

Tolna megye térszerkezetének vizsgálata

Adorján Balázs

Prof. Dr. Süli-Zakar István

Témavezető

Debreceni Egyetem

Természettudományi és Technológiai Kar

Debrecen, 2012

Tartalom

1. Bevezetés	3
1. 1. Célkitűzés	3
1. 2. A felhasznált anyagok és alkalmazott módszerek bemutatása	4
2. Térszerkezeti viszonyok Magyarországon.....	8
3. A térszerkezet vizsgálata	10
3. 1. Tolna megye helye az ország térszerkezetében.....	10
3. 2. A megye mai térszerkezetének kialakulása.....	11
3. 3. Közigazgatási helyzet.....	13
3. 4. Településállomány	14
3. 5. Igazi nagyváros hiányának okai és következményei.....	19
3. 6. Gazdasági viszonyok.....	20
3. 7. Közlekedési infrastruktúra	22
3. 8. Demográfiai jellemzők.....	26
3. 9. Súlypontok	30
3. 10. Jövedelemkülönbségek.....	31
3. 10. 1. A jövedelmek eloszlása	31
3. 10. 2. Koncentrációs index	33
3. 10. 3. Hoover-index	34
3. 10. 4. Jövedelmi potenciál	35
3. 11. Munkaerőpiac.....	40
3. 12. Rangsorolással képzett komplex mutató	41
3. 13. Bennett-féle komplex mutató	42
5. Következtetések.....	44
6. Összegzés.....	46
Irodalomjegyzék.....	48

1. Bevezetés

1. 1. Célkitűzés

Tolna megye Magyarország egyik legrégebben fennálló megyéje, ennek ellenére nem tölt be meghatározó szerepet az ország életében. Bár területe már az államalapítás idején viszonylag sűrűn lakott térségnek számított, az azóta eltelt időszakban nem tudott nagyobb gazdasági és népesedési koncentráció kialakulni. Ma a második legkisebb népességű és a legkisebb székhelynek otthont adó megye az országban, ahol jellemző a mezőgazdaságban foglalkoztatottak viszonylag magas aránya. Gazdaságából kiemelkedik a paksi atomerőmű, az egyetlen meghatározó nagyvállalat. Miután a ma is jelentős értéknövelő hatású erőmű megépítésén kívül a szocialista időszak iparfejlesztései kevésbé érintették, a rendszerváltás után is kevesebb hátránnyal kellett szembenéznie. Alacsony népessége, közlekedési hálózatának korlátai és az országra jellemző nagyobb regionális folyamatok szabják meg fejlődési irányvonalait.

Dolgozatomban a megye térszerkezetének sajátosságait szeretném felvázolni, a főbb területi különbségek vizsgálatával. Az egyes településekre, kistérségekre és a megye egészére vonatkozó statisztikai adatok segítségével, azok különböző elemzési módszerekkel való feldolgozásával próbálom a jellegzetességeket és a településállományban tapasztalható eltéréseket megvilágítani. A jobb értelmezhetőség érdekében az eredmények legnagyobb részét tematikus térképeken ábrázoltam.

A vizsgálatok elvégzése során számos különböző módszert megismertem, melyek egy részét a gyakorlatban is felhasználtam. Az elemzési módszerek földrajzi célú alkalmazása jóval több lehetőséget kínál a kutatásokra, remélem, a későbbiekben még tovább bővíthetem ismereteimet a témában.

Ezúton szeretném megköszönni témavezetőm, Prof. Dr. Süli-Zakar István támogatását. Dr. Molnár Ernőnek és Dr. Pénzes Jánosnak is köszönettel tartozom tanácsaikért és a rendelkezésemre bocsátott anyagokért. Külön köszönet jár Túri Mariannának minden segítségéért és támogatásáért.

1. 2. A felhasznált anyagok és alkalmazott módszerek bemutatása

A vizsgálatok alapját statisztikai adatok képezték. Ezeket a Központi Statisztikai Hivatal (KSH) adatbázisaiból, Tolna megye statisztikai évkönyveiből és a népszámlálások honlapjáról, illetve a VÁTI Kft. által üzemeltetett Országos Területfejlesztési és Területrendezési Információs Rendszerből (TeIR) szereztem be (teir.vati.hu).

A begyűjtött statisztikai adatokkal több elemzési módszer felhasználásával különböző számításokat végeztem. A számításokhoz MS Excel 2007 szoftvert, térképi ábrázolásukhoz ArcMap 9.3. szoftvert használtam.

A lakónépesség és az összes belföldi jövedelem értékeiből a települések koordinátáinak segítségével kiszámítottam azok területi súlypontját (1. ábra), és a települési koordináták átlagolásával kapott geometriai középponthoz viszonyított eltérésüket. A súlypont számításának képletében az x_i és y_i jelölik egy adott pont koordinátáit, f_i pedig a hozzá tartozó súlyértéket (pl. népesség, jövedelem).

$$x = \frac{\sum_{i=1}^n f_i x_i}{\sum_{i=1}^n f_i}; \quad y = \frac{\sum_{i=1}^n f_i y_i}{\sum_{i=1}^n f_i}$$

1. ábra A súlypont számítása (Nemes-Nagy J. 2005)

Az összes belföldi jövedelem eloszlását és különbségeit vizsgáltam a koncentrációs index és a Hoover index kiszámításával.

Képlete	Jelölések	Értelmezése
$K = \sum_{i=1}^n \left(\frac{x_i}{\sum_{i=1}^n x_i} \right)^2$	x_i = természetes mértékegységben megadott területi jellemző az i . terület egységben;	Valamely természetes jellemző terület egységei közötti koncentrációjának mértékét számszerűsíti. A megoszlást az index tulajdonképpen a teljesen egyenleteshez (amikor minden megfigyelési egység részesedése azonos) viszonyítja. 0,6 feletti értéke már erős koncentrációra, monopolhelyzetre utal.
Mértékegysége: dimenziómentes		Értékkészlete: $1/n \leq K \leq 1$

2. ábra A koncentrációs index számítása (Nemes-Nagy J. 2005)

A koncentrációs (Hirschman-Herfindahl) index (2. ábra) megmutatja egy adott jelenség térbeli eloszlásának az egyenleteshez viszonyított értékét. Egyenletes eloszlás esetén veszi fel minimumát, teljes koncentráció esetén pedig maximumát. Dimenziótlan, $1/n$ és 1 közötti értékeket vehet fel, minél közelebb van 1-hez az értéke, annál erősebb a térbeli koncentráltóság. Mivel csak 1 jelenség eloszlását ábrázolja, így az összes belföldi jövedelemre számítottam ki, mint a térszerkezet egyik gyakran használt mutatójára.

A Hoover-index (3. ábra) két jelenség összevetésére alkalmas, azt mutatja meg, hogy az egyik jelenség mennyiségének hány százalékát kell átcsoportosítanunk ahhoz, hogy megoszlása a másikéval azonos legyen. A jövedelem és a népesség területi eloszlásának mérése esetén Robin Hood indexnek is nevezik.

<i>Képlete</i>	<i>Jelölések</i>	<i>Értelmezése</i>
$h = \frac{\sum_{i=1}^n x_i - f_i }{2}$	ahol: x_i és f_i két megoszlási viszonyszám, melyekre fennállnak az alábbi összefüggések: $\sum x_i = 100$ $\sum f_i = 100$	A Hoover-index két mennyiségi ismérték területi megoszlásának eltérését méri. A mutató szimmetrikus, a két összevetett megoszlás szerepe, sorrendje felcserélhető.
<i>Mértékegysége: %</i>		<i>Értékkészlete: $0 \leq h \leq 100$</i>

3. ábra A Hoover-index számítása (Nemes-Nagy J. 2005)

A nyilvántartott álláskeresők számának, a tisztítottan elvezetett szennyvíz mennyiségének, a házi orvosok és gyermekorvosok számának, a regisztrált vállalkozások számának, az összes szolgáltatott gáz mennyiségének, a 2001-2010 között épült lakások számának, a személygépkocsik számának és az összes belföldi jövedelemnek a felhasználásával rangsorolást végeztem az adatsorokon (a nyilvántartott álláskeresők számát kivéve mindenhol a legmagasabb értéket vettem legkedvezőbbnek), majd a települések egyes rangértékeinek átlagolásával határoztam meg a közöttük lévő különbségeket. A mennyiségeket mindegyik mutató esetén fajlagosan, egy főre vetítve vettem figyelembe.

A nyilvántartott álláskeresők számának kivételével (mivel ellentétesen értelmezendő jelenségről van szó) ugyanezeket a mutatókat használtam fel a Bennett-féle komplex mutató kiszámításához (4. ábra). Ez az egyes adatsorok maximumának százalékában kifejezett értékek súlyozatlan számtani átlagát fejezi ki egy 1 és 100 közé eső értékkel. Az eredmények a felhasznált mutatóktól függően igen eltérő eredményeket is hozhatnak, értékelésüknél figyelembe kell venni, hogy a választott jelenségek mennyire fejezhetnek ki különbségeket a

vizsgált területen. A több különböző változó felhasználása miatt csak kivételes esetben vehet fel maximumértéket, hiszen nem túl valószínű, hogy egy adott település minden változó esetében a legnagyobb értéket kapja. (Nemes-Nagy J. 2005)

$$BEN_j = \sum_{i=1}^n \frac{z_{ji}}{n}$$

4. ábra A Bennett-féle komplex mutató számítása

A jövedelmi adatok és az úthálózat együttes vizsgálatával az egyes települések jövedelmi potenciálját is kiszámítottam. A potenciálmodell (4. ábra) egy fizikai analógiájú számítási módszer, amely a térbeli interakciókat a téregységekhez tartozó tömegértékek és a köztük lévő távolság alapján fejezi ki, kimutatva a vizsgált tényező (jelen esetben a jövedelem) térerősségét. A több komponensből álló modell figyelembe veszi az egyes téregységek saját tömegét, egymásra gyakorolt hatásukat és a vizsgált területen kívüli téregységek hatását is. (Nemes Nagy J. 2005a; Tagai G. 2011; Péntes J. 2010)

$$(1) P_{saját}(A_i) = \frac{M_i}{d_{ii}^b}; \quad (2) P_{belső}(A_i) = \sum_{j=1}^n \frac{M_j}{d_{ij}^b}; \quad (3) P_{külső}(A_i) = \sum_{k=1}^n \frac{M_k}{d_{ik}^b}$$

5. ábra A saját (1), belső (2), és külső (3) potenciál számítása (M=tömegérték; d=távolságérték; b=konstans) (Péntes J. 2010)

Egy adott téregység teljes potenciálértéke a saját, belső és külső potenciálértékek összegeként írható le. Értékeik külön-külön és együtt is értelmezhetők. A vizsgálat céljától függően számos különböző változatát dolgozták ki a modellnek (főként súlyozási különbségekkel), így ugyanarra a területre nagymértékben eltérő eredményeket kaphatunk a változó számítási módszerekkel. (Tagai G. 2007) Ugyanakkor elterjedt elemzési módszernek számít, köszönhetően annak, hogy a vizsgált elemeket egy rendszer részeként vizsgálja, melyben minden elem hatással van egymásra.

A saját potenciál a téregység tömegének és a téregységhez rendelt távolság valamely hatványának hányadosaként írható le. Távolságként települések esetében általában a közigazgatási területükkel megegyező területű kör sugarának valamekkora részét alkalmazzák.

A belső potenciál a vizsgált terület (az adott rendszer) összes elemének hatását adja meg minden egyes téregységre, melyben a saját potenciál értéke nem jelenik meg. Értéke annál magasabb, minél nagyobb tömegű egység minél közelebb helyezkedik el.

A külső potenciál számítása hasonló a belső potenciáléhoz, azonban itt a vizsgálati területen kívül eső tömegek hatása kerül számításba.

A modell alapját képező távolságértékeket úthálózati távolságok alapján az ArcMap 9.3. szoftver Network Analyst bővítményével számítottam ki, egy ún. OD (origin-destination) Cost Matrix létrehozásával. (webhelp.esri.com) A távolságok hálózaton való mérése különösen fontos volt, hiszen az egyes térségek közötti jövedelmi eltérésekben a közlekedési vonalaknak is jelentős szerepük van. (Kiss J. P. - Bajmóczy P. 2001; Tagai G. 2011; Pénzes J. 2010; Nemes Nagy J. 2005a) A két vizsgált időpontnak megfelelően az úthálózatot is módosítottam, mennyiségi és minőségi szempontból egyaránt. Az 1992-es állapotnál (az akkori KRESZ és gépjárműállomány figyelembe vételével) a főutakra 80, az egyéb utakra 70, míg a kompátkelőhelyekre 5 km/h-ás sebességet vettem számításba, valamint az autópályákra 120 és az autóutakra 100 km/h-át (bár ez utóbbi két kategória ekkor még nem volt jelen a térségben). A 2010-es állapothoz ugyanakkor az időközben megépült gyorsforgalmi utakat is figyelembe véve (és a „hálózatba helyezve”) az autópályákra 130, az autóutakra 110, a főutakra 90 km/h-át számoltam, az egyéb utak és kompátkelőhelyek értékeit nem változtattam. Az egyes úttípusok közti különbségek érvényesülése érdekében a kapott távolságokat percben fejeztem ki. A megadott sebességértékek alapján minden egyes útszakaszra kiszámítottam a haladási időt, így a program az időbeli távolságokat adta meg eredményként. A képletekben minden esetben a távolságok négyzetével számoltam. A saját potenciál értékeinél a sugár távolságának harmadát vettem számításba 50 km/h-ás haladási sebességgel, a hivatkozott források alapján. (Pénzes J. 2010; Tagai G. 2007; Tagai G. 2011)

2. Térszerkezeti viszonyok Magyarországon

Magyarország térszerkezeti viszonyait hosszú időn keresztül a medencehelyzet határozta meg, ezekben az időkben a medenceperemi vásárvonalak mentén húzódtak a fő fejlődési tengelyek. Ez az állapot az első világháborút követő határváltozásokig kisebb-nagyobb módosulásokkal fennmaradt. A békeszerződések következtében beállt változások véget vetettek ennek az állapotnak, a megcsonkított államterületen a túlsúlyba került centrumtérsgé további fejlődése, illetve a perifériákra került térségek lemaradása (Kocsis K. - Schweitzer F. 2011) vált meghatározóvá. A második világháború után a szocialista időszak fejlesztési politikájának köszönhetően jól kirajzolódott a középhegységi térséggel párhuzamos fejlesztési tengely, ugyanakkor megkérdőjelezhetetlen maradt a központi területek súlya. (Csüllög G. 2001; Perczel Gy. 2003) A rendszerváltozás óta a térszerkezeti viszonyok folyamatos átalakuláson mentek keresztül, az elmúlt évek vizsgálatai alapján kitűnik a mai fő fejlődési tengely. Ez a Bécs-Budapest-Kecskemét vonal mentén kialakuló szélesebb sávként határozható meg, emellett a fővárosból a fő közlekedési folyosók mentén kinyúló egyéb fejlődési tengelyek említhetők meg. Ezeken kívül csak a vidéki nagyvárosok térsége emelkedik ki fejlődő jellege alapján. A rendszerváltás hatásai a területi fejlettségi-jövedelmi különbségek alakulásában is megmutatkoztak, a piacgazdasághoz való visszatérés egyértelműen a regionális egyenlőtlenségek növekedésével járt (ahogy a többi rendszerváltó országban is). (Nemes Nagy J. - Tagai G. 2008) Az ország legfejlettebb területeinek ma a központi és az északnyugati területek számítanak, így a Közép-Magyarországi, Közép-Dunántúli és a Nyugat-Dunántúli régiók, melyek elsősorban kedvező földrajzi fekvésüknek, mobilabb gazdasági szerkezetüknek, magasabb iskolázottságuknak, szakmakultúrájuknak köszönhetően megtelepedett, átalakult, exportorientált feldolgozóiparuknak köszönhetik dinamikájukat. A legrosszabb helyzetben Északkelet-Magyarország van, ahol több kedvezőtlen tényező is fellépett a gazdaság átalakulásával. Ezt a térséget érintette legjobban a keleti piacokra települt nehézipar és a mezőgazdasági tömegtermelés összeomlása, nagyterületi infrastruktúrájuk is később kezdett el kiépülni, továbbá itt a legmagasabb a roma lakosság aránya. (Faluvégi A. 2003; Enyedi Gy. 1996; Perczel Gy. 2003; Péntes J. 2010)

