

A szuburbanizáció jellemzői a budapesti agglomerációban (Esettanulmányok)

KOVÁCS ZOLTÁN¹

Az alábbiakban közölt tanulmányok eredetileg nem tudományos publikáció céljából készültek. Diákok írták, az ELTE II. éves földrajz szakos hallgatói, akik 1997. júliusában két hetes társadalomföldrajzi gyakorlaton vettek részt az MTA Földrajztudományi Kutató Intézet szervezésében. Az alábbi tanulmányok megszületésével új keletű, az akadémiai és az egyetemi szféra között létrejött sikeres együttműködésről beszélhetünk, amelynek „hozádéka” mindkét fél számára számos előnyt hordoz.

A hallgatók feladata a két hét alatt az volt, hogy – az előre megbeszélte szempontok és módszerek alapján – vizsgálják meg a szuburbanizáció különböző megjelenési formáit, intenzitását Budapest környékén kiválasztott településeken. A döntően statisztikai adatok elemzésén, lakossági kérdőívvezéssel és mélyinterjúkon alapuló vizsgálat összesen 18 településre terjedt ki. A diákok önálló kutatómunkájuk eredményeit esettanulmányokban foglalták össze, amelyeket – a terjedelmi korlátokra tekintettel – rövidített formában az alábbiakban közlünk. Sokuk számára ez volt az első szakmai szárnypórbálgatás, de bízunk benne, hogy minél többükkel találkozunk újra a Földrajzi Értesítő „profí” szerzőiként a jövőben.

Budajenő és Telki

NAGY ZOLTÁN–SZABÓ EDINA

A rendszerváltozásig *Budajenőn* a pozitív természetes szaporodás (1970–79: + 89 fő; 1980–89: + 2 fő) negatív vándorlási egyenleggel (1970–79: –94 fő; 1980–89: –64 fő) társult. Ezzel szemben *Telkin* az utóbbi évtizedekben mind a természetes szaporodás (1970–79: +25 fő; 1980–89: +14 fő), mind a vándorlási egyenleg (1970–79: +156 fő; 1980–89: + 1 fő) pozitív volt. 1990-ben Budajenő népessége 796 fő, Telkié 624 fő volt. Ez az érték Budajenőn 1995 végére 850 főre növekedett, 1997 nyarán pedig már az 1000 főt is eléri. Telki népessége az 1990-es 624 főről 1995-re 854 főre növekedett, 1997-ben pedig már elérte a 1300 főt. Mivel 1995-ben Budajenőn a természetes szaporodás –2 fő, Telkin pedig +1 fő, tehát a népességszám növekedése kifejezetten a bevándorlás következménye.

A bevándorlók nagyrészt a magasabb jövedelműek kategóriájába tartoznak, általában értelmiségi foglalkozásúak, de akadnak közöttük egyéni vállalkozók is. Az 1980-as évek végén és az 1990-es évek elején jellemző volt a többgyermekes értelmisé-

¹ MTA Földrajztudományi Kutató Intézet, 1062 Budapest, Andrássy u. 62. (A tanulmányok összeállítója).

gi réteghez tartozók Telkire és Budajenőre való kiköltözése Budapestről, ezen belül is főleg a budai oldalról, kiváltképp az I., II., XI., XII. kerületekből, kisebb mértékben a pesti belvárosból és a XIII. kerület értelmiségi negyedeiből. Ők az államtól a gyermekek után szociálpolitikai kedvezményt kaptak. A beköltözők túlnyomó többsége 40 év körüli, 10 év körüli gyermekekkel.

Jellemző, hogy a Budajenőre beköltözők (a Telkire beköltözőkhöz képest) kevésbé jó anyagi helyzetűek, ám a kellemesebb lakókörnyezetért nagyobb áldozatot is képesek és hajlandók hozni (pl.: autó eladás, családi összefogás, a szülők kisebb lakásba való költözése, ill. összeköltözése a „gyermekekkel”), és a házuk is részben önerőből, lassan épül fel. Ezzel szemben Telkire a nagyobb anyagi lehetőséggel rendelkezők mennek, akik már Budapesten is háztulajdonosok voltak.

Mindkét településre igaz, hogy a beköltözők többsége akkor sem költözne vissza Budapestre, ha ott egy ugyanilyen házat kapna. Az új lakókörnyezet kiválasztásánál legfontosabb szempont a jó levegő, a zöld környezet, a kisebb, nyugodtabb életet kínáló település. Ez utóbbi szempont újabban társadalmi feszültségekhez vezet Telkiben, hiszen a néhány évvel ezelőtt beköltöző polgárok egy nyugodt települést találtak, és most hevesen tiltakoznak a község felduzzasztására irányuló önkormányzati tervek ellen, talán jogosan félve attól, hogy a község elveszíti eddigi meghitt, falusias jellegét.

Az újonnan betelepültek (a vállalkozókat leszámítva) általában Budapesten dolgoznak. Figyelemreméltó, hogy még a személyautóval rendelkezők közül is sokan járnak busszal a fővárosba, köszönhetően a jó távolsági autóbusz közlekedésnek (a menetidő kb. 40 perc a Széna térig). Érdekes tény, hogy a városból való kiköltözéssel a munkabajárás ideje nem nőtt számottevően. A háztartásokban általában mindkét szülő dolgozik, az általános iskolás korú gyermekek Budajenőre, a középiskolások Budakeszire vagy Budapestre járnak iskolába.

Az utóbbi néhány évben Telki önkormányzata 400–500 telket értékesített a kárpótlásból visszamaradt területeken, miután azokat szántóból belterületté minősítették át. Folyamatban van további 80 ha megvétele a természetvédelem alatt álló állami erdőből, amit átminősítés után építési telekként parcellázni szeretnének. Ezenkívül az üdülők téliesítésével próbálják ösztönözni az üdülőtulajdonosokat, hogy állandó jelleggel költözzenek ki Telkibe. Az üdülőterületen kb. 250 telek található, amelyeket 20–30 évvel ezelőtt parcelláztak budapesti lakosok számára. Ennek eredményeképp ma már 30–40 nyaraló állandó lakóházként funkcionál, s ez a szám várhatóan a jövőben erősen nőni fog.

Jellemző, hogy Telkiben az újonnan parcellázott telkek egy tömbben vannak, amelyek nagyrészt a régi falu és az újtelep közötti területet foglalják el. Ezzel szemben Budajenőn nem egy tömbben parcelláztak, hanem a falu körül, általában kisebb tömbökben árusítottak telkeket. Mindkét településen megfigyelhető az ingatlanfejlesztő építési társaságok lázas tevékenysége.

Budajenőn a község Perbál felőli végén a parcellázáskor a 22 telekből 12-t a Gepárd Kft vásárolt meg és azokat vagy telekként értékesíti 15 000 Ft/m² áron, vagy pedig a saját tervei alapján házat épít rá. 1994 nyarán a cég azért vette meg ezeket a telkeket, mert a világkiállítás tervei szerint Budajenőn expofalu lett volna. A vállalkozás tulajdonában levő telkek 200–300 □-ól nagyságúak, ezekre elsősorban budapesti

lakosokat várnak. A mintaházak képeit fényképes hirdetésekben fogják közölni, az azonban kérdéses, hogy ez mennyire fele meg a magyar piac szokásainak. Eddig a Gepárd Kft 3 házat tudott eladni, a kulcsrakész házak eladási ára 80 000 Ft/m². Az expofaluban rejlő lehetőségekre egy amerikai érdekeltségű vállalkozás is felfigyelt. A Houston Partners ingatlanfejlesztő, értékesítő és szolgáltató kft a Budajenői-fennsíkon 14 ha-t vásárolt meg és oda Hilltop Estates néven lakóparkot tervezett. 83 építési telket és egy 7000 m² szabadidőközpontnak való területet alakítottak ki. A területet telkekként értékesítik, amire a tulajdonosok saját elképzeléseik szerint építhetnek családi- vagy ikerházat, ezenkívül felállítottak két acélszerkezetes mintaházat, azok számára, akik velük akarják megépíttetni házukat. Az összközműves telkek 235–375 □-öl nagyságúak, az áruk 23 000–28 000 Ft/□-öl között változik. Egy svájci cég a budajenői szőlőhegyen akar lakóparkot építeni 63 + 40 telken, igen nagy tőkét bevonva.

Telkiben a falu 2 pontján kb. 100 összközműves telket a dél-koreai tulajdonban lévő Becco Kft vett meg, és azokon családi házakat, ill. sorházakat épít. 144 lakhely épül 5 féle háztípusban, 75–220 m² közötti alapterülettel, 100 000 Ft/m²-es értékesítési árral. A beruházás 2 éve kezdődött, és a tervek szerint kb. 5 év múlva fogja „kifutni magát”, addig az egyébként nagyipari építkezésekben érdekelt cég más lakópark építésébe nem kezd. A tervek szerint jövőre épül meg a lakóterülethez kapcsolódó kereskedelmi funkciójú épületegyüttes. A telep szomszédságában fog megépülni Telki óvodája és iskolája, és a cég tárgyalásokat folytat több szupermarket láncsal is. Az igen tőkeerős dél-koreai vállalat adja a tőkét és a projekt vezetését, a kivitelező alvállalkozók magyarok.

Mivel mindkét település közműhálózata kiépült, ezért ezen a téren jelentős beruházásokat nem terveznek. Több lakos is szóvá tette azonban, hogy a község mindennapi életéhez elengedhetetlenül fontos szolgáltató egységek, elsősorban a kereskedelem területén, hiányoznak. Valóban megállapítható, hogy a terciér szektor szuburbanizációja ezen a vidéken még el sem kezdődött. Az élelmiszerüzletek száma kevés, majdnem mind egy-egy családi ház alagsorából lett átalakítva, tehát kis alapterületű és drága, még közepes napi igények kielégítésére sem alkalmas.

A két település vezetése eltérő módon értékeli a bevándorlást. Telki polgármestere szükségszerűnek és kívánatosnak tartja a község növekedését, s távlati terveiben egy 2500–3500 fős település szerepel, mivel véleménye szerint ez a legkisebb nagyságú település, ami el tudja tartani saját közintézményeit (iskoláját, óvodáját, szakorvosi rendelőjét, önkormányzatát). Budajenő polgármestere és önkormányzata egy hosszú távú fejlesztési tervet készített, amelynek része a lakosság szám növekedésének közben tartása és lassú ütemezése. Célja, hogy a beköltözők jól beilleszkedjenek a falu társadalmi életébe és így a hosszú távon 2000 lakosúnak tervezett településen mindenki otthon érezze magát. Amíg tehát Telki egy gyors növekedést képzel el és valósít meg, addig Budajenő lassú, fokozatos, konfliktusmentes fejlődést tart járható útnak. 1990 előtt Budajenő Telkinél jóval nagyobb település volt, ám mára már Telki rendelkezik nagyobb népességgel, éppen ezért itt a népességszám növekedése a település életének gyökeres változását eredményezte.

Budakalász

LÁNSZKI RÉKA – ORBÁN MÓNIKA

Budakalász a *népességszám* szempontjából dinamikusan fejlődő település. 1960-ban 4326 volt az itt élők száma, amely 1970-re elérte a 6850-et, 1980-ra pedig 7787 főt. A település népessége jelenleg 8984 fő, ám ez az adat csak a bejelentett lakosságra vonatkozik, a valódi („jelenlevő”) népességszám kb. 12–13 ezerre tehető.

Az önkormányzat adatai szerint a falu lakossága 400–500 fővel növekszik évente. Mivel a természetes szaporulat (*l. a táblázatot*) még a 2 ezreléket sem éri el – ami még így is lényegesen felette van az országos -1 és -3 ezrelék között ingadozó átlagnak – a népességgyarapodás jórészt a *vándorlásnak* köszönhető.

Év	Születések	Halálozások	Természetes szaporodás (fő)
1990	87	77	10
1991	90	78	12
1992	93	95	-2
1993	104	82	22

Az adatok szerint 1984 és 1993 között nem kevesebb, mint 3000 ember költözött a faluba, és ez a tendencia napjainkban egyre erősödik. A beköltözők az ország minden részéről érkeznek, de Budapest részesedése dominánsnak mondható. A főváros mellett jelentős más agglomerációs települések részesedése is. Pest megyéből (pl. Nagykőrös, Albertirsa) is sokan költöznek ide a főváros közelsége miatt.

A beköltözők kormegoszlását tekintve két domináns csoport különíthető el: fiatal házaspárok óvodás és/vagy kisiskolás korú gyermekekkel, valamint középkorú, zömében értelmiségi szülők gimnazista vagy egyetemista korú gyermekeikkel. Tapasztalataink szerint a Budakalászra költözésnél mindkét csoport esetében a legfőbb okot a kellemes lakókörnyezet és a jó levegő jelentette. A középkorú réteg főképp vagyoni helyzeténél fogva engedhette meg magának a házvásárlást, ill. az építkezést, míg a kisgyermekesek – akiknek egy jó része panellakásban lakott korábban, főképp Óbuda és Békásmegyer lakótelepein – többnyire állami vagy egyéb támogatást vettek igénybe.

Budakalászon az elmúlt 10 évben *három új településrész* fejlődött ki a nagyszámú, zömében fiatal és középkorú beköltözők hatására. A 80-as évek második felében kezdték meg a Pomáz felé vezető út bal oldalán lévő domboldalon új családi, ill. sorházak építését, az Omszki-tó mellett az 1990-es években épültek hatalmas házak, akárcsak az Üröm felé vezető út felső részén. Az új negyedek lakosságát jelentős részben értelmiségi és vállalkozói réteg alkotja, stabil egzisztenciával és nagyon jó anyagi háttérrel. Az ő beköltözésük csak tovább erősítette Budakalász alvóközség jellegét, mivel az itt lakók főként Budapesten dolgoznak.

A településen az átlagos lakásméret 88,7 m², de ez az érték természetesen nagy szélsőségeket takar. Jól megfigyelhető az Ófalu és az újonnan kiépült részek közötti különbség. Az ófalui részben a kislakások aránya jóval magasabb, mint a település többi részén. Ennek oka valószínűleg az, hogy a nyugdíjasok jelentős része még abban az időben jutott lakáshoz, amikor csak kisebb alapterületű lakások épültek. A nagy,

több generációt befogadó házak nagyobb számban csak a 70-es évek elejétől épültek Budakalászon. A kifejezetten új falurészek esetében a lakások átlagos alapterülete meghaladja a 150 m²-t. A két érték közötti (főképp 80–100 m²-es) átlagos budakalászi házak alkotják a Szentistvántelep és a közte, valamint a Lenfonógyár között húzódó településrész épületeinek jelentős hányadát.

A lakásépítés üteme napjainkban igen gyors, s várhatóan egyre növekedni fog, elsősorban a fent említett három településrészen. Jelentős mértékű volt az utóbbi néhány évben a nyaralók téliesítése, egész évben lakhatóvá tétele is, ezért a faluban mára viszonylag kisszámú nyaraló maradt, főként a „félreesőbb” részeken. (Az önkormányzat nem korlátozza, de különösebben nem is támogatja ezeket az építkezéseket.)

