



**AZ ÁLLAMI INFRASTRUKTÚRA-BERUHÁZÁSOK HÁTTERE ÉS
HATÁSAI
EGY MINTATERÜLETEN – DUNAÚJVÁROSBAN ÉS KÖRNYÉKÉN**

doktori (PhD) értekezés

Husztí Zsolt
doktorjelölt

DEBRECENI EGYETEM
TERMÉSZETTUDOMÁNYI DOKTORI TANÁCS
FÖLDTUDOMÁNYOK DOKTORI ISKOLA
DEBRECEN
2008.

Ezen értekezést a Debreceni Egyetem TTK Földtudományok Doktori Iskola Társadalomföldrajz-területfejlesztés programja keretében készítettem a Debreceni Egyetem TTK doktori (PhD) fokozatának elnyerése céljából.

Debrecen, 2008.

Husztai Zsolt

Tanúsítom, hogy doktorjelölt 2002.- 2008. között a fent megnevezett Doktori Iskola Társadalomföldrajz-területfejlesztés programjának keretében irányításommal végezte munkáját. Az értekezésben foglalt eredményekhez a jelölt önálló alkotó tevékenységével meghatározóan hozzájárult. Az értekezés elfogadását javasolom.

Debrecen, 2008.

Dr. Kozma Gábor

TARTALOM

1.	Bevezetés	4
1.1.	Témaválasztás indoklása, célkitűzések	4
1.2.	Alkalmazott módszerek	6
1.3.	A disszertáció vizsgált földrajzi területe	7
1.4.	A dolgozat szerkezeti felépítése	8
2.	Az infrastruktúra, mint elméleti kérdés, az infrastruktúra- fejlesztések szakirodalmi háttere	9
2.1.	Az infrastruktúra szó eredete, fogalma	9
2.2.	Az infrastruktúra típusai	11
2.3.	Az infrastruktúra-fejlesztés, mint a területpolitika része, szakpolitikai eszköz	13
2.4.	Az infrastruktúra-fejlesztés hatásai	14
2.5.	A vizsgált mintaterület és infrastruktúrájának megjelenése a szakirodalomban	15
2.5.1.	A vizsgált terület lehatárolásának problémái	16
3.	Dunaújváros komplex városképe	20
3.1.	Helyi és helyzeti energiák	20
3.1.1.	Dunaújváros helyi energiái	20
3.1.2.	Dunaújváros helyzeti energiái	23
3.1.2.1.	Dunaújváros helyzeti energiáinak változásai 2004-ig	23
3.1.2.2.	Dunaújváros helyzeti energiáinak változásai 2004 után	25
3.2.	A helyi gazdaság - a város gazdasági szerepkörének alakulása és annak térbeli vonzatai	26
3.2.1.	Dunaújváros gazdaságszerkezeti változásai a rendszerváltáshoz kapcsolódóan	27
3.2.1.1.	A gazdasági tényezők háttere – a társadalmi tényezők	28
3.2.1.2.	A gazdasági környezet főbb elemeinek változása	32
3.2.2.	Út a jövőbe – gazdasági jövőkép	41
3.3.	Logisztika és logisztikai kapcsolatrendszer	42
3.3.1.	Dunaújváros kistérsége, vonzáskörzete – a közigazgatásból eredő problémák	42
3.3.2.	A közlekedés, az infrastruktúra, a logisztika és a területfejlesztés kapcsolata	44
3.3.3.	Az 1980-as évek	45
3.3.4.	A közlekedési-logisztikai kapcsolatrendszer változásai 1990-2004 között	48
4.	Új elméleti kérdések a téma vizsgálatához	49
4.1.	A fejlesztő szervezetek és hatásaik	49
4.1.1.	Fejlesztő szervezetek tipizálása	50
4.1.2.	A lobbizás szerepe és jelentősége	59
4.1.2.1.	Az alulról szerveződő fejlesztő- és lobbiszervezetek kialakulásának okai Dunaújváros életében	59

4.1.22.	Az alulról szerveződő fejlesztő- és lobbiszervezetek ereje a város és környékének életében	62
4.1.3.	A szervezetek öngerjesztő szerveződése	63
4.1.31.	A helyi fejlesztő szervezetek egymásra gyakorolt hatásai	64
4.1.32.	A helyi fejlesztő szervezetek kifelé gyakorolt hatásai	65
4.1.4.	A siker záloga – a tervezés és a forrásabszorpciós képesség, a helyi szint szerepe	66
4.1.41.	A dunaujvárosi kistérség településeinek forrásabszorpciója és a fejlesztő szervezetek kapcsolata	70
4.1.42.	Kísérlet a forrásabszorpció, mint sikertényező kvantitatív vizsgálatára	72
4.1.5.	Hogyan tovább, fejlesztő szervezetek?	75
4.2.	A térbeli kapcsolatok új modellje	76
4.2.1.	Meglévő modellek, minták	76
4.2.2.	Kvantitatív elemzés – próbaszámítások a tömegközlekedési vonzási modellhez	77
4.2.3.	A gazdasági szerepkör és a térbeli kapcsolatok változása	80
5.	Állami (közösségi) infrastruktúra-beruházások és más állami forrásallokációk, valamint azok hatásai Dunaújvárosban és környékén	82
5.1.	Állami és közösségi infrastruktúra-beruházások, és egyéb állami forrásallokációk	84
5.1.1.	Korai beruházások	84
5.1.2.	Vonalas infrastruktúra-fejlesztések	84
5.1.21.	Az M6 gyorsforgalmi út	84
5.1.22.	A dunaujvárosi Pentele-híd	88
5.1.23.	Az M8 gyorsforgalmi út	89
5.1.24.	Az új kikötő, logisztikai központ	91
5.1.25.	Vasútfejlesztési elképzelések	92
5.1.3.	Gazdaságfejlesztés és gazdasági infrastruktúra-fejlesztés	95
5.1.31.	Ipari park és technológiai inkubátorház	95
5.1.32.	A Hankook és a kapcsolódó egyéb termelőüzemek	96
5.1.4.	Intézményi infrastruktúra-fejlesztések	97
5.1.41.	Közoktatási és kulturális infrastruktúra-fejlesztések	97
5.1.42.	Dunaújvárosi Főiskola fejlesztései	98
5.1.43.	Sport- és szabadidős célú infrastruktúra-fejlesztések	99
5.1.44.	Készenléti közszolgáltatási ellátások infrastruktúra-fejlesztései	100
5.2.	Állami infrastruktúra-beruházások összesítése - generált hatások	101
5.2.1.	Várható hatások a közlekedési hálózatban	104
5.2.2.	Várható hatások az intézményrendszerben	105
5.2.3.	Várható hatások a kapcsolatok terén	107
5.3.	Dunaújváros helyének, jelentőségének változása az ország térszerkezetében	109
5.3.1.	Az állami szerepvállalás és a helyi gazdaság kapcsolata	110
5.3.2.	A központi funkciók bővülése	111
5.3.3.	A megváltozó vonzási viszonyok	113

5.3.4.	Az igazi hídváros - az interregionális szerep betöltése	115
5.3.5.	A sikeres város ismérvei a tapasztaltak alapján	115
6.	Összegzés	116
7.	Mellékletek – háttérelmezések és háttér tanulmányok	122
7.1.	A gazdaság- és népesség statisztikai adatok torzításának okai Dunaújváros esetében	122
7.2.	A Dunaújvároshoz hasonló települések – a szocialista iparvárosok – átalakulási típusaik, s nemzetgazdaságban elfoglalt helyük	124
7.3.	Ösztönző és gátló tényezők a fejlesztések terén	128
7.4.	A város és környékének terület- és településfejlesztési, valamint lobbicélú szervezetei, illetve a tevékenység szerint kapcsolódó főbb szervezetek jegyzéke – 2007.	130
7.5.	Számítási metodika a tömegközlekedési gravitációs modellre	131
7.5.1.	Hipotézisek	131
7.5.2.	Használt mutatók, mértékegységek – meghatározásuk, magyarázatuk	131
7.5.3.	Idealizálási feltételek	132
7.5.4.	Matematikai levezetés	132
7.6.	A versenyképesség tényezői a szakirodalom alapján	136
8.	Irodalomjegyzék	137
9.	Ábrák és táblázatok jegyzéke	151
9.1.	Ábrák és diagramok jegyzéke	151
9.2.	Táblázatok jegyzéke	152
10.	Függelék	155
11.	Idegen nyelvű összefoglalás	164
11.1.	Summary	164
-	Köszönetnyilvánítás	168
-	Doktori fogadalom	169
-	Aláírólap	170

1. Bevezetés

1.1. Témaválasztás indoklása, célkitűzések

Dunaújváros, az egykori „ifjúság városa” újra megújulás, második felvirágzás küszöbén áll. Meggyőződésem, hogy a városalapítás¹ óta nem volt olyan fontos esemény, mely alapjaiban változtatta volna meg a társadalmi-gazdasági teret a környéken. Most több ilyen jelentőségű történet játszódott le: ezek a közelmúltban befejeződött és most folyamatban lévő infrastruktúra-beruházások, például az M6 autópálya és a dunaújvárosi híd, az M8 autópálya és az intermodális logisztikai központ projektjeinek megvalósítása. Ezek az állami generálású nagyberuházások alapvetően megváltoztatják a térség helyzetét, hogy azzal feltétlenül foglalkozni kell.

Dunaújváros nem csak egy település, hanem az azt körbevevő településekkel együtt alkot szerves egységet, melynek okait részletesen elemzem a doktori disszertáció során. Az, hogy a vizsgált város tulajdonképpen egy településcsoport, azt eredményezi, hogy a statisztikai és egyéb gazdasági jellegű egzakt adatok kivételével Dunaújváros alatt a várost és a város környékét egyaránt értem.

A vizsgált terület folyamatosan változik, és a változó környezet inspirált egy összegző jellegű, „oknyomozó” munka megírására, mely kissé jövőkutató jellegű is.

A másik, ettől ugyan független, de mégis szorosan kapcsolódó esemény a teljes jogú EU-tagság elnyerése, amely területfejlesztési szempontból szintén új helyzetet teremt – kihasználható (és kihasználendő) lehetőségeket és forrásokat ad.

E tényezőcsoportok csaknem teljes időbeli egybeesése már rövidtávon azt eredményezheti, hogy hosszú távon megváltoztatja a térség gazdasági mozgásterét.

A disszertáció célja tehát, több szemszögből bemutatni, megvizsgálni egy olyan, több szempontból speciális térséget, melyet jelentős állami vagy részben állami infrastruktúra-beruházások és azok hatásai alakítanak. A részletes kutatási célok szerteágazóak ugyan, de mégis egy töről fakadnak, melyek a társadalomföldrajzi-területfejlesztési célú komplex vizsgálatot tűzik maguk elé.

Határozottan nem tekinthető célnak ugyanakkor, egy minden részletre kiterjedő „városverseny-vizsgálat” elméleti háttérének vagy gyakorlati alkalmazásának megalkotása, mely az eddigi ilyen tárgyú kutatásokat felülmúrná, ilyen irányú kutatással nem foglalkoztam. Nem cél továbbá az infrastruktúra tágabb értelmezése szerint az infrastruktúra részeként kezelhető humán (soft) infrastruktúra elemzése, mivel e téma adatai a disszertáció többi fejezetével nem összemérhetőek.

A meglévő szakirodalmak és analízisek feltárása során tapasztaltam, hogy sok az általános, országos érvényűnek tekintett munka, de a specifikumok érthető módon

¹ 1950.05.02-án kezdték el Dunaújváros építését.

ezekben nem jelennek meg. Így ezek közül hiányzik a fiatal városok, azaz a szocialista iparvárosok speciális helyzetének elemzése, s a forrásmunkákban nincsenek olyan vonatkozások, melyekkel egy ilyen, adott városból kiindulva, a jelenlegi elméleti és kvantitatív bizonyítékokkal alátámasztottan foglalkoznának a település- és területfejlesztéssel.

A lokálpatriotizmuson túl a fenti okok indokolják témaválasztásomat.

Kutatási hipotéziseimet hét fő pontba lehet sorolni, melyek köré disszertációmát építettem. Ezek az alábbiak:

- 1) Dunaújváros helyzeténél fogva, illetve az infrastrukturális fejlesztéseknek köszönhetően ideális város Budapest, mint nemzetközi város tehermentesítésére.
- 2) Dunaújváros jelenlegi életében kimutatható már jelei vannak az elővárosodásnak (azaz, folyamatban van Budapest elővárosává válása; valamint saját elővárosainak kiépülése), mely folyamatokat várhatóan tovább erősítenek majd az infrastrukturális fejlesztések, beruházások.
- 3) Kimutatható összefüggés van a tömegközlekedés menetrendi adatai és a vonzásintenzitás között, ezzel igazolhatóak a közlekedési vonzási viszonyok, vagyis a tömegközlekedési adatokból folyamatos trendként számolhatóak a vonzási viszonyok.
- 4) A közlekedési infrastruktúra fejlesztésének köszönhetően a városban bővülnek a központi funkciók, a térségben erősödik a szolgáltató szektor szerepe.
- 5) A közlekedési infrastruktúra fejlesztésének köszönhetően bővül az ipari termelési kapacitás, és megszűnik a monokultúra, de az ipar továbbra is erős marad.
- 6) Új térszerkezet alakul ki, mely egy, a Duna két partján fejlődő város kialakulásához vezethet.
- 7) Erős kapcsolat áll fenn a fejlődés kvantitatív és kvalitatív jegyei, valamint a befogadó helyi társadalom nyitottsága, kezdeményezőkézsége és szervezettsége között.

Disszertációm során a fenti hipotéziseket az alábbi kutatási célokkal kívánom igazolni, illetve bizonyítani.

- 1) Szakirodalom alapján fel kell mérni, át kell tekinteni az állami nagyberuházások társadalmi-gazdasági folyamatokban és térszerkezeti változásokban betöltött szerepét.
- 2) Meg kell határozni az adott térség aktuális helyi és helyzeti energiáit, azok jelentőségét, illetve a térség egyéb specifikumait.
- 3) Meg kell vizsgálni az infrastruktúrafejlesztésre vonatkozó szakirodalmat, és meg kell vizsgálni a törvényszerűségek jelen speciális környezetre és helyzetre vonatkozó alkalmazhatóságát.
- 4) Elemezni kell a belső perifériák (megye- és régióhatár menti fekvés) vonatkozó jelenségeit.

- 5) Meg kell határozni a lobbizás szerepét az infrastruktúra-fejlesztések terén, számba kell venni az e téren működő szervezeteket, azok működését; valamint az azok által elért eredményeket
- 6) Gyakorlatban vizsgálni kell az állami nagyberuházások térszerkezetre gyakorolt hatásait, különös tekintettel a fejlesztésekkel újonnan összekapcsolódó térségekre.
- 7) Össze kell vetni a közelmúlt és a jelen városi funkcióit, elképzeléseket kell megfogalmazni a város és térsége viszonyaira. Ehhez kapcsolódóan meg kell határozni az infrastruktúra fejlesztéséből adódó új városfejlesztési irányokat.
- 8) Össze kell vetni a városi funkciók, a vonzási viszonyok valamint a közigazgatás jellemzőit a térszerkezet függvényében.
- 9) A lehető legpontosabban jelezni kell a Dunaújvárosban és környékén végrehajtandó infrastruktúra-beruházások gazdaságra és társadalomra gyakorolt hatásait.
- 10) Rá kell világítani továbbá Budapest jelenlegi és várható jövőbeni központi szerepére, vonzáskörzetének növekedésére, a Dunaújváros környéki térséggel való viszonyára.
- 11) Meg kell vizsgálni a tervezett és a megvalósult beruházások telephelyválasztását.
- 12) Igazolni vagy cáfolni kell, hogy a város és kistérsége az előrelátásnak és a tervezésnek köszönhetően indult el a fejlődés útján.
- 13) Meg kell vizsgálni a társadalmi-gazdasági környezeté és a fejlődés kapcsolatát, különösképpen a civil szektor és a területfejlesztés kapcsolatát.

1.2. Alkalmazott módszerek

A sokszínűség és a jelenségek több aspektusból történő vizsgálata igen fontos jellegzetessége disszertációmnak. Így a disszertációm elkészítése során ügyeltem a megfelelő módszerek változatos alkalmazására. Feltett szándékomban állt a meglévő vizsgálati módszereket saját módszer, módszerek vagy elemzések bevezetésével alátámasztani.

Az említett sokszínűséghez igazodóan, a szöveges és a táblázatos elemzések készítése során az alábbi módszereket alkalmaztam:

- Szakirodalom gyűjtést, elemzést és bírálatot
- Adatok elemzését és adatbázis-függvények elemzését
- Forrásadatok továbbszámítását
- Táblázatkészítést
- Táblázatos összehasonlító elemzést
- Egyes táblázatos formáknál diagramkészítést és elemzést
- A gravitációs és egyéb hagyományos vonzási modellek elemzését
- Saját módszert dolgoztam ki és alkalmaztam egy kvantitatív analízisben – a tömegközlekedési gravitációs modellt

A háttérelmzések készítéséhez használt további módszereket alkalmaztam:

- Kérdőívezést és interjúzást
- Térinformatikai modellezést

Az adatokat az alábbi forrásokból merítettem:

- A KSH különböző adatbázisaiból (T-STAR, MR-STAR, Területi Statisztikai Évkönyv, népszámlálási adatok, helységnévkönyvek)
- Hivatali adatbázisokból (Állami Foglalkoztatási Szolgálat, Adó- és Pénzügyi Ellenőrzési Hivatal, önkormányzati adatbázisok, kormányzati adatbázisok)
- A Dunaújvárosi Főiskola Térségfejlesztési Kutatócsoportjának már meglévő kutatási adatbázisaiból
- Különböző szakmai szervezetek adataiból és az ezen szervezetektől kapott információk (Dunaújvárosi Kereskedelmi és Iparkamara; Fejér megyei Kereskedelmi és Iparkamara; Innopark Kht., stb.)
- Személyes közlésekből és egyéb lekérdezésekből (csak ott, ahol hiteles adat elérésére nem volt mód – pl.: üzleti titoknak minősülő adat esetében csak nagyságrendi becslések vannak)

A felsoroltakon túl saját fotóim és egyéb, saját gyűjtésből származó anyagaim, eddigi publikációim eredményei is felhasználásra kerültek.

A szakmai anyagok összegyűjtését a Google és a Kurzor keresőkkel végeztem el.

Az adatfeldolgozás, az elemzés, és a képi ábrázolások az alábbi szoftveres háttérrel történtek:

- MS Office XP (Excel)
- Autocad R14, 2000, 2006
- Arcwiew 3.2.
- MS Encarta 2000

1.3. A disszertáció vizsgált földrajzi területe

A dolgozat elsődleges céljához kapcsolódóan Dunaújváros Megyei Jogú Város és környéke a vizsgálat tárgya. Ez elsősorban az Adonyi, Dunaújvárosi, Ercsi, Paksi kistérséget, részben pedig a Gárdonyi, Kalocsai és Sárbogárdi kistérségeket jelenti. Ezen túl Dunaújváros gazdasági átalakulásának vonatkozásában még a nem megyeszékhely megyei jogú városok a vizsgálatok tárgyai.

A települések megnevezésével minden esetben azok teljes közigazgatási területét kell érteni.

A viszonyítási alap a mindenkori Magyarország területe, illetve annak közigazgatási egységei.

1.4. A dolgozat szerkezeti felépítése

A disszertáció öt fő fejezetből áll.

Az első a Bevezetés, mely magában foglalja a dolgozattal kapcsolatos információkat. A második fejezet az infrastruktúra elméleti hátterét, illetve a témához kapcsolódó problémák, felvetések aktuális, rövid szakirodalmi forrásait vizsgálja.

A harmadik fejezet Dunaújváros és közvetlen vonzáskörnyezetének komplex elemzése, mely magában foglalja a helyi és helyzeti energiák felmérését, a rendszerváltás tizenkét évének (1990-2002) gazdasági adatainak elemzését, a város és annak környezetére vonatkoztatott jövőképet és a logisztikai kapcsolatrendszer változásainak áttekintő vizsgálatát. Ezen fejezetet a mellékletben három alfejezet, mint kutatási mellékszál egészíti ki:

- a gazdaság- és népességstatisztikai adatok torzításának okai Dunaújváros esetében
- a Dunaújvároshoz hasonló települések – a szocialista iparvárosok – átalakulási típusaik, és azok nemzetgazdaságban elfoglalt helyük
- az ösztönző és gátló tényezők a fejlesztések terén.

A negyedik fejezet a dolgozat egyik fő fejezete, mely a saját kutatások, vizsgálatok és publikációk eredményeit elméleti fejezetként fogja össze. Ez két elméleti modell – a lokálisan működő fejlesztő szervezetek tipizálása, illetve a tömegközlekedési gravitációs modell, mint a vonzásintenzitás kvantitatív elemzése jelenti. Ezt a fejezeten belül egy kutatási mellékszál, sikeresség kvantitatív elemzése; a mellékletekben pedig két további elemzés, a fejlesztési szervezetek listája és a modell kvantitatív bizonyítása; valamint a függelékben ábrák egészíti ki.

Az ötödik fejezetben a vizsgált területeken megtörtént, meghatározott körű infrastrukturális beruházások egyenkénti és együttes elemzése és értékelése történik meg.

Az öt fő fejezetet egy összegzés, egy háttér tanulmányokat magában foglaló mellékleti fejezet, illetve függelék egészíti ki.

A dolgozat a fenti fejezeteken kívül magában foglalja az irodalomjegyzéket, a táblázatok és ábrák jegyzékét, illetve az idegen nyelvű összefoglalást.

2. Az infrastruktúra, mint elméleti kérdés, az infrastruktúra-fejlesztések szakirodalmi háttere

Ezen fejezetben a disszertáció alapjául szolgáló problémákhoz, hipotézisekhez kapcsolódó fogalmak, területek aktuális szakirodalmi háttere kerül vizsgálat alá.

A vonatkozó szakirodalom igen változatos és bőséges. Ennek okán, mivel a szakirodalom gyűjtése során nem szabad (és nem is célszerű) minden, a disszertáció tárgyát minimálisan érintő anyagot feldolgozni, ezért jelen fejezetben a lényeges elemek tömör megfogalmazására kerül sor.

A szakirodalom egy egyszerű kritériummal szűkíthető: adott téma, adott terület (hely) adott időben (időszakban) történő vizsgálata esetén megfelelő forrásanyag dolgozható fel.

A disszertáció készítése során a szakirodalmi mennyisége okán a feldolgozást három csoportban került elvégzésre az adott szakirodalom fellelési helye szerint:

- könyvek és önálló kiadványok (szerzőkkel)
- egyéb irodalom

A szakirodalom a csoportokon belül alfabetikus rendszerezéssel kerül számba vételre.

A szakirodalmi gyűjtések igen heterogén tartalma, összetétele és szakmai minősége nem teszi lehetővé az azokban foglaltak részletes elemzését, így azok közül egy-egy kitétel vizsgálatakor csak az általam szakmailag helyesnek és érdekesnek gondoltakat elemzem.

2.1. Az infrastruktúra szó eredete, fogalma

Az infrastruktúra, mint fogalom, szó szerinti értelemben alapszerkezetet² jelöl. Az infrastruktúra egy, eredetileg katonai terminológiából átvett kifejezés, melynek valódi tartalombeli jelentése, az infrastruktúra kereteinek lehatárolása ma is vitatott.

A jelentés meg nem szilárdultságának egyik oka, hogy, számos értelmezés létezik, ezek ugyanakkor kisebb-nagyobb mértékben eltérnek egymástól. A fogalmi eltérések kiváltó oka pedig, hogy az infrastruktúra alapvetően nem egzakt, hanem kézzel fogható és nem kézzelfogható dolgok összessége.

Abban azonban a legtöbbben megegyeznek, hogy az infrastruktúra bizonyos kritériumok teljesülése alapján fogható meg. Ezek a HIRSCHMAN-kritériumok (KOZMA G., 2003.):

- A tevékenység által nyújtott szolgáltatások megkönnyítik, vagy bizonyos értelemben alapját képezik a gazdasági tevékenységek széles változatának.

² Egyes értelmezések szerint az infrastruktúra jelentése: alépítmény, finomszerkezet, alapszerkezet.

- Az adott szolgáltatásokat gyakorlatilag minden országban állami szervek nyújtják, esetleg magánszervek, de állami ellenőrzés alatt. A szolgáltatások díjmentesek, vagy a díjat állami szerv határozza meg.
- A szolgáltatások általában nem importálhatóak.
- A szolgáltatás nyújtásához szükséges beruházást a technikai oszthatatlanság, valamint a magas tőkeefficiens – feltételezve, hogy a hozam egyáltalán mérhető – jellemzi.

A kritériumok ugyanakkor nem adnak az átlagembernek választ arra, hogy miképpen lehet konkretizálni az infrastruktúra fogalmát. Erre a szakirodalomban található hivatkozások és az infrastruktúra fogalmának felosztása és tipizálása lehet a válasz.³

Az infrastruktúra fogalmáról (egyesítve és egységesítve a fenti kritériumokat) azt mondhatjuk, hogy azokat a nem termelő, de termelést segítő szolgáltatásokat és az azokhoz tartozó szellemi tárgyi és anyagi támogatásaikat sorolhatjuk ide, melyek a társadalom működését és a tevékenységek zavartalan ellátását biztosítják, s a nemzeti vagyoni részei.

Egyet kell érteni azzal, hogy az infrastruktúra léte a gazdasági fejlődést nem garantálja, de annak egyik fontos feltétele (MARSA A., 2002). Az infrastruktúra igen kiterjedt szakirodalommal rendelkezik. Mivel az infrastruktúra tulajdonképpen egy „működési háttér”, vagy másképpen „technical support”-típusú tevékenységeket ölel fel, ezért gyakran igen nehéz megmondani, hogy egy adott szakirodalmi hivatkozás tulajdonképpen tárgyában érinti-e az infrastruktúrát.

Abonyiné Palotás Jolán szerint az infrastruktúra általánosan elfogadott tulajdonságai a következők:

1. „Az infrastruktúra egyfajta hálózat, amelyen belül létesítmények, intézmények, eszközök és személyek kapcsolódnak össze és működnek együtt a hatékonyság érdekében.
2. Az infrastruktúra nem termel közvetlen anyagi javakat, csak a feltételeket teremti meg.
3. Az infrastruktúra a termelés-elosztás-fogyasztás egész folyamatát kiszolgálja, tehát a gazdaság minden területén részt vesz.
4. Az infrastruktúra elengedhetetlen a gazdaság hatékony működéséhez, tehát fejlesztése nagyon fontos.
5. Egy térség fejlett infrastruktúrája jótékonyan hat a területi fejlődésre és ez a modern területfejlesztési eszközök közé emeli. Ez az alapja pl.: az ipari parkok intézményi rendszerének kialakításának is.⁴”
6. Az infrastruktúra színvonala komoly hatással van a versenyképességre. (ABONYINÉ PALOTÁS J., 2007.)

³ A probléma ezzel csak az, hogy miképpen az infrastruktúrát, úgy annak felosztását is számos módon leírták már, ezáltal viszont a fogalmi zűrzavar fokozódott.

⁴ Érdekes, hogy Kőszegfalvi György már 1976-ban korszerű, környezetbarát ipari parkokról ír. (KŐSZEGFALVI GY., 1976., pp.206)

2.2. Az infrastruktúra típusai

Az infrastruktúrát számos módon próbálták csoportosítani, és mivel a meglévő gyűjtések (ERLICH É., 2003.; KOZMA G. 2003.; ABONYINÉ PALOTÁS J., 2007.) igen átfogóak és komplexek, ezért tételes tipizálástól eltekintek. Vázolom ezzel szemben a tipizálás mikéntjét és ok-okozati összefüggéseit.

A csoportosítás, a tipizálás igazából, véleményem szerint egyetlen dologgal függ össze: mégpedig azzal, hogy ki melyik definiálást fogadja el.

Számomra a JOCHIMSEN-féle felosztáson alapuló alábbi hármas tagolás tűnik a leglogikusabbnak, amit végül némi értelmezési módosítással disszertációmban is alkalmaztam.

- Vonalas infrastruktúra
- Intézményi infrastruktúra
- Humán infrastruktúra

Természetesen, ha az infrastruktúra fogalma is ingadozik, akkor a felosztásai sem stabilak. Erre utal például ABONYINÉ PALOTÁS J. (2007.), aki könyvében megkérdőjelezi a „vonalas” infrastruktúra, mint fogalom helyességét, mivel

- 1) nem minden ide sorolt infrastruktúra vonalas, hanem némelyek pontszerűek, és
- 2) a lakások infrastruktúrája is vonalas, és ez zavaró lehet.

A szerző viszont nem vesz tudomást arról, hogy a pontszerűen megjelenő infrastruktúrák, melyeket példákkal fel is jegyez (például: szennyvíztisztító, közlekedési csomópontok, raktárbázisok), tulajdonképpen a vonalas infrastruktúra gócpontjai egyben, nem a vonalaktól független tényezők, hanem annak csomóponti kifejeződései.

Másik kérdés a termelői és a fogyasztói infrastruktúra elkülönítésének tipikus esete, mely a fent említett munkában is megjelenik. A termelői és a fogyasztói infrastruktúra egymástól való elkülönítése szerintem egyértelműen tévképzet. Téves elképzelés, de nem hibás. Ennek a kissé nyakatekertnek tűnő érvelésnek az alapjai szerintem az alábbiak:

- gyakorta nincs éles határvonal a termelői és a fogyasztói infrastruktúra között (lásd: lakások infrastruktúrája – honnan számít fogyasztói infrastruktúrának a fűtésű lakótelep?)
- a termelés vagy fogyasztás oldala külső tényező az infrastruktúra szempontjából, ugyanis ezek társadalmi szükségszerűségek, nem pedig opcionális fogalmak
- a fogyasztói infrastruktúra is hozzájárul – igaz, csak közvetetten – a termeléshez (például: a fűtés melegen tartja a munkást télen, aki azért tud dolgozni, mert az alapvető szükségletei ki vannak elégítve)
- ez a felosztás egészen egyszerűen nem korszerű (például: az internet vagy az azt továbbító technika termelői, vagy fogyasztói infrastruktúra lenne?)

A fentiek alapján szerintem a termelői és fogyasztói alapú infrastruktúra-csoportosítás elvetendő, ezért disszertációmban ezen érvelés alapján nem is különítem el egymástól.

Az általam elfogadható felosztás, a JOCHIMSEN-féle vonalas/intézményi/humán hármasságot a funkcionalitás szempontjából vizsgálva a következő lehet. Ez egyben magyarázza, hogy miért nevezem az eredetileg anyagi infrastruktúrának nevezett csoportot vonalas infrastruktúrának:

- *Vonalas infrastruktúra – minden, ami pontokból és vonalakkól felépíthető „hard” hálózatra utal*
- *Intézményi infrastruktúra – minden, ami valamilyen intézményesülés keretei között van*
- *Humán infrastruktúra – minden, ami emberek szellemi „soft” infrastruktúrája, képességei és készségei*

A fenti módosítás alapján az eredetileg az anyagi infrastruktúra részét képező egészségügy, oktatás, kutatás, vagy államigazgatás az intézményi infrastruktúra részévé is vált – hiszen intézményszerűen működik.

A felosztási változtatás érzékeltetésére ennek alapján ide tartozik a posta, mint intézmény, de a szolgáltatási hálózata nem, mert az vonalszerű. Ugyanakkor a postán dolgozók megjelenítik a humán infrastruktúrát is. Ebből következik, hogy a fenti csoportosítás merőben funkcionális, azaz a tevékenységek szerinti beosztást tartalmaz.

Ezek az infrastruktúrák ugyanakkor egymással összefüggő hierarchizált hálózatokként viselkednek, főképp a vonalas és az intézményi. Erre épül a hierarchikus rendszerekkel kapcsolatos megállapítás, miszerint azok önmagukban nem elég rugalmasak, s nem tudnak kellőképp rugalmasan reagálni a környezeti ingerekre – jelen esetben a felgyorsult társadalmi-gazdasági folyamatokra.

Ha viszont a hálózatokra stratégiát építünk, akkor az elősegíti, hogy a regionális jelleg szélesedjen, erősödjön, és más hálózatokra rákapcsolódjon. (RECHNITZER J., 1998)

Az infrastruktúra tehát folyamatosan fejlődő rendszerek összessége, dinamikus tulajdonságokkal bír, folyamatosan bővülő keretekkel bír. Egyes részei ugyanakkor elavulnak, funkcióit más rendszerek veszik át – ilyen például a néhány éve végleg megszüntetett telephálózat –, modernebb rendszerekké válnak – ilyen például a telefonhálózat mobilhálózattá válása. (ABONYINÉ PALOTÁS J., 2007.)

Hazánkban az utóbbi időszakban a modernizálódás nem folyamatos, hanem ugrásszerű volt, mivel az elavult rendszerek a rendszerváltással és a világpiac felé történt teljes nyitással még avíttabbak lettek, és szükség volt a nyugatinál jóval gyorsabb technikai modernizációra, mely rengeteg problémát okozott. Mivel az infrastruktúra-hálózatok kiépítése igen drága, így a hiányok egyre feszítőbbekké és súlyosabbá váltak.

Disszertációm készítése során végig ezt a funkcionális-hálózati megközelítést alkalmaztam.

2.3. Az infrastruktúra-fejlesztés, mint a területpolitika része, szakpolitikai eszköz

Az infrastruktúra-fejlesztés és a területpolitika kapcsolata azért különös, mert az infrastruktúra és annak fejlesztése a területpolitikának része, célja és eszköze egyben. Ezen kívül, felvethető az infrastruktúra-fejlesztés és a gazdaság-fejlesztés, mint végcél viszonyának vizsgálata is. (RUPPERT L; 2006.)

A gazdaság és a társadalom – főként a helyi szintet nézve – igencsak összefonódik. Ebből viszont következik, hogy a területpolitikának és a gazdaságpolitikának már elméleti síkon is komoly közös területe van.

Érdekes, hogy néhány szovjet forrásmunka már a magyarországi városépítések korszakában, az 1950-70-es években az infrastruktúra fejlesztésének kérdését „tömegtársadalmi szolgáltatásnak” tekinti (ХИНЧИН А.Я.), és ahhoz matematikai modellezés útján viszonyul. Ez a metodika már korán elterjedtnek tekinthető gazdasági ágazatok szerint is, például az építőiparban (СЫРЦОВА Е.Д., 1972.). Erdősi már 1960-ban felvetette a területfejlesztés regionális szinten történő rendezését, a regionális tervezés gondolatát. (ERDEI F., 1977) Már itt kiemeltként jelennek meg az infrastruktúra-fejlesztésekhez kapcsolódó területek.

Az infrastruktúra-fejlesztési politika a területpolitika egyik lényeges sarokköve, alkotója. Az infrastruktúra-fejlesztés társadalomfejlesztési, szociálpolitikai és népjóléti, valamint gazdaságpolitikai feladatokat is betölt. (БАБУРИН, В.Л. – МАЗУРОВ Ю.Л., 2000.)

Az infrastruktúra-fejlesztés Kőszegfalvi szerint az alábbi tulajdonságokkal kell bírnia:

- differenciált – területenként eltérő, megfelelő feladatok
- szelektív – megfelelő súlypontok biztosítása megfelelő legyen
- koncentrált – térben és időben reálisan összpontosítás történjen a feladatra. (KŐSZEFGALVI GY., 1976)

Az infrastruktúra-fejlesztésnek ugyanakkor tekintettel kell lennie a meglévő értékek védelmének biztosítására, szükség esetén helyreállítására. Ezen túl ügyelni kell az infrastruktúrák megfelelő használatára, és a fejlesztési intézkedések összhangjára. (KŐSZEFGALVI GY., 1976)

Erre épülnek a stratégiai munkák, melyek a konkrét feladatokat és a területpolitika leképezését tárgyalják (RECHNITZER JÁNOS – SMAHÓ MELINDA, 2006.).

Legutóbb Ágh Attila veti fel közvetetten az infrastruktúra-fejlesztéssel is kapcsolatos kérdést az állami és a társadalmi kapacitások együttes kiépítésének szükségességéről. (ÁGH A., 2007.) Ebben részletesen ír a hierarchikus és a partnerségi jellegű kormányzás továbbá a centralizáció – decentralizáció függvényében történő fejlesztésről. Ezt továbbgondolva, feltehető a kérdés, hogy ezek lehetséges metszetei közül melyik milyen hatásokat produkál a helyi gazdaságban. Egyben visszakérdezhetünk: nem a területpolitika lényegéről van éppen szó?

2.4. Az infrastruktúra-fejlesztés hatásai

Az infrastruktúra fejlesztésének fogalma sem egyszerűbb az infrastruktúráénál. Ez úgy fogalmazható meg, hogy az infrastruktúra-fejlesztés nem más, mint egy adott, vagy egy csoport infrastruktúra a társadalom fejlődésével párhuzamos irányba történő pozitív megváltoztatása.

A fejlesztések a földrajzi, illetve a társadalmi-gazdasági térben történnek. Ezért a teret, mint elvont fogalmat bele kell értenünk minden, az infrastruktúrák fejlesztésével kapcsolatos témába.

A disszertáció 2.2. fejezete szerinti csoportosítás és tipizálás szerinti infrastruktúrák fejlesztése számos kihatással lehet egyrészt a környezetre, a társadalmi-gazdasági térre; magára a társadalomra; illetve önmagára is.

Ennek megfelelően a hatások igen sokrétűek lehetnek, de az alábbi csoportokat állíthatjuk fel:

- *fizikai behatások*
 - *vagyis maga az infrastruktúra építése, fejlesztése*
- *társadalmi-szociális hatások*
 - *azaz, a társadalomra gyakorolt hatások összessége*
- *mikro- és makrogazdasági hatások*
 - *termelőerőkre gyakorolt hatás, az infrastruktúra megjelenése, mint telepítőtényező*
- *ökológiai hatások*
 - *a biogén környezetre gyakorolt hatások, pl.: ökológiai gát kialakulása.*

Tóth Géza autópálya-vizsgálataihoz kapcsolódó forrásai (TÓTH G; 2001.) szerint az infrastruktúra fejlesztése disztributív és generatív hatásokat eredményez. E szerint a disztributív hatások a fejlesztett régió felé való erőforrás-elmozdulást, míg a generatív új erőforrások megjelenését jelenti a fejlesztés helyszínén. Noha Tóth csak az autópályák építése és a foglalkoztatottak összefüggéseiről ír, de feltételezhetőleg ezt általánosítani lehet minden nagyobb infrastruktúra-fejlesztés esetén.

A fejlesztésekkel megvalósuló hatások a közvélekedéssel szemben, azzal ellentétben nem feltétlenül pozitívak. Ez a tervezési pontatlanságok és az emberi tényező miatt jelenik meg. Ezáltal a teljes körű hatásvizsgálatok is megkérdőjelezhetőek, bár a legtöbb hatást és behatást a tapasztalatok alapján előre „jósolni” lehet.

Az infrastruktúra, az infrastruktúra-fejlesztés és annak jellemzése mindig egy pillanatkép. Lehet jövőbeli soha meg nem valósuló, jelenleg zajló és múltban már lejátszódott esemény is. A tervek közti átjárhatóságot a tervezés biztosítja, annak érdekében, hogy a fejlesztés csak a kívánt hatásokat és csak a kívánatos mértékben érintse. Ez összhangban áll a fenntartható fejlődés kívánalmaival is.

Az viszont már általánosan elfogadott, hogy az infrastruktúra-fejlesztés csak azt dinamizálja, ami van, ha van mit.(ERDŐSI FERENC; 2000.) Ez viszont nem automatikus folyamat és időben szinte sosem azonnali hatásokat eredményez, bár ez is megtörténhet – a vizsgált terület esetében az M6-autópálya és az M8-as híd átadása generált ilyen hatásokat.⁵

A hatásokat és megjelenésük tartalmát és idejét ugyanakkor közvetett tényezők is befolyásolják. Ilyen lehet a helyi önkormányzatok viszonya, adópolitikája; az infrastruktúra-fejlesztés jellege és minősége.

Ezen túl elfogadott az is, hogy az infrastruktúra-fejlesztés kihatással van a makrogazdasági folyamatokra, emeli a GDP-t, javítja a foglalkoztatottsági adatokat, generálja a városiasodást. Különbözőek a hatások viszont a különböző gazdasági ágak között és azokon belül is. (TÓTH G., 2005.)

A fejlesztések igen sajátos megközelítése, amiket Bódi Ferenc és Böhm Antal állít az általuk szerkesztett és társszerzőként jegyzett könyvben (Sikeres helyi társadalmak Magyarországon, 2000.). Ők a helyi társadalmak sikerességével kapcsolatban az alábbiakat írják: „Feltételezésünk szerint csak a vállalkozó, innovatív és integratív erők azok, melyek képesek hatni a helyi társadalomra, a helyi igazgatásra, a településgazdálkodásra, képesek figyelemmel lenni a népességre, s együttműködni, együttélni azzal.” avagy: „Mikor beszélhetünk kifejezetten egy önkormányzat sikeréről? Ki dönti el, mely települések sikeresek? Kinek az elvárása szerint osztályozunk?”

Ez alapján kérdés, hogy a sikeresség szempontjából figyelembe vesszük-e az infrastruktúra-fejlesztéseket, vagy nem. Ha igen, akkor további kérdés, hogy az infrastruktúra fejlesztés oka vagy okozata a fent idézett „vállalkozó innovatív és integratív erő” létezésének?

2.5. A vizsgált mintaterület és infrastruktúrájának megjelenése a szakirodalomban

Érdekes, de ma viszonylag kevés azon kutatók száma, akik behatóan vizsgálják a szocialista újvárosokat és azok értékeit. Noha régebben komoly tanulmányokat, összefoglalókat láthattunk (például: ÁDÁM LÁSZLÓ – BOROS FERENC; 1979., PERÉNYI IMRE, 1981., ЛАПИН. Г.М., 1997., vagy számos más, az MTA RKK gondozásában annak munkatársaitól megjelent tartalmas elemzést, vagy még korábban: ERDEI F., 1977), mára szinte csak országos összehasonlításoknál, városverseny-vizsgálatoknál tűnnek fel csupán. Ha van is utalás ezekre a városokra, akkor is csak lekezelő sztereotípiák, igen sommás vélemények hangzanak el, gyakran jeles kutatók nem régi publikációiban is: „Az ipari centrumok, a szocialista iparosítás „szülöttei”, az új városok helyzete még súlyosabbnak, kilátástalannak tűnik. Munkanélküliség, szociális feszültségek,

⁵ Az M6 a Hankook beruházását, az M8-as híd (Pentele-híd) átadása pedig a helyközi közlekedés és a térkapcsolatok dinamizálódását okozta az átadással.

foglalkoztatási gondok, mai helyzetük meghatározói”. (KÖSZEGFALVI GY., 2004.) Hasonlókat olvashatunk Beluszky Páltól is, aki a téma kutatásának jeles képviselője (BELUSZKY P., 1988, 1999, 2002).

Ezzel pontosan ellenkező előjelűek azok a munkák, melyek a városépítések korában keletkeztek. Ott szintén megjelenik az elfogultság (pl.: SÁNDOR ANDRÁS, 1951., WEINER T., 1959.), és a két vélemény típust egymás mellé téve elbizonytalanodik az olvasó. Vajon időközben romlott-e el valami ezekben a városokban vagy egyik vélemény sem állja meg a helyét? A téma ugyanakkor élénken él a kutatásokban, ami különösen az MTA Regionális Kutatások Központjának kutatóinak munkája alapján látható (SZIRMAI V., 1988.)

Alighanem egyik kérdésre sem mondhat igen. A rendszerváltás óta eltelt csaknem két évtized egyszerűen nem volt elég arra, hogy a szocialista iparvárosok sok szempontból polgárjogot nyerjenek. A társadalmi tudat, mely a kutatókat is a fentiek függvényében áthatja, még valószínűleg nem kész az objektív vizsgálatokra.

Az új, az előzőnél elfogulatlanabb és tényszerű, ugyanakkor bővebb forrásokat szinte csak az érintett területek helyi várostörténeti (és nem földrajzi!) kiadványai körében találhatunk, Dunaújvárosban, Komlón vagy éppen Százhalombattán. (ld. Dunaújváros története, 2000.; Komló monográfia I-II.; Százhalombatta 1970-2000, 2001.)

Ezen városok egyéb specifikumai már jól tetten érhetőek a szakirodalomban, melyek az ipari területek, valamint a munkás- és bányásztelepülések társadalomföldrajzát veszik górcső alá. (PALÁDI-KOVÁCS A., 2007., HUSZTI ZS, 2006.)

Az biztosnak tűnik, hogy a vizsgált területhez hasonló területeken is szükség van a tudásbázisra épülő helyi társadalomra és az innovációra (SZEKERES I, 2002., SZÉPVÖLGYI Á, 2003.) Ehhez pedig az infrastruktúra-fejlesztésen keresztül vezet az út (RUPPERT L; 2006.).

2.5.1. A vizsgált terület lehatárolásának problémái

A térbeli lehatárolások kérdése még mindig napirenden van a szakemberek körében. Vajon mennyire, milyen mértékig lehet a tér önszerveződő folyamataiba beavatkozni, azokat irányítani?

A körzet és/vagy kistérség fogalma egyes értelmezések szerint elválík egymástól a fentiek értelmében (BÓDI F., 2003.), azaz, hogy a kistérség formálódás eredménye.⁶ Ez viszont törvényileg megengedett, hiszen minden önkormányzati választás után a kistérség határán fekvő település kezdeményezheti más kistérségbe sorolását – így a kistérség nehezen válhat közigazgatási egységgé, hiszen a helyi

⁶ Bódi ugyanakkor megjegyzi, hogy szerinte a két térfogalom inkább komplementere egymásnak, mintsem vetélytársa.

politikai folyamatok miatt ez a rendszer folyamatosan, négyévente változó. Ezáltal a Bibó-féle kritériumok, melyek a területpolitika egyensúlyát magyarázzák, a következők (BIBÓ I., 1986.):

- a székhelyek optimálisan megközelíthetőek
- az egységek arányosak
- a különböző szintű egységek egymásba illeszthetőek.

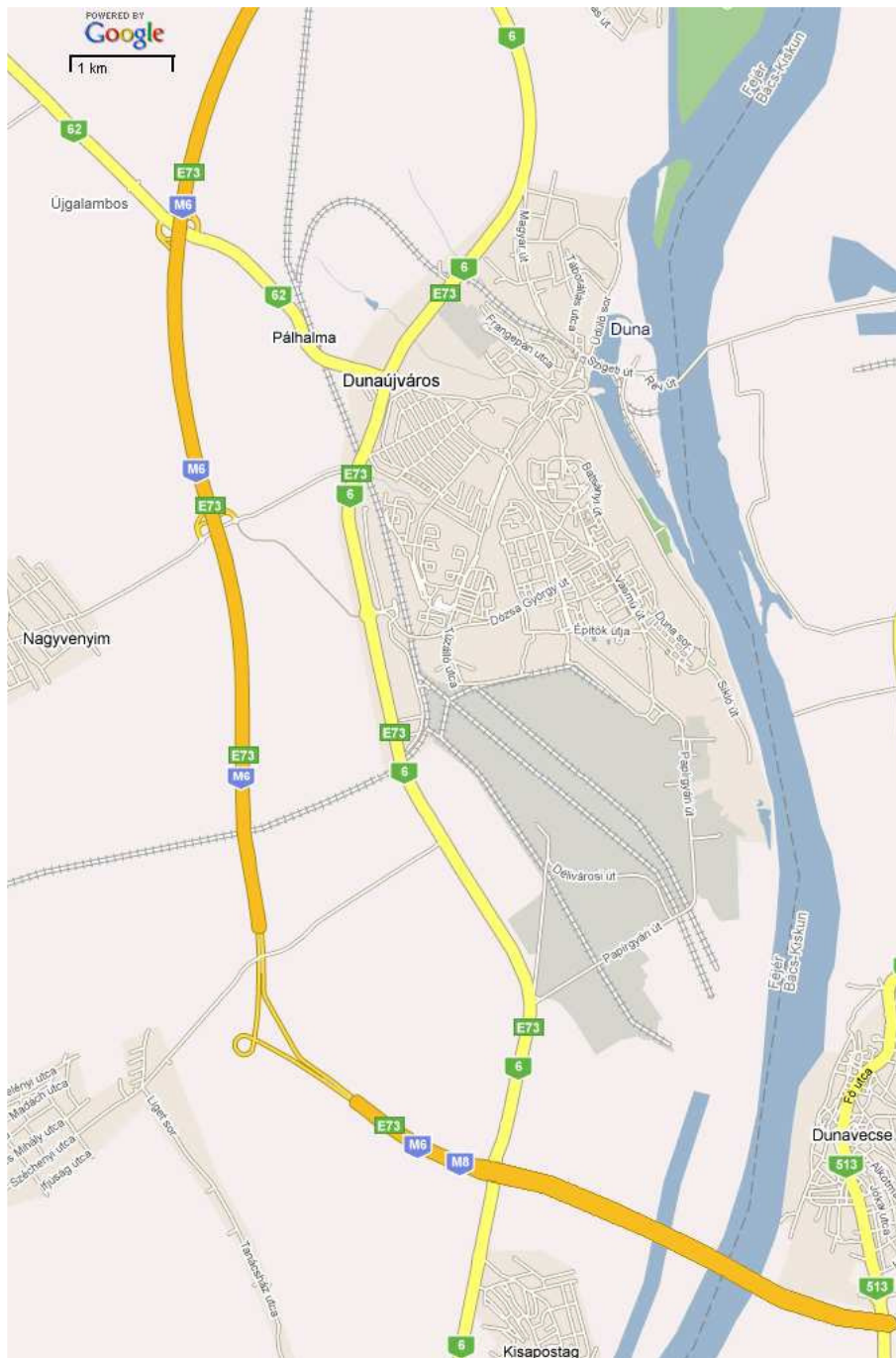


1. ábra
Dunaújváros a földrajzi térben, négy régió határán
Forrás: www.google.hu

A jelen magyar igazgatási rendszer szerint a vizsgált terület négy régió, négy megye és négy kistérség határán van, érintve minden igazgatási egységet. (1. ábra) Ezáltal a vizsgált terület igen heterogén jellemzőkkel bír, azaz a Bibó-kritériumoknak nem felelnek meg.

A határmentiség (BARANYI BÉLA, 2004.) és a tér értelmezésének (NEMES NAGY JÓZSEF, 1998., 2000.) kérdéskörében is igen széles körű szakirodalommal lehet találkozni. Ugyanakkor a belső perifériák és határok vizsgálata jóval szűkebb körű, noha például a Dunán kevesebb közúti és még kevesebb vasúti átkelési lehetőség van, mint mondjuk hazánk keleti határán. Ezért, Dunaújváros, mint vonzási központ léte ellenére, a Duna-mente tulajdonképpen belső periféria. Ez viszont jelenti, hogy például Baranyi Béla munkáját csak elméleti síkon lehet vizsgálni, illetve kivetíteni a vizsgált területre is.

Sajátosság, hogy a belső területeket – perifériákat – elválasztó határok léte még nem is volna nagy probléma, ha a régiók (megyék) megfelelő egyeztetést végeznének a területpolitikai célok tekintetében (PÁLNÉ KOVÁCS ILONA, 2003., 2004.), vagy ha a közigazgatás a valós vonzási viszonyokhoz igazodna, vagy a közigazgatás figyelembe venné a változó településközi kapcsolatokat (TÍMÁR JUDIT, 2002.). A vizsgált terület természetes belső határa, a Duna, mint infrastrukturális lehetőség ugyanakkor kevésbé kihasznált, bár – a szakirodalom szerint – minden lehetőség adott lenne ennek a problémának a megoldására. (ВИННИКОВ В.В. – БЫКОВА Е.Д. – ВИННИКОВ С.В., 2004.)



2. ábra
Dunaújváros áttekintő képe
Forrás: www.google.hu

3. Dunaújváros komplex városképe

Dunaújváros és környékének a téma szerinti vizsgálatához szükség van az eddig meglévő információk összesítésére, valamint azokból levonható alapvető következtetések vizsgálatára. Ennek módja, hogy a helyi és a helyzeti energiákon túl, szükség van a helyi gazdaság, a logisztika és a logisztikai kapcsolatrendszerek vizsgálatára.

3.1. Helyi és helyzeti energiák

Egy adott település, vagy településcsoport tényszerű vizsgálatához legcélravezetőbb az ún. energiák vizsgálata. Ezek az energiák megmutatják, milyen lehetőségekkel számolhatunk a település- és területfejlesztés különböző szintjein.

A települések a fekvés fogalmán keresztül kapcsolódnak a természetes környezetükhöz. A fekvésnek három típusát különböztethetjük meg (PRINZ GY. után MENDÖL T., 1963):

- matematikai fekvés
- topográfiai fekvés
- forgalmi fekvés

Az első a földrajzi helymeghatározásból kiindulva ad következtetési alapot a például az éghajlati viszonyokra. Ezen pont nem képezi a disszertáció tárgyát.

A következő az adott lehatárolt térszín összes, nem emberi alkotású sajátosságát jelenti, vagyis tulajdonképp természetföldrajzi abszolút fogalom. Ezek számbavétele elengedhetetlen a vizsgálat harmadik pontjának értelmezéséhez.

A forgalmi fekvés a hely más településről való elérhetőségének feltételeit jelenti, ami láthatóan relatív. Ez utóbbi a jelen munka alapja, s a jövőképek is fontos eleme – hiszen a közlekedési és más infrastrukturális beruházásokkal jelentős változás érhető el a tárgykörben. (2. ábra)

Ha a topográfiai és forgalmi fekvésnek az előnyeit vizsgáljuk, akkor energiákról beszélünk. A fentiek alapján látható, hogy a topográfiai fekvés előnyeit helyi energiáknak, a forgalmi fekvés előnyeit helyzeti energiáknak nevezzük.

3.1.1. Dunaújváros helyi energiái

Elsőként vizsgáljuk meg Dunaújváros és környékének helyzetét a helyi energiák szempontjából.

Földtan és geomorfológia: a város nagyrészt a Pentelei-táblarögön helyezkedik el, mely egy Pannon körű, kiemelkedett és féloldalasan megbillent rög. Mikrotektonikailag a rög ÉNy-DK irányú vetők mentén darabolódott fel, a vetődések csapását követve eróziós völgyek alakultak ki, melyeket sokáig deflációs eredetűnek gondoltak, mivel csapásirányuk megegyezik a fő széliránnyal. Ezek a völgyek ma is hátrálnak; s ellöszösödtek. Szerkezeti felépítése szerint a vastag (Pa) agyagrétegre pleisztocén lösz települt periglaciális üledékként, amelynek

vastagsága a város közigazgatási területén eléri a 60 métert. A löszök különböző korúak. A terület feldarabolódása a pleisztocénben történt, röglépcsős felszín hozott létre. A lösz 3-4 folyóvízi eredetű homokréteg tagolja (ÁDÁM L. – MAROSI S. – SZILÁRD J., 1959 és ÁDÁM L. – BOROS F., 1979).

A város két szinten helyezkedik el. A löszplatón a város újabb, 1950 után épült részei 145 méteres tengerszintfeletti magasságban vannak, egykori szántók helyén. Ez alkotja a város nagyobb, nyugati felét. A keleti sávban, a Duna felől és a völgyekbe zárva helyezkedik el az „Óváros”, az egykori falu, Dunapentele. A völgyfők összenövése több irányból kitűnő lejáratot jelentett a folyóhoz.

Morfológiai elemként legfontosabb a város számára a löszfal (ÁDÁM L. – MAROSI S. – SZILÁRD J., 1959 és ÁDÁM L. – BOROS F. 1979). Régen ezeket a szálban álló löszfalakat a vízvezetés miatt csaknem függőlegessé egyengették. Ez a városban csak nyomokban lelhető fel, a város nagy részén kiépült a korszerűbb lépcsős elrendezésű partvédelmi mű. A löszben aszóvölgyek vannak, többnyire ÉNy felé hatolva. Ezek térben elképzelve igen hasonlatosak egy kinyitott kéz ujjaihoz. Meghatározzák a város domborzatában. A löszplatón jellegzetes tájalkotó löszformakincs nincsen, csupán kisebb-nagyobb dombok találhatók elszórtan.

A felszínt régebben a magaspart suvadásai alakították, de ezek ma már nem jelentenek veszélyt (ld. feljebb - partvédelem), bár az Óváros egyes részein még szabadon áll a löszfal. A megcsúszás oka egyébként a lösz nagy esők idején való átázása, amikor is a lösz fekszik, az agyag - nedvesen - kiváló csúszófelületet ad a fedőkőzetnek⁷.

A domborzati adottságok kedvezőek lennének, de a hídszerép teljes körű betöltéséhez hiányzik még legalább egy, a várostól északra lévő átkelési lehetőség a folyón, így ez részben ki nem használt előnynek tekinthető.

