

KÉT RÉGIÓ, KÉT KISTÉRSÉG ÚJ ÖSSZEKAPCSOLÓDÁSA

(New Connection of Two Regions and Two Microregions)

HUSZTI ZSOLT

Kulcsszavak:

vonzáskörzet adottságok optimális ellentét kapcsolatok híd

2007 nyarán két, egymástól adottságaiban igen különböző kistérség egy új híd átadása révén összekapcsolódott. A dunaujvárosi és a kunszentmiklósi kistérség önkormányzatainak, gazdasági és civil szereplőinek évtizedes álma vált valóra, mely hosszú távon befolyásolja a helyi társadalmi-gazdasági fejlődést. Ennek első konkrét jelei már tapasztalhatóak a mindennapi életben, ugyanakkor felmerül a kérdés, hogy ez hogyan fejlődik tovább, s milyen további kihatásai lesznek. Kérdés ugyanakkor, milyen járulékos hatásokra és változásokra lehet számítani az adott területek adottságainak változásában.

Bevezetés

Bizonyos szempontból, közvetlenül a schengeni integráció után nem sokkal nehéz komoly és megfogható publikációt írni egy másik, helyileg fontos határvonal feloldásáról. Míg a szlovák–magyar, az osztrák–magyar és a szlovén–magyar határok esetében a régi-új térbeli és térszerkezeti kapcsolatok felelevenülése történt meg, addig jelen vizsgálat tárgyát képező esetben egy folyamatosan meglévő közlekedési gát, a Duna két partja közötti átjárhatóság javult.

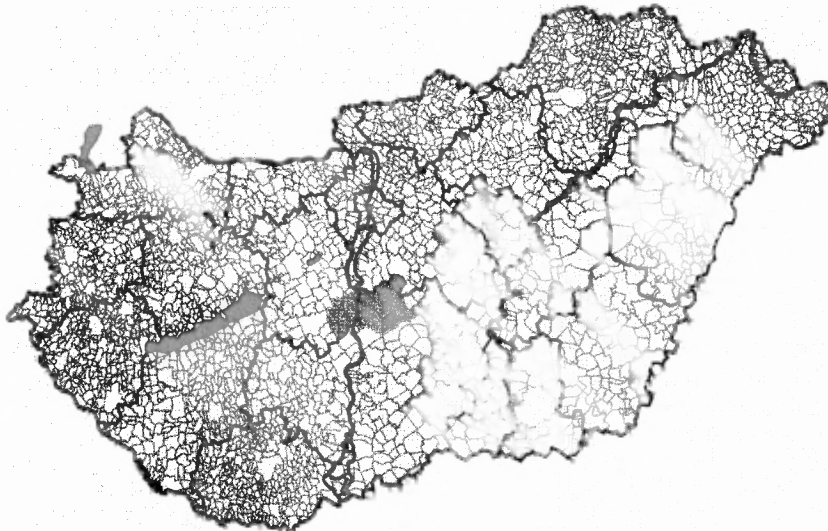
Sajátosság, hogy a 2007-ben átadott híd 15 kilométeres körzetében négy közigazgatási régió – ennek következtében négy megye – található, így annak fekvése igen speciális. Érdekes továbbá, hogy a hídhoz majdan kapcsolódó M8-as autópálya Bács-Kiskun megye északi területén, valamint Fejér és Tolna megye határán belső perifériákat fog össze. Ezek olyan kedvezőtlen helyzetű vidéki kistérségek, melyek funkcióhiányos központtal rendelkeznek. Gyakorlatilag kimondható, hogy Dunaújváros léte nélkül egy komoly méretű városhiányos belső periféria található Kecskemét–Siófok és Székesfehérvár–Kaposvár között. Dunaújváros, méretei okán e területnek jelenleg csak egy részét tudja vonzásába befogni: a Dunaújvárosi, az Adonyi, a Paksi, a Kunszentmiklósi kistérségeket, illetve a Kalocsai kistérség egyes településeit.