Az ingatlanforgalom leginkább a telkek vonatkozásában jelentős, mivel csak kevesen akarják eladni házukat és/vagy lakásukat. Az önkormányzat 16 000 Ft/□-öles áron kínálja a telkeket, magánemberek ennél valamivel magasabban. Ez az 5 évvel ezelőtti árakhoz képest kb. 60%-os növekedést jelent. Az önkormányzat a jövőben további parcellázást tervez, kb. 30–40 új telket alakítanak ki, amin csakis családi házak épülhetnek.

Budakalász Budapesthez közeli fekvése, munkaerő-piaci szempontból is meghatározza a település arculatát. A fővárosban dolgozók nagyobb részére jellemző, hogy állami vállalatoknál, intézményeknél stb. dolgoznak, míg a helyben és Szentendrén, ill. környékén dolgozók nagyobb része magáncégeknél helyezkedett el.

A felmérés során azt tapasztaltuk, hogy különösen az 5–7 éve beköltözöttek között igen magas a vállalkozók aránya. A rendszerváltást követő változások közül az egyik legszembetűnőbb a munkanélküliek számának megemelkedése. Budakalászon is felismerhetők az országos tendenciák, bár a falu Budapesthez való közelsége miatt ezek a mutatók jobbakként az országos átlagnál. Itt is általánosnak mondható, hogy a szakképzettség növekedésével csökken a munkanélkülivé válás veszélye. Ebből következően a munkanélküliség főképp az ófalui részeken nagy mértékű, hisz itt a nyugdíjasok mellett sok a szakképzetlen lakos. Az új részeken pedig a munkanélküliek aránya minimális.

A KSH adatai szerint a Budakalászon működő *társas vállalkozások* száma ma mintegy 20–25-re tehető. Domináns nagy cég, amelynek iparüzési adója a település nagyfokú fejlesztését lehetővé tenné – az 1998 tavaszán átadott CORA bevásárlóközpontot leszámítva – nem található a faluban. A cégek zömében kisebb kft-k, a foglalkoztatottak száma egyiküknél sem éri a 30 főt; az átlagos érték 10 fő alatt van. A kft-k közül 8-cal sikerült kapcsolatot felvenni, s rövid interjút készíteni. Telephelyválasztás szempontjából három nagy csoportot különíthetünk el közöttük.

Az első csoportba azon kft-k tartoznak, amelyek régi, nagy helyi cégek felbomlása után alakultak, s részben a nagy cégek profilját viszik tovább. E csoportnál a telephely Budakalászon adott volt, csakúgy, mint a vevőkör, épületek stb. Ilyen pl. a ZÉTA Kft, amely egy textiláru nagykereskedéssel foglalkozó cég, s a régi Lenfonógyárból vált ki. A régi Lenfonógyár területén ma öt kisebb Kft működik. Ezek közül kettő kapcsolódik a régi gyár profiljához. Egyik a DEKO PRINT Kft, amely reklámszázlós gyártással foglalkozik. Eredeti telephelye Budapesten volt, s az itt meglévő szak tudás és munkaerő miatt települt ki Budakalászra. A másik cég napernyőket, napvédelmi cikkeket gyárt, s még egy helyi cég alapította 1988-ban. E csoportba sorolható az

1996-ban alapított, betonelemeket gyártó cég is, amely egy tönkrement helyi betonüzem profilját viszi tovább.

A második csoportba azon kft-k tartoznak, amelyek az ország különböző részeiből települtek a faluba, s a fő telepítőtényezőként egyértelműen Budapest közelségét lehet megemlíteni. Ilyen pl. a Tatabányáról idetelepült irodai papír kereskedésével foglalkozó kft.

A harmadik csoportba azokat a kft-eket soroltuk, amelyek egyértelműen Budapestről települtek ki, s amelyek jó példát jelentenek a *tercier szuburbanizáció*ra. Ide sorolható pl. az 1990-ben alapított Scmalhofer Kft, amely légtechnikával foglalkozik. A cég működését Kőbányán kezdte egy bérelt helyiségben, s a saját tulajdonú telephelyre való törekvés miatt költöztek ki Budakalászra. A fő telephelyválasztási szempont a helyismeret, a kedvező vételi ajánlat, és a jó infrastruktúra volt. A másik példa a Baumag, amely építőanyag kereskedéssel foglalkozik. Központja Budaörsön található, s az agglomeráció több településében rendelkezik telephellyel.

Ezek a cégek szinte kivétel nélkül helyi lakosokat foglalkoztatnak, aminek okaként a kft-k egyértelműen a költségmegtakarítást jelölték meg. Csaknem mindegyik cég tervezi a jövőben fejlesztést, amely új munkahelyek megjelenését eredményezi a településen.

Külön kell említést tenni az Omszki-tó mellett felépült CORA áruházról, amely egyben a faluba irányuló eddigi legnagyobb külföldi beruházás. A tőke francia eredetű, az áruházat felépítő cég pedig belga. Az áruház 25 ezer m²-es, 15 ezer m²-nyi eladótérrel. A CORA mellett néhány kisebb 4–5 ezer m²-es áruház is épül a közeljövőben. Az egész beruházás kb. 50–60 embernek fog majd munkalehetőséget nyújtani.

A *közműfejlesztés* nagy lendületet vett 1995 óta: csatornázás a falu egész területére kiterjedt, és 1998 végére fejeződött be. A csatornázást környezet-védelmi problémák is sürgették. Kevés a zárt emésztőgödör, ezért a szennyvíz a talajvízbe szivárog, onnan pedig a Dunába. 1996–97-ben a csatornázás 230–300 MFt-os beruházást jelentett. A háztartásoknak 150 ezer Ft-ot kell a csatorna alapba befizetni, a befizetés mindenki számára kötelező, de aki belép a Csatorna Társulatba 10 évre mentesül a helyi adó alól. További kedvezmény, hogy ezt az összeget 10 év alatt, kedvezményes kamattal, havi részletben kell kifizetni. Aki még ilyen feltételek mellett sem engedheti ezt meg magának, azt az önkormányzat támogatja.

Budakalász várhatóan az elkövetkezendő években is megőrzi népességfejlődésének dinamikáját, amelyet nagyrészt kedvező földrajzi fekvésének köszönhet. Az önkormányzat nem áll sem a lakossági, sem a gazdasági betelepülés útjába. Az önkormányzat pénzügyi helyzete stabilnak mondható. Legfőbb bevételei a lakossági SZJA-ból, a helyi adókból és az iparüzési adóból (CORA) származik. A személyi jövedelemadó, mint bevételi forrás, szempontjából kedvező, hogy a beköltözők nagy része jó anyagi körülmények között él, jövedelme az átlagtól magasabb.

Csömör

SZATMÁRY KRISTÓF–SZŰCS ISTVÁN

Csömör nagyközség közvetlenül Budapest határához simul, és a főváros belső agglomerációs és gyűrűjében helyezkedik el. Budapest XVI. kerületétől (Mátyásföld) mindössze egy 300 m széles mezőgazdasági terület választja el. Annak ellenére, hogy Budapesthez ilyen közel van, közúthálózati szempontból zsákutca jellegű település, mindössze egy leágazásból közelíthető meg a 30-as főút felől, ill. egy bekötő úttal kapcsolódik a XVI. kerülethez. A tömegközlekedés viszont ennél sokkal előnyösebb, már századunk elején kiépült a HÉV összeköttetés Budapesttel, ezen felül több közvetlen autóbuszjárat is összeköti a fővárossal, ami magyarázata lehet az ingázók nagy arányának.

Az alábbi adatsorból látható, hogy a település népességszáma az elmúlt kb. 120 évben kisebb törésektől eltekintve dinamikusan fejlődött.

Év	1870	1920	1950	1970	1980	1990	1997
Népességszám	307	2872	3634	3046	5816	5487	5916

Az 1960–70-es évek időszakáig a faluba betelepülők jelentős részét nem a budapestiek alkották, hanem a vidékről a fővárosi munkahelyek felé igyekvő tömegek. Ezt támasztja alá felméréseinkben az a tény, hogy a magukat a felmérés időpontjában már „csömöri”-nek valló személyek – jelentős része bevallottan csak a 60–70-es években költözött be Csömörrre az ország különböző részeiből.

A 80-as években némileg megtorpant a község népességének növekedése, majd a 80-as évek második felétől, ill. a 90-es évek elejétől ismét ugrásszerűen megnőtt a gyarapodás mértéke. Az elmúlt 7–8 évben kb. 400–500 fő költözött Csömörrre. Ez a betelepülés viszont a 60–70-es évekéhez képest ellenkező irányú volt. Már nem vidékről, hanem a *szuburbanizációs folyamat* következményeként elsősorban Budapestről települtek, ill. települnek ki Csömörrre a lakosok.

Ha Csömör népességének az összetételét vizsgáljuk, az őslakosok mellett (akik a mai napig a helyi lakosságnak kb. a felét teszik ki) a betelepülőket sem vehetjük egy csoportnak, mivel a betelepülés időpontja jól meghatározza származásukat. Az 1988–89 előtt önálló családi házat építők egyik része őslakos csömöri, másik részét a 60–70-es években vidékről beköltözöttek alkotják, viszont az 1988–89 év után új családi házat építők 70–80%-a korábban budapesti lakos volt.

A két nagy betelepülési hullám során beköltözött emberek társadalmi státusa is eléggé különböző. Az első 1960-as 70-es években bekövetkezett betelepülés alkalmával, jellemzően közép- vagy alacsony végzettségűek telepedtek le Csömörrön, míg a 80-as évek végétől főként középszintű, ill. magasan kvalifikált társadalmi rétegek jelentek meg a településen. Ennek lehet a következménye, hogy 1980-hoz képest napjainkig jelentős emelkedést lehet észrevenni a lakosság átlagos iskolai végzettségében.

Az 1990-es évek budapesti beköltözői saját megítélésünk szerint további két jól elkülöníthető csoportra oszthatók. Az egyik részük sorházban lévő lakását készen

vásárolta, ők általában a társadalmi középrétegben fellelhető értelmiségi családok, akik a kiköltözésük okát részben a kellemes lakókörnyezettel, részben a kedvező lakásvételi lehetőséggel hozták összefüggésbe. Iskolai végzettségük magas, társadalmi státusuk a középrétegnek megfelelő, többségük fiatal házaspár vagy több gyermekkel. A másik csoportba azok tartoznak, akik csak telket vásároltak Csömörön és házukat maguk építették (néha már nem is házról, hanem kastélyról kell beszélni). Ezekbe a házakba, sajnos, a kérdőívészés alkalmával jellemzően sokkal kevesebbszer jutottunk be a nagyfokú bizalmatlanság miatt.

Budapesti kiköltözők főként a községhez közel eső budapesti kerületekből jöttek ide lakni. A korábbi lakóhely szempontjából kb. 70–80%-uk a X., XIV. és XVI. kerületből költözött ki. Ennek oka minden valószínűség szerint abban keresendő, hogy így a munkahelyi és a mindennapi megszokott életmód (bevásárlás, szórakozás, kultúra stb.) részint a régi megszokott útvonal mentén folyik, mindössze a közlekedés időtartama növekedett meg valamelyest.

Az önkormányzat nem híve az ellenőrizhetetlenül növekvő betelepülésnek. Jóllehet, felparcellázható belterületeknek nincs híján, mégis az új ház építésére kiadott engedélyek száma éves szinten nem haladja meg a 35–40-et. Az önkormányzat illetékei szerint egy ennél nagyobb ütemű betelepülés nem kívánatos, mivel az intézményi háttér nem képes eltartani egy, a jelenlegi ütemnél gyorsabban növekvő népességet. Az elmondások szerint a betelepülők és az őslakosok között semmilyen jelentősnek mondható ellentét nincs, amit nem is akarnak a jelenleginél gyorsabb ütemű betelepüléssel veszélyeztetni.

Az önkormányzat a telekárakat a piaci viszonyokhoz igazította. A csömöri telekárak a budapestieknek kb. az egyharmadát érik el. Egy □-öl jelenleg kb. 12 000 Ft, egy szabványtelek 2,2–2,4 MFt-ba kerül (200 □-öellel számolva).

Csömör *gazdasági élete* némileg eltér a többi, uralkodóan lakó- monofunkciós agglomerációs településtől. Az első jelentősebb ipari üzemek a 60–70-es évek fordulóján jelentek meg. A budapesti ipartelepítési stop következtében jelent meg a község határában a Munkaruházati és a Középület Építő Vállalat. A Középület Építő Vállalat a privatizáció után kft-kre esett szét és ezek egy részét külföldi befektető vásárolták meg. A Munkaruházati Vállalatot a Procter and Gamble amerikai cég vette meg. Az üzem azóta is dinamikus fejlődik, az elmúlt évben mintegy 2000 m²-es 50 millió dolláros zöldmezős beruházást hajtottak végre a község területén. A cég kb. 800 munkást alkalmaz, de ezeknek csak mintegy 10%-a helyi lakos. Egyébként a multinacionális cégből jelenleg is nagy haszna van az önkormányzatnak. Az 1991-ben bevezetett iparüzési adó évi 150 MFt-os bevételhez juttatja a csömöri önkormányzatot. Ebből az összegből nem kevesebb, mint 120 MFt-ot a Procter and Gamble fizet.

Épp a Procter and Gamble multinacionális cég megjelenése és folyamatos terjeszkedése adta az alapját annak az ötletnek, hogy az önkormányzat a község területén, először ipari területet jelöljön ki, majd a későbbiekben pályázzon az Ipari Park címre is. Az Ipari Park létrehozásának ötletét az is segíti, hogy előreláthatólag a Kormány 10 éves autópálya-fejlesztési programjában szerepel az M0-s autópálya M3-tól M5-ig terjedő szakaszának megépítése, amely közvetlenül a leendő Ipari Park mellett épülne meg. Ez igazenszám kedvezően befolyásolná a létesítendő Ipari Park iránti érdeklődést. Az

önkormányzat tervezi továbbá a HÉV vonalához kapcsolódva egy ipari vágány megépítését a terület felé. Az önkormányzat hitelfelvétel révén megvásárolt az említett területen egy 26 ha-os részt, amelyet kijelölt a leendő Ipari Park területének.

A község – hála a területén képződött iparüzési adónak, és az önkormányzat vállalkozásbarát tevékenységének – az elmúlt néhány évben jelentős infrastrukturális fejlesztésen esett át. 1989–92 között a gázvezetéket fektették le a községben, majd 1992–94-ben állami céltámogatás igénybevételével a csatornázást oldották meg. 1994-ben 8 tanteremmel bővítették a helyi általános iskolát és 1997-ben adták át a tornacsarnokká bővített korábbi iskolai tornatermet. 1995–97 között befejeződött a telefonhálózat kiépítése.

Az elmúlt időszak jelentős beruházásai ellenére, továbbra is maradt elvégzendő feladat. Jövőre tervezik a katasztrófális úthálózat (ezt saját tapasztalataink is megerősítették és a lakossági vélemények is alátámasztották) felszámolását és a ma még csak a község útjainak 10%-át fedő aszfaltút létrehozását a település egész területén.

