

A területi identitás szerepe az igazgatási terek tervezésében

(A lakossági térhasználati szokások és a mikroregionális identitás összefüggései, különös tekintettel a modern kori járások területiségére)*

*„A szülőföld szeretete: konkrét érzés,
a patriotizmus: absztrakt érzés...
A szülőföld: tapasztalat, emlék.”
(Szűcs Jenő)*

A területi közigazgatás reformját elősegítő tanácsadás a modern kori járások központjainak és lehatárolásának tárgyában c. projekt átfogó célja az volt, hogy szakmai javaslatokat tegyen a modern kori járások területi lehatárolásához. A kormány célja a középszintű igazgatás átalakításakor olyan járások kialakítása volt, amelyek hozzájárulnak a jelenleginél alacsonyabb költséggel működő rendszer létrejöttéhez. A modern kori járások kialakítása a közigazgatás átfogó átalakításának egyik eleme. A járások újra az államigazgatás legalsóbb területi szintjét jelentő egységek lesznek, az államigazgatási tevékenységek, szolgáltatások döntő többségét minden magyarországi állampolgár számára elérhető közelségben biztosítják.

A projekt keretében vállalt feladatunk az volt, hogy javaslatokat tegyünk a mainál alacsonyabb költségekkel járó, a polgárok területi identitásához illeszkedő járások lehetséges, funkcióktól függő lehatárolásaira.

A valós lakossági térhasználat fókuszba helyezése azt jelenti, hogy meglátásunk szerint ez az alapja a mikroregionális identitásnak. Erre építve olyan, az államműködés legalsóbb szintjét jelentő területi egységek létrehozására van szükség és lehetőség, amelyek a ritkábban előforduló, magasabb szakértelmet igénylő államigazgatási ügyek (járási kormányablaknál történő) személyes intézésére azokon a településeken biztosítanak lehetőséget, ahol az állampolgárok jelentős része él, illetve amelyeket más célból (például munkahely, bevásárlás, rekreáció, baráti-rokoni kapcsolatok ápolása) egyébként is felkeres. A valós térhasználat alapján kialakított járások feladata az, hogy azokon a mai központoktól távoli, periferikus elhelyezkedésű településeken és településcsoportokban is biztosítsák az államigazgatás hozzáférhetőségét, ahol az állampolgárok kevésbé mobil, az e-közigazgatás lehetőségét kevésbé használó része él, ahol ma csupán az ügyek egy részének intézésére van lehetőség, s ahol a hatósági ügyintézés minősége alacsony.

Mivel a hazai szakirodalom meghatározó része eleve kétségbe vonja az identitás hordozására képes alsó középszintű terek létét, e tanulmány arra hivatott, hogy összefoglalja

* A tanulmány *A területi közigazgatás reformját elősegítő tanácsadás a modern kori járások központjainak és lehatárolásainak tárgyában* című, a Nemzeti Közigazgatási Intézet megbízásából a HÉTFA Elemző Központ által lefolytatott vizsgálat során készült tanulmány átdolgozott változata. A projekt keretében elkészült tanulmányok internetes elérhetősége: <http://hetfa.hu/terhasznalatvizsgalat/>.

a modern kori járások központjainak és területének identitásalapú lehatárolásával kapcsolatos koncepcionális kérdések erre vonatkozó részét.¹

Történelmi előzmények

A történelmi folyamatok alakulása Magyarországon nem kedvezett a szerves fejlődésnek, a gazdasági és társadalmi intézmények korábbi generációk tapasztalataira épülő kialakulásának. Értelemszerűen ez mondható el a politikai és az igazgatási terek, struktúrák és szervezetek alakulásának módjáról is. Ezzel szemben Magyarországon alig néhány évtizedet sorolhatunk a független nemzetállami építkezés időszakához, ha pedig nagyon szigorúan értelmezzük a függetlenséget, szinte csupán hónapokban mérhető ez az időszak.

Jellemző, hogy a témánk szempontjából jelentőséggel bíró államigazgatás viszonylagos stabilitását a csupán részleges belső függetlenséget eredményező kiegyezés félszáz éves periódusa hozhatta meg. A II. Józsefhez, vagy az 1848–1849-es forradalom és szabadságharc utáni megtorlást követő és önkényuralmi rendszerhez köthető központosítási törekvéseken a kiegyezés által eredményezett vármegyei önkormányzati rendszer visszaállítása változtatott csak. A két világháború közti korszakot (amikor jelentős, a háború utáni rendezés reményében fogant reformgondolatok születtek) követően ismét idegen érdekek szerinti politikai értékek, struktúrák és intézmények váltották fel az előzőeket.

A szintén alig néhány hónapos viszonylagos függetlenséget követő államszocializmus szovjet mintára kiépült pártállami, tanácsrendszerrel kísért berendezkedését követő 1990-es rendszerváltás sem váltotta be teljesen a hozzá fűzött reményeket. A szabad választások eredményeképpen felálló kormányok a vélt és/vagy valós globális, és európai trendeknek való túlzott megfelelés politikája mellett tipikus önkorlátozó mechanizmusokat is beépítettek a szakpolitikákba. Az úgynevezett Antall–Tölgyessy-paktum (Magyarország politikai évkönyve, 1991, 428. o.) értelmében kétharmados törvényekhez kötötték több szakpolitika megváltoztatásának lehetőségét, jelentős mértékben és időre korlátozva a mindenkori kormány, s ezzel Magyarország mozgásterét, nemzetközi versenyképességét.

A témánk szempontjából különös jelentőséggel bíró közigazgatásra és az önkormányzatiságra való tekintettel elmondható, hogy az egymással szemben álló politikai elitcsoportok az ország kormányozhatósága érdekében átmenetileg kiegyeztek egymással a politikai és az önkormányzati intézmények országos és helyi szintjeit illetően, míg ugyanez nem mondható el a középszintű közigazgatás és a területi önkormányzatiság vonatkozásában. A több mint két évtizede húzódó úgynevezett középszint-vita sem a szakértők, sem pedig az egymással rivalizáló politikai elitek soraiban nem jutott nyugvópontra. Nem dőlt el, hogy a hagyományosan a térségi igazgatás keretében gyakorolt feladatellátás milyen területi szintekre milyen hatáskörökkel kerüljön,² ezek felett mely

¹ A központok kiválasztása és a területlehatárolás projekt során alkalmazott módszertanába Szalkai Gábor *A járások kialakításának módszertani megalapozása* című dolgozata enged betekintést a Területi Statisztika 2012. évi 4. számában.

² Ennek a munkának a szükségességével indítja dolgozatát Ivancsics Imre és Virág Rudolf *Javaslat a jelenleg működő területi államigazgatási szervek szervezeti átalakítására, integrációjára, feladat- és profiltisztítására* c. dolgozatát. In: Balázs István–Bércesi Ferenc (szerk.): *A területi államigazgatás reformja, Az IDEA területi államigazgatás reformja munkacsoport 2004–2006-ban készült szakértői tanulmányai*

szereplők (állam, területi, települési önkormányzatok, vállalkozások, civil szervezetek) gyakoroljanak felügyeletet, illetve vegyenek részt a feladatok megoldásában.

A 20 éves halogatás, illetve az ezzel párhuzamos „lopakodó regionalizáció” (Zongor 2008, 112. o.) középszinten a hagyományos, szerves struktúrák meggyengülését, részbeni kiüresítését és az újonnan, mesterségesen létrehozottak működésének alacsony hatásfokát, elégtelen feladatellátást, továbbá a problémák torlódását idézte elő. E folyamat eredményeképpen összességében megnőtt a feladatellátás centralizáltsága, és eltűnőben voltak az identitáshordozásra alkalmas társadalmi terek és intézmények Magyarországon. Ennek következtében tulajdonképpen kismértékben terhelhetők az alsó és a középszintű önkormányzati keretek és intézmények, és hamarosan már arra sem lesznek alkalmasak, amire a közelmúltban még igen.

Feladatuk ellátása szempontjából alkalmas, időtálló igazgatási terek csak a valódi társadalmi szükségletek és viszonyulások figyelembevételével hozhatók létre, így koncepciónk sarokköveinek egyike az emberek preferált (önkéntes) térhasználati szokásainak megismerése és az igazgatási terek kialakítására tett javaslatok során történő felhasználása volt.

Az emberi közösségek társadalmi térhez való viszonya és az intraregionális kohézió minősége irányt és mértéket ad a társadalmi aktivitásnak. Erős kötődés esetén nagyobb mértékben, ráadásul jobb minőségben számíthatunk az identitással rendelkező közösségek aktivitására a vizsgált térség környezeti, gazdasági, társadalmi feladatainak megvalósításában, mint ott, ahol ez a bonyolult, sok tekintetben még kutatás alatt levő, kognitív és emotív elemekkel sűrűn átszőtt tényező kevésbé vagy egyáltalán nem, esetleg éppen negatív irányban megnyilvánuló módon jellemzi a helyi társadalmat. *A mesterséges, az identitással nem számoló térszervezés olyan szereplőket kényszerít együttműködésre, akiknek nem áll érdekükben és szándékukban az adott térben, kijelölt partnerekkel történő együttműködés, tehát új konfliktusokat eredményez.*

A vizsgálat célja

A vizsgálat célja a közigazgatás közjó szolgálatába állításának tudományos eszközökkel történő megalapozása. Meglátásunk szerint a jó közigazgatás legyen gyors, szakszerű, előzékeny, olcsó, bárki számára könnyen elérhető, továbbá az olyan jellemző tulajdonságaiban, mint amilyen a székhely, terület, hosszú távon is stabil és nem utolsósorban társadalmilag is támogatott.

A feladat az iménti szakpolitikai célok megvalósítására alkalmas időtálló igazgatási terek, jelen esetben a járások központjainak és területeinek kialakítására és megvalósításának módjára történő szakértői javaslatétel. Identitáshordozásra már most alkalmas, vagy viszonylag könnyen arra alkalmassá tehető társadalmi terek megtalálásának és/vagy megalkotásának módját próbáljuk elméleti oldalról megalapozni.

Tudományos fogódzók és mozgástér

A 20. század közigazgatási térszerkezetének módosítására irányuló törekvések Magyarországon rendre kudarcot vallottak, különösen igaz ez a középszinten.

A középszintű igazgatási terek átalakítását célzó szakértői és politikai aktivitások eddigi kudarcainak okait alapvetően abban látom, hogy valamely tekintélyvel működő előzetes meggyőződés, beidegződés, vagy éppen rövid távú politikai érdekviszonyok alapján máshol létező modellek adaptációjára tettek kísérletet, vagy ha mégsem, akkor nem éppen a legfontosabb gazdasági és társadalmi paraméterek mentén történő rögtönzéseken alapultak. Utóbbira II. József vagy a Bach-rendszer kerületeinek bevezetése mellett jó példa az Antall-kormány által létrehozott, a megyei igazgatást szándéka ellenére gyakorlatilag változatlanul hagyó köztársasági megbízotti régiók rendszerbe állítása, előbbire pedig többnyire az európai uniós elvárásokra-ajánlásokra hivatkozó mesterséges regionalizációs törekvések kistérségi feladatellátással párosított modelljének abszolutizálása – ráadásul olyan területlehatárolási eljárás végtermékeivel, amelyek deklaráltan fejlesztési-statisztikai célból jöttek létre.³

A hazai tudományos műhelyek képviselői az elmúlt évtizedekben olyan univerzális terek kialakításán fáradoztak, amelyek egyaránt alkalmasak a területi önkormányzatisággal, a területfejlesztéssel és az államigazgatással (stb.) kapcsolatos feladatok ellátására. E szempontokat ezzel párhuzamosan az éppen hatalmon levő politikai elitek sajátos politikai érdekeikkel kiegészítve színezték tovább. Mivel a legkisebb ellenállás a régiók és a kistérségek irányában volt sejthető, a kutatói aktivitások döntő része is ebben az irányban fejtette ki hatását.

Ma már világosan látható, hogy univerzális, minden közfeladat ellátására egyaránt alkalmas terek nincsenek (Nemes Nagy 1997, 407–423. o.). Az igazgatási terek kialakítása, berendezése és működtetése mindenkor politikai kérdés, és az is marad, arról a politika dönt. Amennyiben azonban a politikai szándék nem tiszavirág életű megoldásokat ambicionál, hanem tartós megoldásokra törekszik, szerencsés, ha e terek kialakításakor az igazgatási szakszerűség, a méretgazdaságosság és egyéb racionális, technokrata szempontú megközelítés mellett elsősorban a társadalom koherens csoportjainak tényleges térhasználati szokásaira, és (mint majd látjuk) az ezen nyugvó területi identitására épít. Az újonnan kialakított és rendszerbe állított társadalmi terek létrehozásához a 21. században tehát nélkülözhetetlen az érintett népesség területi identitásának figyelembevétele.

Általában az identitáskutatással ellentétben a területi identitásvizsgálatok nem tekintenek vissza hosszú múltra.⁴ Az 1980-as években talán az egyre teret hódító globalizáció kezdte felértékelni a térséghez kötődés ismeretének fontosságát (Joó 1988), míg Magyarországon az 1990-es évek második felében jelentek meg ilyen irányú kutatói aktivitások. Ezek meghatározóan az EU-csatlakozással⁵ kapcsolatos előkészületek jegyében és az unió kohéziós politikája preferált tércategóriájának megfelelően a régiókra vonatkoztak.

³ Lásd a KSH elnökének 9006/1994 (S.K.3) sz. közleményét 138 kistérség és a 9002/1998. (S. K. 1.) a statisztikai fejlesztési régiók létrehozásáról.

⁴ A területi identitással kapcsolatos vizsgálatok összegzését Palkó Katalin végezte el *Az identitás területi dimenziói a politika tükrében* c. PhD-értekezés tervezetében (kézirat) Témavezető: Pálné Dr. Kovács Ilona DSc.

