

SELYE JÁNOS EGYETEM KUTATÓINTÉZETE

**EGY VÁROS - KÉT ORSZÁG
KOMÁROM - KOMÁRNO**

**A tanulmány
a NOKIA Komárom Kft.,
a Komárom Város Önkormányzatának
és a KT Könyv-és Lapkiadó
támogatásával készült.**

Lektorálta:
Enyedi György

ISBN: 978-80-89234-30-1

Kiadja: Selye János Egyetem Kutatóintézete
Felelős kiadó: Sikos T. Tamás, intézetigazgató
Technikai szerkesztő: Nagy Angéla
Borító: Nagy Angéla

**EGY VÁROS - KÉT ORSZÁG
KOMÁROM - KOMÁRNO**

SELYE JÁNOS EGYETEM KUTATÓINTÉZETE

Komárom

2007

Szerkesztette:

Sikos T. Tamás – Tiner Tibor

Szerzők:

Beluszky Pál

Gömöri Júlia

Győri Róbert

Jankó Ferenc

Kis Márta

Kovács András

Kukely György

Sikos T. Tamás

Szabó Ingrid

Tiner Tibor

Viczián István

TARTALOM

Előszó.....	7
1. Észak- és Dél-Komárom térségének demográfiai térszerkezete.....	10
1.1. Népeség, korszerkezet, iskolázottság, vallás.....	10
1.2. Családi állapot.....	24
2. A jelent formáló múlt – Komárom fejlődéstörténete és morfológiája.....	34
2.1. Amit a természet nyújtott Komáromnak.....	34
2.2. A kettős város településtörténete.....	37
2.3. Komárom településmorfológiája. A településtest fejlődésének és jelenkori képeinek vázlata.....	47
2.3.1. A település beépítésének fejlődése.....	47
2.3.2. Komárom morfológiai vázlata és problémái.....	54
2.3.3. Következtetések.....	58
3. A város mai gazdasága.....	60
3.1. A két Komárom ipara.....	60
3.1.1. Az ipar fejlődése a második világháború végéig.....	60
3.1.2. Szocialista iparosítás a két Komáromban.....	62
3.1.3. Az ipari átalakulás a rendszerváltás után.....	64
3.1.4. Az új gazdaság Dél-Komáromban – a Komáromi ipari park sikere a XXI. században.....	74
3.2. A térség mezőgazdasági viszonyai.....	84
3.2.1. A mezőgazdaság természeti feltételei.....	84
3.2.2. Földhasznosítási és termelési jellemzők.....	87
3.2.3. Tulajdonosi szerkezet és agrárfoglalkoztatottság.....	91
3.2.4. A térség legjelentősebb agrárvállalkozásai.....	94
3.3. A kiskereskedelem területi folyamatai.....	101
3.3.1. Komáromi kistérség.....	101
3.3.2. Észak-Komárom és szomszédsága.....	105
3.3.3. A két Komárom hipermarketjei és vonzáskörzetük.....	110
3.4. A települési infrastruktúra elemeinek kiépítettsége.....	117
3.5. A két város közlekedésföldrajzi viszonyai.....	138
3.5.1. A városok forgalmi helyzete.....	138
3.5.2. A tömegközlekedési kapcsolatok.....	139
3.5.3. A komáromi Duna-hidak forgalma.....	147
3.5.4. A kérdőíves vizsgálat eredményei.....	147

3.5.5. Főútfejlesztési és Duna-híd építési tervek.....	154
3.5.6. Menetrendszerű tömegközlekedési kapcsolat létesítése a két város között.....	159
3.6. Idegenforgalom Észak- és Dél-Komárom térségében.....	173
3.6.1. Globális trendek és lokális lehetőségek.....	173
3.6.2. A térség idegenforgalmi vonzó tényezői.....	174
3.6.3. Idegenforgalom – számok és tények.....	181
3.6.4. Idegenforgalom fejlesztés – egy közös ügy.....	191
3.7. A térség pénzügyi infrastruktúrája.....	210
4. A két Komárom környezeti állapota és természeti viszonyai.....	216
4.1. Földtani és természetföldrajzi viszonyok környezeti értékelése.....	216
4.2. Természetvédelem.....	221
4.3. A környezet állapota Dél-Komáromban.....	224
4.4. A környezet állapota és az azt befolyásoló tényezők Észak-Komáromban.....	231
5. Oktatási-szakképzési funkciók az ikervárosban és környékén.....	237
5.1. Az óvodai ellátás ismérvei.....	237
5.2. Az elemi, illetve általános iskolai képzés jellemzői.....	240
5.3. Középfokú képzés a két városban.....	244
5.4. A felsőfokú képzés megindulása és fejlődési folyamata.....	247
5.5. A két város közoktatásának fejlődési tendenciái és jövőképe.....	253
6. Észak- és Dél-Komárom kulturális és sportélete.....	255
6.1. Kulturális intézmények a két Komáromban.....	255
6.2. Szórakozási lehetőségek.....	260
6.3. Sportolás, aktív kikapcsolódás.....	262
6.4. Helyi média.....	263
7. Észak- és Dél-Komárom SWOT-elemzése.....	265
8. Összegzés és fejlődési perspektívák.....	269
Felhasznált irodalom.....	276
Ábrajegyzék.....	284
Táblázatok jegyzéke.....	288