Hidrogeográfia és éghajlat: a felszíni vízfolyások meghatározója természetesen a Duna. A folyam, helyi energiaként mindig is meghatározó tényezője volt a helyzeti energiák alakulásának (ÁDÁM L. – MAROSI S. – SZILÁRD J. 1959). A város helyén kialakult ókori település először a római korban fontos átkelőhely, bár már előzőleg is lakott hely volt (ld. részletesen. ÁDÁM L. – BOROS F. 1979). A római kori Duna-medér igen széles lehetett, a középkorban keletkezett a Dunában elnyúló Szalki-sziget, ami gátolta a folyamodon való átkelést, így a sziget gátló hatása miatt hídszeréről egészen a 2007-es hídátadásig nem beszélhattünk. A Duna szabályozásáig nem is történt más vízrajzilag fontos esemény. Akkor a szigetet a hajózási útvonal kialakításának céljából keresztgáttal kötötték a parthoz (így a folyó helyzeti energiákra gyakorolt hatása tovább csökkent); a falu elvesztette közvetlen kapcsolatát az élő folyóval.

A város kiépültével, az 1950-es években a szigetre töltést vezettek, melyen út és a kikötői vasút halad át. Mivel a töltésen csak kis keresztmetszetű átjárhatóság van,

⁷ Az utolsó nagyobb csuszamlás a térségben 1995.01.01-én történt Dunaföldváron.

ezért a (déli) Kikötő-öböl elkezdett feltöltődni, mocsarasodni, az ott betorkolló patakok következtében.

A Duna ellenkező partján néhány éve új, védett öblöt nyitottak, de kikötőként nem használják.⁸ A város déli Duna-szakaszán másik sziget található: a lakatlan zagtyér és erdő borította Schalbert-sziget.

A város területén még három természetes vízfolyás van: ezek a Lebuki-, az Alsó-foki-, és a Felső-foki-patak. Ezek az előbb említett helyen töltögetik hordalékukkal a Kikötő-öblöt. A patakok vízhozama elég csekély, csak összefolyásuk után lesz valamelyest nagyobb, valójában azonban így is elhanyagolható méretű.

Természetes tó nincs. Kis zagtyavak találhatóak az iparterület déli részén.

A felszín alatti vizek nem jelentősek. A terület északi részén 10 méter, a déli részen 20 méter a talajvízszint mélysége. A város területe alatt egyetlen talajvízpúp található, ahol a nívószint megemelkedett, ez a terület DNy-i részén található - itt mindössze 6 méter mélyen van.

A vizek szennyezettsége miatt azonban e meglévő adottságok nem használhatók ki teljesen. A város vízszükségletét a Duna fedezi. A felszíni vízkészlet maga szennyezett, ezért komolyabb társadalmi hasznosítása nem lehetséges.⁹

A város a Mezőföld, egyben a Dunántúl legszárazabb területén található (ÁDÁM L. – MAROSI S. – SZILÁRD J. 1959 és FARKAS G., 1997.). A csapadék mennyisége gyakorta elégtelen. Ez a száraz terület a Csepel-sziget déli felétől a Fejér-tolnai megyehatárig tart. A csapadék évente 500-550 mm körüli – így a vidék aszályra erősen hajlamos. A tenyészidőszakra eső csapadékösszeg 250-300 mm körüli.

A napsütéses órák száma magasabb, mint a dunántúli átlagérték, 2020 óra körüli.

Évi átlag középhőmérséklet 11°C, a január -1,5 – - 2°C, a július 21–21 ,5°C . Uralkodó szélirány az Ény-i, ritkábban É-i és D-i is előfordul.

Talaj- és biogeográfiai viszonyok: Dunaújváros a Mezőföld Északi-talajtáján terül el. A löszön kialakult talajok humuszos szintje változó mélységű, a városban általában 60-80 cm körüli. A város területén az éghajlatnak, az alapkőzetnek és a víz adottságainak megfelelően mészlepedékes csernozjom alakult ki. A Duna mentén ártéri öntéstalaj van, míg a város DNy-i peremén szolonyeces réti talaj található. A völgyekben a humuszos réteg vékonyabb, a talaj erodáltsága miatt. Ugyanakkor itt a talajvízszint a felszínhez valamivel közelebb van, a város határán és azon túl egyes helyeken a völgytalpak vízenyősek lehetnek. A humusztartalom átlagosan 3-6%, a pH 6,3 – 7,0 között változik. A CaCO₃ érték magas. Összességében elmondható, hogy a talajadottságok igen kedvezőek, főként a mezőgazdasági hasznosításra. A város életében ez a szektor azonban - érthetően - háttérbe szorult.

⁸ A túlpárt már Bács-Kiskun megye, és közigazgatási problémák adódtak a kikötőből használatával, ld. később.

⁹ Noha, például a vízi turizmus jelentős fejlesztéseket bírna generálni.

Napjainkra a táj teljesen kultúrtájjá és épített tájjá alakult. Ezt bizonyítja a mezőföldi védett területek kis száma és nagysága. A városban jobb a környezeti helyzet, de ez is a város építésének következményeként tudható be, ugyanis a várostelepítéskor és építéskor számoltak a „zöldesítés” szükségével. Így a városban sok a park, a zöldterület¹⁰. Erdőterületek a városban az iparterület és a lakóövezet közt képeznek sávot (védőerdő).

A zöldterületek jelentős nagysága miatt – több várossal ellentétben – Dunaújváros esetében nem beszélhetünk „városi sivatagról”, mivel a csapadék lefolyása és elszívárgása nem ütközik akadályokba.

A Duna-parton, a löszfal tereplépcsőin kilométereken át húzódik a városlakók „büszkesége”, a legnagyobb parkosított terület, mely tulajdonképpen nyílt botanikus park, egyben rekreációs övezet is, a védőerdőhöz hasonlóan.

A város tulajdonképpen egyetlen állatföldrajzi érdekessége, hogy a magaspartba befészkelte magát egy igen jelentős gyurgyalagpopuláció.

3.1.2. Dunaújváros helyzeti energiái

A város és környékének helyzeti energiái két időszakaszra bonthatóak, mely a múltbeli folyamatokat, illetve a jelenlegi helyzetet jellemzik. Ennek alapján a két szakasz az alábbi lehet:

- a helyzeti energiák történeti szempontú vizsgálata, mely a 2004-ig zajló folyamatokat vizsgálja
- a helyzeti energiák mai, 2004-2007 közti pillanatképe.

3.1.21. Dunaújváros helyzeti energiáinak változásai 2004-ig

A helyzeti energiáknak lehet természetföldrajzi alapjuk. Ez a természetföldrajzi tényező a térben kétféleképp helyezkedhet el: vagy földrajzilag heterogén vidékről beszélhetünk (például vásárvonalon, tengerparton, sivatagperemen vagy szorosban való elhelyezkedés); vagy egyszerűen homogén vidékről van szó - ekkor például a hely medenceközpont. (MENDÖL T., 1963).

Az is előfordulhat, hogy a helyzeti energiáknak nincs közvetlen természetföldrajzi kiindulópontjuk. Ilyenkor valamilyen új tényező megjelenését feltételezi, mely felértékelő hatással bír a meglévő energiákra. Ilyen lehet az országhatár változása, vagy a vasútépítés vagy egyéb más humán tényező.

Ami a fentiekbe nem sorolható be, az a gazdaságföldrajzi helyzet. Ez tulajdonképpen az előző két tényező pillanatnyi szintéziséből adódik; nem konstans, sőt, külső tényezők is alakítják.

¹⁰ Egy főre jutóan kiemelkedően magas a parkok aránya: több, mint 50 m²/fő

Az östelepülés, Dunapentele csak az első csoportba tartozó energiákkal rendelkezett; csupán a régmúltban, a rómaiak Intercisa-jában¹¹ beszélhetünk közvetlen természetföldrajzi alap nélküli helyzeti energiákról, bár a birodalom határát a rómaiak eleve szerették valamilyen természetileg védhető vonalhoz igazítani¹². Intercisa a Limes határörerődje volt, a város tehát a rómaiak őrhelye, fontos települése volt. Biztonságos helyet kínált az akkori város számára a löszfal, s annak tövében a völgyhálózat, s az Öreghegy.

A Szalki-sziget kialakulása miatt,¹³ a település elvesztette a közvetlen átkelési lehetőségét a beszűkült a folyón (ld. még fent: Vízrajz és éghajlat). Ez a körülmény újabb gazdasági visszaeséshez vezetett, ugyanúgy, mint a vízrendezés, a kereszthát kialakítása. Ez azonban megteremtette a hajóközlekedés biztonságát és enyhítette az árvízveszélyt, ami adott helyzetben természetesen fontosabb szempont volt, mint a dunapentelei helyzeti energiák védelme.

A dunaföldvári híd megépítése¹⁴ is hátrányosan érintette Dunapentele községet. 1850-1950-ig Dunaföldvár tetemes előnyt szerzett a fejlődésben. Ezt erősítette, hogy a térség 1896-ban vicinális vasútvonalat kapott, melynek továbbbépítését tervezték Szekszárdig, de ez sosem valósult meg, így a paksi¹⁵ vasútvonal ma is zsákvonalként funkcionál. A vasútépítés előnye viszont az volt, hogy a vasút kapcsolatot teremtett más vidékek felé.

Évszázadokon át Dunapentele és Dunaföldvár közt húzódott a megyehatár is, s ugyanott van ma is. A határmenti fekvés pedig – legyen az külső vagy belső határ – hazánkban az iparosodás óta az elmaradottságot, hátrányt jelentett (SÜLI-ZAKAR I., 1997).¹⁶

A XX. században a település erős mezőgazdasági szerepkörrel bírt, felvevőpiaca a főváros volt. Egyben bizonyos üdülőttelep-jelleget is magáénak tudott. A mezőváros határaiban 1859 óta tanyák születtek, a jó termőterületen. Erre a tanyás vidékre épült a későbbi iparváros¹⁷.

A római kor után sokáig – gyakorlatilag 1938-ig¹⁸ – semmilyen különleges, fontos helyzeti energiája nem volt a mai város helyének. A Duna ugyan jelentett egy gyenge vásárvonalat a mezőföldi területek és a dunai kereskedelem árucikkeinek cseréjére, de a feltételek az árucseré helyére vonatkozóan ugyanolyanok voltak a

¹¹ Jelentése: középen kettéosztott. ld. még: Dunaújváros története; 2000

¹² Itt nem csak védelmi szerepköréről van szó, hanem a Duna fontos belvízi kereskedelmi út is volt számukra.

¹³ A sziget egy kisebb medereltolódás következtében jött létre.

¹⁴ Ezt a hidat 1927-ben építették.

¹⁵ MÁV42-es vonal

¹⁶ A „megyehatáron a koci is dőccen” szólás is erre utal, néprajzi bizonyítékként.

¹⁷ Néhány közülük még ma is áll, a védőerdő területén és a város külterületén.

¹⁸ Eredetileg a dunai kohászati kombinát terve az 1938-as Győri Programban szerepelt, majd 1943.01.07-én egy kormányúlése erősítették meg a Duna-menti vaskombinát létrehozásának szükségességét és a beruházás rentabilitását. (forrás: MISKOLCZI M. 1980)

folyó mentén mind északi, mind déli irányban. Az egyetlen értelmezhető helyzeti energia a Duna maradt.

A mai város végleges helyét 1946-48-ban eredetileg Mohácsra vagy Sióagárdra tervezték¹⁹. Néhány házát Mohácsra fel is húzták, de hazánk Jugoszlávia iránti külpolitikája miatt, a terveket pusztán politikai okokból megváltoztatták, igen sajátosan felértékelve a dunapentelei helyzeti energiákat. Így a politikai-védelmi szempontok előtérbe kerültek, s tekintettek arra, hogy Dunapentelén már volt vasút, a vízi szállítás pedig köztudottan olcsó, így a város Fejér megyében talált „telephelyet”.

1953-tól kezdődően az állami beruházásokat visszafogták, s ez érzékenyen érintette az új várost. Sztálinváros-Dunaújváros ugyanakkor a '60-as évektől kezdődően egyre inkább betagozódott a településhálózatba, ami bizonyos fokú szerepvesztéssel is együtt járt, a kiemelt településből „csak” jelentős lett. A megyehatáron fekvő város – amelynek más közlekedési kapcsolatai alakultak, mint a megyeszékhelynek – ugyanakkor sosem vált megyéjének integráns részévé. Az erős fővárosi orientáció a mai napig megmaradt, amit nyilván a kis távolságkülönbség és a hatalmas közlekedési infrastruktúrábeli szakadék okoz. *Nincs például elsőrendű főúti és közvetlen vasúti összeköttetés Székesfehérvár és Dunaújváros között. Erre a helyzetre – is – épül a két város örök rivalizálása.*

Fejér megye keleti fele, a néhai adonyi járás területén ma is Duna és annak vonalához igazodó 6-os főút a helyzeti energiák szempontjából a legerősebb kohéziós erő; mivel más lehetőség egyszerűen nincs, azaz nem volt komolyabb infrastruktúrafejlesztés, ami a forgalmi fekvést jelentős mértékben befolyásolta volna. Kisebbségi mellékutak kiépültek ugyan, de csak elszórtan, s kis áteresztőképességgel. *Ma is vannak olyan városkörnyéki települések, amelyek a városból egyszerűen nem érhetőek el.*²⁰

A napjainkban bontakozó regionalizáció, a Közép-dunántúli régió térszerkezetében elfoglalt szerepe miatt utólagosan bizonyosodott be a város jó helyválasztása. Továbbra is igen előnyös tényező ugyanakkor a főváros közelsége is.

3.1.22. Dunaújváros helyzeti energiáinak változásai 2004 után

A város életében igen nagy jelentőséggel bírt két fontos beruházás: az M6 autópálya megépítése és az M8 autópálya hídja. Nemzetközi és helyi jelentőségű az M8 autópálya megépülése. Ennek ugyanis „csupán” közvetett hatásai lesznek, mivel az infrastruktúra-fejlesztéshez kapcsolódó várakozások áttételesen, az elérhetőség javításával tolják ki a vonzáskörzet határát, ugyanakkor városhiányos településeket kötnek majd a városhoz.²¹ A fenti fejlesztések a kistérségi fejlesztési

¹⁹ Szóba került még telephelyként: Győr, Tát, Dömös, Nagymaros, Vác, Pere, Dunaföldvár

²⁰ Például Daruszentmiklós földúton 8, műúton 26 km Dunaújvárostól.

²¹ M8-as autópálya eleve később (egyenlőre bizonytalan időpontban) készül majd el.

tervdokumentumokban helyi erőktől független, csak ösztönzéssel segíthető beavatkozásként szerepeltek. Ezek a dokumentumok eredetileg egy tételként kezelték a két autópálya megépülését (ld. „A Dunaújvárosi Kistérség Fejlesztési terve”). A gazdaságélénkítő hatásra és a Dunafer (politikai okok miatt kialakult) tőkevesztési problémája megelőzését szolgáló²² kormányintézkedésekre alapozva mutatja ki a fejlesztési terv a várható fő pozitív hatásokat.

A kistérségi Fejlesztési Tervben még egy olyan beruházás szerepel, aminek komoly logisztikai szerepe lesz a város életében: kísérletet tesz a dunaújvárosi közforgalmú kikötő és logisztikai központ kialakítására. Ez az előző programpontról annyiban különbözik, hogy jelentős helyi szerepvállalást feltételez, elsősorban a humán erőforrások és a hatósági együttműködések szerepkörének terén. Az új dunaújvárosi kikötő, mely a harmadik kikötő a városban, az M8-as autópálya-híd törszomszédságába tervezett, biztosítva a közút és a víziút találkozási lehetőségét. A vasút a már meglévő Vasmű-teherpályaudvarról a cellulózzgyár és a papírgyárak területére vezető mellékvonalból lenne levezethető, kiteljesítve ezáltal a szállítási ágak találkozását. Fontos szempont, hogy a dunaújvárosi repülőtér is csupán 2 km-re van, de ennek komoly fejlesztése Budapest-Ferihegy közelsége²³ miatt irreális, ezért csak kisgépek fogadására alkalmas. További problémát jelentenek a kialakításnál a domborzati viszonyok, mivel a löszmagaspart átvágását több helyen kell majd elvégezni.

Megvizsgálva az országon átvetető fő tranzitútvonalakat és határállomások helyeit, arra az eredményre jutunk, hogy Dunaújváros a hagyományos Kárpát-medencei kereskedelmi viszonylatok (ÉK–DNy, DK–ÉNy) felé húzott (egyben legforgalmasabb határállomások között húzott) képzeletbeli egyenesek metszésénél található, mégpedig, egy 2007-ig kevésbé átjárható forgalmi gátnál. Komoly esély van arra, hogy Dunaújváros a főváros fő tehermentesítőjévé váljon. Igaz, hogy az M8 autópálya – vonalvezetése miatt – csak részben jelentheti a tehermentesítés megoldását, ugyanakkor, valószínűleg módosíthatja a hagyományos tranzitútvonalakat. Az M6-os gyorsforgalmi út erősíti majd az É–D irányú meglévő, de kisebb jelentőségű összeköttetéseket.

A fentieknek megfelelően a helyzeti energiák erősödésére lehet számítani.

3.2. A helyi gazdaság - a város gazdasági szerepkörének alakulása és annak térbeli vonzatai

A helyi gazdaság egy adott, földrajzilag lehatárolt térség gazdasága. Folyamataiban és szerkezetében hasonlít a magasabb szintű típusokhoz, mint például a nemzetgazdaság. Ugyanakkor minden helyi gazdaságnak egyéni, eredeti jegyei vannak, melyek megtalálása létfontosságú a komplex elemzések esetében. Ezért

²² A probléma-megelőzés a Dunafer-holding 2001. évi tőkevesztése miatt és az emiatt előrehozott privatizáció miatt részben nem valósulhatott meg.

²³ A Ferihegyi repülőtér Dunaújvárosból közúton 88, légvonalban 70 km.

ezen alfejezet középpontjában a város és térségének gazdaságfejlődése áll, mely a tulajdonképpeni helyi gazdaság kialakulásától (a gazdasági rendszerváltás megkezdésétől) a város egyfajta egyensúlyi helyzetbe állásáig tart.

3.2.1. Dunaújváros gazdaságszerkezeti változásai a rendszerváltáshoz kapcsolódóan

Dunaújváros gazdaságának átalakulása, egyedi eset hazánkban. Egyedi, ugyanakkor érdekes azért, mert megmutathatja az un. „vezető szocialista iparváros” végleges betagozódását a magyar városhierarchiába, amelyből eredetileg is minden téren kiemelt volt.

A változás, a betagozódás vizsgálatának eléréséhez szükséges bizonyos összehasonlításokat végezni más városokkal, hogy egy viszonylag reális kép megrajzolása megtörténhessen. Ennek érdekében elkerülhetetlen, hogy keresni kell olyan településeket, amelyekkel Dunaújváros valamilyen módon összevethető. Ezen okok miatt az összehasonlításnál kontrollcsoportot állítottam fel, s annak három városával dolgoztam.

De vajon mely városokkal célszerű ezt megtenni?

Alapesetben három kontrollcsoport is kialakítható lenne:

- a) A Közép-Dunántúl régió más megyei jogú városai, hiszen hasonló közeget képviselnek, mint Dunaújváros, s ezáltal összevethetők lennének. Ezek: Székesfehérvár, Tatabánya, Veszprém. Ebben az esetben számolnunk kell azzal a problémával, hogy mind a három város megyeszékhely is egyben, tehát erősebb a központi szerepük, így torzulhatnak az arányok Dunaújváros rovására, amely hasonló szerepkörrel nem rendelkezett. Emiatt indokolt egy másik csoport létrehozása is.
- b) Ezen másik csoportot az ország nem megyeszékhely megyei jogú városai alkotják. E városokból is három van Dunaújvárost nem számítva: Hódmezővásárhely, Nagykanizsa, Sopron.²⁴ Ezeknél a probléma a múltbéli megyeszékhely-státus, de a jelen fejlődési trendjei miatt e települések központi funkciókkal csak részben vannak jobban felruházva. (ld. még CSAPÓ T., 2001.)²⁵
- c) A Duna-menti ipari-szolgáltató városok köre. Ezek jelentősége saját és környezetők ipari potenciáljában, valamint helyzeti energiáikban kereshető. Ide sorolható: Százhalombatta, Paks, kisebb mértékben Baja.

A két utóbbi csoport mindegyikének eleme lehet Érd.

²⁴ 2006. évi önkormányzati választások óta Érd is ezek közé tartozik, de a vizsgálat tárgyidőszakában nem volt az. Egyébként Érd akár a harmadik kontrollcsoportba is tartozhat.

²⁵ Elvileg további kontrollcsoportok is kialakíthatóak lennének: pl.: Duna-menti iparvárosok (Százhalombatta, Paks); vagy pl. a dunántúli un. csinált városok csoportjai (Oroszlány, Ajka, Komló).

Az első és a harmadik kontrollcsoport nem képezte disszertációm vizsgálatainak tárgyát, mivel a városok főbb tulajdonságai, jegyei nagy szórást mutatnak e csoportban. Ezért a második kontrollcsoport három elemére esett választásom, de Érddel nem számoltam, hiszen a tárgyidőszakban még nem volt megyei jogú város. A városokhoz kapcsolódó KSH-adatgyűjtési elsődleges táblákat az 1. függelék tartalmazza.

Idealizálási feltételekként az alábbiakat kell leszögezünk, melyeket a vizsgálatba való bevonáshoz kell szem előtt tartani:

1. A vizsgálatokban meg kell hagyni Dunaújvárost egyedüli „szocialista városnak”, hogy egyértelmű maradjon a folyamat, s ne kelljen számolni speciális esetekkel. Ugyanezért nem célszerű összevetni a nem megyeszékhely megyei jogú városokat a megyeszékhelyekkel.
2. A vizsgált időszak alapvetően az 1992-2001-ig terjedő időszak, egyes esetekben a kiindulási adatok összevethetősége miatt 1988-2001. Így megkaphatjuk a politikai változáshoz kötődő gazdasági változások fő áramát.²⁶
3. Az alapadatok forrását lényegében egységesnek kell tekinteni. Legyen ez a forrás a KSH Területi statisztikai évkönyve, valamint a T-STAR adatbázis.
4. A kiegészítő információforrások legyenek sokszínűek.

3.2.11. A gazdasági tényezők háttere – a társadalmi tényezők

A gazdasági adatok elemzésének mind alapjai, mind következményei lehetnek bizonyos társadalmi mutatók. Ahhoz tehát, hogy megérthessünk bizonyos gazdasági folyamatokat, áttekintően tanulmányozni kell ezen adatsorokat is. Problémaként jelentkezik ugyanakkor, hogy a KSH adatsorai sem koherensek, mivel a folyamatos törvényi változások miatt – mely egy átalakuló gazdaságban természetesnek mondható – az adatgyűjtések alapja is változott, emiatt adatsorok gyakorta nem is képezhetők, vagy csak 2-3 éves töredékes adatosok állnak rendelkezésre.

²⁶ Fontos, hogy a fenti városokat miért egy adott időszakban vizsgáljuk. Noha a reformok kialakulása folyamatosan ment végbe, célszerű egy konkrét évhez kötni a vizsgálat kiindulópontját – erre talán a legalkalmasabb az 1990-es év, mint az első szabad választások éve. Ezt azért célszerű kiemelni, mert a megalakult új kormány „tisztá lappal” indíthatott bárminemű változást az országban, annak életében. Mivel a rendszerváltás teljes megtörténte – úgy gondolom – nehezen jelölhető ki ilyen pontossággal, így vizsgálataimban a rendszerváltás végét 1990-től számított 12 évben jelöltem ki – így az utolsó vizsgált év 2001, ezzel eleget tettünk a piacgazdaság kialakulásához kapcsolódó folyamatok vizsgálatának. Néhány adatnál ugyanakkor előfordul ettől eltérő adat is, ami a 2001. év végi záró értékét, illetve a megegyező 2002. év eleji nyitóértékét takarja.

A fentiek szerint a következő városokat kell vizsgálnunk:

1. Dunaújváros
2. Sopron
3. Nagykanizsa
4. Hódmezővásárhely

Figyelembe kell venni azt, hogy a gazdasági adatok esetében fellelhető adatsorok időben nem koherensek, töredezetek. Ez a jelenség a folyamatosan változó KSH-adatgyűjtési módok miatt keletkezett, s melyek mögött a törvényi szabályozások változásai állnak.²⁷

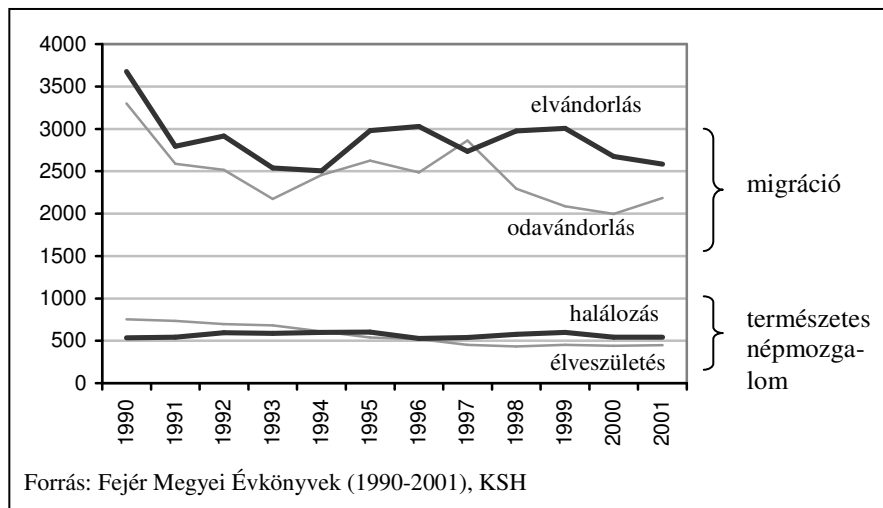
A legáltalánosabb adat a lakónépesség száma, ami a városokkal kapcsolatos vizsgálatokban nehezen elhanyagolható tényező.

A lakónépesség változása mindegyik városnál hasonló trendet mutat, de a vizsgált városok közül arányaiban Dunaújvárosban csökkent a legnagyobb mértékben. Másfél évtized alatt lakosságának csaknem egyötödét elvesztette. (3. ábra) Milyen okok vezethettek e rossz tendenciához? A korábbi vizsgálatok az alábbi adatokat mutatták:

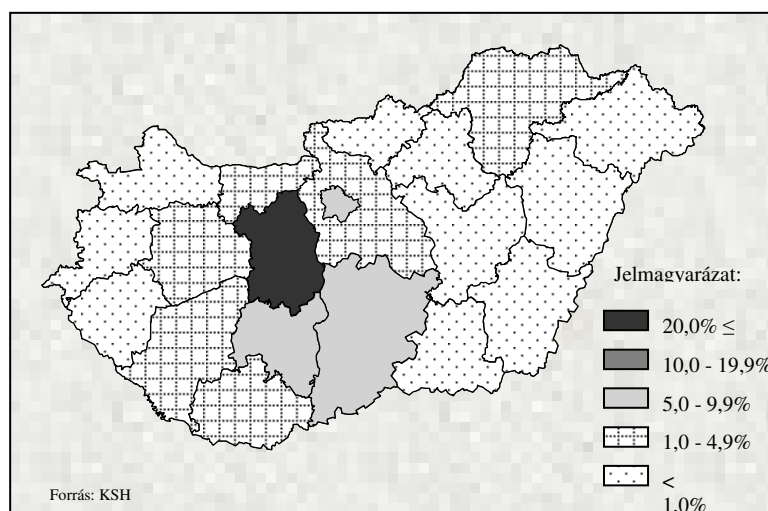
²⁷ A szorosan vett gazdasági adatokban igen nehéz az eligazodás. Ennek oka a képlékeny társadalmi-politikai és gazdasági környezetben kereshető, a folyamatosan változó törvényi szabályozásoknak köszönhetően. Így a meglévő adatsorokkal való munkát megnehezíti az egyazon tevékenység többszöri átnevezése, átsorolása (ez különösen jól érzékelhető: ld. nem jogi személyiségű gazdasági szervezetek számát illetőleg - diagram)

További problémákat vet fel az, hogy az adatgazdák, például a Polgármesteri Hivatalok gyakran – vélt vagy valós – félelemből megtagadják az adatszolgáltatást, általában adótitokra hivatkozva. Célszerű ugyanakkor nem 1990-től vizsgálni az adatokat, mert akkor a legfontosabb törvények még nem éreztették hatásukat, vagy meg sem alkották őket. A rendszerváltás utáni első 1-2 év még nem jelentett alapvető változásokat a gazdaságban. Ezért a gazdasági adatok tárgyalását elegendő 1992-től vizsgálni. Példaként említhetjük, hogy 1989 és 1992 közötti bizonyos adatokat igen nehéz fellelni.

A gazdasági szervezetek terén is történtek átnevezések, amelyek módosították az adatsorokat, s ezáltal az adatsorok elvesztették kontinuitásukat. Érdekes ugyanakkor a gazdasági szervezetek számára vonatkozó adatsor, mely városonkénti elemzése rámutat arra, hogy a gazdasági élet szereplői erősen függenek a külső tényezőktől, s ezek a tényezők minden városban azonosan jelentkeznek. Meglátszik például a gazdasági megszorító intézkedések hatása az összes város gazdasági szervezeteinek számában. Ez együtt törvényi keretek módosulásával 1995 környékén több törést jelent a diagramokban. A gazdasági szervezetek besorolása ugyanakkor az 1998-as év után más kategóriában jelentek meg a KSH táblázataiban, emiatt a táblázatok közti összefüggés csak a trendeket figyelve összevethető.



3. ábra
Dunaújváros természetes népmozgalmának és migrációjának alakulása (1990-2001)
forrás: HAVELLANT O. - KISS A. 2004.



4. ábra
Állandó elvándorlások száma Dunaújvárosból megyénként, a letelepedés helye szerint, az összes elvándorlás %-ában (1998-2001)
Forrás: Havellant Orsolya-Dr. Kiss Attila 2004.

De hová tűnnek az elvándorlók? Ezzel kapcsolatban bizonyos nem elhanyagolható tényezőket a forrástanulmány készítői csak részben vettek figyelembe, noha az adatok a tanulmányban tételesen rendelkezésre álltak:

- a várost elhagyó lakosság mintegy $\frac{2}{3}$ -a a kistérség többi településére költözik

- a fennmaradó $\frac{1}{3}$ jelentős része a város vonzáskörzetében marad, de a közigazgatási határon túl (más megyében).

Ez utóbbi jelenséget erősen magyarázza az az ábra, mely szintén a fenti tanulmányban található meg (4. ábra).

A népesség migrációján túl is találhatunk társadalmi mutatókat. Erre azért van szükség, mert a lakosság száma közvetlenül nem mutatja meg a település gazdasági erejét, sem vonzását, ennek ugyanakkor sok más tényező jelzője lehet, például munkaképes korú lakosság száma – ezzel párhuzamosan ez hozzávetőlegesen mutatja a munkahelyek számát is, valamint a gazdasági fejlődés bizonyos makroszinten megfigyelhető a népességadatok változásán is („push-pull” modell).

Dunaújváros szempontjából érdekes tényező a népsűrűség vizsgálata. A város ugyanis az egykori Dunapentele közigazgatási területén létesült, nem „csaptak hozzá” a városhoz kisebb-nagyobb falvakat. Ezért a város kompakt egység, amit jól példáz a népsűrűségi adatok közül kiugró helye (az ország 3.-4. legsűrűbben lakott városa).

Az általános adatok közül kiemelhető még a lakások számának változása. (1. táblázat) A lakásépítéshez rendelkezésre álló terület és pénz szükséges. E tényező részben megmutatja az adott városban fellelhető lakossági tőkét.

Lakásszám	1990	1992	1994	1996	1998	2001	Változás % (1990-2001)
Dunaújváros	21810	22054	22109	22176	22221	22379	103%
Sopron	18156	20131	20371	20658	21022	22414	123%
Nagykanizsa	16577	20101	20181	20262	20396	20580	124%
Hódmezővásárhely	19084	19405	19468	19557	19567	19226	101%

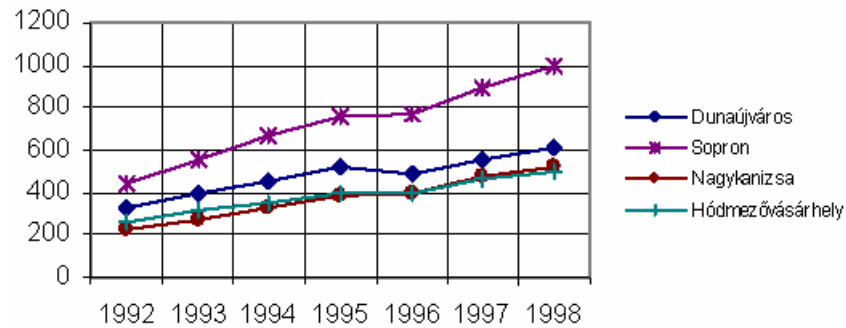
1. táblázat
Lakásszámok változása a vizsgált városokban
forrás: KSH

A táblázat alapján egyértelműen látható, hogy a fenti városok mindegyikében kisebb-nagyobb mértékben növekedtek a lakásszámok. Dunaújvárosban csak kis mértékben emelkedett a lakások száma, mivel a két feltétel közül az egyik – a rendelkezésre álló hely – mennyiség igen szűkösen áll rendelkezésre. Emellett tény, hogy inkább a környező településeken történnek meg a lakásépítések, mivel a város területe beépült.

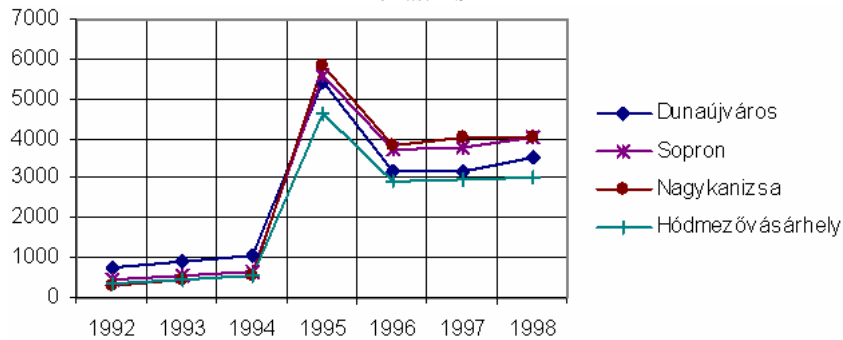
A lakások számának lassú változásához az is hozzájárul, hogy a városok lélekszáma lassan, de biztosan fogy, és egyre alacsonyabb az egy lakásban élők száma is. Ez Dunaújvárosban, viszonyszámokkal kifejezve annyit jelent, hogy az egy lakásra jutó lakosok száma az eredeti 2,84-es szintről 2,32-re változott.

3.2.12. A gazdasági környezet főbb elemeinek változása

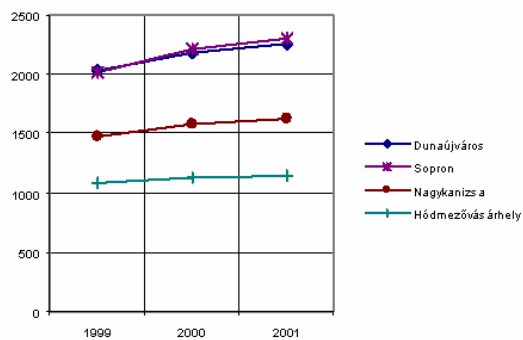
5. ábra
Jogi személyiségű gazdasági szervezetek száma 1992-1998
forrás: KSH



6. ábra
Nem jogi személyiségű gazdasági szervezetek száma 1992-1998
forrás: KSH



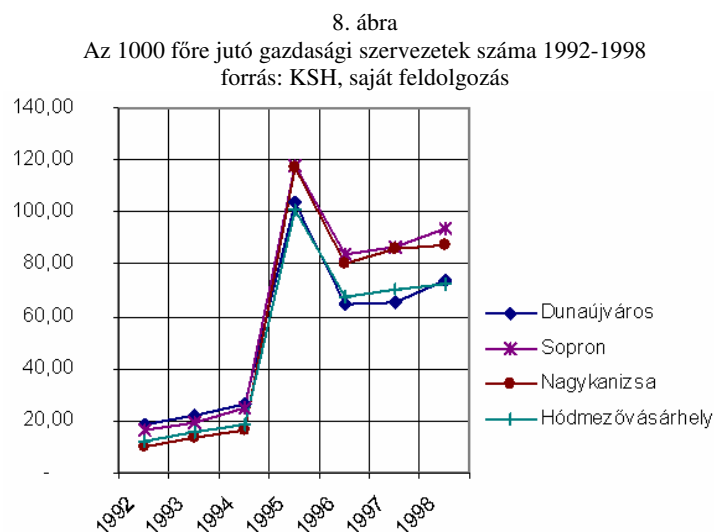
7. ábra
Összes társas vállalkozás száma
forrás: KSH



A táblázatok alapján megfigyelhető, hogy a gazdasági szervezetek számának alakulása összességében pozitív trendet mutat (5., 6., 7. ábra). A vizsgált négy város között mintegy kétszeres különbséget találunk. Még érdekesebb a kép, ha az 1000 főre jutó gazdasági szervezetek számát vizsgáljuk. (8. ábra) Itt erősen megmutatkozik Dunaújváros részleges deficitje.

A gazdasági szervezetek fajlagosan igen alacsony száma több okra is visszavezethető:

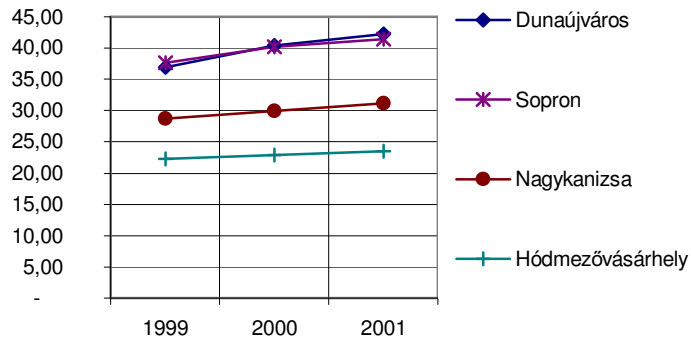
- Megmaradtak a nagyobb gazdasági egységek, és ezek csak némileg foglalkoztatnak kevesebb munkaerőt. – pl.: Dunaferri fénykorában 10000 főt foglalkoztatott; míg a privatizáció folyamata alatt (2004) és után (2009-ig legalább)²⁸ körülbelül 8300 főt.
- Nem volt gazdasági sokk, ami rákényszerítette volna a munkavállalót a váltásra.
- A munkavállalók megszokták a város és az állam gondoskodását.



Jól látható az 1995-ös évben a gazdasági szervezetek számának megugrása, ami a törvényi keretek változásának lehet tulajdonítani.

²⁸ A Dunaferri privatizációs szerződése öt évig előírja a foglalkoztatotti létszám fenntartását.

9. ábra
Az 1000 főre jutó gazdasági szervezetek száma 1999-2002.
Forrás: KSH, saját feldolgozás



A jogi és nem jogi személyiségű gazdasági társaságok, ill. a társas vállalkozások számának alakulása egyébként, más városok adataival összehasonlítva (pl: a többi kontrollesoport városainak értékeivel) az alsó egyharmadban szerepelnek, Sopront leszámítva, mely nyilván határ menti fekvését kihasználva produkál jobb adatokat.

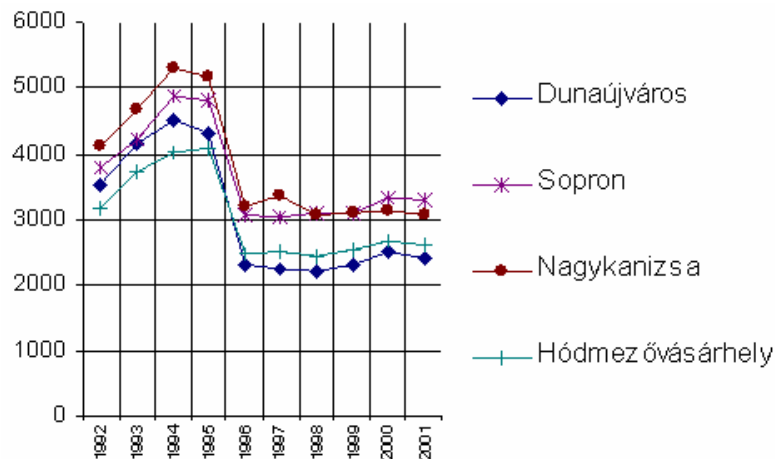
Az egyéni vállalkozók száma is érdekesen alakul a négy vizsgált város esetében. A legtöbb vállalkozó, a vizsgált városok közül Sopronban van. Abszolút számokat tekintve Sopron és Dunaújváros közt szűken egyharmadnyi a különbség. (2. táblázat) A vállalkozások számának ilyen drasztikus különbsége szintén a már fent említett indokoknak köszönhető.

2. táblázat
Egyéni vállalkozók számának alakulása 1992-2001 között
Forrás: KSH

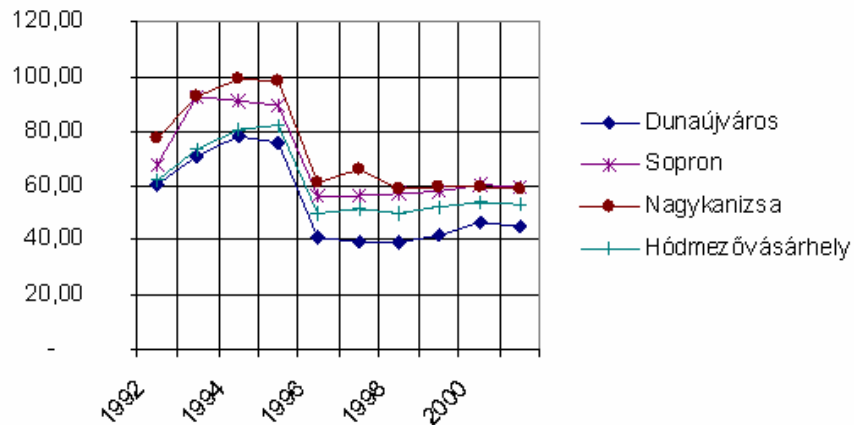
Egyéni vállalkozók száma	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Dunaújváros	3523	4143	4508	4325	2320	2249	2203	2308	2515	2420
Sopron	3791	4235	4866	4814	3057	3049	3089	3107	3317	3305
Nagykanizsa	4116	4685	5309	5187	3201	3357	3050	3094	3144	3067
Hódmezővásárhely	3181	3715	4018	4083	2468	2514	2443	2526	2656	2595

A vállalkozás-sűrűség szempontjából az adatok arányaikban némileg módosulnak. A szinte minden mutatóban élen járó Sopron marad a listavezető, a különbség itt is megvan a városok és adottságaik közt.

10. ábra
Egyéni vállalkozók száma 1992-2001 között
Forrás: KSH



11. ábra
1000 főre jutó egyéni vállalkozások száma
forrás: KSH



Látható, hogy a városok közti arányok gyakorlatilag nem változtak az átmenetnek számító 10 év alatt. (10.-11. ábrák) A görbék együttmozgása azt mutathatja, hogy az egyéni vállalkozók számának alakulásában a külső tényezőknek van jelentős szerepe, mint például az állami szabályozásoknak vagy az adózásnak, tehát a városok sorrendiségét, az ott működő egyéni vállalkozások számát kevésbé befolyásolja. A vállalkozás-sűrűség tekintetében a tárgyalt 10 év alatt az első és az utolsó közti olló ugyan kinyílt; de nem jelentősen; arányaiban különösebb változás nem volt.

A különbségek a városok eredeti adataiból adódhatnak; a deficit aránya Dunaújváros esetében a fent említett okokra vezethető vissza. Ezt az bizonyítja, hogy míg az eredetileg iparban, az ipari nagyüzemekben foglalkoztatottak aránya a szakirodalmi források alapján minden egykori iparvárosban lecsökkent; (3/a, 3/b táblázat és 10. ábrák) a legkisebb változás Dunaújvárosban volt – így a vállalkozások illetve a gazdasági társaságok alacsony száma egyszerűen annak tulajdonítható, hogy Dunaújváros jelenleg is iparváros, megtartotta ipari erejét és speciális munkaerőbázisát. (erről a témáról ld.: LEVELEKI M., 2002)

Ezen értékhez legközelebb egyébként saját megyeszékhelye, Székesfehérvár áll; róla is elmondható, hogy az iparban foglalkoztatottak aránya hasonló maradt.²⁹ 1988 óta az ipari ágazatban foglalkoztatottak szintje egy erőteljes csökkenést követően a '90-es évek közepére stabilizálódott valamennyi városban (3/a, 3/b táblázat, 13. ábra).

3/a és 3/b táblázat
Az iparban foglalkoztatottak száma
Forrás: KSH, saját feldolgozás

3/a Az iparban foglalkoztatottak száma

	1988	1989	1990	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998*
Dunaújváros	19784	19127	18241	13877	12968	12822	12748	12659	12437	12437
Sopron	12559	12050	10512	7368	6662	6538	6128	5457	5256	5356
Nagykanizsa	14794	14286	13586	11763	10540	10856	9799	8384	8405	8405
Hódmezővásárhely	10090	9837	8891	6662	5863	5671	5208	5087	5277	5277

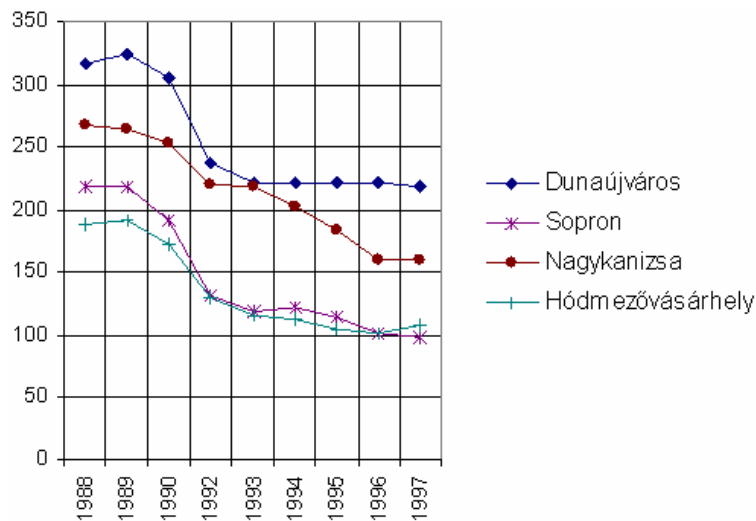
3/b 1000 főre jutó iparban foglalkoztatottak száma

	1988	1989	1990	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Dunaújváros	317	324	306	237	222	221	221	222	219	219
Sopron	219	219	191	132	118	122	114	101	98	98
Nagykanizsa	268	264	253	220	219	203	184	160	160	160
Hódmezővásárhely	189	192	173	130	115	113	104	102	107	107

*= megegyező adatok, a december 31./január 1.-ei adatok

Ez azt jeleti, hogy a vizsgált évek során az iparban foglalkoztatottak arány az 1988. évi értékekhez képest 66-32%-kal csökkent. Ebből Dunaújváros értéke a legkisebb, azaz itt szűnt meg arányaiban a legkevesebb ipari munkahely és itt a legkisebb az iparban foglalkoztatottak arányának csökkenése. (12. ábra)

²⁹ Fejér megyében ma is az iparban dolgozik az aktív népesség 55%-a!

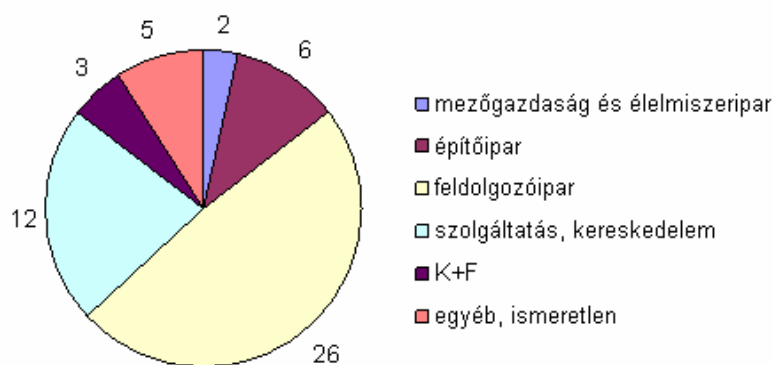


12.ábra

Az iparban foglalkoztatottak száma 1000 főre vetítve
forrás: KSH, saját feldolgozás

Dunaújváros (és Székesfehérvár) magas ipari termelési és foglalkoztatási adataiból következik Fejér megye igen előkelő helye az egy főre jutó ipari termelés és az egy főre jutó ipari állóeszköz-érték terén (ld.: Magyarország atlasza, 1999.), ami mutatja a terület gazdaságának egyértelmű ipari jellegét.

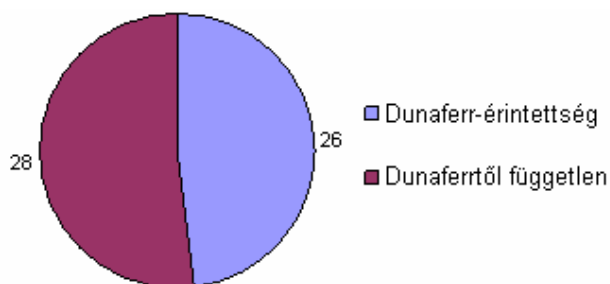
A helyi gazdaság jó mutatója lehet a főbb cégekről kapott lista. A cégek gazdasági életben játszott szerepe szerint meghatározó, hogy az adott cég a gazdaság mely ágazatában tevékenykedik. Ideális feltételként jelöljük ki a cégek azon csoportját, amelyek nagyságuknál fogva jelennek meg a helyi gazdaságban. Ha ez a minimális határ az árbevétel tekintetében 200 millió HUF, akkor az e határ feletti árbevétellel rendelkező dunaújvárosi és környékbeli cégek száma 54 (2003.) (13. ábra). E vezető cégek a gazdasági ágazatok szerint túlnyomórészt /majdnem kétharmada/ az építőiparhoz vagy valamely feldolgozóiparhoz tartoznak. A második nagy csoport /a cégek mintegy negyede/ a szolgáltatásban tevékenykedik. A többi gazdasági ág részesedése alacsony.



13. ábra

A legnagyobb dunaújvárosi cégek tevékenysége gazdasági ágak szerint
forrás: INNOPARK Kht., saját feldolgozás

Ez, önmagában azt bizonyítja, hogy Dunaújváros megmaradt iparvárosnak. Rendeljük hozzá a fentiekhez ugyanezen 54 céget tartalmazó listáról azt a tényezőt, amit talán „Dunaferr-tényezőnek” lehetne nevezni. (14. ábra) E tényezőt úgy számíthatjuk ki, ha megadjuk, hogy a céglistán szereplők közül a vizsgálati időszak végén hány Dunaferr-cég, vagy ahhoz szorosan kapcsolódó szervezet van. Ebből következik, hogy adott időpillanatban mennyire áll még mindig egy lábón a dunaújvárosi helyi gazdaság.



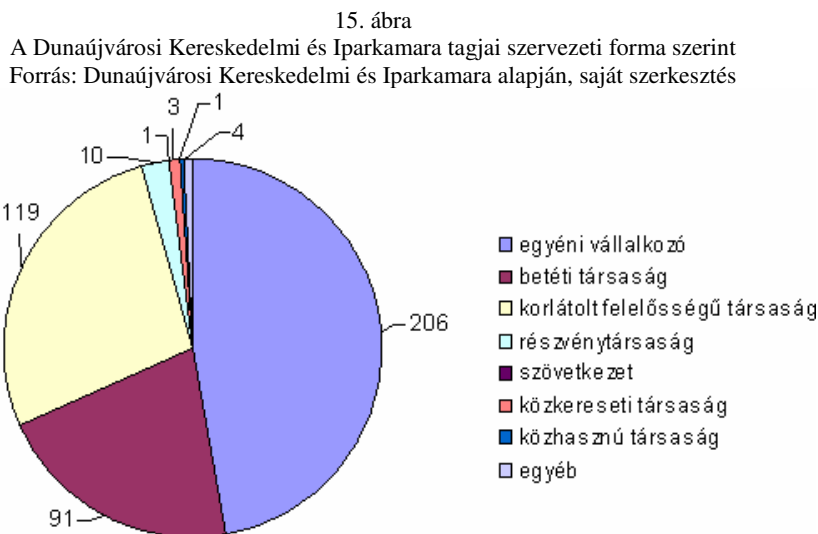
14. ábra

A legnagyobb dunaújvárosi cégek „Dunaferr-függősége” 2002.
forrás: Innopark Kht., saját feldolgozás

A diagramból látható, hogy a vizsgálati időszak végén, 2002-ben a cégek majdnem fele, 26, a Dunaferr-érdekeltség része. Ebből az igen rossz arányból az egy lábón álló gazdaság léte a vizsgált időszakra nézve bizonyítottan tekinthető.

A fentiekén túl érdemes megvizsgálni a Dunaújvárosi Kereskedelmi és Iparkamara tagnévsorát is, az összevethetőség miatt, szintén a vizsgálati időszak végén. A Dunaújvárosi Kereskedelmi és Iparkamara 2000. év folyamán vált önálló területi jogosítvánnyal rendelkező, megyei kamarától független szervezetté. Tagjainak száma 2002. év végén: 435, de van átfedés a megyei és a városi kamara területi

hatásköre között, így az adatok nem pontosak. Erre szép példa, hogy Dunaújvárosban is vannak megyei kamarai tagok. A tagság a társasági forma szerinti megoszlás alapján a következő (15. ábra):



Látható, hogy az egyéni vállalkozók és a betéti társaságok teszik ki a kamarai tagok listájának mintegy hetven százalékát. A másik harmadot alkotják Kft-k, Rt.-k. A többi szervezeti forma elenyésző hányadú. Az egy lábbon álló gazdasági szerkezet vizsgálatában torzító tényező a kamarai tagság, hiszen önkéntes szervezetről van szó. Ha a kamarai adatokból vizsgáljuk a Duna-ferr-tényezőt, a következő eredményt kapjuk a tagok listájából, nem számítva az egyéni vállalkozókat és a betéti társaságokat – hiszen ezek nem lehetnek közvetlenül érintettek (4. táblázat):

4. táblázat
Duna-ferr-érintettség 2002-ben
forrás: saját felmérés

„Duna-ferr-érintettség” (Kft., Rt.)	26
Duna-ferrtől független cégek (Kft., Rt, Szöv, Kkt., Kht., egyéb)	112

E szerint a tagok 20 %-a érintett e felsorolásban.³⁰

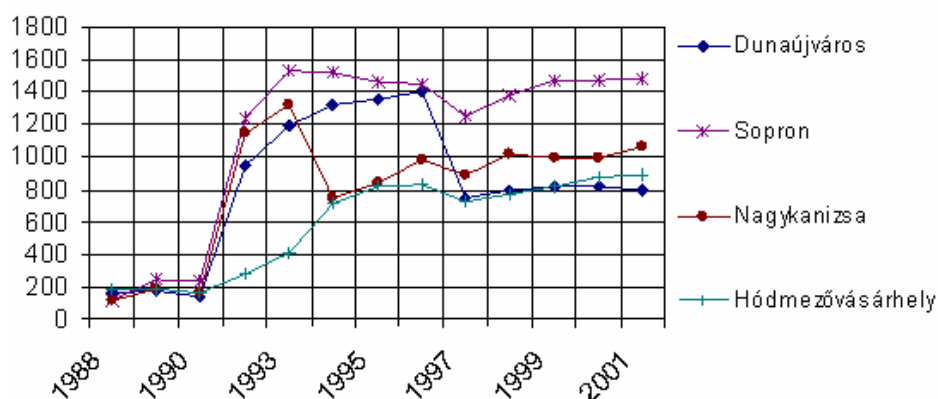
A gazdaság másik nagy szektora, aminek adataiból a gazdaságszerkezetre vonatkozó következtetéseket vonhatunk le: a szolgáltatás. A szolgáltatások két jellemző szféráját hasonlítottam össze statisztikai adatok alapján, amelyek jó

³⁰ Ez ugyanaz a 26 cég, mint a legnagyobb cégek esetén történt összehasonlításban volt.

mutatószámnak bizonyulhattak: a (kis)kereskedelmi üzletek számát, illetve a vendéglátóhelyek számát.

Az eladóhelyek számát tekintve előtűnik, hogy a vizsgált négy város két csoportra szakadt: az élbolyban egyedül Sopron található; míg a többi város tőlük erősen lemaradva szerepel. Érdekes Nagykanizsa görbéje, az első nagy visszaesés a boltok számában itt tapasztalható 1994 környékén. Az okokat keresve a jugoszláv polgárháború, mint külső tényező a fő indok. A többi város esetében 1996-ban történt jelentősebb visszaesés, időbeni egyezésük miatt az állami megszorításoknak engedve, a tőkeszegény vállalkozások beszüntették működésüket. (16. ábra)

16. ábra
Kiskereskedelmi boltok számának alakulása
Forrás: KSH



Érdekes összehasonlíthatóságot tesz lehetővé a vendéglátóhelyek száma. A fizetőképes kereslet közvetlenül meghatározza számukat. Ezen adatsor a következő táblázatban fogható össze (5/a táblázat):

5/a táblázat
Vendéglátóhelyek száma
Forrás: KSH

	1988	1990	1992	1994	1996	1998	2000	2001
Dunaújváros	90	77	154	220	201	187	118	205
Sopron	115	98	428	402	376	322	386	397
Nagykanizsa	65	51	393	268	310	226	219	226
Hódmezővásárhely	79	66	129	296	279	239	255	257

12-14 év folyamán az arányok folyamatos változása volt tapasztalható. Az 1988-as első és utolsó helyezett városok közt a vendéglátóhelyek számát tekintve valamivel több, mint kétszeres, míg ugyanez a különbség volt 2001-re két és félszeresére nőtt. A kisebb változásokat nem számítva megállapítható, hogy minden városban

legalább kétszeresére nőtt a vendéglátóhelyek száma. Az évenkénti kisebb-nagyobb változások itt is, „összehangoltságuk” miatt a változást a makrogazdasági tényezők indokolják.