⁵ 2004. 05. 01.

Identitás és területi identitás

Általában az identitással foglalkozó bőséges szakirodalom (Allport 1954, Tajfel 1981, Aronson 1987, Pataki 1986, Salazar 1998, Éger 2000) a területi identitás vizsgálatához kevés fogódzót ad. A szerzők megállapításainak értékelésekor elmondható, hogy a társadalmi identitás, a csoporttudat vagy kollektív tudat tárgya mindig az egyéni és a csoportos önmeghatározáshoz, elkülönüléshez és összehasonlításhoz, a sztereotipizációhoz és esetenként a diszkriminalizációhoz szükséges etnikai, nyelvi, ideológiai, politikai, vallási, vagyis kulturális kontextusú. Homogén nemzetállamban ezek szerint felesleges is a további részletező oknyomozás, hacsak nem a részleges történeti-kulturális különbözőségeket (nyelvi dialektus, felekezeti megoszlási arányok) célozzák ezek.

A kisebb-nagyobb társadalmi csoportok tartós együttlétének természetesen földrajzi tulajdonságai is vannak, ezek alapján pedig okkal feltételezhetjük, hogy vannak identitás hordozására alkalmas terek. Ezek meghatározására szakosodtak azok a szerzők, akik a területi identitás kutatásával foglalkoznak.

A területi identitás iránt érdeklődőknek számos elméleti és módszertani nehézséggel kell megküzdeniük. Ezek egyike – amely egyben a legtöbb félreértést okozza a szerzők között is – az a körülmény, miszerint többnyire szinonimaként használatos, illetve a szóhasználatban keveredik egymással a területi és a regionális, valamint a nemzeti identitás fogalma.⁶ Tovább bonyolítja a helyzetet, hogy teljesen más feltételrendszer és tulajdonságok jellemzik a nemzeti és megint más a területi identitást. Alapvető feladatunkat szem előtt tartva és hely hiányában is nélkülözni kényszerülünk a széles körű szakirodalom teljes bemutatását.

A külföldi szakirodalmat (Paasi 1989, 2000, Raagmaa 2002, Putnam 1993, 2000, Houtum–Legendii 2001, Luckerman 1964, Briggs 1985, Relph 1976, Tuan 1973, Brockhaus 1981, Hasse–Krüger 1985, Meier–Dellach 1980, Bourdieu 1985, Blotevogel–Heinritz–Popp–Pohl 1989) szisztematikusan áttanulmányozó Palkó Katalin (2010, 25. o.) szintetizáló meghatározásával: „A térségi identitás a társadalmi identitástudat szerves részeként értelmezhető, melynek alapján az egyén a személyi kapcsolathálónál (network) tágabb, földrajzi kategóriákkal meghatározható társadalmi csoport tagjának érzi és vallja magát. A helyi, területi, közjogi és politikai struktúrák legitimálása jelentős mértékben múlik a helyi társadalom identitásán, sőt a helyi kötődés új fejlesztési erő és forrás alapja is egyben – a közösségi aspektus semmiképpen sem hagyható figyelmen kívül. A regionális identitás tehát nem egyszerűen egy társadalmi identitástípus, hanem olyan – térbelileg lehatárolt alapon létrejött – forma, amelyben két egymással összefüggő, egymáshoz szorosan kapcsolódó kategória van, egy földrajzi-területi és egy kulturális.” Ezen összegzéshez különösen az utóbbi szerzők által alkotott kritériumai (a lépték, a határok és a belső struktúra, az idő dimenzió jelentősége, az identitás eltérő intenzitásának jellemzői, valamint a társadalmi státuscsoportok szerinti differenciáltság) alapján kidolgozott elemzési koncepció paraméterei (a kognitív, az affektív és a konatív – elégedettség – szempontok kiemelése) járultak hozzá a legtöbbet.

⁶ Vessd össze: Blotevogel–Heinritz–Popp (1989): „Regionalbewusstsein” – Zum Stand der Diskussion um einen Stein des Anstosses. – *Geographische Zeitschrift* 77, 65–88. o.

A területi identitással kapcsolatos kutatások Magyarországon némileg megkésették. A pártállami tudománypolitika hozzáállása miatt csupán a 1980-as évek második felében, és az 1990-es évek elején elszaporodó területi identitással kapcsolatos kutatói aktivitások alapvetően három okra vezethetők vissza. A kutatók egy része (A. Gergely 1991, Böhm–Pál 1984, Bánlaky 1984, Pál 1984, Böhm–Táll 1991, Oláh–Vágvölgyi 1984, Gedei 1997) a formálódó helyi társadalmak mozgásirányainak, az újrapolgárosodás jeleinek tanulmányozásakor fordították figyelmüket e terület felé. A helyi társadalmak térséghez kötődésével általában csupán érintőlegesen foglalkoztak, meglátásaik viszont számunkra is nélkülözhetetlenek.

A hazai területi identitáskutatások reneszánszát a rendszerváltás tényéből levezethető (önkormányzati és igazgatási terek esetleges reformja, megváltoztatandó területpolitika) és az EU-tagsággal járó aktuális feladatok (területfejlesztési statisztikai térkategóriák jogharmonizációs szempontok szerinti átalakítása) adták. E kutatások bevallott tétje a „megye vagy régió” kérdés, a területi önkormányzatiság hol- és mibenlétének eldöntése,⁷ valamint az, hogy hol és milyen minőségben épüljön ki az a területpolitikai intézményrendszer, amely az EU strukturális alapjaiból remélt források kedvezményezettje lehet. Bár az Európai Unió ezen a területen nem avatkozik bele a nemzetállamok belpolitikájába (és a szerzők csaknem mindegyike – legyen úgymond megye –, avagy régiópárti, megjegyzi, hogy sem az ország tagfelvételét, sem pedig forrásszerzésre való alkalmasságát nem befolyásolja a hazai területpolitikai intézményrendszer centralizáltsága)⁸, a kutatások finanszírozásának szerkezete, a támogatott vizsgálatok és a publikációk meghatározó része a szubnacionális szinten több megye összevonásával⁹ létrehozott régiókat favorizálta. Ez a gyakorlat meghozta a maga eredményeit: tematizálta a hétköznapi és a politikai nyilvánosságot, és lassan eluralt a tudományos közbeszédet is.

A hazai szerzők munkássága a vizsgálatok céljait illetően szintén csoportosítható. Az első generációs identitáskutatások¹⁰ általában a helyi társadalom működésére irányuló, azt alaposabban megismerni szándékozó munkákat jegyeznék (Bánlaky 1984, Böhm 2000, 2002, A. Gergely 1993, Szoboszlai 2003).

Tőlük eltérően a későbbi munkák zöme az 1990-es évektől jól definiálható szakmai műhelyek, politikai érdekcsoportok és szervezeti lobbik aktivitásai nyomán keletkeztek, vagy valamely területpolitikai intézményesítési modellt támogatandó jöttek létre (Enyedi 2000, Rechnitzer 1992, Pálné 1991, 1997, 2001, 2004a, 2004b, 2005, 2007, 2008a, 2008b, 2009, Kákai 2000, 2009, Oláh 2000, 2007, Csíte–Dombi–Kovács–Oláh–Retz–Eiselt 2007), esetenként nagyvonalúan kezelve a tudományos munkáktól méltán elvárható módszerességet és/vagy objektivitást (Bugovics 2007).

⁷ Lásd: A Megyei Önkormányzatok Országos Szövetsége által 1991-től évente, kezdetben Harkányban, aztán Pécsen szervezett *Európába megy-e a megye* konferenciákat.

⁸ Lásd: Enyedi György: *A területfejlesztés tudományos megalapozása. A magyar területfejlesztés illeszkedése az Európai Unió területfejlesztési politikájához*. Glatz Ferenc (szerk.): *Területfejlesztés és közigazgatás-szervezés*. Budapest, MTA, 18. o.

⁹ A (9002/1998. (S. K. 1.) sz. KSH közlemény a statisztikai fejlesztési régiók létrehozásáról.

¹⁰ Az MSZMP KB Társadalomtudományi Intézetének hat kötetnyi publikációt eredményező *Helyi hatalom–helyi társadalom* kutatási programról van szó. Szerk.: Böhm Antal–Pál László, 1983–1988. TI. Budapest.

E szerzők – Böhm, Szoboszlai, A. Gergely, Oláh kivételével – többnyire vitatják a mikroregionális identitás hazai létét, jelentőségét, pedig vannak egyéb munkák is, melyek ezek léteire utalnak.

Több említett szerző munkája szerint a hazai *kistájak* szintén hatással lehetnek a társadalom területi identitásának alakulására. A kataszter hézagmentesen fedi le az ország területét. A nagytájakat (makrorégió, 6), középtájakat (mezorégió, 33), kistájcsoportokat (szubregió) és kistájakat (mikrorégió) 10 témakör szerint leíró kiadvány földrajzi helyzet, szomszédság, területhasznosítás, domborzat, földtani adottságok, éghajlat, vízrajz, növényzet, talajzat alapján tipizálja tereinket. A 230 *kistáj* számszerűsége okán talán lehetne is a keresett járások alanya, ezek azonban csak ritkán egyeznek meg egyben a társadalmi terekkel is, ilyen esetekben azonban érdemes számolni létezésükkel egy esetleges igazgatási területi reform kapcsán (Marosi–Somogyi 1990).

A Kósa–Filep (1975) szerzőpáros által összegyűjtött munka 208 néprajzi csoportot, tájat sorol fel. A figyelemre méltó munka eredményeképpen egy lapra került az Alföld, a Dunántúl (s a történelmi Magyarország okán Erdély, Felvidék), valamint a mindössze három baranyai községből (Daróc, Kopács, Laskó) álló „Alfalusiak” is, vagyis aligha lehetne egy az egyben alapul venni a járások területének megszerkesztésekor. A magyarországi régiópárti lobbi profitálhatott volna a kiadvány népzenei dialektusokra (Bartók 1966, 105. o.), vagy a népi táncművészet területi tagozódására (Martin 1972) utaló megállapításaihoz. Az előbbiből négyet (a négy nagytájról van szó), az utóbbiból hármat (nyugati vagy dunai, középső vagy tiszai, keleti vagy erdélyi) különböztet meg a szakirodalom.

Paradigmatikus váltást jelent a hazai identitáskutatásban az a pillanat, amelytől nem valamely kiemelt figyelemben részesített tércategória képezi identitás szempontú kutatások tárgyát, hanem a kutatások éppen arra irányulnak, hogy alapos elméleti és módszertani tudás birtokában, elfogulatlanul közelítsenek a társadalmi terekhez. A járások alkalmas központjainak és területeinek kialakításához kötődő projekt keretében akkor járulunk hozzá használható tudással a munkához, ha helyes elméleti alapokon, alkalmas módszerrel közelítve a feladathoz keresünk és találunk intézményesítésre alkalmas társadalmi tereket a települések és a megyék között Magyarországon.

Az alsó középszint helye és alkalmassága az identitáshordozó társadalmi terek között

A területi identitást a társadalmi kötődés részeként definiálhatjuk. Kialakulásában és ápolásában kognitív és emotív, affektív elemek bonyolult szövete játszik szerepet, amely szocializációs mechanizmusokon keresztül érvényesül. A térséghez kötődésben markáns szerep jut a rokonsági, szomszédsági, munkahelyi kapcsolatoknak, a tulajdonlás tényének és mértékének, egzisztenciális szempontoknak, valamint a természeti és az épített környezet minőségének, karakterességének, számon tarthatóságának, az adott tércategória politikai-igazgatási stabilitásának, intézményi ellátottságának és általában az időnek, a hagyományok meglétének és a „gyökerek” hosszúságának. Attól függően, hogy ezen tényezők milyen területi metszetben hatnak az egyénre, kötődik az egyén és a helyi társadalom meghatározó része az öt fizikailag és kulturálisan körülvevő tér kisebb-nagyobb szeletéhez. A területi identitás kialakulásában és karbantartásában a személyes és közösségi élmények mellett az adott teret szimbolizáló attribútumok ismertsége és elfogadott-

sága is szerepet játszik. A területi identitás térbeliségére a helyi társadalom szociológiai minősége is hatással van. Okkal feltételezhetjük, hogy az átlagosnál képzetesebb, magasabb jövedelmű, rendszeres helyváltoztatásokat feltételező foglalkozású helyi társadalom nagyobb léptékű terek befogadására predesztinált, ezáltal nagyobb terekhez való kötődésének kialakulása valószínűsíthető. Az identitáshordozó terek helyi társadalmának térséghez kötődése egyfajta társadalmi tőke is egyben. A területi identitás a fenntartható térségfejlesztés egyik legfontosabb belső erőforrása is. Előjelétől és intenzitásától függően katalizálhat előre mutató helyi gazdasági, társadalmi folyamatokat, illetve ilyenek gátjává is válhat (Oláh 2000, 143–183. o., Palkó 2010).

A területi identitás iránt érdeklődőknek számos elméleti és módszertani nehézséggel kell megküzdeniük. Ezek egyike nem más, mint az a körülmény, hogy keveredik egymással a területi- és a regionális, valamint a nemzeti identitás fogalma.¹¹ Tovább bonyolítja a helyzetet az, hogy – mint majd látjuk – teljesen más feltételrendszer és tulajdonságok jellemzik a nemzeti, és megint más a területi identitást, amit a szerzők nem választanak el egymástól.

Szücs Jenő (1974) a *Nemzet és történelem* című jeles munkájában a nemzet középkori fogalmát, a nemzettudat korai előzményeit vizsgálva, más hasonló jelenségektől megkülönböztetve mutat rá azokra a lényeges különbségekre, amelyek figyelmen kívül hagyása eredményezi a szerzők nagy részénél azokat az elméleti és fogalmi tisztázatlanságra visszavezethető anomáliákat, amelyek máig nehezítik a területi identitáskutatások eredményeinek használhatóságát.

