korunkban meghatározó jelentőségű.

A *Vállalkozás(élet)tan* elsősorban a nem közgazdászképző felsőoktatás számára készült tankönyv, amely bizonyos célirányos adaptációkkal alkalmas a bolognai folyamatra épülő felsőoktatás mindhárom szintjének (BSc, MSc, PhD) „kiszolgálására”; ugyanakkor szakkönyvként, ill. népszerűsítő kiadványként is használható. A mű újszerű megközelítésben, az emberi életpálya fő állomásainak (nevezetesen: fogantatás, születés, növekedés-fejlődés, érett kori folyamatok – termelés, finanszírozás, menedzsment, marketing, innováció – házasság, válás, gyermek-nevelés stb. –, hanyatlás, végezetül elmúlás) analógiája mentén haladva tárgyalja az üzleti vállalkozásokra vonatkozó legfontosabb közgazdaságtani és kapcsolódó interdiszciplináris ismereteket.

Kurtán Lajos
(szerző)