ELŐSZÓ

Másfél évtized távlatából szemlélve és értékelve a Közép-Európa keleti felében végbement politikai-gazdasági rendszerváltást, joggal állapítható meg, hogy a viszonylag rövid idő alatt lezajló, és a Kárpát-medence mint európai makrorégió fejlődésének irányait alapvetően átalakító történelmi esemény a társadalmi gazdasági térszerveződés különleges formájának tekinthető határmenti térségeket is alapjaikban érintette.

Ezeket a területeket az első világháborút követő párizsi békeszerződés következményeként, immár nyolc és fél évtizede vágja ketté nemzetközi államhatár. Bár az ily módon más-más országhoz került településcsoportokra a makrorégiót később érő történelmi sorsfordulók (1938, 1940, 1945, 1989) különösen erősen hatottak – rövidebb ideig tartó részleges egyesítések és évtizedeken át fennálló elszakítottság formájában –, a térség számos országának az Európai Unióhoz való csatlakozása (2004), sőt, már a folyamat előkészítő fázisa (1992–2003) is biztató perspektívát nyitott számukra.

A változások első jelei az 1989–90-es évektől mutatkoztak meg az államhatárok korábbi elválasztó szerepének fokozatos csökkenésében, ami a külföldre való utazások általános megkönnyítésében, a világútlevel bevezetésében és az útlevelkiadás adminisztrációjának egyszerűsítésében, továbbá az európai országok többségére vonatkozóan a vízumkényszer eltörlésében nyilvánult meg a legmarkánsabb módon.

Természetesen a fenti pozitív folyamat a szlovák-magyar határszakasz egészén megvalósult a határátkelőhelyeken zajló egyszerűsített útlevelkezelés és a liberalizált vámpolitika érvényesítésének formájában, továbbá számos új határátkelőhely megnyitásával (pl. Letkés/Salka, Pácin/Velký Kamenec között).

Az előnyösen megváltozó politikai és gazdasági környezet azonban még másfél évtized alatt sem volt képes orvosolni a határral kettéválasztott településcsoportok akut problémáit. Az e körbe tartozó országhatármenti városok és községek ugyanis az elmúlt bő háromnegyed évszázadban egymástól lényegesen eltérő történelmi fejlődési pályát futottak be, amely egyaránt nyomon követhető volt demográfiai, etnikai, vallási, gazdasági, oktatási, kulturális stb. viszonyaik alakulásában (különös tekintettel a szlovákiai magyar kisebbség helyzetében bekövetkezett változásokra). A rendszerváltást megelőzően tehát jelentős különbségek mutatkoztak a határ két oldalán fekvő településekben a gazdasági élet színvonalát és a lakosság életkörülményeit illetően.

Ezek a differenciák különösen éles módon nyilvánultak meg az 1920-ban meghúzott magyar-csehszlovák országhatár által erőszakos módon magyarországi Komáromra és szlovákiai Komárnóra (Révkomáromra) kettéosztott Duna-parti város esetében. A város magyarországi és szlovákiai részei (leszámítva az 1938–1945 közötti időszakot) közel hét évtized elmúltával csak az 1990-es évektől kerültek ismét olyan helyzetbe, amikor létrejöhetnek egy hosszú távú, koordinált közös városfejlesztés politikai-gazdasági feltételei.

A két város egymáshoz való közeledésének számos jele van. Közülük a növekvő hagyományos és bevásárló turizmus, az egymás közti emelkedő gépjármű- és gyalogosforgalom, a fokozatosan élénkülő nemzetközi migráció és határon át történő ingázás fokozódása, a személyes kapcsolatok felújulása tűnik a legfontosabbnak. Elősegítik a két város közeledését a szélesedő szervezeti, intézményi és személyes kapcsolatok a kultúra, a sport, az oktatás stb. területén. Megindult a külföldi tőkebefektetések növekedése is a térségben, továbbá új típusú két- és többoldalú városközi, illetve régiófejlesztési együttműködések megindítására került sor EU-alapokon (pl. a Vág–Duna–Ipoly Eurorégió létrehozásával).