1000 főre vetítve a vendéglátóhelyek számát, a következő képet kaphatjuk (5/b táblázat):

5/b táblázat
Vendéglátó helyek száma 1000 főre
Forrás: KSH

	1988	1990	1992	1994	1996	1998	2000	2001
Dunaújváros	1,44	1,31	2,63	3,80	3,53	3,33	2,18	3,83
Sopron	2,01	1,78	7,63	7,52	6,98	5,99	7,01	7,12
Nagykanizsa	1,18	0,95	7,37	5,02	5,90	4,33	4,15	4,32
Hódmezővásárhely	1,48	1,29	2,53	5,91	5,65	4,92	5,21	5,29

Ebből látható, hogy az évek folyamán egyre jobb ellátottság alakult ki a városokban. A városok közti összehasonlításban a legkisebb változást Dunaújváros produkálta, a többi arányaiban és sorrendjükben változó képet mutatott.

Összefoglalva, Dunaújváros a vizsgált városok közül a vizsgált periódusban igen heterogén adatokkal rendelkezett. Nem mondható ki egyértelműen, hogy a város a rendszerváltás győztese vagy vesztese volna. Ugyanakkor, az adatok azt sugallják, hogy a város, korábbi pozíciót próbálta megőrizni, de a fejlődése elmaradt mind korábbi saját, mind pedig a többi város élbolyától.

3.2.2. Út a jövőbe – gazdasági jövőkép

Minden város számára fontos a fejlődés. Dunaújváros esetében az annyit jelent, hogy túl kell lépni a „megörökölt” gazdasági- és iparszerkezeten; még ha természetesen nincs is beleszólása az önkormányzatnak az adott cégek belügyeibe, gazdasági stratégiáiba. Elsőrendű cél a sikeresség biztosítása. A befektetni kívánó cégek szemében vonzónak kell lenni; jó feltételeket kell kínálni az investícióhoz, tulajdonképp egyfajta bizalomszerzésről lévén szó.

A bizalom tipikus – bár meglepően korai – megnyilvánulása a Hankook gumibroncsgyár dunaújvárosi megtelepedése. A Gazdasági és Közlekedési Minisztérium által 2005. végén aláírt szerződés alapján a gyár felépítésére 2006-ban került sor, s néhány hónappal az M6 autópálya és a dunaújvárosi híd megépülése után a termelés is elkezdődött.

Összefoglalva, Dunaújváros még mindig ipari város, valószínűleg hosszabb távon is az marad. A lényegi strukturális változások sokáig igen lassan mentek végbe – ugyanis a térségben egyre szűkülő mértékben, de még megmaradt a Dunaferr

szinte egyeduralkodó szerepe a gazdaságban. A jelentősebb változásokra a Dunaferri privatizációjával (2003-2005) került sor, mégpedig annak teljes lezajlása után (2006-2008). Az ezt követő, a helyi gazdaságot már egyértelműen több lábra állító beruházás a Hankook volt.

A kis- és középvállalkozások, illetve az egyéb, gyárakon kívüli” gazdasági tevékenységek alacsonyabb száma továbbra is illeszkedik más vizsgálatokban is szereplő trendbe, azaz továbbra is az iparvárosok foglalkoztatási struktúrájába sorolható (LEVELEKI M., 2002). A jövőre nézve fontos, hogy városnak helyzeti energiáit jobban ki kell használnia. Ezen energiák javítása azonban nem a városon múlik, hiszen a város autópályákkal és híddal való ellátása az állam feladata és érdeke is volt egyben. A kapitalizmus alappillére a befektetés – s meg kell érteni, mind városi, mind állami szinten, hogy a befektetések, fejlesztések elhalasztása, vagy rosszabb esetben elmaradása hosszú távon igen nagy károkat okoz.

3.3. Logisztika és logisztikai kapcsolatrendszer

A forgalmi fekvés és a helyzeti energiák (ld. a disszertáció 3.1. fejezetét) ma a vizsgált területen folyamatosan változnak. A helyzeti energiák változásának fényében változhat ugyanakkor egy adott hely logisztikai szerepköre, illetve kapcsolatrendszere is. Egy hely logisztikai szempontú jelentőségét mindenekelőtt tehát a térben elfoglalt hely, azon belül a vonalas közlekedési és egyéb létesítmények, azaz a vonalas infrastruktúra megléte és szerkezete befolyásolja.

A fentiekhez kapcsolódóan a logisztika jelenti és jelentheti a szállítás és szállítmányozás módozatainak összességét; a logisztikai kapcsolatrendszer pedig mindazokat az útvonalakat és célállomásokat, melyek adott szempontból egy adott hellyel (szervezettel, telephellyel) kapcsolatban állnak.

3.3.1. Dunaújváros kistérsége, vonzáskörzete – a közigazgatásból eredő problémák

A közigazgatás alsó középszintű egysége, a járás az 1980-as évek elejéig működött. Az adonyi, majd sztálinvárosi/dunaújvárosi járás területe gyakorlatilag változatlan volt a kiegyezéstől egészen 1984-ig; majd a '90-es évek elején a dunaújvárosi kistérség is ugyanezen területen alakult meg.

2004. január 1-jétől a Fejér megyei kistérségek újraalakításával (a hétből tíz lett) a székesfehérvári és a dunaújvárosi kistérségek részekre szakadtak. Ezen területek nem valódi vonzáskörzetek, „központjaik” nem valódi városok, hanem tulajdonképpen gyakorlati vonzáskörzettel és városi funkciókkal nem rendelkező települések: Adony város, Aba nagyközség. Pénzügyi helyzetük kétséges, mivel nincs mögöttük valódi, azaz funkcionális város, s kicsi a költségvetésük, azaz nem jut pénz a többletfunkciók ellátására. Kialakításuk jogossága a fentiek alapján szakmailag megkérdőjelezhető.

Egy új, városi központú egység ugyanakkor kialakult: az Ercsi kistérség. E terület két egykori „dunaújvárosi” települést érintett csak (Ercsi, Ráckeresztúr). E kistérség kialakítása némiképp érthetőbb, hiszen Fejér megye azon településeit tömöríti, melyek a budapesti szuburbiának már tulajdonképpeni részei, s a főváros erős szívóhatást gyakorol.

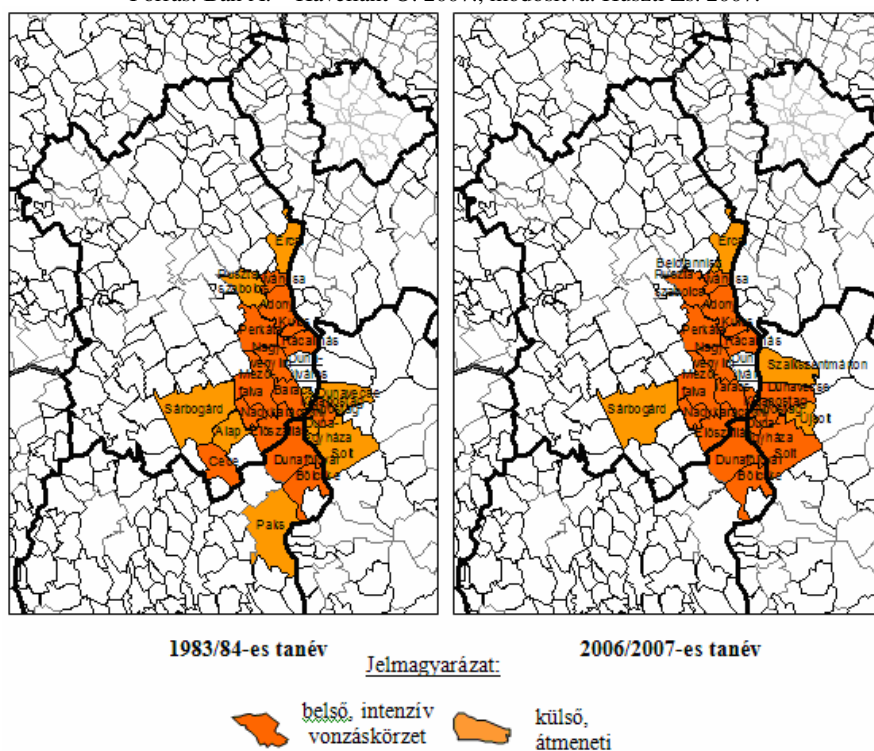
Dunaújváros vonzáskörzete ugyanakkor erősen eltér a megyei közigazgatás, valamint mind a 2004 előtti, mind pedig az azutáni kistérségi beosztástól.

A vonzáskörzet-vizsgálatokat jórészt a Dunaújvárosi Főiskola (DF) és a DF Térségfejlesztési Kutatócsoportja végezte, Dr. Kiss Attila docens vezetésével. A többször elvégzett kutatások eredménye alapján Dunaújváros vonzása három megyében érvényesül. A vonzáskörzet északon Kulcsig, délen Madocsáig, keleten Soltig/Újsoltig tart. Készültek ágazati vonzásvizsgálatok is, melyek ugyanezt mutatták ki. Ennek példája az alábbi (17-18. ábra):

17-18. ábra

Dunaújváros oktatási vonzáskörzetei 1983/84-es, 2006/07-es tanév

Forrás: Bán A. – Havellant O. 2007., módosítva: Huszti Zs. 2007.



Saját diplomamunkáimhoz elvégzett vizsgálataim (HUSZTI ZS., 2002., 2006.) ezt alátámasztották. A kutatás alapját a folyamatos üzemű dunaújvárosi ipari létesítményekben dolgozók „műszakos buszjáratainak” vizsgálata képezte,

feltételezve, hogy az agglomerációból bejáró dolgozók nem kizárólagosan munkahelyük miatt kötődnek a városhoz. A vizsgált kérdés arra irányult, hogy a „műszakos buszok” honnan, milyen gyakorisággal érkeznek és indulnak Dunaújváros Béke tér állomás (ez a helyközi pályaudvar) tekintetében. Eredményeim teljes mértékben megerősítették a Dunaújvárosi Főiskolán kimutatott adatokat; vagyis, hogy Dunaújváros vonzáskörzete „hárommegyés”. E vizsgálatot új, általam kidolgozott módszerrel ismételt elvégeztem, aminek bemutatására a disszertáció az 5. fejezetében kerül sor.

Helyi szinten is érezhető a vonzáskörzet és a megyerendszer közti hatalmas feszültségek jelenléte, mely főleg a központi finanszírozás helyi viszonyok közti különbségek miatt létezik. Dunaújváros esetében, ahol a négy megye határán fekvő hárommegyés vonzáskörzet³¹ van, igen komoly hátrányt és anyagi problémát eredményez az ma már, hogy az állami normatív finanszírozás rendszere hogyan tudja érvényesíteni a közigazgatás és a személyek valódi vonzáskörzetbe való mozgásának különbözőségeit.

Nehéz felmérni, milyen és mekkora terhet ró majd az infrastruktúra-beruházások általi várható vonzáskörzet-növekedés a városra abban az esetben, ha az állami finanszírozások változatlanok maradnak. Remélhetőleg, a város szerepének növekedése a közigazgatási decentralizációval párhuzamosan olyan pozitív hatásokat gerjeszt a város gazdaságára a bevétel-növekedések terén, amelyek ellensúlyozzák majd a várható negatív hatásokat.

Fentiek alapján látható, hogy a vonzási szempontok miatt célszerű lenne a korszerűtlen és megcsontosodott megyerendszer legalább egyes igazgatási területeken történő megszüntetése, vagy egy városmegye rendszerhez (PRINZ GY., 1933) hasonló funkcionális ellátási körzetrendszer megalkotása. Ez egy szakpolitikai alapú decentralizált közigazgatási reform keretei közt történhet meg³², de ezt nem könnyű megvalósítani.

3.3.2. A közlekedés, az infrastruktúra, a logisztika és a területfejlesztés kapcsolata

³¹ Ezt a hátrányt csak erősíti a kialakítandó közigazgatási régióhatárok rendszere.

³² A fenti problémák meglétét igazolja pl. a dunaújvárosi Szt. Pantaleon kórház esete. Fejér megyében elismerten kevés a kórházi ágy. A Dunaújvároson kívül csak a megyeszékhelyen és Mórban van kórház. A vonzáskörzethez tartozó településeken ugyanakkor még súlyosabb ellátási deficit van, ezért a dunaújvárosi kórház természetes vonzáskörzete ~120-150.000 fős. A megyehatárokon túlról érkezők ellátási normatíváját a szomszédos megyékben található kórházak kapják. Mivel a megyehatárok felszabdalták a kórház természetes vonzáskörzetét, így a Szt. Pantaleon kórház multiplikált nehézségekkel küzd, mert jelenleg, 2007-ben ugyan kötelezően máshová utalják a megyehatáron túli betegeket, de ez új problémát hozott az ágyszámok kihasználásánál.

A közlekedés jelentősége folyamatosan növekszik társadalmunkban. A világ „összezsugorodása” azt eredményezi, hogy a közlekedés/szállítás is és annak járulékos következményei, például a környezetszennyezés, is növekszenek.

A közlekedés a területfejlesztésben betöltött szerepe az, hogy hozzájáruljon a helyi gazdaság fejlődéséhez és fejlesztéséhez. Azaz, lehetőség szerint a fenntartható fejlődés elveinek betartása mellett biztosítsa a személyek és az áruk szabad mozgását. A helyi gazdaságok a specializáltság foka miatt ugyanakkor már nem, vagy csak alig-alig képesek önellátásra, s így a gazdasági termelés, a szolgáltatások, személyközlekedés és az áruszállítás megköveteli a korszerű infrastruktúrák meglétét.

A logisztikai szerepkör nem jelenik meg a tér minden pontján. A logisztika hálózatszerűsödése révén vonalas és csomópontos. Csomópontok lesznek mindazok az állomások, ahol konkrét logisztikai cselekvés³³ történik. A vonalas infrastruktúrában a csomópontok közötti szakaszok a szállítás helyeként jelennek meg.

A területfejlesztés tehát lehet a logisztikai hálózatok tudatos fejlesztésének térbeli kifejeződése is. Ez azért is tudatos folyamat kell, hogy legyen, mert a hálózatok fejlesztése igen komoly anyagi erőforrásokat igényel. A helyi szinten pedig, a fent már említett fogadókészség erősítése segítheti a hálózatfejlesztéseket.

A logisztika ugyanakkor, szerepét tekintve a területfejlesztéssel kapcsolatosan visszaható hatással is lehet, mely során a fent említett tényezők megléte generálja a további fejlesztéseket.

3.3.3. Az 1980-as évek

Dunaújváros a Sztálin vasmű létrejöttétől egészen a '80-as évek végéig igen komoly kapcsolatokat ápolt a Szovjetunióval. Ebből kifolyólag a Dunai Vasmű logisztikai szempontból a tárgyidőszakban egyértelműen szovjet dominancia alatt állt, mind a nyersanyag, mind pedig a félkész- és késztermékpiacon tekintetében. A helyi gazdaság külkereskedelmének jelentős részét a Krivoj Rogból³⁴, a Szovjetunióból érkező, kéntartalma miatt viszonylag rossz minőségű vasércbehozatal, illetve a Szovjetunió különböző részei felé irányuló kész- és félkésztermékek exportja jellemezte (ld. TÁBORI Z., 1998, MISKOLCZI M., 1980).

A vasércet ezen időszakban csak folyami/tengerhajózással hozták. E termékcsoporthoz épült eredetileg a dunaújvárosi kikötő, melyet a város megkerülésével vasúti úton kapcsoltak össze Dunaújváros személypályaudvaron át a Vasmű teherpályaudvarával.

³³ Ilyen például a rakodás, vagy az átrakás.

³⁴ A város neve ma Hrivij Rih, Ukrajna.

A másik fontos nyersanyag, a kokszolható szén kérdését eredetileg a mecseki feketekőszénre alapozták. Ezek a készletek viszont már a '80-as évekre kimerültek. A szén a későbbiekben jórészt csehszlovák, lengyel eredetű volt, melyet a földrajzi akadályok miatt jórészt vasúton szállítottak, ezáltal a kötőtpályás forgalom fejlődött.

A '80-as években folyamatosan, egyre erősödően jelentek meg a nyugati kapcsolatok a külkereskedelemben, majd a rendszerváltással – politikai okokból – szinte teljesen átfordult, a nyugat felé kapcsolódást kívánták fejleszteni. Ennek megvolt a gyors kijózanító ereje: a Dunai Vasmű termékstruktúrája, termékminősége elmaradt a nyugati kívánalmaktól.

Természetesen, a vas- és acéliparon kívül, annak megalapítását követően számos más iparág is korán, az '50-es évek végétől kezdődően meghonosodott a városban. Ilyenek voltak a papírgyártás, a textilipar, az élelmiszeripar – ezen belül tejipar. Ezek az üzemek fő telepítőtényezőjüknek a női munkaerőt nevezhették meg, melynek lekötése volt a cél.

A vas- és acélipar korabeli meghatározó szovjet dominanciájával ellentétben, itt a kapcsolatrendszer némileg kiterjedtebb volt, a szállítási-logisztikai viszonylatok rendszere dekoncentráltabb volt. (Dunaújváros története, 2000.)

A város, elhelyezkedéséből adódóan viszonylag kedvező pozíciót foglalt el, bár a nyugati kapcsolatok korlátozottsága nem tette lehetővé Dunaújváros és környezete számára az „ország közepén” való fekvés előnyeinek kihasználását az 1980-as években. A város és környezetének helyi gazdasága a nagyvállalatok egymástól izolált szegmenseire és azok kapcsolatrendszereire, valamint a vállalatokhoz kötődő központosított utasítások rendszerére épült.

Logikusan következik, hogy az 1980-as években a tervutasításos vállalatigazgatás és annak kapcsolati téren mutatott izolációs jellege miatt, az érdekérvényesítés fő lehetősége, terepe a politika volt³⁵. A helyi politika ugyanakkor a vállalati struktúrához hasonlóan erősen hierarchizált volt, és ennek következtében korlátozott volt a mozgástere.

Kisebb üzemek központjai jórészt Budapesttől, kisebb részben Székesfehérvártól függtek, így a szállítás és a közlekedés ezeken a vonalakon erősödött meg. Mivel a két központ hasonló távolságra helyezkedik el, így az erősebb központ, Budapest vált Dunaújváros számára valódi központtá.

Érdekesség e mellett, hogy Dunaföldvár felé is igen élénké vált a forgalom, mivel egyrészt hiányzott a Duna másik partjával összekötő híd, másrészt Dunaföldvár folyamatosan kezdte felvenni a Dunaújvárost kiszolgáló mezőgazdasági-kereskedelmi szerepeket, melyeket az iparvárosban nem megfelelőnek

³⁵ Ennek szerepe a '80-as évek közepétől fokozatosan csökkent, de a rendszerváltás után egy évtizeddel országos szinten ismét megjelent.

minősíthetünk. Ezáltal, egyfajta, mai napig is tartó szimbiózis jött létre a két város között.

A nem ipari-kereskedelmi célú közlekedés szerepe is igen érdekes volt. Annak köszönhetően, hogy a városban lakó emberek sok országrészből származtak, elég vegyes népesség alakult ki. Ez a népesség, mind hagyományaiban, mind szokásaiban, mind pedig társadalmilag rendkívül heterogén volt. Egy dolog azonban összekötötte őket: szinte mindenki „jött valahonnan”. Ez a mentális helyzet, párosulva az ország központjában való fekvéssel, ahhoz vezetett, hogy igen kiterjedtté vált a személyszállítás viszonylati hálózata. Ez, az ország jelentős részét átfogó közlekedési hálózat ma is megvan.

A közlekedési-szállítási hálózatok a tárgyidőszakban csak kisebb fejlesztéseken estek át, melyek inkább rekonstrukciós fejlesztésként jöttek létre, azok is inkább csak felemásan.³⁶

Ennek oka makroszinten kell keresni, ugyanis a magyar állam fizetési és egyéb problémái járulékosan magukkal hozták a fejlesztések elmaradását vagy megrekedését.

Érdekes az is, hogy ezek a fejlesztések, s ezen keresztül a közlekedési-szállítmányozási kérdések, noha foglalkoztatták a közvéleményt, nemigen jelentek meg a sajtóban. Az 1980-as évek helyi infrastruktúra és egyéb hálózatfejlesztései részben leplezettek maradtak, mind ezen időszak előtt, mind azt követően nagyságrendekkel több kapcsolódó hír látott napvilágot (ld. irodalomjegyzék). Elképzelhető – bár mára ez aligha lenne teljes körűen visszakereshető – az az egyszerű magyarázat is, hogy a kevesebb fejlesztés kevesebb sajtóhírt produkált.

³⁶ Forrás: Villamosítják a vasutat, Dunaújvárosi Hírlap, 1983. A vasút villamosítását csak a Pusztaszabolcs-Dunaújváros vonalszakaszon végezték el, a Rétszilasiig történő befejezése az azóta eltelt negyedszázad alatt sem történt meg.

3.3.4. A közlekedési-logisztikai kapcsolatrendszer változásai 1990-2004 között

A rendszerváltással számos, addig a „szőnyeg alatti” probléma került elő. Ennek következtében a város helyzete is megváltozott, s félő volt a helyi gazdaság összeomlása. A túldotált ipari üzemek országszerte tönkrementek, bár ez nem volt egységes tendencia. Volt, hogy egyes vállalatok, iparágak fejei tönkremennek, és a vidéki leányvállalatok önállósodásukkal túléltek a krízis, másutt, más iparágakban a leányvállalatok mentek tönkre.

A szabadságérzet megnőtt, de társadalmi-gazdasági bizonytalanság uralkodott el, ami rányomta bélyegét a város és környezetének életére is. A bizonytalanságban a dunaujvárosiak érezték, hogy a '90-es években sikeresen fennmaradt üzemek kiút keresést folytatnak. Sajátos, de Dunaujváros környezeti-logisztikai kapcsolatrendszerében a szovjet alapanyag- és késztermékpiacon elvesztése még nem okozott volna huzamos problémát, de a délszláv háborút igencsak megérezte a helyi gazdaság, hiszen a víziutak részleges elzárása súlyos helyzetet teremtett a kikötőre épülő kereskedelemben, mivel a megnyílt új alapanyagforrásokat (India, Pakisztán) is elzárta.³⁷

A városi és a térségi nagyvállalatok ugyanakkor az átalakult körülmények között is termeltek, de folyamatosan erősödött a nyugati orientáció egészen a vasmű privatizálásáig, 2006-ig, amikor is a helyzet újra megváltozott.

A város és a helyi gazdaság igyekezett kitörési pontokat találni, bár ez a folyamatosan változó politikai helyzetben, folyamatosan változó jogszabályi keretek között nem volt éppen egyszerű. A piaci jelenségek ugyanakkor magukon hordozták a kialakulatlanosság jegyeit is, melyek a cégek tulajdonosváltásaiban, a beszállítói kör (ezáltal a kapcsolatrendszer) gyors változtatásaiban is kifejeződtek.³⁸

A vasmű szorítását a város érezte, próbált kitörni a monokultúrás helyi gazdaságot ki szeretne bontani. A Dunaferr Dunai Vasmű privatizációja 2004-re elodáztatatlanná vált.³⁹ A privatizációt végül két fél közül kellett eldönteni: az orosz Szeversztal, és az ukrán Donbassz pályázott. A végső nyertes Donbassz 2005-től vált teljes tulajdonossá.

Emellett, a lakossági kiköltözések miatt a szuburbia meg erősödött; így bár a távolsági közlekedés irányai változatlanok maradtak, de a helyközi forgalom felerősödött.⁴⁰

³⁷ Először „csak” közvetlenül a háború folyt a Duna két partján a volt Jugoszláviában, majd később a NATO vadászgépek lerombolták a belgrádi hidakat, a hajózást lehetetlenné téve.

³⁸ Tipikus jelenségnek tekinthető pl.: a térség telekommunikációs piaca: a Postából kivált Matáv-ot az amerikai ÚTI, azt a francia-kanadai Vivendi, majd az Invitel követte a vezetékes főszolgáltatók sorában.

³⁹ A 2000-2002 közti menedzsment ténykedésének köszönhetően.

⁴⁰ Általában csökkent a tömegközlekedés jelentősége, ezen belül kiváltképp a vasúté, míg megerősödött a gépkocsik számának köszönhetően az egyéni utazás aránya.

4. Új elméleti kérdések a téma vizsgálatához

Disszertációm anyagának összegyűjtése során találkoztam olyan problémákkal, melyek a szakirodalom alapján szintetizálni és a meglévő tudásom alapján megoldani nem tudtam. Két kérdéscsoportban is szükséges volt saját elméleti modellek megalkotása.

1. Kérdésesnek bizonyult a település- és területfejlesztésben érintett fejlesztő szervezetek munkájának és komplex hatásainak vizsgálata.
2. Ezen túl egy régebbi, de részben kidolgozatlan – így bizonyítatlan – gondolatot felelevenítve, szerettem volna választ kapni arra, hogy kiszámolható-e egyszerűen a tömegközlekedés publikus adataira támaszkodóan a centrum és a periréria közti dinamikus vonzási viszony, annak fajlagos erőssége.

E két elméleti problémát az alábbiak szerint dolgoztam ki, illetve oldottam meg.

4.1. A fejlesztő szervezetek és hatásaik

A fejlesztések soha nem önmaguktól történnek, mindig feltételezhető valamilyen szándék, terv megléte. A fejlesztés ugyanakkor csak úgy érheti el a célját, s válhat önfenntartóvá; ha az kellően tervezett, alátámasztott és bizonyított, de nem utolsósorban: elismert és támogatott is.

A területfejlesztés fő célja ugyanis egy lehatárolt terület⁴¹ érintett szereplői által, saját fejlesztésük érdekében végzett tevékenységek sora, annak érdekében, hogy azokból az adott térség a lehető legtöbbet profitálja, vagyis a lehető leghatékonyabb és lehető leghosszabb távon érzékelhető legyen a fejlődés. Ebbe beleértendő az a menedzsmenttevékenység, mely a térség szervezeteinek⁴² befolyásolása a célból, hogy a legjobbnak vélt, lehetőleg közös konszenzussal kitűzött célok elérése felé haladjon a meghatározott térség, úgy, a hogy a részt vevő szervezetek saját céljai is megvalósuljanak.

A fejlesztési célú, fejlesztéseket segítő szervezetek (továbbiakban: fejlesztő szervezetek) mindig egy ilyen adott cél elérése érdekében jönnek létre, vagy egy ilyen adott célt támogatnak. Ugyanakkor, ha a szervezet megfelelően működik, és sikereket ér el, akkor tevékenysége kiterjed más, térben és időben, és/vagy tematikailag kapcsolódó területekre is, s ideális esetben a szervezet jelentősége is megnő. A helyi szervezetek jelentőségének növekedésével pedig a helyi társadalom elismertsége további erőt adhat a fejlesztésekhez, mintegy katalizálva azokat.

A disszertáció szempontjából e szervezetek azért fontosak, mert kérdéses, hogy a fejlesztő szervezetek, illetve az állami szektor pontosan milyen hatásokat

⁴¹ Ez lehet kistérség, vonzáskörzet, régió, vagy ország

⁴² Ide értendők a civil, piaci és kormányzati szervezetek egyaránt.

gyakorolnak egymásra, s az ilyen kölcsönhatások létezésére milyen bizonyítékok vannak.

A területi tervezésben egy bizonyos szempontból tekintve két folyamat megy végbe. A felülről lefelé irányuló tervezés (top-down) és az alulról induló tervezési folyamat (bottom-up). A kettőnek természetesen találkoznia kell, hogy együtt alakítsák a fejlesztési szakpolitikákat, hogy erősítsék egymást az egyes tervezési szintek. Ehhez hasonlóak a szerveződések és az irányítási folyamatok is.

A tervezés ugyanakkor többszintű, összetett, s nem csupán helyi feladat.

4.1.1. Fejlesztő szervezetek tipizálása

A fejlesztő szervezetek – véleményem szerint – többféleképp is csoportosíthatóak, illetve tipizálhatóak:

- a. létrejöttük szerint
 - felülről, valamely központi hatalom vagy önkormányzat által létrehozott szervezet
 - alulról létrehozott szervezet
 - gazdasági szféra által létrehozott szervezet
- b. működési forma szerint
 - gazdasági társaságok
 - nonprofit társaságok
 - egyesületek, egyéb szervezetek
- c. tevékenység szerint
 - elsősorban terület- és településfejlesztéssel foglalkozó
 - melléktevékenységként terület- és településfejlesztéssel foglalkozó
 - alkalmilag terület- és településfejlesztéssel foglalkozó
- d. tevékenységi komplexitás (fejlettség foka) szerint
 - programszervezet
 - rendszeres projektszervezet
 - egyszeri, alkalmi projektszervezet
- e. adott projektben való részvétel típusa szerint
 - gesztor
 - partner
 - támogató
 - mecénás – forrást biztosító
 - lobbista

A fenti csoportosításra az alábbi részletes leírások illenek:

a) Fejlesztő szervezetek tipizálása létrejöttük szerint

A fejlesztő szervezetek létrejötte két folyamat eredménye lehet: vagy regionalizációhoz, vagy regionalizálmushoz hasonló lokális folyamatok általi.

A regionalizációhoz hasonló folyamat, azaz a felülről induló központi törekvések eredményeként valamely központi hatalom vagy önkormányzat vagy ezek együttese rendelkezése alapján létrejövő fejlesztő szervezetek sorolhatóak ide.

Ilyenek a különböző települési vagy kistérségi szervezetek, melyek az Önkormányzati törvény (1990. évi LXV.) (Ötv.) és az un. Társulási Törvény (1997. évi CXXXV.)⁴³ (Ttv.), valamint azok módosításai alapján már nagyon korán létrejöttek.⁴⁴ Ezt a szellemiséget fejlesztette tovább a 2004. évi CVII. tv. a Többcélú Kistérségi Társulásokról.

A kistérségi fejlesztési döntéseket helyi politikusok hozzák, akiknek így alapvető szerepük van a megvalósításban (és értelemszerűen a tervezésben is). A központi kormányzat szerepe itt elsődlegesen a fejlesztés feltételeinek biztosításában merül ki. Ez jobbra a megfelelő intézményrendszer jogszabályokkal és finanszírozással történő létrehozását, valamint a nemzeti szakpolitikai keretek megadását jelenti, melyek a tervezés mellett a finanszírozás alapjai lehetnek. Az Új Magyarország Fejlesztési Terv és operatív programjai, illetve az Új Magyarország Vidékfejlesztési Program kialakításával, valamint azokhoz kapcsolódó szakmai hálózatok⁴⁵ létrehozásával és fenntartásával a szakpolitikai feltételeket biztosította a kormányzat.

A kormányzati politikának biztosítania kell továbbá egy stabil társadalmi-gazdasági környezetet, amelyben lehetőség van hosszú távú tervezésre és megvalósításra. Napjainkban a különböző szabályozások, rendszerek gyorsan változnak, ami nem kedvez a megvalósításnak.

A regionális politika alapelveinek érvényesítését is a központi kormányzatnak kéne elősegítenie. Ehhez a legfontosabb lépés a fejlesztési források leadása lenne a régióknak, sőt a kistérségeknek, hogy ők döntsenek róla.

A megvalósítás lendületadóinak, motorjainak kellene lennie a politikai döntéshozóknak, de jelenleg sok helyen és témában ennek inkább akadályozói. Ahol a döntéshozók lépnek, ott megvalósulnak projektek, és a kistérség látványos fejlődésen megy keresztül, ahol pedig nem sikerül együttműködni, az a kistérség nagyobb eséllyel marad le a fejlődésben.

A megvalósításhoz nem csak döntés, hanem egy megvalósító rendszer, mechanizmus is szükséges. A jelentős önállósággal és saját forrásokkal rendelkező települési önkormányzatoknál ezen rendszerek, intézmények létrehozása egyszerűbb volt, mint kistérségi szinten.

Az első kistérségi keretek között történő együttműködés Dunaújvárosban és környékén még az 1990-es évek közepén jött létre, csak egy meghatározott feladat ellátására koncentrált: a térség települései kifejezetten honvédelmi ügyeik

⁴³ Pontos és teljes megnevezése: „A helyi önkormányzatok társulásairól és együttműködéséről”

⁴⁴ Az első kistérségi együttműködések, még csak az Ötv. alapján hozták létre szervezetüket az önkormányzatok szabad társulási elvéből fakadóan.

⁴⁵ Kormányzati hálózatok jelenleg a kistérségekben (2007): 1) Önkormányzati és térségi koordinátori hálózat (ÖTM): feladata: területpolitikai egyeztetések és koordináció és programszintű feladatok ellátása; 2) ÚMFT-tanácsadói hálózat (ÖTM): feladata: projektszintű fejlesztések segítése; 3) Helyi Vidékfejlesztési Irodák hálózata (FVM): feladata: vidékfejlesztés

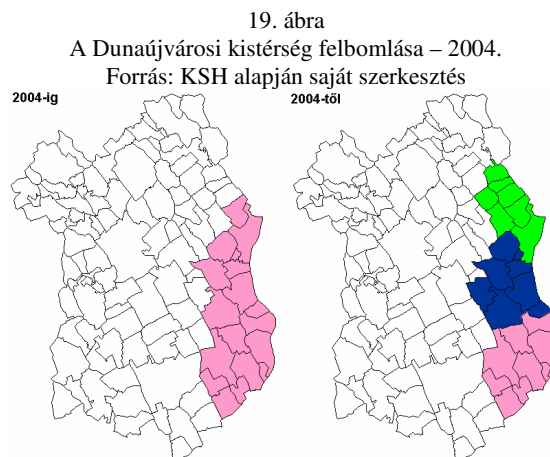
összehangolására hoztak létre egy települések között együttműködési formát, melynek tagjai az együttműködő települések polgármesterei lettek.

Az 1996-os területfejlesztési törvény⁴⁶, majd a 1997-es társulási törvény szabályozta a területfejlesztési önkormányzati társulások létrehozását. Ez alapján a legtöbb kistérségben megalakult a társulás, Dunaújváros környékén a Dunamenti Önkormányzatok Kistérségi Területfejlesztési Társulása, amelynek az alakuláskor Dunaújváros Önkormányzata nem volt tagja, mert az akkori polgármester csak vezetőként lépett volna be. 1998-ban az új polgármesternek köszönhetően a város is tagja lett a társulásnak, amelynek Rácalmás polgármestere maradt a vezetője.

Az 1997. évi CXXXV. Tv. szabályozta a hatósági igazgatási társulások létrehozását. Ennek lényege, hogy két vagy több település képviselőtestülete megállapodik abban, hogy bizonyos hatósági ügyek intézését közösen oldják meg, a társulási megállapodásban rögzített székhely település polgármesteri hivatalában. A társulásban részt vevő települések ezért hozzájárulást fizetnek. A kistérségi fejlesztési tanács a kistérségek településeinek polgármestereiből áll, és kifejezetten területfejlesztési céllal hozzák őket létre.⁴⁷

2002-ben az új kormány hitet tett a kistérségi szint megerősítése mellett, de csak a 2004. év jelentett valódi fordulatot a regionalizáció és a kistérségi együttműködések terén.

Összel, a 244/2003. sz. Kormányrendelet rendelkezett az új kistérségi beosztásról, mely alapján a Dunaújvárosi kistérség három részre szakadt, s a Dunaújvárosi kistérség kilenc településre redukálódott. (19. ábra)



⁴⁶ Magyar Köztársaság Kormánya (1996): Területfejlesztési Törvény 1996. XXI. 10.§. Budapest

⁴⁷ A kistérségi fejlesztési tanácsok eleinte nem mindenütt alakultak meg az országban, de ott, ahol az első többcélú kistérségi társulások megalakításáig nem jöttek létre, vagy azok nem láttak el területfejlesztési feladatokat, kötelező volt a megalakításuk. Fő feladata, hogy a kistérség területén a kistérség társadalmi, gazdasági és környezeti fejlesztése érdekében a régió fejlesztési terveivel összhangban összehangolja a helyi önkormányzatok, azok területfejlesztési társulásai és a kistérség területén működő gazdasági szervezetek fejlesztési elképzeléseit.

2004. tavaszán a központi kormányzat pályázat kiírásával és a jogszabály megváltoztatásával motiválta a kistérségeket többcélú kistérségi társulás létrehozására. A Dunaújvárosi kistérség nem adott be pályázatot, mert nem tudtak a felek megegyezni, hogy ki legyen a vezető.

Másrészt, a területfejlesztési törvény 2004. évi módosítása létrehozta a kistérségi fejlesztési tanácsok intézményét. 2004. őszén, 2004. november 12-én kötelező jelleggel a Fejér Megyei Közigazgatási Hivatal hozta létre a Kistérségi Fejlesztési Tanácsot, ahol Dunaújváros nem érte el azon célját, hogy a tanács vezetője legyen, mert az a rácalmási polgármester maradt a polgármesterek szavazata alapján.

A dunaújvárosi kistérségben mind a két társulási forma, valamint a tanács is létrejött és jelenleg egymással párhuzamosan működik.⁴⁸ A 2004. évi CVII. törvény és az idézett kormányrendelet alapján – amely a többcélú kistérségi társulásokról rendelkezett – végül 2005. július 8-án alakult meg a Dunaújvárosi Kistérség Többcélú Kistérségi Társulása, a statisztikai kistérség valamennyi településének a részvételével.

A helyi politika végül megállapodott a feladatok megosztásában: eszerint a tanács a területfejlesztési feladatokat; a többcélú társulás oktatási, szociális, és egészségügyi intézményi feladatokat látja el. Emellett a korábbi önkormányzati társulás is megmaradt, például a LEADER+ pályázatot ők adták be.

Ennek némileg ellentmond, hogy a többcélú társulást a kistérség területének átfogó és összehangolt fejlesztésére⁴⁹; kistérségi közszolgáltatások biztosítására, fejlesztésére és szervezésére, az intézmények fenntartására, valamint a településfejlesztés összehangolására hozták létre a kistérség települései.⁵⁰

Megfigyelhető, hogy a kistérségben igencsak rendezetlennek tűnik az intézményi háttér – mivel sem a feladat-, sem a felelősség-megosztás kérdése ténylegesen nem tisztázott. Ennek – az egyébként tipikusnak mondható helyzetnek – egyszerű az oka: ez pedig a szabályozás alakulása: ma Magyarországon a kistérségi szint szerepének változása egy hosszú folyamat része, és a jogszabályi hátterek nem egyértelműek.⁵¹

⁴⁸ Ezek provizorikus jelleggel működnek párhuzamosan.

⁴⁹ Különösképpen vonatkozik ez a fejlesztési tervek, programok, pályázatok készítésére, valamint megvalósítására.

⁵⁰ Pedagógiai szakszolgálatok, szociális ellátás, egészségügyi ellátás, család-, gyermek-és ifjúságvédelem, közgyűjteményi (könyvtári) tevékenység, helyi közlekedés, helyi közfenntartás, környezet-és természetvédelem, hulladékkezelés, szennyvíztisztítás és -elvezetés, területrendezés, esélyegyenlőségi program megvalósítása, foglalkoztatás, gazdaság- és turizmusfejlesztés, idegenforgalom, belső ellenőrzés

⁵¹ „Ahol e törvény kistérségi fejlesztési tanácsot említ, azon többcélú kistérségi társulást is érteni kell, feltéve, ha e társulásnak a kistérséghez tartozó valamennyi települési önkormányzat tagja, és a társulás e törvényben meghatározott területfejlesztési feladatokat és hatásköröket valamennyi önkormányzat illetékességi területén ellátja, illetve gyakorolja.” Forrás: Területfejlesztési Törvény 1996. XXI. 10.§.

Forrásoldalról nézve, a többcélú kistérségi társulás (TKT) központi költségvetési támogatásból, és az önkormányzatok hozzájárulásából működik, melynek mértéke 100Ft/lakos/év, míg az e mellett működtetett kistérségi fejlesztési tanács önkormányzati hozzájárulás nélkül, pusztán csak központi költségvetési forrásból működik.

Látható, hogy a regionalizáció következtében létrejött fejlesztési szervezetek törvényi vagy rendeleti szabályozás alapján jönnek létre.

A rendeleti szabályozások ugyanakkor nem feltétlenül vezetnek helyi szinten valóban működő, s nem pedig látens szervezetek létrejöttéhez. Ennek oka, hogy a szabályozók alapján létrehozott hivatali és intézményi párhuzamosságok és az irányított szervezetek nem ágyazódnak be a helyi rendszerekbe, s nem is veszik figyelembe a helyi sajátosságokat.

Sokkal jobban beágyazottak a helyi és kistérségi szintű, személyes vagy egyéb kapcsolatok útján létrejött szervezetek, ezáltal helyi regionalizációs törekvéseket képviselnek. Működésük ésszerűbb, gazdaságosabb és célratörőbb, mint az állam által létrehozott szervezeteké. Angolul kifejező nevük az „NGO” (non-governmental organization), azaz nem-állami szervezet, magyarul a vonatkozó értelmet csak körülírni lehet.

Problémájuk azonban kettős. Egyrészt küzdeniük kell az elismertségért és a fenntartásukhoz szükséges forrásokért melyek gyakran „ördögi kört” alkotnak. Másrészt folyamatosan fenn kell tartaniuk belső kohéziójukat. Ez a kettős problémarendszer ugyanakkor azt jelenti, hogy – főleg ezen szervezetek indulását követő időszakban – a fenntartásuk igen nehézkes, és sok meg is szűnik közülük.

A gazdasági szféra által létrehozott, vállalati alakítású terület- és településfejlesztési célú szervezetek újdonságot, egyben specifikumot jelentenek a területfejlesztés országos és lokális rendszerében.

Ez a helyi viszonyok között az alábbiak szerint alakult: az önkormányzat ösztönzésére a DUNAFERR az 1990-es évek végén a humánus elbocsátások (outplacement) kezelésére létrehozta a munkaerőkölcsönzéssel és humánfejlesztésekkel foglalkozó Dunafer Acélapítványt. A humánfejlesztések a helyi igazgatási szervezetekkel (pl.: Munkaügyi Központ) való együttműködések révén valósultak meg.

Ezen túl, a DUNAFERR Dunai Vasmű a kormány döntése értelmében 2003-ban privatizációs eljárás alá került. A privatizációs szerződés több, a helyi gazdaságot védő klauzulát tartalmazott. A privatizáló ukrán-svájci érdekeltségű DONBASS kötelezettséget vállalt például a dolgozók öt éven át tartó védett továbbfoglalkoztatására, valamint egy térségfejlesztési célú szervezet létrehozására is kötelezettséget vállalt.

b) Fejlesztő szervezetek tipizálása működési forma szerint

A fejlesztő szervezetek a működési forma szerint igen változatosan lehetnek, a törvényekben meghatározott módon. Azon fejlesztő szervezetek, melyeket

központilag, az állam vagy önkormányzat által hoznak létre, nem mindig önálló szervezetként működnek, hanem a központi szervezet telepített egységeiként, decentralizált szerveiként. Amennyiben önálló szervezetként működnek, akkor általában részvénytársaságokként, kft-kként, közhasznú társaságként⁵² működnek. Előfordul, hogy amennyiben a létrehozó szervezetnek több hasonló fejlesztő szervezete van, akkor azok holdingszerűen működnek.⁵³

Az alulról szerveződő, alulról létrehozott fejlesztési szervezetek általában helyi szintű igényeket szolgálnak ki, melyek általában egyesületek, vagy egyéb civil szervezetek, ritkábban gazdasági társaságok (kft-k, kht-k). Itt előfordul, hogy a szervezeti formák variálódnak, azaz egymás mellett, jelentős személyi átfedésekkel jönnek létre annak érdekében, hogy a projektjük vagy projektjeik pályázati alkalmassága minél jobban biztosítható legyen.⁵⁴

Civil szervezetnek tekinthetjük a 2003. évi L. tv. alapján, illetve az egyesülési jogról szóló 1989. évi II. tv. alapján létrehozott, jogi személyiséggel rendelkező szervezeteket (kivéve a pártokat, munkaadói, munkavállalói érdekképviselői szervezeteket, egyházakat), és a jogi személyiséggel rendelkező alapítványokat. A civil szektor kifejezést azonban szélesebb értelemben használjuk: ide sorolhatjuk a non-profit szervezeteket, az egyéb nem kormányzati szervezeteket, illetve legszélesebb értelemben a társadalom tagjait.

A magyar civil társadalom hagyományai a XIX. századra nyúlnak vissza, de csak a rendszerváltozás után kezdett kiteljesedni a civil szféra. A KSH felmérései szerint 1989-ről 1990-re megduplázódott a civil szervezetek száma és 1999-ben érte el csúcspontját. (A civil szervezetek szerepe a területfejlesztésben: MTA, 2005)

A civil szervezeteket általában tevékenységük szerint csoportosítjuk, így pl. szabadidős, egészségügyi, oktatási, szociális ellátás, területfejlesztés, szakmai, gazdasági érdekképviselő, egyéb területen működő civil szervezeteket különböztethetünk meg.

A civil szervezetek részvétele a kistérségi területfejlesztésben kívánatos, több szempontból is:

- jelentős részük már tapasztalatot szerzett a pályázatkészítésben, ezért indokolt őket bevonni a kistérség fejlesztésének folyamatába
- képesek meggyőzni a lakosságot a területfejlesztési programokban való hatékony részvételre
- az EU fejlesztési programjainak zöme a szubszidiaritás elvét követi, a civil szervezetek közel állnak a lakossághoz, ezért képesek ezt az elvet érvényesíteni

⁵² Újabban: nonprofit korlátolt felelősségű társaságként

⁵³ Ilyen pl. a Regionális Fejlesztési Holding ZRt., mely bankszerűen működő állami tulajdonú, holdingként működő szervezet. E holding Közép-Dunántúlon működő cége a Közép-Pannon Regionális Fejlesztési ZRt.

⁵⁴ Ez előfordul adott pályázat kedvezményezett köréhez igazított pályázati alanyok kiválasztásába, illetve variálásában, valamint a projektszinergia és a társadalmi beágyazottság „bizonyításában” is.

- jelentős részük nem elkötelezett politikai pártoknak. (HUSZTINÉ ÖLVETI J., 2007.)

Az MTA fent említett, 2005-ben végzett vizsgálata azt mutatta ki, hogy Dunaújvárosban és környékén a terület- és településfejlesztésben a civil szervezetek állománya jelentős, ugyanakkor országos viszonylatban átlagosnak tekinthető (6. táblázat), s megfigyelhető, hogy párhuzamosság mutatkozik az urbanizáltság foka szerint, azaz a rurális térségekben kevesebb az ilyen szerveződés.

Mivel a szervezetek átlagos statisztikai száma átlagos, így joggal merülhet fel a kérdés, hogy valós mérőszám-e az ilyen szervezetek száma?

Valószínűleg, ez a mutató önmagában nem képezhet összehasonlítási alapot, de más mutatókkal kiegészítve ez valós összehasonlítási alap lehetne. Ilyen lehet például a kistérségbe pályázati úton behozott pénzeszközök nagysága a lakosságra vetítve; vagy a szervezetek által az állami forrásokkal multiplikált pénzeszközök nagysága. A probléma ott van, hogy a jelenlegi adatbázisokból ilyen tárgyú adatok nem nyerhetők ki, illetve a meglévő adatok rendszere eltérő, így az összehasonlíthatatlan, nem összegezhető.

6. táblázat

Civil szervezetek kistérségeként

Forrás: A civil szervezetek és a területfejlesztési politika, 2005. alapján, saját szerk.

RÉGIÓ/MEGYE	KISTÉRSÉG	TERÜLET- ÉS TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI TEVÉKENYSÉGET VÉGZŐ SZERVEZET (DB)
KD/Fejér	Dunaújváros	21
	Adony	10
	Ercsi	12
	Sárbogárd	12
DD/Tolna	Paks-Dunaföldvár	15
DA/Bács-Kiskun	Kunszentmiklós	10
	Kalocsa	15
Összehasonlító adatok:		
Összes kistérségben működő terület- és településfejlesztéssel foglalkozó szervezetek száma (kivéve Budapest):		3345
Összes kistérségben működő terület- és településfejlesztéssel foglalkozó szervezetek kistérségi átlaga ($\Sigma/168-1$)		20,02/kistérség

Egyedi vizsgálatok ugyanakkor történhetnek, melyek az adott település vagy kistérség szervezeteinek sikerességét vizsgálják, de itt nagyon nagy figyelmet kell fordítani a megfelelő kontrollvizsgálatok elvégzésére.

A dunaújvárosi kistérség általában véve gazdag civil szervezetekben, nem egy közülük országos elismertségű és a helyi fejlesztési programok mozgatói voltak. Dunaújvárosban több mint 180 civil szervezet van bejegyezve, melyek nagy része aktív tevékenységet folytat. Az önkormányzat jelenleg városi tulajdonú civilház működtetésével, valamint egy fő civil referens foglalkoztatásával igyekszik működésük feltételeit biztosítani. A kistérség településein elsősorban a helyi hagyományokat ápoló civil szervezet működik, számuk 70 fölött van. (forrás: „HÍD” Egyesület)

Ma még viszonylag ritka hazánkban, de már létezik rá precedens, hogy ha egy nagyobb vállalat, gazdasági szervezet aktív társadalmi felelősségvállalást végez, akkor ennek keretében fejlesztő szervezetet hoz létre. Ezt teheti még az állam, vagy az önkormányzat kezdeményezésére, kérésére is, de lényegét tekintve a létrejövő szervezet részt vesz a helyi társadalmi-gazdasági akciókban.⁵⁵ E fejlesztő szervezetek mindig a tulajdonoshoz kötődnek, s ennek megfelelően valamilyen gazdálkodó szervezetként jelennek meg, jobbra jogilag elkülönülve a létrehozó gazdasági szervezettől.

⁵⁵ Ilyen pl. a Donbassz Térségfejlesztő Zrt.

c) Fejlesztő szervezetek tipizálása tevékenységük szerint

A fejlesztő szervezetek tevékenységük szerint is többfélék lehetnek. Elsődleges fontosságúak azok, melyek saját magukra nézve elsősorban terület- és településfejlesztéssel foglalkozó szervezetként határozzák meg önmagukat. Ezek a szervezetek jórészt projektek tervezését, szervezését és lebonyolítását végzik. Ezek igen nagy rutinnal és szakmai háttérrel, gyakran kiterjed alvállalkozói körrel rendelkeznek.

Másodsorban, melléktevékenységként terület- és településfejlesztéssel foglalkozó szervezetek azok, melyek kisebb-nagyobb rendszerességgel részt vesznek ilyen projektekben. Ilyen esetben előfordul, hogy a vonatkozó projektek illetve fejlesztési területek, mintegy önálló üzletágot képviselve jelennek meg a szervezeten belül.

Azok a szervezetek, melyek alkalmilag foglalkoznak terület- és településfejlesztéssel, általában nem rendelkeznek önálló szakmai háttérrel, bár teljességgel ez nem kizárható, s azt gyakran szolgáltatásként, más szervezetektől veszik igénybe.

d) Fejlesztő szervezetek tipizálása azok tevékenységi komplexitás szerint

Az előző tipizáláshoz igen hasonló, s párhuzamosságokat mutató, de egymást nem feltétlenül fedő jellemző a tevékenységi komplexitás, a fejlettség foka szerinti besorolás. Logikus, hogy a programszervezet gyakorlatilag állandó szakmai stábbal dolgoznak, s legtöbbször elsődleges tevékenységük a terület- és településfejlesztés. Ezek több típusú projekt lebonyolítására képesek, nem kötődnek egyetlen ágazathoz, pályázattípushoz sem.

A rendszeres projektszervezet, az előzőekben taglaltak alapján átmeneti kategória, melyhez tartozó szervezetben a projektkezelés rendszeresen megtörténik.

Az egyszeri, alkalmi projektszervezet tulajdonképpen jellemezhetetlen, mivel rendkívül heterogén csoportról van szó.

e) Fejlesztő szervezetek tipizálása adott projektben elfoglalt szerepük szerint

Egy adott projektben való részvétel típusa szerint tulajdonképpen a projektben betöltött szerepet érthetjük.

Ezek:

- gesztor – aki a jogi felelősséget vállalja, a főszervezet
- partner – a projekt belső támogatója, abban részt vesz
- támogató – aki kívülről támogatja a projektet
- mecénás – aki a forrást biztosítja
- lobbista – aki eléri a támogatást

A fejlesztő szervezetek tipizálásához példákat a 3. függelék vonatkozó táblázatában lehet megtalálni.

4.1.2. A lobbizás szerepe és jelentősége

A lobbizás⁵⁶ a mai magyar felfogással szemben nem egyenlő a korrupcióval, vagy a „bratyizással és a mutyizással”. Tulajdonképpen a lobbizás magába foglalja mindazon törvényes lehetőségeket⁵⁷, melyekkel egy adott cél – jelen esetben fejlesztés – elérését pozitív irányba befolyásolni lehet.

A lobbizás jelentősége abban rejlik, hogy a legjobb fejlesztési elképzelés is meghiúsulhat, vagy legalábbis külön nehézségekkel járhat, ha a lobbitevékenység révén a megfelelő, döntési mechanizmusokban részt vevő személyek és szervezetek nem ismerik azt.

A lobbizás tulajdonképpen üzenetek megfogalmazása, melyek a célcsoport számára nyitottan jelennek meg, mint az érdekérvényesítés alkalmazott formái. A lobbizás a kapcsolatokon, kapcsolatrendszeren alapszik. Ezek a kapcsolatok lehetnek:

- közkapcsolatok (public affairs)
- vállalati kapcsolatok (corporate affairs)
- kormányzati kapcsolatok (government affairs)
- külkapcsolatok (external affairs)
- Közösségi kapcsolatok (community relations)
- Lobbizási eszközök (RÁCZ G., 2004.)

A lobbizás sikere nem csupán a kapcsolatok használatán és azok kihasználásán múlik, hanem azon is, hogy a folyamatban pontosan ismerni kell a részt vevő feleket és a köztük lévő összefüggéseket, megfelelően informálnak kell lenni, illetve tudni kell meggyőzni, hatást gyakorolni. Ezt a megfelelő lobbüzenettel lehet elérni. Az ilyen üzenet célcsoportra szabott, egyértelmű, nem félreérthető, célcsoport érdekeit hangoztató és hatásos. (FARKAS G., 2004.)

Dunaújvárosban és környékén több szervezet is végez terület- és településfejlesztési célú lobbizást. Ezek egyike sem egyprofilú szervezet, hanem a lobbizást, mintegy „melléktevékenységként” végzik. Ugyan Dunaújvárosban több képzett lobbista is van, de nem tömörültek egységes szervezetbe annak okán, hogy a fejlesztő szervezeteknél különböző szakirányú feladatokat látnak el.

4.1.21. Az alulról szerveződő fejlesztő- és lobbiszervezetek kialakulásának okai Dunaújváros életében

„Alapvető különbségnek látszik, hogy a fejlett területeken kisebb a belső motiváltság az összefogás irányába, tehát nagyobb a külső hatás szerepe,

⁵⁶ Magyarul érdekérvényesítés.

⁵⁷ Ld.: részletesen az un. lobbitorvényt, azaz a lobbitevékenységről szóló 2006. évi XLIX tv.-t. Érdekessége, hogy a magyar lobbitorvény 3. a világon.

ugyanakkor erősebbek a belső konfliktusok, nagyobb a települések közötti rivalizálás.” (SZÖRÉNYINÉ KUKORELLI I., 1997.)

A fenti idézet – úgy vélem – csak részgazságot tartalmaz. Dunaújváros és környéke (leszámítva a megyehatárokon túli vonzáskörzet-részeket) fejlett ipari területnek számít, posztindusztriális jegyekkel. Az idézet szerintem általánosságokban is csak kiegészítésekkel lehet csak igaz. Ebben az esetben az alábbiként hangozhatna:

„Alapvető különbségnek látszik, hogy a fejlett és gazdaságilag nyugodt területeken kisebb a belső motiváltság az összefogás irányába, tehát nagyobb a külső hatás szerepe, ugyanakkor erősebbek a belső konfliktusok, nagyobb a települések közötti rivalizálás.”

Dunaújváros fejlődésének a rendszerváltozást követő megtorpanása, az acélipari recesszió, a korábban biztosított bőkezű állami dotáció megszűnése gondolkodásra késztette a város lakópatríótá értelmiségét, a környező települések közéleti szereplőit, a gazdasági vezetőket.

Akkor, amikor a '90-es évek első felében felmerült még a Dunai Vasmű, mint akkoriban egyedüli gazdaság láb Ózdhoz vagy Diósgyőrhöz hasonló összeomlása is, a fent említett erők cselekvésre szánták el magukat. Ez a cselekvéssorozat eredetileg koordinálatlan és szervezetlen volt, de viszonylag hamar, 2-3 év alatt a sorok rendeződtek.

Át kellett gondolni, hogy a város és lakossága, valamint a gazdasági élet szereplői milyen jövőt látnak, milyen szerepet szánnak a városnak. Mivel a legégetőbb probléma maga a város gyökere, a Dunai Vasmű volt, ezért módot kellett találni a helyi gazdaság több lábra állításához. Ehhez a „HÍD” Dunaújváros és Környéke Egyesület adott kereteket.