Szücs (1974) nyomán a továbbiakban a bárminemű térséghez kötődést *területi identitásként* értelmezzük, amelynek két változatát különböztetjük meg. Ezek egyike a konkrét helyismereten és személyesen megélt viszonyokon, *a megismerésen nyugvó szülőföld szeretet*, a másik pedig a szimbólumok ismeretén és interiorizálásán, vagyis alapvetően emotív elemeken nyugvó hazaszeretetet vagy *nemzeti identitást*. A területi identitás két fajtájának ezen fogalmakkal történő megkülönböztetése nem jelenti azt, hogy az előbbiben ne játszanának szerepet az emotív, utóbbiban pedig a kognitív elemek.

Lakóhelyi identitás

A lakóhelyi (települési) identitás léte és általában vett erőssége nem szorul különösebb magyarázatra. A lakóhely település (még a főváros is, bár itt e szempontból jelentős szerepet játszanak még a kerületek) méreténél fogva átlátható, megismerhető, belakható, elsajátítható és az azonosulást megkönnyítő szimbólumokkal (zászló, városháza, polgármesteri hivatal), attribútumokkal (településhatár, önkormányzati választások, polgármester, képviselő-testület, helyi intézmények, hagyományok, ünnepek, helyi termékek, művészeti csoportok, települések közti vetélkedők, versengések stb.) is találkozhatunk.

A lokális identitásról sokat mondanak el a vándorlási adatok. A belső migráció mértéke a népesség belső vándorlási szokásaiból rekonstruálható. 2009-ben Magyarországon

¹¹ Vesd össze: Blotvogel–Heinritz–Popp (1989): „Regionalbewusstsein” – Zum Stand der Diskussion um einen Stein des Anstosses. – *Geographische Zeitschrift* 77, 65–88. o.

213 159 lakos – 1000 főből átlagosan 21 polgár – hagyta el lakóhelyét.¹² Az 1000 állandó lakosra vetített megyei adatok (és a főváros adatai) szerint Budapest (16,19 fő) és Heves megye (25,23 fő), a kistérségek pedig a Szentgotthárdi (13,02 fő) és a Sellyei (40,10 fő) között szóródnak. Ezekből az adatokból a költözés okaira természetesen nem következtethetünk.

Empirikus vizsgálatok sora bizonyítja, hogy az emberek erősen kötődnek lakóhelyükhöz (Dombi–Oláh–Retz 2006). Néhány vizsgálatból azt is tudhatjuk, hogy ha mégis költözni kell, annak mi az oka (Oláh 2000, 169. o.). A Veszprémi Közigazgatási és Informatikai Szolgáltató Iroda egy 1998-as reprezentatív lakossági vizsgálatából¹³ tudjuk, hogy a polgárok 4%-a tervezett 1-2 éven belül költözést, újabb 6% költözött volna, de nem volt rá lehetősége. A költözködést tervezők 51%-a családi okokat jelölt meg, amelyet a jobb munkalehetőség reményében való lakhelyváltogatás követett a sorban (20%), jobb lakás miatt még kevesebben tervezték lakóhelyük elhagyását. A közelmúltban elköltözöttek és az azt tervezők sorrendben arról számoltak be, hogy elsősorban a rokonok, a barátok, az ismerősök, a munkatársak, valamint a tárgyi lakóhelyi környezet (ház, lakás), a szűkebb-tágabb táj, a településrész és a megszokott programok hiányoznak (majd).

A tényleges és szimulált helyzetet vizsgáló kutatások mellett szomorú alkalom adott lehetőséget 2010. október 3-a után arra, hogy az esetleges kételkedőket meggyőzze a lokális identitás erősségéről. Kolontáron, Devecserben és Somlóvásárhelyen csaknem 400 háztartás szenvedett a környezetkárosításon túli igen komoly károkat a vörösiszap-áradat miatt. A Veszprém Megyei Védelmi Bizottság kérésre adott tájékoztatója¹⁴ szerint 298 család vált jogosulttá olyan mértékű kártérítésre, ami alapján tetszőleges helyen szerezhettek a károsult lakosok maguknak az előzővel értékben közel megegyező lakást vagy házast ingatlant. A családok 74%-a a nem túl magas presztízsű településen maradt (Kolontár: 58%, Devecser: 76%, Somlóvásárhely: 100%), és a fennmaradó 26%-ból is sokan a környéken (például a kolontáriak), jellemzően a károsultak számára Devecserben épített új lakónegyedben telepedtek le.

Megyei identitás

Az elmondottak ismeretében már nem csodálkozhatunk azon, hogy minden korrekt módszertannal dolgozó kutató megyei szinten is kimutatja a területi identitást. Megítélésem szerint ebben az esetben kettős hatás érvényesülésével lehet dolgunk. A megye –méreténél fogva – már-már konkrétan, közvetlenül érzékelhetően is megismerhető társadalmi tér, s a hozzá való kötődést megkönnyíti a nemzeti identitás hatásmechanizmusánál megismert elemek közül jó néhány. Érdekes, hogy a lakosság megyei identitásában nem játszik különös szerepet a megyék kompaktsága. A hagyományos területű, történelmileg stabil határokkal rendelkező megyék lakói erősen kötődnek saját megyéjükhöz, de ellenpélda is akad. Például Somogy és Vas mellett erős megye iránti lakossági kötődést mértek Szabolcs-Szatmár-Beregben is (Agg 2006).

¹² Forrás: T-STAR.

¹³ A Veszprém megyében 42 településre, 1000 fős mintán, kérdezőbiztosok igénybevételével lefolytatott vizsgálat eredményei. Kutatásvezető: Oláh Miklós.

¹⁴ Forrás: MVB-19/79/2011 iktatószámú levél helyszínen pontosított adatai alapján.

A regionális identitás hiányának okai

A regionális szintről (a nem túl nagy hagyománnyal rendelkező közelmúltbeli gyakorlat szerinti területfejlesztés kivételével) hiányoznak az intézmények, a hagyományok, a valós gazdasági-társadalmi térkapcsolatok, a szimbólumok. Bár az elmúlt másfél évtizedben sok próbálkozás történt a tervezési-statisztikai régiók javára szolgáló identitás teremtésére, kiadványok, esetenként könyvek¹⁵ készültek régiómarketing céllal, megfelelő társadalmi fogadtatás híján ezek az erőfeszítések úgy a lakosság, mint a regionalizációban akár egzisztenciálisan is érdekelt elit csoportok (Kákai 2009, 129. o.) attitűdjének tanulmányozása kapcsán elmondhatóan feleslegesnek minősültek. A gazdasági, társadalmi, kulturális hálózatok Magyarországon nem ebben a térben feszülnek ki.

Gazdasági társaságok beszerzési-termelési-értékesítési kapcsolati hálójáról 1994-es kutatási eredményekkel rendelkezünk. Ezek a kapcsolatok a kis- és középvállalkozások esetében meghatározóan lokálisak, legfeljebb megyén belüli kiterjedésűek, a kevés számú nagyvállalkozás hasonló tartalmú kapcsolatai pedig mintha átugrották volna a regionális léptéket, vagy ez alatti (megyei), vagy efeletti (fővárosi és külpiaci) együttműködések voltak kimutathatók (Oláh 2000, 158–161. o.).

Valódi regionális feladatok híján a *korai kísérletek* (köztársasági megbízotti régiók), vagy éppen a 2003-tól számítható úgynevezett „lopakodó regionalizáció” eredményeképpen tervezési-statisztikai régiók területére méretezett intézmények (közigazgatási hivatalok, KSH stb.) is valójában megyei keretek között működtek. Kulturális téren is történtek regionalizációs törekvések, ezek viszont rendre kudarcot vallottak.

A regionális identitás kialakulásának alapja lehetne még a benne élő népesség intenzív, e területi léptéket kitöltő gyakori helyhasználat, ez azonban még a viszonylagosan nagy mértékű területi mobilitással rendelkező elit csoportok esetében sem mondható el. Kákai László (2009, 127. o.) dél-dunántúli vizsgálatai szerint „az utazási gyakoriságok alapján létrehozható egy olyan összevont mobilitási index, amely alapján besorolhatók az egyes válaszadók mobilitási intenzitáscsoportokba. A válaszadók kétharmadára alacsony, egyharmadukra pedig közepes mobilitási szint a jellemző. Magas mobilitással csupán 1 százaléknyan rendelkeznek, ez az adat azért érdekes, mert a minta kifejezetten az elitet reprezentálja! A mobilitás intenzitását semmilyen területi, vagy társadalmi kategória nem befolyásolja jelentősen.” Egy 2005-ös vizsgálat eredményei szerint a felnőtt korú lakosok több mint háromnegyede (77%) szerint a fejlesztési-statisztikai régiót alkotó három megyének nincs olyan közös ügye, ami összetartaná őket (Dombi–Oláh–Retz 2005, 24–40. o.).

Nemzeti identitás

A nemzeti identitás szintén jól dokumentált jelenség, a már hivatkozott bőséges szakirodalom mellé újabbak is citálhatók (Csepeli–Örkény–Székelyi–Poór 2004, 471–483. o.), amelyek eredményei egyben azt is mutatják, hogy a magyar társadalom nemzethez mint olyanhoz kötődését sem a szocializmus évtizedei, sem a globalizáció nem képes gyengíteni, éppen ellenkezőleg. Ahogy arra Szűcs Jenő (1974) felhívja a figyelmet, a nemzethez

15 Lásd: Sebő József: *A királyi régió – Szigligettől Esztergomig*. Új Horizont Könyvkiadó Alapítvány, Veszprém, 2006.

kötődés mechanizmusai a szülőföld szeretetétől eltérő módon, a közös nyelv, kultúra mellett a nemzeti szimbólumokon keresztül alakul ki, és a családi szocializáció mellett az oktatás és a média tevékenységének eredményeképpen „tartja karban” a nemzeti identitást. Sok tekintetben ezek az attribútumok játszanak közre a budapesti identitásban, különös tekintettel a nem ott élők esetében: Budapest nem csupán egyszerű település, hanem az ország fővárosa.

A területi identitás viszonya az alsó középszintű társadalmi terekhez

Az alsó középszinten keresett társadalmi terekkel kapcsolatos területi identitás eddigi dokumentátlansága kettős okra vezethető vissza. E társadalmi térkategóriának intézményrendszeren és társadalmi emlékezeten belüli viszonylagos stabilitást a járás-rendszer adott. (A járások fennállásának időszakából autentikus területi identitásvizsgálatokról nincs tudomásunk, Buskó Tibor László (2010, 297–309. o.) viszont értékes adalékokat közöl erről „*Valamikor ez a rész járás volt – néhány gondolat a pacsai kistérség kialakításának apropóján*” című dolgozatában.) A járások 1983-as megszüntetését felváltó városkörnyéki igazgatási rendszer is felbomlott 1990-ben, az ezt követő és máig tartó átmeneti korszak pedig nem kedvezett az alsó középszinten történő stabil, kiszámítható feladatellátásnak és intézményesülésnek. A NUTS-4-es (LAU-1) szinten kezdetben a területfejlesztési-statisztikai terek száma is gyakran változott (138-ról 175-re), és a feladat, illetve hatáskörök vonatkozásában sem számolhatunk be stabilitásról. Másrészt a szakirodalom áttanulmányozása révén azt is láthattuk, hogy megfelelő elméleti és módszertani háttér, illetve ezek rendelkezésre állását siettető politikai, tudományos megrendelés sem állt rendelkezésre e térkategória identitásalapú vizsgálatának elősegítéséhez.

Az alsó középszintű terekhez való társadalmi kötődés alapjai az ott élők helyismeretére alapozhatók. Ezek a Szűcs Jenő (1974) által is ismertetett szülőföldszeretet alapjai, vagyis a személyes és a generációkról generációkra átörökített tapasztalatokra, élményekre, emlékekre épülő identitás. Ez pedig máshogy nem szerezhető meg, mint a vonatkozott tér megismerése, elsajátítása, vagyis használata, interiorizálása által.

A modern kori járások területének lehatárolásakor innen kezdve egyszerű dolgunk volt. Az alsó középszintű társadalmi tereket megjelenítő szimbólumok és tartós attribútumok híján azt kellett megvizsgálunk, hogy a lakóhelyből kiindulva jellemzően milyen területi tulajdonságokkal rendelkezik a helyi társadalom életvitele. Melyek azok a terek, amelyeket bármely célból (munkába, iskolába járás, rokonlátogatás, térségi közszolgáltatások – egészségügy, gyámügy stb. igénybevétele – bevásárlások, színház-, mozilátogatás stb.) nagy gyakorisággal, rendszeresen használnak az emberek?

A veszprémi székhelyű Közigazgatási és Informatikai Szolgáltató Iroda 1998-as reprezentatív vizsgálata¹⁶ részletes eredményeket hozott a lakosság területhasználati szokásairól. Az eredmények a várakozásokhoz képest csekély mértékű térhasználatról tanúskodtak. A megye felnőtt korú polgárainak csaknem fele az előző hét, egyharmada az előző hónap során sem hagyta el lakóhelyét. Egynegyedük legfeljebb fél éves gyakorisággal vállalt lakóhelyén túli utazást, egyötödük pedig ennél is ritkábban tette mindezt. A kérdezőbiztosok

¹⁶ Alapsokaság: Veszprém megye felnőtt korú népessége, mintanagyság: 945 fő, adatfelvétel: kérdezőbiztosok igénybevételeivel. Kutatásvezető: Oláh Miklós.