A felsorolt területekből a Kunszentmiklósi és a Dunaújvárosi kistérség képezi a vizsgálat tárgyát, mivel ezeket jelenleg érinti az M8-as autópálya eddig megépített szakasza.

A vizsgált terület elhelyezkedését az 1. ábra mutatja.

1. ÁBRA

A Dunaújvárosi és a Kunszentmiklósi kistérség elhelyezkedése az országban (The Location of Microregions of Dunaújváros and Kunszentmiklós)



Forrás: A www.ksh.hu alaptérképe alapján saját szerkesztés.

A híd átadása után a térszerkezet-változási folyamatok gyakorlatilag azonnal megindultak, de természetesen korántsem zárultak le, így jelen vizsgálatban az eddigi folyamatok számba vétele és a trendek elemzése lehet a cél, meghatározva a közép-távú kilátásokat.

Mivel a két kistérség közötti kapcsolat igencsak friss, ezért az országos és területi statisztikában még nem jelentek meg adatok, így az eddigi folyamatok alapján helyenként csak becslésekre lehet támaszkodni.

Hidak a Dunán Budapesttől délre – az ország átjárhatóságának biztosítása

Amiért a Duna elválasztó szerepe nagyon erősnek mondható az az, hogy a hasonló észak–déli kiterjedésű osztrák–magyar határon már a schengeni csatlakozás előtt is több átkelő volt, mint ahány híd volt (van) a Dunán Budapesttől folyásirányban lefelé az országhatárig.

Ez azt jelenti, hogy 2007 derekáig a déli M0-ás hídtól az országhatárig csupán három helyen lehetett átkelni:

- Dunaföldváron
- Baján és
- Szekszárdon.

Ezen túl, még ha azt is vizsgáljuk, hogy az ország kelet–nyugati átjárhatósága hogyan alakult a különböző közlekedési-szállítási módok esetében, akkor a vasút/közút problematika függvényében a probléma még élesebb.

Egyrészt a fenti három híd, a dunaföldvári Beszédes József, a szekszárdi Szent László és a bajai Türr István-híd mindegyike kis áteresztőképességű, 2x1 közúti sávós, ami nem biztosíthatja megfelelően az ország kellő átjárhatóságát. Ráadásul a dunaföldvári és a bajai híd a nagy terhelés miatt szinte soha sincsenek kiváló műszaki állapotban.

Másrészt, vasúti összeköttetés jelenleg csak Bajánál van, de ott is csak sebesség és tengelyterhelési korlátozással lehet közlekedni. Dunaföldvárnál volt ugyan vasúti összeköttetés, de az tulajdonképpen két zsákvonalat kötött össze, a híd felújításakor a meglévő kapcsolatot is felszedték¹.

Levonhatjuk a logikus következtetést, hogy egy jó áteresztőképességű hídra szükség volt, mely közép- és hosszú távon biztosíthatja a fővároson kívüli közúti forgalom tehermentesítését. A dunaujvárosi Pentele-híd e szerepkörre már csak a fentiek okán is alkalmas lehet, bár továbbra is hiányzik a vasúti összeköttetés kérdésének megoldása.

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 legrövidebb 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 Duna–Tisza közén az új 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 főhid pályamagassága alatt árvíz idején is zavartalan a hajóközlekedés.

A két kistérség fő adottságainak ellentéte

A vizsgálat alapját képező két kistérség egymástól eddig szinte teljes elszigeteltsége és az eltérő adottságok miatt igen eltérő fejlődési utat járt be. Míg Dunaujváros és környéke erősen urbanus ipari terület, addig a Kiskunság ezen része rurális agrár térség maradt, viszonylag kismértékű városiasodottsággal (Csatári–Farkas 2006.).