A város és környékének gazdasági átalakítása, mely mellett még nagyban folyt a társadalmi átalakulás, nem mehetett csupán a helyi erők összefogásával, mivel az ehhez szükséges tárgyi, pénzügyi, hatalmi és egyéb eszközök nem álltak rendelkezésre. Szükség volt az állam, illetve az állami szervek hozzájárulásához is. Ez azonban csak úgy történhetett, ha az állam, illetve szervei ráébrednek arra, hogy Dunaújváros és környékén a helyi gazdaság átalakításának segítése többszörös haszonnal jár az állam számára, és pedig:

- nem kell ózdi-típusú folyamatos forrásbiztosítást végezni
- elkerülhető a lakosság folyamatos segélyezése
- állami bevételek keletkezhetnek egyes cégek privatizálásával, illetve a személyek adófizetésével
- egyes állami beruházások ösztönzik a helyi gazdaság szereplőinek aktivitását, mellyel „hálót adnak a lakosságnak, nem pedig halat”

Egy 2002-végzett vizsgálat, melyben a Közép-magyarországi⁵⁸ ipari parkok tapasztalatait összegezték az ipari parkokban működő több, mint ezer vállalkozás

⁵⁸ A Közép-magyarországi régió tulajdonképpen a budapesti vonzáskörzetet jelenti.

segítségével, melyből az alábbi preferenciasorrend állt fel (BRINSZKYNÉ HIDAS ZS., 2003.), feltételezve a stabil politikai és jogi környezetet (7. táblázat):

7. táblázat
Telephelyválasztási szempontok a Közép-Magyarországi régióban
Forrás: BRINSZKYNÉ HIDAS ZS., 2003. alapján formailag átdolgozva.

Preferencia-sorrend	Kategória*	Telephelyválasztási szempontok
1.	Legfontosabb	Budapest közelsége
2.		autópálya, autót út közvetlen közelsége
3.		a környezet minősége
4.		infrastruktúra
5.		a megfelelő munkaerő közelsége
6.	Nagyon fontos	a terület/épület mérete
7.		a piac közelsége
8.		a kedvező ár v. bérleti díj
9.		a kínált szolgáltatások sokfélesége és/vagy minősége
10.		partnerek, beszállítók közelsége
11.	Fontos	a tulajdoni viszonyok
12.		repülőtér közvetlen közelsége
13.		a kínált helyi kedvezmények
14.		Budapesten való megtelepülés
15.		vasút közvetlen közelsége
* = befektetők részéről felállított fontossági sorrend		

Kimondható, hogy a fenti kutatás alapján felállított sorrendet Dunaújvárosra és környékére is érvényesnek lehet tekinteni, mivel a földrajzi és forgalmi fekvés alapján a környék szinte csak „technikai okok” miatt nem része a budapesti agglomerációnak.

Bár e tanulmány egy évtizeddel később született, mint ahogy *Dunaújvárosban a helyi társadalmi és gazdasági szereplők tevékenységüket eleve e szerint két részre koncentrálták:*

- *helyi szinten kezelhető jelenségek*
- *állami beavatkozást igénylő területek.*

Az előbbihez sorolandóak mindazon feladatok, melyekre a válasz helyben megadható volt, ugyanakkor a második csoportba soroltak olyan beruházás-igényes területeket, melyek meghaladták a helyi szereplők teljesítőképességét.

Ilyen, a helyi teljesítőképességet meghaladó területekért indítottak lobbitevékenységet az állam és szervei felé kiemelten és irányítottan⁵⁹ az alábbi területekre:

- M6, M8 autópályák
- Dunaújvárosi Duna-híd
- Új kikötő és intermodális logisztikai központ
- A Dunai Vasmű helyzetének rendezése – kiemelten kezeltén pedig ezen belül a helyi munkaerőpiaci folyamatokra és a környezetvédelemre (ld. pl.: Intercisa 2015 – távlati fejlesztési koncepció (URBANISSIMO-D, 1999))

4.1.22. Az alulról szerveződő fejlesztő- és lobbiszervezetek ereje a város és környékének életében

Már az 1990-es évek elején felmerült annak a gondolata, hogy a jelenlegi kikötő nem bővíthető a jelenlegi helyén, valamint az is megfogalmazódott, hogy a hazai átmenő forgalom csökkentésére elkerülő út épüljön, amely a nyugat-kelet irányú útvonalakat messzire eltereli Budapestről. A 6-os sz. főút túlterhelésének csökkentésére alakult ki az a koncepció, mely szerint egy új Duna-hidat kell építeni, s annak közelébe kell telepíteni az új kikötőt, valamint a Székesfehérvártól elágazó részen meg kell építeni a 8. sz. főút folytatását, és azt rávezetni az új hídra. A DUNAFERR vezetése konzultálva a környező települések vezetőivel és a dunaújvárosi önkormányzattal arra a következtetésre jutott, hogy minél gyorsabban célzott feladattá kell tenni a híd- és útépitést.

Így alakult meg 1995. decemberében az Összefogás Dunaújváros és Térsége Fejlődéséért Alapítvány⁶⁰ kereteiből kinőve a „HÍD” Dunaújváros és Környéke Egyesület, mely az ország egyik legsikeresebb fejlesztő egyesületévé vált.⁶¹ A kezdeteket 86 alapító tag jelentette, melyek között megtalálhatók a térség településeinek polgármesterei, országgyűlési képviselők, gazdasági szervezetek vezetői és társadalmi szervezetek képviselői.

Az alapszabály rögzíti: *„Az egyesület fő célja lehetőségeihez mérten elősegíteni a Dunaújvárosban és vonzáskörzetében élő, dolgozó, tevékenykedő emberek életminőségének, életesélyeinek javítását a környezet aktív alakításával, a környezetvédelem elősegítésével, a térség euroatlanti integrációs feltételeinek megteremtésével.”* („HÍD” Dunaújváros és Környéke Egyesület alapszabálya 2005.)

⁵⁹ A fent említett, egy évtizeddel később született tanulmány elképesztően visszaigazolta ezt a helyi elképzelést, mivel az ipari parkok preferencialistájának első öt helyén szereplő tételeket sikerült szerepeltetni a tervezési dokumentumokban.

⁶⁰ Röviden: DuTéFA

⁶¹ A „HÍD” Egyesület országos területfejlesztési nívódíjat kapott, elnöke és titkára pedig Köztársasági Érdemkereszt kitüntetésben részesült.

Az egyesület működésének több, mint 11 éve alatt a tagok száma több, mint 200-ra bővült, csatlakoztak hozzá a „túlsó oldali” települések képviselői, valamint a Felső-Kiskunsági és Dunamelléki Kistérségi Fejlesztési Társulás is.

Az Egyesület saját feladatait kezdetben szinte kizárólag a híderért való lobbizásra, munkára korlátozta. Később, tevékenysége folyamatosan bővült, átalakult, a tagok száma is folyamatosan nőtt. Időközben felmerült az igény, hogy legyen olyan fórum, ahol az Egyesület hasonló érdeklődésű szakemberei rendszeresen találkozhatnak, megvitathatják az aktuális problémákat. Így alakult meg a „HÍD”

Egyesület öt klubja, megalakulásuk sorrendjében a következők:

- Környezetvédelmi Klub (1998)
- Értelmiségi Klub (2000)
- Humán Klub (2000)
- Üzletemberek Klubja (2000)
- Idegenforgalmi Klub (2000)⁶²

Az egyesület összefogásának és lobbitevékenységének is köszönhetően az M6-os autópályát 2006. nyarán, a hidat 2007. nyarán átadták. Az egyesület továbbra is folytatja tevékenységét és fontos szerepet játszik a kistérség fejlődésében.

Összegezve, Dunaújváros és környezete esetében a lobbitevékenység azért jelentős, mert az elképzelések és a tervek megvalósulását – nem egyedül álló véleményem szerint – pontosan a kezdetektől indított folyamatos lobbitevékenységének köszönheti.

4.1.3. A szervezetek öngerjesztő szerveződése

Dunaújvárosban a Dunaújváros és Térsége Fejlesztéséért Alapítvány és a „HÍD” Egyesület sikeres működése további szervezetek létrehozását generálta. Ezen túl, a fejlesztő szervezetek nem csak alapítással, hanem már meglévő szervezetek fejlesztésekre történő bevonásával is gyarapodtak. Ezen túl, a törvényi szabályozók változásainak révén is történtek változások.

Ma, csak Dunaújváros térségében működő fontosabb fejlesztő szervezeteket számba véve, közel 30 olyan szervezet és szerveződés sorolható fel, melyek komolyan kiveszik részüket a terület- és településfejlesztésben, és egymással együttműködve kapcsolati hálózatot képeznek.

⁶² A klubok önállóak, minden évben 3-4 összejövetelt tartanak, melyen az adott terület időszerű problémáit vitatják meg a résztvevők. Ha a felmerülő ötletek, tervek megfelelően kidolgozottak, akkor az Egyesület támogatja az egyes klubok kezdeményezéseit.

4.1.31. A helyi fejlesztő szervezetek egymásra gyakorolt hatásai

A fenti szervezetek tevékenysége, működési területe természetesen többi jellemzőjükkel együtt különbözik egymástól, akárcsak megnevezésük.

Két vizsgálati módszer felállítása lehetséges:

- lehetséges a szervezetek tevékenységi területeinek vizsgálata, oly módon, hogy megvizsgáljuk önállóságukat, számba vesszük az érintett fejlesztési ágazatokat, illetve tevékenységeket.
- másfelől, felderíthetők a szervezetközi kapcsolatok, ezen belül pedig az utasítási jogviszonyok.

E két szempont szerinti osztályozást érdemes együtt kezelni és elvégezni. A vizsgálatok eredményét mutatja be a 3. és a 4. függelék.

A vizsgált 28 fejlesztő szervezet és csoport – mely nem fedi a 2005-ös MTA-tanulmányban érintett szervezetek listáját – igen változatos összetételű. A fejlesztő szervezetek különböző átfedéseket mutatnak az általuk érintett fejlesztési ágak és területek, mind pedig a fejlesztési ágakban végzett tevékenységek szerint.

A 28 szervezet nagy része önálló jogi személyiséggel rendelkezik.

A fejlesztési ágak a szokásos terület/településfejlesztés, városfejlesztés/vidékfejlesztés kettősségeken túl helyi sajátosságként a humánfejlesztéssel egészíthetők ki. Ez utóbbit nem szokás külön területként említeni, ugyanakkor úgy gondolom, hogy e vizsgálatban mindenképpen külön területként kell megjeleníteni, ugyanis a helyi fejlesztő szervezetek ennek jelentőségét korán felismerve pontosan ezen a területen – tanulva Ózd és Miskolc példájából – kezdtek tevékenykedni, s tulajdonképp ennek következtében lett a későbbiekben önálló fejlesztési területként aposztrofálható.

A végzett főbb tevékenységek terén a programközpontú gondolkodás alapján megfogalmazható területek szerinti tevékenység-csoportosítás alapján elmondható, hogy a szervezetek önfejlődéssel jutottak/juthattak el a többtevékenységes működéshez, mely némi (nem teljes) koherenciát mutat a fejlesztő szervezetek főbb tevékenységeinek száma és az alapításuk óta eltelt évek száma között.

A kapcsolatokat tekintve a 4. függelékben található ábrán látható, hogy azok igen komplexek. Alapvetően két kapcsolattípust különböztethetünk meg:

- partnerségi (egyenrangú) kapcsolatok (a 4. függelékben egyszerű vonallal jelölve)
- hierarchikus (alá-fölérendeltségi) kapcsolatok (a 4. függelékben kettős nyíllal jelölve)

Az előbbi csoportba tartoznak azok a kapcsolatok, melyeket természetes személyek, hivatali kapcsolatok, vagy a területi összefüggések alapján kialakult kapcsolatok sorolhatóak. A hierarchikus viszonyok a nem önálló jogi személyiségű, illetve egye önálló jogi személyiségű szervezetek esetében

jellemzőek, abban az esetben, ha a szervezet anyaszervezete, tulajdonosa maga is fejlesztési szervezet, de alszervezete elkülönül tőle.

Az ábrán ugyanakkor egyes fejlesztési szervezetek esetében fejlesztési csoportot határozhatunk meg, melyek a nem elkülönülő fejlesztési szervezeteket foglalják magukba. Ezek ábrázolása halmazszerűen egymásban lévő az alá-fölérendeltségnek megfelelően.

Kiemelhetők továbbá azok a szervezetek is, melyek a többiekénél erősebb pozíciókat birtokolnak (ezek a függeléki ábrán vastagon szedettek).

4.1.32. A helyi fejlesztő szervezetek kifelé gyakorolt hatásai

A felsorolt 28 fejlesztő szervezet és csoport kifelé gyakorolt hatásai kettős jellegűek. Egyrészt saját kapcsolatrendszerüket felhasználva gyakorolnak hatásokat, majd azok eredményeit hasznosítják, másodsorban lobbitevékenységet folytatnak.

A saját kapcsolatrendszer felhasználása mind a partneri, mind pedig hierarchikus viszonyokban tükröződhet, ugyanakkor, a szervezetek a saját kapcsolatrendszerüket bizonyos célok elérése érdekében a többi fejlesztő szervezet számára igény szerint biztosítják⁶³, illetve tevékenyen közreműködnek az adott cél elérésében.

A lobbizás a 28 fejlesztő szervezet és csoport közül 11-nél a főbb tevékenységek közé tartozik. Ez a mód, mellyel képviselik a szervezeteket, illetve azok céljait, mindenképpen figyelemre méltó.

Jelen esetben, figyelembe kell venni azt, hogy a dunaujvárosi fejlesztő szervezetek működési területe kiterjed a dunaujvárosi kistérségre, gyakran pedig azon túlra is.

A fent említetteknek megfelelően a lobbitevékenységek a fejlesztések sikerességét elősegítő mozzanatok. Ez mérhető a helyi gazdaságba beérkező egyéb pénzösszegek nagyságával – azaz közvetetten a pályázati hajlandósággal és a sikerességgel, a pályázati összegek felhasználásának hatékonyságával.

Az e téren Dunaujvárosra és környezetére készült hitelesnek tekinthető tanulmány, mely a „HÍD” Dunaujváros és Környéke Egyesület egyik munkatársának gyűjtésében készült, azt mutatta ki, hogy a térségbe behozott pályázati úton behozott pénzösszegek jóval meghaladják az országos átlagot.

Ez az országos értéknél egyharmadával több, azaz a térség forrásabszorpciók készsége az országos átlag 135%-a, úgy, hogy sem a város, sem környezete nem hátrányos helyzetű, így nem különösképpen kedvezményezett.

S noha ez az érték nem csupán és nem feltétlenül a lobbizásnak köszönhető, mégis, nehéz lenne ezt a magas értéket lobbitevékenység nélkül produkálni, tehát, az érték

⁶³ Ez az információ nem hiteles forrásból származik – hiszen leírtan nem jelenik meg – ugyanakkor a helyi fejlesztő szervezetek informálisan alkalmazott művelete a terület- és településfejlesztésben.

bizonyos – konkrétan ki nem mutatható – százaléka bízvást ezen tevékenységekhez köthető.

4.1.4. A siker záloga – a tervezés és a forrásabszorpció képesség, a helyi szint szerepe

Egy település vagy egy kistérség fejlődése igen összetett dolog. A település vagy kistérség fejlesztése – a fentiek értelmében – a helyi közösség feladata, amely az önkormányzati, a vállalkozási és a civil szférán alapul. De hogyan?

A kereteket megadó (ld. a disszertáció 4.1.1. fejezetének a) pontja) kormányzati szervek vonatkozó munkája a tervezésen alapszik. (GAJZÁGÓ G., 2007.) A tervezésnél mindez azt jelenti, hogy a terveket, a koncepciókat és a stratégiákat az önkormányzatok, illetve kistérségekben működő kormányzati szervezetek hozzák létre, lehetőleg a térségi szereplők minél szélesebb körének bevonásával. A civil szféra, a vállalkozások, az érdekképviseletek, és általában véve a lakosság bevonása a tervezésbe a társadalmasítás. Hazánkban ez a bevonás még épp, hogy elkezdődött, tehát a valódi társadalmasítási folyamat is még igen ritka – a kistérségek sokszor csupán egy kipipált kötelező feladatként tekintenek a területfejlesztési koncepció és stratégia elkészítésére, amelynek elvégzésére sem forrást, sem betartandó szabályokat nem kaptak.

Bódi Ferenc és Bőhm Antal szerint (Sikeres helyi társadalmak Magyarországon, 2000.) a helyi siker az alábbiak szerint definiálható és tipizálható (20. ábra):

20. ábra
Sikertényezők

Forrás: Sikeres helyi társadalmak Magyarországon, 2000., alapján saját szerkesztés

Sikertípusok: • felvilágosult abszolutista • miénk itt a tér / sündisznóállásban védekező • rablólovag • demokratikus profi Feltételek: • integrátor polgármester • helyi nagykoalíció • széles külkapcsolatok, legitimáció, országos reputáció	A sikeres település tipológiája: • megcsinált települések ○ vállalatként irányított ○ felkapaszkodó, külső kapcsolatra nyitottak ○ felülről kiemelték • kívülről jött ötlet • közösségépítők • csak elrontani lehet...
---	--

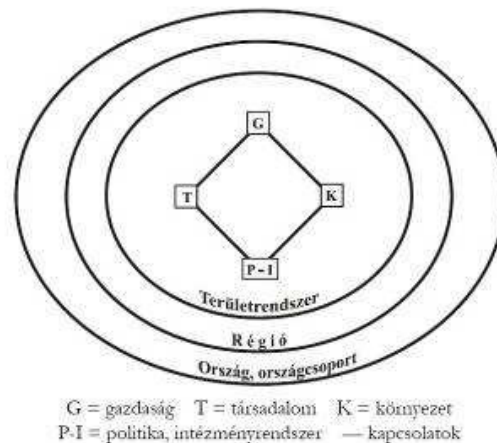
A gond az, hogy a kategóriák nem feltétlenül egzaktak, továbbá jelen definiálás és tipizálás nem számszerűsíthető, tehát nem egzakt.

Nem találhatók azonban összevethető és hiteles publikációk és adatok arról, hogy a tér egyes pontjain ezen egyes szférák milyen mértékben járulnak hozzá a fejlesztésekhez. Ezt valószínűleg részben a vállalkozási szférától való nehézkes adatszolgáltatásnak lehet betudni, bár a pályázati nyertesek publikus listáit összesítve mérhető a vállalkozási szféra aktivitása is.

A hatékony helyi forrásszerzéshez és projektmegvalósításhoz a fentiekén túl feltétlenül szükség van a szereplők általi tudatos tervezésre is. De mi is az a tervezés? Egy jó megfogalmazás szerint „a tervezés a jövőalakításra irányuló „kísérletezésen” alapuló ciklikus tanulási, racionalizálási folyamat, a sikerorientált intencionális társadalmi cselekvés egyik jól strukturált instrumentális módja, az irányítás eszköze.” (FARAGÓ L. 2005.)

Természetesen a tervezésen kívül ehhez kapcsolódóan a megvalósítás is fontos folyamat, szakasz. 1996-tól – a Területfejlesztési törvény megalkotásától, 2004-ig – az EU-csatlakozásig, a tervezés állt az érdeklődés középpontjában, az utóbbi években már a megvalósítás kap egyre nagyobb hangsúlyt. Ennek fő okai, hogy egyrészt az alapidokumentumok és fejlesztési tervek elkészültek és „csak” frissíteni kell ezeket, másrészt viszont megnyíltak azok az EU-s források, amelyek már csak nagyságrendjükönél fogva is motiválják a helyi szereplőket a terveik megvalósítására.

21. ábra
A területrendszer alkotói és elhelyezkedése a térszerkezetben
Forrás: RECHNITZER J. – SMAHÓ M., 2006.



A fejlesztési tervek megvalósulását is igen összetett és szerteágazó problémák vezérlik. Ha mégis csoportosítani kellene a befolyásoló tényezőket, akkor leginkább érhetően egy 2006-os tanulmányt idézhetünk, a megfelelő ábra segítségével. (RECHNITZER J. – SMAHÓ M., 2006.) (21. ábra)

Ennek alapja, hogy a területfejlesztésben-területpolitikában a gazdaság, a környezet, a társadalom⁶⁴, a politika és az intézményrendszer bír meghatározó szereppel. Ennek részletes elemzésétől eltekintek, hiszen a forrásmunkában megtalálható, de érdemes hozzávinnünk az ábrához még egy tényezőt, mely az eredeti hivatkozott munkában nem szerepel.

A forrásszerzés és a projektmegvalósítás háttere és egyben mutatója a forrásabszorpciók képessége. Ez fejezi ki azt a helyi erőt, mely a bejövő erőforrásokat hasznosítani képes. Lehet ugyanis bármilyen jó stratégiánk, ha nem valósítjuk meg, akkor nem érvünk el a megfogalmazott célokat. Ellenben lehetséges jó célokat, megfelelő projekteket komoly stratégiai tervezés nélkül is kijelölni. Mindenesetre, ezen tényezők „együttállása” mindenképpen megnöveli a forrásabszorpciók képességet.

Meg kell határozni a tervezésben, hogy mit jelent a helyi szint, mely a tervezéssel és az attraktivitással megfelelő forrásabszorpciók képességgel bír majd. Ez az egyik először felmerülő kérdés. Az egyik féle meghatározás szerint a helyi szint fogalmát, mintegy szinonimaként használják a következőkre (MEZEI C. 2006.):

- regionális szint
- szubregionális szint
- munkaerő-vonzáskörzet
- egy város és környéke, vonzáskörzete
- kistérségi szint
- helyi önkormányzati egység (nem egyenlő a településekkel)

Továbbá meghatározható az is, hogy mik a helyi tervezés funkciói (ld. Az Európai Unió tevékenységei, ezen belül: Regionális politika portál):

- a középszintű strukturális terv kifejtése helyi szinten
- a szakpolitikák támogatása a fejlesztések irányításáért
- megfelelő keretek biztosítása a köz- és magánszféra beruházásainak koordinálására
- a tervezésben lehetőség biztosítása a helyi közösségeknek
- társadalmi nyilvánosság biztosítása a tervezési folyamatokban
- a bizonytalanság minimalizálása és a következetesség emelése a tervezésben

Át kell tekintenünk azt is, hogy közösségi szinten mi a helyi szint feladata és jelentősége a tervezésben, ezáltal a forrásabszorpció növelésében.

Az Európai Bizottság a szubregionális szinteken már inkább az alulról induló tervezés előtérbe kerülését szorgalmazza, ami a regionális szinten találkozhat az európai és nemzeti irányelvekkel, célokkal, ezáltal a régió kiemelt fontosságúvá válik. Másrészt az EU-nak nincs kapacitása felvállalni a szubregionális feladatokat.

⁶⁴ A társadalom itt: a megvalósításban részt vevő lakosok, a szakértők, az operatív szervezetek. A gazdaság itt: mint a fejlesztési szféra megvalósítója (a vállalkozások saját fejlesztései is önálló projektek, amelyeknek aggregálható hatásai vannak).

Harmadrészt pedig a szubregionális szintek rendszerében erősen érvényesülnek a nemzeti sajátosságok, melyek megőrzése az európai közösség egyik sarokköve, ezáltal a problémákra és azok megoldásaira nagyon változatos képet kaphatunk, amit sokszor összevethetetlen.

A helyi szintű tervezés és a tervezési dokumentumok azonban – melyek a lefektetett helyi igényekre támaszkodnak –, nem feltétlenül „találkoznak” közvetlenül a regionális stratégiákkal. Tegyük hozzá, hogy igazából általános érvényű bevált metodika sincs arra, hogy hogyan lehetne a kistérségi és a regionális stratégiákat szintetizálni és összegezni, továbbá, hogy milyen is legyen közöttük a viszonyrendszer – pl.: a régiós stratégiának feltétlenül a kistérségekre kell-e épülnie? További, már említett probléma, hogy maga a végleges és stabil intézményrendszer sem alakult ki sem régiós önkormányzati, sem pedig a kistérségi feladatellátási szinten. Bizonyos nézetek szerint szerint három fő szempont szükséges a „bottom-up” gazdaságfejlesztési stratégiák kidolgozásához (LENGYEL IMRE, 2003.).⁶⁵

Valójában a térségben történő fejlesztések jelentik magát a térségi vagy helyi politikát is. Helyi szinten ugyanis az országos pártpolitika kevésbé érvényesül, itt már jó példákat is lehet hozni, de itt helyi politikai problémák vannak jelen. Az egyik jelentős helyi politikai probléma Dunaújváros kistérségében a város és a környező települések vezetőinek szembenállása. Ennek számos és régről gyökerező előzménye van, melyek között konkrét és általános problémák egyaránt vannak. Az egyik alapvető ok a dunaújvárosi külterület minimális volta: a kilenc településből álló kistérségben közigazgatási területnagyság szerint a város csupán a negyedik!

Ez ott okoz igazán problémát, ahol nagyobb területet igénylő befektetők érdeklődnek a város iránt, azaz akik Dunaújváros miatt jönnek ide, de számukra csak a környező településeken biztosítható terület.⁶⁶ A másik gond lehet, hogy a kistelepülések azt érzik, hogy a város „rájuk telepszik”. Ez igaz ugyan, de nem egyedi gond, hiszen ez az összes, megyei jogú várost (nagyvárost) magában foglaló kistérség esetében így van, másrészt természetes, hogy a népesség 70%-át kitevő város a központ mind közigazgatási, mind egyéb értelemben. A falvak és nagyközségek ugyanakkor – szintén nem egyedülálló példaként az országban – hajlamosak elfeledkezni arról, hogy milyen forrásokat biztosít, és milyen

⁶⁵ 1. a hatalom és a közigazgatás decentralizálása: azaz a regionális és kistérségi szint megerősítése. Ehhez véleményem szerint két dolog kell: szabályozás és a források átadása. Mindkettő lehetetlen politikai megegyezés nélkül. 2. a piaczgazdasági szemlélet terjedése: a piaci szemléletnek a kormányzati szférában is erősödnie kell. Emellett a tervezésbe és a megvalósításba is sokkal fokozottabban kell bevonni a vállalati szférát. És szerintem csak az a projekt az igazán fenntartható, ami piaci alapon működik. 3. a helyi érdekek felismerése és képviselése: azaz egyrészt a társadalom bevonása a tervezésbe, amitől ma még nagyon messze vagyunk.

⁶⁶ A megállapodási készség ugyanakkor a jelentős ügyek esetén azért jelen van: például a Hankook óriás-beruházás kapcsán sikerült Dunaújvárosnak és Rácalmásnak megállapodnia. (Polgármesteri sajtótájékoztató, 2005.)

feladatokat lát el a kistérség számára a város, melyek a városi költségvetést terhelik.

4.1.41. A dunaujvárosi kistérség településeinek forrásabszorpciója és a fejlesztő szervezetek kapcsolata

A Dunaujvárosi kistérség 1998-99 óta rendelkezik kistérségi fejlesztési tervvel, melyet a helyi szereplők széles társadalmi egyeztetéssel 2002-ben megújítottak. Ennek a tervnek elkészült egy cselekvési terv változata is, az ACÉL-HÍD Foglalkoztatási és Térségfejlesztési Program. Ezt a programot az M8-Dunahíd Kht., a város területfejlesztéssel foglalkozó közhasznú társasága kezelte és kezeli.⁶⁷ A programhoz kapcsolódó és a programon kívüli fejlesztések mérhető és nyilvános eredményeket mutatnak. Ennek alapján elmondható, hogy a kistérség 32%-kal nyert el több támogatást, mint a vidéki kistérségek átlag, azaz országos szinten 132%-ot teljesített. (8. táblázat) Ha az operatív programokat vesszük górcső alá, akkor látható, hogy a kistérség az eredményt főleg a Környezetvédelem és Infrastruktúra Operatív Programnak köszönheti, ahol 1 Mrd Ft-ot meghaladó támogatású projektek adják a kiugró összeget. Jobban megvizsgálva azt is láthatjuk, hogy 2,7 Mrd Ft három pályázatból adódik össze.

8. táblázat
Az NFT támogatások 2004-2006 (e HUF)⁶⁸
Forrás: www.nfu.gov.hu alapján átdolgozva

	Összesen	Budapest	Vidékre jutott	Kistérségi átlag	Dunaujvárosi kistérség
AVOP	112 562 107	1 624 895	108 588 870	646 362	599 919
GVOP	163 008 526	39 680 072	118 409 185	704 817	425 176
HEFOP	187 392 648	59 671 767	116 885 704	695 748	654 378
KIOP	117 075 417	4 559 428	110 105 684	655 391	2 231 606
ROP	123 839 076	5 591 858	111 932 077	666 262	546 771
Összesen	703 877 774	111 128 019	565 921 521	3 368 580	4 457 851

Ez első pillantásra sikeres és – az elnyert források tekintetében – hatékony forrásfelhasználásnak tűnik, de azért szükséges pontosan megvizsgálni a kérdést. Ez alapjaiban – megfelelően és képszerűen – már megtörtént, Gajzágó G. 2007-es munkájában bemutatja a pontos számokat a dunaujvárosi kistérségre vonatkozóan. (9-10. táblázat)

⁶⁷ Azóta az ACÉL-HÍD program országos területfejlesztési nívódíjat kapott, a programtanács elnökét és titkárát a területfejlesztésben végzett munkájuk és érdemeik alapján a Magyar Köztársaság arany érdemkeresztjével tüntették ki.

⁶⁸ 2004-2006 közötti operatív programok: AVOP = Agrár és Vidékfejlesztés Operatív Program, GVOP = Gazdasági Versenyképesség Operatív Program, HEFOP = Humán erőforrás-fejlesztési Operatív Program, KIOP = Környezetvédelem és Infrastruktúra Operatív Program, ROP = Regionális Operatív Program

9.táblázat
Települések pályázati aktivitása a dunaujvárosi kistérségben (e HUF) 2004-2006 között
benyújtott és befogadott pályázatok
Forrás: GAJZÁGÓ G. 2007. alapján saját szerkesztés

	AVOP	GVOP	HEFOP	KIOP	ROP	Össz.
Baracs	5	3	0	0	0	8
Daruszentmiklós	0	1	0	0	0	1
Dunaújváros	0	39	15	2	1	57
Előszállás	1	1	0	0	0	2
Kisapostag	0	0	0	0	0	0
Mezőfalva	4	0	1	0	0	5
Nagykarácsony	2	1	0	0	0	3
Nagyvenyim	2	3	0	0	0	5
Rácalmás	3	4	0	0	1	8
Kistérségi	1	0	0	0	0	1
Összesen	18	52	16	2	2	90

10.táblázat
NFT1-pályázatok főbb számai településenként 2004-2006 (e HUF)
Forrás: GAJZÁGÓ G. 2007. alapján saját szerkesztés

	AVOP	GVOP	HEFOP	KIOP	ROP	Összesen	
	Összeg	Összeg	Összeg	Összeg	Összeg	Összeg	Db
Baracs	118 349	21 316	0	0	0	139 664	8
Daruszentmiklós	0	780	0	0	0	780	1
Dunaújváros	0	209 463	635 178	2 231 606	59 564	3 135 811	57
Előszállás	37 198	395	0	0	0	37 593	2
Kisapostag	0	0	0	0	0	0	0
Mezőfalva	145 600	0	19 200	0	0	164 800	5
Nagykarácsony	49 104	4 167	0	0	0	53 271	3
Nagyvenyim	105 830	150 439	0	0	0	256 268	5
Rácalmás	53 838	38 617	0	0	487 208	579 663	8
Kistérségi	90 000	0	0	0	0	90 000	1
Összesen	599 919	425 176	654 378	2 231 606	546 771	4 457 851	90

Látható, hogy a táblázatok igen nagy szórású adatokat mutatnak. A vizsgálat ugyanakkor – véleményem szerint nem elég alapos, hiszen nem ad összevethető adatokat, melyek alapján a kistérség egyes településeinek sikeressége vizsgálható volna, ezért a kérdéskört a későbbiekben tovább kell vizsgálni.
A települési szintű vizsgálat ugyanakkor egyszerűen megvalósítható.

4.1.42. Kísérlet a forrásabszorpció, mint sikertényező kvantitatív vizsgálatára

A forrásbevonás sikerességét – úgy vélem – nem lehet csupán abszolút számokkal kifejezni. Ha megvizsgáljuk, milyen tényezőkre lehet szükségünk, nem mehetünk el a humán tényezők – legalább a lakónépesség száma mellett. Ugyanakkor képezhetünk további, már ismert adatokból is mutatókat, melyekkel megjelölhetjük és kategorizálhatjuk a települések forrásabszorpciók képességét.

A megszerzett összegek jelentik az adott időszakban adott településre érkezett források összességét.

A települési átlag projektméret a projektek főösszege osztva a projektek számával. Minél magasabb az átlag projektméret, annál kedvezőbbek a projektek járulékos terhei, illetve ez egyenesen arányosnak tekinthető a projekt komplexitásával.

Az egy főre jutó összeg jelenti az adott időszakban adott forrásból adott településre beérkezett összeg nagyságát, osztva a település lakosságszámával.

Be kell vezetni egy új fogalmat is. A települési (vagy térségi) sikerességi index (I_s) megmutatja, hogy a népességszámra vetített területi átlaghoz képest (melyet 100%-nak tekintünk) mekkora a település (térség) forrásabszorpciók képessége. Ez kiszámítható a kistérség (vagy régió) egy főre jutó megszerzett források összegének átlagához viszonyított százalékos értékeként. (11. táblázat)

Azaz, ha a sikeresség értéke nagyobb, mint a kontrollértékként kezelt sikerességek átlaga, akkor kimondható, hogy a település (kistérség) forrásabszorpciók képességben sikeresebb az átlagosnál.⁶⁹

A fenti táblázatok adatai alapján felállítható egy sikerességi rangsor a forrásabszorpciók képességről, s ezek együtt szerepelhetnek, mint fent előfordult három (legfontosabb) tényező számtani közepe.

Ennek alapján elkészíthető a kistérségen belüli rangsor (12. táblázat):

A sikerességi rangsor szöveges értékelése az alábbi lehet:

- *Optimális helyzet: magas átlagos projektméret-helyezés + magas települési sikerességi index-helyezés.*
- *Középszerű helyzet: egyik érték alacsony, a másik magas vagy közepes, vagy mindkettő közepes.*
- *Rossz helyzet: alacsony értékek.*

Ennek alapján a dunai városi kistérség településeinek forrásabszorpciók helyzete a következő (13. táblázat):

⁶⁹ Bár az egy, nagyobb központtal (pl.: megyei jogú várossal) rendelkező kistérségek esetén a sikerességi érték nyilván a központi település értéke közelében lesz.

11. táblázat

Számított projektösszegek a Dunaújvárosi kistérség településein az NFT1-időszakban

Forrás: GAJZÁGÓ G. 2007. és a KSH adatai alapján saját szerkesztés

	Pályázatok 2004-2006 összesen		Átlagos projektméret (eHUF)	Lakosság- szám (2005) (fő)	Egy főre jutó összeg az NFT1-ből (2004-2006) (eHUF/fő)	Sikerességi index (I _s) (%)
	Összeg	Db				
Baracs	139 664	8	17458	3415	40,897	69,3%
Daruszentmiklós	780	1	780	1469	0,530	0,8%
Dunaújváros	3 135 811	57	55014	52142	60,140	101,9%
Előszállás	37 593	2	18797	2487	15,116	25,6%
Kisapostag	0	0	0	1303	0	0%
Mezőfalva	164 800	5	32960	4929	33,434	56,63%
Nagykarácsony	53 271	3	17757	1520	35,047	59,38%
Nagyvenyim	256 268	5	51254	4081	62,795	106,35%
Rácalmás	579 663	8	72458	4155	139,501	236,26%
Kistérségi*	90 000	1	90000	75501	+ 1,192 / tel.	+ 2%
Összesen	4 457 851	90	49532	75501	59,044=100 %	100%

* nem települési projekt, ezért a települési eredményekhez nincs hozzászámítva, de plusz járulékos értéként szerepeltethető és a táblázat egyéb adataihoz hozzáadható

12. táblázat

Pályázati sikerességi rangsor a dunaújvárosi kistérségben az NFT1 időszak alatt

Forrás: saját számítás

	Megszerzett összegek	Települési átlagos projektméret	Települési sikerességi Index	Sikerességi rangsor
Baracs	5.	7.	4.	5.
Daruszentmiklós	8.	8.	8.	8.
Dunaújváros	1.	2.	3.	2.
Előszállás	7.	5.	7.	7.
Kisapostag	9.	9.	9.	9.
Mezőfalva	4.	4.	6.	4.
Nagykarácsony	6.	6.	5.	6.
Nagyvenyim	3.	3.	2.	3.
Rácalmás	2.	1.	1.	1.

13. táblázat
Települések forrásabszorpciós képességének minősítése az NFT1 időszakára Forrás: saját szerkesztés

Értékelés	Települések
Kiemelkedő forrásabszorpciós képesség	Rácalmás
Jó forrásabszorpciós képesség	Dunaújváros, Nagyvenyim
Közepes forrásabszorpciós képesség	Baracs, Mezőfalva, Nagykarácsony
Gyenge forrásabszorpciós képesség	Daruszentmiklós, Előszállás, Kisapostag

Természetesen, a fentiek alapján az értékek kiszámíthatóak településtípusok szerinti, vagy kistérségek közötti sorrendekre is, de ebben az esetben figyelembe kell venni az adott régióban rendelkezésre álló források nagyságát is.

Már fent bemutatott számítás alapján a dunaújvárosi kistérség forrásabszorpciós sikeressége az országos átlaghoz képest 132%-os.

Összességében elmondható, hogy a fejlesztési célok eléréséhez természetesen szükségesek meglévő források, melyek rendelkezésre állnak a projekt indításának pillanatában – azaz van önerő. Ennek megléte – és ennek következtében a megszerzett források nagysága – ugyanakkor nem feltétlenül függ a település nagyságától.

Általánosságban így elmondható, hogy ha valamely szervezetnek jó és fenntartható projektötlete van, akkor általában tud találni hozzá forrást. Magyarországon már kiépültek és működnek azok a különböző forrásszerzési lehetőségek, melyekkel a helyi igényeket és tervek megvalósítását biztosítani lehet, bár ezek közül a lehetőségek közül egynémelyik használata még nem, vagy nem eléggé elterjedt.⁷⁰

Összefoglalva, a forrásabszorpciós képesség fejlettségének tekintetében a politikai támogatás mellett a legfontosabb tényező a megfelelő emberi háttér a fejlesztések tervezésében és megvalósításában – s ez a kettő, kisebb településeken egy aktív polgármester személyében össze is kapcsolódhat. Szükség van ugyanakkor különböző speciális szervezetek hálózatára, amelyek meg tudják osztani egymás között a feladatokat, továbbá szükség van emberekre, akik fontosnak tartják ezen szervezetek működtetését, és akik az egyes projektek gazdái lesznek. Dunaújvárosban és kistérségében e téren – úgy vélem – nagyon jól állunk, s ez a térség sikerességének egyik fő ismérve.

⁷⁰ Ilyenek például a kockázati tőke társaságok, az üzleti angyalok, a különböző állami fejlesztési szervezetek forrásai.

4.1.5. Hogyan tovább, fejlesztő szervezetek?

Igen súlyos probléma, hogy jelenleg a területfejlesztés, sőt általában a fejlesztések területi struktúrájának jövőjéről, annak területi rendszeréről és felépítéséről nincs döntés, a helyzet – ehhez kapcsolódóan az intézményrendszer is – állandó változásban van, nem tud támpontként szolgálni az alulról felfelé törekvő szerveződéseknek.

Jelenleg is, több mint 10 évvel a Területfejlesztési és területrendezési törvény hatályba lépése után kaotikus a kistérségi szervezetek felépítése, feladatköre. A legsúlyosabb dolog, hogy az intézményrendszer néha személyekhez igazodóan változik.⁷¹

Felmerül egyébként a közigazgatási szintek kérdése, a megye vagy régió dilemma is. Ezen túl, megfogalmazható a közigazgatás rugalmatlanságának és a városok valódi vonzáskörzetének egybe nem esése, mely megmutatkozik mind a civil, mind a gazdasági szférában.

Persze, a fenti problémák részben az állam struktúrájából adódnak, melyek egy része törvényi akadály, ilyenek például az úgynevezett „kétharmados törvények”. Magyarországon, az ország méreténél fogva elegendő három, jól szervezett és tevékeny szint, amelyek lehetőség szerint egyben statisztikai, tervezési, fejlesztési, politikai szintek is. Az első természetesen az országos szint. A második a középszint, ez lehet a régió. A harmadik szint pedig a kistérségek rendszere lehetne.

Kezdetben szó volt kistérségi közszolgáltató szervezetek létrehozásáról is (CSEFKÓ F., 2003.), egyik lehetőségként úgy, hogy a közszolgáltatási feladatokat ebben a formációban kelljen ellátni, azaz egy komplex közszolgáltatási társulások formájában ellátni (beleértve a területfejlesztést is).

Az erre irányuló konkrét feladatkör- és intézményrendezési törekvések 2005. folyamán – a többcélú kistérségi társulások – létrehozásával kezdődtek meg. 2007. nyarán kormány szintű tárgyalások folytak a kistérségek szerepének további erősítéséről.

Jelenleg a kormányzat a helyi, nem felülről irányított, hanem helyi adottságokhoz és igényekhez alkalmazkodó megoldásokat keresi, így szó van például a kistérségi társulások mellett működő kormányzati tanácsadói hálózatok és a területfejlesztésben működő civil és forprofit szervezetek, cégek helyi igényekhez alkalmazkodó Kistérségi Fejlesztési Irodák felállításáról, amennyiben helyben erre igény van, mely később Kistérségi Fejlesztési Központokká vagy Kistérségi Fejlesztési Ügynökségekké nőhetné ki magát.

⁷¹ Ld. 2007-es kormányátalakítás következménye: az Önkormányzati és Területfejlesztési Minisztérium, valamint a Nemzeti Fejlesztési Ügynökség összeolvadása a vezető személye révén.

Összefoglalva, a stabil, integráltan szervezett és átlátható kistérségi intézményrendszer nagyban elősegíthetné a területfejlesztés céljainak megvalósítását, de ez nem elengedhetlen feltétel a fejlesztő szervezetek jövője szempontjából, hiszen a helyi megoldások ösztönzése elvezethet a megfelelő struktúrák kialakulásáig. Az egyes programok és projektek tervezői és megvalósítói ma, a jelenlegi viszonyok között is megtalálhatják az elfogadható szintű megoldásokat, de ehhez megfelelő rugalmasságra van szükség.

4.2 A térbeli kapcsolatok új modellje

A gazdasági szerepkör és a térbeli kapcsolatok viszonya – szerintem – alapvetően túlmisztifikált. Sok adat, modell és bonyolult számítás foglalkozik a viszonyok leképezésével. Ugyanakkor a következőkben kísérletet teszek egy saját hipotézis kvantitatív vizsgálatának kidolgozására.

A disszertáció alábbi fejezetében megpróbáltam felállítani egy egyszerű számítási rendszert, mely számítások alapján igazolhatóan működik a disszertáció tárgyában.

4.2.1. Meglévő modellek, minták

A légvonalbeli távolságméréseken alapuló vonzási modell a valóságban számos ok miatt nem használható. Ilyenek például bizonyos természetföldrajzi adottságok.

A valós települési vonzás általánosan elfogadott alapja, hogy a központi település bizonyos funkciókat biztosítson a vonzásában lévő egyéb települések számára. Ugyanakkor, a hagyományos vonzási modellek nem biztos, hogy megfelelően megmutatják a valós térkapcsolatokat, ezért érdemes inkább a település térbeli önmagukban kapcsolatait vizsgálni.

A funkciók ellátásának folyamatos biztosítása ugyanakkor azért hozható összefüggésbe a tömegközlekedés mennyiségi és minőségi jellemzőivel, mert Magyarországon

- a saját gépjárművel történő és a közösségi közlekedéssel megvalósuló személyszállítás viszonyában az EU-átlagnál erősebb a közösségi közlekedés; illetve
- a személygépkocsik száma jelentősen elmarad az EU-átlagtól (forrás: www.kti.hu).

Mivel a népesség mobilitása a kötöttségek miatt munkanapokon kiszámíthatóbb, azaz jobban vizsgálhatóbb, mint hétvégén, ezért azt feltételezhetjük, hogy a munkanapi menetrendekből kiolvashatóak bizonyos állapotok és trendek, melyek megmutatják a központi település vonzáskörzetét, kapcsolatait, vagy azok esetleges változásait. Ennek feltétele, hogy ne legyen kirívóan magas (az országos átlagot jelentősen meghaladó) a választott területen a munkanélküliség, illetve, hogy ne legyen az országos átlagot jelentősen meghaladó az inaktivitási ráta.

A fentiek értelmében a településközi mozgások, az ingázás jelen vizsgálat szempontjából meghatározó része a napi munkahelyi, iskolai, és egyéb kapcsolatok révén bonyolódik a tömegközlekedésben. Megfigyelhető az a jelenség is, hogy a tömegközlekedési menetrendek az adott térség munkahelyi szokásaihoz igazodnak, annak függvényében változnak – más egy ipari központhoz tartozó környék tömegközlekedési menetrendje, mint egy kulturális-egyetemi központé. (VERES L., 2005.)

Feltételezhetjük, hogy a napi településközi mobilitás, jelen esetben az ingázás szoros összefüggésben van a központi funkciókkal, mivel kevésbé valószínű, hogy e funkciók igénybe vétele más településen történjék, mint ahol a munkahely van. Ennek oka, hogy a napi 8 óra munkán és az ingázás idején túl a más irányban történő utazás jelentős időt von el a munkavállalótól.

Magyarországon az egy irányban megvalósuló ingázási hajlandóság maximumát kb. 1-1,5 órában, vagy 80 km-ben jeleníthetjük meg.

Amennyiben a tömegközlekedés, mint az ingázás vonzásindikátora megjeleníthető, akkor a Pareto-függvény által is alátámasztottan (HAGGETT, P. 2006., Pareto distribution, 1. és 2.) feltételezhető, hogy ez számszerűsíthető jelenség kell, hogy legyen.

A fentiek alapján állítottam fel saját vonzási modellt a településközi mozgásokra alapozva, Dr. Szunyogh Gábor által tanított módszer alapján (SZUNYOGH G., 1999).

4.2.2. Kvantitatív elemzés – próbaszámítások a tömegközlekedési vonzási modellhez

Mint minden számszaki elmélet, így a fent vázoltak esetében is szükséges a kvantitatív bizonyításhoz egy példát leírni. Ez a vizsgált területen az alábbi számított eredményekkel járt.

Számítási feltételek:

- A kvantitatív bizonyításra a 2007. elején és második felében érvényben lévő menetrendet alkalmaztam, mintapéldák alkalmazásával. A menetrend forrása az autóbusz-társaságok hivatalos internet-alapú menetrendje. (www.menetrendek.hu)
- A két időpontban érvényes menetrend között sor került a Pentele-híd, mint állami infrastruktúra-beruházás átadására.
- Vizsgálat alanyai: Dunaújváros, mint központ, illetve 3 égtájban (É, D, Ny) elhelyezkedő, Dunaújvárossal feltételezetten szoros, vagy lényegileg megváltozott kapcsolatokat ápoló autóbusz-közlekedési célállomások városai – azaz Budapest, Dunaföldvár és Székesfehérvár). Ezáltal a vizsgált viszonylatok: Dunaújváros-Budapest, Dunaújváros-Székesfehérvár, Dunaújváros-Dunaföldvár
- Az állami infrastruktúra-beruházások eredményének feltételezett változásaihoz Dunaújváros-Dunavecse és Dunaújváros-Kunszentmiklós viszonylatú kontrollmérést kell végezni.

- Feltételezzük, hogy az öt közül a gyengébb vonzási eredményt Dunaújváros esetében Székesfehérvár adja, azt követi Dunaföldvár, a legerősebbet pedig a főváros, Budapest. Dunavecse és Kunszentmiklós a figyelembe vett menetrend alapján meglehetősen csekély súlyú.
- Mivel a térségben nincs személyszállításban számottevő és egybefüggő vasúthálózat, így csak az autóbusz-közlekedés kerül vizsgálatra.

1. eset, Dunaújváros-Budapest viszonylat

Alapadatok:

$$y = 41$$

$$t_{\text{átlagos}} = 75 \text{ perc} = 1,25 \text{ óra}$$

Számított adatok:

$$x = \frac{n}{y} = \frac{24 \text{ óra}}{41 \text{ járat}} = 0,58 \text{ óra / járat}$$

$$0,58 \text{ óra} = 35 \text{ perc}$$

$$z = \frac{t}{x} = \frac{75 \text{ perc}}{35 \text{ perc}} = 2,143$$

2. eset, Dunaújváros-Székesfehérvár viszonylat

Alapadatok:

$$y = 22$$

$$t_{\text{átlagos}} = 65 \text{ perc} = 1,08 \text{ óra}$$

Számított adatok:

$$x = \frac{n}{y} = \frac{24 \text{ óra}}{22 \text{ járat}} = 1,09 \text{ óra / járat}$$

$$1,09 \text{ óra} = 65,4 \text{ perc}$$

$$z = \frac{t}{x} = \frac{65 \text{ perc}}{65,4 \text{ perc}} = 0,99$$

3. eset, Dunaújváros-Dunaföldvár viszonylat

Alapadatok (a Pentele-híd átadása előtt):

$$y = 73$$

$$t_{\text{átlagos}} = 20 \text{ perc} = 0,33 \text{ óra}$$

Számított adatok:

$$x = \frac{n}{y} = \frac{24 \text{ óra}}{73 \text{ járat}} = 0,33 \text{ óra / járat}$$

$$0,33 \text{ óra} = 20 \text{ perc}$$

$$z = \frac{t}{x} = \frac{20 \text{ perc}}{20 \text{ perc}} = 1,000$$

Alapadatok (közvetlenül a Pentele-híd átadása után):

$$y = 68$$

$$t_{\text{átlagos}} = 27 \text{ perc} = 0,45 \text{ óra}$$

Számított adatok:

$$x = \frac{n}{y} = \frac{24\text{óra}}{68\text{járat}} = 0,36\text{óra} / \text{járat}$$

$$0,36 \text{ óra} = 22 \text{ perc}$$

$$z = \frac{t}{x} = \frac{20\text{perc}}{22\text{perc}} = 0,909$$

4. eset, Dunaújváros-Dunavecse viszonylat

Alapadatok (a Pentele-híd átadása előtt):

$$y = 7$$

$$t_{\text{átlagos}} = 59 \text{ perc} = 0,98 \text{ óra}$$

Számított adatok:

$$x = \frac{n}{y} = \frac{24\text{óra}}{7\text{járat}} = 3,43\text{óra} / \text{járat}$$

$$3,43 \text{ óra} = 206 \text{ perc}$$

$$z = \frac{t}{x} = \frac{59\text{perc}}{206\text{perc}} = 0,286$$

Alapadatok (közvetlenül a Pentele-híd átadása után):

$$y = 21$$

$$t_{\text{átlagos}} = 21 \text{ perc} = 0,34 \text{ óra}$$

Számított adatok:

$$x = \frac{n}{y} = \frac{24\text{óra}}{21\text{járat}} = 1,143\text{óra} / \text{járat}$$

$$1,143 \text{ óra} = 69 \text{ perc}$$

$$z = \frac{t}{x} = \frac{21\text{perc}}{69\text{perc}} = 0,304$$

5. eset, Dunaújváros-Kunszentmiklós viszonylat

Alapadatok (a Pentele-híd átadása előtt):

A feladat értelmezhetetlen volt, mivel 0-s osztó volt a közvetlen járatok teljes körű hiányzása miatt.

Alapadatok (a Pentele-híd átadása után):

$$y = 8$$

$$t_{\text{átlagos}} = 55 \text{ perc} = 0,92 \text{ óra}$$

Számított adatok:

$$x = \frac{n}{y} = \frac{24\text{óra}}{8\text{járat}} = 3,00\text{óra} / \text{járat}$$

$$3 \text{ óra} = 180 \text{ perc}$$

$$z = \frac{t}{x} = \frac{59\text{perc}}{180\text{perc}} = 0,306$$

22. ábra Vonzási sorrendiség és számított értékek a Pentele-híd átadása előtt
forrás: saját számítás

sorrend	viszonylat Dunaújváros szempontjából	Számított „z” tényező
1.	Dunaújváros-Budapest,	2,143
2.	Dunaújváros-Dunaföldvár	1,000
3.	Dunaújváros-Székesfehérvár	0,990
4.	Dunaújváros-Dunavecse	0,286
5.	Dunaújváros-Kunszentmiklós	0,000

23. ábra Vonzási sorrendiség és számított értékek a Pentele-híd átadása után
forrás: saját számítás

sorrend	viszonylat Dunaújváros szempontjából	Számított „z” tényező
1.	Dunaújváros-Budapest,	2,143
2.	Dunaújváros-Székesfehérvár	0,990
3.	Dunaújváros-Dunaföldvár	0,909
4.	Dunaújváros-Kunszentmiklós	0,306
5.	Dunaújváros-Dunavecse	0,286

A fenti levezetés alkalmazható több időpillanatban is – azaz különböző menetrendek alapján meghatározható a vonzásintenzitás alakulása a „T” időszakainak függvényében. Amennyiben pedig elfogadjuk azt az eredeti feltételt, hogy a tömegközlekedés, illetve a járatok száma az igényekhez igazodik, akkor megállapítható, kiszámítható a tömegközlekedés alakulásának függvényében a vonzási intenzitás dinamikája.

Az elvégzett próbaszámítások alapján kimondható, hogy az elmélet működik. A próbaszámítások metodikai háttere és matematikai levezetése a disszertáció 7.5. fejezetében háttér tanulmányként megtalálható. Természetesen, ezen kisszámú kísérleti számítások alapján nem evidens, hogy a képletek általánosan alkalmazhatóak lennének, de a számítások alapján meggyőződésem, hogy megfelelnek egy későbbi tökéletesítés alapjául.

4.2.3. A gazdasági szerepkör és a térbeli kapcsolatok változása

A helyi gazdasághoz a fenti módszerrel számított vonzási rendszere – annak „T” időszakainak függvényében – változhat. Feltehető a kérdés, hogy mi okozhatja ezeket a változásokat?

Kisebb (menetrendi) változások évről-évre vannak, s ha ez nem vezet tendenciózusan pl.: járatszám-csökkenéshez bizonyos viszonylatokon, akkor az – véleményem szerint – figyelmen kívül hagyható.

Amennyiben feltételezzük a központi hipotézis általános helyességét, azaz, hogy a napi településközi mobilitás (az ingázás) szoros összefüggésben van a központi funkciókkal, ezen belül a munkaügyi helyzettel, akkor logikusan azt mondhatjuk,

hogy a centrum munkaügyi-munkahelyi viszonyai tükröződhetnek az ingázásokban.

Ebből kifolyólag viszont el kell fogadnunk, hogy a beruházások és a munkahelybővítések élénkítik és erősítik, míg a gyárbezárások és felszámolások pedig gyengítik a vonzási viszonyokat, és ez a közlekedési menetrendekből kiolvashatóak. Ha számba vesszük a fejlesztéseket, akkor elvileg következtethetünk a vonzási és közlekedési viszonyok alakulására és viszont.

Erre jó példával szolgálhatnak a fenti számítások. Látható, hogy „z”, a számítás az utazási idővel korrigált tényezőjeként, a feltételezésnek csaknem teljesen pontosan megfelelő⁷², reálisnak tűnő eredményt hozott. A fentiek, Dunaújváros-Dunaföldvár és a Dunaújváros-Dunavecse/Kunszentmiklós viszonylatok alapján kimondható, hogy két, egymáshoz közeli (egy hónap differenciával) időpontban számított „z” érték is eltérő lehet, azaz „z” gyorsan változhat, ha időközben „beérnek” az állami infrastruktúra-beruházások, melyek azonnal éreztetik hatásukat a (tömeg)közlekedési rendszerekben (is) illetve az elérhetőségek javulásában komoly szerepet játszanak.

⁷² Eredetileg Dunaföldvár és Székesfehérvár esetében nagyobb különbségre lehetett számítani.

5. Állami (közösségi) infrastruktúra-beruházások és más állami forrásallokációk, valamint azok hatásai Dunaújvárosban és környékén

Az állami szektor saját bevételeiből tartja fenn magát. Ennek következtében az állam által végrehajtott minden kiadás, így a beruházások is az állami bevételekből – jobbára a befizetett adóból – keletkeznek. Az Európai Unió is ennek megfelelően, a tagállami befizetésekéből, azaz a nemzetállamok által befizetett adóból tartja fenn magát, e bevételekből fejleszt. Ergo, az Európai Közösség az európai állampolgárok által befizetett adóbevételeket használja fel.

Az Európai Unió ma már a regionális fejlettség alapján is sokszínű, bár ebben a kérdésben a regionális politikával törekszik a sokszínűség mérséklésére. Ennek következtében a közösség az állampolgári befizetések alapján közösségi szintről próbálja mérsékelni a regionális gazdasági különbségeket, noha, a legfejlettebb és a legszegényebb régiók között nagyságrendi különbség van jövedelemtermelő képesség és más gazdasági szempontok alapján is.