A regionális különbségek ma néhány jól körülhatárolható jelenség nyomán jelentkeznek. Ezek a főváros-vidék dualizmus, a nyugat-kelet regionális megosztottság és a kistérségi és települési mozaik. A főváros gazdaságilag messze kiemelkedik az országból, így folyamatos dinamikus fejlődése nagyobb regionális egyenlőtlenségeket eredményez. A nyugat-kelet

megosztottság elsősorban a központi térség mellett legfejlettebb északnyugati (Győr-Moson-Sopron, Vas, Fejér) és legfejletlenebb északkeleti (Borsod-Abaúj-Zemplén, Szabolcs-Szatmár-Bereg) megyék közti növekvő különbséget jelenti. A regionális és megyei különbségek mellett jóval differenciáltabban, mozaikosan jelentkezik az egyes kistérségek és települések közötti eltérések, így az egyes régiókon, megyéken belül is elkülöníthetők különböző dinamikájú területek. Sajátos centrum-periféria viszonyok és ezzel párhuzamos egyenlőtlenségek jelentkezik város-falu viszonylatban is. A települési hierarchia tekintetében egyértelmű összefüggés mutatkozik a lakosságszám és az egy főre eső jövedelmek értékei között, mely szerint minél nagyobb egy település, annál magasabb a jövedelem/fő értéke, ráadásul ez a kapcsolat erősödött a rendszerváltás óta. (Kozma G. 2006; Nemes Nagy J. - Németh N. 2003; Péntes J. 2010) A perifériák esetében meg kell jegyezni, hogy periférijellegük hosszú ideje fennáll, s felzárkózásuk esélye továbbra is csekély. (Enyedi Gy. 1996) A korábban egységesen külső perifériának számító határmenti térségek helyzete megváltozott, így mára bizonyos területeken a határokon átnyúló városverseny haszonélvezői lettek (Rechnitzer J. 2010). A főbb irányvonalak tekintetében elég nagy az egyetértés a kutatók között, az egyes térségek konkrét vizsgálatánál viszont számos eltérés tapasztalható, az alkalmazott módszerek közötti különbségek miatt is. Mindenesetre megállapítható, hogy a rendszerváltás óta a szerkezetváltáson sikeresen átesett térségek növelték előnyüket a lemaradókkal szemben, így a különbségek is növekedtek. A mozaikosság következtében az ország területének legnagyobb részén előfordulnak egymás közelében fejlődő és lemaradó térségek, így a korábbinál tagoltabb térszerkezet jött létre. (Faluvégi A. 2003; Nemes Nagy J. 2005b; Perczel Gy. 2003; Péntes J. 2004; Péntes J. 2010; Tagai G. 2011)

A megyei fejlődési pályákat figyelve elmondható, hogy a rendszerváltozás előtt a megyék között kiegyenlítődés, míg a megyéken belül a településhierarchia mentén határozott differenciálódás volt jellemző. Napjainkban ennek a folyamatnak a fordítottja tapasztalható, a települések közti különbségek mérséklődése figyelhető meg, lehetőségeiket egyre inkább a regionális hovatartozás határozza meg. (Beluszky P. 1999) A párhuzamosan jelentkező differenciálódás és nivellálódás, a különböző térségi szinteken jelentkező eltérő folyamatok igen összetetté teszik a problémakört. A rendszerváltás hatására a területi különbségek meghatározó elemei is megváltoztak. Korábban a lakossági infrastruktúra színvonalában és a közszolgáltatások változó elérhetőségében, a rendszerváltás óta pedig a jövedelmi és foglalkoztatási különbségekben nyilvánulnak meg a regionális egyenlőtlenségek. (Nemes Nagy J. - Németh N. 2005)

3. A térszerkezet vizsgálata

3. 1. Tolna megye helye az ország térszerkezetében

Tolna megye a Dél-Dunántúli régióban helyezkedik el. Régiójának másik két megyéje, Somogy és Baranya nyugatról és délről határolja. Keleti határát a Duna alkotja, amely jelentős akadályként jelenik meg a szomszédos Bács-Kiskun megye, illetve a Dél-Alföldi régió irányába történő kapcsolattartásban. Északi szomszédja, Fejér megye a Közép-Dunántúli régió tagja.

Természetföldrajzi szempontból legnagyobb része a Mezőföld és a Dunántúli dombság területén helyezkedik el. Kisebb déli és délkeleti részei a Mecsek hegylábi részein és a Dunamenti síkságon húzódnak. Természeti adottságaiból eredően kiváló minőségű talajok találhatók a területén, így hagyományos agrártértségnek tekinthető. Ez az alapvető gazdasági szerkezetet is meghatározza, a mezőgazdaság átlagosnál nagyobb szerepével.

A terület nem tartozik bele az ország fő gazdasági-fejlesztési tengelyébe, fejlettsége az országos átlagtól elmarad, a vidéki átlag környékén változik. A megye keleti területei a Budapest-Pécs növekedési tengely részét képezik, amely elsősorban a 6. számú főútvonal és újabban az M6-os autópálya vonalvezetéséhez köthető. Ez a viszonylagos fejlettség jól tükröződik az egyes megyei adatokban. A különböző fejlettségi vizsgálatok az alkalmazott mutatóktól és módszerektől is függően leginkább ezt a térszerkezeti sajátosságot mutatják ki. Ennek oka részben abban rejlik, hogy a nagyobb térségek vizsgálatát leggyakrabban a kistérségek szintjén végzik, ezek alapján többnyire a Dombóvári kistérség hátrányos, míg a Tamási kistérség a leghátrányosabb kistérségek közé tartozik, míg a Paksi többnyire a legfejlettebbek közt szerepel. A Szekszárdi kistérség általában egy kissé a Paksitól elmaradva szerepel, míg a Bonyhádi általában az átlagot képviseli (Kocsis K. - Schweitzer F. 2011; Péntes J. 2010; Tagai G. 2011) Északon a megyehatár közelében fekszik Dunaújváros, amely így jelentős hatást gyakorol a megye északkeleti szegletében található Dunaföldvár környékére. A megyétől nem messze nyugatra lévő szomszédos megyeszékhely, Kaposvár hasonló hatással van a délnyugati kiszögellésben fekvő Dombóvárra. A déli részeken a Bátaszéktől keletre fekvő, Szekszárdhoz hasonló méretű Baja hatása érződik.

3. 2. A megye mai térszerkezetének kialakulása

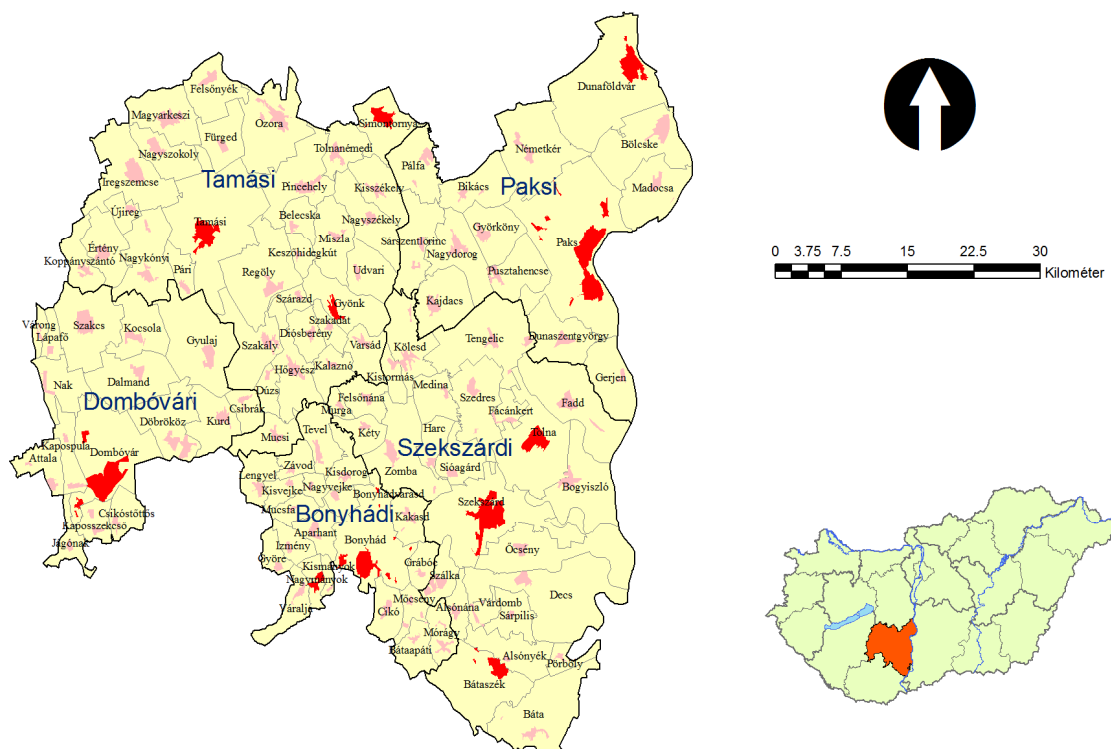
A terület a paleolitikum óta lakott, számos kor embereinek emlékeit feltárták a térségben. A középkorban a megye a Duna mente más vidékeihez hasonlóan a fejedelmi szálláshely része lett. A vármegye megalakításakor Tolna várispánság lett, az 1700-as évekig itt volt a megye igazgatási központja. Az Árpád ház kihalását követő időkből feljegyzett számos birtokviszály és várfoglalás jól tükrözi a terület akkori viszonyait. A mohácsi csatavesztést követően a török megszállás időszakában a térség jóformán kihalt, a 18. század elején 3-4 ezer fő körül volt a megye népessége. A terület benépesítése érdekében a Német Birodalom főként délnyugati területeiről ideérkező német betelepülők hosszú időre meghatározták az etnikai viszonyokat, amely a gazdaságra, településhálózatra, de szinte az élet minden területére nagy hatással volt a megyében. A Hegyhát, Völgyesség és Duna mente bizonyos részeit benépesítő németek a megye lakosságának harmadát tették ki, szemben a kétharmados magyarsággal, miután a korábban betelepült szerbek és szlovákok részben elvándoroltak, részben asszimilálódtak. A betelepítéseknek is köszönhetően 1787-ben már 17 mezővárosi rangú települést jegyeztek fel. A 18. századtól megjelenő német nyelvű zsidóság hamarosan a megye harmadik legnagyobb etnikai-felekezeti csoportja lett. A 18-19. század környékén már a megye határait átlépő, kiterjedt áruforgalom volt jellemző, így az északnyugati területek Veszprém és Székesfehérvár, míg a déli részek Pécs vonzáskörzetébe kerültek, a keleti részek pedig a Dunán keresztül elsősorban Pesttel álltak kapcsolatban. Ezek a kifelé húzó folyamatok meggátolták egy erősebb központ kialakulását, bár a 19. sz. első felében még több 5-10 ezres mezőváros volt a megyében (Szekszárd, Tolna, Paks, Bonyhád; Dunaföldvár lakossága pedig 12 ezer fő volt, több mint napjainkban). A dunai hajózás felfejlődésével a keleti területek kedvező helyzetbe kerültek. A Kiegyezés után a mezőgazdaság indukálta fejlődés általános fejlődést eredményezett. Miután a vasútépítések elérték a megyét, Dombóvár a Dél-Dunántúl egyik legjelentősebb vasúti csomópontjaként felzárkózhatott a városok sorába. Az általános fejlődés ellenére a 20. sz. elején már látszott, hogy a megye a növekedési magterületeken kívül esik. A nagyobb volumenű gyáripar kialakulásának idején jelentősebb ipar nem települt be, 1900-ban pl. összesen 6 db 20 főnél többet foglalkoztató üzeme volt (selyemgyár Szekszárdon, selyemfonoda Tolnán, bőrgyár Simontornyán, posztógyár Tolnanémediben, illetve két szénbánya Nagymányokon és Váralján), így megőrizte agrárjellegét. A második világháborúig, miután az iparfejlesztések, és emiatt a gazdasági válságok sem érintették annyira a belső szerkezete nem igazán változott. A háború folyamán a megye etnikai képe jelentősen átrajzolódott. A háború

kezdetén még a népesség negyedét kitevő németiség aránya a háború és az azt követő lakosságcsere hatására 7,5% alá esett 1949-re. A zsidók számára a megye több városában gettókat alakítottak ki, jó részüket Auschwitzba szállították, így számuk drasztikusan visszaesett. A szocialista időszakban a mezőgazdaság kollektivizálása és a kezdetben elmaradó iparfejlesztés következtében az elvándorlások hatására már az 1940-es években megindult a megye népességének mai napig tartó fokozatos csökkenése, évtizedekkel az ország népességfogyásának kezdete előtt. Az 1970-es évektől fellendülő iparosítás csökkentette ugyan az elvándorlások ütemét, de megállítani nem tudta. Ezt a folyamatot erősíti a kedvezőtlen korösszetételből fakadó elöregedés. Az iparfejlesztés először a már meglévő üzemek fejlesztésében testesült meg, ezek közül a legjelentősebbek a bonyhádi cipőgyár és zománcárugyár, a paksi konzervgyár, a tolnai selyemgyár és textilgyár, valamint a simontornyai bőrgyár voltak. A termelés és a foglalkoztatottak száma pár év alatt a 3-4-szeresére nőtt, ezeket a mutatókat azonban a KGST-piac torz gazdasági viszonyai tartották fenn. A meglévő üzemek mellé idővel több új is létesült, pl. Szekszárdra a mérőműszergyár, a bőr- és műanyag-feldolgozó, az óra-ékszeripari vállalat vagy a hús- és tejüzem, Dombóvárra a fémfeldolgozó, a Láng gépgyár, a kesztyűgyár és a nyomda, Tamásiba az Orion-gyár. A fejlesztések közül kimagaslott a tervgazdálkodás időszakának utolsó nagy fejlesztése, a paksi atomerőmű megépítése, amely országos jelentőségű településsé tette Paksot. A fejlesztések csak a városokat érintették, differenciálva ezzel a településhálózatot. Az iparosítással párhuzamosan jellemzővé vált az emberek faluról városba áramlása, megkezdődött a falvak elnéptelenedése. A rendszerváltozás után a piaci viszonyok között számos üzem termelése és foglalkoztatottsága jelentősen visszaesett. Az ezredforduló környékén megjelent ipari parkok is a városok fölényét növelik a falvakkal szemben.

(Szabó G. (szerk.) 1986; Kaczián J. (szerk.) 1997)

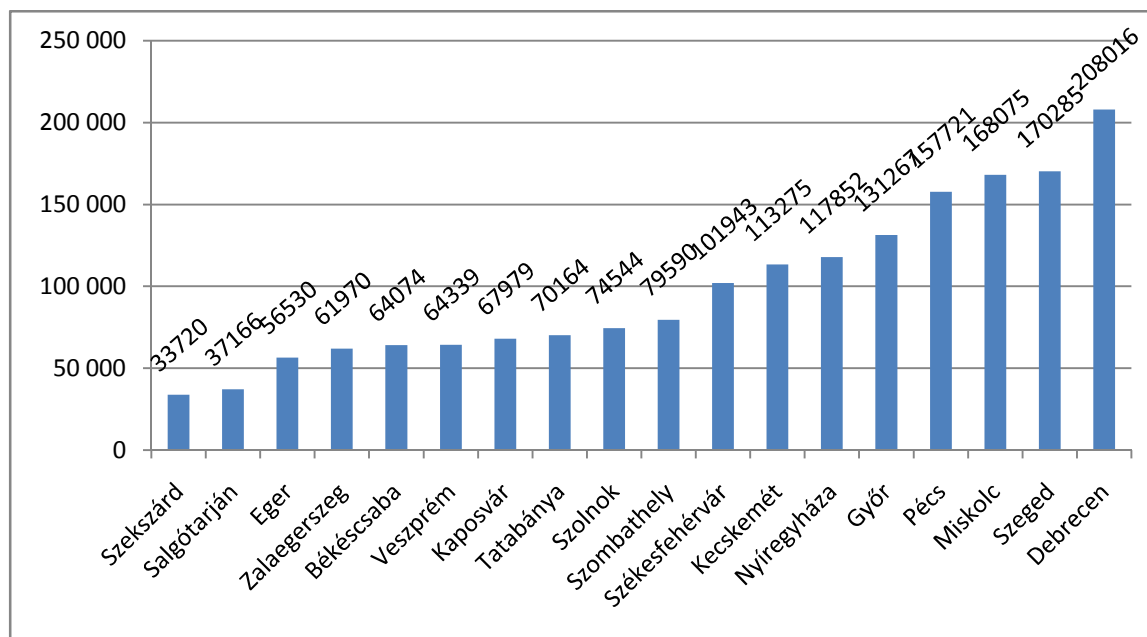
3. 3. Közigazgatási helyzet

A megyében 109 település található, melyek öt kistérség területén oszlanak el. A 109 település között 11 város található. A megyeszékhely és egyben legnagyobb város Szekszárd 1783 óta látja el az igazgatási központ szerepét. A vármegye megalakulásától kezdve 1727-ig Tolna volt a megyeszékhely, majd bő fél évszázadon át Simontornya, ahol az első tényleges megyeháza is felépült. A kistérségek közül kiemelkedik a Szekszárdi: a megyeszékhely és a környékét képező településegyüttes a megye legfontosabb népességi gócpontja, benne a korábbi megyeszékhely Tolnával és a közlekedési csomópontra épült Bátaszékkal. A Paksi kistérség központja a korábban Dunaföldvárrel versengő Paks az atomerőmű létesítésének köszönhetően az ország egyik leggazdagabb települése lett. A Dombóvári kistérség egyetlen városa, egyben központja a vasútépítéseknek köszönheti szerepkörét. A Tamási kistérség három városának (Tamási, Simontornya, Gyöngyös) népessége együtt sem éri el még Dombóvár vagy Paks népességét sem. Végül a legkisebb területű és népességű kistérség a Bonyhádi, ahol a központ mellett a 3 ezer fő alatti Nagymányok visel még városi rangot. A megye közigazgatási beosztása látható az 5. ábrán, a kistérségek határaival, a települések belterületével és a piros színnel jelölt városokkal.