érkezését megelőző 2–3 napban a polgárok 6–7%-a tett meg 50 km-t meghaladó távolságot, ez a népességarány az előző hetet alapul véve is csupán 10% volt. Legalább havi gyakoriságú 50 km-t meghaladó utazást a megye minden negyedik polgára tett. Az ennél távolabbi utazások gyakorisága a megye polgárainak térhasználati szokásaiban egyre ritkább volt. Legalább féléves gyakorisággal és 15 km sugarú körön belül a népesség pontosan fele, 35 km-től nem messzebb 48%-a, 50 km-en belül 37%-a, 100 km-en belül pedig 34%-a utazott. Féléves gyakorisággal ettől messzebb a megye polgárainak 24%-a jutott el 1998-ban.

A válaszadók 77%-ának hétköznapi élete nem érintett több települést, mint legfeljebb hármat (17%-é 4–7, 6%-é 8, illetve több települést ölelt át). Lakóhelyükről az emberek a leggyakrabban sorrendben rokonlátogatás, barátok, ismerősök felkeresése, kirándulás, tartós fogyasztási cikkek vásárlása céljából utaztak, és csak ezeket követte a gyógykezelés, valamint a hivatali ügyintézés céljából történő utazás. A napi munka és a napközbeni feladatok ellátása a polgárok mintegy 20–25%-át szolgáltatta el otthonról. Az akkori vizsgálat adatai azt mutatták, hogy a polgárok megközelítőleg fele intézte hivatalos ügyeit lakóhelyén túl is. Ügyintézés céljából éves gyakorisággal a polgárok 13, félévente 11, 2–4 havonta 6, havonta pedig 7%-a vállalt utazást (Oláh 2000, 174–176. o.).

Az eredmények tanúsága szerint a magasabb társadalmi státusú csoportok élete nagyobb térben zajlott, mint az alacsonyabb jövedelműeké és a kevésbé képzetteké. A hivatkozott kutatóhely 1999 áprilisában nyugdíjasok körében lefolytatott vizsgálatának eredményei a vizsgált státuscsoport térhasználatának igen nagy mértékű korlátozottságára enged következtetni. A megye nyugdíjasainak 68%-a az előző héten, 48%-a az előző hónapban, egyharmada az előző fél évben, 28%-a az előző évben, egynegyede az előző 5 évben, 23%-a pedig az elmúlt 10 évben nem mozdult ki lakóhelyéről.¹⁷

Ezen eredmény ismeretében már itt szükségesnek tartjuk jelezni, hogy a kialakítandó járások területét nem a területileg mobilabb, internetes ügyintézésben járatos társadalmi rétegek helyváltoztatási szokásaihoz szükséges telepíteni, hanem azon társadalmi státuscsoportok szempontjai szerint, akik a legritkábban vállalnak utazásokat, és azokat is közvetlen környezetükben teszik. Esetükben életszerűtlen az e-közigazgatás igénybevétele feltételezni.

1. táblázat

*Az adott időszakban utazást egyáltalán nem vállaló Veszprém megyei
felnőtt korú és nyugdíjas polgárok összehasonlító adatai, 1999*

(Százalék)

Időszak, az elmúlt...	18–X évesek, 1997. 11.	Időskorúak, 1999. 04.
...10 évben	8,9	23,0
...5 évben	9,2	25,6
...1 évben	10,2	28,3
...fél évben	15,1	33,3
...1 hónapban	21,2	47,9
...1 héten	33,9	68,0
...1-2 napban	44,2	80,8

Forrás: Oláh 1999.

¹⁷ Az időskorúak helyzete Veszprém megyében, reprezentatív szociológiai vizsgálat, 1999. Mintanagyság: 800 fő. Adatfelvétel: kérdezőbiztosok bevonásával. Kutatásvezető: Oláh Miklós. A kutatási zárótanulmány rövidített változata a Comitatus 1999. 9–10. számában jelent meg.

A kisebb-nagyobb gyakorisággal sorra kerülő utazások 65%-a megyén belüli volt, 35%-a pedig a megyehatárokon túlra irányult. A felnőtt és időskorúak közül a megyeszékhelyet 25%-uk, csaknem ugyanannyian (24%-uk) a megye egyéb városait, 16%-uk pedig lakóhelyük közvetlen környékéhez tartozó községeket vette célba. A megyén kívüli utazások csaknem fele a fővárosba, több mint fele más térségekbe irányult.

Az iménti eredményeknek nem mondanak ellent egy 2005 novemberében szintén Veszprém megyében készült felmérés¹⁸ két tematikus blokkjának eredményei sem, amelyek szerint a megyében élő polgárok lakóhelyükhöz pozitív érzelmekkel kötődtek. Bár az egyharmados arányú válaszadás elől való kitérés elgondolkasztató, a válaszolók csupán mintegy tizede mondta azt, hogy nem szeret a lakóhelye szerinti településen élni. A megyén belül Veszprém város lakói szerették a legjobban településüket (96,6%), őket a megye kisvárosaiban élők (88,1%), majd a községek lakói (86,8) követték. A kötődések erősségének mértékére nyilván a település által garantált megélhetési lehetőségeknek, szolgáltatásoknak, vagyis a település komfortjának volt elsődleges hatása, a lakosság helyi közérzetét azonban sok egyéb tényező is befolyásolhatta.

A megye polgárainak kötődése a kistérségükhöz erősnek mondható volt, azonban érzékelhető mikroregionális különbségek is tapasztalhatók voltak.

*A lakóhelyhez kötődés jellemzőire a tapasztalatok szerint jelentős hatással van az, hogy az emberek mióta élnek az adott településen, milyen „mélyek a gyökereik” helyben.*¹⁹ Akkori eredményeink szerint a megye felnőtt korú lakosságának több mint fele (52%-a) születése óta egyazon település lakója, négyötödük pedig legalább húsz évnél régebben él lakóhelyén. Mindez nem egyforma mértékben mondható el a megye lakosainak egészéről. A községek lakóinak 56%-a a kisvárosokénak 50%-a, a veszprémi lakosoknak pedig 45,6%-a élt születésétől fogva helyben.²⁰

A lakóhelyhez kötődés hitelessége, valódisága akkor mérhető és fogadható el igazán, ha nem kényszer szülte megállapításokon nyugszik, hanem valódi döntéshelyzeteken alapul. A válaszok jövedelmi és egyéb egzisztenciális béklyóktól való megszabadítása céljából az interjú egy pontján arra kértük az adatközlőket, hogy jelenlegi tényleges lehetőségeiktől függetlenül válaszoljanak, költözzenek-e, s ha igen, hová, ha tehetnék? Korlátlan lehetőségeket szimulálva is 90%-os stabilitást kaptunk, a legtöbben Várpalota, Zirc, Sümeg környékéről költöztek volna el.

A kutatási eredmények szerint Veszprém megye lakóinak zöme helyben élt, csupán ritkán utazott, és akkor is csak kisebb távolságokat tett meg.

¹⁸ Dombi–Oláh–Retz: Identitás, közérzet, ismeretszerzés, kormánypolitikák, aktivitás, pártválasztás és önkormányzatiság Veszprém megyében, kutatási zárótanulmány, A Nyilvánosságért és a Civil Társadalomért Alapítvány, Balatonfüzfő, 2006. március 24.

¹⁹ Általában a legrégebb óta helyben élők és a frissen betelepülők kötődése szokott lenni a legmagasabb. Az elsőt aligha kell magyarázni, az utóbbi oka pedig nem más, mint az, hogy az emberek lakóhelyváltással kapcsolatos döntésének önigazolásáról beszélhetünk.

²⁰ Ez utóbbi adat részben akár magyarázhatja is a veszprémiek lakóhelyükkel kapcsolatos pozitív elfogultságának mértékét: azok, akik nem szerettek, vagy nem tudtak a városban élni, részben már elköltöztek onnan. A város népessége a TelR-adatbázis adatai szerint 1993 óta folyamatosan csökken, 2004-ben már csupán 58 082 állandó lakosa volt a városnak. A csökkenés okai ez esetben nem a máshol is megszokott okokra (születésszám csökkenés) vezethető vissza elsősorban, hanem arra, hogy a megyeszékhely rendelkezett az országban saját kategóriájában a legrosszabb vándorlási egyenleggel: a vizsgálatot megelőző 12 évben 5360 fővel többen költöztek el a városból, mint ahányan oda. A vándorlási veszteség egy év (2002) kivételével mindig negatív volt (lásd KSH Veszprém megye évkönyvei, 1993–2004).

Azon kérdéseinkre, hogy „Hány települést ismer Ön megközelítőleg annyira, mint a lakóhelyét?”, adatközlőink pontosan egyharmada állította azt, hogy nincsenek olyan települések. Még egy települést 12, kettőt 20, hármat 10, négyet 6, ötöt pedig 8% ismert jól. Az ennél több település említésére eső gyakoriságok elenyészőek, hatnál több településen csupán minden tizedik polgártársunk járhat-kelhet helyismeret birtokában magabiztosan.

Az emberek többségének meglehetősen statikus életvitelére jellemző adat, hogy jelenlegi és belátható jövőbeli elfoglaltságai, feladatai az adatközlők csaknem kétharmadát (63%) csupán egyetlen településhez kötötték! Két-három települést 28% említett, 4-5-öt már csak 3%, ennél többet pedig csupán 4%.

Eredményeink szerint a helyhez kötöttség leginkább az alacsony képzettségű, idős lakosokat jellemzi. A vállalkozók, a tanulók és az értelmiségiek, diplomások csupán egyharmada korlátozta életét egyetlen településre. Megállapítható ugyanakkor, hogy a megye lakóinak egyre több települést és nagyobb távolságokat illető térhasználatára részben kényszer jellemző. Az alacsonyabb iskolai végzettségű, kisebb vállalkozási hajlandóságú községlakókra kevésbé jellemző elfoglaltságaik egyetlen településre koncentrációja (58%), mint a kisvárosok (69%) vagy a megyeszékhely (71%) lakóira.

A területhasználattal kapcsolatosan hivatkozott kutatási eredmények 6–12–14 évesek, a népesség akkori egészségügyi, jövedelmi helyzete által meghatározottak. A járásprojekt keretében ezért 1000 fős reprezentatív felnőtt lakossági mintán vizsgáltuk a vidéki népesség térhasználati, ezen belül hivatalos ügyintézési célú szokásait, illetve jövőre vonatkozó igényeit.²¹

Adott időn belül megtett leghosszabb utazás

A következő két kérdésben a megkérdezettek térbeli mobilitásának, az elmúlt időszakban megtett különböző hosszúságú utazásainak a *gyakoriságát* és *távolságát* mértük.

Az első kérdéssor alapja az idődimenzió volt, vagyis az elmúlt időszak különböző hosszúságú és bármilyen célú utazásait kellett számba venni.

A teljes vizsgálati kör 39%-a az elmúlt 1-2 napra értelmezett időszakban nem tudott utazásról beszámolni. Ugyanakkor egymáshoz hasonló (többnyire egytizednyi) arányban számoltak be a megkérdezettek arról, hogy 5 km-nél rövidebb, 6–15 km vagy 36–50 km hosszúságú volt a leghosszabb megtett útjuk az elmúlt 1-2 napban, míg valamivel kevesebb személynek a 16–35 km-es távolság volt a leghosszabb útja. Az elmúlt 1-2 napban megtett, 51 km-nél hosszabb utak már sokkal kevesebb emberre jellemzők, az elmúlt 1-2 napban 500 km-nél távolabbra pedig csak a megkérdezettek 3,05%-a utazott.

Ahogy nő a vizsgált időtáv, úgy csökken azok aránya, akik egyáltalán nem utaztak. Az elmúlt 1 hétre értelmezve már csak 25%, innen csökken az elmúlt 5 évre vonatkoztatva 11%-ig, ezzel párhuzamosan a valamilyen távolságú utazásokat megemléltők aránya is növekszik, mégpedig a távolság növekedésével párhuzamban: minél hosszabb időtávra

²¹ A reprezentatív országos felmérés a HÉTFA Elemző Központ által 1000 fős felnőtt lakossági mintán 2011 júniusában került sor. Az elemzés a fővárosiakra és a megyeszékhelyen élőkre nem terjedt ki. Az adatfelvételt a HÉTFA Elemző Központ szerződéses megbízása alapján a Pend Consulting Kft. munkatársai hajtották végre számítógéppel támogatott telefonos kérdései (Computer Assisted Telephone Interviewing – CATI) módszer segítségével. Az itt idézett eredmények részletes elemzését Dombi Gábor szociológus, Retz Tamás geográfus és Oláh Miklós végezte el.

kell visszagondolni, annál inkább a nagyobb távolságra történő utazások lesznek a jellemzők.

2. táblázat

A megkérdezettek megoszlása az állandó lakóhelytől megtett leghosszabb utazás hossza szerint, 2011

Időszak	-5	6-15	16-35	36-50	51-100	101-500	500-nál több	Nem utazott	Nem tudja/ Nem válaszolt
	kilométer								
... 1-2 napban?	11,37	12,95	7,85	10,34	11,48	4,04	3,05	38,86	0,06
... 1 héten?	5,18	14,79	13,93	13,81	14,52	7,69	4,48	25,24	0,37
... 1 hónapban?	2,41	5,45	12,32	18,37	26,46	16,65	5,11	13,01	0,21
... 1 évben	1,02	1,10	2,43	6,11	24,93	34,52	17,28	9,45	3,16
... 5 évben?	0,98	1,12	0,89	3,25	17,79	29,09	29,21	10,88	6,80

(Százalék)

Az eredmény sor a területi és a település nagyság szerinti dimenziókkal is szignifikáns összefüggéseket mutat. Az elmúlt 1-2 napban valamilyen távolságú utazást megtettek közül a legfeljebb 5 km-es utat, mint a legnagyobb távolságot megtettek aránya Közép-Dunántúlon, Nyugat-Dunántúlon és némileg Dél-Alföldön felülreprezentált, Észak-Magyarországon és Dél-Dunántúlon alulreprezentált. A 6-15 km-es utazások Nyugat-Dunántúlon és Közép-Magyarországon felülreprezentáltak, Észak és Dél-Alföldön alulreprezentáltak. A további távolságkategóriák szerint megemlítendő, hogy Dél-Dunántúlon a legtávolabbi utazásként az 51-100 km-es távolság felülreprezentált, Közép-Dunántúlon pedig többen vannak azok, akiknek a legtávolabbi utazása 500 km-nél is távolabbra történt.