A közösségi regionális politika ugyanakkor nem gyógyír mindenre: „Az infrastrukturális beruházások és a térség, régió gazdasági növekedése közötti kapcsolat azonban nem determinisztikus. A fejlett infrastruktúra, jó hatékonysággal csak megfelelően képzett szabad munkaerő-piaci, versenyképes jogi-, pénzügyi és kulturális-környezet azaz vállalkozásbarát gazdaság esetén fejtheti ki maximálisan a pozitív hatását.” (RUPPERT L.; 2006.)

A vállalkozásbarát gazdasági környezet – szerintem – nem csak a felsoroltakból áll. Kell a fent felsoroltakon kívül egy olyan mentalitás, melyet talán fogadókészségnek, nyitottságnak lehet mondani. Ez, megléte esetén nyilván valamilyen fokú ellenhatásokat is kivált, mint az újdonságtól való félelem, de ezek általában nem erősödnek annyira meg, hogy a fogadókészség és a vállalkozásbarátság számára komoly akadályt jelentsen.

Az, hogy miért is fontos mindez, azt lehet felelni, hogy fejlett régiók hosszabb távon csak a kontinentális méretben összekapcsolt európai közlekedési-szállítási hálózatokon át működhetnek, ugyanis a gazdaságban jó tendenciák csak így jöhetnek létre.

Magyarország az elmúlt 2002 óta részben saját erőből, másrészt hitelek és PPP-konstrukciók⁷³ révén gyors ütemben fejlesztette infrastruktúra-hálózatát, illetve a már meglévő hálózatokat részben modernizálta.

A '90-es évek óta folyamatosan növekvő áthaladó tranzitforgalom⁷⁴ azonban indokolja azt, hogy a TINA-hálózat részeként a TEN-T projektekben szereplő magyar gyorsforgalmi úthálózat s különösképpen a vasúti törzshálózat

⁷³ Public Private Partnership, azaz állam és magántőke közcélú együttműködésével

⁷⁴ Egyébként ezt a folyamatot az európai közösség 2004. évi 10-es, majd a 2007. évi 2-es bővítése is erősítette Magyarországon.

fejlesztésének finanszírozásában az EU is jelentős mértékben vegyen részt. Ezen túl szükséges a közösség részvétele számos egyéb infrastruktúra-fejlesztési projektben is, melyek erősítik a tagállamok kohézióját.⁷⁵

A fentiek alapján tehát szükség van azon már megvalósult és tervezett fejlesztések áttekintésére, melyek a vizsgált területek szempontjából relevánsak.

Dunaújvárosban és térségében a döntéshozóknak az elmúlt években sikerült összefogni, a kilencvenes évek közepén konszenzus született a legjelentősebb ügyekben, azaz legfőképp az új Duna-híd, illetve az M6-os és M8-as gyorsforgalmi utak megépítésének érdekében. Nagy részben ennek az összefogásnak köszönhető a város újra prosperáló jellege.

A helyi tervezési dokumentumokban az alábbi, helyi forrásokból meg nem valósítható beruházások kerültek meghatározásra, melyek segítsége szükséges a város és környezete helyi gazdaságának átstrukturálásához és a társadalmi-gazdasági problémák kezeléséhez (Intercisa 2015 – távlati területfejlesztési koncepció, 1999.):

- M6 autópálya
- M8 autópálya
- Duna-híd
- Iparterületek rehabilitációja, új kikötő és logisztikai központ
- Felszabaduló iparterületek hasznosítása, új iparágak telepítése
- vasútvonal-hálózat korszerűsítése, új szakaszok építése
- környezetvédelmi nagyberuházások

Egyéb preferált területek (Dunaújváros és környéke komplex fejlesztési program, 1999.):

- humán szféra fejlesztése
- életminőség javítása
- innovációs potenciál növelése
- kereskedelem és a szolgáltatások fejlesztése
- komplex turisztikai termékek kialakítása
- a térségi együttműködés dinamizálása, intenzívebbé tétele a közös előnyök alapján, kapcsolatépítés a szomszédos kistérségekkel, a kistérségi tudat erősítése

A következőkben megpróbálok komplex kísérletet tenni a fentiek összefogó értékelésére.

A disszertációban a vonatkozó fejlesztéseket az alábbi csoportosítás mellett elemeztem:

- Korai (vegyes, koncepciótlan) beruházások

⁷⁵ Jelenleg szárazföldi úton 3 tagállam (Románia, Bulgária, Görögország) csak Magyarországon keresztül közelíthető meg a közösség elhagyása nélkül a közösség magterülete felől.

- Vonalas infrastruktúra-fejlesztések
- Gazdaságfejlesztés és gazdasági infrastruktúra-fejlesztés
- Intézményi infrastruktúra-fejlesztések

5.1. Állami és közösségi infrastruktúra-beruházások, és egyéb állami forrásallokációk

5.1.1. Korai beruházások

A város és környéke fejlesztésében a rendszerváltás utáni időszak – mely a gazdasági átalakulás ideje volt – nem volt számottevő koordinált és kontrollált fejlesztés, mely jelen disszertáció témájába váгна. Ez, a még részben koncepciótlan időszak pontszerű, nem összekapcsolt fejlesztésekkel, változó társadalmi-gazdasági helyzettel és környezettel jellemezhető.

Ilyen ingatag viszonyokra meglehetősen jó példa, hogy az ipari park fejlesztésével és technológiai fejlesztésekkel foglalkozó gazdasági szervezet, az Innopark Kht, a főiskolán belül kezdte meg működését.

Ez az időszak a rendszerváltástól egészen 1996-ig tartott. A koncepciótlansági korszak után egy átmeneti időszak következett, mely a tervezést már magában foglalta, de annak eredményei még nem voltak érzékelhetőek a helyi gazdaságban és a helyi társadalomban.

Természetesen, az elindult főbb fejlesztéseket a disszertáció elején meghatározott hármas tagozású csoportosítás (vonalas, gazdasági, intézményi infrastruktúra) szerint részletezem.

5.1.2. Vonalas infrastruktúra-fejlesztések

Vonalas infrastruktúraként jelölöm mindazokat a hálózatokat, melyek a társadalmi-gazdasági tér egyes pontjait kötik össze. Dunaújváros és környéke esetében, a disszertáció témájában ez a közlekedésfejlesztést jelenti.

5.1.21. Az M6 gyorsforgalmi út

Az M6 gyorsforgalmi út a dunaújvárosiak régen dédelgetett álma, mivel a térség központjával, a fővárossal teremtett jobb összeköttetést. Az út ugyan nem oldja az ország közlekedési egyközpontúságát,⁷⁶ de abban új, hogy nem a középkor óra meglévő négy irány egyikébe mutat.

⁷⁶ Az M6 és az ahhoz kapcsolódó M56 autópálya a Helsinki V/C közlekedési folyosó része. E folyosó vonala a Münchentől – Ankaráig tartó tengelyből Budapestnél ágazik ki, és Eszék – Szarajevó – Ploče vonalon fut ki az Adriáig. Ennek a kapcsolódó északi megfelelője a Budapest – Krakkó – Katowice – Gdansk vonal a Balti tenger felé.

A gyorsforgalmi út várható teljes hossza 252 km lesz, melyből máig (2008. tavaszáig) egy 58 km-es szakasz épült ki, mely Érdet és Dunaújvárost köti össze.⁷⁷ Ez egy kissé azért problémás, mert ezáltal az M6 évekig nem kapcsolódik össze más sztrádákkal, hiszen annak kezdő szakasza hiányzik. Ennek köszönhetően, az autópálya kihasználtsága az első szakasz átadásáig feltehetően folyamatosan alacsonyabb lesz, mint amilyen a 6-os főközlekedési út forgalmi adataiból ez következne. A csaknem 120 md HUF-ba került kb.60 km-es szakasz átadását a térségben élők és a gazdasági szereplők is mérföldkőként értékelték.

Az üzemeltetéssel és a karbantartással együtt 2026-ig a beruházás mintegy 482 millió eurós. Az M6-beruházás finanszírozásához hosszú lejáratú kölcsönt kellett felvenni, mivel a megvalósítást végző M6 Duna Autópálya konzorcium sem rendelkezett ekkora összeggel.⁷⁸

Az Érdtől Dunaújvárosig vezető M6 autópálya-szakasz az első valódi PPP-konstrukcióban megépült infrastrukturális projekt Magyarországon. Ezen autópálya-szakasz építési munkálatai 2004 októberében kezdődtek, majd rendkívül rövid építési idővel, 2006. június 11-én ünnepélyesen forgalomba helyezték. Az autópálya elkészítése után a 6-os főközlekedési úton Budapesttől Szekszárdig burkolatmegerősítési és sávszélesítési munkákat végeztek 2007. folyamán.

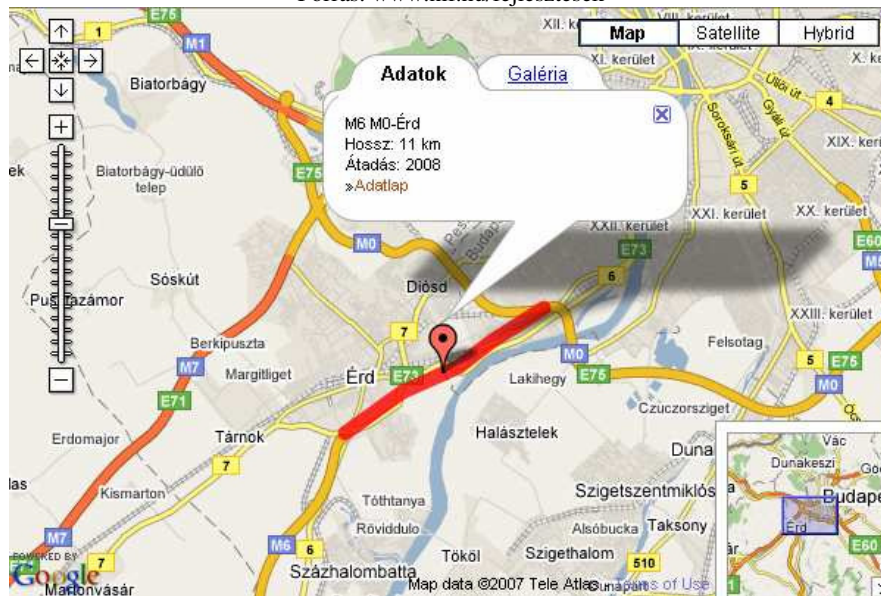
⁷⁷ A fent említett 252 km hosszban az M6/M60 összesen hat szakaszból áll (forrás: www.nif.hu – M6):

1. szakasz: M0 – Érdi tető közötti szakasz; hossza: 7,7 km. 2x2 sávós autópálya.
2. szakasz: Érdi tető – Dunaújváros M8 csomópont közötti szakasz; hossza: 52 km. 2x2 sávós autópálya.
3. szakasz: Dunaújváros – Szekszárd M9 autóúig; hossza: 67 km. 2x2 sávós autópályává fejleszthető autóút
4. szakasz: Szekszárd – Bóly között; ; hossza: 47 km. 2x2 sávós autópályává fejleszthető autóút
5. szakasz: Bóly – országhatár között (Határmetszéspont Ivándárdánál.); hossza: 23 km. 2x2 sávós autópályává fejleszthető autóút
6. szakasz: Pécs bekötése (Bóly – Szentlőrinc között) M60; hossza: 55 km. 2x2 sávós autópályává fejleszthető autóút

⁷⁸ A kölcsönt nyújtó bankok az Európai Befektetési Bank (EIB), a DEXIA Capital Markets és Financial Security Assurance UK Ltd (FSA) biztosító.

Az építési munkálatokat az M6 Autópálya Építési Kkt. végezte, amelyet a Bilfinger Berger Bau GmbH (Ausztria), Porr Budapest (Magyarország) és Swietelsky Budapest (Magyarország) cégek alapítottak. (forrás: www.m6-duna.hu)

24. ábra
A 2006-2008 között hiányzó M6-szakasz
Forrás: www.nif.hu/fejlesztések



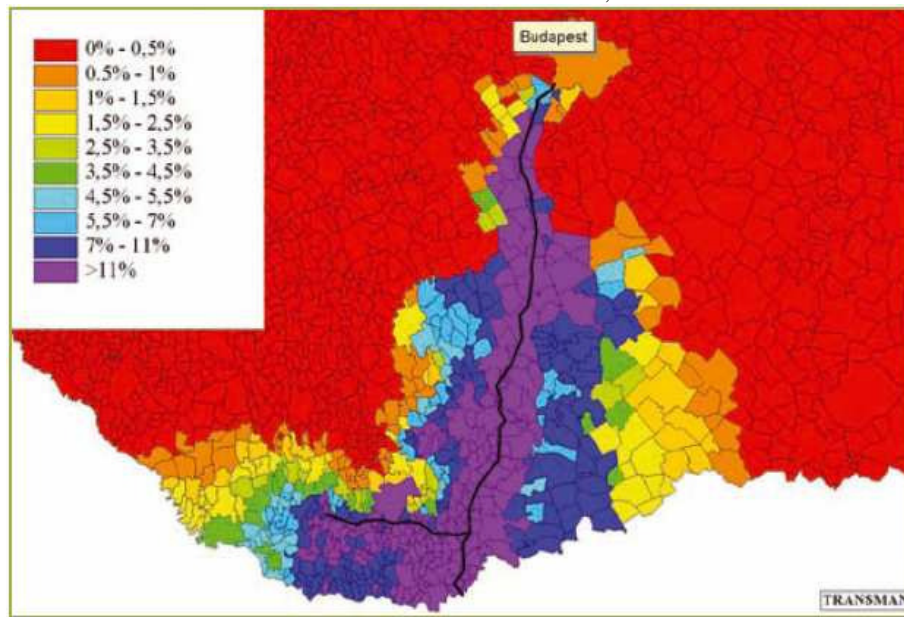
Az M0-as autópálya bekötési pontjáig hiányzó, mintegy 11 km hosszú autópálya szakaszt (24. ábra) az eddigiektől eltérő körülmények között, és speciális műszaki tartalommal kellett építeni, ami a késéseket jelentős részben okozta. A gondot a Metallokkémia és más veszélyes üzemek gyárterületén lévő környezeti problémák megoldása jelentette. Az M6 városi szakaszának további sajátossága, hogy a nyomvonal végig belterületen halad a budapesti XXII. kerületen, Nagytétényen és Érd-Ófalun keresztül. Ez a belterületen történő építés szintén igencsak megnehezíti az építkezést, mivel a nyomvonal alatt rengeteg közmű-, szénhidrogén-vezeték-, víz- és szennyvízvezeték, távközlési építmény és villamos kábel kiváltásáról is gondoskodni kell. Emellett csak ezen a rövid szakaszon 4 csomópont épül, amelyek miatt a szakasz hosszának negyedén többlépcsős utakat kellett megtervezni és kiépíteni a közlekedésbiztonság érdekében. Egyébként az M0-M6 elválásánál épül majd meg Magyarország első háromszintű csomópontja is.

Egyébként a speciális műszaki feltételek miatt ennek a 11 kilométeres útszakasznak a bekerülési költsége 37,1 milliárd forint, vagyis kilométerenként 3,4 milliárd. Ez az eddigi legdrágább magyarországi autópálya-szakasza, bár egyben a legkomplexebb is.

Ez lesz az az autópálya szakasz, amely az M0 autópálya csomópontját köti össze az M6 érdi tető-Dunaújváros között 2006-ra megépülő szakaszával, így ha az M0 keleti szektora megépül, akkor a keleti tranzitforgalom Budapest elkerülésével, már gyorsforgalmi úton vezethet a Dél-Dunántúl felé.

Valódi szerepe is ebben lesz majd. A jelenleg közlekedési szempontból elzártnak tekinthető Dél-Dunántúl számára valóságos kiút lehet, hiszen megtöri a régió jelentős részén meglévő rossz közlekedési-infrastruktúra helyzetet. Pontosan emiatt elvégezték már az autópálya országhatárig tartó helyzetpotenciál-változásának képét is. A helyzetpotenciál változása tulajdonképpen a költségcsökkenéssel fordítottan arányos, tehát minél nagyobb a költségcsökkenés, annál jobb a terület vagy település helyzetpotenciálja (BERKI ZS. – MONIGL L., 2007.). (21. ábra)

25. ábra
Helyzetpotenciál-változás az M6/M60 mentén
forrás: BERKI ZS. – MONIGL L., 2007.



Ezen kívül, az M6-nak fontos közösségi szerepe is lesz, európai korridor-szerepet betöltve (Appointed or Recommended Sections of the Northern-Southern Trans-European Road Corridors Crossing Hungary).

A Pécsig és az országhatárig vezető M6-os gyorsforgalmi út építési előkészületei jelenleg, 2008 tavaszán is zajlanak, bár az eredetileg tervezetthez képest jelentős késéssel.

Az M6-os Dunaújvárostól délre "autópályává fejleszthető autóútként" épül meg a horvát határig és az M60-as bekötőpálya révén Pécsig. Ez azt jelenti, hogy Dunaújvárostól délre már nem kell az ellentétes irányú pályák elhatárolása zöldszíval, és nem szükséges a leállósávok kialakítása sem.

Az M6-os Dunaújváros-Szekszárd közötti szakasza egyébként más szempontból érdekes. Ez lehet az első olyan gyorsforgalmi útszakasz, amely európai uniós

forrásból épül meg, a mostani tervek szerint az unió 2007-2013-as költségvetéséből kér pénzt hazánk erre a beruházásra. Éppen ezért ez az útszakasz a tervek szerint később fog megépülni, mint a Szekszárd-Bóly-Pécs, illetve a Bóly-országhatár szakaszok.

Az M6/M60 építését egy speciális „siettető tényező” a fentiekén kívül is befolyásolja: a 2010-es Pécs – Európai Kulturális Fővárosa óriásprojekt, melynek elengedhetetlen része, hogy az érkező turisták megfelelő gyorsforgalmi úton meg tudják közelíteni a baranyai megyeszékhelyet.

5.1.22. A dunaújvárosi Pentele-híd

A Dunavecse és Kisapostag között mára felépült 2x2 forgalmi sávós autópályahíd a majdan elkészülő M8-as gyorsforgalmi út részeként épült meg, úgy, hogy közvetlen összeköttetést teremtsen a közép-dunántúli és a dél-alföldi régiók között. A Pentele-híd jelenleg Magyarország legszélesebb és leghosszabb fesztávolságú hídja, a mederpillérek közötti távolság több, mint 300 méter.

Ez a híd az ország eddigi egyik legnagyobb költségvetésű infrastrukturális beruházása – bekerülési költsége 53,6 milliárd forintba rúgott a felvezető szakaszokkal együtt.

Az autópálya-szakasz Alföldön az 51-es úthoz, a jobb parton pedig az M6-os autópályához csatlakozik. E beruházáshoz kapcsolódóan elkészült a híd keleti oldalán a Dunavecse várost és Apostag községet elkerülő kétszer egysávós új (51-es) főút is.

Az elkészült két ártéri híd és a mederhíd összesen 1682,5 méter hosszú, míg a teljes autópálya-szakasz 5,2 km. A 41 méter széles hídtest felosztása az alábbi: irányonként két forgalmi- és egy 3,5 méteres leállósáv épült, ezekhez csatlakozik az egyik oldalon egy 2,4 méter széles járda, a másikon ugyanilyen széles kerékpárút. A főhíd pályamagassága alatt árvíz idején is zavartalan a hajóközlekedés.

A híd fontossága a személyi szint felett (vállalati és nemzetgazdasági szinteken) az alábbiakban foglalható össze:

- 1) Javítja az ország kelet-nyugati átjárhatóságát.
- 2) A teherforgalom számára új átkelési lehetőséget jelent, hiszen Budapesten és Szekszárdon kívül csak itt található nagy terhelést elbíró Duna-híd.
- 3) Hosszú távon tehermentesítheti a fővárost az áthaladó forgalom nagy részétől.
- 4) Összeköttetést jelent Dunaújváros vonzáskörzetéhez tartozó távoli települések és a centrum között – ebben egy régi álmot valósít meg.
- 5) Tehermentesíti Dunaföldvárt az átmenő forgalomtól.
- 6) Bács-Kiskun megye ÉNy-i területeit bekapcsolja az autópálya-hálózatba, ezáltal oldódik annak elzártsága.
- 7) Térszerkezeti változásokon keresztül indukálja a helyi gazdaságot, összekapcsolja a keleti rurális agrár és a nyugati urbánus ipari térségeket.

A fenti előnyök magukért beszélnek. Ezen túl, mint ahogy utaltam rá, van egy emberi aspektusa is a dunaújvárosi híd építésének, ez pedig a város építése óta meglévő, felülről jövő biztatás, hogy ez a híd megépül valamikor a jövőben. Ezt a helyi várakozást tetőzte be a hídatavás.

5.1.23. Az M8 gyorsforgalmi út

Az M8 gyorsforgalmi út – várhatóan autóútként – épül majd ki Rábfüzes és Szolnok között, hogy megteremtse a kapcsolatot Grác és Nagyvárad között, mely ezáltal tehermentesítené a túlterhelt Bécs – Budapest – Szolnok útvonalat. Az M8 nagy része jelenleg még csak távlati tervezési fázisban van. Pontos útvonala csak mintegy iránymutatásként lett kijelölve, végleges nyomvonala még egyeztetés tárgyát képezi.

2007-ben az M8-nak csak két szakasza van készen:

- a Pentele-híd és a hozzá tartozó 5,2 kilométer hosszú autópálya
- egy új nyomvonalú út Balatonfüzfő és Balatonakarattya között (kétszer egy sávos!), 12 kilométer hosszan.

A kelet-nyugati irányú M4-M8-as autópálya (autóút?) megépítése a jelek szerint igencsak késik, 2007 és 2013 között a Veszprém–Dunaújváros–Szolnok tengelyen előreláthatóan nem épül meg a kétszer kétsávos gyorsforgalmi út. (24. ábra)

Az M8-as út legfontosabb szakasza a Veszprém és Dunaújváros közötti volna, hiszen itt hátrányos helyzetű, vagy túlszűfolt közlekedésű térségek kerülnek felfűzésre. (25. ábra) Ez, az eredetileg nem titkoltan térségfejlesztési célú út a Veszprém–Enying–Sárbogárd–Dunaújváros–Kecskemét–Szolnok vonalon épült volna, mint az M4-M8-as tranzitút.

Az M8-as hiányában a tranzitút szerepét jelenleg a Dunántúlon leginkább a 62-es számú főút tölti be. Az M8 megépítésénél sokkal rosszabb verzió szerint ennek a fejlesztése történne meg úgy, hogy Perkátánál, Seregélyesnél, Székesfehérvár délnyugati részén és Várpalota mellett kétszer kétsávos elkerülő szakaszok épülnének 2007 és 2013 között.

A fentiekén túl, a dunántúli oldalon 2013-ig Körmend és az országhatár között várhatóan megépül a 42 kilométer hosszú kétszer kétsávos autópálya.

A keleti oldalon majdani M4-es nyomvonalán Dunavecse, Kecskemét és Szolnok között épülne a nemzeti fejlesztési terv szerint autópályává fejleszthető kétszer egysávos főút. Ennek a költségtakarékosabb, de nem feltétlenül jobb verziója⁷⁹ a Pentele-híd Újhartyánnal való összekötése (M5/405-es utak találkozásához), mellyel ugyan megvalósulhatna a kelet-nyugati átkötés, de az előkészítettség hiányosságai miatt ennek a szakasznak a megépítése kétséges.

⁷⁹ Ennek a 62-es út M8-ast helyettesítő model adott mintát.

5.1.24. Az új kikötő, logisztikai központ

Dunaújváros az ország szempontjából az egyik legfontosabb kikötő, mely az elmúlt években a legnagyobb áruforgalmú kikötő is volt egyben. Jelenleg 5 jelentősebb közforgalmú kikötő van az országban:

- Győr-Gönyű
- Budapest-Csepel
- Dunaújváros
- Baja
- Szeged

Dunaújváros jelenlegi folyami áruszállítási szerepe csökkenőben van, mivel az országban máshol is belefogtak a kikötőfejlesztésekbe, helyenként már Ro-Ro terminál is üzemel⁸⁰; de Dunaújvárosban a kikötőfejlesztés még tervezési szakaszban van.

A jelenlegi dunaújvárosi kikötő a Duna 1579 folyamkilométer-szelvényében, a Szalki-szigeten épült, a természet által adott szűkbejáratú öbölnek (holtágnak) részbeni elgátolásával és kikötőmedenceként való felhasználásával. Az öböl a sziget és a folyó partja között helyezkedik el. A sziget öböl felőli oldalán található az érc- és gabonakikötő, míg a főág felőli oldalon volt a személykikötő.

Az érc- és gabonakikötő 2 km hosszan a holtágban terül el. Ez a Dunai Vasmű és az városi önkormányzat saját tulajdonban lévő kikötője egyben. A holtágban a bejáratától 900 m-re kezdődően 550 m hosszú szekrényalapozású függőleges partfalat találunk. Itt csaknem fél km hosszúságban darupálya van, két rakodóvágánnyal. (www.tranzit.hu)

A Vasmű forgalmához kapcsolódóan itt alapvetően szenet, kokszt, ércet és hengerelt árukat kezelnek, a mezőgazdasági-élelmiszeripari termékeket a különböző gabonanövények és a maláta jelentik.

Most, hogy a Pentele-híd megépült, az eredeti tervekhez (ütemezéshez) kapcsolódóan Dunaújváros térségében új kikötő építésére kerülhet sor.

Az M6-M8-as autópályák csomópontja, a 51, 52, 61, 62, 63-as utak közelsége, valamint a Duna-menti elhelyezkedés lehetőséget biztosít arra, hogy Dunaújváros a Székesfehérvári Logisztikai Központ vízi alközpontjává, egyben a térség Magyarország egyik fővárost tehermentesítő logisztikai központjává váljon. Ehhez azonban szükséges, a mai, bő 50 évvel ezelőtt épült kikötőt műszakilag és technológiailag teljesen felújítsák, és hogy a Pentele-hídnál egy kombiterminált, valamint egy új kikötőöblöt létesítsenek. Csak a jelenlegi kikötő felújítása nem megoldás, mert a Duna-ferr kikötő közúti és vasúti infrastruktúrája a felmerülő igényeket egyáltalán nem tudná kielégíteni, továbbá a kikötői járműforgalom nagymértékben tovább károsítaná a városi úthálózatot és lakóköörülményeket.

Fontos, hogy az ország közepén, a Budapesten kívüli egyetlen Duna melletti, jövőbeni autópálya csomópontban is kiépüljön az a kikötői lehetőség, mely lehetővé teszi ennek a környezetbarát és olcsó szállítási lehetőségnek a minél jobb kihasználását. Jelenleg ugyanis ez szállítmányozási, és személyközlekedési

⁸⁰ Győr-Gönyűnél és Baján épült eddig Ro-Ro terminál.

szempontból mind magyarországi, mind pedig nemzetközi viszonylatban Dunaújváros adottságainak kihasználatlanságát mutatja.

Az adottságok alapján a megépítendő közforgalmú kikötővel együtt rehabilitálható lenne a személyforgalmi kikötő is, mely akár még nemzetközi hajójáratok kikötési lehetőségét is biztosíthatná oly módon, hogy az utasok számára Dunaújvárosban a közúti és vasúti átszállás is lehetősége is adott legyen.

Ezen túl, újjáéleszthető lehet a szárnyashajó-forgalom újraindítása, mivel Dunaújvárosból az elmúlt években az ingázók száma folyamatosan növekszik, és a vízi közlekedés a budapesti belvárosi érkezéssel versenyképes is lehet más közlekedési eszközökkel szemben.

5.1.25. Vasútfejlesztési elképzelések

Ha röviden szeretnénk jellemezni a helyzetet, akkor azt mondhatjuk, hogy sok életszerű elképzelés mellett kb. 80 éve születnek kiábrándító eredmények.

Jelenleg a vasúti forgalomban csak kisebb változások történtek: néha egy-egy új Stadler-szerelvény is megfordul a térségben, de lényeges, igazán mélyreható változás nem volt. A vasúti forgalomban a jelentős változást három tényező hozhatná, melyek köré általában a fejlesztési elképzeléseket csoportosítani lehet:

- a Szolnok-Dunaújváros-Székesfehérvár vasútvonal kiépítése, vasúti híd a Dunán (26. ábra)
- a budapesti elővárosi vasút ésszerű kiterjesztése a megyei jogú városokig⁸¹
- a befejezetlen, csonka villamosítások befejezése, deltavágányok építése, vonalösszekötések

Ezeknek jelenleg egyikére sincs reális esély, bár a Székesfehérvár-Szolnok vonal a MÁV egyes vonatkozó dokumentumaiban és térképein szerepel – igaz, adonyi dunai átkelési ponttal – ugyan, de nem hangsúlyosan, noha Budapest tehermentesítése ezt igencsak megkívná.

Amennyiben az átkelési pont Adonynál lesz⁸² (27. ábra), a térségre gyakorolt hatások érdekes módon változhatnak meg, ugyanis ebben az esetben nem lesz intergálható logisztikai központ a térségben, viszont úgy területi együttműködés jöhet létre azáltal, hogy Adony és Dunaújváros komplementer együttműködő felekké lesznek kénytelenek válni.

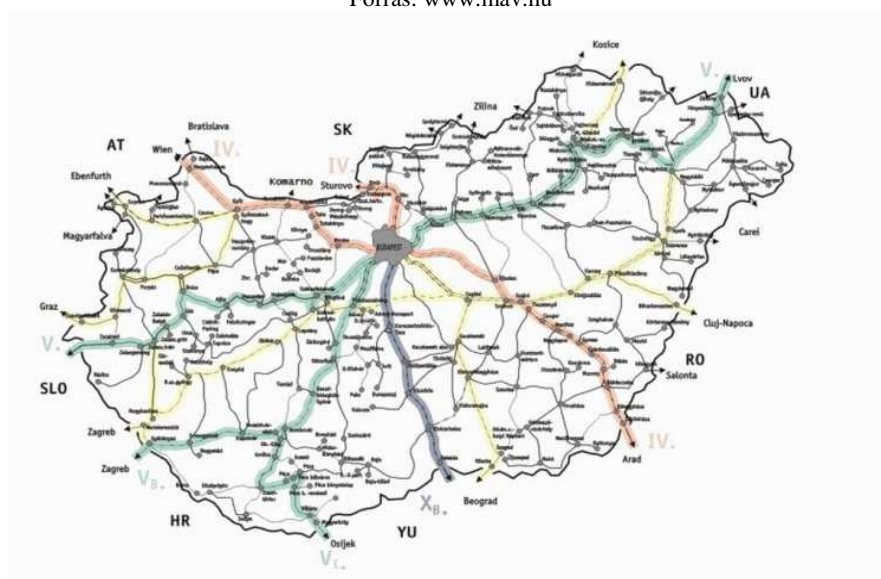
⁸¹ Dunaújvárosig, Kecskemétig, mivel ezen városok előtt ésszerűtlen módon megáll az elővárosi közlekedés, így csak a főváros közelében lévő két megyei jogú város potenciális utazóközönsége (cc. 160-200.000 fő) kimarad a vasúti közlekedés fejlődéséből és annak jótékony hatásaiból, ellentétben mondjuk Szokolya, Lajosmizse, Jászfényszaru, vagy például Puszaszabolcs lakosságával, melyek roppant nagy lakosságukkal igen fontos végállomásai a főváros elővárosi közlekedésének, azaz a MÁV-START szerint ezek a települések a főváros vonzáskörzetének határvárosai. (26. ábra)

⁸² Ez azt is jelenti, hogy két Duna-hidat kell építeni, valamint a Csepel-sziget eddig természetileg érintetlen területein (TVT-n, Natura 2000 területeken) kell a vasúti fővonalat átvezetni.

26. ábra
A vasúti híd helye Dunaújvárosnál – avagy: ahol 1 napig állt vasúti híd
Forrás: saját



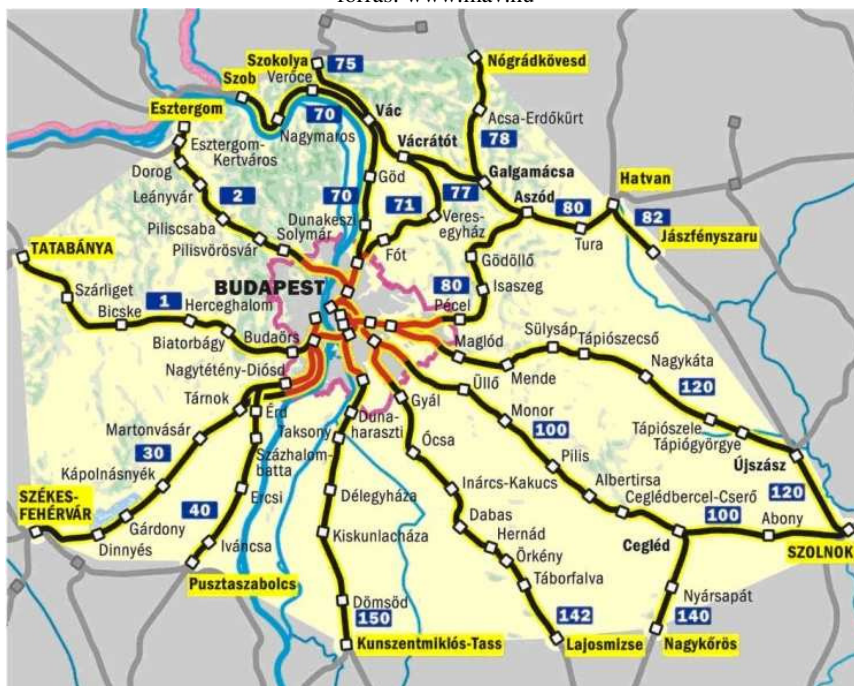
27. ábra
Nemzetközi vasúti kapcsolatok térképe
(halványan rajta a tervezett Székesfehérvár-Adony-Szolnok vonal)
Forrás: www.mav.hu



Egy „érdekes” elvi fejlesztési lehetőség a keleti széles, orosz szabvány szerinti nyomtávú vasút nyugat felé vezetése, mely a logisztika és térszervezés terén hozna újdonságokat. Ez az ötlet a sajtó útján deklaráltan Kassától Pozsony felé (ld. Széles nyomtáv Pozsonyig), míg a Dunai Vasmű privatizációja óta pedig Tuzsér-Dunaújváros viszonylat is szerepel, igaz ez csak szájhagyomány útján terjed.⁸³

A budapesti elővárosi vasutak elhelyezkedése elég sajátos, mivel több helyen egyszerűen érthetetlen az érintett területek lehatárolása⁸¹ (28. ábra), ezért jelenlegi formájában nem teljesen érthető a kialakítás szándéka sem. Ezért – úgy vélem –, hogy mivel a rendszer logikája nem jó, és a vasúti közlekedés-szállítás visszaszorulását hasonló színvonalú tevékenységekkel megállítani nem lehet, így nem gondolom, hogy az elővárosi vasúthoz hasonló tervek nem gyakorolnak mérhető hatást a térbeli változásokra sem.

28. ábra
A semmibe vezető elővárosi vasúti közlekedési hálózat
forrás: www.mav.hu



A befejezetlen, ennek következtében csonka vasútvonalak és vasútvillamosítások nagyban hozzájárulnak ahhoz, hogy a Duna menti vonalakon, azoknak szinte teljes hazai hálózatán nincs számottevő vasúti forgalom. Az egymással párhuzamos,

⁸³ Érdekes, hogy az EU stratégiai terveiben viszont nyoma sincs az európai vasúti hálózatok keleti bővítési lehetőségeinek vizsgálatának, mely azért igencsak elgondolkodtató.

átkötések és hidak nélküli zsákvasútvonalak⁸⁴ alacsony forgalmuk miatt halálra vannak ítélve⁸⁵, noha több helyütt csak 2-10 km vonal hiányzik az összekötésekhez. Ugyanez a helyzet a vasútvillamosításoknál is, ott a meglévő rossz vasútföldrajzi fekvést súlyosbítja a részbeni korszerűsítés, a teljesség igényének elmaradása is⁸⁶.

A vasútfejlesztések összegzéseként elmondható, hogy a jelenlegi hálózat nem képes megfelelni az elvárásoknak, és jelenlegi helyzetében életképtelen, a térség számára semmilyen fejlesztő hatást nem gyakorol.

5.1.3. Gazdaságfejlesztés és gazdasági infrastruktúra-fejlesztés

5.1.31. Ipari park és technológiai inkubátorház

Az Innopark Kht-t Dunaújváros MJV Önkormányzata, a Dunai Vasmű és a Dunaújvárosi Főiskola hozta létre a város és térségének fejlesztése céljából, azon belül az ipari park létesítőjeként és üzemeltetőjeként. Mellérendelt célként működött a helyi gazdaság technológiai megújítása és a technológiaigényes iparágak meghonosítása a városban.

Az Innopark Kht. a főiskola épületéből⁸⁷ nötte ki magát, és több zöld- és barnamezős területet felölelve hozta létre a Dunaújvárosi Ipari Parkot 1998-ban, több éves előkészítés után.

Az ipari park gyors fejlődése a törzsterületet kisszámú, de nagy foglalkoztatotti létszám mellett nagy területigényű vállalkozással feltöltődését eredményezte. Ezért utóbb, nem ipari park státusú, de iparfejlesztésre alkalmas területeket adott át a város a Kht-nak. Az ipari parkként funkcionáló központi területen rendezkedett be az Innopark⁸⁸, mely folyamatosan fejlesztve önmagát és a rábízott területeket, 1999-től tervezte egy technológiai inkubátorház létrehozását, mely végül 2003-ban valósult meg, s nyitotta meg kapuit.

A foglalkoztatás bővülése jó mutatója a cég, egyben az ipari park sikerének. (29. ábra).

⁸⁴ Korábban tervezett, de ki nem épített vasútvonalak a vizsgált terület 50 km-es környezetében: Paks-Szekszárd, Dunapataj-Kalocsa, Székesfehérvár-Szolnok, Kalocsa-Baja

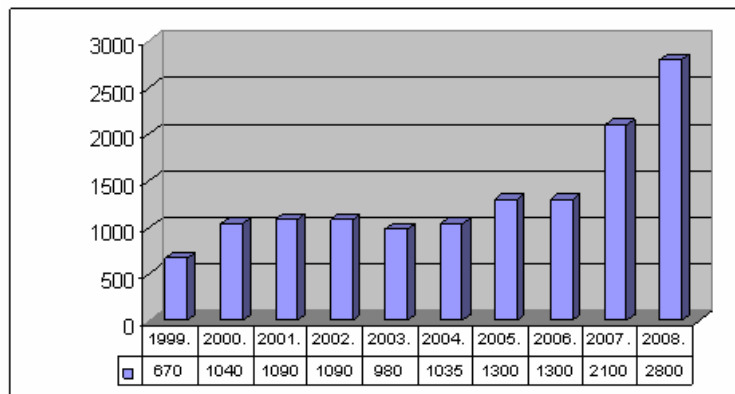
⁸⁵ 2007-ig leállított forgalmú vonalak meglévő vasúti pályával a vizsgált terület 50 km-es környezetében: Lepsény-Mezőhidvég(-Dombóvár), Tamási-Pincehely, Székesfehérvár-Lovasberény(-Bicske), Székesfehérvár/Börgönd-Szabadbattyán, Kunszentmiklós/Tass-Dunapataj, Kalocsa-Kiskőrös, Kecskemét/alsó-Fülöpszállás. Felszálló vonal: Dunaföldvár-Solt

⁸⁶ Például: Dunaújváros-Rétság villamosítás hiánya, Székesfehérvár/Börgönd-Pusztaszabolcs rekonstrukció és a villamosítás és a deltavágányok kiépítésének elmaradása, stb.

⁸⁷ Akkor még: Miskolci Egyetem Dunaújvárosi Főiskolai Kar. A DF 2000. óta önálló intézmény.

⁸⁸ Az Innopark Kht. a volt szovjet laktanya területén található ma is.

29. ábra
A Dunaújvárosi Ipari Parkban dolgozók száma
forrás: Innopark Kht.



5.1.32. A Hankook és a kapcsolódó egyéb termelőüzemek

A Dunai Vasmű felépítése óta nem volt akkora beruházás Dunaújvárosban vagy környékén, mint amekkorát a Hankook hozott. A gumiabroncs-üzem városba telepítése hosszútávon biztosítja az ipar fejlődését, megtartja mindazt az ipari kultúrát, mely a városban megjelent és felhalmozódott.

Az Hankook beruházásáért Magyarországon kívül Szlovákia, Csehország és Lengyelország versenyzett, de az eredeti szlovák választást később a szlovák kormány visszavont ajánlata miatt annulálták. Dunaújváros önkormányzata pedig végül azzal nyert, és szerzett előnyt a befektetőnél, hogy az eredeti döntés ellenére előkészítette a jövőendő iparterület értékesítését, illetve az értékesítési szerződést, a rácalmási önkormányzat pedig előre elkészítette a gumiabroncs-üzem közigazgatásilag a községhez tartozó részének a rendezési tervét, míg a magyar kormány a beruházást támogatásokkal, illetve infrastruktúra kialakításának költségeinek biztosításával segítette. Az állam a beketetéseikért cserében bízik abban, hogy az üzem Magyarország számára exportnövekedést és stabil munkahelyeket hoz, ezáltal hosszú időre problémamentessé válik a térség munkaerőpiaca akkor is, ha a Dunai Vasműben komolyabb elbocsátások lesznek.

A hivatalos Hankook-álláspont szerint az alábbi telepítőtényezők játszottak szerepet a telephelyválasztásban:

- jól képzett és „ipari tevékenységhez szokott” munkaerő
- úthálózat-fejlesztések
- infrastruktúra magas színvonala
- telephelyi infrastruktúra rendelkezésre állása
- kedvező üzleti környezet

A Hankook jelentős tényező lesz a térség munkaerő-piacán, hiszen az első lépcsőben 1500, 2010-ig összesen 3000 új munkahelyet akarnak teremteni a beruházók, amivel megszüntetik a helyi gazdaság monokultúráját és a térség foglalkoztatásának egy lábbon állását.⁸⁹

A dél-koreai cég végül a 6-os főközlekedési út és az M6-os autópálya közötti területen, a várostól északra építette fel a gumibroncs-üzemet. A termelés 2007.06.28-án kezdődött meg. Ez annyit jelent, hogy kevesebb, mint egy év telt el az alapkőletétel és a gyártásindítás között és összesen hat hét telt el az első gépsorok beindítása és a tömeggyártás kezdete között.

Az új üzem összességében mintegy 500 millió eurós, azaz körülbelül 125 milliárd forintos beruházással valósul(t) meg folyamatos bővítésekkel és fejlesztésekkel 2010-ig, de a termelés már megkezdődött. A gyártási kapacitás már 2007-ben meghaladja az 1 millió darab gumibroncsot, melyből a teljes kapacitással évente kb. 10 milliót gyártanak majd.

A Hankook-beruházás hozta magával az alapvető beszállítói körét is, így a térségben a gyártás megindulásának időpontjára több vegyesvállalat is létrejött, melyek egyértelműen a Hankookhoz kötődnek – ilyen pl.: a Hauwell.

Ezen túl folyik a környékbeli, még esetlegesen üres ipari (az Innopark kezelésében lévő, nem ipari park státusú iparfejlesztési) területek feltöltődése is, de a tényleges „roham” még nem érte el a körzetet.

Természetesen, nem csak jó példák vannak a térség ipartelepítésében és foglalkoztatás-bővítésében. 2006 során, év végén egy sikertelen kísérlet történt egy teljes európai piacot ellátó bitumenes tetőcserépgyár telepítésére, mely elúszott a polgármester akarata ellenére a várost irányító közgyűlés hozzáállása és a helyi politikai erőviszonyok miatt.

5.1.4. Intézményi infrastruktúra-fejlesztések

5.1.41. Közoktatási és kulturális infrastruktúra-fejlesztések

Dunaújváros Megyei Jogú Város és a dunaújvárosi kistérség fejlesztési és tervezési dokumentumaiban szerepel Dunaújváros iskolavárossá fejlesztése, azon belül a középfokú oktatási központi szerep erősítése. Ennek érdekében igazából 2006-ig nem történtek sem érdemleges cselekvések, sem pedig infrastruktúra-beruházások.

A város önkormányzata 2003-ban tanulmányt készített a dunaújvárosi és környéki tanulói létszámok alakulásáról, mely alapján az intézményrationalizálásokat kezelni kívánta, illetve intézményi átszervezéseket jelenthetett volna. Ez volt az úgynevezett Vikárius-terv.

⁸⁹ Igazából a Hankook eredeti terveinek végrehajtásához a közvetlen környezetben nincs elegendő munkaerő, ezért a gyár a Pentele-híd révén valószínűleg képes lesz (és kénytelen is) felszívni a bács-kiskuni munkaerőfelesleget is.

A tervet – lakossági és politikai ellenállás miatt – csak részben hajtották végre. Az országos trendeknek megfelelően sor került két általános iskola bezárására, illetve egyes tagintézmények összevonására. A racionalizáció tehát nem volt teljes körű, a de a terv részleges végrehajtása is jelentősen javuló intézményfinanszírozást, a vagyongazdálkodás szempontjából pedig felszabaduló, hasznosítható területeket és épületeket eredményezett.

A bezárt iskolákat nem azonnal hasznosították újra. A Barátság városrészi iskola több év üres lét után lebontásra került. A volt Petőfi iskola pedig 2007-ben elkezdett középiskolai kollégiumi fejlesztés helyszínévé vált, mellyel Dunaújváros a középfokú oktatási pozícióit akarja javítani.

A középfokú oktatásban, a szakképzés-fejlesztés terén történtek próbálkozások az intézményi infrastruktúra-fejlesztése érdekében⁹⁰, de ezek nem jártak sikerrel.

2006-ban több kistérség középiskola-fenntartó intézményeinek összefogásával megalakult a Mezőföld-Felső-Kiskunság Szakképzés-fejlesztési konzorcium, melynek célja a szakképzés integrálása az adonyi, a dunaújvárosi, a kunszentmiklósi és a paksi kistérségekben. Ennek része Dunaújvárosban egy központi tanműhely és infrastruktúrájának kialakítása is.

5.1.42. Dunaújvárosi Főiskola fejlesztései

A fejlesztésekre a Dunaújvárosi Főiskola esetében a hallgatói létszámemelkedés miatt volt szükség, ugyanis a rendszerváltás óta a hallgatói létszám a kilencszerezésre emelkedett (1990-ben 577 fő, 2003-ban 4684 fő tanult itt), amit az oktatási infrastruktúra fejlesztése nem tudott követni. A főiskola komoly bővítési szándékokkal indult neki az igények teljesítésének.

Az állami felsőoktatási intézmény közül egyik elsőként a Dunaújvárosi Főiskola vehetett részt elsőként a PPP-konstrukción⁹¹ alapuló campus-fejlesztési programban. A Magyar Universitas Programban szereplő, az intézmények számára szigorú kötelezettségvállalásokat tartalmazó megállapodás aláírására 2004. március 24-én került sor, bár a fejlesztések gyakorlatilag 2002-től megindultak.

A beruházások gyakorlatilag teljesen barnamezős fejlesztésekként indultak meg. Ezek között volt új épületek megépítése, régi épületek felújítása és bővítése funkcióváltással („A”-épület) vagy anélkül („I”, „M”, „F”, „T”-épületek), új laborok és előadók kialakítása („A”, „C”, Ny”-épületek), kollégiumfejlesztés (33-as, 35-ös, 37-es, S, és D-kollégiumok). Ezen túl, saját rádió- és tévéstúdió („C3”-épület), parkolóterületek és parkok építése (Identitás-park) is szerepelt a mára megvalósult tervek között.

⁹⁰ A város próbálkozott Térségi Integrált Szakképzés-fejlesztő Központ (TISZK) pályázat benyújtásával, de ez nem kapott támogatást. Az új integráció még a formálódás útján van.

⁹¹ Public Private Partnership, azaz az állami és a magántőke összekapcsolásán alapuló, úgynevezett visszabérléses konstrukcióban.

Az eddig meg nem valósult, de tervbe vett fejlesztések a megmaradt régi könnyűipari üzemek (melyekről a terület eredetileg a „Közüemi Tömb” elnevezést kapta) kiváltása, és ezáltal a főiskolai területek összekapcsolása, valamint új sportcsarnok és étterem építése.

Az új közösségi költségvetési időszakban (2007-2013), az ÚMFT-ből is már nyert a fenti célok elérésének érdekében a Főiskola milliárdos nagyságrendű fejlesztési forrásokat, de ez már nem képezte a vizsgálat tárgyát, mivel a disszertáció benyújtásáig a beruházás még nem kezdődött meg.

Tervek szerint, a Dunaújvárosi Főiskola az egyre szélesedő képzési igényekre adott megfelelő válaszával betölti majd a helyi regionális szerepkört, melyre vágyik.

5.1.43. Sport- és szabadidős célú infrastruktúra-fejlesztések

Az utóbbi egy évtizedben három, állami-közösségi forrásokat is felhasználó, jelentősebb sport- és szabadidős beruházás valósult meg a vizsgált területen. Ez a terület mindig is kiemelt volt a város életében, mivel a tömegsport az „élő szocializmus” mintapéldája volt. Dunaújvárosban és környékén rengeteg sportklub, egyesület és szabadidős sportolási lehetőség van⁹², melyek jó alapot teremtettek a szabadidős és sportcélú infrastruktúra-fejlesztésekhez. 2000-ben Dunaújváros a nemzet sportfővárosa volt.

A rendszerváltás utáni első jelentősebb ide sorolható beruházás 1997-ben történt, mely a városi műjégpálya jégcsarnokká fejlesztését foglalta magába. Ennek során sor került a pálya modernizációjára, befedésére, és egy sor kiszolgáló létesítmény megépítésére. Érdekes probléma, hogy a tervezés hibájából, hogy a beruházás végül az eredetileg tervezett tizenötszörösébe került.

A második nagyobb ilyen jellegű beruházás, a labdarugó-stadion sem élt meg kevesebb kálváriát. A beruházás az akkoriban igencsak elhíresült stadion-rehabilitáció része lett volna, mely a néhai Kohász-pálya valódi stadionná építését is célul tűzte. A 2002. évi parlamenti választásokkal ez a fejlesztés érdekes módon hirtelen abbamaradt, a „stadion” azóta is befejezetlen torzóként áll a belvárostól nem messze.

A harmadik e tárgykörbe tartozó beruházás, élményfürdő beruházása jelenleg (2007. nyara) még tart, várhatóan 2008. első felében történik meg a létesítmény átadása. A nagy helyi politikai vihart kavart fejlesztés eredménye jelenleg még nem látszik. Tervezett várható hatása, hogy a térségben 70 km-es körzetben meglévő ilyen irányú igényeket kielégítse.

⁹² Érdekeség, hogy minden ötvenötödik-hatvanadik dunaújvárosi rendszeresen részt vesz kispályás labdarúgó-bajnokságon, azaz igazolt játékos valamilyen munkahelyi vagy egyéb egyesületben.

Persze, nem minden sport- és szabadidős tevékenységgel együtt járó telephely lett azonos témájú fejlesztési helyszín, a Dunaújvárosi Építők SE sportpályái helyén például Interspar áruház épült 2001-ben, itt tehát a fejlesztéssel funkciócsere történt.

A rövid- és középtávú tervekben szerepel az uszoda teljes rekonstrukciója⁹³, valamint a Szalki-sziget területének rehabilitációja, melyek a város „zöld” mivoltának hangsúlyozását tudják elérni.

A város egyik legszebb ingatlana a Vidámpark (ami egyben állatkert is), melynek rehabilitációjára feltehetően még sokat kell várni. Az egyik legszebb zöldfelület jelenleg nem is látogatható, s befektető híján a város őrizteti.

5.1.44. Készenléti közszolgáltatási ellátások infrastruktúra-fejlesztései

Ide sorolandó alapszolgáltatások:

- rendőrség
- mentőszolgálat
- tűzoltóság.

A vizsgált területen a sürgősségi ellátások terén jónak minősíthető az ellátó infrastruktúra. Probléma inkább a már többször említett közigazgatási problémákból adódnak.

A dunaújvárosi rendőrkapitányság új helyre költözött az elmúlt években. Már az 1980-as években is megfogalmazódott, hogy a helyi rendőrségnek új kapitánysági épületre van szüksége. Szóba került már lehetőségként a Igazgatásrendészeti Osztály épületének (közkeletű nevén DX) átalakítása, aztán egy kapcsolódó terv, a főiskola laktanyába történő költöztetése kapcsán felvetődött, hogy a Táncsics Mihály utcai főiskolai főépületet kapná meg a rendőrség. Még később a volt 26-os ÁÉV központi irodája, valamint a tejüzem is képbe került lehetséges helyszíneként.

Végül a régi belvárosi ingatlant elhagyva, 2003-ban az ország egyik legjelentősebb rendészeti beruházásával a dunaújvárosi az egyik legmodernebb rendőrkapitányság lett az országban, ahol megfelelő munkakörülmények adóttak a térség elvárásainak megfelelően. A megvalósítás sajátossága, hogy a helyi kapitányság munkatársai az országban egyedülálló módon önkormányzati bérleményben dolgoznak, mivel a megépült új kapitányság tulajdonosa nem a szakminisztérium.

Az egészségügyi fejlesztések közül a legjelentősebb az új dunaújvárosi mentőállomás megépítése volt 2005-ben, mely nemcsak a régóta rendezetlen és méltatlan körülmények között dolgozó Országos Mentőszolgálat dolgozóit érintette pozitívan, hanem az új mentőállomás tulajdonképpen készen áll egy megnövekvő ellátási körzet biztosítására is. Az egészségügyben lezajlottak kisebb, kiegészítő beruházások is, mint például a Szt. Pantaleon Kórház Sürgősségi Betegellátási Osztályának kialakítása, vagy az új Intenzív Osztály kialakítása.

⁹³ A versenyszuzodát 1977-ben társadalmi munkában építették, és azóta szinte csak állagmegóvást végeztek rajta, így felújítása gyakorlatilag elodázhatatlanná vált.

A Dunaújvárosi Önkormányzati Tűzoltóság 2007-ig csak kisebb eszközfejlesztésekben részesült, az épület- és humáninfrastruktúra fejlesztése még várat magára.

A város környékén a készenléti ellátások infrastruktúra-beruházásainak terén várható még egy új egészségügyi ellátó központ kialakítása Ercsiben, ahol sürgősségi központ kialakítása is napirenden van, mivel a kistérség nem rendelkezik ilyennel. Tervbe vehető lenne a városi sürgősségi helikopter-leszállóhely (mely a Városháza tértől és a Szt. Pantaleon Kórháztól egyaránt 100-100 méterre van) korszerűsítése is, de ez eddig nem jelent meg a fejlesztési elképzelésekben.

5.2. Állami infrastruktúra-beruházások összesítése – a generált hatások

A fenti fejlesztésekkel kapcsolatban felmerülhet a kérdés: „Milyen állami beruházás kellene még, amit a helyi erők megoldani nem képesek?”, vagy úgymond: „Ki vagyunk-e stafírozva?”⁹⁴

Ha az 5.1. fejezetben leírt és az azokon kívül állami hozzájárulással megvalósult beruházásait próbáljuk meg összegezni Dunaújvárosban és környékén, akkor az alábbi képet kaphatjuk meg. (13. táblázat)

A 13. táblázat azokat a vizsgált területen azokat a vizsgált infrastruktúra-beruházásokat foglalja magába, melyek a környéken élők számára közvetlenül pozitív hatással vannak. Nem tartalmazza a táblázat azokat a beruházásokat, melyek

- nem közérdekűek (a magánszektor saját beruházásai, melyek nem szolgálnak közérdeknek, vagy a társadalomra gyakorolt hatásuk nem számottevő) – pl.: Széchenyi-terv, GVOP, stb.
- nem használtak fel hazai vagy közösségi támogatást – pl.: ilyen az új papírgyár
- nem konkrétan intézményi vagy vonalas infrastruktúra-beruházások
- nem a vizsgált területhez illeszkedő beruházás.

⁹⁴ A második kérdés forrása: Rohonczi Sándor (DMJV Önkormányzatának gazdasági, később városgazdálkodási bizottságának elnöke) a 2006. évi Tudomány Napján a Dunaújvárosi Főiskolán tartott előadása.

14. táblázat

A Dunaújvárosban és környékén megvalósult vagy folyamatban lévő nagyobb, állami forrásokkal megépülő beruházások és a beruházások összege (1996-2008)*

Forrás: saját gyűjtés

Tétel	végleges használatba vétel	Beruházási főösszeg (HUF)***
Jégcsarnok	1997	1 230 000 000
Színház-rekonstrukció	2001	245 000 000
Futball-stadion**	2001-?	1 260 000 000
Technológiai inkubátorház	2003	211 000 000
Új rendőrkapitányság	2003.	952 850 000
Új (kistérségi kapacitású) szennyvíztisztító 1. üteme	2003.	2 362 500 000
Új mentőállomás	2005.	105 727 000
550 ezer tonnás intervenció gabonatarház és logisztikai központ, Adony	2006.	20 000 000 000
M6 autópálya 58 km-es szakasza	2006.	120 000 000 000
Főiskolai campus-program	2002-08.	8 795 000 000
Pentele-híd, M8 4 km hosszú szakasza, 51-es út új vonala	2007.	53 600 000 000
Hankook közvetlen és közvetett támogatása****	2007.	26 000 000 000
6-os főközlekedési út rekonstrukciója Szekszárdig	2007.	26 000 000 000
Élményfürdő	2007-08.	3 400 000 000
M6 autópálya M0-ig tartó szakasza	2008.	37 100 000 000
Barnamezős középiskolai kollégiumépítés (v.Petőfi-iskola)	2008.	420 000 000
összesen:		301 682 077 000

* = nem számítva a Széchenyi-tervből és az NFT1-ből származó forrásokat

** = befejezetlen beruházás, az építkezés 2001 végén abbamaradt

*** = nem jelenértéken, hanem a bekerülésen számított teljes beruházási érték

****= a Hankook esetében csak a támogatás értéke került beszámításra, mivel a teljes összeg erősen torzította volna a többi adatot. A teljes beruházás összege 150 MD HUF, ebből a fent leírt 26 MD a támogatás.