6. ábra Tolna megye közigazgatási beosztása és országon belüli elhelyezkedése

3. 4. Településállomány



7. ábra A megyeszékhelyek lakónépessége, fő (2010) (saját szerkesztés)

Tolna megye településhálózatának legfontosabb sajátossága a nagyvárosok hiánya. Maga a megyeszékhely Szekszárd is csupán kis-középvárosnak tekinthető 34 ezer lakosságával, mellyel nem csupán az ország legkisebb megyeszékhelye, hanem egyben legkisebb megyei jogú városa is (7. ábra). Megyéjében és a Dél-Dunántúli régióban viszont jelentősebb szerepet tölthet be, köszönhetően a gyengén fejlett településállománynak. A másik két megyeszékhely után így is a régió harmadik legnagyobb városa, bár Kaposvár lakossága kétszer, Pécsé pedig több mint négyszer nagyobb. Nem csak lakosságát tekintve, hanem lakosságának a megyéből való részesedését figyelembe véve is sereghajtó az országban. A 8. ábrán látható, hogy Tolna megye népességének kevesebb, mint 15%-át tömöríti. Ez alapján azt is lehet mondani, hogy súlyát tekintve csupán egy a megye néhány városa közül, az egész megyére kiterjedő vezető szereppel nem rendelkezik. Ezt erősíti az a tény is, hogy a megyei rangsorban utána következő két város, Paks és Dombóvár együttes népessége, ha kicsivel is, de meghaladja a megyeszékhelyét. Ezt a viszonylagos kiegyenlítettséget tükrözik a gravitációs modell segítségével lehatárolt elméleti vonzáskörzetek is. A két város bizonyos mértékig tekinthető a megyeszékhely ellenpólusának is. A 2001-es népszámláláskor még mindkettő népessége meghaladta a 20 ezret, napjainkra azonban már egyiké sem. A további városok közül Bonyhád és Tolna lakossága éri el a 10

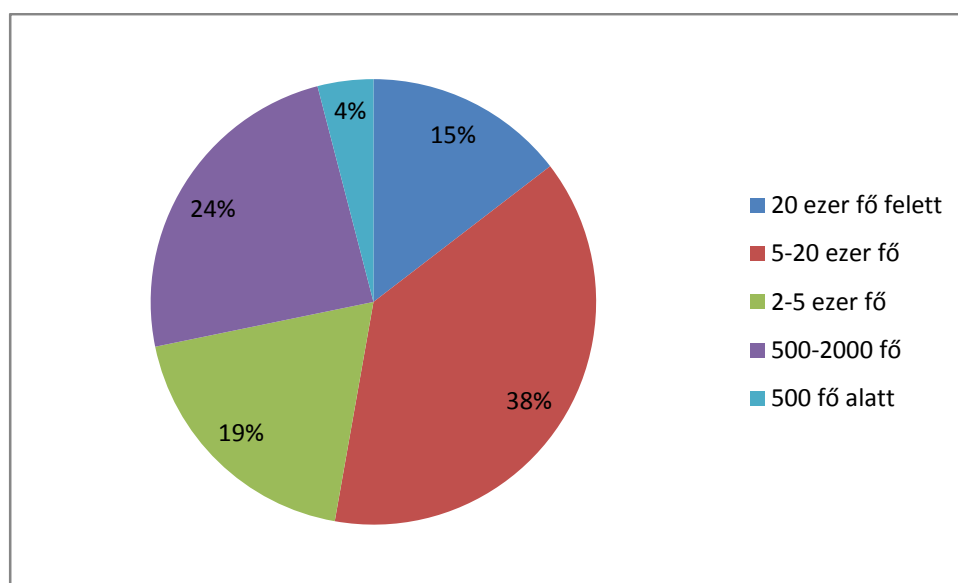
ezer főt, Dunaföldvár, Tamási és Bátaszék 5-10 ezer közötti. A településállományt jól tükrözi, hogy az 5 ezer fő alatti kategóriában még további három várost találhatunk, melyek közül Simontornya nagy múltú, de nagyobb méreteket sosem öltő egykori megyeszékhely, Nagymányok és Gyöngyös lakossága pedig együttesen is jóval 5 ezer fő alatt marad.



8. ábra A megyeszékhelyek részesedése megyéjük lakosságából, % (saját szerkesztés 2010-es adatok alapján)

A népesség településkategóriák közötti megoszlását mutatja a 9. ábra. A megyeszékhely, amely egyedül képviseli a 20 ezer fő feletti városokat a már említett szűk 15%-os részaránnyal bír. Az utána következő, 5-20 ezres, kisvárosokat tömörítő kategória képviseli a legnagyobb részarányt a megye lakosságából, a 38%-os érték a településtípus dominanciáját jelzi a népességen belül. Éppen feleakkora, de a megyeszékhelynél még nagyobb a 2 és 5 ezer fő közti települések 19%-os aránya, amelyek között a három legkisebb város is megtalálható. Az 500 és 2 ezer fő közti községek tömörítik a lakosság közel negyedét (24%-át), így ennek a kategóriának a súlya a második legnagyobb. Végül az 500 főnél kevesebb lakost számláló kistelepülések 4%-os aránya mutatja, hogy a legapróbb településkategória viszonylag kis részt tudhat magáénak. Bár általában Tolna megyét nem sorolják az aprófalvas megyék közé, a települések több mint fele 1000 fő alatti, 31 község

lakossága pedig az 500 főt sem éri el, így aprófalunak tekinthető. Egyetlen települése van, melynek lakosságszáma nem éri el a 100 főt, a Tolnai-hegyhát területén fekvő Murgáé, további 5 település pedig 200 fő alatti. Kifejezetten elaprózott szerkezetű, kis- és aprófalvas térségnek tekinthető a Hegyhát és a Völgyesség, ezáltal a Tamási és a Bonyhádi kistérség. Beluszky Pál meghatározása alapján a dunántúli aprófalvas régió a Siklós-Pécsvárad-Pécs-Komló-Bonyhád-Simontornya-Celldömölk-Szombathely vonalra összefüggően jelenik meg, melyből szigetszerűen emelkednek ki a városok. (Beluszky P. 1999) Ez alapján a megye nyugati felében általános a kis- és aprófalvak (ill. aprófalvu-jellegű falvak) jelenléte..



9. ábra Az egyes településkategóriák részesedése a megye lakosságából (saját szerkesztés 2010-es adatok alapján)

A nagyobb városok hiánya nem csupán Tolna megyei sajátosság. Ha pl. megnézzük Somogy megye keleti-északkeleti és Fejér megye délnyugati területeit, láthatóvá válik, hogy Tolna megye szomszédos részeivel egy nagyobb térség alakult ki meghatározó városi centrumok nélkül.

Az átlagos településméret tekintetében is tapasztalható néhány különbség. A keleti, főként északkeleti részeken (leginkább a Paksi kistérségben) jellemző a legkisebb településkategória hiánya, 1-2 ezer főnél kisebb községek nincsenek. A Tolnai-hegyhát és a Völgyesség területén a kis településméret városhiánnyal is párosul. A nagyvárosoktól való nagy átlagos távolság a megye túlnyomó részének sajátossága, mely részben magyarázatot adhat a kisvárosok által uralt településhálózatra.

A városhiány mellett a másik fontos tényező településhálózatában a városok excentrikus elhelyezkedése. A részben természetföldrajzi viszonyokból részben pedig a nagyobb térségi szerkezetből eredő város-elhelyezkedés következtében a megye középső területein találhatóak a városoktól legmesszebb eső részek. Az utolsó négy várossá nyilvánított település közül is csupán Gyöngyös található a megye középső részén, bár 2 ezer főt éppen hogy elérő népességével aligha tekinthető tényleges városnak (nagy múltú középiskolája ellenére). A megye népességi és gazdasági centrumterületének tekinthető Bonyhád-Szekszárd-Tolna-Paks vonal is megyehatárokat súrol. Dunaföldvár, de még inkább Dombóvár esetében az excentrikus fekvéshez még ráadásul a vonzáskörzetet több irányból levágó megyehatárok is járulnak. A 11 városból 7 közvetlenül határos egy másik megyével (beleértve a Duna partján lévő Paksot is).

Beluszky Pál komplex várostípusokat meghatározó tipizálása alapján megállapítható, hogy a különböző utat bejárt kisvárosok jellemzőek a megyére. Szekszárd megyeközpontként funkcionálisan kiemelkedik a városállományból. Megyeszékhelyként jó ideje a fejlesztések kedvezményezettje volt, ugyanakkor előnyeivel egyik korszakban sem tudott igazán élni. Dombóvár és Tamási központi szerepkörű tradicionális kisvárosok. Ipari város Paks (bár az atomerőmű megépítése következtében tudott feljebb lépni a települési ranglétrán, már korábban is jelentős ipari üzemek voltak, pl. konzervgyár, téglagyár) és Simontornya (elsősorban a már megszűnt bányának köszönhetően), melyek a lakófunkcióval is rendelkező ipari város Tolnával és Bonyháddal együtt „túliparosított” tradicionális kisvárosnak tekinthetők. Hanyatló tradicionális kis központként sorolta be Dunaföldvárt és Bátaszéket. Bár mindkét város közlekedési csomóponton (hídfőn) fekszik, nagyobb központok közelében (Dunaföldvár Paks és Dunaújváros közvetlen szomszédságában helyezkedik el, Bátaszéktől pedig 20-25 km-es távolságra található a megyeszékhely, továbbá 3 kistérségközpont, Baja, Mohács és Bonyhád.), fénykorukat a 19. században élték (Dunaföldvár a gőzhajózás fellendülésével a század elején a megye legnépesebb városa volt, Bátaszéket pedig Dombóvárhoz hasonlóan a vasútépítések hozták kedvező helyzetbe), napjainkban közvetlen, szűk környezetük központjai. (Beluszky P. 1999) Hajdú Zoltán Dél-Dunántúlt bemutató munkájában Szekszárdot hiányos szerepkörű megyeszékhelyként, Bonyhád, Dombóvár és Paksot teljes szerepkörű, Tamást hiányos szerepkörű kisvárosként, Bátaszéket, Dunaföldvárt, Simontornyát és Tolnát „törpe” városként említi. (Hajdú Z. 2006) A két tipizálásban nem szerepel a 2009-ben várossá nyilvánított 2 ezer fős Gyöngyös és az alig valamivel nagyobb Nagymányok. Előbbi egykori járási székhely a hegyháti

területen némi központi szerepkörrel és 200 éves gimnáziummal, míg utóbbi a mára megszűnt mecseki szénbányászathoz köthetően vált jelentősebb szerepűvé.

3. 5. Igazi nagyváros hiányának okai és következményei

A megye történeti áttekintésénél már említésre került, hogy a török megszállás után lassan újjáéledő területen egyértelműen a megyén kívüli nagyobb központok vonzása érvényesült. A Mezőföldön termelt gabonát Paks és Dunaföldvár kikötőiben tették hajóra. A nagy vasútépítések idején a Budapestet Fiumével összekötő kulcsfontosságú vasútvonal Tolna megye nyugati területeit is átszelve került megépítésre, ráadásul a dél-dunántúli térség talán legfontosabb csomópontja lett Dombóvár. Ennek a helyzeti előnynek köszönhetően a megyeszékhellyel vetélkedő várossá válhatott, miközben Szekszárdnak még egy mellékvonalra is jó pár évet kellett várnia. A megyeszékhely ezzel jelentős hátrányba került regionális versenytársaival szemben, Dombóvár ugyanakkor hosszabb távon nem tudta nagyobb mértékben kamatoztatni előnyét. A 6. számú főút megépítésével és a közúti közlekedés felfutásával új térszerkezet formáló erők léptek életbe, ráadásul az ország többi fő közlekedési pályájával ellentétben is a közúti és vasúti fővonal nem közvetlenül egy sávban épült ki, ezzel végleg kialakítva a megye nyugat-keleti kettősségét. A domborzati viszonyoknak is köszönhetően a megye középső területei a két közlekedési tengely közti belső perifériává váltak, mivel a keleti és nyugati részek közötti közlekedési kapcsolatok igen gyengén épültek ki, ez a közlekedési szerkezet máig megszabja a fejlődési pályák irányát. A 20. században sem tudott a megye jelentősen javítani pozícióján. Bár a második világháború után Szekszárd is élvezte a megyeszékhelyi pozícióból eredő előnyöket, a többi megyeszékhelyhez képest kevésbé tudta megerősíteni központi szerepét. A korszak további hozadéka volt előbb Dunaújváros, majd Paks felemelkedése, amelyek következtében a megye központjára ható széthúzó erők tovább növekedtek. A Duna mentén kialakult fejlődési tengely így egy hosszan elnyúló gazdasági magterületnek tekinthető, melyben a megyeszékhelynek is jelentős szerepe van, ugyanakkor a többi megyeközponthoz képest jóval kisebb hatással van megyéjére. (Beluszky P. 1999; Hajdú Z. 2006; Kaczián J. 1997; Szabó G. 1986)

3. 6. Gazdasági viszonyok

A megye gazdasági szerkezetének egyik jellemzője a mezőgazdaságnak az országosnál magasabb aránya, ugyanakkor itt is jellemző a terciér szektor fölénye. A mezőgazdasági tevékenységet folytatók aránya a Dél-Dunántúli régió átlagához közeli, bár kistérségenként eltérések mutatkoznak, a Tamási kistérségben a legmagasabb és a Szekszárdiban a legalacsonyabb. A Dombóvári és Bonyhádi kistérségekben átlag közeli, míg a Paksiban valamivel magasabb annál (Hajdú Z. 2006 alapján).

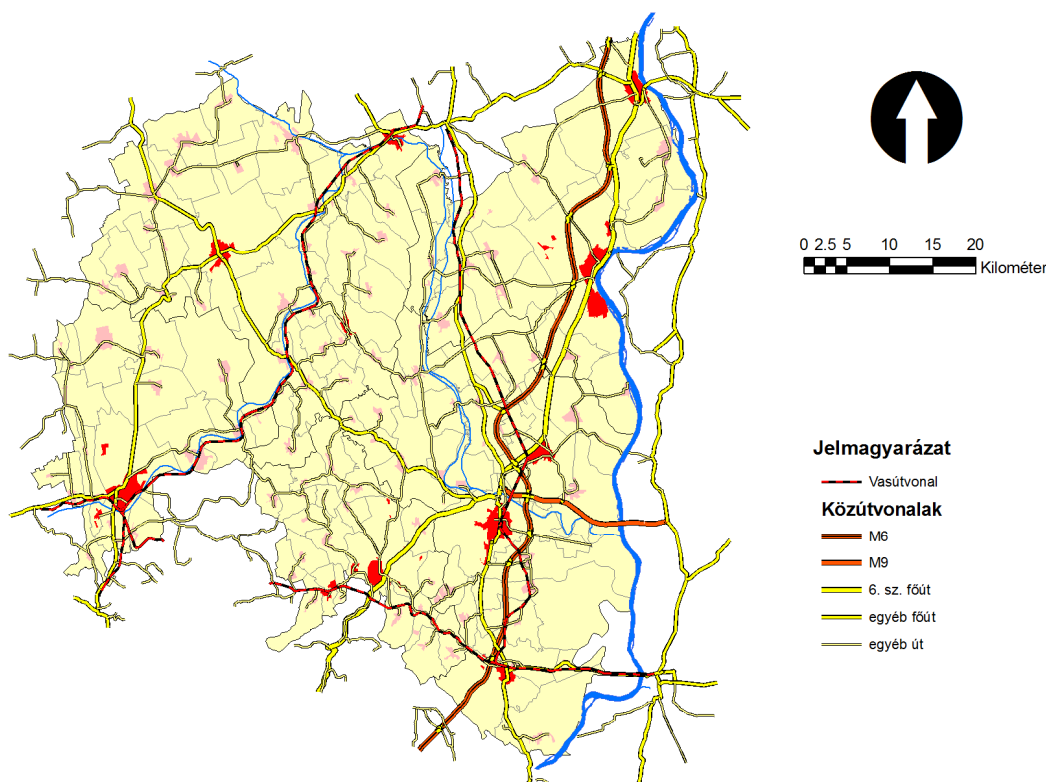
A megye gazdasági viszonyait jól tükrözik az évről évre készített országos gazdasági felmérések, rangsorok, melyekben Tolna megye rendszerint a lista végén kap helyet. A HVG elmúlt évekbeli, az ország 500 legnagyobb adózott eredményű cégét számba vevő listáira a megye a Paksi Atomerőmű Zrt. mellett általában 1-3 céget ad, jellemzően mezőgazdasághoz és élelmiszeriparhoz köthetően (Hőgyészi Agrokémiai Kft. - mezőgazdasági termékek kereskedelme, Tolnatej (TOLLE) Zrt. - élelmiszeripar, Tejinvest Kft. - élelmiszeripari termékek kereskedelme). A megyei viszonylatban jelentősebb vállalatok többnyire a nagyobb városokhoz köthetők. A kisebb településeken található jelentősebb cégek inkább árbevétel alapján emelhetők ki, a nagyobb foglalkoztatók a városokban vannak. 500 főnél többet foglalkoztató vállalkozás alig van a megyében, csupán Pakson (az erőmű és a hozzá szervesen kapcsolódó Atomix Kft., illetve közel 500 főt foglalkoztat az MVM Ovit Zrt. paksi telephelye is, amely szintén az atomerőműhöz köthető), Szekszárdon (Gemenc Volán, kórház) és Dombóváron (a ruhagyártással foglalkozó Pasha Kft. és a kórház) találhatók ilyenek. Foglalkoztatási szempontból kiemelendő még a Dombóvári kistérségben fekvő Dalmandon található 400 fős alkalmazotti létszám körüli, mezőgazdasági tevékenységeket folytató Dalmand Zrt.. (Tolna Megye TOP 50 2005)

A városok gazdasági és foglalkoztatási pozícióit tovább javították az elmúlt másfél évtizedben megjelent ipari parkok. Tolna megyében Szekszárdon, Pakson, Dombóváron, Dunaföldváron és Bonyhádon található minősített ipari park, melyek a megyei rendezési terv gazdaságfejlesztési részeiben is szerepet kapnak. Ezek fejlesztése azonban a városok szerepének további erősödését vonja maga után, hiszen a megyébe betelepülő vállalkozások számára kedvezőbb feltételeket nyújtva, egyfajta gyűjtőfunkcióval rendelkeznek.