Dunakeszi

FÜLÖP SÁNDOR–VÁRADI GYÖRGY

Dunakeszin az 1990-es évek második felére az egyre csökkenő élveszületések száma már elmarad az egyre növekvő halálozási aránytól. Így mára, a korábbi időszaktól eltérően a lakosság gyarapodása (*l. az alábbi táblázatot*) kizárólag a pozitív vándorlási egyenlegnek köszönhető.

Dunakeszi népességszáma

Év	Lakónépesség (fő)
1970	19 839
1980	25 137
1990	26 111
1997	30 125

Az 1970–1990 közötti időszakban a nagy népességszám növekedés a magas természetes szaporodás és az intenzív bevándorlás eredménye volt. Ugyanakkor 1990–1997 között ez a nagymértékű gyarapodás már szinte teljesen a szuburbanizáció hatására történt.

A lakosság fővárosból való kiköltözésének Dunakeszire kifejtett hatásait a kérdőíves felmérés és az EUROVIT Ingatlanközvetítő Kft-vel készített riport alapján vizsgáltuk.

Megállapítható, hogy Dunakeszi esetében valóban megindult a *szuburbanizáció*, mind a lakosság, mind a cégek és vállalkozások tekintetében. A Dunakeszire költözők döntő többsége (kb. 80–85%) Budapestről települ át ide. Olyan nagy az érdeklődés a budapestiek körében Dunakeszi iránt, hogy az EUROVIT Kft kénytelen volt egy irodát Budapesten is nyitni (sok budapesti ugyanis nem ér rá eljönni ide mun-

kaidőben). Főleg a IV., IX., XIII. és XV. és a belső kerületekből érkeznek a kitelepülők. Különösen az elmúlt 4–5 évben vált igazán intenzívvé a kivándorlás. Ezen időszakban a kitelepülők számát megnövelte a „lakásprivatizáció”, amely során a korábbi budapesti önkormányzatok tulajdonában levő házakat, lakásokat a valódi piaci érték 8–10%-káért megvehették a lakók. A vásárlás után már a valós áron adhatták el a saját ingatlanukat, és az így nyert 4–10 (vagy akár még több) MFt-ból Budapest környékén már kedvükre válogathattak a lakások között.

A Dunakeszire költözők jelentős részét képezik a magasan képzett, fiatal, nagyobb jövedelemmel rendelkező családok. Ezt támasztja alá az a tapasztalat is, hogy az elmúlt években a 10 MFt-nál drágább ingatlanok iránti kereslet egy stabil (kb. 30%-os) arányt mutatott a piacon, amely ingatlanokat elsősorban értelmiségiek és üzletemberek keresnek megvételre).

Lakásépítések jelenleg három nagyobb körzetben folynak: Révdülő, Fóti út – Határ út, Tábori úti lakótelep. Parcellázás előtt áll a belga „Euroholding Rt.” tulajdonában lévő Kossuth Lajos út – Széchenyi út között elhelyezkedő kiöregedett barackos, ahol a részletes rendezési terv szerint, maximum 2 szintes családi házak építésére nyílik majd lehetőség. A Barátság úti lakótelep mögött, magántulajdonban lévő Újszőlős területén is új lakások létesítését tervezik, az önkormányzat szervezésében. Az önkormányzat saját forrásaiból nem tervezi új lakások építését, a szociális bérlakások építését tavaly befejezte, viszont a szociális rászorultságtól függően 350–500 ezer Ft közötti értékben kamatmentes hitel formájában segítséget nyújt az építkezőknek. A családi házak építése az utolsó 5 évhez képest emelkedő tendenciát mutat.

Az *alábbi táblázatból* is kitűnik, hogy Dunakeszin az ingatlanárak rendkívül széles skálán mozognak. Befolyásolja a lakás, ill. ház árát a méret, az elhelyezkedés (lakótelep, családi házas övezet, aszfaltozott út mellett van-e stb.) a komfortfokozat. Fontos árfolyásoló tényező a kilátás (Dunapart, domboldal), ez akár 30%-kal is megnövelheti az ingatlan értékét. A legolcsóbb lakások még ma is a lakótelepeken vannak. A családi házas övezetben egy hasonló alapterületű ház jóval drágább, mint a lakótelepi.

Ingatlanárak Dunakeszin 1997 nyarán

Lakótelep		Családi házas övezet
1,5 szoba 36 m ²	2 MFt	3–4 MFt ²
2–2,5 szoba 54 m ²	2,5–3 MFt	4–5 MFt
2–2,5 szoba + hall 71 m ²	2,6–2,7 MFt ⁵	6–7 MFt
3,5 szoba < 100 m ² <	–	10 MFt <

Két éve a 3 MFt-os vételek voltak a jellemzőek, mára inkább az 5 MFt-os ingatlanokra van nagy kereslet. Ennek fő oka, hogy a „lakásprivatizáció”-ban résztvevők egyre nagyobb számban érkeznek Dunakeszi. A legnagyobb fluktuáció mégis a lakótelepen van. Sok a lakás és ez lenyomja az áraikat. Ide érkeznek a Budapestről kiköltözők

közül a szegényebb és azok, akik nem bírják a családi házak terheit (többségükben helybeliek). Ilyen lakótelepek a Barátság és a Tábor úton vannak.

Dunakeszin jelenleg a telekforgalom stagnál. A telkek 99%-a elkelt, magánkézben vagy valamelyik vállalat tulajdonában van. Az önkormányzatnak mára csupán 2–4 eladó telke maradt, ezek közművesítetlenek. Értékük 10–12 ezer Ft és 15–17 ezer Ft között változik □-ölenként az elhelyezkedéstől függően. Eladható közművesített telkek, területek jelen pillanatban csak magánkézben, ill. a Dunakeszi Ipari Park területén vannak (ez utóbbi helyen kb. 7000 m² üres terület van még), ahol 61 200–75 600 Ft/□-öl árákkal számolhatunk.

A telekárak értékében egyébként jelentős növekedés várható még az infrastruktúra kibővülése miatt. Elsősorban az önkormányzat által folytatott útépitések (aszfaltozás) és csatornázás, másodsorban pedig az államilag finanszírozott, új M2-es autótút megépítése és az M0-ra kapcsolódása révén. E beruházások több, a periférián lévő, kevésbé kiforrott infrastruktúrájú területen is meggyorsítják majd a közlekedést (és Budapest elérhetőségét), ami vonzóvá teheti ezen területeket is a vállalkozások számára.

Az utóbbi időszakban indult meg az az érdekes jelenség is, hogy egyre több budapesti család nem engedheti meg magának a hétvégi kijárást a Gödön és Dunakeszin lévő dunaparti hétvégi üdülő házaikba és kénytelenek azokat eladni. Ezek értéke is rendkívül szűrt: 3–3,5 MFt-tól, 8–10 MFt-ig találhatók ilyen eladó ingatlanok. Egyre nagyobb részüket építettek át a vásárlók lakóházzá.

A vizsgálat során több, Dunakeszi gazdasági életében meghatározó jelentőségű céget is nagyító alá vettünk. Ezek egy része a szuburbanizáció révén került Dunakeszire, más részük korábbi alapítású, de rájuk is hatással volt a vizsgált folyamat. Az alábbiakban néhány konkrét példán keresztül mutatjuk be a szuburbanizáció növekvő szerepét a vállalkozói szférán belül.

A MÁV ADtranz DVJ Kft Dunakeszi legjelentősebb ipari vállalata. Kialakulása bár nem közvetlenül a szuburbanizáció eredménye (1926-ban alapították), de a szuburbanizáció is rányomta bélyegét jelenlegi állapotára. A cég fennállása során a javítási és gyártási munkálatok váltakozva kerültek előtérbe, mígnem 1992 októberében az akkori budapesti Landler Jenő Járműjavítót egyesítették a DVJ-vel. A munkások és a használható gépek egy része, egy új javítási munkálattal együtt átkerült Dunakeszire (szuburbanizáció). 1993 január 1-jétől a privatizáció révén a korábbi 100%-os MÁV tulajdonú vállalatból Kft lett, majd 1996. január 1-jétől külföldi részvényesek is beszálltak az akkor már nemzetközi hírnévnek örvendő Kft-be. A jelenlegi tulajdonviszonyok: 51% MÁV részesedés mellett 39% ADtranz és 10% dolgozói részvénytársaság. Az ADtranz egy berlini központú, angol-német cég, amely kötöttpályás járműgyártással foglalkozik és 40 országban rendelkezik telephellyel. A külföldi tulajdonosok révén a személy- és postakocsi javítással és gyártással foglalkozó DVJ (itt készülnek pl. az Inter-City kocsik is) a korábban már meghódított keleti piacok után, betört Nyugatra is. A gyárban 1997 nyarán 1400 fő dolgozott, 100-zal több, mint 1996-ban. A munkások zöme helybeli, de az ingázók aránya is jelentős, főként Göd, Sződliget és Vác térségéből, de Budapestről is érkeznek dolgozók.

A Dunakeszi Ipari Park 1994-ben jött létre a felszámolt Mechanika Labor területén. Jelenleg 27 cég telephelye található itt, s ezek összesen kb. 400 főt foglalkoztatnak. A létszám viszonylag stabil, bár jelentős a fluktuáció. A dolgozók többsége helyi lakos, bár Budapestről, Vácról és környékéről is járnak ide.

A Dunakeszi Ipari Parkban telephelyet létesítő cégek a következő előnyöket élvezik: egymással kooperációs kapcsolatokat építhetnek ki, a park területén a kis távolságok miatt a szállítási költségek lecsökkennek, emellett Budapest elérhetősége is rendkívül jó. A közelben húzódik az M3-as út, és az új 2-es főút Dunakeszit elkerülő szakasza is ezen a környéken halad át. A park infrastruktúrája a volt Mechanika Labor jóvoltából már teljesen kiépített, ami kedvező adottságot jelent az idetelepülő cégek számára.

A Dunakeszi Ipari Parkot a non-profit jellegű M-Labor Kft működteti. Az itt található cégek többsége gépipari jellegű tevékenységet folytat (pl. forgácsolás, lemez-megmunkálás, pénzszállító autók karosszéria gyártása stb.), de a malomipar is képviselteti magát egy búzamalommal, és egyéb tevékenységet folytató vállalkozások is megtalálhatóak itt (pl. COMPASS fényforrás gyártó üzem, PorPlaszt porfestő üzem, Clean Water tiszta víz előállító üzem stb.). Sok üzem Pestről települt ide, ill. olyan cégek, amelyek a központja Pesten található (pl. PorPlaszt, COMPASS, EMG, AMGAR és a Mechanika Labornak is Pesten volt a központja). Az Ipari Parkban 7000 m²-t tesz ki a még használaton kívüli, tulajdonosra váró, közművesített terület. Az épületre vonatkozó árak 17 000 Ft/m² körül mozognak. A bérbeadás lehetősége is megvan, eziránt azonban nincs nagy érdeklődés. A jövőben egy élelmiszergépgyártó üzem, továbbá egy varroda létesülése várható. Egy osztrák cég pedig műmárvány előállító üzem létrehozását tervezi a Dunakeszi Ipari Park területén.

Érd

JUHÁSZ KRISZTINA–KISS ANNA–SIMONICS LÁSZLÓ

Mielőtt Érdet 1979-ben városi rangra emelték volna, 40 ezres lélekszámával Európa legnagyobb községe volt. Sajnos várossá válása is elsősorban nagy méretének, nem pedig a gazdaságban vagy a településhálózatban betöltött szerepének volt köszönhető. 1990-ben a város 61 km²-én 43 327 fő élt. Ugyanakkor 1997 januárjában Érd város lakosság száma már meghaladta az 53 ezret, miután az 1990-es években évi 1000–1200 fő, többségében budapesti, vándorolt be a településre.

A Budapestről az 1990-es években *kiköltözők* társadalmi szempontból két részre oszthatók: a) a magánvállalkozók és értelmiségiek; b) a kevésbé tehetősek, akik néhány éve vásárolták meg állami lakásukat a fővárosban jóval a piaci érték alatt, amiből Budapest környékén már egy egyszerűbb családi házat is tudtak vásárolni. Az igazi őslakosság az Ófaluiban él, a század első felében betelepültek a Postástelepen, Tusculanumban és Érdligeten – igaz csak elszórtan – találhatóak. A közbülső üdülőövezetbe áramlott a későbbi népesség, kialakítva annak sajátos arculatát.

A közelmúltban bevándoroltak jelentős része önálló háztartás létrehozása, ill. saját tulajdon szerzése miatt költözött ide. A beköltözés indoklásánál viszont figyelemre méltó területi eltérések tapasztalhatók: míg az érldligeti részen a kellemes lakókörnyezet

a fő szempont, addig az Érd egyéb területeire költözőkre a kedvező vételi árak gyakoroltak vonzást.

A korábbi és a jelenlegi *lakás* felszereltsége között nincs nagy különbség, a méret azonban szinte mindig nagyobb, olykor akár a kétszerese is. Bár a megkérdezettek többé-kevésbé elégedettek voltak a lakókörnyezettel, főleg az Érdligeten kívüli területeken lakóktól sok panasz hangzott el a közművekkel, közbiztonsággal, köztisztasággal kapcsolatban. Jellemző az is, hogy a kiköltöző családok körében az autók száma növekszik (általában egyről kettőre).

Érd népességének összetétele a képzettség és jövedelem színvonalát tekintve meglehetősen vegyes. A heterogén kép ellenére megfigyelhető, hogy a hasonló lakossági csoportok egy helyre tömörülnek (szegregálódnak), amely máris feszültségek forrása. A mintegy 3000 főnyi cigányság a város teljes területén fellelhető, bizonyos városrészekben (pl. Újtelep) koncentráltabb elhelyezkedésük figyelhető meg. A magasabban kvalifikált (egyetemet, főiskolát végzett) tehetősebb rétegek Érd „elit részén”, Érdligeten élnek. E városrész vonzereje egyrészt csodálatos fekvésében – a dombos területről az egész környéket belátni –, másrészt kedvező közlekedési helyzetében – Diósdon keresztül könnyű elérni a fővárost – rejlik.

Mindezek a különbségek a *telekárakban* is megmutatkoznak. Míg a szegényebb, városperemi területeken 500 000–1 MFt-ba kerül egy 200 □-öles telek, amelyen sokszor még egy kis ház is található, addig Érdligeten hasonló nagyságú építési telek ára eléri a 3 MFt-ot is. Az ingatlanárak fontos szerepet játszanak a népesség Érdre történő beáramlásában. A városban a többi agglomerációs településhez viszonyítva olcsón lehet házhoz, telekhez jutni, ugyanakkor Budapest közelsége vonzóvá teszi az ideköltözést. Az önkormányzat a közelmúltban 400–500 építési engedélyt adott ki évente, amelyek szinte kizárólag új családi házak építésére vonatkoztak.

Érd *gazdasági életét* elsősorban kisvállalkozások jellemzik. Helyi viszonyok között nagyobb beruházásnak számít a 100%-os német tulajdonú Krause Kft, amely 1994. januárjában alakult. A Kft ipari létrákat, ill. építőipari állványszerkezeteket gyárt. A cég telephelyválasztásában a földrajzi helyzet (Budapest közelsége), a közeli alumíniumipari bázis (Székesfehérvár alig több mint 60 km-re fekszik) és a személyes kapcsolatok játszottak szerepet. Az üzem 130 alkalmazottat foglalkoztat, 65%-uk helyi lakos, mindössze 2–3 budapesti dolgozójuk van, a többi a környező településekről jár be.