A fenti adottságok, azaz az eltérések mértéke megkívánja egy fogalom bevezetését, mely célozza az újonnan (vagy újra) összekapcsolódó szomszédos területek

adottságai és viszonyai különbözőségének kifejezését (1. táblázat). Ez a fogalom a folyamatokat a fejlődés szempontjából nézve pozitív eredménnyel kell, hogy együtt járjon, hiszen az ellentétes adottságok megfelelően kihasználhatók.

1. TÁBLÁZAT

*Az optimális ellentét a kistérségi adottságokban
(Optimal Opposites in Microregional Circumstances)*

<i>Dunaújvárosi kistérség</i>	<i>Kunszentmiklósi kistérség</i>
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, potenciális fejlesztési területek
Munkaerőhiány	Munkaerőfelesleg

Forrás: Saját szerkesztés.

A fenti folyamatok jelzésére alkalmas lehet az „optimális ellentét” fogalma. Ezzel kifejezhetők mindazok az új lehetőségekre épülő folyamatok, amelyek új lökést adhatnak a térségek – a továbbiakban együtt történő – fejlődéséhez.

Általánosítva, a fogalom alkalmas lehet minden hasonló módon létrejövő kapcsolat jellemzésére, mely, felismerése esetén a komparatív előnyök kihasználásához biztosít lehetőséget (Barkley–Mark–Shuming 2006).

Az új híd jelentősége a két kistérségben – zajló folyamatok

A Pentele-híd átadására 2007. július 23-án került sor. A híd forgalomba helyezését megelőző napon igen nagy érdeklődés mellett hídavató rendezvényekre került sor. A híd jelentősége abban áll, hogy a személyi szint felett (vállalati és nemzetgazdasági szinteken) az alábbiak valósulhatnak meg vele:

- 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 álmat 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 híd jelentősége persze változik a különböző szereplők céljai és érdekei alapján. A szereplők a két különböző kistérségben azonos érdekekkel, de részben különböző célokkal rendelkeznek. Ezekről az alábbiakat lehet mondani²:

1) *Gazdasági szereplők, vállalkozások*

A dunántúli oldal gazdasági szereplőinek számára a híd új piacterületeket, illetve új munkaerőbázist jelent első sorban. A vállalkozásoknak azonban nem lehet eltekinteniük a piaci verseny erősödésétől sem. A kiskunsági oldal vállalkozói és gazdasági szereplői szintén új piacokat találnak, és élvezhetik az új központ szolgáltatásait.

2) *Közszolgáltatások, közigazgatás és államigazgatás*

A közszolgáltatások, illetve a kapcsolódó állami rendszerek – közigazgatás – központilag nemigen készült fel a helyi igények fogadására. Érdekes, hogy míg helyi szinten, állami segítséggel megtörtént a felkészülés, de a meglévő keretek kihasználásához a jogi környezet nem adott lehetőségeket.³

3) *Egyéni szint és civil szerveződések*

Az egyének és a civil szerveződések érzik a legerősebben a hatásokat. Egyéni szinten a többirányú migrációs folyamatokban, az ingázás erősödésében mutatkoznak jelek a két terület összekapcsolódására. A civil szervezetek létrejötte, összekapcsolódása már a híd megépítése előtt megtörtént, de a személyes kapcsolattartás módja nyilvánvalóan egyszerűsödött. Külön érdekesség, hogy a dunántúli civilek segítenek a túlparti területek civil életének megerősítésében.

A fentiekből látható, hogy tipikus spread és backwash hatások is egyaránt érzékelhetők, de azok aránya, pontos összetétele az eltelt idő rövidsége és a nagy mintaszámú kutatások híján még vitatható. Eddig a frissnek tekinthető publikációk, kiadványok sem említettek létező társadalmi-gazdasági, de főként közlekedési kapcsolatokat a Dél-alföldi és a Közép-dunántúli régiók között, tehát a közlekedéshez kapcsolódó folyamatok is vizsgálatra szorulnak.

A folyamatok gyorsselemezésére az alábbiakat vizsgáltuk meg:

- tömegközlekedés
- vándorlások
- nem-gazdasági ágazatok (oktatás, egészségügy, kultúra)
- beruházások
- ingatlanpiaci árszintváltozások és ingadozások.