A két országhoz tartozó, emiatt különleges településföldrajzi helyzetű Komárom(ok) önállósága, de egyben összetartozása, továbbá közvetlen környékükkel való kapcsolatuk alakulása, jelenlegi és jövőbeni fejlődésük feltételeinek feltárása olyan kutatási feladat, amelynek tudományos igényű elvégzésére település szinten és mikroregionális léptékben egyaránt szükség van. Elsősorban azzal a céllal, hogy a vizsgálati eredmények hozzájáruljanak a két város egymás közelségéből fakadó, és a kölcsönös előnyök kihasználásából adódó hosszú távú fejlesztési stratégiájának kialakításához, valamint a városok jövőjének alakulását befolyásoló, lokális szintű döntések előkészítésének tudományos megalapozásához.

A fentiek alapján a könyv arra vállalkozik, hogy átfogó képet nyújtson a két város és közvetlen szomszédságuk (a magyarországi és a szlovákiai oldalon összesen 17 község) demográfiai viszonyainak a rendszerváltás óta bekövetkezett változásairól, a két város történelmi fejlődésének társadalmi, gazdasági és települési sajátosságairól, a mai gazdasági viszonyaik lényegi vonásairól, környezetük állapotáról, továbbá az oktatás, az idegenforgalom és a kulturális élet terén tapasztalható változásokról. A célok között szerepelt a különböző területeken meglévő közös természeti, gazdasági, idegenforgalmi és humán erőforrás-tartalékok feltárása, amelyek elősegíthetik egy összehangolt városfejlődés távlati megvalósítását.

Az elemzésekben a szakirodalmi feldolgozásokon kívül egyrészt nagymértékben felhasználtuk a magyarországi és szlovákiai vizsgálati területekre vonatkozó nyomtatott és elektronikus statisztikai adatbázisokat. Másrészt kihasználtuk a regionális vizsgálatokban bevált sokoldalú térinformatikai rendszerek nyújtotta tematikus térképpalkotási és szerkesztési lehetőségeket.

Megjegyzendő viszont, hogy vizsgálatainkkal nem törekedhettünk a teljességre, amelynek fő oka a két ország statisztikai adatbázisainak eltérő mérete és tartalmi differenciái. Több fejezetben csupán olyan mutatók elemzésére voltunk kénytelen szorítkozni, amelyek a határ mindkét oldalának településeire vonatkozóan összehasonlíthatóak voltak.

Meggyőződésünk, hogy kutatási eredményeink segítséget nyújtanak Komáromra és Komárnóra vonatkozó település- és régiómarketing stratégiák kialakításához azzal a céllal, hogy a két város minél eredményesebben legyen képes helytállni a Kárpát-medence városainak a gazdasági és humán-erőforrásokért folyó, egyre élesebb regionális versenyében.

Komárno magyar neve igen változatos formákban fordul elő a szakirodalomban és a mai névhasználatban (Révkomárom, Ó-Komárom, Öreg-Komárom, Észak-Komárom), Komáromot pedig a szlovákiai magyarok is több névvel illetik (Magyar-Komárom, Túl-Komárom, Dél-Komárom). A két város egyértelmű megkülönböztetése érdekében a magyarországi várost (a hivatalosan: Komárom) „Dél-Komárom” néven, a szlovákiai Komárnót „Észak-Komárom” néven szerepeltetjük mindenhol az anyagban. A szlovákiai településekre vonatkozóan a legtöbb esetben azok magyar nevét használjuk.

1. Észak- és Dél-Komárom térségének demográfiai térszerkezete

1.1. Népeség, korszerkezet, iskolázottság, vallás

Egy térség népességszámának, a lakosság demográfiai szerkezetének alakulása jól tükrözi az adott térség gazdaságának állapotát, ugyanakkor maga is befolyásolja a térség társadalmi és gazdasági folyamatait (pl.: a munkaerő-piaci helyzet alakulását). A lakosság demográfiai jellemzői ugyanakkor tükrözik az elmúlt évtizedekben lezajlott gazdasági, társadalmi és demográfiai folyamatokat.

A kiválasztott kutatási terület 9 magyarországi és 10 szlovákiai település ölel fel. Magában foglalja egyrészt a Komáromi statisztikai kistérséget, másrészt Észak-Komáromra, valamint a vele közvetlenül szomszédos 9 településre terjed ki. A 19 település közül 4 városi (Dél-Komárom és Bábolna, illetve Észak-Komárom és Ógyalla), 15 pedig községi jogállású.