Korábban a 600–700 főt foglalkoztató Benta-völgye Szövetkezet jelentős szerepet játszott a helyi *foglalkoztatásban*. A szövetkezet a privatizáció eredményeként több Kft-re bomlott, amelyek együttesen 300 főt foglalkoztatnak. Ezek közül legjelentősebb a Monobau Kft és a Bentahús Kft. A közeljövőben fontos szerepet tölthet be a helyi munkaerő foglalkoztatásában az MEE elektronikai vállalat, amely autókábelkorbácsokat fog gyártani. A cég indulásakor 400 fő foglalkoztatását tervezi, amelyet a későbbiekben 1000 főre igyekeznek emelni. A külföldi tőke nemcsak a termelő beruházásokban (Krause Kft, MEE) játszik szerepet, hanem jelen van a terciér szektorban, a szolgáltatás és kereskedelem területén is. A jövőben holland tőkével megvalósuló beruházás a Frigo Érd Hűtőház.

A munkanélküliség a városban az országos átlag alatt van, 1997-ben 7,5% (1800 fő) körüli. A városba munkanélküliként betelepülők elsősorban a gyengébben fejlett K-i országrészből (Borsod-Abaúj-Zemplén, Hajdú-Bihar, Szabolcs-Szatmár-Bereg és Békés megyéből) jönnek. A legtöbb munkanélküli a 41–50 év körüli korosztályból kerül ki. Viszonylag magas a két évnél hosszabb ideig munkanélkül maradtak aránya, akik a munkanélküliek 42%-át teszik ki. Ismételt munkábaállásukra nincs túl sok remény. A Budapestre ingázók aránya az utóbbi években jelentősen csökkent, számuk ma 4–5 ezer főre tehető, ez az aktív keresők 20–25%-a.

Gondot jelent a gazdaság élénkítése szempontjából, hogy a városnak nincs több parcellázásra alkalmas szabad területe. A gazdaság szinte minden területén érezhető a '70-es években Százhalombattához csatolt 270 ha földterület hiánya. Az önkormányzat véleménye szerint, a földhiány az egyik legjelentősebb oka annak, hogy a nagyobb területigényű kereskedelmi és ipari befektetőket nem képesek a városba csábítani.

Fót

ANDOR KATALIN–BALLA PÉTER

Fót nagyközség Budapesttől ÉK-i irányban a 2-es főút és az M3-as autópálya között helyezkedik el. A községtől Ny-ra épül az M2-es autót új szakasza, D-re pedig az M0-ás körgyűrű, amelyek vélhetően nagy forgalmat fognak lebonyolítani. Az autópályák egyben új adottságokat is jelentenek majd: elválasztják a községet a környező településektől, másrészt a falu országos, sőt nemzetközi közúti forgalom találkozásának színtere lesz. Mindez maga után vonhatja a különféle szolgáltató és ipari létesítmények megjelenését.

Az 1990-es népszámlálás adatai szerint Fót népessége 13 314 fő, a lakások száma 4353 volt. A nagyközség lakossága egy 1997. márciusi felmérés alapján 16 591 fő, ebből 14 285 állandó és 2306 fő ideiglenes lakos. Az elmúlt 7 évben ily módon igen számottevő (24,6%-os) népességnövekedés következett be.

A község két fő részből, Öregfaluból és Újfaluból áll, amelyek között éles határ húzható. Az Újfalú az 1960-as években kezdett kiépülni az első betelepülési hullám idején. Ekkor főleg Hajdú-Bihar, Szabolcs-Szatmár és Békés megyéből érkeztek ide az emberek. Ennek oka a térszerítés volt, aminek következtében a falusi munkaerő jelentős része feleslegessé vált. Mivel azonban Budapesten nem juthattak lakáshoz, a környező településeken – köztük Fóton – telepedtek le, és innen ingáztak a városba dolgozni. Ebben a hullámban alacsonyán képzett rétegek érkeztek a településre, akik számára természetes volt a falusi életmód megtartása.

A második nagy betelepülési hullám az utóbbi 6–7 évben jelentkezett. Ennek magyarázata egyrészt az, hogy a rendszerváltás nyomán – gyakran annak zűrzavarát kihasználva – kialakult egy újjgazdag réteg, amely elsősorban a rossz környezeti feltételek elől menekült ki az agglomerációba, másrészt pedig a tanácsi – majd önkormányzati – lakások privatizációja, amelynek során a lakóknak lehetőségük nyílt a lakásokat olcsón megvásárolni az önkormányzattól, majd azokat piaci áron értékesíteni. A két ár

különbségéből azonban a fővárosban nem, csak az agglomeráció olcsóbb részein tudtak családi házat venni. Természetesen a jobb környezeti feltételek náluk is fontos szerepet játszottak. Általánosan megfigyelhető tendencia, hogy aki csak teheti, menekül a panel lakásokból. Ebben az évtizedben évente átlag 1000 új lakos érkezett Főtra. A rendszer-változás óta tartó hullámban túlnyomórészt a Pestiek kiáramlása figyelhető meg. Főtra a többség a hozzá legközelebb eső kerületekből (XV., IV., XIV.) érkezik. A kiköltözők jelenlegi lakása gyakran 2–3-szor akkora, mint az előző. A többség a költözéssel távolabb került a munkahelyétől vagy iskolájától. A tömegközlekedéssel mindenki elégedetlen, ez az egyik oka, hogy a többség nap mint nap autóval jár be a fővárosba.

Fóton 1986-tól kezdtek felfutni a *telekárak*. 1997-ben már a környéken itt voltak a legmagasabb ingatlanárak. 1986-ban még 3–5 ezer Ft volt egy □-öl telek, 1997-ben már 10–13 ezer Ft. Az üdülőtelkek 14 ezer Ft/□-öl-es áron kelnek el, bár a közművesítésük nem megoldott. Az önkormányzat nem tesz, és nem is tud tenni azért, hogy ideköltözzenek az emberek. Húsz éve még tudta segíteni az idetelepülést, ma már nincs erre keret és persze szabad telkek, felparcellázható szabad terület sem. Az utóbbi két évben 28 belterületi telek és 10 szabad üdülőtelek került értékesítésre.

Az önkormányzattól lakásépítési- és vásárlási támogatást csak azok kaphatnak, akik már 5 éve főtí állandó bejelentett lakosok. A lakásfenntartási támogatást 1997. január 1-től vezette be az önkormányzat (pénzügyi nehézségei ellenére), de feltétel az, hogy 1995. január 1-je előtti legyen a bejelentett állandó lakhely Fóton. Rendszeres nevelési támogatásban a 2 éves bejelentett állandó főtí lakhellyel rendelkező családok részesülhetnek. Budapestről másfél éve még az állandóan támogatottak, nagycsaládosok költöztek ki, ma már vegyes a kiköltözők összetétele. Az új házakra vonatkozó 10 éves adókedvezmény megszűnt, viszont általános, hogy 25 m²-ig nincs adó. Ám a kitelepülők 30%-a nem bírja viselni az ittlakás költségeit, és kénytelenek elköltözni még távolabb a fővárostól, az ország különböző területeire. A Budapestről kitelepülők nehezen közelednek a szomszédokhoz, nehezen szokják meg a vidékiesebb életet, így van, aki visszaköltözik a fővárosba.

Komoly ellentét tapasztalható viszont az őslakosok és a most kitelepültek között, mert míg az előbbieket szeretnék megőrizni a falusi körülményeket, addig az utóbbiak a városiasabb jellegűvé szeretnék formálni a települést. Ebben a vitában a legégetőbb probléma az állattartás, hiszen a vele járó szag nyilván valóan nem áll meg a kerítésnél. Az Önkormányzat Hivatal ezért a közelmúltban rendeletben volt kénytelen szabályozni a haszonállatok tartását. E szerint a tartható állatok száma a telek nagyságához igazodik, 150 □-öl alatti nagyságú telken semmilyen haszonállat nem tartható.

Nagy problémát jelentenek a *munkanélküliek* a község számára. Arányuk az aktív népességen belül tartósan 10,5% körül stagnál. A munkanélküliek nagyobb része a kislagai részen lakik. Ennek oka az lehet, hogy ide korábban alacsonyabban képzett rétegek költöztek be (főként a K-i megyékből), ill. az utóbbi években a Budapestről kitelepülők között is sok volt az állandó támogatásra szoruló.

Fóton kevés az igazi nagyvállalkozó, egyrészt mert Dunakeszin kedvezőbbek a feltételek, másrészt a rendezetlen földtulajdonviszonyok (kárpótlás) miatt. Így tehát a kisebb vállalkozások a jellemzőek: kb. 700 egyéni és 300 társaság (Kft, Bt) van Fóton. Az utóbbi években néhány nagyobb cég is megtelepült a faluban (pl. a Pharma Patika

gyógyszercsomagoló cég, a Békési Renault autókereskedés és a Fiat Koncz). Ezek azonban „eltörpülnek” a CORA áruház és a Shell cég folyamatban lévő befektetései mellett.

A CORA az M3-as autópálya, a régi Fóti út, a Csömöri-patak és az épülő M0-ás által lehatárolt 272 ha-os *déli iparterületen* vásárolt meg 25 ha-t 700 Mft-ért. A területet saját erőből közművesítik, ezért további 63 ha-nyi területre elővásárlási joguk van. A teljes közművesítés 1,2 Md Ft, amiben egy 120 kV-os villamos távvezeték és egy alállomás kiépítése is benne van. A teljes beruházás 2 Md Ft körül lesz. A többi területre más – meg nem nevezett – érdeklődők is vannak, mivel azonban a kárpótlás még nem zárult le és tisztázatlanok a földtulajdonviszonyok, a tárgyalások nehézkesen haladnak. A céljuk az, hogy az épülő főutak csomópontját kihasználva a község a főváros K-i kapujává váljon.

Az évtized elején az önkormányzat jelentős összegeket költött *közművesítésre*, amelynek hatására az 1990-es állapotokhoz képest (amikor még a csatorna-ellátottság csak 20%-os, a szilárd burkolatú utak aránya pedig 15% körüli volt), mára a csatornázás aránya eléri a 70%-ot és az utak kb. felét leaszfaltozták. Ma a telefon ellátottság is teljes és az új igényeket azonnal ki tudják elégíteni. 1995-ben 450 telefon volt a faluban, 1997-ben 3600.

Gyál és Vecsés

KÖVÉR LÁSZLÓ–MIKSÓ ÁKOS–POZSONYI KATALIN

Mindkét település Budapeستől DK-re helyezkedik el, síkvidéki térszínen, az agglomeráció belső övezetében. Népségük növekedésének okai az 1960-as évekig nyúlnak vissza, amikor a termelőségvetkezetek létrejöttékor az alföldi térségben rengeteg ember vesztette el munkahelyét, s ők a főváros környékén igyekeztek új egzisztenciát teremteni maguknak. Az erőteljesen agglomerálódó Budapest tanácsa ebben az időben azonban olyan határozatot hozott, amelynek értelmében a beköltözést korlátozták, így az említett migrációs tömegek az olcsóbb, városon kívüli területeken telepedtek le. Így duzzadt fel mind Vecsés, mind a háború után 3000 lakost számláló Gyál népessége 18 000 fő körülire. A sok hasonlóság ellenére Vecsés mind a mai napig a nagyközség címmel kell, hogy beérje, míg Gyál 1997. július 1-jével megkapta a városi rangot.

1990 óta Gyál lakossága lassan nőtt (1991: 18 166, 1995: 18 399 fő), ellentétben *Vecséssel*, ahol viszont csökken a népességszám (1991: 17 989, 1995: 17 767 fő). Ez utóbbi a természetes fogyásnak tudható be (1995-ben -100 fő). Vecsés esetében kevés bevándorló érkezik, ők is főleg Pest D-i, DK-i kerületeiből. Gyálon valamivel markánsabb a fővárosból (XVIII., XIX., X. ker.) történő odavándorlás.

A népesség szuburbanizációjával kapcsolatban tapasztalataink alapján a következő megállapítások tehetők:

A legfőbb vonzerőt mind Gyál, mind pedig Vecsés esetében az olcsó *telekárak* jelentik. Teljesen új lakás mindkét településen csak a frissen parcellázott részen van (ill. elvértve a régiek helyén). Vecsés esetében 1996-ban még 44 új ház épült, az 1997-es év első felében viszont már csak 16. Gyálon már nem terveznek több parcellázást, mivel

elfogyott az önkormányzat földje, a többi földalap pedig magánkézbe került. Jelenleg a városban 100–150 új lakás épül, összesen pedig 350 építési engedélyt adtak ki. Itt még 40–50 üres telek vár eladásra, amelynek az önkormányzatnál □-ölenkénti ára 7000 Ft, míg Vecsésen ugyanez 5500 Ft. A magánforgalomban lévő telkek ára ennél 50%-kal magasabb.

A beköltözők elsősorban a főváros szomszédos területeiről érkeztek (Pestszentlőrinc, Pestszentimre, Kőbánya, Kispest). Nem elhanyagolható szempont az ideköltözésben a korábnál kellemesebb lakókörnyezet és az egyéb kedvező környezeti feltételek, amelyet Vecsés esetében a közeli nagy forgalmú Ferihegyi repülőtér sem zavar meg. A költözők többségének motivációja az önálló háztartás létrehozása volt, mivel főként fiatal családok települtek az újonnan felparcellázott területekre. Gyálon a város M5-ös felőli peremére, Vecsésen a település Budapesthez legközelebb eső szegélyére költöztek a legtöbben. Az új költözők kizárólag ezeken a területeken tudnak telekhez jutni. Mindkét település esetében elmondható, hogy számos előnyük mellett több tényező szempontjából is hátrányt jelentenek új lakóik számára. Mivel a tömegközlekedés kiépítettsége nem megfelelő, az autóval nem rendelkezőknek problémát jelent a nagyvárosi központ megközelítése. (Vecsésen pl. az újonnan kialakított lakóövezet szomszédságában szeméttlerakó helyet telepítettek, és a környezet terheltségét növeli egy, a Chinoi vegyipari cég által létesített telephely.)

A kérdőívek segítségével nagyon jól lehatárolható az ideköltözők *társadalmi státusa*. Általában az alacsony szakképzettségű, „kék galléros” munkaerő a jellemző, ritka a felsőfokú végzettségű (Gyálon a középfokú végzettségűek aránya 17%, míg a diplomásoké mindössze 3%). Ezzel hozható összefüggésbe a háztartások jövedelme is, amelyek a budapestinél lényegesen alacsonyabbak. (A megkérdezettek bevallása szerint az 50–65 ezer Ft közötti jövedelem a legáltalánosabb.) Gyálon ez viszonylag homogén képet mutat, míg a másik településen van egy, a gyálihoz hasonló szint, de előfordult több, nagyon gazdag család is, akik nem is vallották be szívesen jövedelmük nagyságát.