A kereskedelmi, pénzügyi szolgáltatások is a városokba tömörülnek, a kistérségek központjai ebből a szempontból is kiemelkednek a többi település közül. Általánosságban elmondható, hogy a településméret s leginkább meghatározó tényező, a kisebb települések a központokra vannak utalva.

A megye idegenforgalma az egyik legalacsonyabb értéket produkálja az országban, nem mondhatni, hogy bővelkedik látnivalókban, déli részén a Duna-Dráva Nemzeti Park részét képező Gemenci erdő említhető.

3. 7. Közlekedési infrastruktúra



10. ábra Tolna megye közlekedési hálózata 2010-ben (saját szerkesztés)

A megye közlekedéshálózatát vizsgálva azonnal kitűnik a kelet-nyugati irányú kapcsolatok gyengesége (10. ábra). A területén áthaladó főutak közül a 6. , a 63., a 65. és az 56. számú is észak-déli irányú, a Dunaföldvárról nyugat felé kiinduló 61. számú főút pedig részben Fejér megye déli területein áthaladva Tolna megye északnyugati peremén szintén felveszi az észak-déli irányt. A Bátaszékről kelet felé tartó 55. számú főút az Alföld irányába fontos összeköttetést jelent a bajai Duna-hídon át, Bátaszéktől nyugatra azonban nincs folytatása, így tényleges interregionális összekötő szerepe viszonylag gyenge. Az úthálózat egészéről elmondható, hogy a megyénél nagyobb térségi szempontok érvényesülnek (pl. Budapest-centrikusság), a belső kohéziót így nem igazán segíti, bár a főutak többsége Szekszárd térségét is érinti. Dombóvár összeköttetése Szekszárddal (és általában a megye keleti területeivel) például elég korlátozott, főúton nagy kerülővel vagy gyenge minőségű úton érhető el. Sajátos korlátozottság jelenik meg a Tamási és a Paksi kistérségek esetén: a két szomszédos területnek nincs közvetlen összeköttetése a megyén belül (a hegyháti zsáktelepülések miatt). A városok közül 6 (Dunaföldvár, Paks, Tolna, Szekszárd, Bonyhád,

Bátaszék; illetve Nagymányokkal 7) a fő közlekedési folyosó 6. számú főút – M6-os autópálya mentén fekszik, a 6. számú főúttól Dunaföldvárnál kiinduló 61. számú főút pedig a megye nyugati részének városait fűzi fel (Simontornya, Tamási, Dombóvár).

A mellékútvonalak helyzete rossznak mondható, bár helyi jelleggel időnként történnek kisebb felújítások, átfogó jellegű minőségi és részben mennyiségi (különösen a zsáktelepülések esetén) javulásra lenne szükség. Egy 2003-as adat szerint akkor a megye útjainak 56,72%-a nem megfelelő vagy rossz minőségű volt, ami ugyan csak kevéssel volt rosszabb az országos átlagnál, már akkor is elsősorban a mellékutakkal volt gond. (Erdősi F. 2005) A főutak vonalvezetése az alacsonyabb rendű utak rendkívül rossz minősége miatt felértékelődik. Mivel a kelet-nyugat irányú kapcsolatok, ezáltal a fejlettebb és fejletlenebb térségek összeköttetése nagyrészt ezeken az utakon történik, könnyebben megérthető a periférikus térségek nehezebb felzárkózása.

A gyorsforgalmi úthálózat két tagja az M6-os autópálya és az M9-es gyorsforgalmi út. Az M6 Pécs 2010-es kulturális fővárosi címének köszönhetően érte el a térséget. Vonalvezetése nagyjából a 6. számú főútét követi Szekszárdig, majd onnan dél felé az 56. számú főúttal párhuzamosan halad a megyehatárig. Megépítése óta még túl kevés idő telt el ahhoz, hogy bármilyen jelentősebb hatást kifejtсен a térségre, javult ugyanakkor a főváros és Pécs elérhetősége. Az eddig is meglévő úthálózat továbbberősítésével ugyanakkor várhatóan az eddig is fejlettebb keleti megyei tengely pozíciói tovább javulnak a belső perifériákéhoz képest. Az M9 autópályát már korábban elkészült első szakasza, melynek teljes hossza 20 km, lényegében a Szekszárdi Duna-hidat foglalja magában. A 6. számú főutat az 51. számúval összekötő gyorsforgalmi úttal a kelet felé irányuló kapcsolatteremtés egyelőre csak helyi szinten érvényesülhet, hiszen folytatása nincs, továbbbépítése pedig még várat magára. Teljes megépülése esetén az ország leghosszabb transzverzálisaként a teljes Dél-Dunántúlt átfogó és a Dél-Alfölddel összekötő, kelet-nyugati tranzitforgalmat is lebonyolító útként lett tervezve, kérdés azonban, hogy más hasonló projektek mellett mikorra várható a megvalósulása. (Erdősi F. 2005) Ha megépül, Szekszárd környéke komoly csomóponti funkcióra tehet szert, továbbá a déli-délnyugati területek pozíciói is javulhatnak. A középső területek hátrányos helyzetét ez az út sem javítaná érezhetően, ehhez egyéb összekötő utakra is szükség lenne. (Hajdú Z. 2006) A rendezési tervekben ugyan felmerül a probléma, de a tervek (pl. Paks-Tamási összekötőút) nem jutnak el a megvalósításig. A jelenlegi helyzetről elmondható, hogy bár a budapesti Duna-hidakon kívül a folyó főváros alatti szakaszán a 4-ből 3 híd Tolna megye területén található (a bajai hidat is beleértve), ebből a közlekedésföldrajzilag kedvező

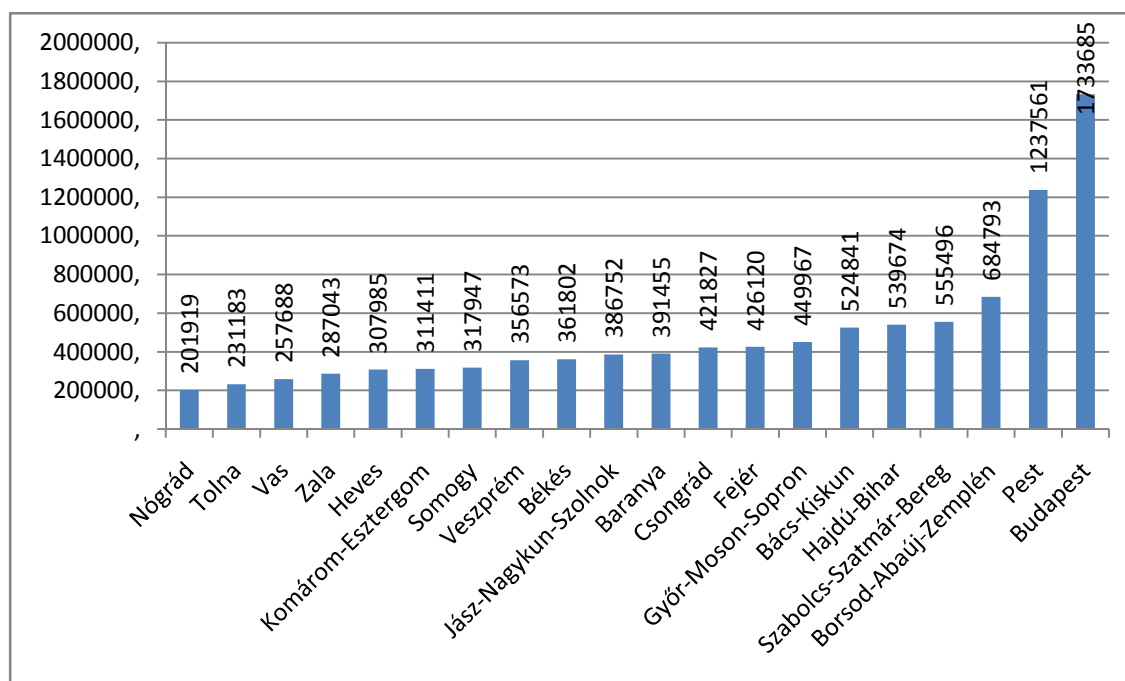
tényezőbből a megyének egyelőre nem származik különösebb előnye, további útépitések nélkül a Duna vonala továbbra is jelentős térválasztó marad.

A vasúthálózat esetében egyértelműen kirajzolódik a főváros-centrikusság. Dombóvár vasúthálózatban betöltött szerepe ellenére a megye vasúttal való ellátottsága gyengének mondható. A 100 km²-re eső 7,2 km vasútvonal elmarad az országotól, csakúgy, mint a fővonalak és a villamosított vonalak aránya. (Hajdú Z. 2006) A Budapest-Dombóvár-Gyékényes/Pécs fővonalon az említett Dombóváron kívül nagyobb vasúti csomópont nincs a megyében, a Dombóvárt Bajával összekötő vonalon Bátaszék kisebb vasúti csomópont, itt ér véget a Budapest-Dombóvár vonalból kiágazó, Rétszilas-Szekszárd felől érkező másodrendű vonal. A Dombóvár - Tamási (- Lepsény) és a Gyöngyös-Keszőhidegkút - Tamási vonalakon 1990-ben megszűnt a személyszállítás. A Mezőfalva-Paks zsákvonala eredetileg Tolna-Mözs irányába meghosszabbításra került volna, ennek elmaradása azonban a vonal súlytalanságát eredményezte, így napjainkra (2009-től) ezen a vonalon is megszűnt az utasforgalom. Az 1990-es évekig a dunaföldvári hídon is folyt vasúti forgalom, de csekély szerepe miatt és a közúti forgalom javítása érdekében a síneket felszedték. A vasutak minőségével kapcsolatban fontos megjegyezni, hogy az említett fővonal kivételével nincs villamosított pálya, két vágánnyal rendelkező vonal pedig egyáltalán nincs. A többi elsőszámú főúttal ellentétben a Budapest-Pécs vonalon a vasúti fővonal nem a 6. sz. főút mentén halad, hanem akár 30 km-rel odébb, nyugatabbra. Ennek a helyzetnek bár területi kiegyenlítő hatása lehetne, napjaink fejlődési pályái egyértelműen a közúthálózathoz kapcsolódnak. Mivel a megye vasúthálózatát érintő bővítésről nem hallani, így ez a helyzet várhatóan nem nagyon fog változni.

A közlekedési helyzetnél érdekes helyzetet tükröznek a centralitási index és népességi potenciál alapján végzett vizsgálatok, melyek a népesség és a közúthálózat kapcsolata alapján értékelik az egyes térségeket. Tóth Géza 2006-os vizsgálata szerint a központi területekhez (Budapesthez és a regionális centrumokhoz) viszonyítva a megye (főleg északi részei) a legperiférikusabb területek közé tartozik az országban. (Tóth G. 2006) Hasonló módszerrel kapott ettől eltérő eredményeket Györffy Ildikó, az ő számításai alapján a Paksi kistérség központi-átmeneti helyzetű, a Dombóvári erősen periférikus, míg a többi mérsékelten periférikus. (Györffy I. 2010) Faluvégi Albert elérési vizsgálataiban több szempont alapján is vizsgálta az elérhetőséget. Budapest, a régióközpont és a nyugati határ elérése szempontjából az egész megyét közepes elérhetőségi kategóriába sorolta. A főváros, közeli megyeszékhelyek és kistérség központok elérése és a települési intézmény-ellátottság alapján kialakított öt kategóriából a Paksi és Szekszárdi kistérséget a második legjobbra, a Bonyhádit

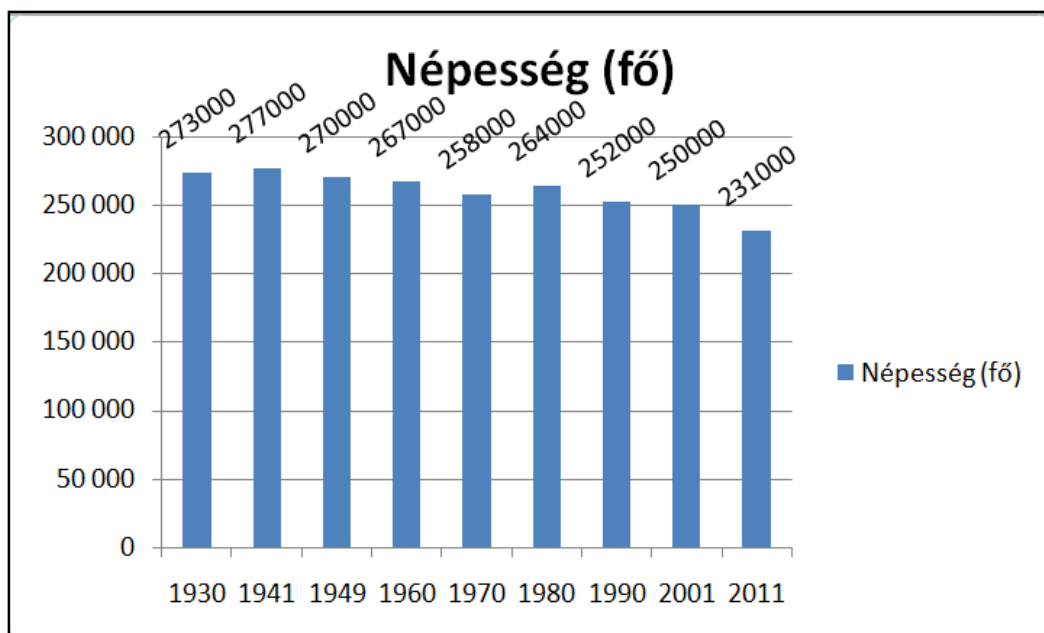
közepesbe, míg a Dombóvári és Tamási kistérséget a második legrosszabb kategóriába sorolta. A Budapest elérése nélküli hasonló vizsgálat alapján mind az öt kistérség más kategóriába került. (Faluvégi A. 2003) A számos különböző eredmény alapján kijelenthető, hogy a módszereknek nagy szerepe van a vizsgálatok során, ugyanakkor meg kell jegyezni, hogy a megye egyes részei országos összehasonlításban is viszonylag periférikusnak tekinthetők.