A vizsgálati terület lehatárolásánál fontos szempont volt, hogy a két Komárom és környékük területének mérete közel hasonló méretű legyen, továbbá közelítsen egymáshoz a vizsgálandó települések száma és a lakosságszámot illetően se legyen többszörös a különbség a magyarországi és szlovákiai térségrész között.

1. ábra: A vizsgált térség települései

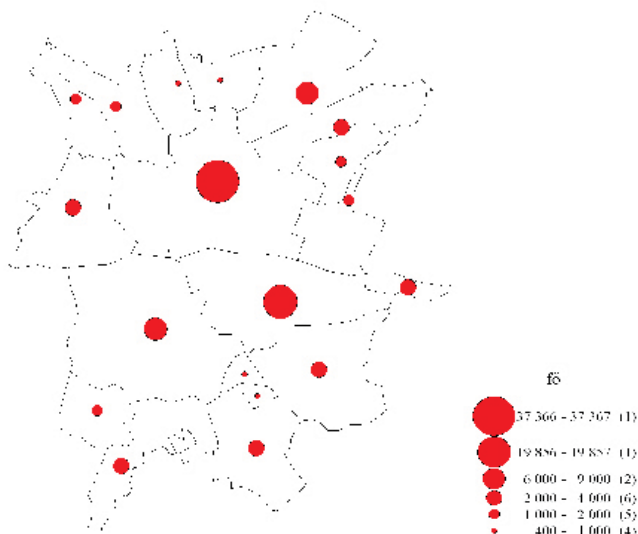


A fenti kritériumok alapján kijelölt, 19 települést magába foglaló, összesen mintegy 830 km²-t megközelítő kiterjedésű kutatási térségen belül 378 km² jut a magyarországi területrészt 9 településére, ily módon a szlovákiai oldal területe mintegy 18%-kal nagyobb déli szomszédjéénál. Észak-Komárom a maga 102 km²-es kiterjedésű közigazgatási területével közel 50%-kal nagyobb, mint Dél-Komárom, amelynek területe alig haladja meg a 70 km²-t (1. ábra).

A terület együttes lakónépessége a 2001. évi magyar, és az ugyanabban az évben végzett szlovák népszámlálás hivatalos adatai szerint 99,6 ezer fő volt. A teljes lakónépesség 58,3%-a a térség északi, szlovákiai településein lakott, ily módon e területrészt településeinek átlagos népességszáma 5804 fő volt, szemben a 9 magyarországi település 4627 fős átlaglétszámával. A szlovákiai területrészt vegyes (magyar és szlovák) etnikumú, határ menti terület, ahol a népesség 63%-a magyar nemzetiségű.

A térségben a városi népesség aránya 69,5%, ami a szlovákiai rész magasabb (78,4%-os), és a Komáromi kistérség alacsonyabb (57%-os) értékéből adódik. Mivel Észak-Komárom népességszáma (37,4 ezer fő) közel kétszerese a dél-komárominak (19,9 ezer fő), ezért a szlovákiai város adatai erősen torzítják a vizsgálati terület északi részére vonatkozó településnagysági adatokat. Ezt bizonyítja, hogy a községekre vonatkozóan kiszámított átlagos lakosságszám Észak-Komárom szomszédságában csak 1564 fő/község, addig ugyanez az érték a Komáromi kistérség falvaira

2. ábra: A vizsgált térség településeinek lakosságszáma, 2001

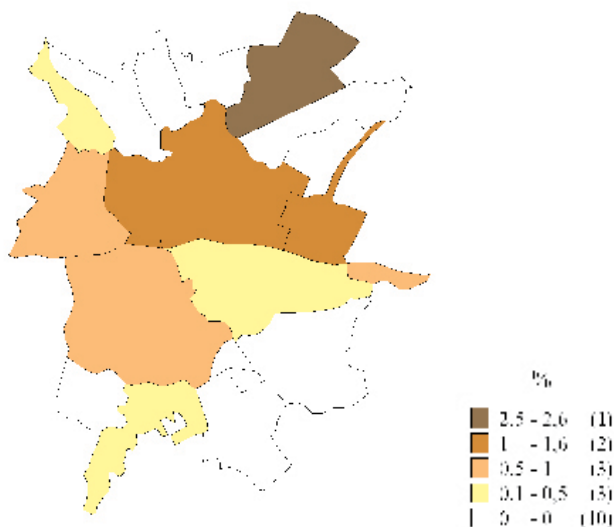


vonatkozóan 2151 fő/község, azaz 37%-kal magasabb, mint a szlovákiai rész falvaiban.