A megkérdezettek túlnyomó többsége a fővárosban dolgozik, elsősorban a szomszédos kerületekben, ill. budapesti cég alkalmazásában változó munkahelyszíneken (pl. festő, kőműves). Különösen Vecsésen volt megfigyelhető, hogy jelentős a saját műhellyel rendelkező kisiparosok száma (pl. galvanizáló, akinél az üzem a ház mögött állt az udvaron). Az *ingázás* elsősorban tömegközlekedési eszközökkel (főként autóbusszal) történik, de az utazási időt (ami Vecsésen átlagosan 40 perc, Gyálon 80 perc) jelentősen megnöveli az a tény, hogy mindkét település újonnan beépített negyedei rendkívül messze esnek a fő közlekedési ütőerektől. Vecsésen magasabb azoknak az aránya, akik az ingázáshoz gépkocsit vesznek igénybe, és általában a háztartásoknál gyakoribb a több személyautó.

Az elmúlt évtizedekben ezek a települések szinte kizárólag *alvóváros*ként funkcionáltak, de a rendszerváltás óta az önkormányzatok próbálkozásai és a természetes piaci folyamatok eredményeképpen számos munkahely létesült bennük. Ennek megfelelően míg 1990-ben a gyáli lakosság 90%-a ingázott, ma már 41% helyben dolgozik, sőt 300 fő regisztráltan más településről jár ide dolgozni.

A költözéskor és az új otthon megteremtésekor a legtöbben részesültek valamilyen támogatásban (ez főként a gyermekek után járó szociálpolitika támogatás volt), de

a beszélgetések tapasztalatai nyomán elmondható hogy az akkori törlesztési feltételek időközben jelentősen romlottak, ami ma jelentős terheket ró a legtöbb háztartásra. A háztartások pénzügyi terhei havonta 12–15 ezer Ft között mozognak, ebben jelentős súllyal szerepelnek a kommunális szolgáltatások kiépítésének lakosságra háritott költségei. Mindezekon túl a mindennapi élet költségei is lényegesen magasabbak, mint amit az átköltözés előtt vártak. A felsorolt negatívumok ellenére szinte kivétel nélkül elvetették egy hasonló árú budapesti lakásba való költözés lehetőségét.

A térségben a népességéhez hasonlóan az *ipar és szolgáltatások szuburbanizációjának* dinamikája sem éri el a frekvenciáltabb települések (Törökbálint, Budaörs stb.) mértékét. Jelentős méretű ipari beruházás nem is volt az utóbbi években, aminek egyik oka a tőke érdektelensége a régió irányába, másrészt az önkormányzatok idegenkedése az ilyen befektetésektől.

Az utóbbi években Gyálon létesült jelentősebb beruházások közül kiemelkedik a Fundi Kft édesipari cégé, amely gyorsan fejlődik és pár éven belül valószínűleg már 300 embert fog foglalkoztatni. Az Agroplast, amely műanyagkádadakat és napozókat gyárt, az Eisberg, amely a McDonald's salátaszállítója, ill. a szintén McDonald's szállító Hungarorak. Emellett a Scania-szerviz, a Szálka Gmk és a Magyar Aszfalt érdemel említést. A város legjelentősebb adófizetője jelenleg az Autóker Kft (évi 7 MFt-tal, de ez alacsonyabb az elvárnál, mivel az önkormányzattal sikerült megegyezni az adócsökkentésben, így képesek csak fennmaradni).

Sikerült megegyezni egy osztrák tulajdonú céggel (Asa), amely hulladék-tárolással és megsemmisítéssel foglalkozik, és a legkorszerűbb rekultiválási technológiát alkalmazza (ezt bizonyították már Debrecenben, Graz-ban és Pozsonyban). A cég a megállapodás szerint a város határában épít egy személtlerakót, ahová a környező települések és Dél-Pest szemetét is szállítanak. Ez azonban csak hosszú távon jelent majd pénzt a városnak.

Vecsésen jelentősebb ipari beruházás az utóbbi években nem történt. Ez egyrészt a régió általában véve hátrányosabb helyzetével magyarázható, de a döntő hiba véleményünk szerint az önkormányzat tétlenségének köszönhető. Már a kérdőívezés során nagyon rossz képet festettek le nekünk arról, ami ott folyik, és a személyes tapasztalatok is ezt látszottak alátámasztani (pl. képtelen volt bárki is felkészült információkkal szolgálni az önkormányzati kérdőívre).

Mindkét település gazdasági fejlődésének jövőjét alapvetően befolyásolhatja az M0-ás autópálya-gyűrű leendő nyomvonala. A régió érdeke az lenne, hogy a körgyűrű ne a főváros külső kerületein keresztül, hanem az agglomeráció belső övezetén kívül haladjon. Így a telkek felértékelődnének, s emellett kedvező feltételeket teremtene az ipari és szolgáltató parkok létesítéséhez.

A 90-es évek elejétől – ahogy országos szinten általában – jelentős helyet foglaltak el a beruházások között azok, amelyek a települések közműhálózatának fejlesztését célozták meg. Mindkét településen kiépült a vezetékes vízvezeték, lett földgáz, és telefon. Jelenleg a csatornaépítési program a legnagyobb beruházás, amely 40%-ban állami támogatással (összesen 4 Md Ft és 3 településen) történik, és az önkormányzat 2002-ig a teljes csatornázottságot tűzte ki célul. Emellett a csatornával együtt az utak

aszfaltozása is tervbe van véve. Egyéb beruházások: Vecsésen egy iskola (300 MFt-ért), Gyálon egy szakorvosi rendelő, 1 óvoda, 8 új tanterem létesítése.

Maglód

KORMOS ZOLTÁN–KOSZTYÓ KÁROLY

Maglód népességszáma az elmúlt 25 év alatt dinamikusan növekedett. A KSH adatai szerint 1970-ben 6473 fő, 1990-ben 7868 fő állandó népességgel rendelkezett a település, ugyanakkor 1996-ban már 8600 lakos élt Maglódon. A népességnövekedésben a demográfiai tényezők alárendelt szerepet játszottak, döntő hangsúly mindvégig a bevándorláson volt.

Maglódra a 70-es 80-as években zömmel az ország K-i részéből, különösen Szabolcs-Szatmár megyéből költöztek sokan, nagy többségük középiskolai vagy ez alatti végzettséggel bírt, és az anyagiak tekintetében is inkább a ranglétra alacsonyabb fokán álltak. A migráció fő okaként a jobb munkalehetőségek (Budapest), a nagyobb lakás iránti vágy, a rendezettebb körülményekben való bizakodás említhető. Természetesen fontos okot jelentett a viszonylag olcsó telekárak is. (Tudvalévő, hogy budapesti agglomeráció K-i, de főleg DK-i öve mindig is a kevésbé módosabb rétegek által lakott volt.)

Maglódba beköltözők aránya a 80-as évek legvégétől ismét ugrásszerűen emelkedett, amelynek az oka nem más, mint maga a *szuburbanizáció*, a városkörnyék fejlődése a központ rovására. Ennek a migrációs folyamatnak szinte minden tényezője eltér a fentebb említettektől. Az elmúlt egy évtizedben Maglódra betelepülők nagyjából 90%-a már a fővárosból érkezett, többségük a főváros K-i részéből, (Rákoskeresztúrról, Kőbányáról, Rákoscsabáról), valamint az ezektől D-ebbre fekvő Pestszentlőrincről és Kispestről. Az új beköltözők életkori sajátosságainak köszönhetően a település szép lassan két részre oszlik. A Ny-i részen, az „ösi” Maglódon sok az idős ember, míg a K-i területre fiatalabbak, sokgyermekes családok költöznek. Ez még önmagában nem lenne olyan nagy probléma, de mind az óvoda, mind az iskola a Ny-i, idősek által lakott részen található és ma már az sem elégít ki minden igényt.

Az *ingatlanárak* a településen mindig is nagyon alacsonyak voltak, ez adta meg a Maglód legfőbb vonzerejét. A □-ölenkénti telekárak alacsony szintjét jelzi, hogy egy közművesítetlen telek □-ölenként csak 3000 Ft-ba, a közművesítetté pedig 6000 Ft-ba kerül, miközben az agglomerációs gyűrű áttelnes részén (pl. Nagykovácsiban) az ár a maglódinak több mint háromszorosa. Az itteni telekárak Budapesthez ilyen közeli településen kirívónak számítanak. A lakásépítés üteme a 80-as évek legvégén gyorsult fel az előbb említett okok következtében. Manapság mintegy 40–50 építési és lakhatási engedélyt ad ki az önkormányzat évente.

A Budapestről betelepülők szinte kizárólag a település K-i részére költöznek, hiszen ezen a területen végzett parcellázást a Rákosmezeje Tsz, valamint az önkormányzat. Ez a terület kevesebb, mint egy km² nagyságú, de valószínűleg elég lesz a későbbiekben érkezők számára is. Ettől a területtől É-ra (közvetlenül a 31-es út mellett) a Polgármesteri Hivatal 1997-ben vásárolt egy utcányi telket a Rákosmezeje Rt.-től,

ahol a későbbiekben 80 építési telek alakítható ki. A vételár a 10 ha-os területre 20 MFt volt, ami 200 Ft/m²-nek felel meg.

Az évente ideköltöző mintegy 30–40 család azonban számtalan *hátránnyal* is szembe találja magát. A legfőbb gond természetesen a munkahelyre, az iskolába történő bejárás. Maglód a fővárostól csak pár km-re található, van közvetlen vasúti összeköttetése is Budapesttel, de ez az új beköltözőkön nem sokat segít, hiszen a település másik oldalán található az egyetlen vasútállomás. Az új lakosok, már aki persze nem kocsival jár, a távolsági autóbuszjáratokat veszik igénybe, amelynek menetrendje igazodott az ingázók életviteléhez; a reggeli és esti órákban mintegy 10 percenként, napközben pedig óránként közlekedik. A távolsági autóbuszjáratok menetideje az Őrs Vezér térig mintegy 45 perc, Rákoskeresztúrig kb. 30 perc. Az autós ingázók ezeken a vonalakon mindössze 20 percet nyernek. Az így bejárók közül sokan „öszvérmegoldást” választanak; a gépjárművet leteszik mondjuk az Őrs Vezér terénél levő P+R parkolóba és onnan metróval, vagy egyéb tömegközlekedési eszközzel folytatják útjukat. Sok családnak csak egy autója van, így a család feje reggel összegyűjti az indulókat és útközben egymás után kiteszi őket. Problémát jelent még a napi bevásárlás elintézése, hiszen bár pár 100 m-enként található egy-egy kisbolt, ez semmiképpen sem pótolhatja azt a kényelmet és áruválasztékot, amihez a fővárosból jövők hozzászokhattak. A nagybevásárlásokat még az őslakosok is a fővárosban végzik.

Az *ipari és szolgáltató szektor szuburbanizációjának* jeleit gondos vizsgálódás ellenére sem találtuk Maglódon. Ez azonban érthető is, mert az üzemek (különösen a külföldi vállalatok) nem ide hozzák a tőkéjüket. Itt sem főút, sem fizetőképes kereslet nem található. Maglód nem versenyezhet az M0-ás körgyűrű településeivel, nincsen üdülőjellege sem.

Mogyoród

MIKLÓS MÁRIA–NÉMETH NÁNDOR

Mogyoród község földrajzilag a Gödöllői-dombság Ny-i szélén, Budapest agglomerációjának külső övében fekszik. Távolsága a fővárostól körülbelül 20 km. Megközelíthetősége személygépkocsival nagyon jó, mivel az M3-as autópálya összeköti Budapesttel. A tömegközlekedési eszközök közül a főváros elérésére az autóbusz és a HÉV is igénybe vehető.

Mogyoród *népessége* több mint száz éve folyamatosan és egyenletesen növekszik: megfigyelhető, hogy 30 évenként átlagosan 600 fővel gyarapodott a település lélekszáma. 1870-ben 1222 volt az állandó lakosok száma, 1900-ra ez 1785-re változott, 1930-ban már 2389, 1960-ban pedig 2980 volt. 1990-ben a faluban már 3500 ember lakott. Az azóta eltelt 7 esztendő nem hozott látványos változást a népesség gyarapodásában. Jelenleg (1997) megközelítőleg 3650–3700 ember él a településen.

1990 óta elsősorban a *bevándorlás* a lakosság növekedésének forrása. Az új lakosok túlnyomó többsége Budapestről érkezik, de a környező településekről (Kerepestarcsa, Gödöllő, Csomád) is jöttek néhányan Mogyoródra. Vizsgálatainkat a falu három részén, a kivezető utak mentén végeztük, mivel az elmúlt tíz év során túl-

nyomórészt itt épültek az új házak, ezekre a részekre települtek a Budapestről kiköltözők. Megtudtuk, hogy az önkormányzat tulajdonában nincsen földterület, nem parcelálnak, így a faluba beköltözni szándékozók csak helyi lakosoktól vásárolhatnak építési telket.

Vizsgálataink során a Verezegyházi útról nyíló Jókai utca és Nagyhomok utca környékén találkoztunk a legtöbb Budapestről kiköltözött helybelivel. A Jókai utcában jószerivel csak volt budapestiek laknak. Ebben az utcában csak új házak vannak, többségük teljesen kész állapotban. A fővárosból kiköltözött lakosok többsége fiatal házaspár, két-három kisgyermekkel. Ők azért is hagyták ott a nagyvárost, hogy gyermekeiknek nyugodt körülményeket biztosítsanak.

Általában megállapítható, hogy a Mogyoródra kiköltözött budapestiek a főváros azon kerületeiből érkeztek, amelyek legközelebb esnek a faluhoz (IV., XIV., XV. és XVI. ker.). Az iskolázottságot tekintve többségük szakközépiskolai végzettséggel rendelkezik, de jelentős a főiskolát végzetek aránya is. Jellemzően fiatalok, 25–44 év közöttiek, és sok a kisgyermekes család.

A Polgármesteri Hivatal tájékoztatója szerint Mogyoródon évente 25–30 új *lakás* épül. A zártkerti ingatlanoknál egy \square -öl 1000–3000 Ft-ba kerül, belterületi ingatlanoknál ez az ár 5000–6000 Ft, tehát Mogyoródon nem túl magasak a telekárak. Am ha valaki ide akar költözni, nem kell feltétlenül építkeznie, ugyanis elég sok eladó ház van a faluban. Ennek okai a családi házak megnövekedett rezsiköltségei. Ahol gázzal fűtenek, ott télen csak a fűtés belekerül havi 24 000–26 000 Ft-ba. Az eladó házak árai 8–10 MFt-nál kezdődnek, és mint megtudtuk, budapestiek előszeretettel vásárolják meg őket.

A Mogyoródon működő *vállalkozások* mind helyben létesültek, zömmel mogyoródi lakosok hozták létre őket. Viszont arra is van példa, hogy Budapestről kiköltözött személyek kezdtek itt vállalkozni. Ilyen pl. a Kapitány és Társai Kft, amely egy napellenző- és fémszerkezetgyártó magyar-svájci Kft. A cég 1995-ben német partnerekkel új, műanyag ablakgyártó csarnokot létesített. A Gödöllői úton szintén található egy külföldi érdekeltségű vállalat, a Chesterton Hungary Kft. A Chesterton cég a világ harmadik legnagyobb ipari tömítés gyártója, a világon 11 gyára működik. Magyarországon 22 éve vannak a piacon, 1995-től kft-ként mint az USA-beli cég leányvállalata. Mogyoródon van az országos központ, marketing és kereskedelmi tevékenységgel, raktárral.