A közúti közlekedési 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, például az M6-os Érd–Dunaújváros szakaszának átadása után nem sokkal 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. Ehhez hasonló események és folyamatok játszódtak le a közlekedésben a Pentele-híd átadásának következtében:

- a Dunaújváros–Dunavecse belvárosai közötti távolság 17,5 km-re zsugorodott 45,8 km-ről, ami 62%-os távolság csökkenést jelent;
- szinte azonnal megindult a Kunszentmiklós–Dunaújváros közötti autóbusz-közlekedés, ami addig nem létezett;
- Dunaföldvárról a tömegközlekedést biztosító autóbuszjáratok egy része Dunavecsén át jár Dunaújvárosba, két hídon át téve meg a távot;
- menetidőben és megtett kilométerben nézve lerövidültek a délkeleti irányba induló helyközi és távolsági járatok, mintegy 1–5%-os menetidő-csökkenést okozva;
- csökkent a Dunaújváros–Dunaföldvár közötti tömegközlekedési viszonylat leterheltsége.

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

A vándorlások háttérben a következő tényezők állnak:

- Dunaújváros lakosság száma folyamatosan csökken, jórészt a környező településekre történő kiköltözések miatt;
- Dunaújváros kicsiny közigazgatási területén kevés megfelelő hely maradt a lakóterületek bővítésére⁴;
- Dunaújvárosban a munkahelyek száma jelenleg folyamatosan bővül;
- a Kunszentmiklói kistérségben magasabb az álláskereső aránya;
- a Kunszentmiklói kistérség települései mind a magánszemélyek, mind a vállalkozások számára megfelelő területtel rendelkeznek.

Az ingatlanpiaci szereplők körében végzett interjúk tapasztalata mutatta meg azt, hogy kölcsönösen erősödik az érdeklődés a két kistérségben élők részéről, ami az állandó vándorlásra való hajlandóság erősödését jelentheti. Ugyanakkor a jelenlegi folyamatokat feltehetően az igencsak eltérő ingatlanárak mozgatják.

A tömegközlekedési menetredek terén két változás volt eddig (2007 nyarán és decemberében), így e tekintetben nem lehet még tartós trendet mondani az ingázás erősödével kapcsolatban⁵.

A nem-gazdasági ágazatok (oktatás, egészségügy, kultúra) számára a kultúra terén nincs a közigazgatási gátnak jelentősége, így azok szabadon fejlődhetnek. Az oktatás és az egészségügy terén már némileg más a helyzet. Az oktatásban Dunaújváros tervdokumentumaiban szerepel a középfokú iskolavárossá válás, illetve a Dunaújvárosi Főiskola helyzetének megerősítése. A város oktatásföldrajzi vonzáskörzetébe – az eddigi tanulmányok alapján – régóta beletartozott a Kunszentmiklói kistérség egy része (*Bán–Havellant* 2007). A kérdés itt az, hogy mennyire képes a két kistérség és az azokban működő intézmények szorosabb kapcsolatot létesíteni és

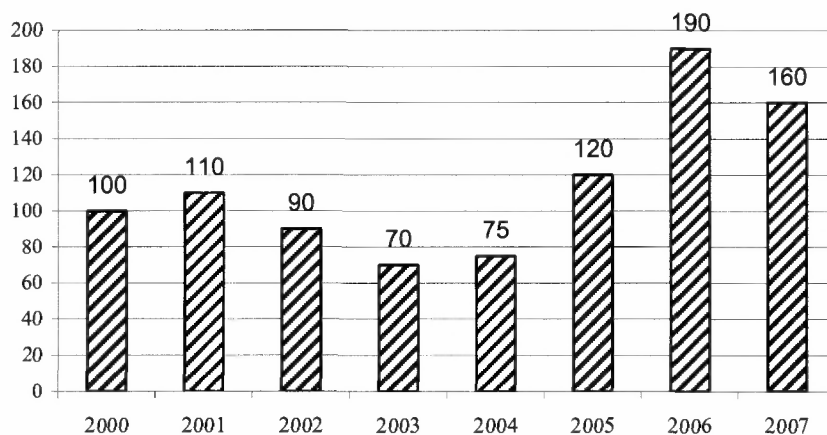
fenntartani, összehangolni a meglévő oktatási rendszereket.⁶ A helyi egészségügyi rendszer szintén a megyerendszer fogságában van, ott egyelőre pozitív elmozdulás nem várható, az ellátási körzet továbbra is Fejér megye egy részére korlátozódik (forrás: www.pantaleon.hu).