A lakónépesség mérete alapján legnagyobb (Ács, 7257 fő) és a legkisebb (Csém, 478 fő) falu között 2001-ben 15,2-szeres volt a különbség. Mindkét, a régió belül szélső értéket mutató lakosságszámot magának valló település a magyarországi oldalon van (Ács, illetve Csém). A Komáromi kistérségben ily módon lényegesen nagyobbak a településméretbeli differenciák a falvak között, mint az észak-komáromi területrészen, ahol ez a különbség csak 4,6-szeres (Komáromszentpéter 2620 fő, illetve Vágfüzes 563 fő). A 15-ből mindössze 1 kisközség (Csém) tartozik az 500 főt el nem érő ún. törpefalvak kategóriájába, és csak 3 létezik az 500-1000 lakosú településekből is. A falvak többségének (15-ből 9-nek) a népességszáma 1000-3000 között változik (2. ábra).

Megjegyzendő, hogy a domináns magyar és szlovák népesség mellett említésre méltó a terület roma népessége, amelynek lakosságon belüli aránya viszont a kutatási térség egészében 2002-ben nem érte el a teljes népesség 1,2%-át (1200 főt). Az etnikum nagyobb hányada (közel kétharmad része) a magyarországi területrészen (Dél-Komárom, Mocsa) él, a szlovákiai oldalon csak Észak-Komáromnak és Ógyallának van 150-220 fős roma közössége. E településeken kívül Komáromszentpéteren és Izsán található kisebb (22-30 fő közötti) lakossági csoportjaik (3. ábra). (Terepi kutatásaink szerint a roma lakosság száma ténylegesen többszöröse a népszámlálási adatok szerint kimutatottnál.

3. ábra: A roma népesség aránya a vizsgált térség településeiben, 2001, %

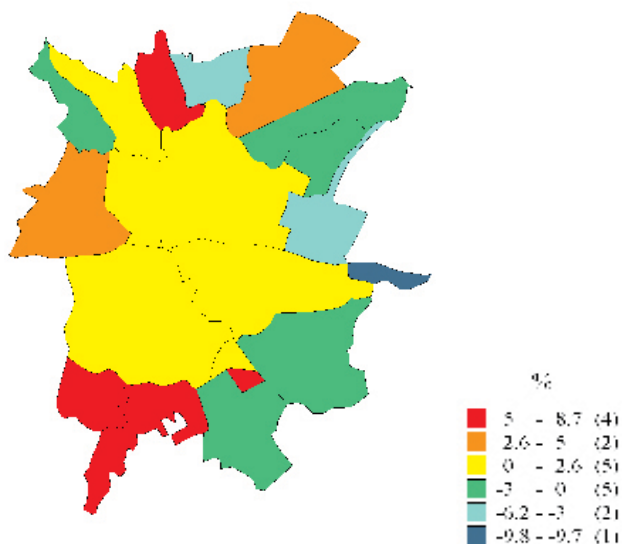


Térségenként, településenként is igen nagyok a bevallott és a többség által romának minősítettek száma közti eltérések.)

Összevetve a fenti értékeket az előző népszámlálás adataival, megállapítható, hogy a teljes vizsgálati területen 10 év alatt összességében 933 fős népességszám növekedés következett be, amelynek 61%-a a magyarországi oldal kedvező demográfiai folyamataiból származott. A Komáromi kistérségben ugyanis 1,3%-kal nőtt a népesség, miközben Észak-Komárom és a vele szomszédos 9 település együttesen csupán 0,6%-kal volt képes növelni a lakosságszámát 1991 és 2001 között.

A bemutatott változások oka a két területrész eltérő népesség-dinamikájából erednek, ami a települések szintjén mutatható ki. Miközben a magyarországi oldal 9 települése közül csak 3-ban következett be népességszám-csökkenés, addig a 10 szlovákiai település fele vesztett lakosságából a vizsgált évtized során. Az ipari tevékenység (timföldgyártás) erőteljes leépülésének következményeként 1990-es lakónépességének közel 10%-át elvesztő Almásfüzitő kivételével a magyarországi részen a fogyó lakosságú településeken a csökkenés mértéke 10 év alatt lényegesen kisebb, a gyarapodó népességű településeken a növekedés mértéke pedig számottevően nagyobb volt, mint a szlovákiai térségrészben. A vizsgálati terület magyarországi részén található az összes települést figyelembe véve legnagyobb mértékű (8,7%-os) népességnövekedést felmutató fiatal város, Bábolna is (**4. ábra**). Már önmagában ez a tény is rámutat arra, hogy a vizsgált terület magyarországi részének gazdasági