3. 8. Demográfiai jellemzők



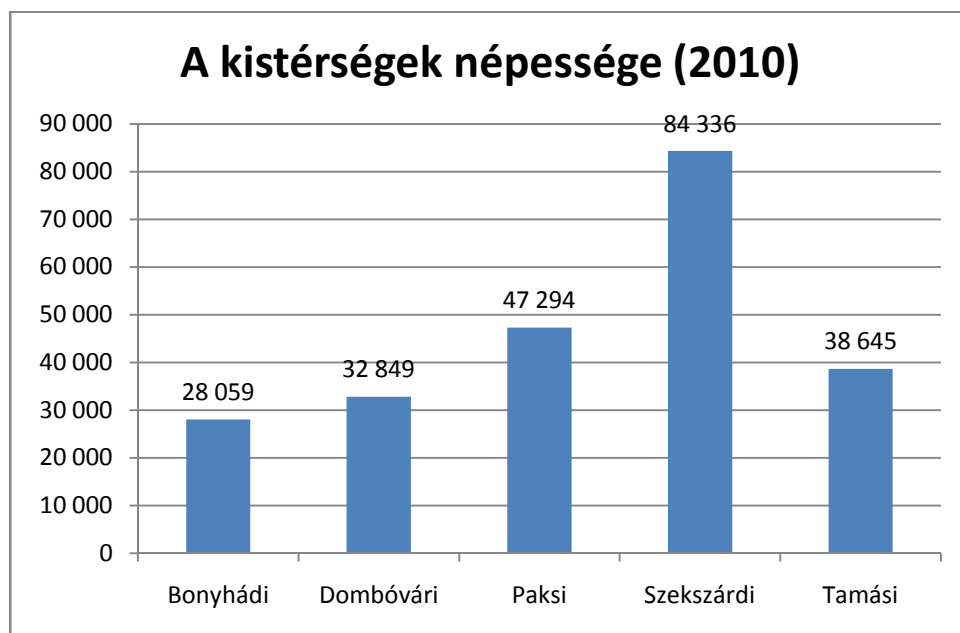
11. ábra Magyarország megyéinek népessége 2010-ben (saját szerkesztés)

Tolna megye népessége 2011-ben 231 ezer fő volt, ezzel az ország megyéi között az utolsó előtti helyet foglalja el, mindössze Nógrád megye rendelkezik alacsonyabb népességszámmal (11. ábra). Tolnában már a második világháború óta népességfogyás a jellemző. A 12. ábrán jól látható, hogy 1941-től kezdve egyedül 1980-ban volt magasabb a népességszám, mint a tíz évvel korábbinál. Ez a 6 ezer fős növekedés a '70-es években megindult ipartelepítési intézkedéseknek köszönhető, ezáltal gyakorlatilag a teljes többlet a városok lakosságát gyarapította. Érdeemes megfigyelni, hogy a rendszerváltozást követő első évtizedben a népességszám csupán minimális csökkenést szenvedett, tulajdonképpen stagnált, míg a következő évtizedben a megjelenített időszak legnagyobb visszaesése következett be. Ez a mintegy 7,4%-os csökkenés jóval nagyobb, mint az ország egészére vonatkozó 2%, de még a Dél-Dunántúl 5,2%-os értékét is jelentősen meghaladja. Ez alapján az elmúlt évtizedben a megye népessége közel négyszer olyan gyorsan fogyatkozott, mint az országé.

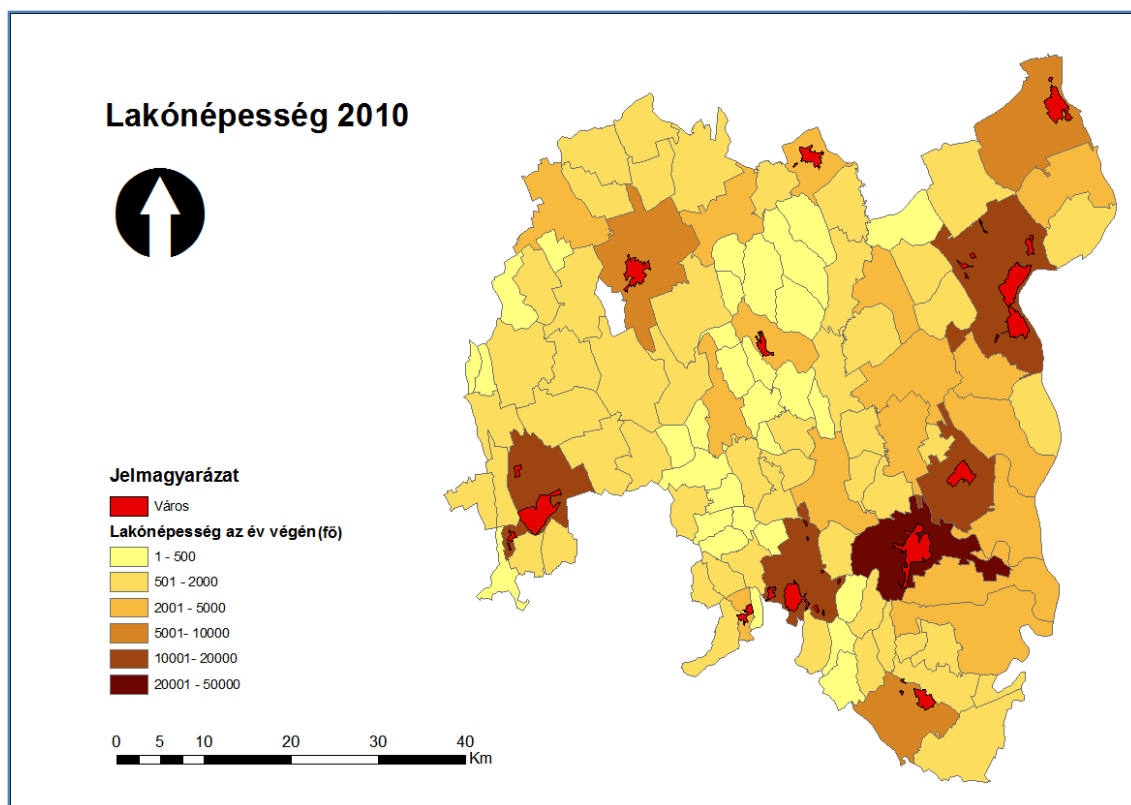


12. ábra Tolna megye népességének változásai az elmúlt évtizedekben (saját szerkesztés)

A kistérségek szintjén vizsgálva a megye népességét, látható a Szekszárdi kistérség dominanciája (13. ábra). A megyeszékhely kistérsége több mint egyharmados súlyt képvisel a megye összlakosságából, egymaga nagyobb, mint a viszonylag fejletlenebb nyugati részen lévő Dombóvári és Tamási kistérségek együttvéve. A második legnagyobb a Paksi kistérség, a kettő együtt a megye lakosságának közel 60%-át teszi ki. Látható tehát, hogy a megye keleti részén lévő két kistérségben él a népesség több mint fele. Ez a népesség-elrendeződés tükröződik a megye népességének súlypontjában is.



13. ábra Tolna megye kistérségeinek népessége 2010-ben (saját szerkesztés)



14. ábra Tolna megye településeinek lakónépesége (saját szerkesztés 2010-es adatok alapján)

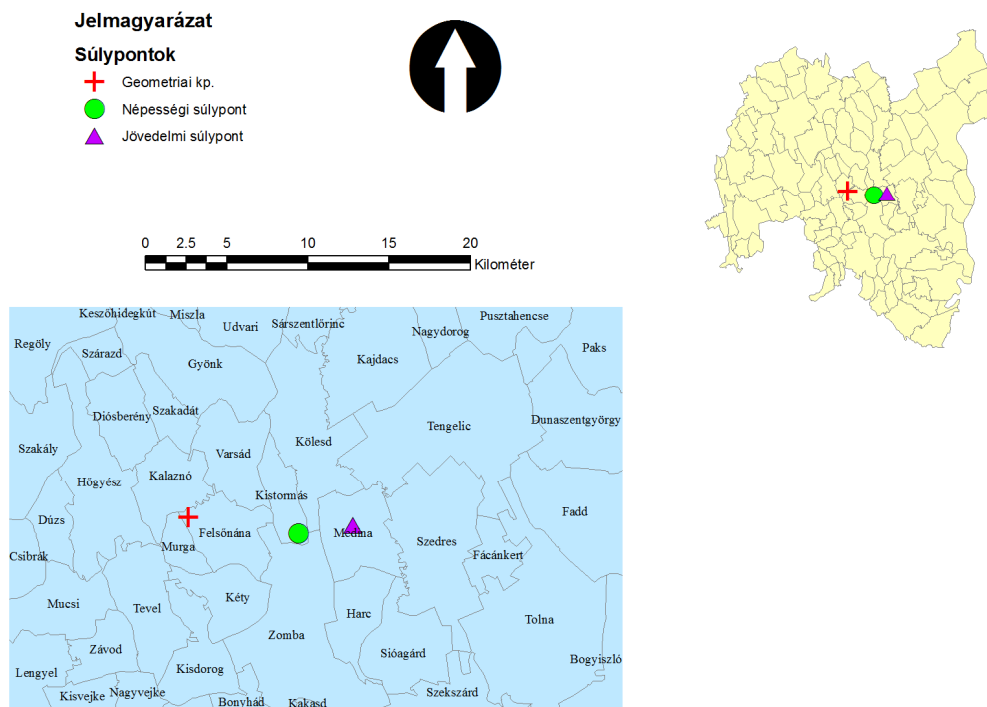
A népesség területi eloszlása tükröződik az egyes települések lakónépeségét mutató 14. ábrán. Látható, hogy a keleti rész nagyobb népességű települései (városai) szinte összefüggő település-sorozatot alkotnak, míg a nyugati részen Tamási és még inkább Dombóvár szinte szigetszerűen emelkedik ki a kisebb települések közül. A két térség közötti világosabb sáv a Tolnai-hegyhát területe, ahol az alig 2 ezer fős Gyönkön kívül nem található más város és az 500 főnél kevesebb lelket számláló települések dominálnak.

A nemzetiségi megoszlást tekintve a legjelentősebb kisebbséget a német, a másodikat pedig az ország más részeihez hasonlóan növekvő részarányú cigány népesség képviseli. A németiség aránya a 2001-es népszámlálás adatai alapján a Bonyhádi kistérségben megközelíti a 10%-ot, a Paksi és Szekszárdi kistérségekben 3-4% körül van, a Tamásiban 2%, míg legalacsonyabb a részarányuk a Dombóvári kistérségben. Területileg Bonyhád környékén és attól északra, a Tolnai-hegyháton élnek nagyobb közösségeik, valamint Paks környékén. A cigány kisebbség aránya a teljes népességhez hasonló eloszlást mutat, ez alapján egyenletesen oszlanak el a megyében, arányuk mindegyik kistérségben 2% körül van, a Tamásiban kicsivel magasabb, de még ott is 2,5% alatti. Igaz ugyanakkor, hogy a népszámláláskor önbevallás alapján határozták meg a nemzetiséget, így a romák valós aránya ennél valószínűleg

nagyobb. Ez részben igaz a németekre is. Előbbiek részaránya ugyanakkor gyorsan növekszik, míg utóbbiaké csökken. A két legnagyobb kisebbségen kívül egyedül a szerbek aránya a Szekszárdi kistérségben éri el a 100 főt.

A vallási tagozódás szempontjából kiemelendők a népesség 65%-át kitevő római katolikusok, rajtuk kívül kisebb református és evangélikus közösségek élnek a megyében, előbbiek elsősorban Szekszárdon és Pakson, míg utóbbiak Pakson és Bonyhádön alkotnak jelentősebb közösséget.

3. 9. Súlypontok

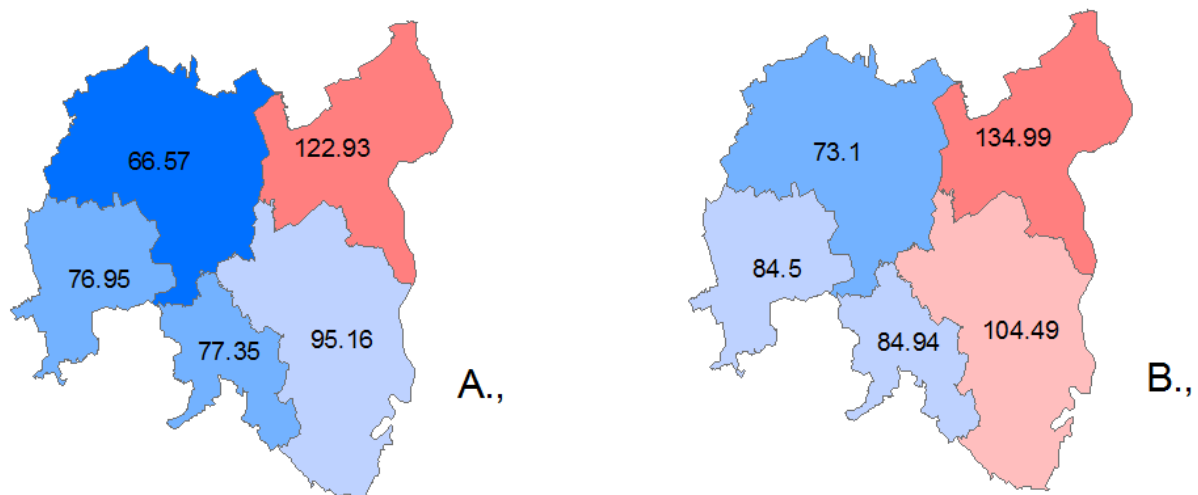


15. ábra Népességi és jövedelmi súlypont Tolna megyében

A 15. ábrán látható a megye településeinek koordinátaiból kiszámított geometriai középpontjának, illetve a népesség és a megye településeinek összes belföldi jövedelem értékeiből kiszámított súlypontjának elhelyezkedése. Látható, hogy a geometriai középponthoz viszonyítva a két súlypont keletebbre-délkeletebbre helyezkedik el. Az a tény, hogy a jövedelmi súlypont is keletre tolódott a megye geometriai középpontjához képest, egyfelől logikusan következik a népesség eltolódásából. Azonban a népességi súlyponthoz képest jóval nagyobb eltolódásról van szó, ami abból következik, hogy a nagyobb népességű keleti területek nagyobb fajlagos jövedelmi értékekkel is rendelkeznek. Az elmúlt néhány évtized népességaadataiból kirajzolódik egy trendjelleg is, miszerint a népesség súlya, bár lassuló mértékben, de egyre inkább kelet felé tolódik a megyében, azaz a keleti területek népessége fokozatosan növeli arányát a nyugati részek népességének rovására. A jövedelmi súlypontot pedig Paks húzza maga felé. További érdekesség, hogy a geometriai és népességi súlypont a városoktól távol, a megye középső területeire esik. Ez a jelenség a városok excentrikus elhelyezkedésének egy sajátos eredője.

3. 10. Jövedelemkülönbségek

3. 10. 1. A jövedelmek eloszlása

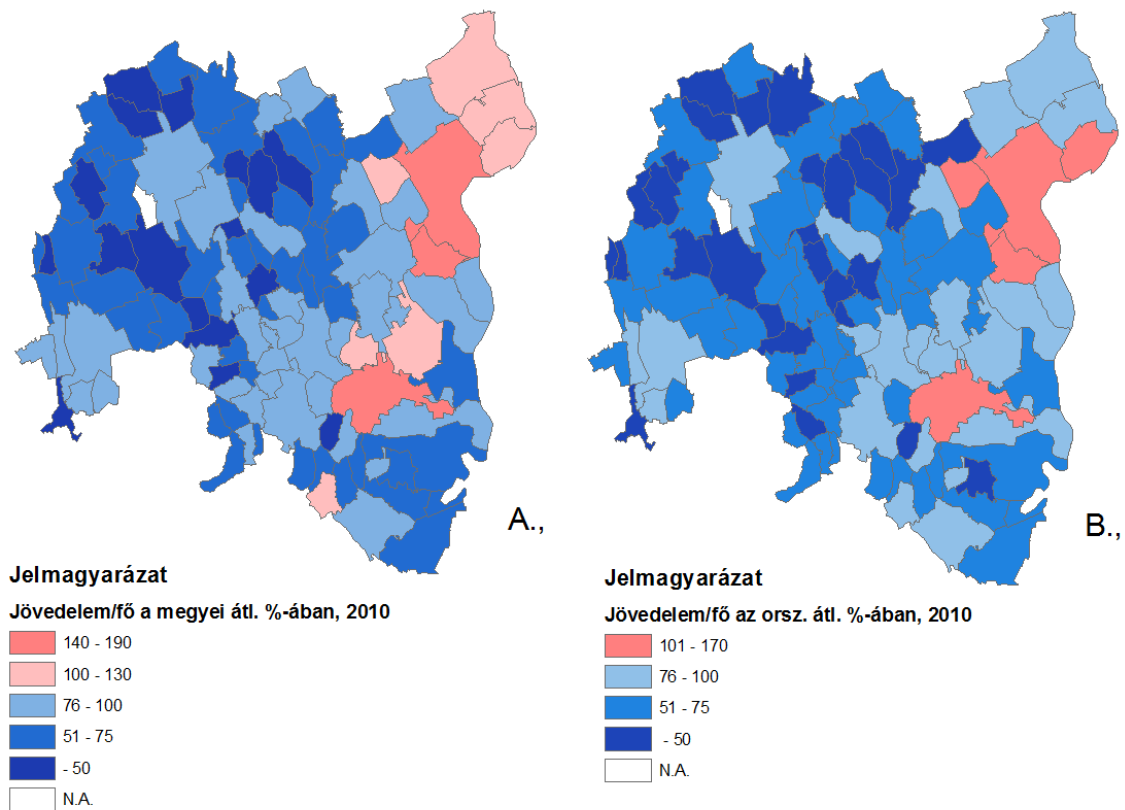


16. ábra Tolna megye kistérségeinek egy főre eső jövedelemértékei az országos (A) és megyei (B) átlag százalékában (saját szerkesztés 2010-es adatok alapján)

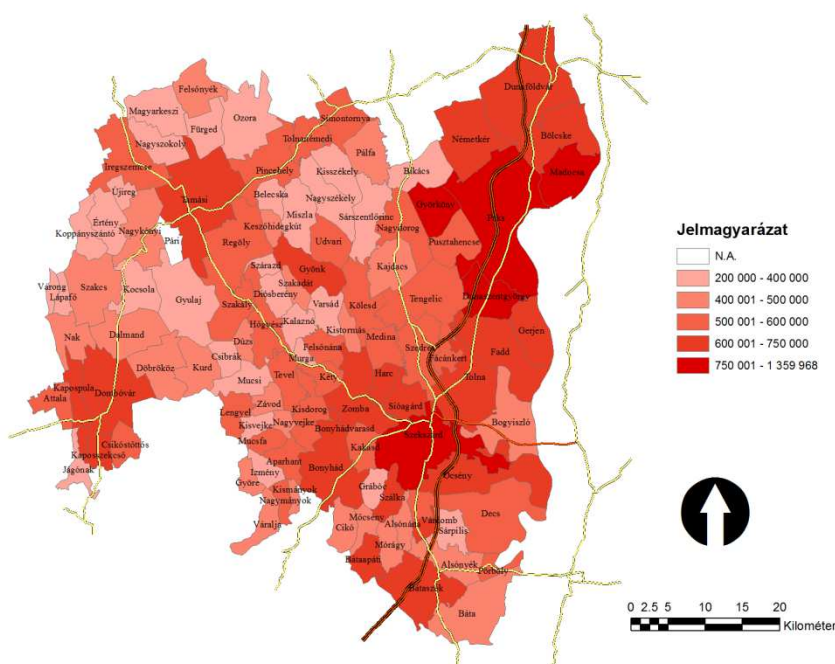
A 16. ábrán láthatók a kistérségek egy főre eső jövedelemértékei. Míg az országos átlagot csupán a Paksi kistérség értéke múlja felül (jelentősen), a Tamási kistérség csupán az országos érték 2/3-át éri el. Nem sokkal haladja meg a 75%-ot a Dombóvári és Bonyhádi, ill. mintegy 5%-kal marad el az országostól a Szekszárdi kistérség. Megyei viszonylatban a Paksi több mint 1/3-os arányban haladja meg az átlagot, melyet a Szekszárdi kistérség is túllép több mint 4%-kal.