A beruházások szintje igen eltérő a két vizsgált kistérség régióiban. Míg 2006-ban a Közép-Dunántúlon 392 milliárd forint beruházás történt, azaz egy főre 354 000 Ft jutott, addig a Dél-Alföldön 145 milliárdnyi beruházás történt, ami egy főre 108 000 Ft-ot jelent. Ezzel Közép-Dunántúl Közép-Magyarországot követi a második helyen, míg a Dél-Alföld a sereghajtó (forrás: www.ksh.hu).

Potenciális lehetőséget jelentenek a beruházások trendjének változására az ár-szint-változások és ingadozások, azon belül az ingatlanárak. Míg a Dunaújvárosi kistérségben jelenleg igen magasak az ingatlanárak, különösképp a potenciális beruházási helyszínek, addig a Kunszentmiklósi kistérségben még a jól megközelíthető helyeken is egy-két nagyságrenddel alacsonyabbak.

2. ÁBRA

A dunaújvárosi lakóingatlan-árak változása a helyi ingatlanpiaci szereplők becslése alapján, a 2000-es évet bázisnak tekintve (%)
(Price of Real Estate in Dunaújváros, by the Way of Asking of Local Real Estate Agents; Base Year is 2000)



Forrás: Saját felmérés alapján.

Amennyiben a lakó- és termelési célú ingatlanok árait a helyi ingatlanpiaci szakma adatai alapján összevetjük, látható, hogy ugyanúgy megvannak a két kistérség közötti árkülönbségek, de teljesen mások a trendek. A lakóingatlanok átlagárai a Kunszentmiklósi kistérségben 2007-ig alacsonyan maradtak, s csak az utóbbi szűk egy évben figyelhető meg lassú emelkedés. Dunaújvárosban és kistérségében ugyanakkor igen dinamikus változások voltak az elmúlt években, melyeket a város társadalmi-gazdasági és politikai környezete generált. A 2. ábrán láthatóak az inga-

dozások, amelyeket a világgiazi és a helyi trendek egyaránt befolyásolnak. Világosan látszik a Duna-ferr Dunai Vasmű menedzsmentváltása és az azt követő receszió, majd a vasmű privatizációjának lezárásával történő helyreállítás, illetve a Hankook megjelenése a városban.

Jövőbeni folyamatok – összegzés

Mivel a híd átadására csak 2007-ben került sor, így természetes, hogy a folyamatok és változások kiteljesedése még várat magára. A helyi jelentőségű híd országos jelentőségűvé válása akkor következhet be, ha a további investíciók következtében – ld. M8 továbbépítése – a híd a főváros valódi tehermentesítőjének szerepét láthatja el majd.

Ekkor várható komolyabb mértékben a cégek átköltözése, letelepedése a híd környezetében, azaz az érintett kistérségek közötti különbségek lényeges mérséklődése. Ily módon az optimális ellentét tényezői kihasználásra kerülnek, és a vizsgált tér egy vonzaskörzetként homogenizálódik.

A fentiekből következtethetünk a további tényszerű változásokra is. A híd környezetében néhány éven belül megerősödik a teherforgalom, az M8 keleti és nyugati szakaszainak megépültével felerősödik annak teherszállításban játszott szerepe.