4. ábra: A vizsgált települések népességszám-változása*, %



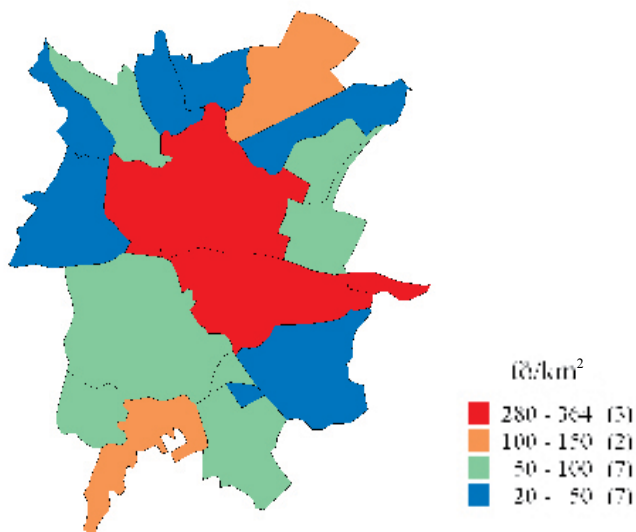
állapota, munkaerő-piaci helyzete kedvezőbb, mint a szlovákiai községé-
ké. Ez egyben a lehetséges együttműködés egy szegmensét is kijelöli.

A két Komárom is eltérő népességfejlődést mutat az utolsó két
népszámlálás között. Miközben Észak-Komárom népessége lényegében
a stagnálás jeleit mutatja, addig Dél-Komáromé több mint 260 fővel
(1,3%-kal) gyarapodott. Figyelemre méltó, hogy a szlovákiai területrészt
növekvő lakosságszámú településeinek többsége Észak-Komáromtól
nyugatra, illetve északnyugatra fekszik (Csallóközarányos, Keszegfalva,
Vágfüzes), ami egyrészt a városból kivezető legfontosabb főutak e tele-
pülésekhez való közelségének pozitív mikroregionális hatását, másrészt
a város gazdasági vonzereje terjedésének fő irányait jelzi. A magyaror-
szági területrészt délnyugati településeinek népességnövekedése főként
az M1-es autópálya közelségéből adódó kedvező hatásra vezethető
vissza, valamint a kedvező munkaerő-piacot kínáló Bábólnának.

Miközben a vizsgálati terület északi felén 1991 és 2001 között
kis mértékű népességszám növekedés következett be, az itt található
magyar etnikum körében demográfiai szempontból kedvezőtlen ten-
dencia, nevezetesen népességcsökkenés volt megfigyelhető, amelynek
mértéke a két népszámlálás időpontja között 4,3%-ot ért el. (A népesség-
szám hosszú távú folyamatai a történeti fejezetben (2.2) kerülnek elemzésre.)

A kutatási területen az átlagos népsűrűség 2001-ben 119 fő/km²-t tett
ki. A Duna jobb parti, illetve bal parti térség része e mutató tekintetében
is eltérő sajátosságokat jelez. A Komáromi kistérségre vonatkozó népsű-

5. ábra: A vizsgált települések népsűrűsége, 2001, fő/km²



rúségi átlagérték 17%ponttal alatta marad a szlovákiai területrészenek, bár a nagyobb népességszámú magyarországi települések esetében az egyedi mutatóértékek többnyire felülmúlják a megfelelő szlovákiai paramétereket.

Ez a jelenség Észak-Komáromnak a kutatási térség többi településéhez képest kiugróan magas (360 fő/km²) népsűrűségére vezethető vissza, ami a szlovákiai térségrész mutatójának alakulását erősen javította (5. ábra).

A térség legsűrűbben lakott városa tehát Észak-Komárom, ahol 1 km²-re már 2001-ben is 80 fővel több lakos jutott, mint Dél-Komáromban. Közel 290 fő/km² érték adódik a kis területű, ám a drasztikus fogyás ellenére is sűrűn lakott Almásfüzitőre, de jóval a 100 fő/km² fölé emelkedik a mutató értéke a térség két másik városában, Bábolnán és Ógyallán is. (A munkába járással és ingázással kapcsolatos adatok az ipar fejezetben (3.1) kerülnek áttekintésre).