A település jogállása szerinti elemzés kimutatta, hogy a városokban és a községekben hasonló arányban fordulnak elő azok, akik az utóbbi 1-2 napban nem utaztak. A megtett távolságok pedig azt mutatják, hogy a városi lakosok között többen vannak azok, akik közelebbre utaznak, míg a községi lakosok között a közepes távolságú (16-50 km-ig) utazások felülreprezentáltak.

A település nagysága szerinti elemzés alapján kijelenthető: az elmúlt 1-2 napra vonatkoztatva a 10 ezer fő alatti városok lakosai között van a legtöbb olyan személy, aki egyáltalán nem utazott, míg a legkevesebb ilyen megkérdezett a 10 ezer fő feletti városok és a 499 fő alatti községek lakosai között található. Meglátásom szerint a városok esetében ez a nagyobb mobilitással, míg a kistelepülések esetében a kényszerrel magyarázható.

Az elmúlt 1 hétre visszaemlékezve az adatközlők csaknem negyede mondta azt, hogy nem utazott. A dél-alföldi és az észak-magyarországi válaszadók között fordult elő a legtöbb olyan személy, aki ebben az időszakban így tett. Az 5 km-en belül megtett legnagyobb távolságok Dél-Alföldön és Közép-Dunántúlon, a 6-15 km-es legnagyobb megtett távolság Közép-Magyarországon, a 16-35 km-es táv pedig Nyugat-Dunántúlon fordult elő a leginkább.

Településtípus szerint vizsgálva az elmúlt 1 hétben majdnem ugyanannyian nem utaztak a városokban és a községekben, a különbség a megtett maximális távolságban alakult ki: a városi lakosok elmúlt 1 heti legtávolabbi utazása közelebb volt a 35 km-hez, míg a községi lakosoknál ez több mint 50 km.

Az elmúlt 1 hónapban az adatközlők csaknem egyötöde nem utazott. A dél-alföldi választadók többsége nem utazott, míg a fővárostól távolabbi régiók választadói (Dél- és Észak-Alföld, Dél Dunántúl, Észak-Magyarország) között nagyobb arányban találhatók meg azok, akik ebben az időszakban 101–500 km távolságot tettek meg oda-vissza.

A kérdésfeltevést megelőző 1, illetve 5 évben már sokkal kevesebb azok aránya, akik egyáltalán nem utaztak: 13–17%. Ez az arány Dél-Alföldön, Közép-Dunántúlon és Dél-Dunántúlon magasabb, Közép-Magyarországon pedig alacsonyabb ennél a mértéknél, valamint a megtett maximális távolság is növekszik.

3. táblázat

A kérdésfeltevést megelőző 1–5 évben megtett utazások megoszlása az utazás hossza és a település jogállása szerint, 2011

(Százalék)

Település típusa	–5	6–15	16–35	36–50	51–100	101–500	500-nál több	Nem utazott
	kilométer							
Város	1,1	0,6	1,1	3,9	19,4	27,5	36,6	9,9
Község	0,9	1,8	0,9	3,1	18,9	35,1	25,8	13,5
<i>Összesen</i>	<i>1,0</i>	<i>1,2</i>	<i>1,0</i>	<i>3,5</i>	<i>19,1</i>	<i>31,2</i>	<i>31,3</i>	<i>11,6</i>

A társadalmi státuszjellemzők alapján végzett elemzés is a legtöbb esetben szignifikáns összefüggéseket tárt fel. Általánosságban elmondható, hogy az 1-2 nappal a kérdezést megelőző időszakban a férfiak mobilabbak, közülük többen utaznak, de ők is jellemzően csak rövid távra. A hosszú távú utazásoknál már a nők dominanciája érhető tetten. Azonban minél távolabbi időintervallumot ölel fel a kérdés, úgy gyengül fokozatosan a keresztátlak szignifikancia szintje.

Elmondható hogy a magasabb iskolai végzettségűeknek legalább egy utazása volt, és az utazás távolsága párhuzamosan nő az iskolázottsággal.

Az életkor emelkedésével is növekszik azok aránya, akik az elmúlt 1-2 napban egyáltalán nem utaztak, a 64 éven felüliek között már több mint 2/3 az arányuk. Az is fontos eredmény, hogy a kérdezést megelőző napokban szinte kizárólag csak a 30 év alattiak utaztak oda-vissza 500 km-nél nagyobb távolságra, illetve a legfiatalabbaknál jellemző a 6–15 km közötti távolságokra megtett utazás. A többi megtett távolság már a 30–50 év közöttiekénél kiemelkedő, az 50 éven felüli korosztályoknál pedig a „nem utazott” kategória a legjellemzőbb. További eredmény, hogy a gazdaságilag inaktívak közel fele nem utazott egyáltalán az elmúlt 1-2 napban és a megtett utazásaik is inkább 15–20 km-ben maximalizálódnak.

Ha a kérdezést megelőző 1 hétre kell visszatekinteni, akkor természetesen csökken azok aránya, akik egyáltalán nem utaztak ebben az időben. Ez az arány a megkérdezetteknek csak a negyede, de a 64 éven felülieknél még mindig 53%. Többi korosztály esetében viszont szinte ugyanaz elmondható, mint a kérdezést megelőző 1-2 nappal kapcsolatban.

A fiatalabbak közül a legtöbben 15 km-t vagy kevesebbet tettek meg a kérdezést megelőző 1 hónapban, míg az 52 éven aluliaknál ez a távolság kitolódik 10 km-ig. Az 52 éven felüliek között viszont ismét nagyobb teret kapnak a rövidebb utazások. A gazdaságilag aktívak között csak minden tizedik személy nem utazott a lekérdezést megelőző 1 hétben, az inaktívak között viszont az arány 36,4, ezen belül az öregségi nyugdíjasok között 51,4%.

A kérdézet megelőző 1 hónapban a válaszadók 13%-a nem utazott, és a legidősebb korosztály körében is 29,3%-ra csökkent ez az arány. Már a legfiatalabbaknál is az 51–100 km-es távolság a legjellemzőbb, igaz, a 31–40 évesek körében ez sokkal kifejezettebb.

Gazdasági aktivitás szerint az előzőekben megismerthez hasonló a kép. Az inaktívak 18,4%-a nem utazott egyáltalán (nyugdíjasok 27%-a), viszont körükben az oda-vissza történő 500 km-nél távolabbi utazások felülreprezentáltak.

A megelőző 1 évre visszamenőleg a megkérdezettek 9,5%-a nem utazott, a 64 éven felülieknél ez az arány 21,5%. A kutatási mintába került 30 éven aluli személyek esetében pedig egyértelműen kijelenthető, hogy ők utaznak a legtávolabbra: 35%-uk 100–500 km, 32%-uk 500 km-nél is távolabbra utazott az elmúlt 1 év során, utóbbi adat jelentősen felülreprezentált az átlaghoz képest. A 31–40 évesek körében a 101–500 km-es utazást megtevők aránya jelentősen felülreprezentált. Rajtuk kívül a legfiatalabbak eredménye mögött a nyaralás alkalmával megtett utak állhatnak. A gazdasági aktivitás szerinti elemzésnél az inaktívoknak már csak 13,5%-a (ebből csak az öregségi nyugdíjasok között 18,5%) nem utazott az elmúlt 1 évben, ez az aktívknál mindössze 5%. Ugyanakkor a inaktív válaszadók 18,1%-a 500 km-nél is távolabba utazott, ők jobbra tanulók (köztük az 500 km-nél távolabbra is elutazók aránya 58%, amely az életkori kategóriák eredményével is összefügg).

Az adatok szerint az elmúlt 5 évre visszamenőleg értelmezett kérdés esetén már figyelembe kell venni azt is, hogy a megkérdezett elfelejtette egy-egy útját. Az utazások maximális hossza növekedett, 52 éves kor alatt 500 km-nél távolabbra már 33–42% utazott.

A megtett utak gyakorisága

Vizsgálatunk során a megkérdezetteknek arra is válaszolniuk kellett, hogy a különböző távolságra megtett utazásaik milyen gyakran fordulnak elő. Az összes megkérdezett kapcsán elmondható, hogy a távolság növekedésével emelkedik azok aránya, akik nem tették meg a kérdésben jelzett távolságot. A megkérdezettek több mint 37,4%-a viszont naponta, 13,1%-a hetente kétszer, 16,3%-a hetente egyszer megtesz legalább 5 km-es utat.

A 6–15 km-es utazásokat 22,9%-nyian tesznek meg naponta, több mint ötödük már csak hetente, majdnem minden tizedik megkérdezett pedig havonta tesz meg ekkora távolságot.

4. táblázat

A megkérdezettek megoszlása az utazások távolsága és gyakorisága szerint, 2011

(Százalék)

Az út hossza, km	Naponta	Átlagosan							Eddig soha nem tette meg	Nem tudja/ Nem válaszol
		hetente kétszer	hetente	havonta	félévente	évente	5 évente	10 évente		
		megteszi								
1– 5	37,37	13,07	16,28	5,14	0,79	0,35	0,00	0,09	0,99	25,91
6– 15	22,87	13,63	22,69	9,94	1,86	0,48	0,14	0,09	1,12	27,18
16– 35	8,22	9,87	22,95	20,62	4,37	0,95	0,17	0,14	1,19	31,53
36– 50	7,67	6,98	13,81	27,50	7,62	3,53	0,39	0,14	1,11	31,26
51–100	6,36	1,14	5,26	29,41	18,38	14,64	2,45	0,32	1,07	20,98
101–500	0,15	0,99	3,50	14,86	18,20	27,41	7,31	3,42	3,44	20,73
500-nál több	0,38	0,00	1,63	2,43	7,31	21,26	15,30	8,31	9,42	33,97

Maximum 35 km-es utazást a legtöbben csak hetente és havonta tesznek meg, míg 50 km-re egyértelműen a havi gyakoriság a jellemző. 100 km-re lévő úti célhoz való utazásra jellemzően havonta, félévente és évente kerül sor, míg a legtávolabbra (500 km-re vagy annál távolabb) már inkább csak félévente, évente és 5–10 évente, miközben ezt a távolságot egytizednyi megkérdezett még soha nem tette meg.

A kérdésre adott válaszok alakulását a keresztábla-elemzés jelentősen differenciálja mind a lakóhelyhez, mind pedig a kérdezett személy társadalmi tulajdonságaihoz kapcsolható dimenziók szerint.²²

Az érvényes válaszokat figyelembe véve a közép-magyarországi válaszadók tesznek meg a legnagyobb arányban naponta 1–5 km-t. Az ő körükben az arány 73,3%, szemben az átlagot jelentő 50,4%-kal. A másik végletet az észak-magyarországiak és a dél-dunántúliak jelentik, ahol ez az arány nem éri el a 40%-ot. Ennek a távolságnak a hetente kétszeri megtétele Közép- és Dél-Dunántúlra jellemző, míg Észak-Magyarországon és Dél-Alföldön az átlagnál többen vannak azok, akik ilyen távolságú utakat csak hetente egyszer tesznek meg.

A városi lakosok közül többen teszik meg naponta ezt az utat, mint a községi lakosok. A községekben az arányuk 42,9%, viszont a kényszernek tudható be az, hogy a 499 főnél kevesebb lakosú kisközségekben 54,1% teszi meg ezt az utat naponta.

A 6–15 km-es utazások esetében az összes megkérdezettnél hasonlóan alakul azok aránya, akik naponta, illetve hetente teszik meg ezt a távolságot. A régiók szerint ismét hasonló a kép, mint a 1–5 km-es távolságok esetében: Közép-Magyarországon teszik meg a legnagyobb arányban naponta ezt a távolságot, hiszen feltételezhető, hogy aki 1–5 km-t utazik, az ennél nagyobb távolságokat is megtesz.

A Pest megyeiek mellett megjelennek a közép-dunántúliak és a dél-alföldiek is, míg az alulreprezentáltság ismét Észak-Magyarországon és Dél-Alföldön jellemző. E távolságnak a naponta történő megtétele azonban inkább csak a városi lakosokra jellemző. A községi lakosok többsége csak hetente egyszer tesz meg 6–15 km-es távolságot.

16–35 és a 36–50 km-es utak megtétele az összes megkérdezett adatai alapján inkább csak hetente és havonta jellemző, ez Nyugat-Dunántúlon és Észak-Magyarországon, valamint Dél-Alföldön van így. Közép Dunántúlon és Közép-Magyarországon a 16–35 km-es távolságnak a megtétele még hetente kétszer jellemző, Észak-Alföldön pedig naponta. Az utóbbi adat háttérben az állhat, hogy a ritka településszerkezettel rendelkező régióban kb. ekkora távolságra vannak egymástól a települések. A községekben sem az átlagot követi a válaszok alakulása: a községi lakosok között felülreprezentáltak azok, akik naponta, illetve hetente teszik meg ezt a távolságot.