Tavaly a faluból befolyt összes SZJA 120 MFt volt, ebből 25–26 MFt-ot kapott vissza a település. A helyi adók kedvezőek Mogyoródon: csak építményadót és iparüzési adót kell fizetni. Ez utóbbi 0,3%, ami országos viszonylatban nagyon alacsonynak mondható. Tavaly a legtöbb iparüzési adót a Hungaroring fizette (2,5 MFt-ot). Az önkormányzat évi költségvetése kb. 120 MFt. Ebből a pénzből a falu minden intézménye zökkenőmentesen tud működni. Mogyoród útjainak 90%-a aszfaltozott, a gáz és a telefonhálózat is kiépült. A csatornahálózat azonban még hiányos.

Nagykovácsi

MADARÁSZ BALÁZS–RUSZKICZAY-RÜDIGER ZSÓFIA

Nagykovácsi a fővárostól 15 km-re fekszik ÉNy-i irányban, az Ördög-árok völgyfőjében. Fekvéséből következően „zsákfalú”, vagyis nincs átmenő forgalma. Közlekedésföldrajzi helyzete miatt az ipar és a kereskedelem nem tud és nem is akar ide telepedni. Ezzel szemben a nyugodt, jó levegőjű környezetre vágyó jómódú budapesti polgárok az utóbbi néhány évben szívesen választják lakóhelyül ezt a Budai-hegységben húzódó kis falvat.

Az 1700-as évek óta itt élő svábokat a II. világháború után, 1945-ben összeköltöttették, majd a következő évben kitelepítették. Helyükre Heves és Szolnok megyéből, majd a Felvidékről is érkeztek telepesek. A község népességszáma csak a kitelepítések 30. évfordulójára érte el az 1941 januárit. Tehát, ha ma őslakókról beszélünk, tulajdonképpen az ötven évvel ezelőtt beköltözött földművesekre gondolunk. Nyilvánvaló, hogy az alacsony képzettségű, viszonylag szegény, ma már idős emberek és a szuburbanizáció nyomán újonnan ideköltöző magasabb társadalmi státusú, fiatalabb családok között felmerülnek bizonyos ellentétek.

Nagykovácsit – a már vázolt adottságai miatt – főként a *népesség szuburbanizációja* érinti. Az ideköltözők nagy része Budapestről, leggyakrabban a II. és a XIII. kerületből érkezik. A II. kerületiek nagy arányának egyik magyarázata, hogy az emberek szeretnek a már megszokott útvonalakon és járatokkal közlekedni.

A megkérdezettek 56%-a említette a kellemes lakókörnyezetet, 26%-a a kedvező lakásvételi ajánlatot mint ideköltözésének okait. Ezenkívül gyakran szerepelt a saját tulajdon szerzésére való törekvés, az önálló háztartás létrehozása, és a családi ok. Ebből, és az új lakások méretéből is látszik (50% 100–199 m², 27% 200 m²-nél nagyobb), hogy a most összeköltöző, családot alapító, de már megfelelő anyagi háttérrel rendelkező családok alkotják az új lakók jelentős hányadát.

Némelyek a nem megfelelő lakáskörülményeiktől szabadulva kerülnek ide, mások a fővárosban is átlagon felüli színvonalon éltek, és még jobbat keresve vettek házat Nagykovácsiban. A magasan képzett fiatalabb új lakók közül sok a szellemi vállalkozó, akik otthon is tudnak dolgozni, nem kell minden nap a fővárosba menniük. (Még a 80-as években is a lakosság nagy része ingázó volt.)

A *telekárak* a rendszerváltás óta folyamatosan nőnek. Ma a fekvésétől függően változnak az árak: a Remete-hegy oldalában, ahol 300–500 telek található, és nemsokára belterület lesz 40 000 Ft/□-öl, a belterületen 20–25 000 Ft/□-öl, egyéb külterületeken 15 000 Ft/□-öl körül mozognak.

A faluban az az érdekes helyzet állt elő, hogy az üres telkek drágábbak, mint azok amelyeken már áll ház. Ez azért van így, mert a régi, nem egyszer vályogból épült házak nemigen felelnek meg az ideköltözők igényeinek, és felújításuk közel ugyanannyiba kerül, mint egy új ház építése.

A falu belterületén a *közművesítés* megoldott, a zártkerti részen azonban csak a víz és a villany van bevezetve, a gáz és a csatorna még hiányzik. Az építkezőknek a közművesítést saját erőből kell megoldani, az önkormányzat csak a háttérkapacitások

(pl. szennyvízátelölő, ivóvízbázis) fejlesztéséről gondoskodik. Nagy problémát jelentenek a be nem jelentett lakók, akik többsége a téliesített nyaralókban él, megtartva budapesti állandó lakcímét. A falu 4300 lakója közül 500–600 fő él külterületi ingatlanokon.

Az *ipari szuburbanizáció* Nagykovácsi felé több okból sem irányulhat. A községből kivehető egyetlen közút minősége gyenge és csak a fővárosba lehet rajta eljutni. A község határát minden oldalon a Budai Tájvédelmi Körzet alkotja, ezáltal két fontos telepítő tényező, a könnyű elérhetőség és az olcsó, nagy terület kiesik. A főváros közelsége inkább a tercier szuburbanizációt vonzza, de a helyhiány miatt ezt is leginkább a lakosság körében található szellemi vállalkozók képviselik. A falu K-i szélén található az Euro-Line-East Transcontinental nemzetközi szállítmányozással foglalkozó cég telephelye, amely 1992-ben költözött ide, amikor a telkek még olcsóbbak voltak.

Pilisszentiván

GULYA NIKOLETTA–SCHOTTNER KRISZTINA

Pilisszentiván *népességszáma* az utóbbi tíz év során lassan növekedett 1986-ban 3407 fő, 1996-ban 3800 fő élt a faluban (*l. a táblázatot*). Mivel a természetes szaporodás negatív, ezért a többletet a bevándorlás okozza.

A népességszám változása Pilisszentivánon

Mutató	1991	1992	1993	1994	1995
Lakónépesség	3510	3536	3601	3741	3779
Természetes szaporodás	-2	-2	5	-5	-6
Élveszületések	34	37	47	50	43
Halálozások	36	39	42	55	49

Az utóbbi években Pilisszentiván érezhetően a fővárosból kifelé irányuló mozgás egyik célterülete lett. A 80-as évek közepén még a fiatalok Budapestre való vándorlása volt a jellemző, ez okozott problémát a településen. Jelenleg ellenkező irányú tendencia érvényes. Az egykor elköltözöttek visszajönnek Szentivánra, a mostani fiatalok pedig nem akarnak elköltözni, sőt erős az ideáramlás a fővárosból. A népességszám növekedést fokozza a környező településekről történő bevándorlás is, bár ennek mértéke jóval kisebb, mint a Budapestre történő bevándorlásé. A környező településekről történő bevándorlás oka általában a „beházasodás”, ill. az alacsony iparűzési adó (0,3%).

Az önkormányzat 1985-ben parcellázott egy nagyobb területet, ekkor a beköltözők mintegy fele Budapestre, a másik fele pedig a környező településekről származott. 1996-ban volt a következő parcellázás, amelyet az önkormányzat a kedvezőtlen anyagi helyzete miatt hajtott végre. Az 1996-os parcellázásnál a beköltözők aránya megváltozott, a telkek 95%-át budapestiek vették meg. A *telekárak* a belterületen

(összközműves) 13 000–14 000 Ft/□-ól. A mezőgazdasági külterületeken 3500–5000 Ft/□-ól.

1994-ben az önkormányzat 64 db építési engedély adott ki, ebből 31 vonatkozott családi ház építésére. 1995-ben 47 engedélyt adtak ki, amelyből 24 családi ház építésére, a többi a külterületi építésekre vonatkozott. 1996-ban a kiadott 45 engedélyből 20 családi házra, a többi pedig külterületekre vonatkozott. Az adatokból látható a kiadott építési engedélyek csökkenő tendenciája, és az is megfigyelhető, hogy az új családi házak száma is évről évre csökken. Ennek valószínűleg több oka van:

– A kedvezőtlen anyagi helyzet miatt a helyi lakosok nagy része nem képes új telket venni, új házat építeni, ezért inkább a régi házakat újítyják fel, a tetőteret építik be, vagy a házhoz építenek hozzá.

– A településnek nagyon kevés eladható területe maradt, az önkormányzat az elkövetkező 3 évben nem is szándékozik parcellázni, így akarja megakadályozni a település rohamos növekedését, a budapestiek nagyarányú beáramlását.

A munkanélküliség a településen nem számottevő, de a fő munkaadónak számító, évek óta veszteséges PEVDI várható bezárása ezen most változtat. A településen a külföldi tőke jelenléte nem jelentős, egyetlen magyar-belga vegyes vállalat van a Tungsram-Schröder, ahol külső világítású, energiatakarékos lámpatesteket állítanak elő. Elsősorban nem gyártó, hanem összeszerelő üzem, foglalkoztatottainak száma 30 fő (helyi lakosok és budapestiek).

A lakosságnak nem okoz problémát a budapestiek tömeges beköltözése, sőt a falubeliek sokszor budapestieknek adják el a külterületi ingatlanokat. Már most is gondot okoz azonban a nyári időszak, ilyenkor a külterületeken lévő nyaralók népességszáma is megugrik (a napi mozgás néha a 2000 főt is eléri), akik helyben veszik meg a fogyasztási cikkeket. Az itteni vállalkozók nem tudják megbecsülni, hogy mikor mennyien jönnek, ezért ellátásukra nem tudnak kellően felkészülni. Így aztán kevesebb árut rendelnek, nehogy a nyakukon maradjon. A hirtelen fellépő túlkeresletet nem tudják kielégíteni, ezért elfogynak az árucikkek, hiány lép fel.

Az önkormányzat távlati tervei között szerepel az útépítés, a járdaépítés folytatása, ill. a csapadékvíz elvezetési rendszer és a csatornahálózat bővítése. 10 éven belül szeretnének létrehozni egy ökoparkot a szentiváni bányató környékén. A tó körül sétányt, kerékpárutat akarnak kialakítani (ez a kerékpárút az óbudai szakasz folytatása lehetne).

Solymár

KISS MÓNKA–LÓRÁNT ILDIKÓ

Solymár nagyközség a budapesti agglomeráció belső gyűrűjében, a főváros központjától 16 km-re ÉNy-ra, a Pilisi-medencében helyezkedik el. A törökdúlás során lakatlanná vált település újratelepítése 1701-ben kezdődött meg a németföldről ideérkező svábokkal. A németajkú lakosság aránya még a II. világháború előtt is 95% volt, amely a háborút követő kitelepítések következtében 30%-ra csökkent.

1945 után a súlyos demográfiai veszteség kompenzálására a megüresedett házakba főleg Mezőkövesdről, a Felvidékről és Erdélyből telepítettek magyar családokat. A fővárosi agglomerációban található, kedvező helyzeti energiájú községben az elmúlt 10 évben dinamikus népességnövekedés ment végbe. Solymár népességszáma az 1970-es 4013 főről, 1990-re 6044-re emelkedett, 1995-ben pedig elérte a 7300 főt. Ez a gyarapodás azonban már szinte teljes mértékben a szuburbanizációra vezethető vissza.

Az 1990-es évek elején a kedvező lakásvételi- és építési feltételek, valamint az alacsony telekárak elsősorban nyugalomra és csendre vágyó nyugdíjasokat és az első önálló háztartás létrehozására törekvő friss házасokat, ill. kisgyermekes családokat – tehát főleg alacsonyabb jövedelmi szintű embereket – vonzottak a községbe. Az így kialakult vegyes státusú réteg manapság már szinte kizárólag megalapozott egzisztenciájú, magas társadalmi és jövedelmi szintű beköltözőkkel bővül, akiknek az időközben hatalmasra növekedett telekárak sem jelentenek akadályt a letelepedésben. A betelepülők többsége a közeli budai kerületekből, ill. a zsúfolt, nagyvárosi problémákkal terhelt belső városrészekből érkezett. Ennek következtében az aktív keresők 2/3-a ingázik naponta Budapestre.

A sváb őslakosok és a hajdan betelepített családok lakóházai túlnyomórészt a nagyközség központi területein található. Ezt a magot 3 irányból övezi az újonnan kiépült negyedek sora: Ny-ről (Piliszentiván felől), D-ről (Kerek- és Kakukk-hegy), ill. K-ről (György-hegy) az *üdülőövezet*, amelynek nagy része a mezőgazdaság átszervezésével parlaggá vált területek felparcellázása során jött létre. Az említett településrészek közül a Kerek-hegy a legjelentősebb új negyed, parcellázására már a 40-es években terveket készítettek.

A *népesség szuburbanizációja* következtében az elmúlt 6–8 évben egyre több, Budapestről kiköltöző polgár választja Solymárt állandó letelepedése célpontjául. Ők a sűrű beépítésű belterület helyett inkább a laza, s jó lakóhelyi funkciókkal rendelkező üdülőövezetet részesítik előnyben, amely így felértékelődik, s egyre magasabb vagyoni és társadalmi szintű rétegeket vonz. A □-ölenkénti telekárak 5 éve 8–10 ezer Ft körül mozogtak, ma már a 20–22 ezer Ft-os telek olcsónak minősül, sőt nem ritkák a □-ölenként 30–35 ezer Ft-ért elkélő telkek sem. (Ezt példázza egy, a közelmúltban értékesített 220 □-öles telek a Lejtő utcában, amely 7,5 MFt-ért talált gazdára.)

A fent említett folyamatok következtében az egykori üdülőv gyökeres átalakulása megy végbe: a kis vikendházak helyett többszintes lakóházakat építenek, az üdülőv fokozatosan állandó jellegű lakóterületté válik. Ez tapasztalható a Magas, a Panoráma, a Pihenő, a Kilátó, a Kápolna és a Kökőrcsin utcákban, ahol minden harmadik ház új építés vagy kibővítés alatt áll. Solymár legújabb, gyakran a nagyközség „Rózsadomb”-jaként emlegetett része a Hóvirág és a Pipacs utcai lakónegyed a legfrissebb parcellázás eredménye. Ennek során a Rozmaring Mgtysz által a Pest megyei OTP-nek eladott, közel 80 családi ház építésére alkalmas telek került felosztásra. Az üdülőterület közművesítése a telektulajdonosok teljes anyagi hozzájárulásával valósult meg a 90-es évek elején. Az alapközmű (víz, gáz, villany) megléte aztán tovább ösztönözte az építkezéseket, s felgyorsította a végleges letelepedést.