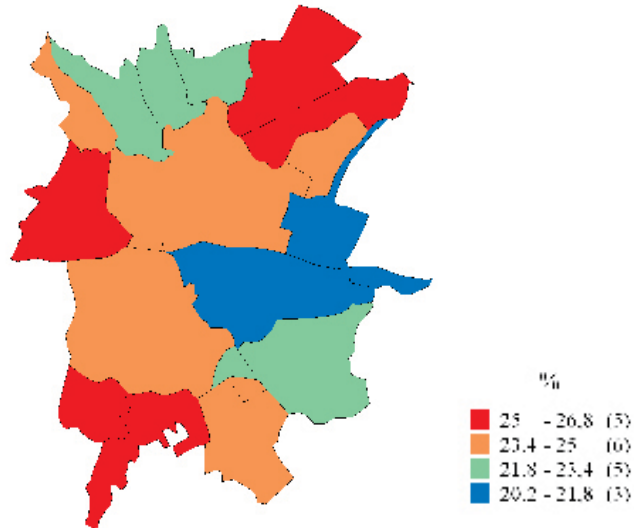
A kutatási terület népességének kor szerinti összetétele az 1990-es évek elején még kifejezetten kedvező volt. A lakosság fiatal korcsoportjaihoz tartozó 0-17 évesek aránya (23,7%) jelentős mértékben meghaladta az idős (60-x éves) korosztályokat képviselőket (14,1%). Az arányok 2001-re kissé romlottak, de még mindig nem indult meg a terület településein a lakosság körében egy komolyabb elöregedési folyamat. Ennek mértéke a terület déli részén a térségi átlagnál nagyobb volt (18,9%-os 60 év feletti arány), míg Észak-Komáromot és a város szomszédságát alkotó 9 településen együttesen csak 16,5%-ot ért el. Értelemszerűen a vizsgálati terület északi felében magasabb (25,8%) volt a fiatal korosztályok részesedése a népességből, mint a déliben (24,7%), miközben mindkét térségrészben az aktív korú lakossági csoportok domináltak (57-59%-kal) a korszerkezetben.

1991 és 2001 között némileg romlottak mind a térség egészére, mind annak magyarországi és szlovákiai részére vonatkozóan a korszerkezeti mutatók, bár nem drámaian. Ez azt jelentette, hogy 2001-re a terület déli részén a térségi átlagnál kisebb lett a fiatal korosztályokhoz tartozók aránya, miközben nőtt a 60 év felettieké és a teljes népességen belül megközelítette a 19%-ot. Észak-Komáromban és közvetlen szomszédságában együttesen viszont nem csökkent 21%-alá. Következésképpen a vizsgálati terület északi részében alacsonyabb (16,6%-os) volt az idős korosztályok részesedése a népességből, mint a déliben (18,9%), miközben mindkét térségrészben 61%-ról 63%-ra növekedett a gazdaságilag aktív körűek aránya a teljes népességi mintán belül.

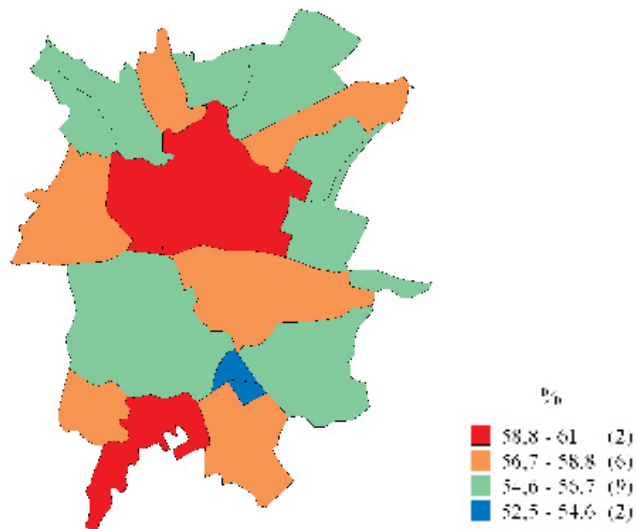
Ha az egyes korcsoportok 2001-es jelenléti arányát a települések szintjén vizsgáljuk, sajátos térszerkezet rajzolódik ki. A fiatal korosztályokra vonatkozó tematikus térkép arra hívja fel a figyelmet, hogy az

ezredforduló után 3 szlovákiai (Ógyalla, Csallóköz-aranyos, Komárom-szentpéter) és 2 magyarországi település (Bábolna és Bana) esetében haladta meg a fiatal korosztályokhoz tartozók aránya a 25%-ot, ami 19 településre vonatkozóan a legmagasabb kategóriát képviseli, míg az ellenkező végletet Dél-Komárom, Almásfüzitő és Izsa jelenti 21% alatti