Az eddigiek alapján elmondható, hogy nem számítva a pályázati forrásokat, melyek az országos átlagnál több forrást hoztak, s a jobb aktivitással sikerült meglehetősen sok forrást allokálni a térségbe.

Ezekhez kapcsolódnak azok a beruházások is, melyek nem feltétlenül állami, hanem vállalati magán tőke bevonásával, de a központi szerepkört erősítően jöttek létre.

Ezek alapján azt mondhatnánk, hogy igen, a térség megkapta mindazokat a lehetőségeket, melyekkel megfelelően fejlődni képes.⁹⁵ A fejlesztések igen sokrétűek, tervezettek és egymással részben kapcsolatban állóak voltak, azaz megfeleltek az elvárható minimum követelményeknek.

Ugyanakkor, ha rendszerben gondolkodunk, akkor elmondható, hogy a fő, nemzetgazdasági fontosságú célnak, azaz Budapest tehermentesítésének még nem lehet megfelelni, mert a szerepkör jó kialakításához és ellátásához az alábbi beruházásokra még mindenképpen szükség van:

- Székesfehérvár-Szolnok vasút kiépítése Dunaújvároson vagy Adonyon keresztül
- Új kikötő és logisztikai központ kialakítása a Pentele-hídnál.

Nem maradhat el a fenti beruházások által generált hatások vizsgálata sem annak érdekében, hogy megállapítható legyen, hogy a fenti táblázatba foglalt mintegy 300 milliárd forintot megfelelően és ösztönzőleg használták-e fel.

A vonzaskörzetek változásának kvantitatív elemzése, továbbá a hálózatok fejlesztése alapján és ezzel kapcsolatban a térfejlődés feltételezhetően a következő változásokat hozza:

- Dunaújváros vonzaskörzete minimum 50%-kal növekszik középtávon.
- Új területeket talál a szuburbanizáció.
- Az elérhetőségek javulása miatt Dunaújváros vonzaskörzetének egyik legkomolyabb iránya Észak felé mutat majd, melynek eredményeképpen Dunaújváros és környezete beolvad a budapesti agglomerációba.
- Dunaújváros vonzaskörzete és városközi kapcsolatai az eddigi É-D irányultság helyett K-Ny irányúvá is válik, szabályossá válik.
- Hosszú távon Dunavecse és Dunaújváros egységesül, közigazgatási problémák kiküszöbölhetővé válásával egy városként egyesülhet.

Az állami infrastruktúra-beruházások – az eddig tapasztaltak, leírtak, egyben véleményem szerint – közvetlenül három területen generálnak hatásokat, hoznak újdonságokat:

- a közlekedési hálózatban
- az intézményrendszerben
- a kapcsolatok terén

Ezek a hatások – függően a beruházások elkészültétől – jelennek meg és erősödnek meg.

⁹⁵ Melyekre más, kevésbé sikeres területek hiába vártak volna. Hozzá kell tenni, hogy – véleményem szerint, kis túlzással – valószínűleg a teljes, 2007-2013 időszakra szóló EU-támogatási keretet is fel lehetne jól és okosan használni egy kistérségben.

5.2.1. Várható hatások a közlekedési hálózatban

A közúti hálózatok az elmúlt években elképesztő mértékben változtak meg és változtatták meg a közúti közlekedés rendszerét a térségben. Nem csak a teherszállítás és a hálózatok kihasználtsága változott és változik folyamatosan, hanem a személyszállítás rendszere is.

Az egyes vonalas infrastruktúra-beruházásokat követően szinte azonnal új tömegközlekedési útvonalak alakultak ki, vagy erősen megváltozott azok jellege, pl.:

- az M6 Érd-Dunaújváros szakaszának átadása után nem sokkal:
 - o a Dunaújváros-Budapest viszonylatban új útvonal keletkezett, egyben az expresszjáratok száma hirtelen megugrott, a menetidő is csökkent, mintegy 7-15 perccel, azaz kb. 10-15%-kal
- a Pentele-híd átadása után néhány héttel:
 - o a Dunaújváros – Dunavecse közötti távolság 17,5 km-re zsugorodott 45,8 km-ről, azaz itt 62%-os távolság csökkenés
 - o a Dunaföldváról a járatok egy része Dunavecse át jár Dunaújvárosba, két hídon át megtéve a távot
 - o menetidőben és hosszban lerövidültek a délkeleti irányba induló helyközi és távolsági járatok, mintegy 3-5%-kal
 - o csökkent a Dunaújváros-Dunaföldvár viszonylat leterheltsége

Ezeknek a változásoknak a hatásai természetesen az egyéb közlekedési formákban is érzékelhetőek lettek, de az egyéni közlekedés és az áruszállítás viszonyában ezek a tényezők nem igazán mérhetőek.

A fentiekből következtethetünk a további változásokra:

- az M6 további szakaszainak átadásával:
 - o rövidülnek a menetidők a 6-os közlekedési tengely teljes hosszában, ebből a közeli átadású Budapest-Érd szakasz átadásával a menetidő további 5-10 perces rövidülésével lehet számolni.
- a Pentele-híd átadása után néhány évvel:
 - o megerősödik a teherforgalom, az M8 szakaszainak megépültével kiteljesedik a teherszállításban játszott szerepe

A vasútfejlesztés csak jelentős beruházásokkal fejleszthető, mint ahogy a fentiekben is összegzést nyert. Ezek a teljes állami szerepvállalással megvalósítható beruházások azok, melyek országos jelentőséggel bírnak, s a térszerkezetre is meghatározó folyamatokat generálnának, de az azokhoz szükséges koncepciókból csak a koncepciótlanság és a teljes zűrzavar látszik. Ezért nem látható, hogy milyen irányú fejlesztések milyen hatásokat gerjesztenének a térségben.

A dunai víziút ma is igen forgalmas. A közlekedés gyakorlatilag az áruszállításra, illetve a nemzetközi sétahajózásra korlátozódik. Az eddigi fejlesztések során

Dunaújváros a '90-es évek végén gabonakikötőt kapott az ércikötő mellé, 2004-2005-ben pedig Adonyban újjáépítették és jelentősen kibővítették a kikötőt. Ezért a további fejlesztések a meglévő kikötők leterheltségének csökkentését, egy új, logisztikai központtá fejleszthető dunaújvárosi teherkikötő építését és a dunaújvárosi személykikötő újjáépítését tartalmazhatják.⁹⁶

A térség légi közlekedése nem fejleszthető, így e téren nem várható jelentősebb változás, mivel személyszállítási szempontból Ferihegyi repülőtér 80 km-re, mintegy 60 percre van a térségtől, másrészt a magyar állam vállalta, hogy Ferihegy 100 km-es körzetében nem engedi cargo-repülőtér kialakítását.

Az összes közlekedési/szállítási mód fejlesztéseire elmondható kell, hogy legyen általános hatásként a környezetszennyezés csökkenése; illetve a közlekedésbiztonsági kockázatok csökkenése, mely a fejlesztések tervezése során kapcsán is előtérbe került⁹⁷ – így talán középtávon érezhetőek lesznek annak hatásai.

A terület közúthálózat, elérhetőségének javulása, az ország szívében való elhelyezkedése és a természetes határvonalak, jelen esetben a Duna áttörése logisztikai és egyéb gazdasági fellendülést rejt magában. Ez magával hozza majd a további, például az infokommunikációs infrastruktúrafejlesztéseket is.

5.2.2. Várható hatások az intézményrendszerben

Alapvetően fontos, hogy egy város – kiváltképp nagyváros (jelen esetben megyei jogú város) – központi funkcióihoz kapcsolódó (és általában települési vagy területi önkormányzati fenntartású) intézményeinek kihasználtságát minél magasabb szinten biztosítsa. Ilyenek a:

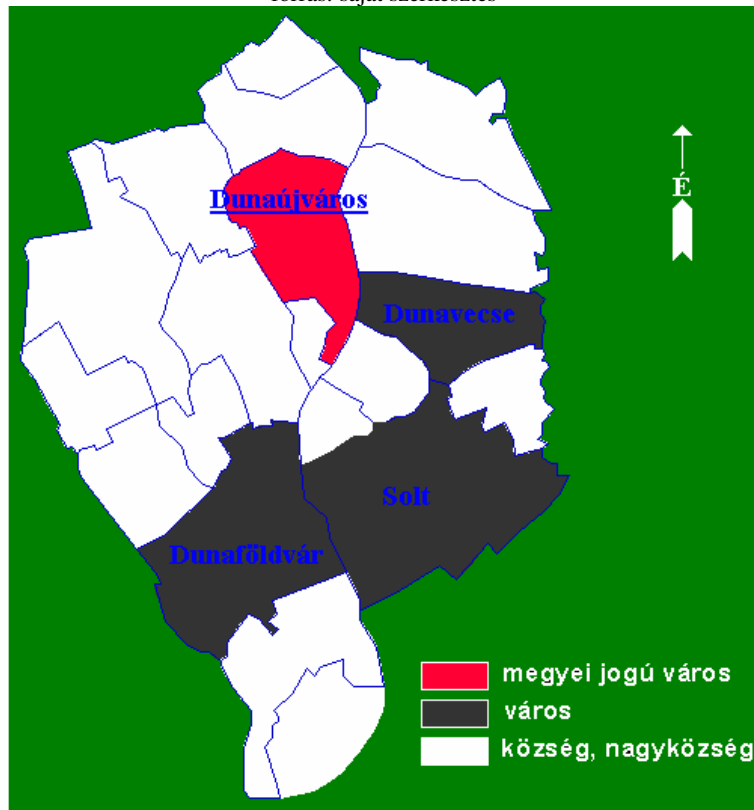
- különböző közintézmények szolgáltatásai
- sürgősségi egészségügyi ellátás
- központosított hatósági ügyintézés – pl.: okmányiroda
- egyéb szolgáltatások igénybevétele – pl.: Tourinform, vagy más információs szolgálatok
- illetőleg a vis maior esetek feladatellátása

Probléma addig nem merül fel, míg egy adott település adott vonzáskörzetéhez tartozik, és az adott egyén választja meg azt a helyet, ahol az ügyeit el szeretné intézni. Normális esetben az mondható el, hogy a településhierarchia alapján, a vonzási viszonyoknak megfelelően történik az intézményi feladatellátás. Ez azonban jelen esetben nem – és számos más magyarországi esetben sem – működik így. A vonzáskörzet ugyanis 3 régió 1-1 megyéjére, összesen 5 kistérség településeire terjed ki. (30. ábra)

⁹⁶ A logisztikai központ szerepel a tervdokumentumokban, de a személykikötő újjáépítése még nem kapott teret.

⁹⁷ Mint például a halálútnak nevezett 6-os főközlekedési út esetében.

30. ábra
A Dunaújvárosi kistérség a központi funkciók ellátása terén – hipotézis
forrás: saját szerkesztés



Ha eljátszanánk a gondolattal, hogy milyen lenne mondjuk 2008-ban a valós vonzási viszonyokon alapuló feladatellátási kistérség, akkor (a saját számításokat alapul véve, azaz a városhoz való közlekedésben érzékelhető kötődés alapján) hozzávetőlegesen a következő eredményeket kaphatjuk:

- 1 megyei jogú város:
 - o Dunaújváros
- 3 város:
 - o Dunaföldvár (Tolna megye, Paksi kistérség)
 - o Solt (Bács-Kiskun megye, Kalocsai Kistérség)
 - o Dunavecse (Bács-Kiskun megye, Kunszentmiklósi Kistérség)
- községek, nagyközségek
 - o Bács-Kiskun megye, Kunszentmiklósi Kistérség: 5
 - o Tolna megye, Paksi kistérség: 2
 - o Fejér megye, Adonyi kistérség: 1
 - o Fejér megye, Dunaújvárosi kistérség: 8

Jelen esetben, a vonzáskörzeti szálak erősödése szükségszerűen közigazgatási változásokat indukálna, de a jelenlegi szakpolitikai elképzelések ez ellen hatnak – pl.: az egészségügyi reform egyes elemei.⁹⁸

Felmerül még egy kérdés: számolhatunk-e a feladatellátás és a közigazgatás szétválasztására? A jelenlegi rendszerek alapvető reformja elvileg vezethet ilyen eredményre, de a csak vis maior esetek leválasztása a közigazgatási határok rendszerétől is óriási előrelépés volna, melyre sajnos véleményem szerint kicsi a valószínűség.

5.2.3. Várható hatások a kapcsolatok terén

A kapcsolatok vonatkozásában az állami forrásallokációk több téren is változásokat hozhatnak. Az új utak és új híd, a sok főútvonal a környéken nem csak a személy- és teherforgalom fokozódását, hanem új kapcsolatok generálását, valamint kétirányúvá váló kapcsolatokat, vonzási viszonyokat is jelent majd.

Ezek a területek elsősorban a vonalas infrastruktúra fejlesztésének köszönhetik változásukat, hiszen a kapcsolatok legnagyobb része (leszámítva a telekommunikáció és az internet adta lehetőségeket):

- helyi gazdaságok összekapcsolódása
- vállalati összekapcsolódások
- önkormányzatok együttműködése
- emberi kapcsolatok és szervezeteik, a civil szféra összefogása terén

Ezen területek fejlődésének oka a szereplők által kölcsönösen biztosítható előnyök, és azok multiplikációja.

Ez várhatóan befolyásolja majd az egyének és logisztikai kapcsolatrendszerek, a logisztikai jövőképek változását – ami egyben feltehetően a vállalati várakozások javulását hozza magával.

Helyi gazdaságok összekapcsolódása

Ez a folyamat legélesebben a Pentele-híd megépítésével kezd realizálódni.

A dunaújvárosi térséget minden oldalról közvetlenül agrártérségek veszik körül – akár az Adonyi, a Sárbogárdi, a Paksi, a Kalocsai vagy a Kunszentmiklósi kistérségre gondolunk. Ezen kistérségekben az ipari szektor csak hézagosan, pontszerűen jelenik meg, általában a kistérségi központokban, viszont ennek következtében a primer és a terciér szektor (ez utóbbi a kényszervállalkozásoknak is köszönhetően) erősebb. A kistérségek jórészt városhiányosak, vagyis funkcionális város nemigen van.

⁹⁸ Tragikomikus esemény történt például a Pentele-híd avatásán. Egy férfinak eltört a bokája a hídavató rendezvényen, a hídon. A két régióból kiérkező mentők jó darabig a hídon vitatkoztak arról, hogy melyik kórházba (é: a kecskeméti vagy a dunaújvárosiba) szállítsák a beteget. A kecskeméti kórház a hídtól 75, a dunaújvárosi 10 km-re van, de a feladatellátás a megyéhez kötődik, ezért hosszas mérlegeléssel a dunaújvárosi kórházba szállították az egyébként kikapostagi beteget...

A Dunaújvárosi és a többi Fejér megyei kistérség viszont jobbra erősen iparosodott, pontszerűen megjelenő kvaterner szektorral. Az újszerűséget a híd megépítésében az hozza, hogy egy szélsőségesen iparosodott urbánus (Dunaújvárosi kistérség) és egy szélsőségesen alulfejlett városhiányos agrártérség kapcsolódott (Kunszentmiklósi kistérség) össze.

Ennek az összekapcsolódásnak várhatóan sajátos jegyei lesznek, hiszen a két kistérség számos, csaknem minden szempontból ellentétes egymással.

Néhány példa a két térség az ellentétes adottságokra (15. táblázat)

15. táblázat
Ellentétes kistérségi adottságok
forrás: saját szerkesztés

Dunaújvárosi kistérség	Kunszentmiklósi kistérség
Szekunder szektorra épülő gazdaság	Agrárgazdaság
Nagy és koncentrált népesség	Alacsony népsűrűség
Befektetők jelenléte	Befektetők hiánya
K+F jelenléte	Nincs K+F
Erős civil szektor	Létező civil szektor
Helyhiány	Új területek
Munkaerőhiány	Munkaerőfelesleg
...	...

Az, hogy ellentétes adottságok vannak a környéken (ld. fent), önmagában nem lenne nagyon furcsa. De jelen esetben a két térség gyakorlatilag eddig izoláltan élt egymás mellett, most, a híddal alapvetően megváltozott helyzetük.

A vállalati összekapcsolódások

Egyrészt beszélhetünk a már meglévő vállalkozások, cégek összekapcsolódásáról, mely a vonalas infrastruktúra erősödése révén jelentkezik.

Ennek az egyszerű kapcsolódásnak ugyanakkor lehetnek más vetületei is. Ilyen lehet a betelepülő cégek telephely-választása. Mivel egyes központi településeken, területeken már alig-alig, addig azzal szomszédos területeken bőségesen van alkalmas telephely. Egy új telephelyen történő beruházás ugyanakkor – pl.: a munkaerő mozgása révén (ld. 4.2. fejezet és mellékletek) – továbbgenerálhatja a térkapcsolatok fejlődését.

A vállalati összekapcsolódások harmadik aspektusa az új piacok⁹⁹ felé történő nyitás, melynek termelékenység-ösztönző hatása lehet.

Önkormányzatok együttműködése

A közigazgatás ma jelentős gát a térség életében (részletes leírás: 3.3.1.). Az önkormányzati és a hatósági feladatok települési önkormányzatoknál történő keveredése, az önkormányzatok leterheltsége; valamint a középszintű

⁹⁹ Itt: felvevőpiac és munkaerőpiac egyaránt.

közigazgatási határok kőbevésettsége nem kedvez a hatékony együttműködések kialakításának és működtetésének.

Így a jelenlegi kapcsolatok inkább személyes jellegűek, nem formalizáltak. Ettől való egy eltérés a – papíron még létező – Dunamenti Önkormányzatok Térségfejlesztési Társulása.

A közigazgatási határok megváltoztatására jelenleg az önkormányzati választások után korlátozásokkal van lehetőség. A probléma, hogy ezzel a folyamattal a valós vonzáskörzeti határok kialakítása sokáig eltart. A közigazgatási szintek átrendezésére pedig kevés esély van a hagyománytisztelet és a megyék ellenállása miatt.

Az első problémára, azaz a feladatok keveredésére és a leterheltségre viszont valószínűleg a jegyzői feladatok, várhatóan 2008-tól történő hierarchizálásával megoldást lehet majd találni. Ez a hierarchizálás segíti majd a „térségben gondolkodást”. (16. táblázat)

Önkormányzati feladattípusok 2007 végéig	Önkormányzati feladattípusok 2008-tól
Minden feladatot minden jegyző felügyel	Kistérségi szintű jegyzői feladatok
	Települési szintű jegyzői feladatok
	Állami és régiós szintre elvont feladatok
	Újonnan decentralizált feladatok

16. táblázat

Önkormányzati feladattípusok változása 2008-tól
forrás: ÖTM információk alapján saját szerkesztés

Az emberi kapcsolatok alakulása és szervezeteik (a civil szféra) összefogása

Várhatóan ez a leginkább problémamentes terület, bár itt is érhetik új elemet a résztvevő feleket. Például megindult Dunaújvárosból a hídtól kelet felé eső területekre a szuburbanizáció, a kiköltözések növekedésével.

Ezek várhatóan az önkormányzati és gazdasági szférákban azonban a fenti kapcsolati fejlesztések mellett már szinte észrevétlenek maradnak, s csak külön kutatásokkal lesznek mérhetőek.

5.3. Dunaújváros helyének, jelentőségének változása az ország térszerkezetében

Az eddigi elemzések alapján összegezhető, hogy hogyan változott Dunaújváros szerepe, helye, jelentősége.

Ennek alapján általánosságokat és konkrétumokat fogalmazhatunk meg, melyek, ha Dunaújvárost egy fejlettségi egységnek (etalonnak) tekintjük, akkor a későbbiekben megfogalmazhatjuk majd más városok és városkörnyékeik szerepét, jelentőségét és helyzetét is, azaz melyek azon települések, melyek az egységnyi fejlettségűnek tekintett területet túlszárnyalták, vagy attól elmaradtak.

Ha a város történelmében visszalépünk a győri program, majd az ahhoz közvetetten kapcsolódó 1948-49-es telephelyválasztásig, majd a város felépítéséhez, majd átgondolva a szocialista és poszt szocialista történelmet, arra a végkövetkeztetésre juthatunk, hogy a város, ha nem is töretlen ütemben, de nagyjából folyamatosan fejlődött és fejlődik ma is. Ez, mindenképpen sikertörténet.

Dunaújváros környezetét is alaposan megváltoztatta, átformálta. A város környezete is szinte folyamatosan felértékelődésen ment keresztül, mely Fejér megye déli részének leszakadását akadályozta meg – hiszen láthatóan bajban vannak a városhiányos területek Dunaújvárostól nem is olyan messze, a város közvetlen környékén túl.

A városépítést megelőző időszakhoz képesti városhiányos fejletlen állapothoz képest, Dunaújváros és környezete mára stabilizálta magát és szerepét a magyar városhálózatban, ellentétben néhány más szocialista várossal, megtartotta inspiratív légkörét, s a fejlesztések sem kerülnek el.

5.3.1. Az állami szerepvállalás és a helyi gazdaság kapcsolata

A szakirodalomban találkozni lehet azokkal a kritikákkal, hogy az állami szerepvállalás – é: az infrastruktúra-beruházásokban – nem feltétlenül állami feladat. Ezzel egyet is lehet érteni, csakúgy, mint azzal, hogy a magánberuházások inspirálhatják az infrastruktúra fejlesztését, és hogy a térségek „ingyen kapott” beruházásokkal nem tudnak élni, s így a beruházás nem lesz a helyi gazdaság fellendítője.

Eddig végzett kutatásaim alapján úgy vélem, egy lényegi feltevés hiányzik e kritikákból, ami eldönti a kérdést: helyi kezdeményezés alapján valósult-e meg?

Nem szeretnék a feltétlenül építéspártiak által javasolt „vas és beton”-típusú „hard”beruházásokban bízni csak. Ugyanakkor nem gondolom, hogy egy kiépítetlen infrastruktúrát az állam akarata nélkül végre lehetne hajtani. Az állam ugyanis – hasonlóan az önkormányzatokhoz – magával is ambivalensen viselkedik a fejlesztések terén, és összekeveri a fejlesztési célú tevékenységeket a hatósági és hivatali funkciókkal, de éppen ennek okán megkerülhetetlen.

Tapasztalataimból kiindulva problémásnak tartom azt a feltevést is, hogy az állam szerepét egy ilyen, friss piacgazdaságban összevessük Nyugat-európai példákkal. A történelmi fejlődés Közép-Európában az elmúlt bő egy évszázadban rengeteg sebet hagyott hátra. Ezért az infrastruktúra-beruházások – úgy vélem – ma, Közép-Európában feltétlenül a lehetőséget jelenti a gazdaság fellendítéséhez. Ehhez egy kitétel adhat, mely a siker záloga lehet: van-e helyi akarat, küzdeni akarás a jobbért?

Patetikus szavak nélkül, Dunaújvárosban és környékén egyáltalán nem volt ingyenes jutalomjáték a sok beruházás, megdolgoztak érte lobbizással, ráfordított idővel, energiával, ötletekkel, pénzzel, s amivel tudtak – hogy később megbecsüléssel vegyék birtokba az államtól kapott fejlesztéseket.

Az állami szerepvállalás tehát egy dologgal egészíthető ki: a helyi akarattal. Ez az, ami meghozza a helyi gazdaság és a társadalom fejlődését is.

5.3.2. A központi funkciók bővülése

Egy város valódi jelentőségét a központi funkciók határozzák meg. Ezeket a központi funkciókat és az azokhoz tartozó feladatellátásokat különböző módszerekkel mérni lehet. Az erre történt vizsgálatok és publikációk (pl.: CSAPÓ T., 2001., KISS A., 2003., vagy azok irodalomjegyzékében fellelhető és hivatkozott további vizsgálatok) arra engednek következtetni, hogy a nem megyeszékhely megyei jogú városok gyengék és központi funkcióikban „csalódást okoznak” a kutatóknak. Ezek a vizsgálatok ugyanakkor két aspektust nem vizsgálnak:

- 1) Nincs szabad verseny a városok között, hiszen az állam évszázadok óta megyékben, megyeszékhelyekben gondolkodik, azaz a megyén belüli második megyei jogú város versenyhátránnyal vagy hierarchia-hátránnyal küzd a központi funkciók megszerzése terén.
- 2) Nincsenek általánosan használható mutatók bevonva (kidolgozva) a központi szerepkört vizsgáló tényezők közé, leggyakrabban az állami és az államhoz kapcsolódó hivatalok és szervek, vagy azok képviselőiteinek rendszerét vizsgálja.

Vizsgálódásaim alapján úgy gondolom, hogy egy város sikeressége alapján nem a város nagyságán múlik, mivel az csupán egyike a sikerességet hozó feltételeknek. Ugyanakkor, a sikeresség más módon független indikátorokkal is mérhető: ilyen lehet például az ingatlanárak változása. Ennek a vizsgált területre vonatkozóan egyéni aspektusai vannak. Noha nem összehasonlító elemzés alapján, hanem csak leíró jelleggel, de szeretném megvilágítani ezen szempontok kielemezésével a városban és a környékén meglévő központi funkciókat.

Az ingatlanárak rendszerváltás után, '90-es évek második felétől¹⁰⁰ korántsem emelkedtek olyan dinamikusán a környéken, mint az ország nem ipari területein¹⁰¹. Az ingatlanár-robbanást a 2002-2003-as év hozta, mikorra világossá vált az autópályák és a híd megvalósul. Bruttó értéken az M6 átadásáig 8-10%/év volt a drágulás üteme, míg 2004-2006 között 20-50% éves drágulási ütem volt tapasztalható, majd 2007. elején piackorrekció következett be, és stagnálni,

¹⁰⁰ A '90-es évek első felében az általános gazdasági bizonytalanság alacsonyan tartotta az ingatlanárakat.

¹⁰¹ Az ipari területek ugyanakkor értékeiket veszítették: Tatabányán voltak az országban a legalacsonyabb ingatlanárak az ezredforduló előtt. Ezután a piac magához tért, és a termelési központok ingatlanárai lendületet vettek.

kismértékben csökkenni kezdtek az ingatlanpiaci árak. Ennek oka, hogy a híd átadásával a balparti településeken játszódtott le ugyanez a folyamat, és az ottani – még – alacsony ingatlanárak elszívták a piac egy részét, mintegy 25%-os drágulást eredményezve.¹⁰²

További független mutatók lehetnek azok a központi szerepkört erősítő beruházások, melyek az állami beruházásokhoz közvetetten kapcsolódóan, azokat kiegészítve vagy támogató beruházásokként jöttek létre a helyi gazdaságban.

Ezek a beruházások csak azokat a funkciókat erősítik, melyek egy várost várossá tesznek. Ugyanígyen beruházások természetesen megtörténtek más városokban is, ezért érdemes ezeket összevetni akár lakosságszám, akár más szempontok alapján. Ezek a beruházások is mutatják, hogy a város és a helyi gazdaság tudatosan készült fel az állami infrastruktúra-beruházásokra, hiszen más (nagyobb) városokban már jóval előbb meg-megjelentek a fenti fejlesztések az 1990-es évek elejétől is, de itt a beruházások gyakorlatilag egymásba értek, és alig volt olyan időszak az autópályák és a híd átadását megelőző időszakban, mely alatt nem folyt volna valamilyen regionális-interregionális szerepkört bővítő fejlesztés.

17. táblázat
Néhány új, Dunaújváros központi szerepkörét erősítő,
100 milliós nagyságrendet meghaladó nagyberuházások 2000 óta
forrás: saját gyűjtés internetes források alapján

Beruházás	építési év	Szektor
Jégcsarnok	1997	Sport
Interspar	2001	Kereskedelem
Labdarúgó-stadion rekonstrukciója	2001-?	Sport
Tesco	2003	Kereskedelem
Technológiai inkubátorház	2003	Ipar
Új rendőrkapitányság	2003	Közbiztonság-közigazgatás
Színház-rekonstrukció	2003	Közművelődés-kultúra
Interfrucht	2004	Kereskedelem
OBI	2004	Kereskedelem
Új mentőállomás	2005	Egészségügy
Sürgősségi ambulancia	2006	Egészségügy
Főiskolai campus kiépítése	2002-2006	Oktatás
Uszodarekonstrukció, élmányfürdő	2006-2008	Sport-szórakozás
Barnamezős kollégiumépítés	2007-2008	Oktatás

Más kérdés, hogy ezen beruházásoknak köszönhetően a hatáskörök is átlépik-e majd a megye- és régióhatárokat. A fenti beruházások egyértelműen azt mondják, hogy a fogadókészség erre megvan, de a központi kormányzat a rendszerváltás óta

¹⁰² Ezek az eredmények a dunaújvárosi és környékbeli ingatlanügynökségek egybehangzó adatai alapján készültek. Forrás: saját gyűjtés, N=7.

eltelt időben eddig (2007. nyara) vagy nem foglalt állást, vagy nem e tendenciát érvényesítette.

A lakosság-szám-arányosan létrejött, vagy az ipari parkokban létrejött munkahelyek száma is jó mutató lehet. Mivel Fejér megyében az aktív népesség 52-55%-a él közvetlenül az iparból, ezért a második mutató itt releváns lehet. Ennek értelmében, Dunaújváros és számos más környéki város, sőt, község is az iparra alapozta helyi gazdaságát. Dunaújvárosban az ipar hagyományos foglalkoztatást csak az utóbbi évtizedben váltotta fel a szolgáltatások szektora.

Dunaújvárosban 1995-ben hozták létre az Innopark Kht-t, mely az ipari park kialakítását és üzemeltetését kapta feladatul. A 2007-ig fennálló cégvezetés érdeme, hogy sikerült kiépíteni az ipari parkot, illetve jelentős beruházókat lehetett megnyerni és letelepíteni. Így a dunaújvárosi ipari parkban dolgozók száma 10 év alatt, 1999 és 2008 között várhatóan megötszörözött. (17. táblázat)

A fentiek alapján igazolható az, hogy a „városversenyt” célzó kutatások nem relatív, hanem abszolút alapokon nyugszanak, de vannak olyan tényezők is, melyekkel a már meglévő kutatások eredményeit felhasználva relatív értékeket lehet elérni. Ennek részletes kutatása későbbi feladat lehet.

5.3.3. A megváltozó vonzási viszonyok

Az 5. fejezetben felvázolt új vonzási modell majdani lehetséges szerepe lehet, hogy az alábbi jövőre vonatkozó következtetéseket igazolja.

Az eddigi eredményeket és felméréseket számba véve, a vonzás és a térszerkezet viszonyában alapvetően 4 időpillanatban, négy szakaszt összehasonlító vizsgálatnak alávetve kutatható meg majd a térségben:

- az M6 átadása előtti időszak viszonyai (2006. nyara előtt)
- az M6 átadása után, a Pentele-híd átadását követő időszakig (2006. nyara – 2007. vége)
- az M6 Pécsig történő meghosszabbítását követő időszakig (2007. vége – 2013. végéig)
- az M8-M4 korridor, vagy az M8 Veszprém-Szolnok szakaszának megépültéig (2013. után)

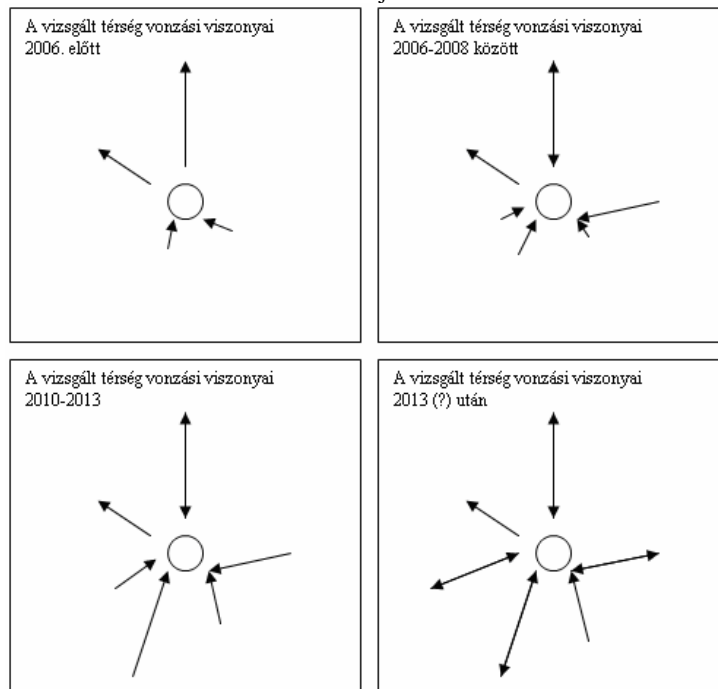
A négy időszakaszhoz kapcsolódó pillanatban az alábbi helyzetek játszódhatnak le (természetesen a jövőbeli események hipotetikusak) a kiinduló állapothoz képest:

- 1. időszakasz
 - o a térségben semmi változás nincs az elmúlt évtizedekhez képest
 - o a vizsgált térség Budapest-centrumú, a megyeszékhelyjel lazább kapcsolatokat ápol
 - o Dunaújváros vonzáskörzete jórészt déli és délkeleti irányban terül el a várostól, excentrikus kiterjedésben
 - o Erősek az észak-déli kapcsolatok, de csaknem teljesen hiányoznak a kelet-nyugati kapcsolatok

- 2. időszakasz
 - A budapesti és a székesfehérvári kapcsolatok változatlan erejűek, de a főváros felől is érezhetővé válnak bizonyos urbánus hatások, melyek kétirányúvá teszik a kapcsolatokat
 - Hirtelen megerősödnek a délkeleti-keleti kapcsolatok, új, a központhoz képest északkeleti irányú településkapcsolatok jönnek létre
 - A kelet felől szomszédos kistérség lakossága új központot kap
 - Új kapcsolat jelenik meg nyugati irányból, mivel a nyugatról szomszédos kistérség számára már két, hasonló adottságú autópálya-kapcsolat áll rendelkezésére a főváros felé, ami a korábban épült autópálya forgalmát csökkenti.
- 3. időszakasz
 - Megerősödnek az észak-déli kapcsolatok
 - Valódi központ alakul ki
- 4. időszakasz
 - A központ szerepe kiteljesedik, 4 elsődleges és két másodlagos térszerkezeti tengely alakul ki a területen
 - Kiteljesedik az interregionális szerepkör

Ezt a szakaszolást szemlélteti a 30. ábra.

30. ábra
Hipotetikus vonzási viszonyok Dunaújváros környékére vetítve, négy időpillanatban
Forrás: saját ábra



5.3.4. Az igazi hídváros - az interregionális szerep betöltése

A funkciók bővülése és a vonzási viszonyok együttes egy irányba ható eredője a megfelelő szerep betöltése. A vonzási viszonyok változása, valamint annak a szakaszai az állami infrastruktúra-beruházások megvalósításának függvénye.

A funkcióbővülés és az elérhetőség javulása tulajdonképpen egy fogalommal is kifejezhető, ugyanis az ezekkel együtt járó tudatosság (felkészült fejlesztések végrehajtása) a versenyképesség pozitív változásának irányába hat. Egy adott terület versenyképessége egy bizonyos határon túl már kinövi a helyi kereteket, és a regionalizmus irányába indul tovább annak fejlődése. (A versenyképességről ld. a disszertáció 8.5. fejezetét)

5.3.5. A sikeres város ismérvei a tapasztaltak alapján

A sikeres város ismérvei között sok minden említendő. Sok tény, információ, s néhány városi legenda¹⁰³ is felsorolható, melyek a sikeres város, a város sikerességének okait (titkait) igyekeznek feltárni.

A legfontosabb fejlődésösztönző tényezőket az eddig tapasztaltak alapján így foglalhatom össze:

- Tervezés fontossága
- Tudatos és tetterős helyi társadalom
- Társadalmi-politikai összefogás (legalább a fejlesztések terén)
- Vállalkozóbarát környezet megteremtése
- Városkörnyék bevonása a fejlesztésekbe
- Versenyképesség növelése
- Komplex fejlesztések végrehajtása
- Környékbeli települések partnerként kezelése
- Környezettudatosság megléte és fejlesztése

A 3T+3V+3K kritérium az, mely – véleményem szerint – biztosíthatja egy adott terület, azaz város és környéke sikerességét, mely biztosíthatja a hosszú távú fejlődést a térség számára.

¹⁰³ Urban Legend, azaz röviden UL. Meg nem erősített, szájhagyomány útján terjedő híresztelések, melyek egy-két kivételtől eltekintve kevés valóságot tartalmaznak. A fejlesztéseknél ilyen például a „magasabb érdekekre” és „felhőtlenül jó kapcsolatokra” való hivatkozás egy adott forrás megszerzésekor.

6. Összefoglalás

A doktori disszertáció alapvető célja volt az ország egy igen speciális térségének több szempontból történő bemutatása, vizsgálata a jelentős állami infrastruktúra-beruházások hatásainak függvényében.

Ennek megfelelően a doktori disszertáció készítése során a lehető legváltozatosabb elemzések, eszközök és módszerek alkalmazása történt meg annak érdekében, hogy a téma kidolgozása is minél teljesebb legyen. Így alkalmazásra kerültek, mint kutatási módszerek: a szakirodalom-elemzés és szakirodalom-bírálat, az adatelemzés, az adatbázis-függvények, a vonzási modellek elemzése, a térinformatikai modellezés, a kérdőívezés és az interjúzás, valamint saját modellek és módszerek, valamint elemzések bevezetése.

A kutatási célok maradéktalanul teljesültek. A szakirodalom alapján sikerült felmérni, áttekinteni az állami nagyberuházások társadalmi-gazdasági folyamatokban és térszerkezeti változásokban betöltött szerepét. Sikerült meghatározni a kutatott térség helyi és helyzeti energiáit, azokat jelentőségük szerint értékelni, és meghatározni a specifikumokat. Sikerült áttekinteni az infrastruktúrafejlesztésre vonatkozó – egyébként igen bőséges – szakirodalmat, és megvizsgálni az általános törvényszerűségek helyi környezetre és körülményekre való alkalmazhatóságát.

Sikerült felmérni és elemezni a belső perifériák kialakulását és jelenségeit. Sikerült felvázolni a vizsgált terület logisztikai kapcsolatrendszerének alakulását, valamint a közlekedés, a közlekedés és a logisztika helyi szinten történő összekapcsolódását.

A téma komplexitásából adódóan számos vizsgálatra és háttérelvezésre volt szükség a disszertáció készítése során. Végül két olyan komplex saját elemzés készült és került be a disszertáció törzsanyagába, melyek a kutatási célkitűzéseinek megfelelően az eredményeinek fő vázát jelentik. Egyrészt a helyi előfordulások alapján, a szervezetek sokszínűsége miatt sikerült átfogóan tipizálni a helyi szinten („terepen”) dolgozó, fejlesztéssel foglalkozó szervezetek összességét – ebbe értve a fejlődésüket, szerepüket és sikerüket; továbbá sikerült kidolgozni egy kvantitatív, gyakorlati úton alkalmazható új módszert a vonzási viszonyok erősségére.

A fejlesztő szervezetek komplex definiálása, csoportosítása szempontjából a vizsgált terület kiválasztása igen sikeresnek mondható, mivel a sok fejlesztő szervezet megfelelő háttérrel adott a tipizálások végrehajtásához. A mintaterületen számbavételre kerültek mindazok a fejlesztések kormányzati, helyi kormányzati, üzleti és civil szereplői, akik és amelyek a helyi fejlesztések mögött állnak, azoknak komplex szereplői.

Az fő tapasztalatként kimondható, hogy az adott terület fejleszthetősége és fejlesztése szempontjából egyenes arányosság van a fejlesztő szervezetek száma és minősége, valamint a helyi területfejlesztés sikeressége és a terület forrásabszorpciók készsége között.

A szervezetek felmérése közben egy olyan kutatási mellékszál is kibontásra került, amely önálló, eredetileg a kutatási célok és célkitűzések között nem szerepelt, de végül értékelhető eredményt hozott.

A forrásabszorpció, mint sikertényező kvantitatív jellemzőinek kutatása és a kutatás metodikája azt eredményezte, hogy a különböző igazgatási szinteken lévő területi egységek (NUTS-egységek) pályázati sikeressége összehasonlíthatóvá vált. Ennek eredménye az is, hogy tételként kimondhatóvá vált, hogy a különböző igazgatási szintek egységeinek sikeressége nem egyenletes teljesítményt mutat s feltételez, azaz igen nagy szórás van a települések forrásabszorpciós készsége között, vagyis egy jó forrásabszorpciós készséggel rendelkező kistérségben is vannak teljességgel sikertelen települések is, és viszont.

A második fontos elméleti kutatási szál a kvantitatív térelemzés, mely a vonzási viszonyokat és azok változásait vizsgálja, modellezi. Az alapesetben ez azt jelenti, hogy az idealizálási feltételek mentén, a tömegközlekedésből kiszámíthatóvá válnak a komplex vonzási viszonyok. A módszer hátránya, hogy jelenleg kevés próbaszámítás áll rendelkezésre a matematikai levezetés helyességének teljes körű bizonyításához, illetve, hogy feltételezhetően a módszert korlátozottan lehet alkalmazni, mivel ott mérhető, ahol megfelelő (jelentősebb) mértékű ingázás tapasztalható. Lehet, hogy a módszer alkalmazhatóságát a szükségszerű idealizálási feltételek túlegyszerűsítik, de mégis, legalább kvantitatív eljárás eredményezi a vonzáskörzet meghatározását. A módszer előnye tehát, hogy pontos és számszerű eredményekhez vezet, melyeket alkalmazni lehet a vonzási viszonyok feltérképezése során.

A disszertáció és a fent említett elméleti elemek további eredményeként kimutathatóvá vált, hogy egy terület tudatos felkészülése a társadalmi-gazdasági tér elemeinek megváltozására sikeresen befolyásolja a fejlődést, a kívánt útra terelve azt. Ennek bizonyítása során tételesen vizsgálatra kerültek az állami infrastruktúra-beruházások várható hatásai, s sikerült meghatározni mindazokat a további tényezőket, melyekkel az új fejlődési pálya felírható. Így összevethetővé váltak a városi funkciók, melyek visszahatnak a fejlesztés irányaira.

Kimutatható volt a valódi vonzási viszonyokkal kapcsolatban, hogy a közigazgatás és kapcsolódó intézményrendszere egyáltalán nincs felkészülve a nagyberuházások fogadására, és azok hatásaira, továbbá különösen hiányzik ezen folyamatok mögül a közigazgatás és résztvevőinek rugalmassága. A beruházásokat szinte egyáltalán nem követik az ellátórendszerek, a hivatali struktúrák, a szabályozók és a dokumentációk változásai. Ez azzal a sajnálatos eredménnyel jár, hogy a közigazgatás „gúzsba köt” egyes területeket, más területeken pedig szabályozatlanságokat eredményez, vagyis „eldobja a gyeplőt”. Ez, véleményem szerint a fejlesztési szemlélet, illetve az eredményközpontú projektszemlélet teljes hiánya, ami saját tapasztalataim szerint a hivatalnoki kar bürokratikus felfogásában gyökerezik.

Ennek alapján tételként kimondható, hogy a közigazgatás tényleges reformja és teljes modernizálása nem húzható tovább, mert a közigazgatás rendszere jelenleg – a tapasztaltak alapján – nem képes alkalmazkodni sem a globalizációs törekvésekhez, sem a regionalizációs folyamatokhoz, sem pedig a helyi folyamatokhoz.

A disszertációban felsorolásra és elemzésre kerülnek mindazok az infrastrukturális beruházások, melyekben a magyar állami, vagy az európai közösségi források szerephez jutottak. Nem kerültek tételes vizsgálatra azok a projektek, melyek közvetlenül nem részei a vizsgált (vonalas és intézményi) infrastruktúrának; továbbá azok a beruházások, melyek tisztán magántőkéből és/vagy nem közérdeket szolgálva valósultak meg.

Nem kerültek vizsgálatra a humáninfrastruktúra-beruházások sem, mivel azok hatása direkt és közvetlen módon előbbi infrastruktúra-típusokkal nem összevethető.

Ezeknek a vizsgálatoknak fő eredménye az, hogy az infrastruktúra-beruházásokban szereplő állami és közösségi források erősen befolyásolták, indukálták a beruházások megvalósulását. Számos beruházás történt a mintaterületen, melyek az „Ózd-Miskolc jelenség” elkerülése érdekében valósult meg. Még nem jelenthető ki véglegesen, hogy ezek a beruházások teljes sikerrel zárultak, azaz megmentették és dinamizálták a helyi gazdaságot, a társadalmi-gazdasági tér helyreállításához sikeresen járultak hozzá és a nemzetgazdaság érdekeit messzemenőkéig támogatták, de mindenképp ez irányba hatottak.

Egyenként vizsgálatra kerültek a megvalósult főbb beruházások és a telephelyválasztások. A beruházásokon látható, hogy kevés kivétellel, azok előbb jelentek meg a helyi tervdokumentumokban, mint ahogy azok elfogadására állami szinten sor került volna. Ez viszont azt jelenti, hogy a beruházásokat helyi akarat motiválta, illetve a helyi szereplők tevékenységének köszönhetőek.

Ezzel kapcsolatosan meghatározásra került a lobbizás szerepe az infrastruktúra-fejlesztések terén, összefoglalásra kerültek az ezen a téren a vizsgált területen működő szervezetek, valamint azok működése; és az azok általuk elért eredmények.

Ugyanakkor az is a beruházások számbavételének és az állami-közösségi források felhasználásának tapasztalata, hogy a megvalósulással, azaz az új vonalas vagy intézményi infrastruktúra használatba vétellel az állam nem, vagy nem megfelelően használja ki azokat a járulékos eredményeket, melyek a beruházások eredményeképp létrejönnek. Ez viszont jelenti azt, hogy a fejlesztéspolitika ágazati területei és azok kormányzati szinten történő leképezése területfejlesztési eszközrendszerre nem kellően egyeztetett, és a várható hatások csak helyi szinten jelentenek előnyt, annak nemzetgazdasági szintű kihasználása általában véve nem történik meg.

Mi lehet ennek az oka? Ez tételes vizsgálatra nem került, de a megfelelő válaszok prognosztizálhatóak. A fent már említett szemléletbeli problémákat súlyosbítja a

komplexitás hiánya, mely már a tervezésben megjelenik – ld. 2004-2006 és 2007-2013 közötti ágazati operatív programok – és a megvalósításban folytatódik. Ez viszont oda hat, hogy a helyben indult komplex fejlesztések kellő helyi támogatottság s erő híján elhalhatnak, és párhuzamosságokkal működő helyi fejlesztési rendszerek jönnek létre.

Mindezek ellenére, a fentiek alapján, a beruházások jellemzői, nagysága; valamint a főbb várható trendek és a kutatási eredmények alapján prognosztizálható, hogy a helyi gazdaságban a város és térsége „egy lábon állása” megszűnik, a beruházások következtében folyamatosan szélesedik a helyi gazdaság spektruma, de az ipari szektor alapvetően meghatározó maradt, ami a munkakultúra, a hagyományok és a már meglévő ipari létesítményeknek köszönhető. Ezt általánosítva, a mintaterületen folytatott vizsgálatok alapján, az a felfogásbeli kérdés, hogy a terület- és településfejlesztés alapját a külső erőforrások bevonása avagy a belső erőforrások aktivizálása jelentheti, könnyen eldönthetővé válik: a belső erőforrások helyi ösztönzésére érkezik a külső erőforrás, mely visszahatva, a belső erőforrások kihasználását erősíti. Tehát az igazi kulcs, a kiindulási pont a sikerhez a belső erőforrás.

Összességében az a feltételezés, hogy a város és térsége az előrelátásnak és a tervezésnek köszönhetően indult el a fejlődés útján, minden kétséget kizárólag igazolódott, és sikerült az ahhoz tartozó következtetéseket levonni. Siker az, hogy sikerült igazolni, hogy komoly és erős kapcsolat van a helyi társadalom nyitottsága, fejlettsége és a területfejlesztési célok fejlettsége és sikeressége között.

A vizsgálatok magukban foglalták az állami-közösségi nagyberuházások térszerkezetre gyakorolt hatásait, illetve a fejlesztésekkel újonnan összekapcsolódó térségek felmérését is tartalmazták. Összefoglalásra kerültek a városi funkciók, új aspektusok felmérésére is sor került a központi funkciók terén. Ehhez kapcsolódóan összevetésre kerültek a városi funkciók, a vonzási viszonyok valamint a közigazgatás jellemzői.

A disszertáció céljának megfelelő hét kutatási hipotézis az alábbiak szerint igazolódott.

- Budapest tehermentesítése – ennek kialakulása a migrációs és egyéb társadalmi-gazdasági trendek alapján igazolódni látszik. Ezt igazolják a változó elérési viszonyok és a közlekedési hálózatok fejlesztései is.
- Dunaújváros elővárosiasodása – szintén az említett trendek alapján igazolódik, kialakulásának folyamata ma már tényként kezelhető.
- Összefüggés kimutatása a tömegközlekedés menetrendi adatai és a vonzásintenzitás között – sikerült egy olyan formulát felállítani, mely ezt számszakilag is igazolja, s erre a formulára próbaszámítások is készültek. További kutatása és általános igazolása ugyanakkor még hátra van.
- A közlekedési infrastruktúra fejlesztés miatt a központi funkciók a bővülnek – ez a beruházási listák, illetve a beruházás-leírások alapján lett igazolható.

- Bővül az ipari termelési kapacitás, megszűnik a monokultúra, az ipar meghatározó marad – ez a disszertáció elkészítésének végére megtörtént, tény, noha a hipotézis felállításakor még erősen kérdéses volt.
- Új térszerkezet alakul ki, és egy város alakul ki a Duna két partján – a hipotézis első fele számításokkal igazolható, míg második fele még a jövő zenéje, de meggyőződésem szerint egy évtizeden belül ez is maradéktalanul igazolódik.
- Komoly és erős kapcsolat van a helyi társadalom nyitottsága, fejlettsége és a területfejlesztési célok fejlettsége és sikeressége között.

A funkcionális összekapcsolódások fejlődésében csak a funkciók sorrendiségének modellezése várat magára. Az eddigi, jelenleg feltárt összefüggések alapján a rugalmatlan állami szabályozók (ld.: közigazgatás) megváltoztatása viszont várhatóan az utolsó kérdés marad.

Ezek a kérdések jelenthetik a disszertáció témájának további kutatási alapját.

Dunaújvárosban és környékén végrehajtandó infrastruktúra-beruházások gazdaságra és társadalomra, valamint a térszerkezetre gyakorolt hatásai felmérésre kerültek. Ezek alapján a vizsgált térség és Budapest között meglévő jelenlegi és várható jövőbeni térbeli kölcsönhatások erősödnek, valamint a vizsgált térség szerepe várhatóan növekszik majd környezetében – erre utaló jelek már vannak.

Dunaújváros, a várossá válás folyamatában mindenképpen nyertes település. A város helyzete az erős középvárosok között stabilizálódni látszik, s feltehetőleg hosszú időre elfoglalja helyét a magyar településhálózatban. A jelen fejlődés ugyanakkor minta lehet a többi szocialista iparváros fejlesztéséhez és megújításához is, mellyel ledolgozhatóak azok a hátrányok, melyek a városfejlődés korai szakaszainak összetorlódásával vagy átugrásával keletkeztek.

Ha megmarad a város és környékén lakók aktivitása és innovativitása a fejlesztések területén, akkor a disszertáció a térség most induló második virágkorának egyik jelzője lesz.

Végül: sikerült felállítani a 3T+3V+3K kritériumokat, melyek a sikeresség kritériumainak tekinthetők:

- Tervezés fontossága
- Tudatos és tetterős helyi társadalom
- Társadalmi-politikai összefogás (legalább a fejlesztések terén)
- Vállalkozóbarát környezet megteremtése
- Városkörnyék bevonása a fejlesztésekbe
- Versenyképesség növelése
- Komplex fejlesztések végrehajtása
- Környékbeli települések partnerként kezelése
- Környezettudatosság megléte és fejlesztése

A kutatómunkámat szeretném folytatni a szocialista iparvárosok vizsgálata és azok fejlődése terén. Ezért a továbbiakban, jelen doktori disszertáció után foglalkozni

kell mindazon kapcsolódó témákkal is, melyek a célkitűzések alapján jelen disszertációnak nem voltak részei. A témák az alábbiak:

- A funkcionális összekapcsolódások fejlődése, avagy a funkciók összekapcsolódásának sorrendisége és annak modellezése.
- A „városverseny” témájában általánosan elfogadható kvantitatív rendszer kidolgozása.
- Szélesebb vizsgálatokkal igazolni a felállított tömegközlekedési gravitációs modell széleskörű bizonyítását.
- Dunaújváros és környékén eddig végzett helyi kutatások folytatása.

7. Mellékletek – háttérelvezések és háttér tanulmányok

7.1. A gazdaság- és népességstatisztikai adatok torzításának okai Dunaújváros esetében

Dunaújváros, mint megyei jogú város, statisztikai szempontból a kontrollcsoportokba sorolt városok adataitól láthatóan gyakran, azoktól igen eltérő számszaki értékekkel rendelkezik. Mivel ez tendenciózusan előfordul bizonyos adatsoroknál, érdemes megvizsgálni, hogy van-e e jelenségnek valamilyen konkrét oka.

Mivel a megyei jogú városi rang megszerzésének feltétele majdnem minden város esetében ugyanaz volt¹⁰⁴, így a közigazgatási rang nem tekinthető befolyásoló tényezőnek. Megjegyzendő ugyanakkor, hogy a kontrollcsoportokban szereplő városok mindegyike rendelkezik ezzel a ranggal.

A megyei jogú városok népességbeli nagysága nem okozhat eltéréseket, mivel van Dunaújvárosnál kisebb és nagyobb város is; továbbá, a nem megyeszékhely megyei jogú városok hasonló népességi adatokkal rendelkeznek, ami kizárja a mintavételi hiba lehetőségét. Nem lehet a népesség nagysága jelentős különbség indoka azért sem, mivel ha vizsgált adatsorokból 1000 főre vetített mutatókat képzünk, akkor a különbségek mérséklődnek, vagy eltűnnek.

Érdekes ugyanakkor figyelmet szentelni az egyik, népességhez kapcsolódó alapadatnak – a népsűrűségnek. Ez az adat ugyanis annak ellenére jelentősen eltér a többi város adatától, hogy a hányadosként képzett adat egyik alkotója ezt nem indokolja. Így tehát a népsűrűség másik elemét kell vizsgálni, a területet. (18. táblázat)

18. táblázat
A statisztikai adatok torzításának okai
forrás: KSH alapján saját feldolgozás

	1988			2004		
	Lakosság (fő)	Terület (km ²)	Népsűrűség (fő/km ²)	Lakosság (fő)	Terület (km ²)	Népsűrűség (fő/km ²)
Dunaújváros	62386	5266	1177	52142	5266	990
Székesfehérvár	113935	17059	666	101778	17059	597
Veszprém	66280	12693	522	61470	12693	484
Tatabánya	76455	9145	840	71626	9145	783
Sopron	57107	16906	338	56257	16906	33
Nagykanizsa	55023	14840	372	51252	14840	345
Hódmezővásárhely	53311	48322	110	48013	48322	99
Érd	Nem vizsgált			Nem vizsgált		

¹⁰⁴ Ez az időpont: 1990.01.01., ez alól kivétel: Salgótarján, Szekszárd: 1994.10.30., majd végül Érd: 2006.10.01.

A területiség vizsgálatánál látható, hogy a hét vizsgált település közül a két „csinált város” adata különül el, Dunaújváros adata pedig tízszerese a legalacsonyabb értékű Hódmezővásárhely és majdnem kétszerese saját megyeszékhelye adatainak, ami nem magyarázható csupán mintavételi hibával. Mivel a lakosság fogyásával az arányok nem változnak különböző időpontokban sem, így a különbségek tartósak tekinthetők.

A megyei jogú városok átlagos területe az összes megyei jogú város átlagában: 19052 km²; a vizsgált hét város esetében: 17750 km²; ebből a két szélső értéket (Dunaújváros, Hódmezővásárhely) kivéve, az öt város átlagában 14125 km². Dunaújvároson kívül még 5 megyei jogú város területe nem éri el a 10000 km²-ert, de mindegyik területe meghaladja a 9000 km² nagyságot. E bizonyítás alapján kimondható, hogy Dunaújváros területe a többi városéhoz igen kicsi.

További problémát vet fel, hogy a települések a környéken gyakorlatilag összenőttek, nem különülnek el egymástól; így pl.: Kulcs-Rácalmás-Dunaújváros-Kisapostag-Baracs(Dunapart).