A települések közül az országos átlagot Szekszárd és Paks mellett meghaladta utóbbi szomszédságában Madocsa, Györköny és Dunaszentgyörgy is. (17. ábra) A Duna mentén Szekszárdig, majd onnan Bonyhád felé terjedő jobb jövedelmi pozíciójú terület a legkedvezőbb jövedelmi helyzetű. A megye nyugati felében igen sok az országos szint 50%-a alatti település. A Tamási kistérségben az ilyen hátrányos helyzetű területeket a főutak mentén kialakult magasabb értékkel rendelkező sávok választják el egymástól, hangsúlyozva a közúthálózat szerepét a területi egyenlőtlenségekben (ez a jelenség figyelhető meg a 18. ábrán). A megyei átlag feletti települések kivétel nélkül a megye keleti felében helyezkednek el, a Paksi kistérség településeinek fele ebbe a kategóriába esik (ez is alátámasztja a

jövedelmi súlypont eltolódását), továbbá a már 1992-ben is hasonló helyzetben lévő Szekszárd, Tolna és Sióagárd, valamint a Bonyhádi kistérségbe tartozó Bataapáti.



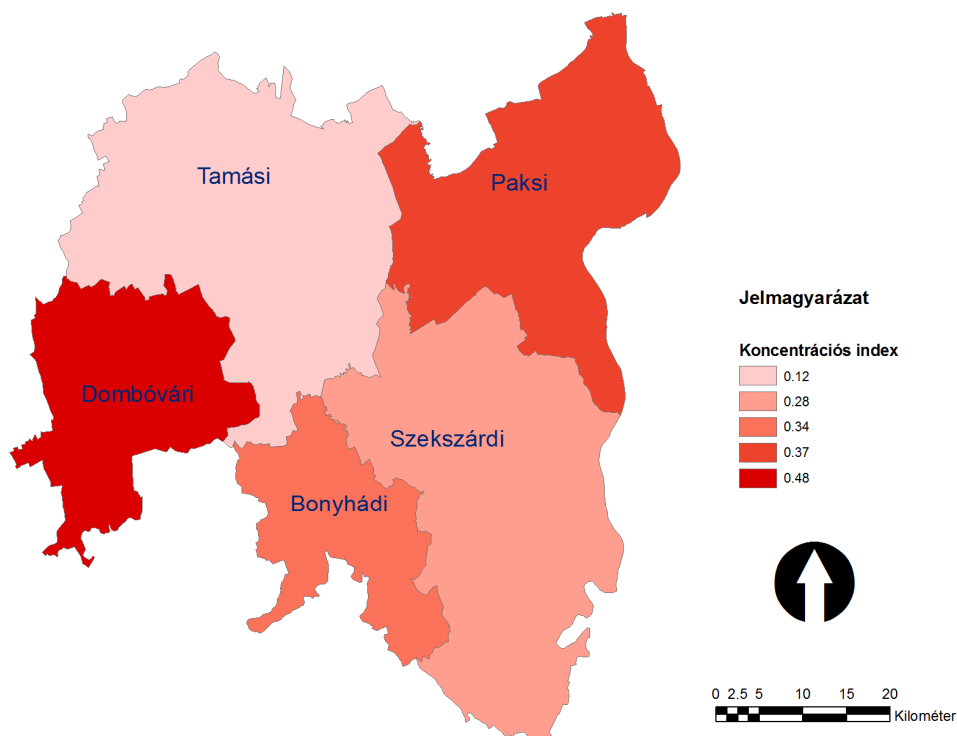
17. ábra Az egy főre eső jövedelem értékei Tolna megyében 2010-ben, településenként, -a megyei (A) és -az országos átlag (B) százalékában (saját szerkesztés a TelR adatai alapján)



18. ábra A Tolna megyei települések értékei az egy főre eső összes belföldi jövedelem tekintetében és a főútvonalak (saját szerkesztés 2010-es adatok alapján)

3. 10. 2. Koncentrációs index

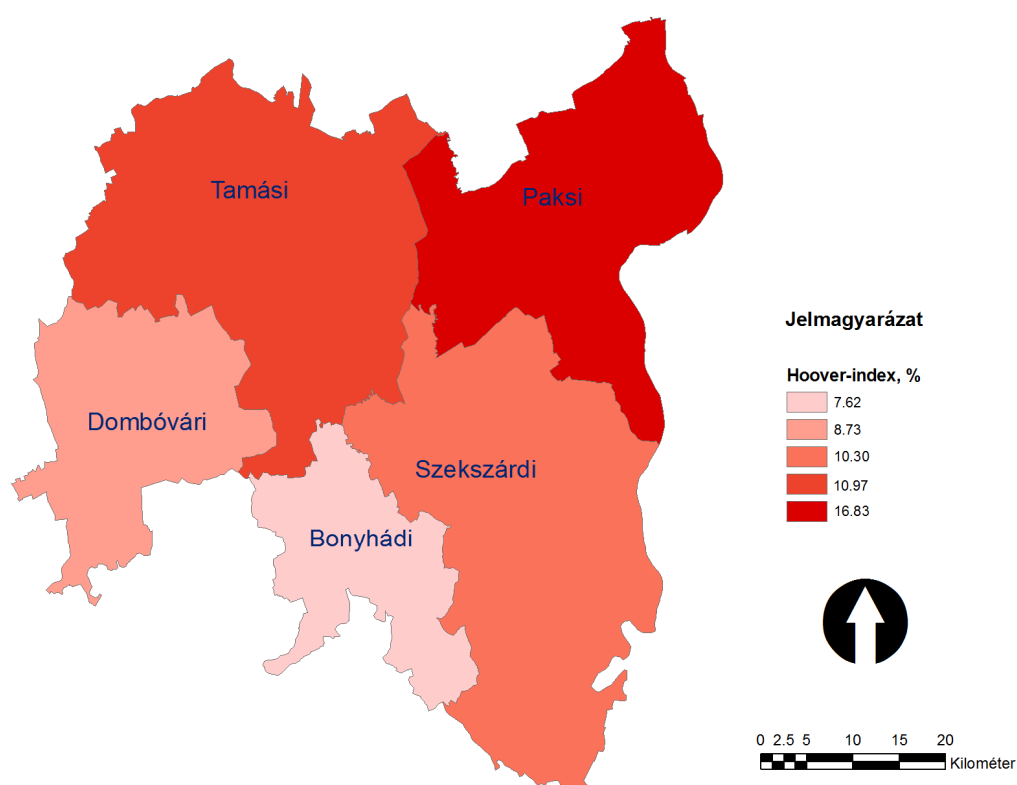
A 2010-es összes belföldi jövedelemnek a kistérségek közötti koncentráltságát vizsgálva megállapítható, hogy a megyén belül milyen eloszlási viszonyokkal találkozhatunk a jövedelmeket illetően. A 19. ábrán látható, hogy a legnagyobb koncentráltságot a Dombóvári kistérség kapja egy 0,47-es koncentrációs indexszel, ami már egy viszonylag erős koncentráltságot mutat. Ez azt jelenti, hogy a területen belül az összes belföldi jövedelem nem egyenletesen oszlik el a települések között, hanem ez esetben leginkább Dombóvár városába tömörül. Erre valószínű magyarázattal szolgál kistérségében betöltött vitathatatlan központi szerepe. A központi település dominanciáját nem igazán tudják enyhíteni a kistelepülések. A Paksi, Bonyhádi és a Szekszárdi kistérség valamivel visszafogottabb értékekkel szerepelnek, az első egy kicsit nagyobb koncentrációs értéket mutatva 0,38-os, míg a másik kettő 0,28- 0,33-os értéket. A Tamási kistérségben jóval kisebb a koncentrációs index, 0,156-es értéket vesz fel, amely azt jelenti, hogy ezen a területegységen jóval egyenletesebben oszlik el az összes belföldi jövedelem az egyes települések között.



19. ábra Az összes belföldi jövedelem koncentrációs indexe, (saját szerkesztés 2010-es adatok alapján)

3. 10. 3. Hoover-index

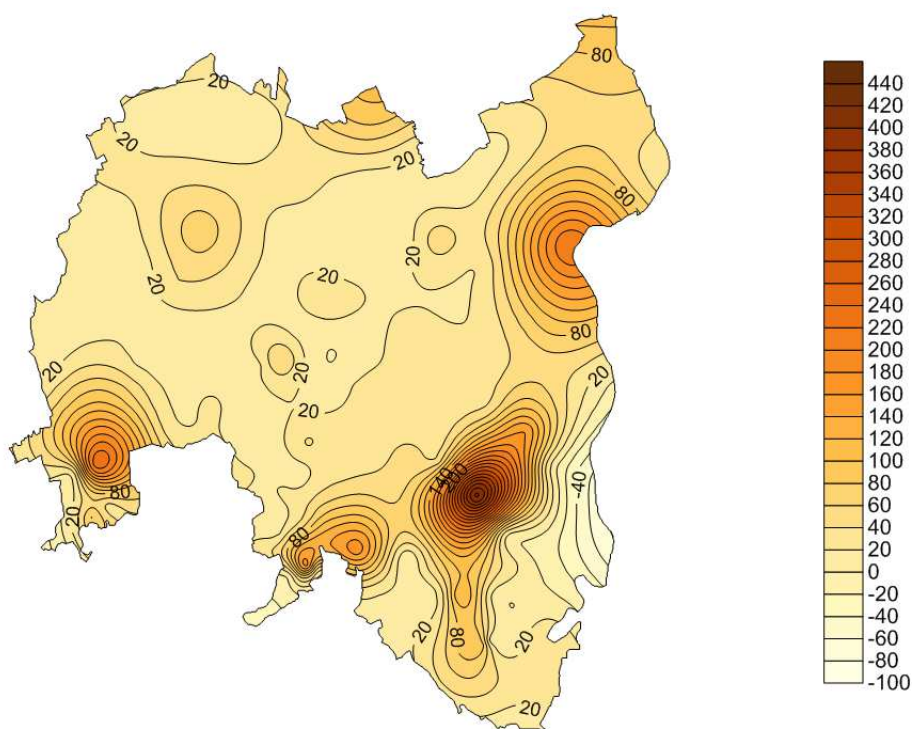
A Hoover- (vagy Robin Hood-) index alapján elég nagy eltérések mutatkoznak az egyes kistérségek között. A legnagyobb, 16% feletti érték a Paksi kistérségben található, itt elég nagy különbség tapasztalható a lakosság és a jövedelmek eloszlását illetően. Ez elsősorban a paksi atomerőmű kiugró értéktermeléséből erednek. A Tamási és Szekszárdi kistérségben még épp 10% felett áll a mutató értéke, a Bonyhádiban és a Dombóváriban pedig 7-8%-os ami viszonylag kis különbségeket jelent. A koncentrációs indexhez képest helyenként igen különböző értékek adódtak, amelyek elsősorban a kistérségek településállományának eltéréséből erednek. (20. ábra)



20. ábra A Hoover-index értékei kistérségenként, % (saját szerkesztés 2010-es adatok alapján)

3. 10. 4. Jövedelmi potenciál

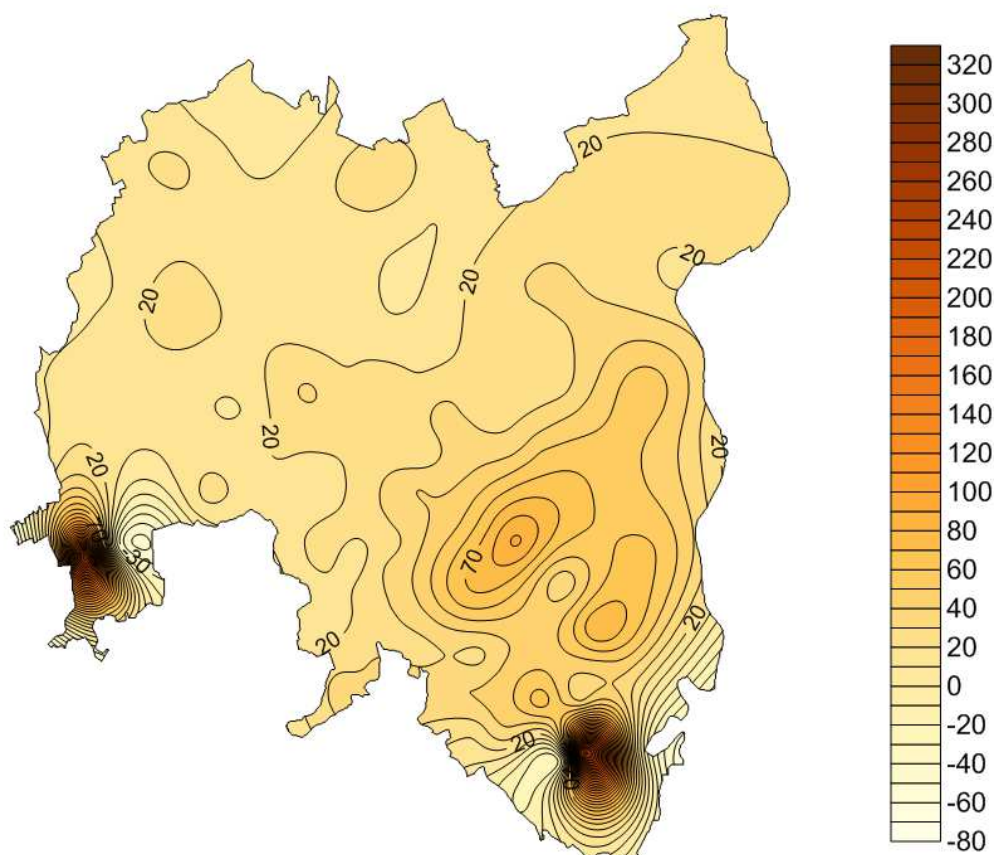
A jövedelmi potenciálok kiszámításához a települési összes belföldi jövedelemértékeket az egy településre eső megyei érték (a megyei átlag) százalékában kifejezve adtam meg, így feltüntetve az 1992-es és 2010-es potenciálértékeket. A számításokhoz az eredmények torzulásának elkerülése végett az eddigiekben többnyire adathiányosként szerepeltetett Pári esetében némi korrekciót alkalmaztam. A 2010-es népességét a vele 2006-ig még összetartozó Tamásiéval összeadva, majd az így kapott „Nagy-Tamásiból” való százalékos részesedése alapján számítottam ki Tamási jövedelméből. Tamási értékeit nem módosítottam.