51–100 km-es utazást országos átlagban már csak havonta-félévente tettek meg a megkérdezettek, viszont Közép-Magyarországon ezt a távolságot naponta megteszi a megkérdezettek 1/4-e, Észak-Magyarországon pedig 1/10-e. Magyarázként előbbi esetben a fővárost, utóbbi esetben pedig a nagy területű régiót lehet a válaszok mögött sejtetni. A település típusa szerint a községekben inkább a havi gyakoriság felé tolódnak az adatok, a városokban pedig inkább félévente jellemző az 51–100 km-es út megtétele.

22 A keresztábla-elemzés során csak az érvényes válaszokat vesszük figyelembe.

A 101–500 km-es távolságra megtett utazások gyakorisága átlagban már a féléves-éves gyakoriságra súlyozódik. Ez Közép- és Dél-Dunántúl kivételével így van az ország többi régiójában, mindkét említett régióban felülreprezentált azok aránya, akik ezt a távolságot még havi gyakorisággal megteszik. A községekben felülreprezentált azok aránya, akik saját bevallásuk szerint ilyen távolságra még sohasem utaztak.

Az 500 km-nél távolabbi utazások megtétele évenkénti, 5 évenkénti, 10 évenkénti gyakoriságokra súlyozódik, Közép-Dunántúlon viszont még mindig jelentős arányban vannak azok, akik ezt a távolságot félévente teszik meg. Dél- és Nyugat-Dunántúlon viszont felülreprezentáltak azok, akik ezt a távolságot még sohasem tették meg. Az ő arányuk a községekben már 1/5-nyi, amely sokkal magasabb, mint a városokban élőké.

A különböző hosszúságú utak megtételének gyakoriságát a megkérdezettek olyan társadalmi tulajdonságai is befolyásolják, mint például az életkor, a nem, a gazdasági aktivitás és az iskolázottság.

Az 1–5 km-es utak napi gyakorisággal történő megtétele alapvetően az aktív korúakra, azaz a 63 év alattiakra jellemző. A teljes népesség 50,5%-os arányához képest a 64 éven felüliek között a naponta e távolságot megtevők aránya csak 26%, míg körükben 1/3-nyi azok aránya, akik csak hetente teszik meg. E távolságnak a gyakori megtétele az általános iskolánál magasabb végzettségűekre is jellemző, a maximum 8 osztályt végzettek ilyen távolságot inkább csak hetente tesznek meg. Bár a keresztábra szignifikáns, viszont a gazdasági aktivitás nem befolyásolja érdemben az adatok alakulását, mivel ilyen rövid távolságot bárki megteheti, függetlenül attól, hogy tanuló, dolgozik vagy nyugdíjas.

6–15 km távolságra történő utazások esetén még mindig a 30 év alattiak a legmobillabbak, közülük minden második személy naponta teszi meg ezt a távot. Az életkor növekedésével ritkulnak az ilyen utazások, a 64 éven felüliek közül minden harmadik ember havonta, illetve félévente teszi meg ezt a távolságot. Ennek a távolságnak a napi megtétele az általános iskolánál magasabb végzettségűekre és a gazdaságilag aktívakra jellemző. Az inaktívak és a legfeljebb általános iskolai végzettséggel rendelkezők körében a 6–15 km-es utazások heti gyakoriságú megtétele a felülreprezentált.

A 36–50 km-es távolságok esetében a heti és a havi gyakoriságra tolódik a hangsúly, ám e távolság napi gyakoriságú megtétele a 31–40 és a 41–52 éves korosztályok körében még mindig felülreprezentált amellelt, hogy rájuk is a havi gyakoriságú 36–50 km-es utazás jellemző. Ugyanez elmondható – nyilván a nagyfokú átfedés miatt – a diplomásokra és a gazdaságilag aktívakra is.

Az átlagosan havonta–félévente–évente megtett 51–100 km-es távolságú utazások a középkorúaknál és a fiataloknál inkább a havi, az idősebbeknél pedig az éves gyakoriságok felé tolódnak azzal a kiegészítéssel, hogy a 64 éven felüliek és a csak általános iskolát végzettek között már az 5 éves gyakoriság is felülreprezentált. A gazdaságilag aktívak között ugyanakkor ennek a távolságnak a napi gyakoriságú megtétele jelentősen felülreprezentált (15,5%, átlag: 8%).

100 km-nél távolabbra történő utazás esetén (például a nyaralás) az éves gyakoriság a legjellemzőbb választott kategória, amit az ötéves és a féléves gyakoriság követ. Ez a kép a középkorúak (41–63 évesek) esetében is így van, viszont a 64 éven felülieknél már az 5 évente megtett 100 km-nél távolabbi utazás is jelentős, a 30 év alattiak 1/3-a még havonta megteszi ezt a távolságot.

500 km-nél távolabbra a válaszadók 14,3%-a soha nem utazott. Természetesen minél idősebb valaki, annál inkább valószínű, hogy ilyen utat még nem tett meg, a 64 éven felüliek között majdnem minden negyedik megkérdezett. Ezzel együtt az ilyen távolságú útnál az éves gyakoriság a legjellemzőbb, amely alól az 53–63 éves és a 64 éven felüliek jelentenek kivételt. A legfiatalabbak között 42,5%-nyian, de a 31–40 és a 41–52 évesek között is majdnem minden harmadik polgártársunk évente megteszi ezt a távolságot.

Az iskolázottság is a megszokott módon befolyásolja az eredményeket: minél alacsonyabb a megkérdezett iskolai végzettsége, annál kevésbé teszi meg ezt a távolságot. A legfeljebb általános iskolát végzetek 27%-a nem tett meg még soha 500 km-nél nagyobb távolságot, viszont a diplomások fele évente, a gazdaságilag aktívoknak pedig 2/3-a elutazik 500 km-nél távolabbra.

A sikeres ügyintézés kedvéért vállalt utazási hajlandóság

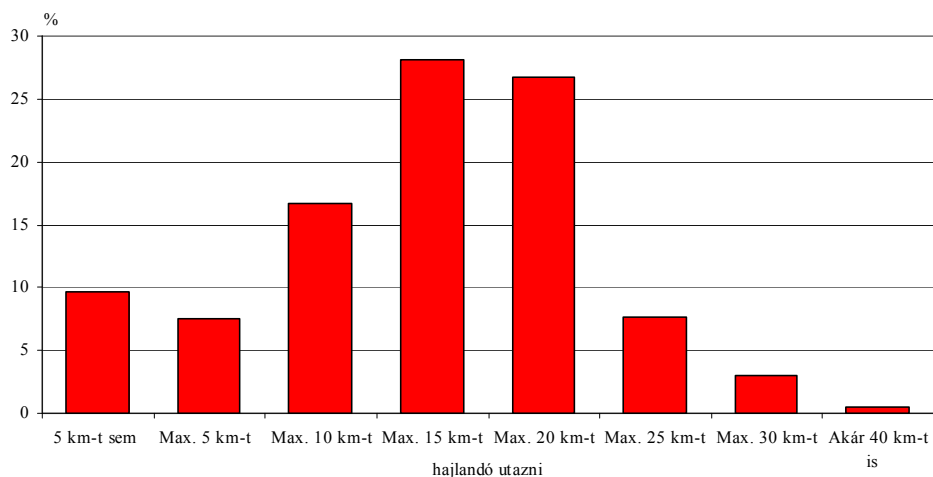
A következő kérdésekben a megkérdezettektől az iránt érdeklődünk, hogy a járások kialakítása esetén mennyit lenne hajlandó utazni azért, hogy a hivatalos ügyeit egyszerre és egy helyen el tudja intézni. A kérdést olyan formában is feltettük, illetve elemeztük, hogy a megnevezett lehetséges jövőbeni járásközpont legfeljebb mekkora távolságra legyen az interjúalany lakóhelyétől szolgáló településtől.

Az első kérdésnél 21,3%-os válaszkitérést tapasztaltunk, így az adatok bemutatásakor csak az érvényes válaszokat vesszük figyelembe. Az így tisztított adatok szerint az a távolság, amelyet ügyintézés kedvéért még megtennének, 15–20 km körül alakul.

Az érvényes válaszok között 28,1%-a tenne meg legfeljebb 15 km-t, további 26,7% pedig legfeljebb 20 km-t. Kevesebb, mint 10% azok aránya, akik hivatalos ügyintézés érdekében még 5 km-t sem tennének meg, míg a legfeljebb 5 km-t és a legfeljebb 25 km-t megtenni hajlandóak aránya közel azonos. A jó minőségű hivatalos ügyintézés érdekében önként vállalt utazások minta egészére vetített átlaga 14 km.

1. ábra

Hivatalos ügyek intézése érdekében lehetséges potenciális utazási hajlandóság, 2011



A válaszokat a megkérdezett lakhelye alapján kialakított területi dimenziók jelentősen befolyásolják; mind a régió, mind a településnagyság és a településtípus mentén szignifikánsak az összefüggések.

5. táblázat

A megkérdezettek régiónkénti megoszlása a hivatalos ügyintézés kedvéért megteendő legnagyobb távolság szerint, 2011

(Százalék)

Távolság, amelyet hajlandó megtenni	Közép-Dunántúl	Nyugat-Dunántúl	Dél-Dunántúl	Észak-Magyarország	Észak-Alföld	Dél-Alföld	Közép-Magyarország	Ország összesen
5 km-t sem	6,6	5,4	11,0	12,4	11,7	14,8	8,8	9,6
Max: 5 km-t	14,2	6,0	2,5	3,9	2,1	3,3	22,0	7,5
Max: 10 km-t	22,6	25,5	16,1	14,7	7,4	21,3	5,5	16,7
Max: 15 km-t	22,6	25,5	16,1	14,7	7,4	21,3	5,5	16,7
Max: 20 km-t	22,6	25,5	16,1	14,7	7,4	21,3	5,5	16,7
Max: 25 km-t	0,0	10,7	6,8	12,4	4,3	13,1	5,5	7,6
Max: 30 km-t	0,0	10,7	6,8	12,4	4,3	13,1	5,5	7,6
Max: 40 km-t	0,0	0,7	0,0	0,0	0,0	4,9	0,0	0,5
<i>Összesen</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>

A régiók szerinti metszet jelentősen árnyalja az előbb felvázolt képet. A legfeljebb 15 km-es távolság megtételére vonatkozó hajlandóságnak csak az ország 2 régiójában, Közép-Dunántúlon és Közép-Magyarországon van relatív többsége, ami az előbbi régióban nagyon erőteljesen jelenik meg.

Közép-Dunántúlon a megkérdezettek 44,3%-a tenne meg legfeljebb 15 km-t, 20 km-nél távolabbra pedig már nem is utaznának e célból. Dél-Alföldön ugyanakkor azok vannak viszonylagos többségben, akik legfeljebb 10 km-t hajlandók ügyintézés céljából utazni. A többi négy régióban adott válaszok alapján a 20 km-es távolság a jellemző, de azt is hozzá kell tenni, hogy e kategóriának sehol sincs olyan egyértelmű kirajzolódása, mint a Közép-Dunántúlon.

A területi kategóriák mellett a település nagysága és jogállása is befolyással van az ügyintézés miatt megtett út hosszának alakulására.

Általánosságban elmondható, hogy minél nagyobb egy település, annál kevésbé lennének hajlandóak a megkérdezettek hivatalos ügyintézés miatt távolságot megtenni. Bár az egyes oszlopok elemszáma alacsony (2000–4999 lakos közötti város: 26; nagyközség: 44), a legkisebb településeken megkérdezettek inkább hajlandóak akár 15–20 km-t is utazni hivatalos ügyeik intézése miatt, mint a 10 000 lakos feletti városok lakosai, ahol a település akár potenciális járásközpont is lehet. Ez magyarázza azt is, hogy ezeken a településeken messze legnagyobb aránnyal, mintegy 1/5-nyien 5 km-t sem utaznának az emberek.

6. táblázat

A megkérdezettek járásközpontba való utazási hajlandóságának megoszlása településnagyság szerint, 2011

(Százalék)

Távolság, amelyet hajlandó megtenni	>499 fő	500–999	1000–1999	2000 lakos feletti község	Nagy-község	2000–4999	5000–9999	10 000 lakos feletti város	Összesen
	lakosú község					lakos közötti város			
5 km-t sem	4,7	6,6	2,4	3,7	6,8	7,7	8,8	21,7	9,5
Max. 5 km-t	3,5	5,5	5,6	12,2	15,9	0,0	4,4	11,1	7,7
Max. 10 km-t	7,1	20,9	17,7	14,6	13,6	11,5	12,4	23,3	16,7
Max. 15 km-t	31,8	24,2	31,5	35,4	22,7	15,4	38,1	19,6	28,0
Max. 20 km-t	37,65	28,57	27,42	19,51	20,45	53,85	26,55	21,16	26,66
Max. 25 km-t	10,59	9,89	10,48	10,98	9,09	7,69	5,31	3,17	7,69
Max. 30 km-t	4,71	3,30	4,03	1,22	11,36	3,85	4,42	0,00	3,18
Akár 40 km-t is	0,00	1,10	0,81	2,44	0,00	0,00	0,00	0,00	0,53
<i>Összesen</i>	<i>100,00</i>	<i>100,00</i>	<i>100,00</i>	<i>100,00</i>	<i>100,00</i>	<i>100,00</i>	<i>100,00</i>	<i>100,00</i>	<i>100,00</i>

Mindez visszaköszön a településtípus szerinti elemzésekben is. Noha mind a községek, mind a városok esetében az utazási hajlandóság a 15–20 km-es távolságon belül van, a városi válaszadók körében mintegy 3-szor többen vannak azok, akik az ügyintézés miatt még 5 km-t sem hajlandóak utazni. Az eredmény háttérben ismét csak az állhat, hogy a mintába belekerült városok között sok a jövőbeli potenciális járásközpont. További eredmény, hogy a városi lakosok kevésbé hajlandóak 20 km-nél nagyobb távolságot megtenni, mint akár az átlag, vagy akár a községi lakosok.