Ezeknek viszont az a következménye, hogy az összes területi alapú mutató torzított lesz. Ennek kiküszöbölésére két út kínálkozik: vagy Dunaújváros területi alapú mutatóit „javítjuk fel” az elsődleges vonzaskörzet településeinek adataival (HAVELLANT O. – DR. KISS A.; 2004), és egy képzett szorzó segítségével kibővített adatsort hozunk létre a valós és összehasonlítható számsorok létrehozása céljából, vagy ellenkezőleg, a kontrollcsoportok városainak adatait csak a városok törzsterületére számítjuk vissza. Mindkét eset elvileg alkalmazható, de mindkettővel megsértjük az adatok integritását. S noha az első eset viszonylag egyszerű megoldást kínál az adatok „összeecsatolásával” – egy „Nagy-Dunaújváros” statisztikai kialakításával, valós alkalmazása azonban további problémákat okozhat. A legkézenfekvőbb megoldás, ha tudomásul vesszük az adattorzításokat, azaz, hogy a terület alapú mutatók nem megfelelőek.

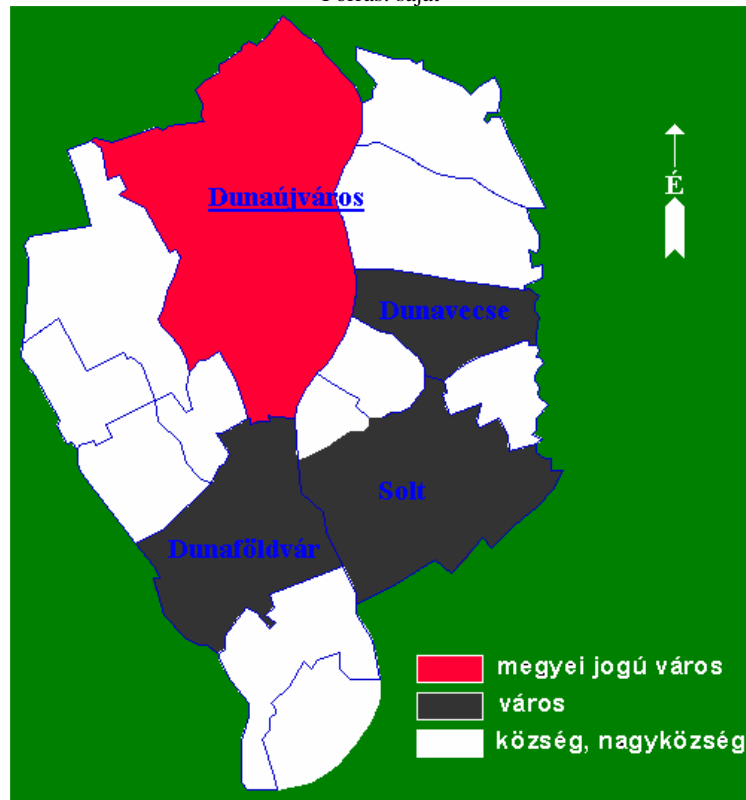
Csak érdekességgként, a fenti irodalom és friss adatok alapján Dunaújváros és az elsődleges vonzaskörzet a népmozgalmak alapján összeszámított adatai például az alábbiak szerint alakulnának (19. táblázat):

19. táblázat
„Nagy-Dunaújváros”
forrás:saját számítás

	Dunaújváros	„Nagy-Dunaújváros”*	Szorzó
Terület	5266 km ²	28217 km ²	5,36
Népesség	52142 fő	70025 fő	1,34
Népsűrűség	990 fő/km ²	248 fő/ km ²	0,25
szorzók átlaga (adatszorzó):			2,32
* Dunaújváros adatai 1. sz. szuburbanizációs zónájával és a zóna által (közigazgatásilag) körbezárt Kisapostaggal együtt, 2004-es adatok alapján Forrásadatok: A Magyar Köztársaság Helységnévkönyve; 2005. szerkesztés: saját			

A 19. táblázat ábrázolva az alábbi szerves egységet jelentené a térben (31. ábra):

31. ábra
„Nagy-Dunaújváros” funkcionális egysége
Forrás: saját



Látható, hogy amennyiben a fenti hipotézis érvényesül, akkor Dunaújvárosról gyakorlatilag hetvenezres városként lehet beszélni. Ez a statisztikai „Nagy-Dunaújváros” a gyakorlatban létező fogalomként kell szerepeltetni, hiszen olyan városhatáron túli településeket fog össze, amelyek minden más megyei jogú városnál a város integráns részeit képviselik.

7.2. A Dunaújvároshoz hasonló települések – a szocialista iparvárosok – átalakulási típusaik, és nemzetgazdaságban elfoglalt helyük

Általánosságban kimondható, hogy a szocialista terület- és településfejlesztés centrumokban gondolkodott (HAJDÚ Z., 1990.), favorizálta a nagyvárosokat, ezen túl jellemezte a munkásosztály- és városcentrikusság. A fejlesztéseknél súlypontokat kívántak képezni egy-egy területen, hogy majd azok „kisugározzák” a gazdasági-társadalmi fejlődést. Ez természetesen együtt járt a *nem* kiemelt

települések diszkriminációjával, a települések jó részénél, főképp a kisebb falvak esetében időnként kifejezett visszafejlesztésével.¹⁰⁵

A fentiek megvalósításának érdekében már az '50-es évek elején elkezdett tervezési dokumentumokban bevezették a településosztályozást, és ennek megfelelően integrálták a fejlesztéseket.

1949. decemberében megszavazták az I. ötéves tervről szóló törvényt. Az 1950-1954-es terv időszaka 263 új ipari üzem létesítését írta elő. Ennek mintegy 44 százalékát tervezték nehézipari üzemnek. Célterületként a Tiszántúl, a Duna-Tisza köze, illetve a Dunántúl elmaradott megyéit kívánták fejleszteni, gyárak telepítésével. A törvény még két új iparvidék - a borsodi/sajómenti és a pécsi/mohácsi - létrehozásáról is rendelkezett. A terv távlati célként fogalmazta meg Magyarország bizonyos, hátrányos helyzetű és elmaradott térségeinek felzárkóztatását.

Ezt az egyébként helyes és ma is aktuális célt szinte kizárólag ipartelepítéssel kívánták elérni, másrészt az üzemek felsorolásába jórészt a már meglévő iparterületekre telepítendő létesítmények kerültek be. További problémákat jelentett, hogy szociális-közületi beruházásokat szinte soha, szinte sehol nem terveztek, így ezek költsége is csak esetleg vagy utólagosan kaphatott engedélyt.

Valójában - egyedi telepítéssel - milliárdos beruházások kezdődtek meg, különösebb összehangoltság nélkül. Az új vidéki ipari gócpontok létesítése pedig a megfelelő források hiányában mindössze három körzet fejlesztését irányozta elő:

- Sajószentpéter/Kazincbarcika (borsodi kombinát)
- Dunapentele/Dunaföldvár (vaskombinát)
- Várpalota-Veszprém-Balatonfüzfő (közép-dunántúli iparvidék)

A terveknek a legfőbb céljuk – előbb látenszen, utóbb nyíltan és bevallottan is – a szocialista városok létrehozása volt.

A többi, esetlegesen már tervbe vett, fővárosi és alföldi beruházásokat erőteljesen mérsékeltek, leállították, vagy egyszerűen törölték a tervekből. Az egyedi telepítések indoklásokban leginkább politikai-ideológiai érvek sorakoztak, de nem volt egységes a használt terminológia sem:

- hol ipari város létrejöttéről (Kazincbarcika és Várpalota)
- hol az „egész környék politikai jellegének megadásáról” (Komló)
- hol pedig kifejezetten "új szocialista város" (Oroszlány, Ózd) alapjainak lerakásáról beszéltek.

Az 1948-1953 között elkezdett, hivatalosan nem összehangolt beruházások (városépítések) kényszerpályára állították a későbbi fejlesztéspolitikát is: lehetetlen volt félbehagyni őket, pusztulni engedni a milliárdos befektetéseket, viszont befejezésük továbbra is súlyos teherként jelentett a nemzetgazdaságnak. (HAJDÚ Z., 1990.; GERMUSKA P., 2004.)

¹⁰⁵ Ilyen intézkedés lehetett például az építési tilalom elrendelése, közintézmények, közellátás megszüntetése.

Az alábbi települések tekinthetők „csinált”, vagy „szocialista” városnak (20. táblázat):

20. táblázat
Szocialista városok hazánkban
forrás: saját szerkesztés

Típus	Város	várossá válás 1945 után	fő iparágak
1.	Salgótarján Tatabánya Ózd Dunaújváros* Komló Várpalota Oroszlány Kazincbarcika Ajka	- 1947. 1949. 1951. 1951. 1951. 1954. 1954. 1959.	Bányászat Bányászat kohászat, bányászat kohászat, papíripar Bányászat Vegyipar Bányászat vegyipar, bányászat bányászat, kohászat
2.	Tiszaújváros** Százhalombatta	1966. 1970.	Vegyipar vegyipar, energetika
3.	Paks Dorog Tiszalök	1978. 1984. 1992.	Energetika vegyipar, bányászat Energetika

* = Sztálinváros, Dunapentele

** = Leninváros

A csinált, szocialista városoknak három csoportját különíthetjük el:

- hagyományosan "szocialista városként" számontartott települések, 1950-1953 közti fő fejlesztésekkel, 1960-ig megtörtént várossá nyilvánítással
- hagyományosan "szocialista városként" számontartott települések, 1953 utáni fő fejlesztésekkel
- hagyományosan nem idesorolt, várossá vált települések, 1990-ig megtörtént jelentős ipari fejlesztésekkel

A hármas tagolás oka adott: az első két csoport általánosan elfogadott városokból áll, melyek a szocialista redisztribúciós rendszerekben elfoglalt kiemelt helyzet, a speciális ipari funkciók, az ipari foglalkoztatottak túlsúlya, a városi tradíciók hiánya és a gyors népességnövekedés alapján sorolhatóak be (GERMUSKA P., 2004.). Ezek a városok vagy a Rákosi-korszak fő beruházási periódusában keletkeztek, vagy az 1956-os forradalmat követő vidéki iparosítási hullámban. A harmadik csoport lehatárolása önkényes, ugyanakkor úgy vélem a fenti három település a beruházások nagysága és jellege miatt illik a fenti települések sorába,

noha az iparosítás változó időkből történt ezeken a településeken, de mindenképp elmondható, hogy a szocialista korszak nagyberuházásaihoz kötődően nyilvánították várossá ezeket.

A szocialista városok helyi gazdaságának szerkezete többé-kevésbé mindenhol egy lábon álló, néha, a helyi adottságok miatt két hasonló lábon álló volt. Ahol létrejött második nagyüzem, ott az jórészt a már meglévő nehézipari / bányászati / vegyipari kombinát által hasznosítani nem képes kihasználatlan női munkaerő miatt történt, jórészt a könnyűipari ágazatban. A nagyüzemek körül kisebb, főként kiszolgáló jellegű üzemek is létrejöttek.

Természetesen, a helyi gazdaságban – kiemelt városi szerepük révén – jelentős volt az állami szektor és jelentősek voltak az ezekhez kapcsolódó egyéb társadalmi tevékenységek. S mivel az ipari szektor jelentős mértékben lefogta a munkaerőt, így az egyéb szektorok, mint a mezőgazdaság, szolgáltatások, K+F tevékenységek meglehetősen visszaszorultak, olyannyira, hogy ennek a hatása máig a legtöbb városban érzékelhető.¹⁰⁶

A gazdaságon túl fontos foglalkozni a társadalmi jelenségekkel is. A csinált városok társadalma meglehetősen heterogén eredetű. Ez a heterogenitás ma, a harmadik-negyedik generációban már nem játszik olyan jelentős szerepet, mint a megelőző generációknál. Ennek oka, hogy a heterogén társadalom is – már születésétől kezdve – önmaga elkezdte a társadalom újbóli szelekcióját. Újra kialakultak a helyi elitek, és egyéb társadalmi osztályok. A különbség csupán annyi, hogy a reszelekció során jelentős társadalmon belüli mozgások történtek.

Ez a folyamat ugyanakkor nem történt problémamentesen. Előre nem látható társadalmi problémákat is generált: magas válási arányt, atomizált családmoddelt, beilleszkedési zavarokat, stb. (SZELÉNYI I. - KONRÁD GY., 1969.) Ezek a problémák azonban korántsem terjedtek ki a társadalom egészére, bár a statisztikai adatokban gyakran igen erőteljesen megjelennek. (KISS A., 2003.) Tipikusnak mondhatóak az ún. lakótelepi problémák (CSIZMADY A. 2008.), de itt nem mutatható ki specifikum a csinált városok és az egyéb városok között.

Mivel a helyi gazdaság ipari jellegét, kiváltképp ha az monokultúrás, nem lehet gazdasági sokk nélkül felszámolni vagy leépíteni. Így rövid- és középtávon az ipari jelleg megtartása az egyetlen lehetséges megoldás, de törekedni kell az iparon belül a minél szélesebb és specifikáltabb spektrum befogására, illetve a többi helyi gazdasági szektor fokozatos erősítésére.

Az iparban foglalkoztatottak speciális emberi erőforrásnak tekinthetők. Ennek oka, hogy a munkások körében igen magas a munkamorál és a munkafegyelem. Ez is indokolja a helyi gazdaság fokozatos átállításának kényszerét, illetve adott területen a humán erőforrás-gazdálkodást és fejlesztést.

¹⁰⁶ Példaképp említhető a kis vállalkozássűrűség, illetve az alacsony vállalkozási hajlam, amely nem csak Magyarországon, de a nyugati struktúraváltó városoknál is jelentkezik, ezáltal látható, hogy nem elszigetelt jelenségről van szó. (LEVELEKI M. 2002.)

Valószínűleg minden csinált iparváros gazdasági átalakulásában van egy, vagy akár több kritikus határpont, amelyek bekövetkezte a helyi gazdaság és a helyi társadalom súlyos krízisét hozhatja magával. Ilyen lehet például a monokultúrák gazdaság fő üzemének csődje, vagy bármilyen olyan külső tényező – mondjuk egy új törvény – amely kedvezőtlenül érinti a települést.

Ennek folyamatábrás modelljét tartalmazza a 2. függelék.

A településhálózati integráció sikeres igazán akkor lesz, ha a kedvező statisztikákon túlmutatva, a városhálózat többi eleme integráns elemeként mintegy elismeri a csinált, egykori szocialista várost, és megszűnnek a vele szemben élő előítéletek.

A csinált városok számára talán az egyik legfontosabb, hogy felismerjék: a múltat nem kell és nem is lehet megtagadni. Viszont, mivel a privilegizált városok státusából mára semmi nem maradt, így meg kell vizsgálni, milyen úton fejlődhetnek tovább ezek a települések.

7.3. Ösztönző és gátló tényezők a fejlesztések terén

Mi dönti el azt, hogy a csinált városok a hipotetikus településintegrációs folyamatok közül melyiket járják be? Melyek azok a tényezők, melyek alapján véve meghatározzák a település útját a fejlesztések terén?

Ahhoz, hogy a fent leírt kritikus pontok elkerülhetővé váljanak, az alábbi – még a krízishelyzetet megelőzően – tevékenységekre van szükség (HUSZTI ZS., 2006):

- megfelelő tervezés a krízispontok elkerülésére
 - helyzetfelismerés
 - hasonló esetek vizsgálata
 - stratégia meghatározása
 - konkrét tervezés
- megfelelő cselekvések a krízispontok elkerülésére, azaz:
 - új szerepek felvétele történik meg – diverzifikáció és specifikáció
 - helyi kezdeményezőkészség van az önkormányzati és a civil tevékenységek összehangolása
 - megfelelő és folyamatos lobbizás folyik
 - van elég társadalmi kohézió a változásokhoz
 - kiegészítő eszközként alkalmazzák a városmarketinget
 - új partnerségi és kapcsolati rendszert építenek ki a környező településekkel

A felkészülés mindenképpen ösztönző tényezőnek minősíthető, mivel a helyi adottságoknak és az egyéb tényezőknek ismeretével egyfajta tudatos veszélyelkerülő rutinját alakítja ki.

Ez pedig a későbbiekben lehetőséget ad egyes öngerjesztő folyamatok, fejlesztések felépítésére, vagy a fejlesztések generálására. Feltételezhető ugyanakkor, hogy

ezen folyamat véghezvitele sok időt igényel, mely csak stabil helyi körülmények között, megfelelő helyi elkötelezettség mellett képzelhető el.

A fentiek alapján feltehető a kérdés, hogy a fentiekből mely tényezők találhatók meg Dunaújvárosban és környékén, illetve, hogy mi történt a településhálózatba való integráció során?

Az 1990-es évek első felében tulajdonképpen nem történt semmilyen (sem pozitív, sem negatív) változás. A város – némileg beletörődve sorsába – haladt előre a tehetetlenségi erő következtében. A helyi gazdaság alapját képező iparágak nem omlottak össze. Gyakorlatilag a felszínen nem érződött a változások lehetősége. Ebben az időszakban gyakorlatilag az összes többi csinált város is hasonlóképpen haladt előre a semmibe, kivéve, hogy a rosszabb adottságokkal rendelkező városok esetében az alapiparágak meginogtak, vagy gazdasági sokkot okozva csődeljárás alá kerültek.

Dunaújváros elkerülte a gazdasági sokkot. 1996-ban megalakult a „HÍD” Dunaújváros és környéke Egyesület, mely össze kívánta fogni a térségben a terület- és településfejlesztésben érdekelt erőket.

Vélhetően ez a jelenség volt a város életében a fordulópont; elsősorban a tudatosság terén, s ezzel kezdetét vette a felkészülés a helyi gazdaságban várható változásokra. Másodsorban ez a fordulópont bizonyosan magában foglalta a krízishelyzet elkerülésének igényét – egyfajta félelemérzet kialakulásához kapcsolódó kritikus tömeg elérését – is, amely a már addigra összeomlott, vagy destabilizálódott helyzetű hasonló városok példájából következett.

Az 1996-os évet követően a terület- és településfejlesztés helyi szervezetei elszaporodtak. Kialakultak az első gazdaságfejlesztési elképzelések, fejlesztési programok – és az első sikerek elérésével párhuzamosan megnőtt a szervezetek iránti helyi bizalom.

Melyek lehetnek tehát az ösztönző és gátló tényezők? (21. táblázat)

21. táblázat
Fejlődésösztönző és -gátló tényezők
Forrás: saját

	Ösztönző tényezők	Gátló tényezők
Belső, „emberi” tényezők	Helyzetfelismerés és tudatosság	„Elalvás”
	Cselekvés és bátorság	Félelem a változásoktól
	Megfelelő szaktudás és tudatos (felkészítő) tervezés	Szakmaiság hiánya, szakmai cselekvésképtelenség
	Szakmai civil szervezetek jelenléte	Szakmai kontroll hiánya
	Információs & lobbitevékenység	Információhiány
Külső, független tényezők	Jó földrajzi és forgalmi fekvés	Rossz földrajzi és forgalmi fekvés
	Befektetői akarat és tudatosság	Befektetők hiánya
	Gazdasági sokk előtt felhalmozott javak	Permanens szegénység

Természetesen, a fenti táblázat sorai folytathatóak.

7.4. A város és környékének terület- és településfejlesztési, valamint lobbicélú szervezetei, illetve a tevékenység szerint kapcsolódó főbb szervezetek jegyzéke – 2007.

- „HÍD” Dunaújváros és Környéke Egyesület
- Donbassz Térségfejlesztő ZRt.
- Dr. Kovács Pál Alapítvány
- Dunaferr Acélalapítvány
- Dunaferr ZRt.
- Dunamenti Önkormányzatok Térségfejlesztési Társulása
- Dunamenti Regionális Népfőiskola
- Dunaújváros MJV PH
- Dunaújvárosi Főiskola
- Dunaújvárosi Főiskola Térségfejlesztési Kutatócsoport
- Dunaújvárosi Kereskedelmi és Iparkamara
- Dunaújvárosi Kistérség Többcélú Kistérségi Társulása
- Európai Tájékoztatási Egyesület
- Helyi Vidékfejlesztési Iroda Adony
- Helyi Vidékfejlesztési Iroda Dunaújváros
- Helyi Vidékfejlesztési Iroda Gárdony
- Innopark Kht.
- Kistérségi Európai Unió és Idegenforgalmi Kht.
- Kistérségi Szinergia Közalapítvány
- Kistérségi Társadalmi Párbeszéd Iroda
- M8 Duna-híd Kht.
- Minisztériumok (FVM, MeH, ÖTM) képviselői és képviseletei

- Nemzeti Fejlesztési Alapítvány
- Települési önkormányzatok (Dunaújváros kivételével)
- Egyéb, nem dunaújvárosi és nem helyi fejlesztési célú cégek, illetve azok leányvállalatai

7.5. Számítási metodika a tömegközlekedési gravitációs modellre

7.5.1. Hipotézisek

- kimutatható összefüggés van a helyközi tömegközlekedés ingázásban lebonyolított szerepe és a központi települések vonzási intenzitása, illetve települési kapcsolatai között
- meghatározható, hogy a fenti összefüggés milyen tényezőktől függ
- az összefüggés számszerűsíthető ugyanazon módszerrel, de a felvett értékek különböző tartományban értelmezendők
- a hipotézisek maguk is tételesen és számszerűen igazolhatóak

7.5.2. Használt mutatók, mértékegységeik és meghatározásuk (magyarázatok)

v	sebesség km/h
d	~: adott idő alatt megtett távolság távolság km ~: két pont távolsága a közlekedési útvonalak mentén
t	elérés ideje óra ~: két pont közti távolság megtételéhez szükséges idő a közlekedési útvonalak mentén
x	közvetlen elérési gyakoriság óra/db ~: egy óra alatt, egy adott végcél felé induló járatok számának reciproka
y	adott viszonylat összes közvetlen napi járatszám db ~: egy nap alatt, egy adott viszonylaton közlekedő járatok száma
Y	települési összes napi járatszám db ~: egy nap alatt egy adott településről induló, vagy oda érkező járatok száma
N	1 nap [áll.] ~: 24 óra
z	egykomponensű elérési intenzitás hányadosa -

Z	~: egy közlekedési útvonal közlekedési intenzitása többkomponensű elérési intenzitás hányadosa
	-
	~: az adott település összes tömegközlekedési kapcsolatából számolt intenzitási érték
M	Mobilitási hajlandóság [áll.]
	~: adott népesség mennyi időt hajlandó (egy irányban) a munkába járásra fordítani
m	mobilitási hajlandóság [áll.]
	~: adott népesség milyen távolságról hajlandó (egy irányban) munkába járni
a	viszonylati variánsok száma db
T	~: két pont közötti lehetséges útvonalak száma menetrendi változások között eltelt idő nap
	~: két, egymást követő menetrend életbe lépése között eltelt idő

7.5.3. Idealizálási feltételek

Tételezzük fel, hogy:

- egy adott települést, vagy meghatározott településeket vizsgáljuk
- a vizsgált település és a közlekedési végcélok között adott és ismert a távolság (ha több útvonal van, akkor a távolságok)
- csak a járat végcélja számít a vizsgálatnál, a közbeeső állomások csak külön számításokkal értelmezhetők
- a vizsgálat tárgyát az autóbusz- és a vasúti forgalom képezi
- közúti tömegközlekedésnél 0, a vasúti tömegközlekedésnél 1 átszállás megengedett
- csak a munkanapi menetrend számít
- „A” és „B” város nagysága különbözhet, így Z értékeik is ennek függvényében változhatnak
- M értéke a magyar mobilitási hajlandóság átlagos értéke, azaz 1 óra; illetve 80 km
- a tömegközlekedési menetrendek az igényekhez kötődnek és igazodnak
- nincs kirívóan magas munkanélküliség, és/vagy magas inaktivitási ráta

7.5.4. Matematikai levezetés

A fent felsorolt mutatók között összefüggések mutathatók ki.

$$\frac{N}{y} = x$$

és

$$\frac{d}{v} = t$$

Azaz, a közvetlen elérési gyakoriság kifejezhető a járatszám napi reciprokával. Továbbá, a sebesség és a távolság hányadosa megfelel az elérési időnek.

E két mutató mindegyike függ a mobilitási hajlandóságtól, illetve annak időben (M), illetve távolságban (m) kifejezett értékétől. Ez ugyanis határértékként viselkedik, s befolyással van a résztényezőkre, kiváltképp az „y” értékére, de közvetetten a tömegközlekedés gazdaságosságának fenntartása érdekében akár a több megálló beiktatása miatt a „t” értékre is.

Ha ezen, mobilitási hajlandósági határértékeket „t” vagy „x” jelentősen túllépi, akkor a jelen vizsgálat alapjául szolgáló tömegközlekedés a két település között nem jön létre.

Képezzünk hányadost az elérési gyakoriságból és az elérés idejéből. Segítségével képet kaphatunk az adott útvonalon adott végcélok közti tömegközlekedés intenzitásáról.

Megállapítható, hogy

$$\frac{t}{x} = z.$$

Nevezzük el ezt, az egykomponensű elérési intenzitás hányadosaként.

Amennyiben „z” értéke 1,0 értékét jelentősen meghaladó, akkor a két település között adott irányban igen erős kapcsolat áll fenn. Például, ha $z = 1,0$; akkor ez azt jelenti, hogy az előző tömegközlekedési járat célba érésekor indul a következő járat. Ha $z > 1,0$; akkor az előző járat célba érésének időpontja előtt már elindul a következő járat.

A kapcsolat a „z” értékének 0-hoz való konvergenciájával együtt gyengül.

A „z”, két végpont között több értéket is felvehet, annak függvényében, hogy a két végpont között milyen tömegközlekedési lehetőségek vannak. Előfordulhat, hogy van közúti, vagy vasúti forgalom is; de előfordulhat, hogy több közúti közlekedési útvonal van. Mivel azonban különbözhet a vasúti és a közúti közlekedési útvonalak pályája, így előfordulhat, hogy a „z” értéke igen különböző lehet, mondjuk, az egyközpontú vasúthálózat miatt. Fontos továbbá, a vasúti hálózat ritkább, mint a közúti, ezért e modellben 1 átszállás kihasználásának lehetőségére teret kell adnunk.

Ezért, ha az adott végpontok között több közlekedési eszközzel, vagy több közlekedési útvonalon lehetséges a fenti feltételeknek megfelelően a közlekedés, akkor az adott viszonylatra egy „z” értéket kell számolni, azaz számtani közepet kell vonni, az alábbiak szerint:

$$z = \frac{z_1 + z_2}{2}$$

Ez jelenti az adott közlekedési eszközön megtett adott viszonylaton a vonzás erősségét. Természetesen, egy település közlekedési kapcsolatainak, illetve a

kapcsolatok intenzitásának vizsgálatakor szükség van az adott település összes lehetséges „z” értékeinek meghatározására. Ez az összes lehetőség (variáns) adatainak számtani közepét jelenti, az alábbiak szerint:

$$\sum z = \frac{z' + z'' + z''' + \dots + z^a}{a}$$

Ennek egyszerűsítésére vonjunk be egy új mutatót:

$$\frac{z' + z'' + z''' + \dots + z^a}{a} = Z$$

Jelentse „Z” az adott település összes tömegközlekedési kapcsolatából számolt intenzitási értéket, azaz, az adott település többkomponensű elérhetőségi mutatóját. Ez az intenzitási érték, egy adott település esetében, a menetrendi változások között eltelt időben állandónak tekinthető. Ezért az adott időintervallumban kifejezhető százalékos értékben is:

$$Z_T = 100\%$$

„Z”, mint adott tömegközlekedési menetrend mellett, mint állandó kifejezhető százalékos arányban, akkor az adott viszonylatra számított „z” értékének hányadosa. Így meghatározható a különböző viszonylatok „erőssorrendje” is, azaz, hogy „Z” értékéből abszolút értékben mekkora súlyt képvisel az adott viszonylat forgalma (z).

Például, ha:

$$a = 5$$

és

$$Z = 100\%$$

akkor a „z” értékek átszámolhatóak százalékos alakba, tehát az erőssorrend az alábbi lesz:

$$\begin{aligned} z' &= 30\% \\ z'' &= 27\% \\ z''' &= 20\% \\ z^{IV} &= 18\% \\ z^{V} &= 5\% \end{aligned}$$

Minél magasabb az adott „z” érték aránya a „Z”-hez képest, annál erősebb a kapcsolat a két település között. Ha a százalékban kifejezett „z” = 0%, akkor nincs kapcsolat a két település között, így kimondható, hogy a kapcsolataik elenyészőek. Természetesen, a két, végponti településre kiszámolt „z” érték egymástól különbözni fog, annak ellenére, hogy az adott viszonylaton egy nap alatt adott számú tömegközlekedési járat van, mivel a két település viszonya változik a települések térbeli helyzetének és nagyságának függvényében. Ugyanakkor, mivel minden településhez rendelhetünk „Z” értéket, így a térszerkezet, az elérhetőség és a vonzásintenzitás átláthatóvá tehető.

A kapott „z” értékek, a fentieknek megfelelően, természetesen csak egy településre vonatkoznak, így, egy több településen végzett vizsgálatban nem összehasonlítható

eredmények jelentkezhetnek, a települések eltérő sajátosságainak (eltérő nagyságú egymásra gyakorolt hatásának) függvényében. Ezért, a fenti értékek ismeretén túl, célszerű valamilyen módon biztosítani a különböző települések adatainak összehasonlíthatóságát is.

Több település különböző „z” értékei egy új érték bevonásával válhatnak összehasonlíthatóvá: az adott településről induló (vagy oda érkező)¹⁰⁷, összes tömegközlekedési viszonylaton közlekedő járat összegével, azaz

$$\sum y \rightarrow Y$$

Az „Y” értéke¹⁰⁸, természetesen minden településen más és más. Az összehasonlíthatósághoz ezen érték és a „a”-nak hányadosának kiszámítása szükséges. Ez a hányados jelenti az egy viszonylaton közlekedő járatszám átlagát a településre vonatkozóan, így az összes viszonylati számítás esetében alkalmazható lesz.

$$\frac{Y}{a}$$

Jelen esetben, „z”-nél, az adott végpontok közti útvonal és közlekedésszükséglet variánsok összegzett értékét kell használni.¹⁰⁹ Ha a hányados eredménye

$$\frac{Y}{a} < z$$

akkor ez azt jelenti, hogy a két végponti település között adott irányba erős vonzásintenzitás mutatkozik. Ha

$$\frac{Y}{a} \cong z$$

akkor közepesen erős a vonzásintenzitás; míg ha

$$\frac{Y}{a} > z$$

akkor a vonzásintenzitás gyenge, de jelen van. Ha a hányados értéke 0, vagy ahhoz közeli, akkor nem beszélhetünk valódi vonzásról.

A hányados értékei tulajdonképpen „M” és „m” függvényében értelmezhetőek, de meg is adhatják annak értékeit.

¹⁰⁷ Azért lehet jelen esetben az összes induló és az összes érkező járat számával is számolni, mert a két érték legtöbbször fedi egymást, tehát csak minimális mértékben térhetnek el egymástól. Ennek oka, hogy a közlekedést meghatározott számú járművel végzik, s az induló és érkező járatok számának jelentős elérése az eszközök bizonyos helyen történő koncentrálódását okozhatná. Az előforduló minimális különbséget a közlekedési társaságok az utasokat nem szállító járatok kiküszöbölésével végzik (a vasútnál lásd pl.: un. „szerelvényvonatok” közlekedtetése), vagyis a két érték tulajdonképpen így is megegyező értékeket ad.

¹⁰⁸ Érdekes, hogy „Y” értéke lehet akár indikátor is. Jellemezheti a település forgalmi fekvését (MENDÖL, 1963), annak számbeli értékét.

¹⁰⁹ Ld. mint fent: $z = \frac{z_1 + z_2}{2}$

7.6. A versenyképesség tényezői a szakirodalom alapján

Többször is számba vették már a regionális versenyképességnek feltételeit is, melyek közül egy, az általam elfogadott és alapnak tekintett elmélet az adott terület piaci előnyökhöz való hozzájárulásának feltételeit vizsgálja (LENGYEL IMRE, 2000.). E szerint a feltételek a következők:

- K+F megléte
- FDI-vonzás¹¹⁰ képessége
- MKKV¹¹¹-k helyi hálózata
- INFrastruktúra megléte
- HUmán Tőke rendelkezésre állása
- INTézmények megfeleltetése
- TÁrsadalmi Tőke megfeleltetése

Noha a LENGYEL I. által felsorolt tényezőkből csak egy az infrastruktúra a hét közül, több munka is beszámol arról, hogy érdemes azt is figyelni, hogy a többi (hat) tényezőnek vannak-e és ha igen, milyen infrastrukturális előfeltételei. (FLEISCHER TAMÁS, 2003.) (22. táblázat)

Dunaújváros és környékén az állami infrastruktúra-beruházások, valamint a központi szerepkört erősítő beruházások megfelelő alapot teremtenek a fenti feltételek teljesítéséhez. A felsorolt hétből csupán egy tényező az, mely problémákat hordoz magában – ez pedig az MKKV-k helyi hálózata. Dunaújvárosban és környékén a vállalkozási hajlandóság alacsonyabb, mint az országos átlag. Ez a helyi gazdaság nagyvállalati hátterének (és az ahhoz kapcsolódó foglalkoztatás) megmaradásának köszönhető. (ld. a disszertáció 2.1.2. fejezetét és LEVELEKI M., 2002)

22. táblázat
A versenyképesség feltételeit képező tényezők infrastrukturális előfeltételei
Forrás: FLEISCHER T., 2003. alapján saját szerkesztés

Tényező	Milyen infrastruktúrát igényel?
K+F	jó ellátó rendszerek: energia, közmű, belső közlekedés, távközlés + ld. HUT
FDI	jó külső kapcsolatok, erős belső kapcsolatrendszer
MKKV	klaszterek jó kiszolgálásához: erős belső kapcsolatrendszer
INF	külső megközelíthetőség és jó belső feltártság, ellátottság
HUT	(oktatás és képzés) Megtartásához jó közmű, (+környezet, közbiztonság)
INT	kapcsolat az országos és nemzetközi intézményekhez és erős belső kapcsolat
TÁT	lényege a kapcsolat, ezért jó belső kapcsolatrendszer (közlek. és távközl.) +ld még HUT

¹¹⁰ Az FDI olyan, hosszú távú határokon átnyúló befektetés, melyben a beruházó legalább 10% részesedéssel bír.

¹¹¹ MKKV: mikro-, kis- és középvállalatok

8. Irodalomjegyzék

- ABONYINÉ PALOTÁS JOLÁN; 2007.; Infrastruktúra
Dialóg-Campus, Budapest-Pécs
- ÁDÁM LÁSZLÓ – BOROS FERENC; 1979.; Dunaújváros földrajza
AK Bp.
- ÁDÁM LÁSZLÓ – MAROSI SÁNDOR – SZILÁRD JENŐ 1959.; A Mezőföld
földrajza
AK Bp.
Geomorfológia – Duna-Sárvíz közti terület, pp. 80-97
Közetmorfológia, pp. 241-279
Éghajlati osztályozás, pp. 310, 314
Vízrajz, pp. 341-342
Növényföldrajz, pp. 378-382
Állatföldrajz, pp. 387-393
- AGG ZOLTÁN – MANDEL MIKLÓS – NEMES NAGY JÓZSEF – OLÁH
MIKLÓS – ZONGOR GÁBOR, 2003.: Megyék – Régiók – Európai Unió
Comitatus, Veszprém
- AGÓCS ISTVÁN, 2005.: Az V/C transzeurópai közlekedési folyosó lehetősége a
Közép-dunántúli régióban
Ma & Holnap, V. évfolyam 9-10. szám
- ÁGH ATTILA, 2007.; A fejlesztő állam feladatai és a rendszerváltás
Pénzügyi szemle, 07/3-4., pp. 464-476.
- ALMÁSSY KORNÉL: Magyarország és az Európai Unió közlekedéspolitikája
www.iroga.hu.htm
- БАБУРИН, В.Л. – МАЗУРОВ Ю.Л., 2000., Географические основы
управления
Издательство «Дело», Москва
- BÁGER GUSZTÁV – KOVÁCS ÁRPÁD, 2007.; A politikai és gazdasági szféra
kapcsolatának néhány vetülete
Pénzügyi szemle, 07/3-4., pp. 434-463
- BÁN ANETTA – HAVELLANT ORSOLYA, 2007.: Dunaújváros oktatási
vonzáskörzetének átalakulása (1999-2006)
Dunaújvárosi Főiskola, Dunaújváros, pp.99-127
- BARANYI BÉLA, 2004.; A határmentiség dimenziói
Dialóg Campus Kiadó, Budapest-Pécs
- BÉKÉSI LÁSZLÓ; 2004; A politika földrajza
Aula, Budapest
- BELUSZKY PÁL, 1988.: A középszintű igazgatás és hazánk térszerkezete
MTA RKK Kutatási Eredményei 8., Pécs
- BELUSZKY PÁL, 1999.: Magyarország településföldrajza
Dialóg-Campus Kiadó, Budapest-Pécs
- BELUSZKY PÁL, 2002.: Települések
In: Társadalom, település, régió, szerk: Enyedi György és Horváth Gyula
MTA Társadalomkutató központ – Kossuth Kiadó, Budapest

- BENYÓ BERTALAN, 1979.: A területi terv és a valóság
Valóság 79/6., Budapest
- BERKI ZSOLT – MONIGL JÁNOS; 2007.: Infrastruktúra-fejlesztések
elérhetőség-javulásának figyelembevétele a hálózati hatások értékelésében
Közúti és mélyépítési szemle, LVII évf. 5. szám, Budapest
- BIBÓ ISTVÁN, 1986.: A magyar közigazgatásról
In: Válogatott tanulmányok II.
Magvető, Budapest
- BÓDI FERENC, 2003., Önkormányzás és területpolitika
Agroinform kiadóház, Budapest
- BŐHM ANTAL; 2002/a.; Eu-konform önkormányzatok
In.: Társadalomismeret és társadalomkutatás az ezredfordulón; AK, Bp.
2002. pp.65-70
- BŐHM ANTAL; 2002/b.; Helyi társadalom, önkormányzatok, településfejlesztés
Agroinform kiadóház, Budapest
- BRINSZKYNÉ HIDAS ZSUZSANNA, 2003.: Vállalkozások a budapesti
agglomerációban
Területi statisztika 03/5. pp. 413-429
- CHIKÁN ATTILA, 2007.: Társadalmi koordinációs mechanizmusok
Pénzügyi szemle, 07/3-4., pp. 409-433
- CSAPÓ TAMÁS, 2001.: A magyar megyei jogú városok regionális funkciói
In: 10 éves a Debreceni Egyetem Társadalomföldrajzi és Területfejlesztési
Tanszéke
Debreceni Egyetem Társadalomföldrajzi és Területfejlesztési Tanszék,
Debrecen, pp. 237-244
- CSEFKÓ FERENC, 2003.: A kistérség intézményrendszere és a települési
önkormányzatok.
In: Kistérségi közigazgatás.
Szerk.: Ágh A., Németh J. Budapest: Magyar Közigazgatási Intézet, 2003.
147–166. p.
- CSÉFALVAY ZOLTÁN, 1994.; A modern társadalomföldrajz kézikönyve
Ikva kiadó, Budapest; pp. 301-338
- CSIZMADY ADRIENNE, 2008.: A lakóteleptől a lakóparkig
OTKA – Új Mandátum Kiadó, Budapest
- CSÜLLÖG GÁBOR, 2003; Megjegyzések a régiók kialakításához
Magyarországon: történeti előzmények, következmények, lehetőségek
In: Társadalomföldrajz, területfejlesztés I.-II.; Debreceni Egyetem
Kiadója, Debrecen,
pp. 461-478
- DÓRY TIBOR, 2005.; Regionális innováció-politika
Dialog-Campus, Budapest-Pécs
- DÖVÉNYI ZOLTÁN – HABLICSEK LÁSZLÓ – KOCSIS KÁROLY –
KOVÁCS ZOLTÁN,
2002.; A humán erőforrások területfejlesztési aspektusai
In: A Magyarországi Duna-völgy területfejlesztési kérdései 2. kötet

- MTA Stratégiai tanulmányok; Bp.; pp. 353-364
- ЕМЕЛИЧЕВ В.А. – КОБАЛЕВ М.М. – КИРАВИЦОВ М.К., 1981;
Многогранники, графы, оптимизация
Издательство Наука, Москва
- ENYEDI GYÖRGY, 1981; A magyar településhálózat átalakulási tendenciái
Magyar Tudomány, 1981/10.
- ENYEDI GYÖRGY; 1983.; Földrajz és társadalom
Magvető; Bp., pp. 316-331, 407-494
- ERDEI FERENC; 1977.; Településpolitika, közigazgatás, urbanizáció
AK Bp.; pp. 112-118, 522-526, 531-558
- ERDŐSI FERENC; 2000.; A kommunikáció szerepe a terület- és
településfejlődésben
VÁTI, Budapest, p. 356.
- ERDŐSI FERENC – GÁL ZOLTÁN – HAJDÚ ZOLTÁN, 2002; A Duna
történetileg változó szerepe Közép-Európa és Magyarország
térfejlődésében
In: A Magyarországi Duna-völgy területfejlesztési kérdései 1. kötet
MTA Stratégiai tanulmányok; Bp.; pp. 71-74
- ERDŐSI FERENC – GÁL ZOLTÁN – HRUBI LÁSZLÓ – KOVÁCS TERÉZ –
RAFFAY ZOLTÁN; 2002.; A gazdaság-, a szolgáltatás- és az infrastruktúra
területfejlesztési kérdései;
In: A Magyarországi Duna-völgy területfejlesztési kérdései 2. kötet
MTA Stratégiai tanulmányok; Bp.; pp. 383-489
- FARAGÓ LÁSZLÓ, 2005.: A jövőalkotás társadalomtechnikája
Dialóg Campus Kiadó, Budapest-Pécs
- FARKAS GABRIELLA, 2004.; Lobbizás eszközei a modern gazdaságban
In: Érdekvérvényesítő program, tananyag
CEU Business School, Budapest
- FI ISTVÁN, 2000.; Az intelligens forgalomszabályozás alkalmazhatósága a
magyar közúthálózaton
In: Közlekedési rendszerek és infrastruktúráik
MTA Stratégiai tanulmányok; Bp.; pp. 151-162
- FLEISCHER TAMÁS, 1994.: A magyar gyorsforgalmi úthálózat kialakításának
néhány kérdéséről.
Közlekedéstudományi Szemle XLIV.(1994) 1. szám (január) pp.7-24.
- FLEISCHER TAMÁS, 1998.; Budapest regionális szerepköre és az autópályák
In: Budapest – nemzetközi város
MTA Stratégiai tanulmányok; Bp.; pp. 163-180
- FLEISCHER TAMÁS, 2003.: Az infrastruktúra-hálózatok és a gazdaság
versenyképessége
[http://www1.pm.gov.hu/web/home.nsf/portalarticles/31B62E4D0A3761E5C1256E130064DF9C/\\$File/fuzet2.pdf](http://www1.pm.gov.hu/web/home.nsf/portalarticles/31B62E4D0A3761E5C1256E130064DF9C/$File/fuzet2.pdf)
- FLEISCHER TAMÁS: Néhány gondolat a Magyarországot átszelő közúti
közlekedési folyosókról
http://www.vki.hu/~tfleisch/PDF/pdf02/FOLYOSO_020717_matud.pdf

- FÖLDES BÉLA, 1907.; Társadalmi gazdaságtan
Athenaeum; Bp.; pp. 359-412
- FRISNYÁK SÁNDOR, 1995.; Magyarország történeti földrajza
NTK, Bp.; pp. 101-108
- FÜLE LAJOS, 1980.; Mennyit ér egy városrendezési terv? – ankét
Városépítés 80/3.
- GAJZÁGÓ GERGŐ, 2007.: Kistérségi területfejlesztési stratégiák
megvalósításának lehetőségei és korlátai
SZIE KGyGTK, szakdolgozat
- GERMUSKA PÁL, 2004.: Indusztria gyermekei
1956-os Intézet, Budapest
- GLATZ FERENC, 1997.; Utak és közlekedés
In: Közlekedési rendszerek és infrastruktúráik
MTA Stratégiai tanulmányok; Bp. 2000.; pp. 9-13
- GRANASZTÓI PÁL, 1996.; Az építészet bővületében
Magvető, Budapest, pp. 78-104
- HAGGETT, PETER, 2006.; Geográfia
Typotex, Budapest
- HAJDÚ ZOLTÁN, 2001.; Magyarország közigazgatási földrajza
Dialog Campus; Budapest-Pécs; pp. 233-300
- HAMARNÉ SZABÓ MÁRIA – SZEGVÁRI PÉTER – SZŰCS MIHÁLY, 2007.:
Közlekedéspolitika – területfejlesztés – államreform
Közüti és mélyépítési szemle, LVII évf. 5. szám
- HASTENBERG, J.J.W., 1998.; Külföldi nagyvállalatok, multinacionális vállalatok
a budapesti iparban
„Az ipari multinacionális cégek jövője: szétterjedő vagy elszigetelt
koncentráció” c. fejezet
In: Budapest – nemzetközi város
MTA Stratégiai tanulmányok; Bp.; pp. 83-100
- ХИНЧИН А.Я., 1963.; Работы по математической Теории Массового
Обслуживания
Гос. издательство Физ-Мат литературы, Москва
- HUSZTINÉ ÖLVETI JUDIT, 2007.; Kistérségmenedzsment a dunai városi
kistérségben
szakdolgozat, Corvinus Egyetem, 2007.
- HUSZTI ZSOLT, 2002.: Dunai város, mint technváros társadalomföldrajzi
átalakulása
Diplomamunka, DE TTK, Társadalomföldrajzi és Területfejlesztési
Tanszék
- HUSZTI ZSOLT, 2006.: Integration des „Villes faites” dans le réseau de villes les
types de transformation la structure économique des villes
Diplomamunka, Université Sorbonne Paris IV. – DE TTK
- KÁNTOR KÁROLYNÉ, 1992.; Dunai város szociális problémáinak vizsgálata,
MME DFK Dunai város
- KEREKES SÁNDOR – KISS KÁROLY., 1998; Termelés, piac, természeti

- környezet; 1. rész
MTA, Bp.; pp. 11-92
- KISS ATTILA, 1996.; Gondolatok a dunaújvárosi kistérség fejlesztési stratégiájának kidolgozásához
Falu Város Régió 1996/4-5
- KISS ATTILA, 2003.; Városverseny
In: A Dunaújvárosi Főiskola Közleményei XXIV., pp. 183-196
- KISS GYÖRGY; 1995.; A piac és az emberi tényező
Balassi kiadó; Bp.
- KISS JÁNOS PÉTER, 2002.: Az „elérhetőség és a közlekedés szerepe az alföldi települések fejlődésében
In: Területfejlesztés, rendszerváltás és az Alföld;
MTA Stratégiai tanulmányok, Bp.; pp.130-156
- KLINGER ANDRÁS, 1998.; Társadalomstatistikai ismeretek
KSH, Budapest
- КОБЕЛЕВ Н. Б., 2003.: Основы имитационного моделирования сложных экономических систем
Издательство М. Дело, Москва
- KOMOR VILMA, 1982.; Településtervezés
Magyar Nemzet 82.10.13.
- КОПЫЛОВ В.А., 1998.; География населения
Министерство общ. и проф. образовании РФ, Москва
- КОПЫЛОВ В.А., 1999.; География промышленности
Министерство общ. и проф. образовании РФ, Москва
- KŐSZEGFALVI GYÖRGY, 1976.; Településfejlesztés és infrastruktúra
Műszaki könyvkiadó, Budapest
- KŐSZEGFALVI GYÖRGY, 2004.; Magyarország településrendszere
Alexandra Kiadó, Pécs
- KOVACSICS JÓZSEF, 1950.; Közigazgatás és népesség
In: Statisztikai szemle XVIII.évf./1-2.sz.. pp. 62-72.
- KOZMA GÁBOR; 2003.; Terület- és településmarketing
Debreceni Egyetem Kiadója; Debrecen
- ЛАППО. Г.М., 1997.; География городов,
Гуианитарный издательский центр ВЛАДОС; Москва; ч. 1-ая, гл. 1-5
pp.10-232.
- LENGYEL IMRE, 2000.; A regionális versenyképesség tényezői, különös tekintettel a Dél-Alföldre
In: Farkas B. - Lengyel I.: Versenyképesség – regionális versenyképesség.
SZTE Gazdaságtudományi Kar Közleményei, JATEPress, Szeged
- LENGYEL IMRE, 2003.; Verseny és területi fejlődés
JATEPress, Szeged
- LETENYEI LÁSZLÓ, 2004.: Településkutatás
OLÉH, Ráció kiadó- L'Harmattan
- LETENYEI LÁSZLÓ, 2004.: Településkutatás szöveggyűjtemény
OLÉH, Ráció kiadó- L'Harmattan 2004

- LEVELEKI MAGDOLNA, 2002.: Iparosodottság és a kisvállalkozói sűrűség térbeli összefüggései
Tér és Társadalom 02/3
- MARSA ANIKÓ, 2002.: Kecskemét, a Dél-Alföld „kistigrise” és a külföldi működőtőke-beruházások,
Külgazdaság, 02/V.-VI. sz.
- MENDÖL TIBOR, 1963.: Általános településföldrajz
AK Bp., pp. 439-475
- MEZEI CECÍLIA, 2006.: A helyi gazdaságfejlesztés fogalmi meghatározása.
In: Tér és Társadalom 06/4. pp. 85-96.o.
- MÉSZÁROS PÉTER, 2000.: A fenntartható mobilitás felé
In: Közlekedési rendszerek és infrastruktúráik
MTA Stratégiai tanulmányok; Bp.; pp. 91-108
- MICHELBERGER PÁL, 2000.: A közlekedés hatása az ipar feladataira
In: Közlekedési rendszerek és infrastruktúráik
MTA Stratégiai tanulmányok; Bp.; pp. 55-72
- MISKOLCZI MIKLÓS, 1975.: Az első évtized Dunapentelétől – Dunaújvárosig
A Dunaújvárosi Tanács kiadványa, pp. 17-32,
- MISKOLCZI MIKLÓS, 1980.: Város lesz, csak azért is...
Szépirodalmi Könyvkiadó Bp. pp. 47-108
- MONIGL JÁNOS, 2005.: Szempontok a közúthálózati fejlesztések területfejlesztési hatásainak értékeléséhez
Transman Közlekedési Rendszergazdálkodási Tanácsadó Kft, Budapest
- NEMES NAGY JÓZSEF, 1996.: Társadalmi térkategóriák a regionális tudományban
MTA PTI Etnográfiai kutatóközpont munkafüzetek 17/A füzet, Pécs
- NEMES NAGY JÓZSEF, 1997.: Régiók, regionalizmus
Educatio, 97/3. sz. pp. 407-423
- NEMES NAGY JÓZSEF, 1998.: A tér a társadalomkutatásban
Hilscher Rezső Szociálpolitikai Egyesület, Budapest
- NEMES NAGY JÓZSEF, 2000.: Jegyzetek a modernkori térbeliség fogalmainak értelmezéséhez
MTA FKK FKI, Budapest
In: Dövényi Z. szerk. Alföld és nagyvilág, pp. 143-149.
- PALÁDI-KOVÁCS ATTILA, 2007.: Ipari táj
AK, Bp.
- PÁLNÉ KOVÁCS ILONA, 2003.: A kistérségek a területi igazgatás komplex összefüggésrendszerében,
Belügyminisztérium, IDEA-csoport kiadványa; Budapest
- PÁLNÉ KOVÁCS ILONA, 2004.: A regionális önkormányzatok és a regionális politika, (területfejlesztés) irányítása
Összefoglaló „A régiók versenyképessége” c. NKF Program keretében végzett munkáról

- In: A regionális politika közigazgatási feltételei. Variációk az uniós csatlakozás küszöbén. Szerk.: Horváth M. T. Budapest: Magyar Közigazgatási Intézet, Belügyminisztérium Idea Programja, 57–96. p
- PERÉNYI IMRE, 1967.; A korszerű város
MK, Bp.; pp. 56-98
- PERÉNYI IMRE, 1975.; Városi környezet – városépítészet
AK. Bp.; pp. 28-90
- PERÉNYI IMRE, 1981.; A hazai városodás és városépítés kérdései
Városépítés 1981/3.
- PRINCZ GYULA; 1933.; Új megyerendszer
Magyar szemle, 18. pp. 105-113
- RÁCZ GÁBOR, 2004.: Gazdasági lobbizás
In: Érdekvégyesítő program, tananyag
CEU Business School, Budapest
- RECHNITZER JÁNOS, 1998.; A területi stratégiák
Dialóg Campus Kiadó, Budapest-Pécs
- RECHNITZER JÁNOS – SMAHÓ MELINDA, 2006.; Regionális politika.
egyetemi jegyzet, Győr
- RUPPERT LÁSZLÓ; 2006.; Infrastruktúra-fejlesztés és gazdasági fejlődés –
elméleti háttér
Rezümé, KTI, Eger, Utak és regionális fejlődés, konferenciakötet
- SÁNDOR ANDRÁS, 1951.; Sztálinváros
Népművelési Minisztérium Kiadványa; Budapest
- SÁNTHA JÁNOS, 1996.; Település és társadalom
Baranya megyei Állami Építőipari Vállalat, Budapest 1996
- SÁRKÖZY TAMÁS, 1997.; A rendszerváltozás és a privatizáció joga
MTA, Budapest
- SZEGVÁRI PÉTER, 2004.; Önkormányzati lobbizás
In: Érdekvégyesítő program, tananyag
CEU Business School, Budapest
- SZEKERES IMRE, 2002.; Innováció a XXI. században
Álláspontok & Dosszié, VI/2., pp.96-100
- SZÉPVÖLGYI ÁKOS, 2003.; A tudás-alapú gazdaság és a regionális fejlődés
In: Társadalomföldrajz, területfejlesztés I.-II.; Debreceni Egyetem
Kiadója, Debrecen, pp. 597-609
- SZIRMAI VIKTÓRIA, 1988.: Csinált városok
Magvető, Budapest
- SÜLI-ZAKAR ISTVÁN, 1996.; Északkelet-Magyarország terület és
településfejlesztésének társadalomföldrajzi alapjai
Kossuth Egyetemi Kiadó, Debrecen; pp. 34-41.
- SÜLI-ZAKAR ISTVÁN – KOZMA GÁBOR 1998.; A terület- és
településfejlesztés alapjai;
Kossuth Egyetemi Kiadó, Debrecen; pp. 92-115, 151-178
- SZUNYOGH GÁBOR, 1999.; Fejezetek a dinamikus földrajz tárgyköréből
OSZKÁR kiadó, Szombathely

- СЫРЦОВА Е.Д., 1972.; Математические методы в планировании и управлении строительным производством
Издательство Высшая школа, Москва
- SZÖRÉNYINÉ KUKORELLI IRÉN, 1997.: Fejlesztési koncepciók a kistérségek számára
Tér és Társadalom, 97/3. 93-99. o.
- СТЕКЛОВ В. П. – БМРЮКОВ Н. Л., 2003.; Транспортные сети и системы электросвязи
http://www.natahaus.ru/2006/04/28/transportniye_seti_multiservisnye_seti.html
- TÁBORI ZOLTÁN, 1998.; Vasmű
Sík Kiadó Bp.; pp. 7-10, 57, 165, 219, 291, 333
- TÁNCZOS LÁSZLÓNÉ, 2000.; Eurokompatibilis közlekedési infrastruktúra
In: Közlekedési rendszerek és infrastruktúráik
MTA Stratégiai tanulmányok; Bp.; pp. 73-90
- TARNAI JÚLIA, 2000.; Logisztikai központok
In: Közlekedési rendszerek és infrastruktúráik
MTA Stratégiai tanulmányok; Bp.; pp. 213-228
- TÍMÁR ANDRÁS, 2003.; A közlekedési infrastruktúra – közlekedéspolitikai
MK Miniszterelnöki Hivatal Kormányzati Elemző Központ; Európa füzetek 20. kötet
- TÍMÁR JUDIT, 2002.; Változó településkapcsolatok
in: Területfejlesztés, rendszerváltás és az Alföld;
MTA Stratégiai tanulmányok, Bp.; pp. 157-185
- TÓTH GÉZA, : Az autópályák területfejlesztő hatásának vizsgálata
Közlekedéstudományi szemle, LVII évf. 5. szám, Budapest
- TÓTH GÉZA, 2001; Vállalkozási övezetek
in: 10 éves a Debreceni Egyetem Társadalomföldrajzi és Területfejlesztési Tanszéke
DE Társadalomföldrajzi és Területfejlesztési Tanszék, Debrecen
- TÓTH GÉZA, 2005.; Az autópályák szerepe a regionális folyamatokban
KSH, Budapest
- VADÁL ILDIKÓ, 2004.; A közigazgatási reformhoz kapcsolódó önkormányzati feladat- és hatáskörök differenciálása
Belügyminisztérium, IDEA-csoport kiadványa; Budapest
- VAJDOVICHNÉ VISY ERZSÉBET – VASS GÁBOR, 2001.; Makroregionális összefüggések
In: A Magyarországi Duna-völgy területfejlesztési kérdései 2. kötet
MTA Stratégiai tanulmányok; Bp.; pp. 503-520
- VERES LAJOS, 2004.; Közlekedési rendszerek a regionális fejlesztési stratégiában
Magyar Közlekedési Kiadó; Bp.
- VIDOR FERENC, 1981.; A városrendezési tervek készítésének és megvalósításának ellentmondásai – előadás leírata /Savaria Nyári Egyetem/
Savaria Nyári Egyetem kiadványa 1982., pp.436-448

ВИННИКОВ В.В. – БЫКОВА Е.Д. – ВИННИКОВ С.В., 2004.; Логистика на
водном транспорте
Издательство Феникс, ?
WEINER TIBOR, 1959.; Sztálinváros–Miskolc–Tatabánya
MK Bp. 1959.; pp.19-69
ZOLTÁN ZOLTÁN; 1980.; Telephelyválasztás
KJK, Bp.; pp. 151-349

Egyéb irodalom

Acélváros acélországútja
Szabad Nép 1952.09.13.
A dunaujvárosi kistérség fejlesztési terve; 2002.
„HÍD” Dunaujváros és környéke Egyesület; Dunaujváros
A DUTÉFA új szellemi terméke
<http://dunaujvaros.hu/Gate.php?mid=2&right=2&dispId=1990>
A Dunaujvárosi Duna-híd és a kapcsolódó ártéri hidak
www.vegyepszer.hu/index.php3?page=projectshow&id=158&status=1
Agrár logisztikai központ nyílt a kikötőben
http://www.dunaujvaros.com/tallozo/hirek/001107_do_centroport.htm
A kistérség fogalma, funkciói, intézményrendszere, 2003.
konceptió, Belügyminisztérium, IDEA-csoport kiadványa; Budapest
Általános társadalomföldrajz I., 1998.
Szerk: Tóth József – Vuics Tibor
Dialóg Campus; 1998; pp. 408-446
A megyei kamarával azonos jogokkal
<http://dunaujvaros.hu/Gate.php?mid=2&right=2&dispId=5>
A megyei területrendezési program
<http://dunaujvaros.hu/Gate.php?mid=2&right=2&dispId=768>
A MÁV-hidászok augusztus 20-ra elkészítik a Sztálinváros-rétszilasi vasút
vasbeton ívhídját
Szabad Nép 1952.08.08
A november 2-i közgyűlés előzetese
<http://dunaujvaros.hu/Gate.php?mid=2&right=2&dispId=180>
Arccal az EU felé
<http://dunaujvaros.hu/Gate.php?mid=2&right=2&dispId=4656>
Átadási határidő: 1963. május 31.
Fejér Megyei Hírlap 1963.04.17.
Appointed or Recommended Sections of the Northern-Southern Trans-European
Road Corridors
Crossing Hungary; 2005.
UKIG Directorate for Road Management and Coordination, Budapest
Átadták a forgalomnak a Sztálinváros és Pusztaszabolcs között átépített
vasútvonalat
Szabad Nép 1951.12.18.