21. ábra A saját jövedelmi potenciál értékei Tolna megyében

A saját potenciál értékei és változása látható a 21. ábrán. Az 1992-es állapotot vizsgálva élesen kirajzolódik a megyeszékhely, mint a legnagyobb jövedelemkoncentráció a megyében, továbbá Dombóvár és Paks. Utóbbi körül szinte szabályos koncentrikus körök alakultak ki, ami a területre jellemző nagyobb települési területek és az ebből fakadó nagyobb

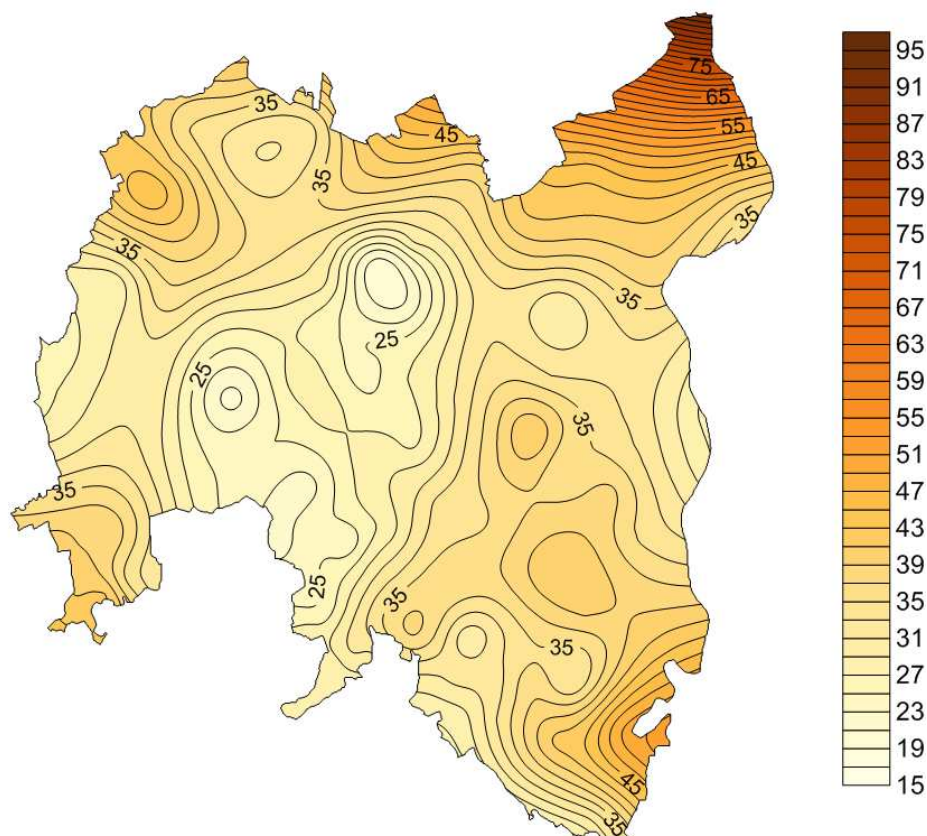
települések közötti távolság eredménye. Jól megjelenik Bonyhád-Nagymányok is, lazán összekapcsolódva a Szekszárd körüli kiemelkedő területtel, amely magába foglalja Tolnát is, továbbá alacsonyabb értékekkel kiterjed Bátaszék felé is. Tamási és Simontornya között is halványan kirajzolódik egy összefüggő sáv. A középső területeken Gyöngyös, Hódmezővásárhely és Nagydorog hatása érződik. Szekszárdtól keletre a települések Dunáig nyúló közigazgatási határa miatt egy településhiányos terület található, mivel a számításban a belterületeken felvett települési alappontok szerepeltek, így ezen a részen előfordulnak negatív értékek is (a Tolna-Szekszárd-Bátaszék vonal felől gyorsan „lejtő” potenciál miatt).



22. ábra A belső potenciál értékei Tolna megyében

A belső potenciált vizsgálva (22. ábra) rögtön szembetűnik két feltűnő anomália. A Dombóvár melletti Kapospula és a Bátaszék melletti Alsónyék a szomszédos várostól csupán 1 perc körüli távolságra fekszik, így a számítás metodikájából eredően kiugró értékeket értek

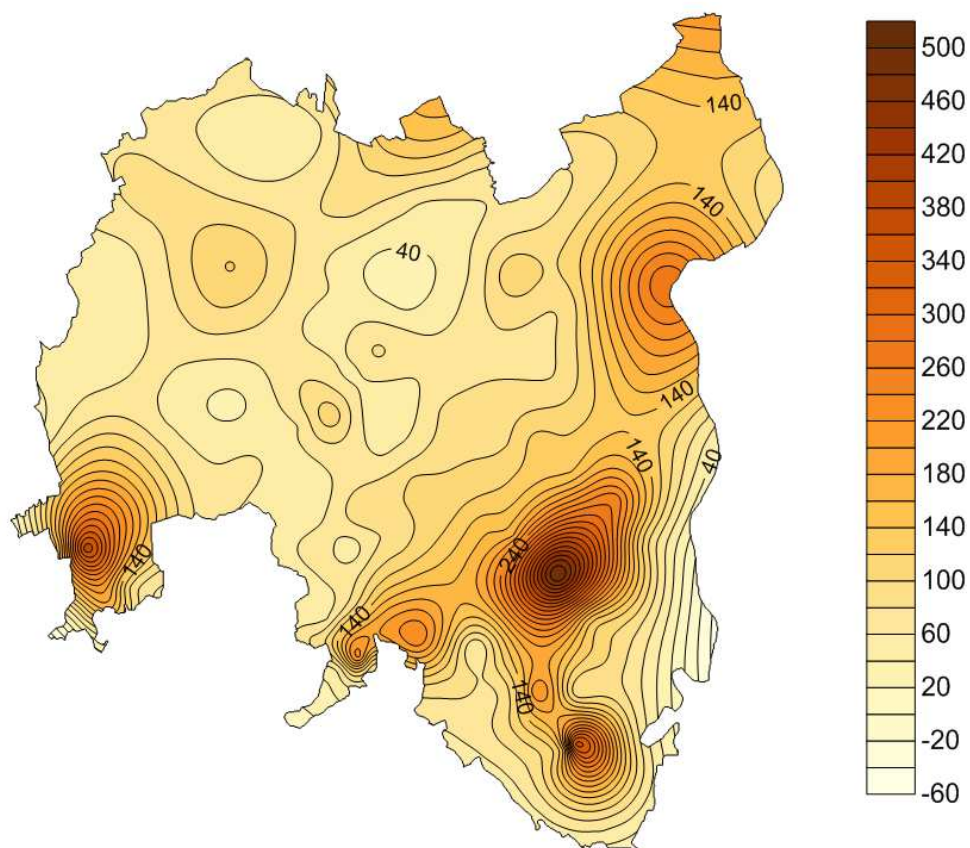
el, ezáltal erősen torzítva a potenciálmezőt. Ezek mellett Szekszárd körül jelennek meg magasabb értékek, a megyeszékhelytől távolodva általánosan csökken a belső potenciál. Mivel itt a saját súly nem jelenik meg, a nagyobb városok általában lefelé húzzák a potenciált. Dombóvárnál sajátos depresszió érezhető, a környező települések alacsonyabb értékei miatt, ami Paksnál is halványan kirajzolódik, ám a korábban említett nagyobb távolságok és ritkább településhálózat miatt a Paks körüli településeknél nem mutatkozik meg a magasabb érték.



7. ábra A külső potenciál értékei Tolna megyében

A külső potenciál értékeit mutatja be a 23. ábra. A legnagyobb értékek Dunaföldvár környékén jelentkeztek, hiszen a főváros leggyorsabb elérhetősége mellett a szomszédos Dunaújváros hatása is igen erősen érződik (ha Budapest kimaradt volna a számításból, valószínűleg akkor is itt lenne a legnagyobb a külső potenciál, bár visszafogottabb mértékben). A megye északi peremén végig jellemzőek a magasabb értékek, ami szintén a

főváros hatásának köszönhető, valamint Székesfehérvár és a kistérség központok hatása is megjelenik. Délnyugaton Kaposvár, míg délkeleten Baja alakít ki magasabb potenciálú területeket. Érdekesség a megye északnyugati részén az Iregszemcse körüli magasabb értékű terület, ahol elsősorban Tab és Siófok hatása érződik. A legalacsonyabb értékek a Hegyhát és a Völgyesség területére jellemzőek, a külső központok ezekről a területekről érhetőek el legnehezebben Tamási környékén ennél a mutatónál is megfigyelhető a „főút-hatás”. A kiépült gyorsforgalmi utaknak is köszönhetően a keleti részek helyzete jelentősen javult.



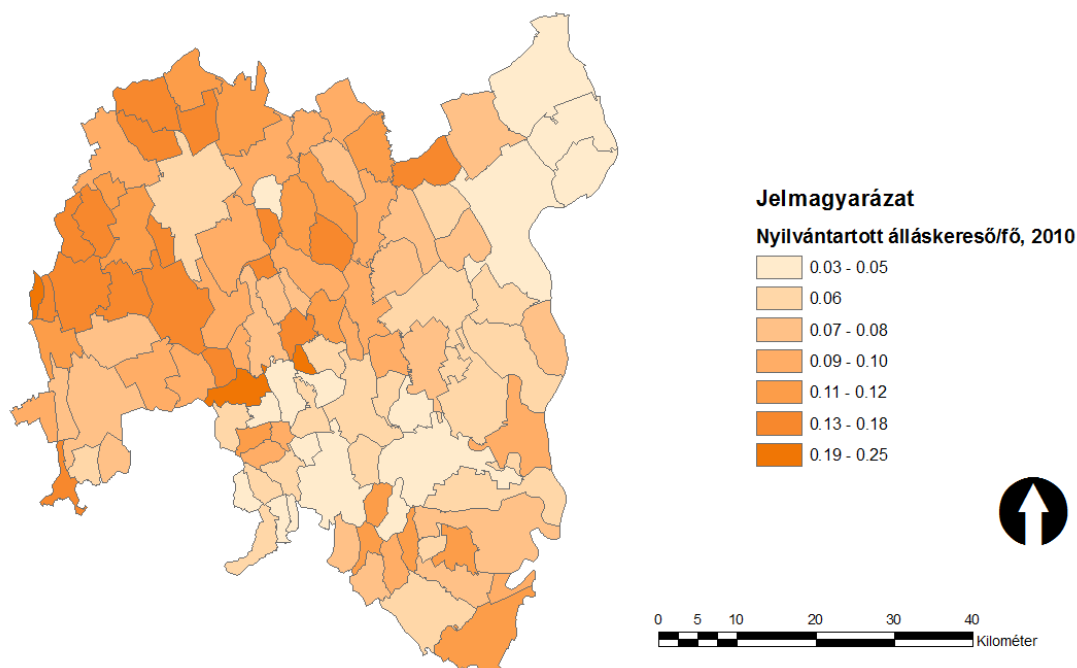
24. ábra A teljes jövedelmi potenciál értékei Tolna megyében

Az eddig bemutatott három potenciál összeadásával kapott teljes potenciál látható a 24. ábrán. Az összesített értékek megjelenítésével leginkább a saját potenciálhoz hasonló kép rajzolódik ki. Ez betudható a számítás módszerének, a saját potenciálhoz felhasznált települési körterület egyharmad sugara viszonylag nagy súlyt eredményezett. A keleti részek

kiemelkedő területei némileg összefüggőbb képet mutatnak, mint a saját potenciál esetén. Tamási a főutak vonala mentén lazán kapcsolódik a magasabb értékű területekhez. A legalacsonyabb értékek a Hegyhát és részben a Völgység területén jellemzőek

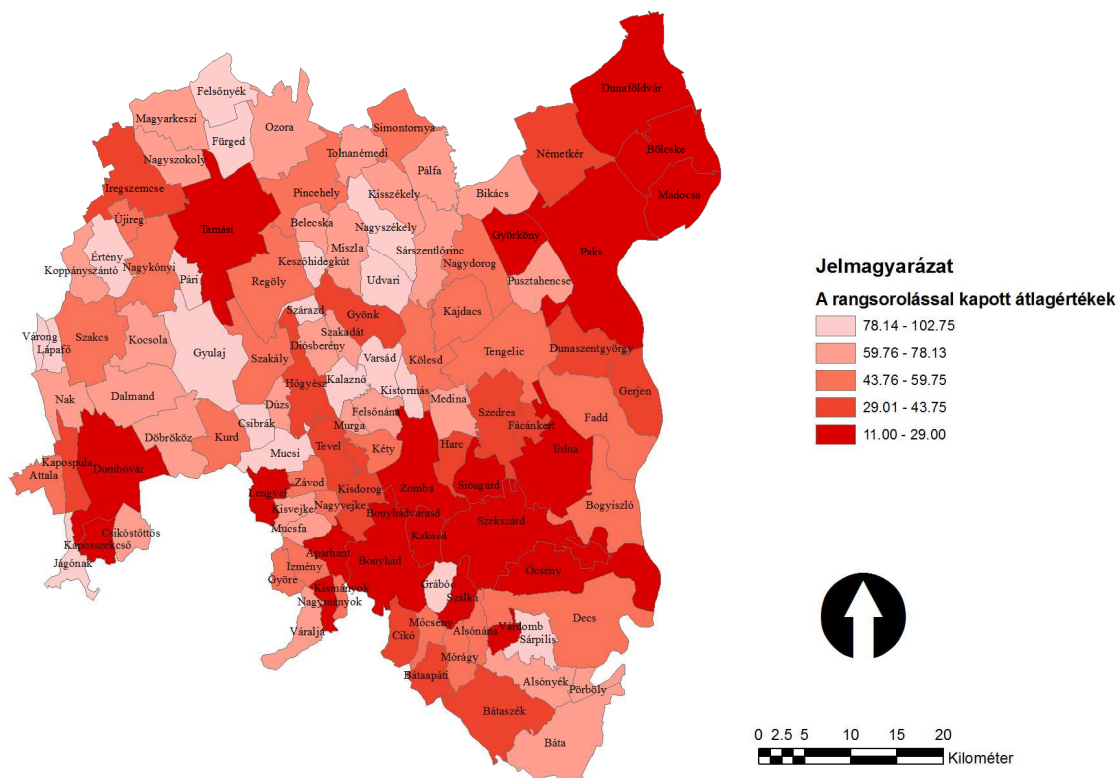
3. 11. Munkaerőpiac

A megye foglalkoztatottsági viszonyairól részletes adatok csak 2001-ig vannak, mivel a 2011-es népszámlálás adatai várhatóan 2013-ban lesznek elérhetők, így aktuális adatokkal csupán a munkanélküliség területi különbségeit tudtam ábrázolni. Egyértelműen kirajzolódik Paks-Dunaföldvár és Szekszárd-Bonyhád térsége, melyekkel szemben áll a megye nyugati felében kialakult összefüggő magas munkanélküliségű terület, melyből szinte csak Dombóvár (ill. Csikóstóttós és Kaposszekcső) és Tamási (ill. Belecska) emelkedik ki. A Szekszárdtól délre eső terület a nyugati részekhez hasonló magas munkanélküliséggel jellemezhető, Paks és Szekszárd között pedig megyei viszonylatban átlagos értékek fordulnak elő. Kijelenthető, hogy a korábban viszonylag mozaikosan jelentkező eltérések napjainkban térségi jelleget kezdenek ölteni, melyben a nyugati és északnyugati, valamint a délkeleti területek hátrányosabb, míg a Paks és a Szekszárd-Bonyhád környékén fekvő területek kedvezőbb helyzetben vannak. (25. ábra)



25. ábra A nyilvántartott álláskeresők egy főre eső értékei Tolna megyében (saját szerkesztés 2010-es adatok alapján)

3. 12. Rangsorolással képzett komplex mutató

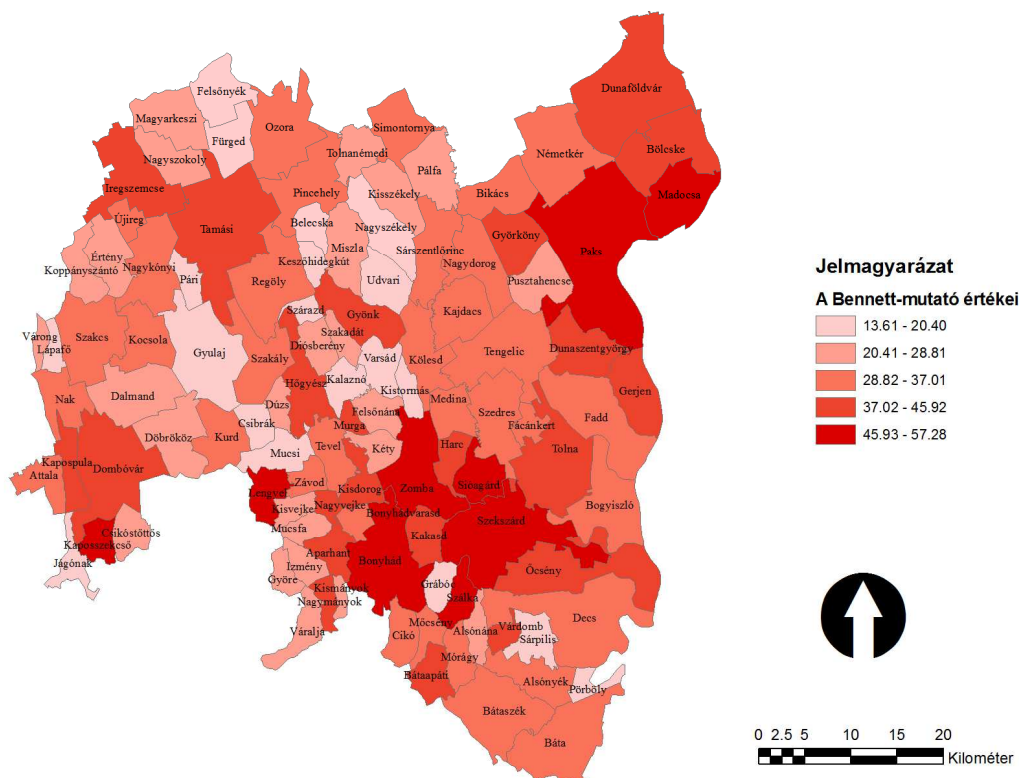


26. ábra A rangsorolással kapott eredmények településenkénti kategóriái (saját szerkesztés 2010-es adatok alapján)

Ebben az esetben a nyilvántartott álláskeresők számát, a gyermekorvosok és háziorvosok számát, a regisztrált vállalkozások számát, a személygépkocsik számát, a tisztítottan elvezetett szennyvíz (ezer m³-ben) mennyiségét, a gázfogyasztást, a 2001-2010 között épült lakások számát valamint az összes belföldi jövedelem értékeit vizsgáltam települési lakosságra vetítve. A nyilvántartott álláskeresők esetén a legalacsonyabb érték kapta a legkisebb sorszámot, az összes többi mutatónál a legmagasabb értéknél kezdődött a rangsor.