7. táblázat

A megkérdezettek járásközpontba való utazási hajlandóságának megoszlása településtípus szerint, 2011

(Százalék)

Hány km-t lenne hajlandó utazni a járásközpontba?	Város	Község	Összesen
5 km-t sem	16,21	4,51	9,63
Max. 5 km-t	7,95	7,13	7,49
Max. 10 km-t	18,65	15,20	16,71
Max. 15 km-t	25,99	29,93	28,21
Max. 20 km-t	25,38	27,79	26,74
Max. 25 km-t	3,98	10,45	7,62
Max. 30 km-t	1,83	4,04	3,07
Akár 40 km-t is	0,00	0,95	0,53
<i>Összesen</i>	<i>100,00</i>	<i>100,00</i>	<i>100,00</i>

Az ügyintézés érdekében megjelenő utazási hajlandóságra a megkérdezett személyes jellemzői ugyanakkora befolyással bírhatnak, mint a területi jellemzők. A nemek szerinti vizsgálat alapján elmondható, hogy a nők körében magasabb azok aránya, akik nem szeretnének ügyintézés miatt utazni, illetve nagyobb távolságokat sem szívesen tesznek

meg ebből a célból. A férfiakhoz, illetve a teljes vizsgálati mintához mért különbségek ebben az esetben nem jelentősek.

Az életkor szerinti elemzés azonban jelentősebb különbségeket tárt fel.²³ A 64 évnél idősebbek több mint ötöde nem utazna, vagy még 5 km-t sem tenne meg, ugyanakkor a 30 év alattiak körében egyetlen olyan személy sem volt, aki még 5 km-t sem hajlandó utazni, igaz, 40 km-t sem. Ezzel együtt, valamint azt figyelembe véve, hogy minden életkori kategóriában az átlagos eredményhez hasonló 15–20 km-es távolság a leginkább tolerált távolság, általánosságban elmondható, hogy minél idősebb valaki, annál kevésbé szívesen utazik nagy távolságra, illetve annál kevésbé hajlandó egyáltalán utazni ügyintézés céljából.

8. táblázat

A megkérdezettek járásközpontba való utazási hajlandóságának megoszlása életkori kategóriák szerint, 2011

Hány km-t lenne hajlandó utazni a járásközpontba?						(Százalék)
	<= 30	31–40	41–52	53–63	64–X	Összesen
5 km-t sem	0,00	7,74	2,65	17,5	21,6	9,68
Max. 5 km-t	4,29	9,52	6,62	8,75	6,4	7,26
Max. 10 km-t	15,71	14,29	19,87	14,38	20,8	16,8
Max. 15 km-t	32,14	25,0	27,15	26,25	31,2	28,09
Max. 20 km-t	29,29	30,95	32,45	24,38	15,20	26,88
Max. 25 km-t	11,43	10,12	9,27	4,38	2,4	7,66
Max. 30 km-t	7,14	2,38	1,32	3,13	1,6	3,09
Akár 40 km-t is	0,0	0,0	0,66	1,25	0,8	0,54
<i>Összesen</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>

Az életkor szerinti eredmények a gazdasági státusszal is összevethetők. Az általunk használt kérdőív gazdasági aktivitásra vonatkozó kérdéséből képzett úgynevezett *dummy* változó (aktív/inaktív) szerint az inaktívak között jelentősen felülreprezentáltak azok (12,7%), akik még 5 km-t sem hajlandók utazni ügyintézés céljából, ezen belül az öregségi nyugdíjasok körében ez az arány 19,6%. A gazdaságilag aktív státusúak körében a legfeljebb 10, és a maximum 25 km-t megtenni hajlandók aránya felülreprezentált.

Érdekeség és egyben szabályt erősítő kivételnek számít, hogy a gazdasági aktivitás változóval képzett keresztábrába 4 olyan személy adata került, aki akár 40 km-t is megtenne, ebből 3 inaktív, ezen belül pedig 2 személy öregségi nyugdíjas volt.

23 Az összefüggés három tizedesig szignifikáns.

9. táblázat

A megkérdezettek járásközpontba való utazási hajlandóságának megoszlása gazdasági aktivitás szerint, 2011

(Százalék)

Hány km-t lenne hajlandó utazni a járásközpontba?	Gazdaságilag		Összesen
	inaktív	aktív	
5 km-t sem	12,70	6,61	9,72
Max. 5 km-t	7,41	7,99	7,69
Max. 10 km-t	14,55	19,28	16,87
Max. 15 km-t	31,48	24,52	28,07
Max. 20 km-t	25,93	27,27	26,59
Max. 25 km-t	3,97	11,02	7,42
Max. 30 km-t	3,17	3,03	3,10
Akár 40 km-t is	0,79	0,28	0,54
<i>Összesen</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>

Összességként elmondható, hogy eredményeink csaknem minden tekintetben megerősítették az elsőként bemutatott, 6–14 éves vizsgálatok eredményein alapuló lakossági térhasználati szokásokkal kapcsolatos helyzetképet. Az emberek többségének ma is meglehetősen statikus életvitelére jellemző, hogy jelenlegi és belátható jövőbeli elfoglaltságai, feladatai az adatközlők közel kétharmadát csupán egyetlen településhez kötik. Az eredmények szerint a helyhez kötöttség leginkább az alacsony képzettségű, időskorú lakosokat jellemzi. A vállalkozók, a tanulók és az értelmiségiek, diplomások csupán egyharmada korlátozza életét egyetlen településre. Megállapítható ugyanakkor, hogy a lakosság egyre több települést és nagyobb távolságokat illető térhasználatára részben kényszer jellemző.

Ami az alsó középszintű igazgatási terek használatát illeti, 2011-es lakossági vizsgálatunk eredményei szerint Magyarország vidéki felnőtt lakosságának ügyintézési aktivitása inkább mérsékelt, legmagasabb arányban a legszélesebb társadalmi bázist érintő okmányirodai ügyintézés, legkisebb arányban a földhivatalokban bonyolított, speciális, alapvetően ingatlanügyeletek intézési gyakorisága fejeződik ki.

A különböző közhivatalok, hivatalos ügyek intézésére hivatott intézmények, megyei kórházak, illetve lakótelepüléshez legközelebbi bevásároló központ távolságát a döntő többség elviselhetőnek, leküzdhető akadálnak tarja, bár jó néven venné, ha azok közelebb kerülnének lakóhelyéhez. Kivételt képeznek ez alól a központoktól távol eső, zömmel kistelepüléseken élő időskorúak, akik számára jövedelmi helyzetüknél és egészségi állapotuknál fogva érzékelhető teher a szolgáltató központokba történő utazás. A térségi feladatellátásra berendezkedő igazgatási infrastruktúra elemei közül eredményeink szerint az okmányirodai hálózat megközelíthetőségével és szolgáltatásaival a legelégedettebbek az emberek.

A gördülékeny és lehetőség szerint gyors ügyintézés érdekében az emberek hajlandók valamilyen mértékű utazást vállalni. Ehhez a kilátásba helyezett minőségi feltételeknek nyilvánvalóan maradéktalanul teljesülniük kell, ellenkező esetben akár a legkisebb lakóhely és ügyintézési helyszín közötti távolság is aránytalanul nagy lehet a szolgáltatásokat igénybe vevők értékeléseiben, aminek a közhangulatban is könnyen kifejeződő, kedvezőtlen hatásai lehetnek. Az utazási hajlandóság azonban erősen limitált távolságok megtételére vonatkozik.

A hivatalos ügyek intézése érdekében mutatkozó alacsony utazási hajlandóság a kisebb lélekszámú községekben élő, alacsony iskolai végzettségű, időskorú lakosság egy részére, illetve a községekben élő fiatalabb korú, egyéb inaktívakra, alacsony iskolai végzettségű munkanélküliekre, gyeseen, gyeden levő személyekre érvényes leginkább. Ezek többek között azért is lényeges célcsoportok, mivel egyrészt az ország lakossága öregedő tendenciát mutat, és a gazdaságilag aktív fiatalabb populáció a munkahelyek érdekében történő városokba költözésével a községek állandó lakosságának öregedése csak még fokozottabb vidékfejlesztési problémává válik. Ezzel párhuzamosan az alacsony jövedelmű inaktívak számára a lakóhelytől távoli ügyintézés súlyos gondokat okozhat, de eredményeink szerint megjelenhet ez akár a lakóhelyhez közeli ügyintézési helyszínek elérése vonatkozásában is. A körvonalazott problémák lehetőség szerinti minimalizálása érdekében érdemes minél több állampolgár számára a lakóhelyen, a fennmaradók számára pedig a központokhoz minél közelebb biztosítani az ügyintézési, de legalább az ügyindítási lehetőségeket. A meglévő igazgatási intézményrendszer kritikájaként fogalmazható meg az a kutatási tapasztalat, amely szerint a polgárok egyötöde volt már olyan helyzetben, hogy valamely hivatalos ügyet azért nem tudott (időben) elintézni, mert az aránytalanul nagy időráfordítással járt volna. A jelen vizsgálatunk által dokumentált eredmény meglátásunk szerint olyan alkotmányos jogokkal kapcsolatos aktuális problémákat vet fel, mint az államigazgatási ügyek intézésével kapcsolatos esélyegyenlőség kérdése.

Eredményeink szerint a magyar népesség területi mobilitásáról általában hangoztatott megállapítások valóságosak. Az emberek általában keveset utaznak, és ha tehetik, kerülnek a gyakori, hosszabb utazásokat. Ezen sommás jellemzés természetesen jelentős társadalmi eltéréseket takar. A fiatal korcsoportokhoz tartozók (zömmel a tanulók), a vállalkozók, az értelmiségiek jelentős része jóval többet és gyakrabban utazik az átlagnál. Számukra, akik többnyire potenciális járasszékhely lakói és nyilván az elektronikus igazgatás jelenlegi és jövőbeli alanyai is egyben, kevésbé lenne megterhelő jelentősebb ügyintézési célú út megtétele.

Amennyiben az alsó középszintű társadalmi (például igazgatási) terek képzése kapcsán tekintettel akarunk lenni a lakosság „szülőföldhöz” kapcsolódó területi identitására, akkor valószínűleg úgy járunk el helyesen, ha a megismert tényleges területhasználati szokásaira épülő, vagyis inkább a nagyobb számú, kisebb területű alsó középszintű társadalmi terek kialakításán gondolkodunk. Úgy gondoljuk, hogy e társadalmi terek központtól mért legnagyobb távolsága optimális esetben nem lehet több 20–25 km-nél.

A járássok területi lehatárolására irányuló koncepciónk természetesen nem jelenti a társadalmi területhasználaton alapuló identitási szempontok abszolútizálását. Azt jelenti csupán, hogy a hagyományosan figyelembe vett igazgatásszervezési és méretgazdaságossági szempontok²⁴ mellett erre a körülményre is figyelemmel kell lenni akkor, ha a közjóra hivatkozva hozunk létre igazgatási tereket, vagyis alsó középszinten a finansziális lehetőségekhez képest térben minél sűrűbb hivatali pontok hálózatának létesítése a követendő gyakorlat.

24 A méretgazdaságosság kérdését tanulmányozó elemzési eredményeink arra utalnak, hogy az első fokú hatósági igazgatásra alkalmas alsó középszintű területi egységek minimális méretét célszerű 5 és 20 ezer lakos között meghatározni. A kutatási eredmények szerint a legalább ekkora lakosságnagságú járássok az alapfokú közszolgáltatások (önkormányzati társulások révén történő) szervezésének megfelelő méretgazdaságosságú keretét is jelenthetik.

Összegzés

Az e tekintetben konszenzusos politikai és a szakmai közvélemény ismeretében elmondható, hogy a települések és a megyék közötti térmeteszben a mai Magyarországon hiányoznak az egységes és elfogadott, államigazgatási és közszolgáltató feladatokat ellátó társadalmi terek. Amennyiben a közjó irányába ható társadalmi reformok sorában helyezzük el az alsó középszintű államigazgatási feladatok számára keretül szolgáló alkalmas társadalmi terek kialakításával kapcsolatos munkát, helyesen tesszük, ha az állampolgári közösségek számára ismerős, elfogadott, vagyis egyébként is használt, komfortos tereket választunk hozzá.

Munkánk eredményeképpen bebizonyosodni látszik, hogy a modern kori járások központjainak és a hozzájuk társítható terek kialakítása kapcsán *nem csupán szükséges, de lehetséges is az identitáshordozásra alkalmas alsó középszintű terekre történő javaslat tétel*. A kétfajta identitáshordozásra és -generálásra alkalmas mechanizmus közül a Szűcs Jenő révén megismert „szülőföldszeretet” alkotóelemeinek tanulmányozása lehet az a modell és megoldás, amely esetünkben alkalmazható. Az alsó középszintű terekhez való társadalmi kötődés eszerint az ott élők helyismeretére alapozhatók, vagyis a személyes és a generációkról generációkra átörökített tapasztalatokra, élményekre, emlékekre épülő identitásra. A fentiek értelmében akkor járunk el helyesen, ha alaposan tanulmányozzuk a helyi társadalmak tényleges, lakóhelyéhez viszonyított térhasználati szokásait, vagyis azt, hogy a magyar népesség milyen hosszúságú, gyakoriságú és célú utazásokat tesz meg saját elhatározásából, vagyis viszonylagosan kényszermentesen.

A birtokunkban levő korábbi és új kutatások eredményei arra engednek következtetni, hogy inkább a nagyobb számú, kisebb területű alsó középszintű társadalmi terek kialakításán kell gondolkodunk. A helyi sajátosságok ennek a tapasztalatnak térségenként ellentmondhatnak, a magyar polgárok zömének azonban igen erős lakóhelyhez vagy annak közvetlen környezetéhez kötött életmódja viszont nem teszi indokoltá azt, hogy személyes részvételhez, jelenléthez kötött államigazgatási ügyek intézését a lakóhelytől túl nagy távolságba telepítsük.