Autópályán érkeznek a befektetések
<http://www.vg.hu/>

A Vegyépszer építi az M6-os elejét – Drága lesz az első városi autópálya
<http://nol.hu/cikk/356132/>

Az Alba Volán vezérigazgatójának a gépkocsivezetők mesélték
Dunaújvárosi Hírlap 2000.10.06.

Az Európai Unió tevékenységei – Regionális politika portál
http://europa.eu/pol/reg/index_hu.htm

Az infrastruktúra szerepe a területi fejlődésben, a térszerkezet és az infrastruktúra fogalmai, 2004.
VÁTI Kht. - Területfejlesztési Igazgatóság Elemző és értékelő iroda; 2004.

Az önkormányzati reform lehetőségei, 2007.
Generáció 2020 Egyesület, Közpolitikai Elemzések IV.

A VII. folyosó, ?
Gazdasági és Közlekedési Minisztérium kiadványa

A 2001. január 25-i közgyűlés döntései I.
<http://dunaujvaros.hu/Gate.php?mid=2&right=2&disp=1473>

Bemutatózik a Kistérségi Információs Rendszer
<http://dunaujvaros.hu/Gate.php?mid=2&right=2&disp=1959>

Bővül az Innopark
<http://dunaujvaros.hu/Gate.php?mid=2&right=2&disp=161>

Budapest és Dunaújváros szennyvíztisztítási fejlesztéseinek finanszírozásához
<http://www.meh.hu/ULES/1998/12/981203szen.htm>

Csúszik az M6-os átadása
<http://index.hu/gazdasag/magyar/csm6060318/?print>

Das war eine alte sozialistische Stadt
<http://dunaujvaros.hu/Gate.php?mid=2&right=2&disp=1846>

Dunaújváros 1999.; 1999
brosúra, Dunaújváros MJV Önkormányzata

Dunaújvárosban épül a Hankook gumibroncs-üzeme
<http://index.hu/gazdasag/magyar/hank051031/>

Dunaújváros és környéke komplex fejlesztési program tanulmány, City Menedzser, Budapest

Dunaújvárosi bedekker – Turisztikai magazin 1998.
PresscOmp Iroda; Bp.

Dunaújvárosi Ipari Park - pont nyugat és kelet kapujában
<http://dunaujvaros.hu/Gate.php?mid=110&right=2>

Dunaújváros kulturális élete
<http://www.rudas.sulinet.hu/tnt/kultura.htm>

Dunaújváros Megyei Jogú Város középtávú ifjúságpolitikai koncepciója, 1999.
Dunaújváros Megyei Jogú Város kiadványa, Dunaújváros

Dunaújváros Megyei Jogú Város településszerkezeti terve, 2003.
BFVT Kft., Budapest

Dunaújváros természeti és földrajzi adottságai

<http://www.rudas.sulinet.hu/tnt/varos.htm>
 Duna Térségi Kohézió I. EU Interregionális Nemzetközi Tudományos Konferencia
<http://www.mle.hu/pictures/405.doc>
 Dunaújváros története; 2000.
 Dunaújváros MJV Önkormányzata
 Dunaújváros – Út a jövőbe / Path into the Future, 2000.
 Dunaújváros MJV Önkormányzata
 Dunavecsén a kistérségi stratégiákról
<http://dunaujvaros.hu/Gate.php?mid=36891&right=2>
 Dunavecsén az utakról és a Duna-hídról
<http://dunaujvaros.hu/Gate.php?mid=2&right=2&dispId=2667>
 Épül a nép országa
 Szabad Nép 1952.03.30.
 Erősebb Pécs, gyengébb Vásárhely
 2002.02.04., Népszabadság
 Értelmiségiek a kutatóintézetben
<http://dunaujvaros.hu/Gate.php?mid=2&right=2&dispId=512>
 Fejér megye kézikönyve, 1997.
 CEBA Kiadó; pp. 269-279
 Fél év munkája az EU Integrációs munkacsoportnak
<http://dunaujvaros.hu/Gate.php?mid=2&right=2&dispId=3450>
 Félig csak autópálya lesz az M6-os
<http://index.hu/gazdasag/magyar/m6060112/>
 Forgalom a százlábú
 Esti Hírlap 1976.05.15.
 Hankook: alapot adtak
<http://www.dunaujvaros.com/gazdasag.php?show=1&rid=828>
 Hankook: gulyás és kimcsi
<http://www.dunaujvaros.com/gazdasag.php?show=1&rid=968>
 Hét év alatt három Duna-híd épült
 Dunaújvárosi Hírlap 1998.10.19.
 Hidak a pentelei Dunán
 Dunaújvárosi Hírlap 1998.01.27
 Hídavatóra készül Dunaújváros
<http://www.vg.hu/index.php?apps=cikk&cikk=40663>
 Hídátadás: véghajrá előtt
<http://www.dunaujvaros.com/gazdasag.php?show=1&rid=980>
 „HÍD” Dunaújváros és Környéke Egyesület alapszabálya, 2005.
 Huszonnyolc téma a gazdasági bizottság előtt
<http://dunaujvaros.hu/Gate.php?mid=2&right=2&dispId=3324>
 Idegenforgalom és infrastruktúra
<http://dunaujvaros.hu/Gate.php?mid=2&right=2&dispId=4270>
 Interjú
<http://dunaujvaros.hu/Gate.php?mid=2&right=2&dispId=606>

Intercisa 2015 – távlati területfejlesztési koncepció, 1999.
 Urbanissimo-D, 1999.
 készítettő: Dunaújváros MJV Közgyűlése
 Jubiláló vasútállomás
 Dunaújvárosi Hírlap 1975.12.30.
 Képviselőtestületi választás - '99-es interregnum
http://www.datatrans.hu/Fejér_megye/telep/dunaujvaros.htm
 Készül az idegenforgalmi program
<http://dunaujvaros.hu/Gate.php?mid=2&right=2&disp=1344>
 Komló monográfia I-II.
 Komló város, ?
 Kortárs Művészeti Intézet
<http://www.ica-d.hu/intezet/m3.hu>
 Közgyűlési előzetes III.
<http://dunaujvaros.hu/Gate.php?mid=2&right=2&disp=877>
 Közigazgatási reformperspektívák Magyarországon
 Generáció 2020 Egyesület, Közpolitikai Elemzések III.
 Közmeghallgatás
<http://dunaujvaros.hu/Gate.php?mid=2&right=2&disp=389>
 KSH Helységnévkönyv, 2000-2006
 Központi Statisztikai Hivatal kiadványai, Budapest
 KSH Területi Statisztikai Évkönyv, 1988-2006
 Központi Statisztikai Hivatal kiadványai, Budapest
 Kutyafája - zöld értékeink
<http://dunaujvaros.hu/Gate.php?mid=2&right=2&disp=260>
 Логистика, 1999.
 Szerk: Б.А. АНИКИНА
 Издательство ИНФРА-М, Москва
 Logisztika – ellátási láncok az új gazdaságban, 2002.
 BKÁE – Vállalatgazdaságtan Tanszék; Budapest
 Logisztika: tervek helyett tenni kellene
<http://www.dunaujvaros.com/gazdasag.php?show=1&rid=603>
 Magyarország atlasza, 1999.
 Cartographia Bp.
 Magyarország társadalmi-gazdasági földrajza, 1996.
 ELTE Eötvös Kiadó, Bp.
 Magyarország városai, 1996.
 Égisz Kiadó, 1. kötet, pp. 225-231
 Mit értsünk érték alatt? – közgazdaságtani és gazdaságtani értelmezések, 2002.
 BKÁE – Vállalatgazdaságtan Tanszék; Budapest
 Mondjuk: Duna Volán
 Dunaújvárosi Hírlap 1989.01.17.
 M6
<http://www.nif.hu/fejlesztes/43>

Nem számítanak a sikerek?
 Népszabadság 2001.01.13.
 Osztrák nézőpont egy város imidzséről
<http://dunaujvaros.hu/Gate.php?mid=2&right=2&dispid=1896>
 Összefogás Dunaújváros és Térsége Fejlesztéséért Alapítvány ajánlati felhívása
http://www.cegnet.hu/bert/details/1999/30/37_19.html
 Összefogás Dunaújváros és Térsége Fejlesztéséért Alapítvány ajánlati felhívása
 nyílt eljárás megindítására
http://www.cegnet.hu/bert/details/1999/30/37_19.html
 Pareto distribution, 1.
<http://mathworld.wolfram.com/ParetoDistribution.html>
 Pareto distribution, 2.
http://en.wikipedia.org/wiki/Pareto_distribution
 Polgármesteri sajtótájékoztató
<http://www.dunaujvaros.hu/hir.php?newsid=495>
 Régiók felemelkedése és hanyatlása – regionális átalakulása a Brit-szigeteken;
 1997., Szerk: Horváth Gyula, MTA RKK Pécs
 Sehol az ígért piacgazdaság
<http://dunaujvaros.hu/Gate.php?mid=2&right=2&dispid=2121>
 Sikeres helyi társadalmak Magyarországon, 2000.; Szerk: Bódi Ferenc – Böhm
 Antal
 Agroinform, Budapest, 2000.
 Stadionfelújítási program még csak papíron
<http://dunaujvaros.hu/Gate.php?mid=2&right=2&dispid=3275>
 Százhalombatta 1970-2000 – Tanulmányok a 30 éves város történetéből
 Hamvas Béla Könyvtár és Matrica Múzeum, Százhalombatta, 2001.
 Széles nyomtáv Pozsonyig
<http://nol.hu/budapest/cikk/449481/>
 Talán Pláza lesz a Barátság iskola helyén
<http://dunaujvaros.hu/Gate.php?mid=2&right=2&dispid=4646>
 Tanácskozás Dunavécsén a Duna-híd érdekében
<http://dunaujvaros.hu/Gate.php?mid=2&right=2&dispid=2539>
 Település, gazdaság, igazgatás a térben, 1993.
 MTA RKK Budapest-Pécs
 Települési ismeretek, 1992.
 Szerk: Dr. Laczkó László
 Államigazgatási Főiskola, Budapest
 Településszerkezet és társadalmi mobilitás Szabolcs-Szatmár megyében, 1982.
 Szerk: Vágvölgyi András
 TIT, Budapest
 Tény, adat, bázis
<http://www.dunaujvaros.com/melleklet.php?rid=230>
 Terület és településfejlesztési politika, 1994.
 Szerk: Horváth Gyula
 JPTE, Pécs

TINA - tengely és Duna-híd
<http://dunaujvaros.hu/Gate.php?mid=47088&right=1>
Több, mint 1200 új munkahely
<http://dunaujvaros.hu/Gate.php?mid=2&right=2&disp=266>
Túl a fél évtizeden - HÍD Egyesület
<http://dunaujvaros.hu/Gate.php?mid=2&right=2&disp=1673>
Új híd épül a Dunán
<http://www.maesholnap.hu/portal/cikk2.php?idc=20060314135144&id2=elso&idl>
Új szennyvíztisztító mű
<http://www.meh.hu/ULES/1998/12/981203szen.htm>
Új Triumph-üzem Dunaújvárosban
<http://dunaujvaros.hu/Gate.php?mid=2&right=2&disp=4455>
Utak, hidak, őrhelyek Pentelén
Dunaújvárosi Hírlap 1997.02.15.
Változik a megyei jogú városok régiókban betöltött szerepe
<http://www.nol.hu/cikk/44385/>
Vasúti átkelőt nyit(hat)nak a magyarok
Dunaújvárosi Hírlap 1996.03.01.
Villamosítják a vasutat
Dunaújvárosi Hírlap 1983.07.08.

Az egyéb felhasznált elektronikus ötletek, megoldások, térképek az alábbi honlapok felhasználásával készültek, vagy azokról származnak:

www.fomterv.hu
www.google.hu
www.mav.hu
www.menetrendek.hu
www.nif.hu
www.tranzit.hu
www.uvaterv.hu
www.wikipedia.org

9. Ábrák és táblázatok jegyzéke

9.1. Ábrák és diagramok jegyzéke

Ssz.	ábra neve	Forrás	oldal
1.	Dunaújváros a földrajzi térben, négy régió határán	www.google.hu	17
2.	Dunaújváros áttekintő képe	www.google.hu	20
3.	Dunaújváros természetes népmozgalmának és migrációjának alakulása (1990-2001)	HAVELLANT O. - KISS A. 2004.	31
4.	Állandó elvándorlások száma Dunaújvárosból megyénként, a letelepedés helye szerint, az összes elvándorlás %-ában (1998-2001)	HAVELLANT O. - KISS A. 2004.	31
5.	Jogi személyiségű gazdasági szervezetek száma 1992-1998	KSH adatai	33
6.	Nem jogi személyiségű gazdasági szervezetek száma 1992-1998	KSH adatai	33
7.	Összes társas vállalkozás száma 1999-2002	KSH adatai	33
8.	Az 1000 főre jutó gazdasági szervezetek száma 1992-1998	KSH adatai, saját feldolgozás	34
9.	Az 1000 főre jutó gazdasági szervezetek száma 1999-2002.	KSH adatai, saját feldolgozás	35
10.	Egyéni vállalkozók száma 1992-2001 között	KSH adatai, saját feldolgozás	31
11.	1000 főre jutó egyéni vállalkozások száma	KSH adatai, saját feldolgozás	31
12.	Az iparban foglalkoztatottak száma 1000 főre vetítve	KSH adatai, saját feldolgozás	33
13.	A legnagyobb dunaújvárosi cégek tevékenysége gazdasági ágak szerint	INNOPARK Kht., saját feldolgozás	39
14.	A legnagyobb dunaújvárosi cégek "Dunaferr-függősége" 2002.	INNOPARK Kht., saját feldolgozás	39
15.	A Dunaújvárosi Kereskedelmi és Iparkamara tagjai szervezeti forma szerint 2002.	Dunaújvárosi Kereskedelmi és Iparkamara	40
16.	Kiskereskedelmi boltok számának alakulása	KSH	41

17.	Dunaújváros oktatási vonzaskörzetei (1983/84-es és 2006/07-es tanév)	BÁN A. – HAVELLANT O., 2007. , módosítva: HUSZTI ZS., 2007.	44
19.	A Dunaújvárosi kistérség felbomlása - 2004.	KSH adatai, saját szerkesztés	54
20.	Sikertényezők	Sikeres helyi társadalmak Magyarországon, 2000., alapján saját szerkesztés	67
21.	A területrendszer alkotói és elhelyezkedése a térszerkezetben	RECHNITZER J. – SMAHÓ M., 2006.	68
22.	Vonzási sorrendiség és számított értékek a Pentele-híd átadása előtt	saját számítás	81
23.	Vonzási sorrendiség és számított értékek a Pentele-híd átadása után	saját számítás	81
24.	A 2006-2008 között hiányzó M6-szakasz	www.nif.hu/fejlesztések	87
25.	Helyzetpotenciál-változás az M6/M60 mentén	BERKI ZS. – MONIGL L., 2007.	88
24.	Az M8 tervezett nyomvonala	www.nif.hu/fejlesztések	91
25.	Az M8 tervezett nyomvonala 2.	www.uvaterv.hu	91
26.	A vasúti híd helye Dunaújvárosnál – avagy: ahol 1 napig állt vasúti híd	Saját	94
27.	Nemzetközi vasúti kapcsolatok térképe	www.mav.hu	94
28.	A semmibe vezető elővárosi vasúti közlekedési hálózat	www.mav.hu	95
29.	A dunaújvárosi ipari parkban dolgozók száma	Innopark Kht.	97
30.	Hipotetikus vonzási viszonyok Dunaújváros környékére vetített, 4 időpillanatban	saját	115
31.	„Nagy-Dunaújváros” funkcionális egysége	saját	125

9.2. Táblázatok jegyzéke

Ssz.	ábra neve	forrás	Oldal
1.	Lakásszámok változása a vizsgált városokban	KSH adatai	32

2.	Egyéni vállalkozók számának alakulása 1992-2001 között	KSH adatai	35
3/a.	Az iparban foglalkoztatottak száma	KSH adatai, saját feldolgozás	37
3/b.	Az iparban foglalkoztatottak száma 1000 főre vetítve	KSH adatai, saját feldolgozás	37
4.	Dunaferr-érintettség 2002-ben	saját felmérés	40
5/a.	Vendéglátóhelyek száma	KSH adatai, saját feldolgozás	41
5/b.	Vendéglátóhelyek száma 1000 főre	KSH adatai, saját feldolgozás	37
6.	Civil szervezetek kistérségenként	A civil szervezetek és a területfejlesztési politika 2005., saját szerk.	58
7.	Telephelyválasztási szempontok a Közép-Magyarországi régióban	BRINSZKYNÉ HIDAS ZS., 2003. alapján formailag átdolgozva	62
8.	Az NFT támogatások 2004-2006 (e HUF)	www.nfu.gov.hu alapján átdolgozva	71
9.	Települések pályázati aktivitása a dunaujvárosi kistérségben (e HUF) 2004-2006 között benyújtott és befogadott pályázatok	GAJZÁGÓ G. 2007. alapján saját szerkesztés	72
10.	NFT1-pályázatok főbb számai településenként 2004-2006 (e HUF)	GAJZÁGÓ G. 2007. alapján saját szerkesztés	72
11.	Számított projektösszegek a Dunaujvárosi kistérség településein az NFT1-időszakban	GAJZÁGÓ G. 2007. és a KSH alapadatai alapján saját szerkesztés	74
12.	Pályázati sikerességi rangsor a dunaujvárosi kistérségben az NFT1 időszakára	saját számítás	74
13.	Települések forrásabszorpciós képességének minősítése az NFT1 időszakára	saját szerkesztés	75
14.	A Dunaujvárosban és környékén megvalósult vagy folyamatban lévő nagyobb állami beruházások és a beruházás összege (1998-2008)	saját összesítés	103
15.	Ellentétes kistérségi adottságok	saját szerkesztés	109
16.	Önkormányzati feladattípusok változása 2008-tól	ÖTM információk alapján saját szerkesztés	110
17.	Néhány új, Dunaujváros központi szerepkörét erősítő, 100 milliós nagyságrendet meghaladó nagyberuházás 2000 óta	saját gyűjtés internetes források alapján	113

18.	A statisztikai adatok torzításának okai	KSH adatai, saját feldolgozás	123
19.	"Nagy-Dunaújváros"	saját számítás	124
20.	Szocialista városok hazánkban	saját szerkesztés	127
21.	Fejlődésösztönző és -gátló tényezők	saját	131
22.	A versenyképesség feltételeit képező tényezők infrastrukturális előfeltételei	FLEISCHER T., 2003. alapján saját szerkesztés	137

10. Függelékek

1. függelék 1. rész

ELSŐDLEGES ADATGYŰJTÉS EREDMÉNYE A KSH ADATAIBÓL #1													
a város KSH-jelzőszáma	sorazonosító segédsorszám	Település neve	Lakónépesség száma	terület	Népsűrűség	Lakásszám	Egy lakásra jutó lakosok száma	Élvezetetés	Halálozás	Természetes szaporodás vagy fogyás	Házasságkötés	Válás	Házasságkötés / válás
1988													
03315	1.	Dunaújváros	62386	5266	1177	n.a.	n.a.	728	536	192	467	256	1,82
08518	2.	Sopron	57107	16906	338	n.a.	n.a.	577	586	-9	375	126	2,98
30933	3.	Nagykanizsa	55023	14840	372	n.a.	n.a.	663	596	67	340	128	2,66
08314	4.	Hmvhely	53311	48322	110	n.a.	n.a.	658	726	-68	288	152	1,89
1989													
03315	1.	Dunaújváros	59049	5266	1114	n.a.	n.a.	756	540	216	469	274	1,71
08518	2.	Sopron	55088	16906	326	n.a.	n.a.	575	594	-19	379	132	2,87
30933	3.	Nagykanizsa	54059	14840	365	n.a.	n.a.	580	537	43	327	142	2,30
08314	4.	Hmvhely	51183	48322	106	n.a.	n.a.	680	747	-67	313	178	1,76
1990													
03315	1.	Dunaújváros	58874	5266	1111	21810	2,70	755	534	221	427	252	1,69
08518	2.	Sopron	55140	16906	326	18156	3,04	581	608	-27	346	161	2,15
30933	3.	Nagykanizsa	53700	14840	363	16577	3,24	547	513	-66	341	142	2,40
08314	4.	Hmvhely	51180	48322	106	19084	2,68	644	751	-117	328	154	2,13
1991													
03315	1.	Dunaújváros	58861	n.a.	n.a.	21988	n.a.	736	541	195	n.a.	n.a.	n.a.
08518	2.	Sopron		n.a.	n.a.		n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
30933	3.	Nagykanizsa	53339	n.a.	n.a.	20031	n.a.	616	574	42	n.a.	n.a.	n.a.
08314	4.	Hmvhely	51107	n.a.	n.a.	19353	n.a.	636	749	-113	n.a.	n.a.	n.a.
1992													
03315	1.	Dunaújváros	58565	5266	1105	22054	2,66	696	594	102	375	217	1,73

08518	2.	Sopron	56088	16906	332	20131	2,79	604	614	-10	344	160	2,15
30933	3.	Nagykanizsa	53290	14840	360	20101	2,65	591	607	-16	307	123	2,50
08314	4.	Hmvhely	50959	48322	106	19405	2,63	615	763	-148	207	170	1,22
1993													
03315	1.	Dunaújváros	58294	5266	1100	22084	2,64	683	588	95	330	219	1,51
08518	2.	Sopron	56324	16906	333	20265	2,78	553	649	-96	299	165	1,81
30933	3.	Nagykanizsa	53060	14840	359	20160	2,63	554	591	-37	262	166	1,58
08314	4.	Hmvhely	50745	48322	105	19457	2,61	581	719	-138	265	173	1,53
1994													
03315	1.	Dunaújváros	57854	5266	1092	22109	2,62	610	597	12	339	221	1,53
08518	2.	Sopron	53436	16906	316	20371	2,62	527	637	-110	287	160	1,79
30933	3.	Nagykanizsa	53353	14840	360	20181	2,64	529	659	-130	257	164	1,57
08314	4.	Hmvhely	50120	48322	104	19468	2,57	566	750	-184	270	151	1,79
1995													
03315	1.	Dunaújváros	57438	5266	1084	22149	2,59	537	601	-64	318	257	1,24
08518	2.	Sopron	53762	16906	318	20515	2,62	546	668	-122	275	137	2,01
30933	3.	Nagykanizsa	52976	14840	358	20229	2,62	524	645	-121	265	148	1,79
08314	4.	Hmvhely	49901	48322	103	19510	2,56	529	710	-181	237	130	1,82
1996													
03315	1.	Dunaújváros	56889	5266	1073	22176	2,57	520	527	-7	287	194	1,48
08518	2.	Sopron	53858	16906	319	20658	2,61	480	578	-98	257	141	1,82
30933	3.	Nagykanizsa	52574	14840	355	20262	2,59	415	661	-246	257	134	1,92
08314	4.	Hmvhely	49410	48322	102	19557	2,53	458	708	-250	203	138	1,47
1997													
03315	1.	Dunaújváros	56931	5266	1081	22208	2,56	453	539	-86	276	255	1,08
08518	2.	Sopron	53802	16906	318	20816	2,58	484	603	-119	278	140	1,99
30933	3.	Nagykanizsa	52411	14840	353	20343	2,58	462	679	-217	244	140	1,74
08314	4.	Hmvhely	48894	48322	101	19571	2,50	427	705	-278	170	111	1,53
1998													
03315	1.	Dunaújváros	56104	5266	1065	22221	2,52	433	576	-143	263	261	1,01
08518	2.	Sopron	53719	16906	318	21022	2,56	438	609	-171	258	142	1,82
30933	3.	Nagykanizsa	52163	14840	352	20396	2,56	425	655	-230	213	197	1,08
08314	4.	Hmvhely	48605	48322	101	19567	2,48	441	697	-256	196	160	1,23
1999													
03315	1.	Dunaújváros	55043	5266	1045	22249	2,47	452	597	-145	245	225	1,09
08518	2.	Sopron	53573	16906	317	21165	2,53	476	616	-140	262	190	1,38
30933	3.	Nagykanizsa	51697	14840	348	20446	2,53	413	627	-214	254	161	1,58

08314	4.	Hmvhely	48333	48322	100	19603	2,47	415	666	-251	192	143	1,34
2000													
03315	1.	Dunaújváros	54060	5266	1027			441	544	-103	266	224	1,19
08518	2.	Sopron	55103	16906	326			496	635	-139	315	150	2,10
30933	3.	Nagykanizsa	52780	14840	356			401	608	-307	205	157	1,31
08314	4.	Hmvhely	48928	48322	101			496	635	-139	315	150	2,10
2001													
03315	1.	Dunaújváros	53543	5266	1017	22379	2,39	448	543	-95	255	203	1,26
08518	2.	Sopron	55743	16906	330	22414	2,49	478	568	-90	273	167	1,63
30933	3.	Nagykanizsa	52361	14840	353	20580	2,54	397	629	-232	236	161	1,47
08314	4.	Hmvhely	48617	48322	101	19226	2,53	420	630	-210	212	115	1,84
2002													
03315	1.	Dunaújváros	52794	5266	1003	22418	2,35	420	540	-120	247	206	1,20
08518	2.	Sopron	55932	16906	331	22971	2,43	464	648	-184	305	134	2,28
30933	3.	Nagykanizsa	51788	14840	349	20745	2,50	383	587	-204	299	171	1,75
08314	4.	Hmvhely	48350	48322	100	19263	2,51	437	654	-217	228	149	1,53
2003													
03315	1.	Dunaújváros	52142	5266	990	22471	2,32	n.a.	n.a.	-176	n.a.	n.a.	n.a.
08518	2.	Sopron	56257	16906	333	23242	2,42	n.a.	n.a.	-164	n.a.	n.a.	n.a.
30933	3.	Nagykanizsa	51252	14840	345	20950	2,45	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
08314	4.	Hmvhely	48013	48322	99	19378	2,48	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.

JELMAGYARÁZAT

	az adatok az előző év adataival megegyezők (dec.31.=jan.1.)
	az adott időszakban a számítás alapja: (jogi személyiségű váll. + nem jogi szem. váll.) - egyéni vállalk.
	az adott időszakban a számítás alapja: összes vállalkozás - egyéni vállalkozók
	megszűnt statisztikai kategória

1. függelék 2. rész

ELSŐDLEGES ADATGYŰJTÉS EREDMÉNYE A KSH ADATAIBÓL #2

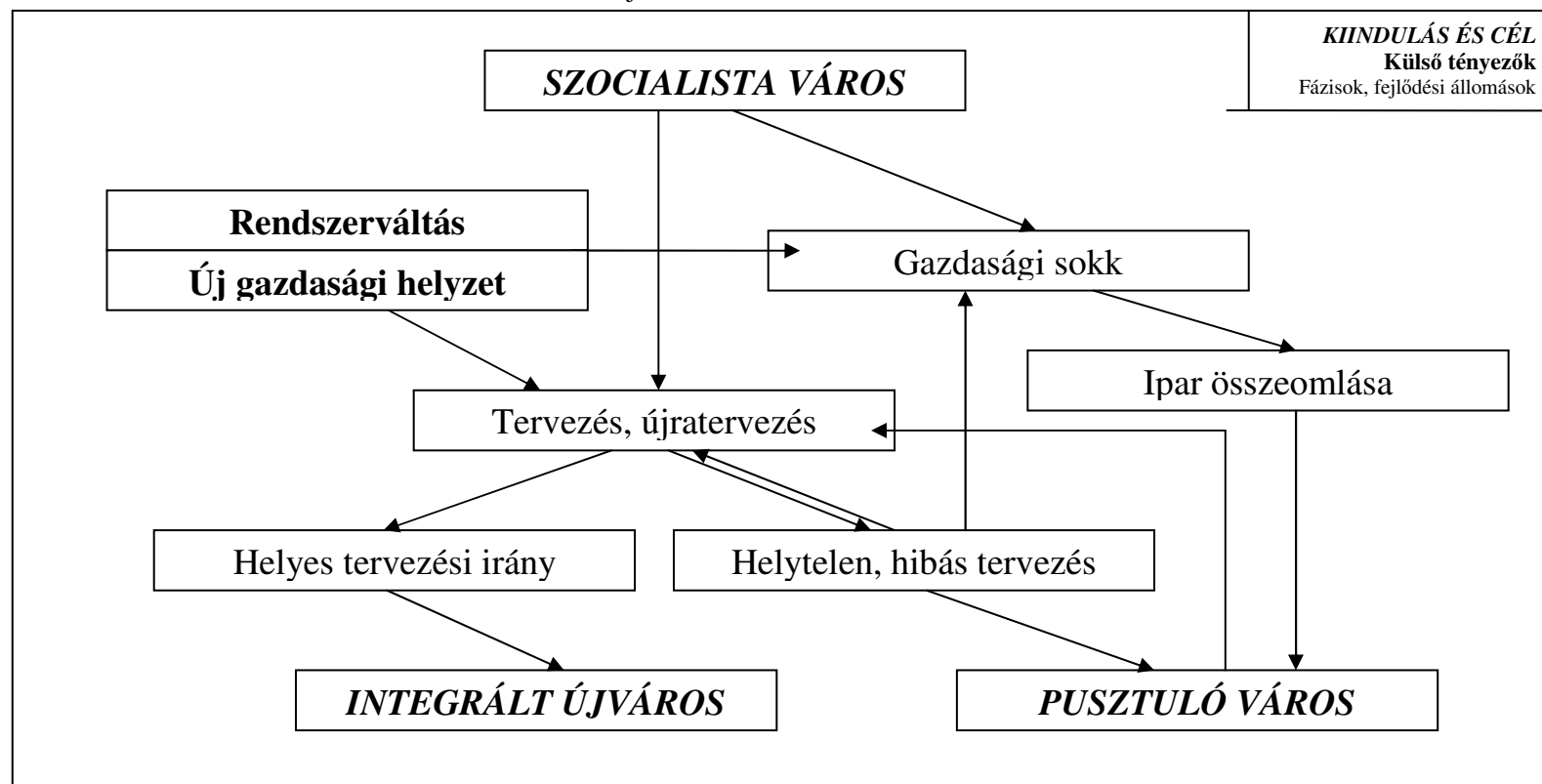
a város KSH-jelzőszáma	sorazonosító segédsorszám	Település neve	Jogi szem. gazd. szerv. vagy vállalkozás	Nem jogi szem. gazd. szerv. vagy vállalkozás	Egyéni vállalk.	Összes vállalkozás / gazd. szerv. (egy. vállalk. sz.-val csökkent.)	1000 lakosra jutó egyéni vállalkozás	1000 főre jutó összes társas vállalkozás és gazdasági szervezet	Iparban foglalkoztatottak száma	iparban fogl. / 1000 fő	Összes beruházások értéke (m Ft)	Kisker. üzletek száma	Vendégátóhelyek	Telefon / 100 lakos
1988														
03315	1.	Dunaújváros	n.a.	n.a.	n.a.		n.a.	n.a.	19784	317	2390	169	90	n.a.
08518	2.	Sopron	n.a.	n.a.	n.a.		n.a.	n.a.	12559	219	917	122	115	n.a.
30933	3.	Nagykanizsa	n.a.	n.a.	n.a.		n.a.	n.a.	14794	268	1341	117	65	n.a.
08314	4.	Hmvhely	n.a.	n.a.	n.a.		n.a.	n.a.	10090	189	744	186	79	n.a.
1989														
03315	1.	Dunaújváros	n.a.	n.a.	n.a.		n.a.	n.a.	19127	324	2920	172	87	n.a.
08518	2.	Sopron	n.a.	n.a.	n.a.		n.a.	n.a.	12050	219	1536	244	112	n.a.
30933	3.	Nagykanizsa	n.a.	n.a.	n.a.		n.a.	n.a.	14286	264	1481	185	57	n.a.
08314	4.	Hmvhely	n.a.	n.a.	n.a.		n.a.	n.a.	9837	192	808	186	76	n.a.
1990														
03315	1.	Dunaújváros	n.a.	n.a.	n.a.		n.a.	n.a.	18241	306	2356	139	77	n.a.
08518	2.	Sopron	n.a.	n.a.	n.a.		n.a.	n.a.	10512	191	2283	231	98	n.a.
30933	3.	Nagykanizsa	n.a.	n.a.	n.a.		n.a.	n.a.	13586	253	1280	166	51	n.a.
08314	4.	Hmvhely	n.a.	n.a.	n.a.		n.a.	n.a.	8891	173	803	167	66	n.a.
1991														
03315	1.	Dunaújváros	n.a.	n.a.	n.a.		n.a.	n.a.	16643	n.a.	3124	606	101	n.a.
08518	2.	Sopron	n.a.	n.a.	n.a.		n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
30933	3.	Nagykanizsa	n.a.	n.a.	n.a.		n.a.	n.a.	12640	n.a.	2451	835	280	10
08314	4.	Hmvhely	n.a.	n.a.	n.a.		n.a.	n.a.	8134	n.a.	1100	269	269	11
1992														
03315	1.	Dunaújváros	323	766	3523	1089	60,1195	18,58362	13877	237	4951	942	154	n.a.
08518	2.	Sopron	442	475	3791	917	67,5758	16,375	7368	132	2679	1236	428	n.a.
30933	3.	Nagykanizsa	222	315	4116	537	77,2233	9,572193	11763	220	3389	1141	393	n.a.

08314	4.	Hmvhely	262	363	3181	625	62,3725	12,47505	6662	130	1264	278	129	n.a.
1993														
03315	1.	Dunaújváros	391	905	4143	1296	71,0635	22,22985	12968	222	3199	1191	192	8
08518	2.	Sopron	552	546	4235	1098	92,984	19,50266	6662	118	5458	1530	477	26
30933	3.	Nagykanizsa	268	439	4685	707	92,3153	13,93103	10540	19	2455	1323	454	10
08314	4.	Hmvhely	315	477	3715	792	73,202	15,60591	5863	115	2266	411	182	n.a.
1994														
03315	1.	Dunaújváros	457	1051	4508	1508	77,8584	26,04491	12822	221	n.a.	1315	220	n.a.
08518	2.	Sopron	665	673	4866	1338	91,1236	25,05618	6538	122	n.a.	1524	402	n.a.
30933	3.	Nagykanizsa	332	543	5309	875	99,4195	16,38577	10856	203	n.a.	750	268	n.a.
08314	4.	Hmvhely	356	558	4018	914	80,1996	18,24351	5671	113	n.a.	718	296	n.a.
1995														
03315	1.	Dunaújváros	524	5448	4325	1647	75,3484	28,69338	12748	221	8591	1354	194	n.a.
08518	2.	Sopron	755	5577	4814	1518	89,4796	28,21561	6128	114	6425	1457	368	n.a.
30933	3.	Nagykanizsa	385	5831	5187	1029	97,8679	19,41509	9799	184	3791	839	275	n.a.
08314	4.	Hmvhely	391	4635	4083	943	81,8236	18,8978	5208	104	2707	815	303	n.a.
1996														
03315	1.	Dunaújváros	482	3186	2320	1348	40,7733	23,69069	12659	222	8712	1407	201	n.a.
08518	5.	Sopron	765	3740	3057	1448	56,7161	26,86456	5457	101	3909	1444	376	n.a.
30933	6.	Nagykanizsa	396	3819	3201	1014	60,8555	19,27757	8384	160	2877	983	310	n.a.
08314	7.	Hmvhely	397	2927	2468	856	49,9595	17,32794	5087	102	5063	831	279	n.a.
1997														
03315	1.	Dunaújváros	553	3172	2249	1476	39,5255	25,94025	12437	219	n.a.	747	165	n.a.
08518	5.	Sopron	891	3781	3049	1623	56,6729	30,16729	5256	98	n.a.	1253	330	n.a.
30933	6.	Nagykanizsa	471	4021	3357	1135	85,7252	21,66031	8405	160	n.a.	889	219	n.a.
08314	7.	Hmvhely	468	2988	2514	942	51,411	19,2638	5277	107	n.a.	728	218	n.a.
1998														
03315	1.	Dunaújváros	608	3532	2203	1937	39,2692	34,52763	12437	219	n.a.	793	187	n.a.
08518	2.	Sopron	993	4040	3089	1944	57,5233	36,20112	5356	98	n.a.	1380	122	n.a.
30933	3.	Nagykanizsa	525	4024	3050	1499	58,4291	28,71648	8405	160	n.a.	1015	226	n.a.
08314	4.	Hmvhely	493	3027	2443	1077	50,2675	22,16049	5277	107	n.a.	767	239	n.a.
1999														
03315	1.	Dunaújváros			2308	2036	41,9636	37,01818	n.a.	n.a.	n.a.	816	209	n.a.
08518	2.	Sopron			3107	2019	57,9664	37,66791	n.a.	n.a.	n.a.	1473	377	n.a.
30933	3.	Nagykanizsa			3094	1482	59,8453	28,66538	n.a.	n.a.	n.a.	994	223	n.a.
08314	4.	Hmvhely			2526	1078	52,2981	22,31884	n.a.	n.a.	n.a.	822	255	n.a.
2000														

03315	1.	Dunaújváros		2515	2187	46,488	40,42514	n.a.	n.a.	n.a.	823	118	n.a.
08518	2.	Sopron		3317	2215	60,1996	40,19964	n.a.	n.a.	n.a.	1468	386	n.a.
30933	3.	Nagykanizsa		3144	1580	59,5455	29,92424	n.a.	n.a.	n.a.	998	219	n.a.
08314	4.	Hmvhely		2656	1122	54,3149	22,94479	n.a.	n.a.	n.a.	877	255	n.a.
2001													
03315	1.	Dunaújváros		2420	2262	45,2336	42,28037	n.a.	n.a.	n.a.	796	205	n.a.
08518	2.	Sopron		3305	2308	59,3357	41,43627	n.a.	n.a.	n.a.	1482	397	n.a.
30933	3.	Nagykanizsa		3067	1632	58,5305	31,14504	n.a.	n.a.	n.a.	1069	226	n.a.
08314	4.	Hmvhely		2595	1143	53,3951	23,51852	n.a.	n.a.	n.a.	887	257	n.a.
2002													
03315	1.	Dunaújváros		2398	2299	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	1916	225	28
08518	2.	Sopron		3216	2382	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	1427	403	37
30933	3.	Nagykanizsa		2966	1647	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	1068	235	n.a.
08314	4.	Hmvhely		2614	1171	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	933	272	n.a.
2003													
03315	1.	Dunaújváros		2341	2329	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	790	236	30
08518	2.	Sopron		3098	2492	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	1372	424	44
30933	3.	Nagykanizsa		n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
08314	4.	Hmvhely		n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.

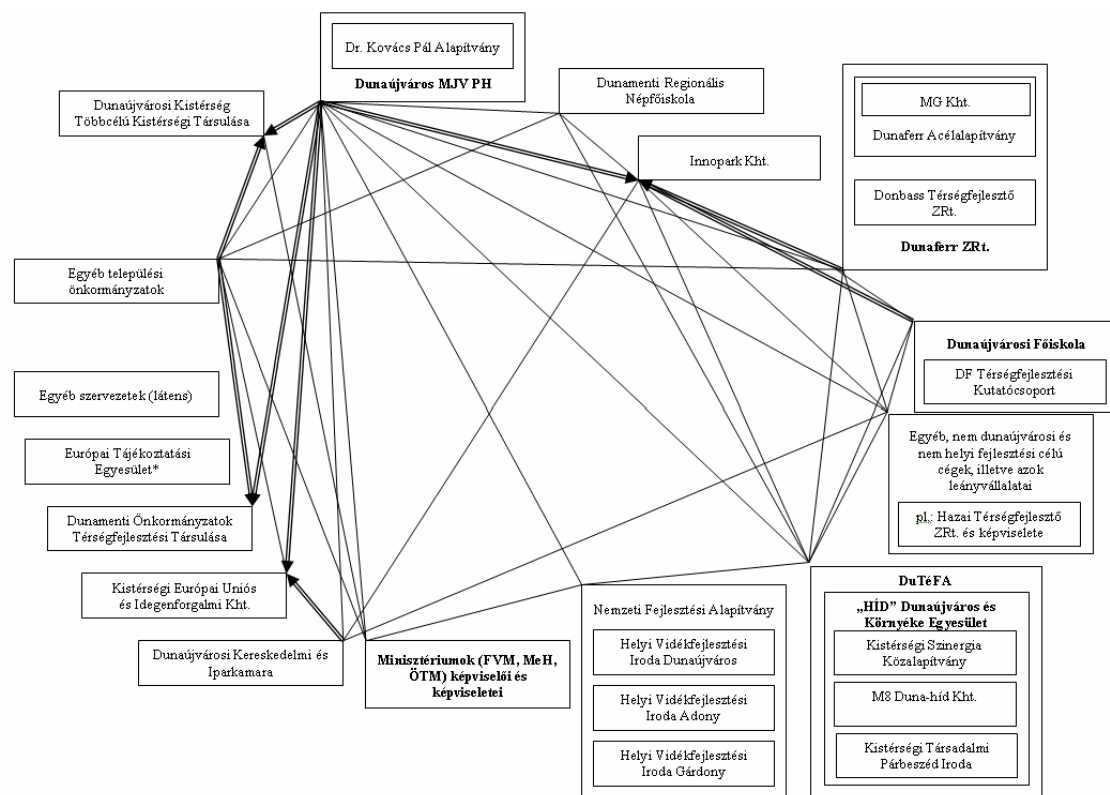
JELMAGYARÁZAT

	az adatok az előző év adataival megegyezők (dec.31.=jan.1.)
	az adott időszakban a számítás alapja: (jogi személyiségű váll. + nem jogi szem. váll.) - egyéni vállalk.
	az adott időszakban a számítás alapja: összes vállalkozás - egyéni vállalkozók
	megszűnt statisztikai kategória



3. függelék Dunaújváros és térségének főbb terület- és településfejlesztési szervezetei (forrás: saját)

főbb fejlesztési szervezet neve	önálló jogi személyiséggel rendelkezik (X=igen)	fejlesztési ágazat					végzett főbb tevékenységek								
		településfejlesztés	területfejlesztés	városfejlesztés	vidékfejlesztés	humánfejlesztés	programelőkészítés	programozás - tervezés	projektív tevékenység, projekt megvalósítás	lobbizás	forrásszerzés	forrásbiztosítás	kommunikáció	koordináció	egyéb
1. „HÍD” Dunaújváros és Környéke Egyesület	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X		X
2. Donbass Térségfejlesztő ZRt.	X		X	X					X	X	X	X	X		X
3. Dr. Kovács Pál Alapítvány	X					X			X		X	X		X	
4. Dunaferri Acélapítvány	X		X			X			X		X	X	X		X
5. Dunaferri ZRt. *	X		X							X		X			X
6. Dunamenti Önkormányzatok Térségfejlesztési Társulása		X	X	X	X			X						X	X
7. Dunamenti Regionális Népfőiskola	X		X			X		X	X		X		X	X	X
8. Dunaújvárosi MJV PH	X	X	X	X			X	X	X	X	X	X	X	X	X
9. Dunaújvárosi Főiskola	X		X					X	X		X		X		
10. Dunaújvárosi Főiskola Térségfejlesztési Kutatócsoport		X	X	X	X						X	X			X
11. Dunaújvárosi Kereskedelmi és Iparkamara	X	X	X						X	X			X	X	X
12. Dunaújvárosi Kistérség Többcélú Kistérségi Társulása	X	X	X	X	X	X		X		X				X	X
13. Európai Tájékoztatási Egyesület**	X	X							X						X
14. Felső-Kiskunsági és Dunamelléki Kistérségi Fejlesztési Társulás	X	X	X		X			X						X	X
15. Helyi Vidékfejlesztési Iroda Adony					X			X	X				X	X	X
16. Helyi Vidékfejlesztési Iroda Dunaújváros					X			X	X				X	X	X
17. Helyi Vidékfejlesztési Iroda Gárdony					X			X	X				X	X	X
18. Innopark Kht.	X		X	X			X	X	X	X	X		X	X	X
19. Kistérségi Európai Unió és Idegenforgalmi Kht.	X	X	X						X		X		X	X	X
20. Kistérségi Szinergia Közalapítvány	X	X	X						X	X	X	X	X	X	X
21. Kistérségi Társadalmi Párbeszéd Iroda		X	X		X	X							X	X	X
22. Kunszentmiklósi kistérség Többcélú Kistérségi Társulása	X	X	X	X	X	X		X			X			X	X
23. M8 Duna-híd Kht.	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X	X	X
24. Minisztériumok (FVM, MeH, ÖTM) képviselői és képviseletei		X	X	X	X								X	X	X
25. MG Kht.	X					X			X				X	X	X
26. Nemzeti Fejlesztési Alapítvány	X	X	X	X	X			X	X	X	X	X	X	X	X
27. Összefogás Dunaújváros és Térsége Fejlesztéséért Alapítvány***	X		X				X	X		X	X	X		X	
28. Települési önkormányzatok (Dunaújváros kivételével)	X	X			X		X	X	X	X	X	X	X	X	X
29. Egyéb, nem dunaújvárosi és nem helyi fejlesztési célú cégek, illetve azok leányvállalatai	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X	X	X
* = jelenleg nem pályázóképes, forrásokból kizárva															
** = látens szervezet															
*** = DuTéFA															
forrás: saját gyűjtés															



4. függelék Főbb fejlesztő szervezetek és szervezeti kapcsolataik Dunaujvárosban és térségében (forrás: saját szerkesztés)

11. Idegen nyelvű összefoglalás

11.1. Summary

The purpose of the dissertation was showing and researching this special area of the country in many respects as a function of governmental infrastructure.

Accordingly, the most varied analyses, methods have been applied to the most perfect elaboration of the theme. Applied searching methods are: analysis and critique of the scientific literature, data-analysis, database-functions, analysis of gravitational models, GIS-modelling, questionnaire, interview, self-devised models, methods and analyses.

The purposes of the research have been realized entirely. I have traversed the role of governmental investments in social-economical processes and in changing of territorial structure. I have defined and valued the importance of local, potential energies and peculiarities of the area. I have surveyed the scientific literature of infrastructure development and examined applicability of general regularity to the local environment and conditions. I have managed to value and examine evolution and regularity of inner periphery, and to sketch the logistical connections of the area, just like the connection of transport and logistics.

In consequence of complexity many examinations and background analyses have to be taken. Finally, two complex, proper analyses have been made, which according to the purposes of the research, give the framework of dissertation's results. On the one hand I have managed to extensively tipify the local development organizations – including their evolution and results – on the other hand a new, quantitative practical method has been worked out for proving intensity of pull factors. From the point of view of definition and classification of development organizations, selecting the searching area was successful, due to the great number of development organizations. All those governmental, business and private participants of the investments have been considered, which stand behind developments.

The main result is, that number and quality of development organizations is in direct ratio to the source absorbility of the area.

This analysis has a „side-track”, whivh has yielded a reliant, appreciable result.

Seraching source absorbility and methodology of research has yielded that prosperoutness of NUTS-regions has become comperable. The other result is, that it's declarable that successfulness of different administrative levels aren't steady, in a microregion with good source absorbility we can find unsuccessful settlements and vice versa.

The quantitative analysis searches and models the pull factors and changes of these factors. This means that in case of ideal conditions we can calculate complex gravity connections from datas of public transport. Disadvantage of the method is that insufficient calculations are available for establishing the truth of mathematical

deduction, and it's applicable limited because it's measurable only where the extent of commuting is significant. It is possible that the idealized conditions oversimplify applicability of the method, but the quantitative method produces determination of drawing area. The advantage of the method is that gives exact and numerical results, which are applicable in searching pull factors.

It's demonstrable that conscious preparing of an area for changing the factors of social-economical space influence development successfully. In the course of proofing I examined closely the expected results of governmental investments and defined the factors of development. By this way urban functions have become comperable., which relate back to the courses of development.

It was demonstrable that public administration was unprepared and wasn't adaptable for receiving great investments. Investments aren't followed by chanigibg of supply systems, official structures, documentations and normatives, hereby public administration „hamstrings” some spheres, on other fields produces lack of regulation. I think that this kind of attitude to development – the lack of result orientated view of projects – is based on bureaucratism. Ont he basis of this fact is's declarable that reform and modernisation of public administration can't be postponed, because the actual system isn't able to adopt neither to globalisation nor to regionalisation.

In dissertation have been listed and examined the infrastructural investments in which hungarian governmental or european community sources played part. I haven't examined the projects which aren't part of searched (linear and institutal) infrastructure, and the investments which have been realized from private capital and/or don't serve public interest.

I havent't examined investments in human infrastructure because their effects can't be compared directly with the infrastructure types mentioned above.

The main result of these researches is that govermental and community sources have strongly influenced realizations of the investments. Many investments on the examined area have been realized in order to avoid „Ózd-Miskolc symptom”. It hasn't been declarable yet that these investments are successfull or not, namely preserve local economy, restore successfully the social-economical space and favour national economy interests.

I have examined the realized ionvestments and choosing company seat. It's prominent thatwith few exceptions investments had been published in local planning documents before they would passed by the government. This means that investments were motivated by local will and realized owing to loacal organizations.

In this context I have defined the role of lobbying in infrastructural developments, I have summarized lobbyist organizations, their operation and results.

Experience shows that when a project is realized the government isn't able to utilize the additional results of the investments properly. This means that various sectors of developmental policy aren't checked on governmental level, advantages

can be observed only on local level not on the level of national economy. The reason hasn't been examined yet, but answers are predictable. The problems of attitude mentioned above increase the lack of complexity, which appears in the course of planning – just like operative programs between 2004-2006 and 2007-2013. This is the reason why complex local developments may halt due to the lack of local favouring and the local development systems operate parallel with one another.

In spite of these facts, on the basis of foregoings, attributes and extent of investments, the expectable trends and results of the research it is predictable that „standing on one foot” of economy is going to be increase in consequence of investments, but industry remains determinant owing to the attitude to work, traditions and existing industrial establishments. Generalizing the foregoings it is declarable that base of regional and urban development is inflowing of external resources, owing to the incitement of internal sources, which affirms utilization of internal sources. So, the secret of success are the internal sources. The supposition, that the town and its surroundings has started developing owing to the foresight and planning have been proved.

Researches involved examination the effects of governmental-community investments to the territorial structure, and surveying of newly connected areas. Urban functions have been summarized and new aspects of central functions have been surveyed. Urban functions, pull factors and peculiarities of public administration have been examined.

The six hypotheses accordance with purpose of my dissertation have been proven as may be seen below:

- Relating of Budapest seems to be demonstrable by migrational and other social and economical trends and development the channels of transport.
- Suburbanization of Dunaújváros is a fact proved by trends mentioned above.
- Demonstrating a relation between time-tables of the public transport and intensity of pull – a new formula has been set up for proving the theory and several calculations have made. Further researches and demonstration are still left.
- Owing to development of transport infrastructure central functions are going to increase – this has been proven by lists of investments and descriptions.
- Production capacity of industry are going to increase, monoculture will come to an end – this happened by the end of writing of my dissertation, although it was doubtful at the time of setting up of hypothesis.
- New territorial structure and a new town is forming on both sides of the Danube. The first part of the hypothesis can be proven by calculations, the second part is doubtful, but I'm convinced that in 10 years will be proven.

In the progress of evolution of functional connections the order of functions hasn't been modelled yet. On the basis of foregoing relations changing public administration is the last circumstance.

These questions may constitute the basis of further researches.

The effects of infrastructural investments on economy and social and territorial structure in Dunaújváros and its surroundings also have been examined. Prospectively the spatial interactions between Budapest and examined area, and the role of the searched area are going to increase.

Dunaújváros in the course of urbanisation is a winning settlement. Position of the town among strong-medium-size towns became stable and integrated into the network of settlements. The actual development may set a good example for other socialist industrial towns.

If remains the activity and innovativity of inhabitants in developments, this dissertation will be an indicator of second „golden age”.

Requirements of successfulness are the followings:

- Importance of planning
- Conscious and dynamic local society
- Social-political collaboration (at least in the course of developments)
- Creation of enterprising environment
- Developments in co-operation with surrounding of the town
- Increase of competitiveness
- Realization of complex developments
- Partnership with surroundings
- Existence and development of environmental consciousness.

I would like to continue my researches of socialist industrial towns and their developments. In further researches I have to deal with themes which weren't part of my dissertation. These themes are:

- Evolution of functional connections, the course of connection the functions.
- Working out a generally recognized quantitative system in the subject of urban competition. Proving the public transport gravitational model by further researches.
- Continuing researches in Dunaújváros and its surroundings.

Köszönetnyilvánítás

Szeretném megköszönni mindazok segítségét, aki támogattak eddigi munkámban, és hozzájárultak disszertációm elkészítéséhez. Mindenekelőtt hálával tartozom családom tagjainak türelméért, támogatásáért, megértéséért.

Ezúton külön köszönöm Dr. Süli-Zakar István és Dr. Kozma Gábor segítségét. Ugyanakkor Dr. Bújdosó Zoltán, Dr. Radics Zsolt és Rohonczy Sándor barátaim kitartó és hasznos támogatását sem hagyhatom szó nélkül, akik folyamatosan hasznos tanácsokkal láttak el, s nem csüggedő biztatásukkal elérték, hogy ez a munka végül elkészüljön.

A fentiekén kívül köszönöm Alma Materemnek, a szombathelyi Berzsenyi Dániel Tanárképző Főiskolának (ma: Nyugat-Magyarországi Egyetem) és kiváló oktatóinak, hogy ezen a pályán legjobb tudásukkal elindítottak.

Doktori fogadalom

Én, Huszti Zsolt fogadom,
hogy a Debreceni Egyetem doktoraihoz méltó magatartást tanúsítok.
Legjobb tudásom szerint munkálkodom
az egyetem hírnevének öregbítésén.
A tudományos etika tiszteletben tartásával
szolgálom a tudományos haladást,
az egyetemes emberi kultúrát
és a nemzeti értékek megőrzését.

**AZ ÁLLAMI INFRASTRUKTÚRA-
BERUHÁZÁSOK HÁTTERE ÉS HATÁSAI EGY
MINTATERÜLETEN – DUNAÚJVÁROSBAN ÉS KÖRNYÉKÉN**

Értekezés a doktori (PhD) fokozat megszerzése érdekében
a társadalomföldrajz tudományágban

Írta **Husztai Zsolt** okleveles **terület- és településfejlesztő szakgeográfus –
földrajz szakos tanár,**
tudományos munkatárs, **területi tervező**

Készült a Debreceni Egyetem TTK Földtudományok Doktori Iskola
Társadalomföldrajz – területfejlesztés programja keretében

Témavezető: **Dr. Kozma Gábor**

A doktori szigorlati bizottság

elnök: Dr.
tagok: Dr.
Dr.

A doktori szigorlat időpontja: 200.. ..

Az értekezés bírálói:

Dr.
Dr.

A bírálóbizottság:

elnök: Dr.
tagok: Dr.
Dr.
Dr.
Dr.

Az értekezés védésének időpontja: 200.. ..