Solymár *iparát* két – több évtizedes hagyományokra visszatekintő – cég fémjelzi: a főleg műanyaggyártással foglalkozó PEMÜ, amely kezdetben 2000, ma már

csak 600 embernek biztosít munkát; a másik a Budai Téglá- és Cserépipari Vállalat önálló gyára. Említésre méltó ezenkívül még a PEVDI (Pest-megyei Vegyi és Divatcikkipari Vállalat) és a Kemipur is. A rendszerváltás után azonban ezek egyes üzemei megszűntek, ill. profilt váltottak. A felaprózódott gyárak magánkézbe kerülve megerősödtek (pl. Grand Ács Kft Fatelepe, PEVDI Ablakgyártó Kft, PETA Tetőablakgyártó Kft). A sok kis cég azonban kevés munkaerőt foglalkoztat, így érthető, hogy a solymári aktív keresők jelentős hányada Budapestre ingázik. Az elmúlt 10 évben nagyobb beruházás nem történt. A tercier szektor keretein belül a közelmúltban mindössze két benzinkút, egy Ford-szerviz, ill. a Községháza mellett egy üzletközpont épült, ahol hamarosan megnyílik a település második takarékszövetkezete, a HBW Express Takarékszövetkezet.

Solymár új általános rendezési terve magyar érdekeltségű vállalkozások megtelepedését szorgalmazza a község ÉK-i határában kialakítandó *ipari parkban*. Ez többek között a Solymár-Kültelek nevű településrész magterülettel való összekapcsolását is szolgálja. A leendő ipari zóna – amely a tervek szerint az Angol temetőtől az Akácfa utcáig húzódna – jelenleg mezőgazdasági terület, tehát közművesítésre vár. Ezenkívül tervezik a 10-es út korrekcióját, valamint a vasútvonal „kiigazítását” is. A park létrehozása az ipari szuburbanizáció első lépcsőjének is tekinthető, de a terv még annyira kiforratlan, hogy a program megvalósulása beláthatatlan.

Szigethalom

KÜRTÖSI IZABELLA–MESSEL BALÁZS

Szigethalom – Halásztelekkel együtt – sokáig Tököl részét képezte, s csak 1949-ben vált önállóvá 1747 főnyi népességgel. 1949 előtt még csak pár nyaraló és hétvégi ház állt itt, s a területen döntően mezőgazdasági művelés folyt (zöldségtermesztés). Maga a település tehát 50 éves sincs, vagyis rendkívül fiatal. Az újonnan megtelepedő ipar (Pestvidéki Gépgyár, Csepel Autógyár) és a Tökölön állomásozó szovjet hadsereg rengeteg munkalehetőséget nyújtott (géplakatos, műszerész, marós stb.). Olyannyira sokat, hogy nemcsak a környékről, hanem az egész országból (főleg Kelet-Magyarországról) jöttek ide dolgozni. A telek olcsó volt, munka is akadt, s az infrastruktúra is kezdett kiépülni.

A település *népességszáma* az elmúlt években folyamatosan növekedett. 1990-ben 9582 fő, 1997-ben 11 044 fő bejelentkezett állandó lakos élt Szigethalmon, az üdülőtérületen élőket is hozzászámolva a nagyközség infrastruktúráját ténylegesen használók száma kb. 12 000 fő. Ezt a Ráckevei-Duna partján húzódó üdülőtértséget 1997 nyarán minősítették át belterületté, mivel az üdülőtulajdonosok közel fele az elmúlt időben feladta korábbi állandó lakhelyét és véglegesen ideköltözött.

A népességszám növekedése magában hordozza a *lakásállomány* növekedését is. Jelenleg az a tendencia, hogy a településen épülő lakások döntően két részből tevődnek össze. Az egyik részük a már kiépült lakóterületen jön létre, a már meglévő házat felújításával és átalakításával (megveszik az öregektől), vagy azok helyén. Ezért elég sok az elszórtan elhelyezkedő új ház a település régebbi területein.

A másik rész az önkormányzati parcellázás eredménye, aminek révén új lakóparkok jönnek létre, döntően a település szélein. Ezek a helyeken teljesen új, nagy alapterületű házakat építenek fiatal, jobb módú családok. A lakások építésének üteme itt a leggyorsabb és a leglátványosabb. Van egy harmadik jelenség is, ez pedig a Ráckevei-Duna partján levő nyaralók fokozatos téliesítése.

Szigethalomnak a Szabadkai út, Thököly utca, valamint a HÉV vonala által határolt területén egy tömbben található a szuburbanizációnak köszönhetően, újabban épült házak (döntően sorházak). A terület benépesülését a Pestvidéki Gépgyár, és az 5 éve még 22 000 embert foglalkoztató szigetszentmiklói Csepel Autógyár, valamint az egyéb budapesti munkalehetőségek ösztönözték.

A rendszerváltás után évekig nem változott, csak az elmúlt 2 évben emelkedett meg igazán az építkezések száma. Az előbb említett területen is történtek újabb építkezések, bár alacsonyabb számban. Az építési kedv megnövekedését mutatja, hogy a 1,5–2 éve felparcellázott, Barackosnak nevezett területen fél év alatt kelt el 60 építési telek. (Egy másik, magánkézben lévő területen pedig 55 parcellát értékesítettek a közelmúltban).

Itt több helyen még folyik az építkezés, a már kész házakba pedig 1996 végén, 1997 folyamán költöztek be tulajdonosaik. Korábbi, döntően budapesti otthonuk (szinte kivétel nélkül 40–60 m²-es panellakások) elhagyására a nagyobb családi ház (átlag 110–150 m²) és a kellemesebb lakókörnyezet igénye készítette őket, Szigethalom mellett pedig az önkormányzati parcellázás miatti kedvező telekvásárlási lehetőségek miatt döntöttek.

A bevándorlók többsége megtartotta korábbi, jórészt budapesti munkahelyét, amelynek elérhetősége a kiköltözéssel romlott. A családok többségének tulajdonában van gépkocsi, azonban a feleség legtöbbször inkább a tömegközlekedést veszi igénybe, vagy kombinálja a kettőt. A családfő szinte minden megkérdéztet esetében személygépkocsival közelíti meg munkahelyét.

A település térbeli terjeszkedését akadályozza Szigethalom elhelyezkedése, amely Tököl, Szigetszentmiklós és a Ráckevei-Duna közé van beszorulva. A belterületi földek átminősítésének szintén gátja van: az amúgy sem nagy kiterjedésű, 9,12 km²-nyi nagyköztségben (a kb. 7500 lakosú Tököl kb. 39 km²-rel rendelkezik) a honvédségi terület (légvédelmi rakétakilövő állások), valamint a Pilisi Parkerdőgazdaság Rt. kezelésében lévő Tököli-erdő foglal el jelentős területeket.

Ma Szigethalmon a Budapestre való ingázáson, a helyi önkormányzaton, a közszolgáltatáson (pl. Vízmű) és a szociális szférán kívül a kisvállalkozások (pl. mini abc, hentes, kisüzemek stb.) kínálnak munkaalkalmat. A csődbe ment Csepel Autógyár a többi nagy termelőegység sorsára jutott, s ma lerakatok (pl. bútor, építőanyagok), diszkó, elektronikai cikkeket árusító üzletek stb. működnek a területén.

Tárnok

KERÉK PÉTER–LIPTÁK KATALIN

Tárnok Budapest központjától 26 km-re DNy-ra helyezkedik el, az Érd, Sós-kút, Pusztazámor és Martonvásár által határolt 23,6 km²-nyi területen. Eredetileg a szlovák etnikum települése volt, a szlovák lakosság száma napjainkban 600–800 főre tehető. A község mai arculatának kialakítását 1913-ban üszögi Nagy Sándor kezdte el, aki 1921-ben parcelláztatta az újtelepi részt, majd 1930-ban a ligeti területet. Ezzel a falu ma 3 (részben különálló) részből áll: Falu, Liget, Újtelep.

1991-es adatok szerint Tárnokon 5123-an, 1994-ben 6326-an, 1995-ben 6447-en éltek. Napjainkra a lakosság száma meghaladta a 6700 főt. Az élveszületések és halálozások aránya nagyjából kiegyenlített (pl. 1994-ben 84 születést és 81 halálozást regisztráltak), tehát a népességszám növekedését kizárólag a *bevándorlás*nak tulajdoníthatjuk.

Eleinte főként a szomszédos Érdről, a levegő szennyezettsége miatt Százhalombattáról érkeztek a bevándorlók, manapság pedig már Budapestről költöznek a legtöbben Tárnokra (főként a XI., ill. XXII. kerületből). Korábban csak az alsó-középosztály számára volt vonzó az település, újabban viszont már a módosabb rétegek is felfedezték.

1990 óta az önkormányzat 258 használatbavételi engedélyt adott ki az új épületekre. A *telkek* ára kb. harmad-, negyedannyi, mint pl. Érdligeten. Sok telek cserélt gazdát a már említett Faluból „kiköltözés” nyomán. Az önkormányzat eddig 80 házhoz parcellázott. Itt az árak kb. 30%-kal olcsóbbak, mint magánforgalomban. A jövőben még további 18–20 ha-on terveznek parcellázást. Közel 80 ingatlan található itt. Az újonnan felépülő házak 40–45 ezer Ft/m²-es áron kerülnek eladásra.

A belterületi földek tulajdonosait megadóztatták, ezzel kényszerítve ki a beépítést. Így sok terület cserélt gazdát. Azok vásárolták meg ezeket a földeket, akiknek szándékukban állt házat építeni. Problémát okoz ugyanakkor a klasszikus zártkerti rész (Öreghegy), ahol javarészt budapesti lakosok a nyaralóikat téliesítették, viszont mivel ez a terület még mindig külterületnek számít, személyi jövedelemadójuk nem Tárnokra jut.

Az utcák kb. 80%-ában le van fektetve a gázvezeték, ennek ellenére a háztartásoknak csak mintegy 35–40%-ban van vezetékes gáz. A csatornázás a település 40–42%-án megoldott. A községben az iskolai oktatás három épületben folyik, az óvoda pedig négy épületben van szétszórva. A férőhelyek száma már ma sem elegendő, ezért új, tíz tantermes iskolát szeretnének felépíteni.

Az *üzleti beruházások* jelenléte napjainkig nem igazán számottevő Tárnokon. A meglévő egy-két ipari üzem (pl. Anilin Kereskedelmi Rt., Puh-Tárnok Út- és Híd-építő Kft) vagy a Duna Fűszért Rt. diszkont áruháza a 70-es út környékére települt. Az Anilin gyár esetében a 70-es út közelségén túl szerepe van a vasútnak is, a vasúttól iparvágány vezet az üzemhez. (Az Anilin beszállítója pl. a német vegyipari Bayer cég.)

A település jövőjének szempontjából döntő fontosságú az autópálya-lejáró megépítésének kérdése. (A község megközelítése jelenleg csak a 70-es főút felől lehet-

séges.) Azt már tényként kezelhetjük, hogy megépül a lejáró, de kérdés, hogy hol. (Tárnok pályázatot adott be, versenyben áll Tordással a lejáróért.) A lejárót a pusztazámori szemétkerakó létrehozása teszi szükségessé. Amennyiben megépül, valószínűsíthető, hogy jelentős fejlődést fog eredményezni Tárnok életében, bár természetesen környezeti problémák is felmerülnek. A tranzitforgalom okozta majdani környezetszennyezés mértéke még nem kiszámítható.

Ehhez a beruházáshoz kapcsolódik egy kamionparkoló létesítésének terve az újtelepi rész mögötti szántóterületen. Egy magyar befektető-társaság bevásárló-, szórakoztatócentrum létrehozásán fáradozik a csomópont közelében. Egy svájci vállalkozó pedig hazánk legnagyobb golfpályáját szeretné kialakítani a szép környezetű tó környékén, mintegy 100 ha-on.

Törökbálint

KISS ZOLTÁN–REINICS RITA–SZALKAI GÁBOR

Törökbálint klasszikus mintaterülete a szuburbanizációs folyamatok valamennyi formájának, talán azt lehetne mondani, hogy a környéken csak Budaörsön figyelhető meg hasonló intenzitású szuburbanizáció. Törökbálint *népessége* az elkövetkező években el fogja érni a 10 000 főt, mivel a szuburbanizációs folyamat nagy számú betelepülőt vonz a településre.

A lakosság dinamikus növekedését az önkormányzat nem tartja egyértelműen kedvező folyamatnak, mivel Törökbálint közintézményei nincsenek megfelelően felkészülve a nagyobb népesség megfelelő színvonalú ellátására. Mégis, pénzügyi okok miatt rákényszerülnek a kivándorló lakosság befogadására. Ez, ill. a tercier szuburbanizáció teszi ugyanis lehetővé az öslakosság messze az országos átlag feletti ellátását. Az 1991-ben kezdődött közművesítés idén teljesen befejeződik, a munkanélküliek aránya 2% alatt van, de itt említhetjük azt is, hogy az utcákat az önkormányzat Mercedes vizeskocsija locsolja és tisztítja.

Törökbálint vonzerejét a fővároshoz való közelsége, ill. attól való távolsága együtt alakítja ki. Távolsága azt jelenti, hogy még ma sem veszítette el falusias jellegét, nagy zöldterületek veszik körbe, és bár három országos jelentőségű autópálya halad el közvetlenül a lakóterület mellett, levegője még mindig nagyon tisztának mondható. A közelség pedig a kitűnő közlekedési kapcsolatokra vonatkozik, és ez döntő a település fejlődése szempontjából, mivel a lakosság nagy része napi ingázó.

A lakosság idetelepülését jelentősen befolyásolja, hogy BKV autóbusszal megközelíthető Törökbálint. A 72-es vonal révén, amely az autópályán haladva tart a Kosztolányi Dezső térre, 20–30 perc alatt Budán lehetünk. A 88-as busz pedig Budaörsön át jár a Kamaraerdőig, az autópálya építések miatt a 60-as évek végén megszüntetett HÉV helyén. Ennek a vonalnak a kötőtpályás maradványa a 41-es villamos vonala, amely a Kamaraerdőtől közlekedik befelé. Az önkormányzat is tisztában van ezen járatok fontosságával, ezért áldoz fenntartásukra évi 13 MFt-ot. Sokak számára a fő vonzerőt azonban az autópálya jelenti, ezen néhány perc alatt a fővárosban lehetünk.

Vizsgálatainkat Törökbálint újabban beépült negyedeiben: a Tükörhegyen és környékén (amely a következő években 600–700 fős népességet fog felvenni), a Szegfű utca körzetében, az Apponyi Albert, az Ady Endre, az Alsóerdősor és a Józsefhegy utcákban végeztük. A beköltözés itt főleg Budapestről, elsősorban a gazdagabb budai kerületekből (II., XI., XII) és Budaörsről történt. Ezekben az esetekben egyértelműen tetten érhető volt a szuburbanizáció, a költözés fő oka a megkérdezettek többségénél a kellemes lakókörnyezet volt.