A 26. ábrán látható a rangértékek (az egyes mutatókhoz tartozó sorszámok) átlagolásával megkapott összesített rangsorolás eredménye, a legjobb értékeket kapott települések a legsötétebb pirossal vannak jelölve. Itt is megfigyelhető a kelet-nyugat ellentét mellett a városok kiemelkedése. Jól látható az északnyugati térség és a Tolnai hegyhát területének világos színekkel kirajzolódó lemaradása. Mozaikosság is megfigyelhető, például Szekszárd és Bátaszék között kirajzolódó kedvezőtlenebb pozíciójú terület és Tamási környékén néhány kedvezőbb értéket mutató település formájában a főutak mentén.

3. 13. Bennett-féle komplex mutató



27. ábra A Bennett-féle komplex mutató értékei Tolna megyében (saját szerkesztés 2010-es adatok alapján)

A 27. ábrán a Bennett-féle komplex mutató eredménytérképe található. Ez a gyakran használt komplex mérőszám a vizsgált változók maximuma százalékában fejezi ki az értékeit. A nyilvántartott álláskeresők számának kivételével ugyanazokat a változókat használtam fel, mint a rangsorolás esetében. Valószínűleg ez okozta a rangsoroláshoz képest kevésbé kifejező eredményeket. A térképen a színezés a rangsoroláshoz alkalmazotthoz hasonló, itt a legnagyobb átlagos értékeket jelöltem a piros sötétebb árnyalatával. Szekszárd és környékének több települése, a Paks melletti Madocsa, Bonyhád környéke és Tamásitól nyugatra néhány község, pl. Nagykónyi kerültek a legkedvezőbb kategóriába. A városok, bár túl alacsony értéket sehol nem kaptak, nem emelkednek ki annyira környezetükből, ami annak is köszönhető, hogy környékükön magasabb értékekkel megjelenő települések is vannak. A legalacsonyabb, legkedvezőtlenebb értékeket itt is a Tolnai-hegyhát települései kapták. További figyelemre méltó jelenség, hogy a Szekszárdtól délre eső települések az északnyugati periférikusabb területekhez hasonló értékeket vettek fel. Kevésbé hátrányos

helyzetű, de a kedvezőbb értékeket kapott térségektől elkülönülő terület a Paksi kistérség nyugati része.

5. Következtetések

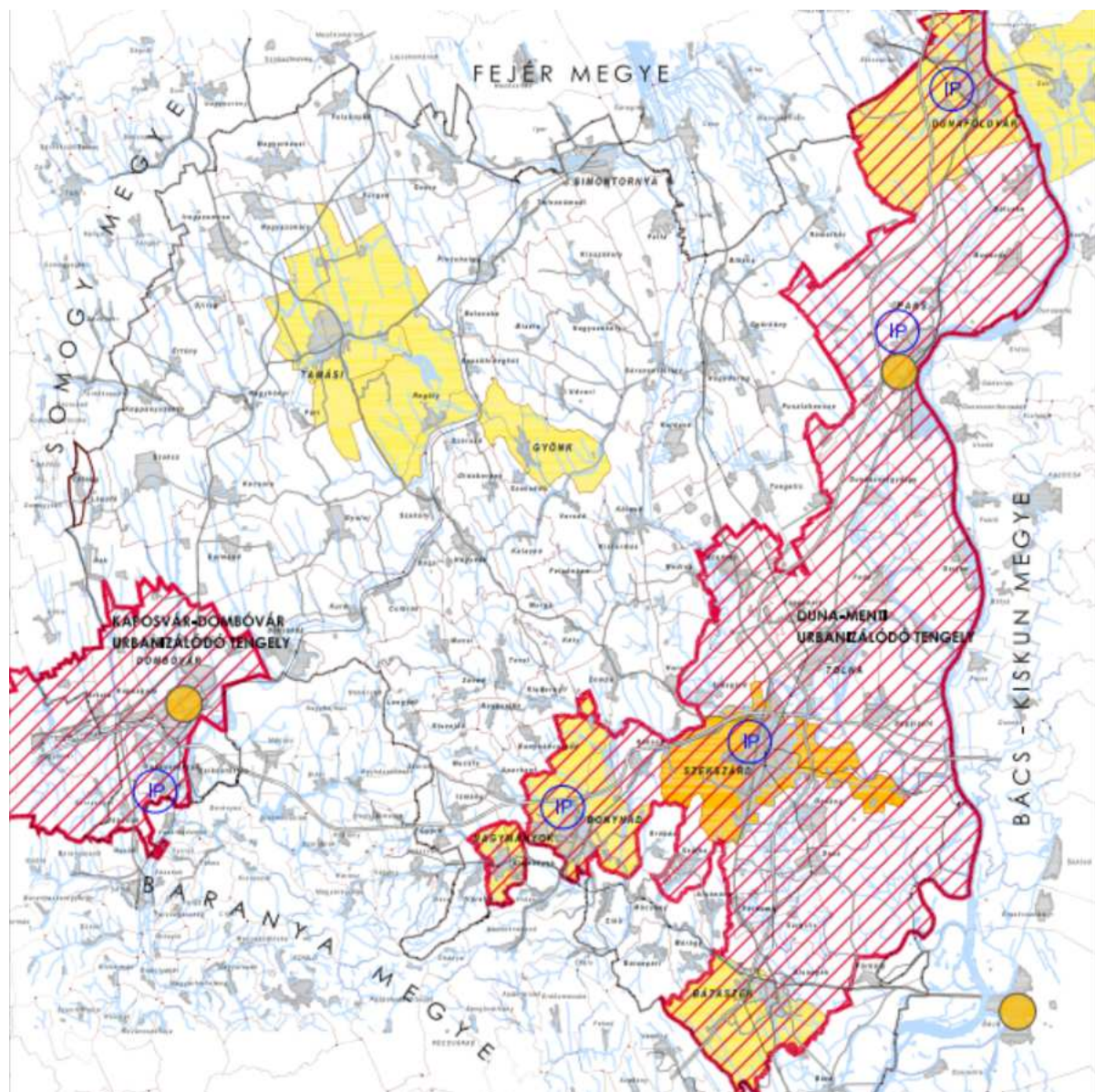
A vizsgálatok során használt módszerek ugyan nem minden esetben hoztak egymással megegyező eredményeket, ugyanakkor többnyire választ adtak a megyében tapasztalható különbségek területi elrendeződésére. Az eredmények igazolják a megye térszerkezetében tapasztalható főbb eltéréseket. A Budapest-Pécs közötti növekedési tengely részét képező keleti részek fölényét a legtöbb vizsgálati módszerrel meg lehetett állapítani. A két nyugati kistérség közül a Dombóvári valamivel jobb helyzetben van, mint a Tamási, ugyanakkor mindkettő elmarad a megyei átlagtól. A viszonylag nagy kiterjedésű, sok kistelepülést magába foglaló Tamási kistérség helyzete a legrosszabb a megyében, a megye középső területein fejlettségi völgyként megjelenő Tolnai-hegyhát legnagyobb része is a területére esik. A vizsgálatok egyik legfontosabb eredménye a kistérségi szint alatti különbségek kimutatása.

A megye népessége, mint a demográfiai jellemzők vizsgálatánál kiderült, az országosnál jóval gyorsabb ütemben csökken. Ez a csökkenés gátló tényező lehet a hosszabb távú fejlesztési terveket illetően. A népességcsökkenés mellett a népesség súlypontjának eltolódása arra a folyamatra utal, hogy a nyugati területek nagyobb ütemben veszítenek lakosságszámukból. A jövedelmek súlypontjának eltolódása részben logikusan következik a lakossági súlypont eltolódásából, ugyanakkor a nyugati területek számára kedvezőtlen folyamatokat jelenít meg. A negatív folyamatok egyéb kedvezőtlen jelenségeket is előidézhetnek, tovább rontva ezzel a térség településeinek versenyképességét. A hátrányosabb helyzetű települések számára az összefogás lehet a felemelkedés kulcsa.

A megyei területrendezési tervből kiderül, hogy a megyei vezetés a városok fejlesztési lehetőségeit próbálja kihasználni. Ebből a szempontból kiemelt térségként kezelik a legfejlettebb keleti területeket tömörítő Duna-menti urbanizálódó tengelyt. Dombóvár a Kaposvári urbanizálódó tengely részeként a megyén kívüli tényezőket figyelembe véve lett meghatározva, kérdés, hogy ez a helyzeti előny mennyiben változtathat a város helyzetén. A két nagy urbanizálódó térség mellett térségi jelentőségű gazdasági központként veszik számításba a Tamási-Gyöngyös településcsoportot.

Jelentősebb közútfejlesztések keretében a rendezési terv leginkább gyorsforgalmi utakkal számol, ezek azonban még távol állnak a megvalósulástól. A jelenlegi főutak és mellékutak állapotának javítása is a tervek között szerepel, erre mindenképpen nagy szükség lenne a megyén belüli kapcsolatok javítása, a fejlődési tengelyek kiterjesztése érdekében.

Az ipari parkokat a növekedés és fejlődés egyik alapjának tekintik, azonban a további városfejlődéssel a kisebb települések helyzete könnyen hátrányosabbá válhat. A megye egészét tekintve a helyzet javulásával a megyén belüli különbségek fokozódhatnak. A kedvező helyzetű térségekkel ápolott fokozottabb gazdasági kapcsolatokkal kiegyensúlyozottabb fejlődés valósulhat meg.



28. ábra A gazdaságfejlesztés térségei és térségi jelentőségű központjai (forrás: Tolna Megye Területrendezési Terve)

6. Összegzés

Tolna megye térszerkezetének vizsgálatához több különböző elemzési módszert használtam fel. Célkitűzéseim között szerepelt a megye térszerkezetének alaposabb megismerése, a területi különbségek vizsgálata és az egyes jelenségeknél tapasztalható eltérések magyarázata. A megye főbb jellemzőinek felvázolásával próbáltam összefüggéseket keresni a különbségek megjelenésében.

Az alkalmazott módszerekkel több fő területi különbséget sikerült kimutatni, ezek alapján térszerkezeti jellemzőket meghatározni. A lakosság változásainak esetében az időbeli változások segítségével a megyére jellemző főbb átalakulási tendencia is kirajzolódott. A települések és kistérségek közti különbségek ábrázolásával a megyénél nagyobb térszerkezeti folyamatok hatásai megjelentek, ugyanakkor kiderült, hogy a csupán kistérségek vizsgálatával nem nyerhető teljes kép a térszerkezeti viszonyokról.

A felhasznált módszerek alkalmazásának vannak korlátai, ezért ezek az eredmények nem biztos, hogy pontosan megfelelnek a valóságos körülményeknek, a számítások során számos tényező nem lett figyelembe véve. További módszerek és adatbázisok felhasználásával javítani lehet egy ilyen vizsgálat eredményeit.

A kapott eredményeket igyekeztem térképeken jól láthatóan bemutatni, a térképi ábrázolással a területi különbségeket jobban értelmezhetővé tenni. Az ábrázolások során törekedtem a különbségeket jól megjelenítő színskombinációk használatára.

Az egyes települések és térségek közötti eltérések vizsgálatával, a megye főbb mutatóinak ismertetésével összességében kimutathatónak bizonyult néhány olyan területi különbség, amelyek meghatározóak lehetnek Tolna megye jövőjére nézve.

A dolgozat elkészítését a TÁMOP-4.2.2/B-10/1-2010-0024. számú projekt támogatta.

Irodalomjegyzék

- Beluszky P. (1999) Magyarország településföldrajza 584 p.
- Csüllög G. (2001) Magyarország történeti térszerkezete és hatása a mai téralakításra. Földrajzi Konferencia, Szeged
- Enyedi Gy. (1996) Regionális folyamatok Magyarországon. In: A területi kutatások csomópontjai (szerk. Barta Gy. - Beluszky P. - Földi Zs. - Kovács K.) (2010) MTA RKK, pp. 307-316.
- Erdősi F. (2005) Magyarország közlekedési és távközlési földrajza 504 p.
- Győrffy I. (2010) Availability Ranking and Regional Disparities of the Transport Infrastructure in Northern Hungary. „Club of Economics in Miskolc” TMP Vol. 5., pp. 19-23. 2010.
- Hajdú Z. (szerk.) (2006) A Kárpát-medence régiói 3. - Dél-Dunántúl
- Kaczián J. (szerk.) (1997) Tolna megye kézikönyve 646 p.
- Kiss J. P. - Bajmóczy P. (2001) Városi funkciójú központok és elméleti vonzáskörzeteik az Alföldön. Tér és Társadalom 15. évf. 2001/1. 65-89. p.
- Kocsis K. - Schweitzer F. (2011) Magyarország térképekben 248 p.
- Kozma G. (2006) A jövedelmi viszonyok változása Hajdú-Bihar megyében az 1990-es és 2000-es évtizedben. In: III. Magyar Földrajzi Konferencia, Budapest. CD kiadvány (www.geography.hu)
- Nemes-Nagy J. (1998) A tér a társadalomtudományban, pp. 103-116.
- Nemes-Nagy J. (2005a) Regionális elemzési módszerek, internetes kézirat (http://geogr.elte.hu/ref/REF_Kiadvanyok/REF_RTT_11/RTT-11-tartalom.htm)
- Nemes Nagy J. (2005b) Fordulatra várva – a regionális egyenlőtlenségek hullámai. In: Dövényi Z. – Schweitzer F. szerk. A földrajz dimenziói, MTA FKI, Bp., pp. 141-158.
- Nemes Nagy J. - Németh N. (2005) Az átmeneti és az új térszerkezet tagoló tényezői. In: A hely és a fej. Munkapiac és regionalitás Magyarországon (szerk. Fazekas K.), MTA KTI, Budapest. pp. 75-137.
- Nemes Nagy J. - Tagai G. (2009) Területi egyenlőtlenségek, térszerkezeti determinációk. Területi Statisztika 12. (49.)/2. pp. 152–169.
- Pénzes J. (2010) Területi különbségek a mezőcsáti és a tiszaujvárosi kistérségben. diplomamunka, Debrecen

Pénzes J. (2011) Északkelet-Magyarország jövedelmi térszerkezetének változásai a rendszerváltás után. – Területi Statisztika, 2. pp. 181-197.

Pénzes J. (2010) Az Észak-alföldi régió periférikus térségeinek tagoló tényezői a rendszerváltás után, különös tekintettel a területi jövedelemegyenlőtlenségekre. Doktori értekezés 181 p.

Perczel Gy. (2003) Magyarország társadalmi-gazdasági földrajza 633 p.

Rechnitzer J. (2010) Húsz év múltán - A gazdaság és a társadalom térszerkezetének változásai. In: A területi kutatások csomópontjai (szerk. Barta Gy. - Beluszky P. - Földi Zs. - Kovács K.) (2010) MTA RKK, pp. 317-335.

Szabó G. (szerk.) (1986) Magyarország megyéi – Tolna 149 p.

Szőke S. (1994) Tolna megye földrajza 36 p.

Tagai G. (2011) Térkapcsolati modellek a regionális kutatásokban. Doktori értekezés 150 p.

Tagai G. (2007) A potenciálmodell erényei és korlátai a társadalomkutatásban. Tér és Társadalom 21. évf. 2007/1. 145-158. p.

Tóth G. (2006) Centrum-periféria viszonyok vizsgálata a hazai közúthálózaton. Területi statisztika 9. (46.) évf. 5. sz. / 2006 pp. 476-493.

Tolna Megye Területrendezési Terve - elfogadási fázis (2004)

Tolna Megye Területrendezési Terve - előkészítő fázis - Vizsgálati összefoglaló és program (2002)

Tolna Megye Területrendezési Terv Módosítása (2011)

Tolna megye statisztikai évkönyve, 2010 186 p. (2010)

Tolna megye TOP 50 - Tolnai Népűjság melléklet (2005)

<http://www.tolnamegye.hu>

<https://teir.vati.hu/>

<http://www.nepszamlalas2001.hu>

<http://www.ksh.hu/>

http://hvg.hu/top500/20100120_top_500_legnagyobb_cegek_megyek

http://hvg.hu/gazdasag/20101125_top_500_megyek_topcegei