Ha tovább épül az M8, akkor nem csökken a helyi hatások jelentősége, de helyét egyre jobban átveszik majd az országos és nemzetközi jelenségek. A hosszú távú tervek szerint a környéken egy közlekedési góc – logisztikai központ – kiépítése lehetséges, mely gyakorlatilag már megvalósulóban van.

Tehát a helyi jelentőség megmarad, de szerepe várhatóan csak a vizsgált területekre és a szomszédos Adonyi, Sárbogárdi és Paksi kistérséget érintően koncentrálnak majd.

A tartós trendek fennmaradása mellett ugyanakkor hosszú távon gondolni kell a jelenleg mozdulatlan rendszerek – pl. közigazgatás – átalakítására is, a jelenlegi helyi önkormányzati rendszerben a feladatok mennyisége és minősége miatt nem lesz értelme a vizsgált terület között a közigazgatási választóvonalaknak. Ennek alapvetően két elméleti módon lehetséges a kiküszöbölése:

- közigazgatási határok (jelen esetben régió, megye, kistérség) adminisztratív megváltoztatása,
- az egyes közszolgáltatások és szolgáltatások leválasztása a közigazgatás rendszeréről.

Az első megoldás egyszerű, de jelentős, viszonylag szűk körben meghozható döntést igényel, viszont e szabályozás „felülről jövő”. A másik megoldás hosszú távú, igen sokszereplős folyamat, melynek során a legnehezebb a szereplők szemléletváltása. Mindkét megoldás sok problémát hordoz magában, de feltehetően mindkét út járható.

Jegyzetek

- ¹ Dunaújvárosnál egy napig állt ugyan vasúti pontonhíd, de ezt elbontották, Dunaföldvárnál a Kis-Duna felett vezető vasúti hidat és a Solt és Dunaföldvár közötti vasúti töltést ugyan turisztikai célokra (ke-rekparút, gyalogút) lehetne használni, de erre való törekvés jelenleg nincs.
- ² Prominens személyektől összegyűjtött vélemények, tapasztalatok alapján. Az egyes szereplői körökben N=10; összesen 30.
- ³ Például Dunaújvárosban új rendőrkapitányság, mentőállomás épült, több közintézmény felújítása, bővítése történt meg, melyek képesek volnának ellátni a kunszentmiklósi területeket is, de a törvényi szabályozás értelmében az ellátási körzetek ilyen, személyi vis maior esetekben sem léphetik át a megyehatárokat.
- ⁴ Dunaújváros a legkisebb területű megyei jogú város. Területéhez nem kapcsolódnak egykoron önálló falvak, a város területénél két nagyobb területű község is van a Dunaújvárosi kistérségben.
- ⁵ Az a feltételezésünk, hogy ha nagyobbak az igények, akkor több autóbuszjárat lesz a menetrendváltások kapcsán, azaz egyenes arányosság fedezhető fel a két dolog között.
- ⁶ Sajnos ezt egyelőre helyi elképzelések akadályozzák, mely megjelent például a 2007. januári beadási határidejű TISZK-pályázat konzorciumának összetétele kérdésében.

Irodalom

- Bán A.–Havallant O. (2007) Dunaújváros oktatási vonzaskörzetének átalakulása (1999–2006). – *Dunaújvárosi Főiskola Térségfejlesztési Kutatócsoport évkönyve*. Dunaújvárosi Főiskola, Dunaújváros. 99–127. o.
- Barkley, D.L.–Mark, H.S.–Shuming, B. (2006) *Land Economics*. University of Wisconsin Press, Wisconsin.
- Csatári B.–Farkas J. (2006) A magyar vidékies kistérségek új kategorizálása, különös tekintettel a városi hatásokra és a földhasznosítás változásaira. – *Tér és Társadalom*. 4. 97–109. o.
- Gajzágó G.–Szöllősi P. (2006) *Kunszentmiklósi kistérség szükségletfelmérése*. „HÍD” Dunaújváros és Környéke Egyesület, Dunaújváros.