A történelmi járások – a közvélekedéssel ellentétben – a szolgabíró által egy nap alatt lóval bejárható hatalmi-uralkodói terek voltak. A 21. századi járásoknak olyanoknak kellene lenniük, amelyeket a polgárok zöme egyébként is gyakran használ és jól ismer, jól érzi magát benne. Ha eddig az elit térhasználati szokásaihoz idomultak a középszint terei, most az egyszerű hétköznapi emberek alsó középszintű társadalmi tereit lenne szerencsés létrehozni. Egyelőre igazgatási célra, később akár másokkal (közszolgáltatások) is kiegészítve.

Általánosságban elmondható, hogy az alsó középszinten a népesség térséghez kötődésének mértéke fordítottan arányos a terület nagyságával. A járások területképzésekor azonban nyilvánvalóan tekintettel kell lenni a potenciális központok vonzerejére, vagyis közösségi intézményekkel, ezen belül is megkülönböztetetten az igazgatási infrastruktúrával való ellátottságára, s persze a méretgazdaságossági szempontokra is. Az alsó középszintű feladatellátás jelenlegi integrálatlan, funkcionálisan több központú, a lakossági térhasználati szokásokra nem figyelő gyakorlata feltételezésünk szerint ma súlyos állampolgári esélyegyenlőségi problémákat vet fel, amely a járások kialakítása során orvosolható. A valódi kérdés feltételezhetőleg nem más, mint az, hogy a járások intézményesíté-

sekor felmerülő társadalmi költségeket milyen belső arányokkal viselje közvetlenül maga az állampolgár, illetve az állam.²⁵

IRODALOM

- A. Gergely András* (1991): Egy kultúrtáj történeti szorongatottsága. *Kultúra és Közösség*, 2.
- A. Gergely András* (1993): Urbanizált méhkas, avagy helyi társadalom. (Scientia Humana), MTA PTI, Budapest
- Agg Zoltán* (2006): A megyerendszer változó szerepe a magyar közigazgatásban. Phd-értekezés, www.comitatus.hu
- Allport, Gordon W.* (1954): *The Nature of Prejudice* Addison. Wesley, Reading
- Aronson, Elliot* (1987): *A társas lény*. KJK, Budapest
- Bartók Béla* (1966): *A magyar népdal*. In: *Összegyűjtött írásai*, I. Közreadja: Szöllősy András, Budapest, 105. o.
- Bánlaky Pál* (1984): *Helyi társadalom-lokális közösségek*. Helyi társadalom, 2. MSZMP KB TTI, Budapest
- Blotevogel, Hans Heinrich – Heinritz, G. – Popp, Heribert* (1989): „Regionalbewusstsein” – Zum Stand der Diskussion um einen Stein des Anstosses. *Geographische Zeitschrift*, 77.
- Bourdieu, Pierre* (1985): *Az identitás és a reprezentáció*. Szociológiai Figyelő, 1.
- Bugovics Zoltán* (2007): *Társadalom, identitás és területfejlesztés*. L'Harmattan Kiadó, Budapest
- Buskó Tibor László* (2010): „Valamikor ez a rész járás volt”-néhány gondolat a pacasai kistérség kialakításának apropóján. In: Kákai László (szerk.): *Születésnap, vagy halotti tor? 20 évesek az önkormányzato*. IDRResearchKft./Publikon Kiadó, Pécs
- Bóhm Antal – Pál László* (1984): *Helyi Társadalom*. Társadalmi Szemle, 11.
- Bóhm Antal – Táll Éva* (1991): *Pápa a rezisztens város*. Várostarsadalmak, MTA PTI, Budapest
- Bóhm Antal* (2000): *Térségi identitás Magyarországon*. In: Glatz Ferenc (szerk.): *Területfejlesztés és közigazgatás-szervezés*. MTA, Budapest, 111–125. o.
- Briggs, Asa* (1985): *The Sense of Place*. In: *Urbana*, I.: *The Collected Essays of Asa Briggs*. University of Illinois Press
- Brockhaus, Wilhelm* (1981): *Kritische Bemerkungen zum Phänomen „Heimat”*. In: *Beiträge zur Landeskunde des Bergisch-Märkischen Raumes*. Wuppertal, 35–41. o.
- Csepeli György- Örkény Antal – Székelyi Mária – Poór János* (2004): *Nemzeti identitás Magyarországon az ezredfordulón*. In: Kolosi Tamás, Tóth István György, Vukovics György (szerk.): *Társadalmi riport 2004.*, TÁRKI, Budapest, 471–483. o.
- Csité András – Oláh Miklós – Dombi Gábor – Retz Tamás – Eisele Klára – Kovács Ernő* (2007): *A magyar gazdasági, politikai és kulturális elit balatoni kötődései*. Balatoni Integrációs és Fejlesztési Ügynökség Nonprofit Kft., Kézirat
- Dombi Gábor – Oláh Miklós – Retz Tamás* (2006): *Identitás, közérzet, ismeretszerzés, kormánypolitikák, aktivitás, pártválasztás és önkormányzatiság Veszprém megyében*. Kutatási zárótanulmány, A Nyilvánosságért és a Civil Társadalomért Alapítvány, Balatonfüzfő, 24. 40. o.
- Enyedi György* (2000): *A területfejlesztés tudományos megalapozása*. Glatz Ferenc (szerk.): *Területfejlesztés és közigazgatás-szervezés*. MTA, Budapest, 21–22. o.
- Éger György* (2000): *Regionalizmus, határok és kisebbségek Kelet-Közép-Európában*. Osiris, Budapest
- Gedei Gábor* (1997): *A Jászság önállósodási törekvései és megjelenési formái a helyi sajtóban*. Szakdolgozat, ELTE BTK
- Hasse, Jürgen – Krüger, Rainer* (1985): *Raumentwicklung und Identitätsbildung in der nordwestdeutschen Küstenregion Oldenburg*. *Wahrnehmungsgeographische Studien zur Raumentwicklung*, 1.
- Kákai László* (2000): *Megyei identitás a Dél-Dunántúlon 1994–1998*. In: Glatz F. (szerk.): *Területfejlesztés és közigazgatásszervezés*. MTA, Budapest
- Kákai László* (2009): *A régió belső kohéziója az elit véleménye, identitása alapján*. In: Pálné Kovács Ilona (szerk.): *A politika új szintere, a régió*. PTE, Századvég, Pécs–Budapest
- Kósa László – Filep Antal* (1975): *A Magyar nép táji-történeti tagolódása*. Akadémia Kiadó, Budapest
- Marosi S. – Somogyi S.* (szerk.) (1990): *Magyarország kistájainak katasztere*. I–II., MTA Földrajztudományi KI. Budapest
- Martin György* (1972): *Magyar táncípusok és dialektusok*, Budapest
- Meier-Dellach, Hans-Peter* (1980): *Räumliche Identität*. *Informationen zur Raumentwicklung* Heft 5., 301–313. o.

²⁵ A kézirat leadásának időpontjában még nem volt ismert a modern kori járások pontos száma és azok végül jóváhagyott területlehatárolása. Információk állnak rendelkezésre viszont arról (ld. Dr. Zöld-Nagy Viktória előadása a Magyar Statisztikai Társaság 2012. 05. 16-i szentendrei konferenciáján, a Területfejlesztők 2012. 05. 18-i lajosmizsei vikendjén, illetve a TÖOSZ 2012. 05. 24-i budapesti konferenciáján), hogy a mintegy 175 vidéki járás központ hivatalain túl közel ennyi egyéb integrált ügyintézési pont (többnyire az okmányirodák hálózatához illeszkedő kormányablak) és területileg még ennél is kiterjedtebb ügykezelőpont áll majd az állampolgárok rendelkezésére. Az ilyen területi sűrűségűre szőtt államigazgatási hálózat meglátásunk szerint illeszkedik a magyar lakosság területhasználati szokásaihoz, vagyis lakóhelyének szintjét meghaladó területi identitásához.

- Nemes Nagy József* (1997): Régiók, regionalizmus. „Educatio”, 3. 407–423. o.
- Oláh Miklós – Vágvolgyi András* (1985): Egy helyi döntés körülményei. *Valóság*, 6.
- Oláh Miklós* (1999): Az időskorúak helyzete Veszprém megyében. *Comitatus*, 9–10.
- Oláh Miklós* (2000): Adalékok a regionális identitás megrajzolásához. In: Glatz F. (szerk.): *Territorialis fejlesztés és közigazgatásszervezés*. MTA, Budapest
- Pál László* (1984): Kísérlet a “helyi társadalom” dimenzióinak megragadására. *Társadalomkutatás*, 3–4.
- Tajfel, Henri* (1981): *Human Groups and Social Categories*. University Press, Cambridge
- Paasi, Anssi* (1989): A régiók fejlődése és a regionális identitás kialakulása. *Tér és Társadalom*, 3., 70–79. o.
- Paasi, Anssi* (2000): Re-constructing regions and regional identity. <http://soegeo.ruhosting.nl/colloquium/Paasi1.pdf>
- Palkó Katalin* (2010): Az identitás területi dimenziói a politika tükrében. Doktori disszertáció-tervezet, PTE, Közgazdaságtudományi Kar, Regionális Politika és Gazdaságtan Doktori Iskola, Témavezető: Pálné dr. Kovács Ilona DSc. egyetemi tanár
- Pataki Ferenc* (1986): *Identitás, személyiség, társadalom*. Akadémiai Kiadó, Budapest, 9., 23. o.
- Pálné Kovács Ilona* (1991): Regionalizmus a Magyar önkormányzati rendszerben. *Comitatus*, 1. 3–5. o.
- Pálné Kovács Ilona* (1997): Lokális identitás, regionalizmus, helyi önkormányzatok. In: Kárpáti Zoltán (szerk.): *Társadalom és területi folyamatok az 1990-es évek Magyarországon*. MTA TKKK, Budapest, 17–36. o.
- Pálné Kovács Ilona* (2001): Regionális politika és közigazgatás. *Dialog Campus Kiadó*, Budapest–Pécs
- Pálné Kovács Ilona* (2004a): Régiók most vagy soha? *Magyar Közigazgatás*, június, 333–342. o.
- Pálné Kovács Ilona* (2004b): A közigazgatási régiók esélyei hazánkban. *Magyar Tudomány*, 9. 952–961. o.
- Pálné Kovács Ilona* (2005): Középszintről középtávon. *Comitatus*, augusztus–november, 24–36. o.
- Pálné Kovács Ilona* (2007): Magyar területi reform és az uniós fejlesztéspolitika. *Magyar Tudomány*, 10. 1306–1315. o.
- Pálné Kovács Ilona* (2008a): Helyi kormányzás Magyarországon. *Dialog Campus Kiadó*, Budapest–Pécs
- Pálné Kovács Ilona* (2008b): Régiókkal és nélkülük. In: Kádár Krisztián (szerk.): *Idea és valóság*. Budapest
- Pálné Kovács Ilona* (2009): Regionális elit és a területi reform. In: Pálné Kovács Ilona (szerk.): *A politika új színtere a régió*. PTE, Századvég, Budapest–Pécs
- Putnam, R.D. – Leonardi, R. – Nonetti R.Y.* (1993): *Making Democracy Work Civic Traditions*. In: *Modern Italy*. Princeton, NJ. Princeton University Press
- Putnam, R.D.* (2000): *Bowling alone: the collapse and revival of American community*. New York, Simon and Schuster
- Raagmaa, Gaari* (2002): Regional identity in Regional Development and Planning. *European Planning Studies*, 1., 55–76. o.
- Rechnitzer János* (1992): *Térszerkezeti változások a Felső-Dunántúlon*. Comitatus, 11. 3. o.
- Relph, Edward* (1976): *Place and Placelessness*. Pion, London
- Salazar, Jose Miguel* (1998): *Social Identity and National Identity*. In: Worchel, S. – Morales J. F. – Paez, D. – Deschamps, J. C.: *Social Identity*. SAGE Publications, London
- Szabó Pál* (2006): Régió: meghatározott területi egység. *Comitatus*, 7–8, 10.
- Szücs Jenő* (1974): *Nemzet és történelem*. Gondolat, Budapest
- Tajfel, Henri* (1981): *Human Groups and Social Categories*. Cambridge, University Press
- Tuan, Yi-Fu* (1973): Ambiguity in Attitudes Toward Environment. *Annals of the Association of American Geographers*, 63., 411–423. o.
- Zongor Gábor* (2008): Idea és valóság, avagy az önkormányzati reformról alulnézetből. In: Kádár Krisztián (szerk.): *Idea és valóság*. Az IDEA közigazgatáskorszerűsítési program négy éve. Közigazgatásfejlesztési Társaság, Budapest (<http://lexikon.katolikus.hu/K/k%C3%B6z%C3%B3j%C3%B3.html>)

Kulcsszavak: járás, közigazgatás, területlehatárolás, területi identitás, területi mobilitás, Szücs Jenő.

Resume

This paper reviews international and home special literature on spatial identity on the event of delineation of the area of newly established districts. Through their critical analysis it concludes that versus the widespread conviction, there exists micro-regional identity in Hungary. Social ties to lower middle-level spaces (contrary to national identity acquired through symbols) relies on residents' knowledge of the locality. These are the bases of the love of native land cited by Jenő Szücs as well, i.e. the personal ties relying on the common experience and memories of generations transferred to next generations. This form of spatial identity can be learnt through social space use habits outside the residence, which approach has been given an important role in the delineation of lower-middle administrative spaces (new districts).