A beköltözők életkora általában 35 és 55 év közé esett, gyermek nélkül, vagy 12 és 26 év közötti gyermekkel. A képzettség és a foglalkozás terén a lehető legnagyobb volt a változatosság, a vagyonukhoz és életszínvonalukhoz képest meglepően képzetlen lakosok mellett nagy számban megtalálhatjuk a budapesti értelmiségi elitet. A tapasztalatok azt mutatják, hogy Törökbálintra főként a magas jövedelműek költöznek. A luxuskvitellő ingatlanok számának növekedését jól jellemzi, hogy míg 1990-ben csak 9 négyyszobás vagy annál nagyobb ház volt Törökbálinton, addig 1995-ben ez a szám már 32 volt, és sejtethetően a Tükörhegy beépítése után ez a szám meg fogja haladni a százat.

Nem csak a lakosságra, hanem az iparra és a szolgáltató ágazatokra is jellemző a szuburbanizáció. Ezek nagyfokú sűrűsödése Törökbálint esetében az M1–M7–M0 csomópont körül jellemző, ahol a beépíthető területek nagysága és a főváros közelsége jelenti a legfőbb vonzó tényezőt, amely lehetővé teszi egy új központ létrejöttét. Az elsőként felépült Tetra Pak, és mellette a Metró áruház, mint a kialakítandó *Buda Park* részei nem Törökbálinthoz, hanem Budaörshez és Biatorbágyhoz tartoznak. De ettől D-re jelentős területek vannak Törökbálinton, amelyek alkalmasak a további beépítésre. Az Égett-völgyben (a Depótól D-re) 25 ha-os iparterület kialakítását tervezik. A cél az, hogy valamilyen környezetbarát ipar telepedjen meg. Ezért is utasították el itt nemrégiben egy vegyészeti gyár letelepedését.

A Tégladűlőre (Ny felé) esik az a 30 ha-os terület, amelyre nemzetközi üzleti parkot terveznek. Itt csak tercier ágazatok (szállodák, irodák, kongresszusi központ) telepedhetnek le, de ettől Ny-ra, az M0 autópályán kívüli 60 ha-os részen már az ipar letelepedését is lehetővé teszik. Ez az a terület, amelyen a változások már nagyon szembetűnőek, itt működik a CORA áruház, a Michelfeiték bútoráruház, a Glaxo Wellcome gyógyszerészeti csomagolóüzeme és az osztrák tulajdonú Viessmann kazán-gyár. Az összesen 90 ha-os terület magánkézben van. Magyar cégek nincsenek a területen, mert nem tudják megfizetni a 9000 schilling/m²-es telekárát.

Törökbálint számára a *szekunder- és tercier szektor szuburbanizációból* származó iparüzési- és épületadó jelentős bevételt jelent. Évente 200 MFt bevétel származik ebből, a legnagyobb adófizető a Schöller jégkrémgyár, de ha a Depó területén üzemelő 40 cég (pl. Adidas, Triumph, Europapír) együttes adóját nézzük, akkor ez a terület jelenti a legnagyobb adóbevételt. Törökbálint tehát minden szempontból a szuburbanizáció haszonélvezője, és gyorsan fejlődik. Az egykori kis hegyek közé ékelt falu, a mai Ófalu, már csak kis hányada a mai településnek. A faluszéli nyaralók mindinkább állandó lakhellyé válnak. Törökbálintnak még vannak szabad területei, de az utak és Budapest szorításában már látszik a határ, amely hamarosan itt is korlátot szab a további szuburbanizációnak. És ekkor Törökbálint is kicsit „Budaörsé” válhat, mint

ahogyan már néhány példán látható (az ipari és szolgáltató szektor egyes elemei pl. már kihátráltak Biatorbágyra).

Veresegyház

NYERGES DÓRA–PINTÉR ÁKOS

Veresegyház a Gödöllői-dombság egyik völgyében a Sződ-Rákos patak mentén található Budapesttől kb. 25 km-re. Kedvező helyi és helyzeti energiája, tavai, természeti adottságai, a főváros közelsége miatt keresett idegenforgalmi hely, a főváros körüli szuburbanizáció egyik fő célpontja.

A település *népessége* az 1870-es népszámlálás óta fokozatosan nőtt főként a pozitív természetes szaporulatnak köszönhetően. A népességnövekedés az 1960-as évektől felgyorsult és a 90-es években még ütemesebbé vált, amit elsősorban a bevándorlással, a meginduló szuburbanizációval hozhatunk összefüggésbe.

A népességnövekedést a veresegyházi önkormányzat pozitívan ítéli meg, ennek szellemében ösztönzi az ideköltözést. A növekvő népességszám okozta nehézségekkel tisztában vannak (pl. az általános iskolai oktatás és az óvodai ellátás kérdése még nem megoldott), egyértelmű azonban a kedvező változás: a település fiatalodása. A fiatalabb és kedvezőbb anyagi helyzetű családok biztosítják magasabb személyi jövedelemadójuk révén a falu számára is a nagyobb jövedelmet és így a település továbbfejlődését.

A községben folyamatos a *telekparcellázás*, a *lakásépítés* üteme rendkívül gyors. A családi házak mellett több helyen olcsóbb, de igényes sorházak is épülnek. Jellemző az üdülőterületekre való végleges kiköltözés is és így a nyaralók, hétvégi házak lakóházzá történő átminősítése is. 1993-tól közel 100–120 lakás épült fel igen gyorsan. Több magánvállalkozó, kft (pl. a Questor befektető társaság) is építkezésbe fogott. Az így felépült igényes családi házak és sorházak még intenzívebbé tették a betelepülést. 4–5 hónappal az építések kezdete és a lakások értékesítése után a házak már kulcsrakészek. Ma az építési engedélyek száma kb. 430.

Az *ingatlanár* a 90-es évek elején átlagosan 800 Ft/m² volt, mára ez a közművesített ingatlanok esetén 3000 Ft/m², de az új telepeken (pl. Csonkás telep) elérheti a 4000 Ft/m²-t is.

Veresegyházon két újonnan épült negyed található: a község K-i (Széchenyi-domb) és Ny-i szélén (Csonkás). A *Széchenyi-domb* családi házas beépítése már a 80-as évek végén elkezdődött és azóta is folyamatosan tart. Ezek a családi házak többnyire önerőből épülnek. Ezzel szemben a *Csonkás-telep* alapvetően sorházas beépítése – magánvállalkozóknak köszönhetően – 1995-ben kezdődött, újabb sorházak még ma is épülnek.

Az újonnan betelepülő lakosság túlnyomó többsége korábban budapesti lakos volt, főként Pest É-i kerületeiből (IV., XIII., XIV., XV., XVI.) érkezett, a Dél-Pestről és Budáról érkezők aránya elenyésző.

A népesség a fővárosból történő kiáramlásának legfontosabb okaként a kellemebb lakókörnyezet (tisztább levegő, kevesebb zaj stb.) iránti igény szerepel. A jobb

lakáskörülmények (átlagosan 35%-kal nagyobb lakás, gyermekeknek külön hálószoba, kert stb.), a generációk szétválasztása, a fiatalok saját tulajdon szerzésére való törekvése és nem utolsósorban a kedvező vételi ajánlat is lényeges szerepet játszott. A Budapestről Veresegyházra költözők döntő többsége panellakásban lakott korábban.

A veresegyháziak túlnyomó része Budapesten dolgozik, általában az É-i kerületekben, ill. a belvárosban. Döntő többségük személygépkocsit használ munkába járáshoz, amihez átlagosan 30–45 perc szükséges. A fővárost az M3-as autópályán közelítik meg, amelyre a gödöllői leágazásnál térnek rá. Személygépkocsi csaknem minden háztartásban van. Budapest vonattal és menetrendszerinti autóbusz járással is megközelíthető, a tömegközlekedést használók kb. 1–1,5 óra alatt érnek munkahelyükre.

Problémát jelent, hogy a település fiatalodása következtében a gyermeklétszám nő, amivel az önkormányzat egyelőre nehezen birkózik meg. A működő általános iskolában az osztálylétszámok rendkívül magasak, igen kevés új gyermeket vesznek fel s a szülők sem szívesen küldik gyermekeiket ezekbe az osztályokba. A község gyönyörű környezetben fekvő óvodája szintén helyhiánnyal küszködik, csak a 8 órában dolgozó szülők gyermekeit tudják fogadni. Így sok gyermek a szülőkkel együtt ingázik, a szülők viszik őket munkába menet az iskolába, óvodába. A háziasszonyok nagy része a bevásárlási lehetőségekkel elégedetlen. Ez főleg az újabb Csonkás-telepen jellemző, ahol a boltláncok még nem épült ki, ezért vagy a falu távolabbi részeiről, vagy esetleg Budapestről kell beszerezniük a napi szükségleteket. Egyöntetű negatív vélemény volt az üzletek drágasága. Az önkormányzat ezt a problémát egy új üzletközpont megnyitásával igyekszik csillapítani.

A külföldi tőke és a *vállalkozások* szempontjából a falu helyzete a térségben kedvezőnek mondható. Az első nagyobb külföldi beruházás egy angol ingatlanközvetítő révén jött létre: mintegy 180 Mft értékben vettek meg veresegyházi ingatlant. Azóta inkább kisebb cégek tűnnek fel, jellemző sok cégben az olasz érdekeltség (pl. olasz-magyar zoknikötő üzem, bevásárlóközpont).

A térség legnagyobb cége a Pharmavit, amelynek üzemei Veresegyházon működnek 1989 óta. A cég története sikertörténet: kis pezsgőtablettagyárból a magyar egészségügy egyik legnagyobb és állandóan fejlődő ellátójává vált. Ma a Magyarországon kapható pezsgőtabletták 90%-a, a vitaminok fele Pharmavit termék. A Chinoin gyógyszergyárnak már a 70-es évektől működött itt raktártelepe, s erre települt a Pharmavit. E cég szerepe igen jelentős a község életében, anyagi- és munkabiztonságot jelent. Ma kb. 420–430 főállású dolgozót foglalkoztat, 95%-uk veresegyházi. 1996. januárjában a világ 130 országában jelenlevő és 47 000 főt foglalkoztató Bristol-Myers Squibb – a világ második legnagyobb egészségügyi termékek előállításával foglalkozó multinacionális vállalata – 99%-os részesedést szerzett a vállalatban. A Bristol-Myers Squibb-bel való együttműködés egyrészt a Pharmavit termékek külföldi elterjesztéséhez járul hozzá, másrészt lehetőség van a Bristol-Myers Squibb termékeinek magyarországi gyártására, a vállalatcsoport újabb termékeinek hazai forgalmazására.

Veresegyház területéhez tartozik még három duzzasztott tó (Öreg-tó, Ivacsi-tó, Pamut-tó), amelyek közül kettő közkedvelt horgászparadicsom, egy pedig strandként funkcionál. A környező területen fekszik Veresegyház üdülővezete, ahol az utóbbi években egyre több sportolási lehetőség (tenisz, lovaglás) is rendelkezésre áll. Megem-

líthetjük Veresegyház kedvező helyi energiái között termálvizét, amelyen évek óta működik termálfalu, és amelyen ma a Questor befektetési társaság egy új, modern termálfalut épít.

(A cikk folytatása a 82. oldalról)

– A régiók száma viszonylag kevés legyen és legyenek képesek nagyméretű programok fogadására.

- A régió az irányíthatóság érdekében ne legyen túlzottan nagyméretű
- A régióknak a térségen belül azonos fejlesztési problémákkal kell rendelkezniük.
- A régiók kialakításánál vegyék figyelembe az alapvető természetföldrajzi egységeket.
- Legyen a régióknak fejlett városhálózata.
- A tervezési régióknak teljes közigazgatási egységeket kell magukba foglalni.

A balkáni helyzethez képest sokkal szerényebb eredményekről számol be SZERGEJ ARTOBOLEVSZKI: Az orosz regionális politika c. előadásában. A szerző a legelső – és egyben a témafeldolgozás korlátait is magában hordozó – megállapítása, hogy Oroszországban hatékonyan működő regionális politikai intézményrendszer mindeközéig nem alakult ki. Jelen pillanatban több minisztérium is foglalkozik regionális kérdésekkel, azonban nincs olyan szervezet, amely kizárólag regionális politikával foglalkozhat. Több olyan program és tervezet készült, amely az ország egyes régióinak problémáival foglalkozott volna, de közülük végül egyetlen sem nyert legfelsőbb szintű elfogadást. Így a regionális problémák feldolgozásának sem a jogi, sem a szervezeti keretei nem adóttak az orosz föderációban. A gondok orvoslása nem normatív módon, hanem eseti, egyedi jelleggel és a személyi kapcsolatok erőteljes felhasználásával kerül sor. A szerző eléggé érzékletesen ábrázolja a bizonyos mértékig lehangoló orosz viszonyokat. E pozitív vonás mellett szakmailag erősen megkérdőjelezhető az előadás egészén végigvonuló azon gondolat, amely a regionalizáció szükségességét csaknem kizárólag a területi különbségek csökkentésében látja.

A csehországi tapasztalatokról Josef POSTRARACZY számol be a „Csehország regionális politikája” c. előadásában. Az alaphelyzet itt bizonyos tekintetben hasonló sajátosságokat mutat az orosz viszonyokkal, legalábbis annyiban, hogy Csehországnak jelen pillanatban sincs elfogadott területfejlesztési törvénye. E jogi hiányosságon túl az Európai Unió vizsgálatát tartalmazó szakértői vélemény megállapítja, hogy az országnak nincs regionális politikája és hiányzik a nemzeti területfejlesztési program is. A hiányok, illetve a negatívumok felsorakoztatása alapvetően rányomja bélyegét az előadás anyagának egészére. Az elhangzottak első harmada az olyan regionális különbségekről szól, mint a nehézipar termelésének és a foglalkoztatottak létszámának radikális csökkenése, a mezőgazdasági dolgozók számának csökkenése, a migráció negatív hatásai, a környezetszennyezés káros befolyása a regionális fejlődésre stb.

Tisztán a magyar regionális fejlődés irányjaival foglalkozik PÁLNÉ KOVÁCS Ilona: „A regionalizmus politikai kihívásai Magyarországon” c. előadása. Az előadó felhívja a figyelmet azokra a nemzetközi trendekre, amelyek eredményeként napjainkra megerősödtek a regionális szintek. Ennek a folyamatnak három különböző útját ismerteti a szerző. Az első szerint a régió létrejöhet teljesen új szintként történő szervezés formájában, másodrészt a már meglévő szintre történő kompetencia átruházás útján, végül harmadrészt a területi egységek szorosabb, lazább integrációja révén. A nemzetközi szint rövid bemutatása után rátér az előadó egy szűkebb területi egység, mégpedig hazánk területfejlesztésének és közigazgatás-szervezésének az elmúlt évtizedektől napjainkig történő ismertetésére. Felhívja a figyelmet a területfejlesztési törvény hatására, melynek következtében egy speciális intézményrendszer a területfejlesztési tanácsok intézménye jött létre. Ez a szervezet mintegy átvette a megyei önkormányzatok helyét, legalábbis a középszintű forráselosztás – megyei önkormányzatokhoz képest – megnövekedett lehetőségei következtében. A közigazgatás, illetve a területi szint szereplőinek bemutatása feltehetőleg azt a célt szolgálta, hogy rávilágítson a régióépítés potenciális résztvevőinek lehetőségeire. E témakör – a régió építés – kapcsán a szerző elsőként azokat a területeket, ágazatokat