6. ábra: A 0-19 évesek aránya a lakónépességből, 2001, %



7. ábra: A 20-59 évesek aránya a lakónépességből, 2001, %



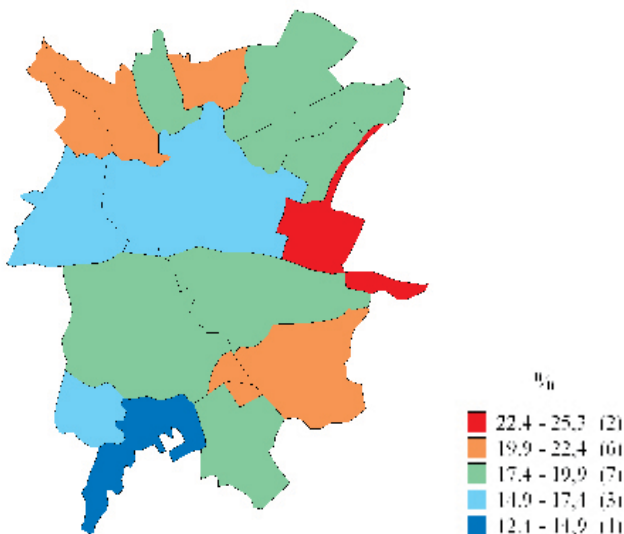
értékeivel. A települések többségének értékei e mutatót illetően a 22-24% közötti tartományban mozogtak (6. ábra).

A gazdaságilag aktív korúak (20-59 évesek) utóbbi évtizedben lassan gyarapodó táborára vonatkozó, településszintű %-os adatok rámutatnak, hogy az ezredfordulót követően Észak-Komárom és Bábolna esetében haladta meg a mutató értéke a 60%-ot. Nem sokkal maradtak el tőlük viszont 3-3 szlovákiai, illetve magyarországi településé. Mivel többségük e mutatót tekintve 55% és 60% közötti értékeket mutat, egyértelműen megállapítható, hogy az egész kutatási terület a gazdasági fejlődés humán erőforrásait illetően az őt magában foglaló nagyobb területi egységekhez (Komárnói járás, illetve Komárom-Esztergom megye) képest nagyobb potenciállal rendelkezik (7. ábra).

2001-ben a 60 évesnél idősebbek arányának települési szintű eloszlása azt jelzi, hogy az ezredforduló után csak 2 településben (Almásfüzitő és Izsa) haladta meg a mutató értéke a 22%-ot, 3-3 szlovákiai, illetve magyarországi település esetében pedig 20% és 22,5% között mozgott. Utóbbi kategóriába került Dél-Komárom is, ami azt jelzi, hogy lakosságából nagyobb hányad jut az idősek kategóriájába, mint a szlovákiai iker esetében. A kutatás területen belül a falvak többségében a 60 éven felüliek 17-19%-kal képviseltetik magukat a teljes népességre vonatkozó korszerkezetben (8. ábra).

Több tanulsággal szolgál a vizsgált térség demográfiai folyamataira vonatkozóan kiszámolt előrejedési index, amely az idős korúak (60 év

8. ábra: A 60-X évesek aránya a lakónépességből, 2001, %

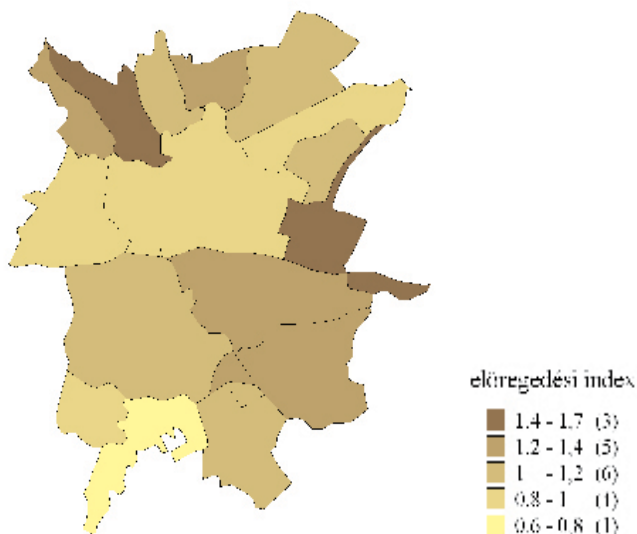


feletti) és a gyermekkorúak (azaz a 14 év alattiak) számának hányadosát fejezi ki. Amennyiben a hányados értéke 1,00 felett van, a szóban forgó térségben, illetve településen a népesség előregedése tapasztalható, amennyiben 1,00 alatti értékek adódnak, akkor a lakosság fiatalodik.

A kutatási terület 19 települése közül csupán 8 település esetében tapasztalható a lakosság - viszonylag nem nagy mértékű - előregedése. Ennek bizonyítéka, hogy az előregedési indexnek a térség falvaira vonatkozóan kiszámított mutatói nem érik el a 2,00 értéket. A 3 legkedvezőtlenebb indexű település (Keszegfalva, Izsa, illetve Almásfüzitő) esetében is csupán 1,7-ig emelkedik a paraméter értéke, ami azt mutatja, hogy e települések helyi társadalma a mérsékelt előregedés állapotában van. További 5 térségi település (köztük Dél-Komárom) esetében gyenge előregedési folyamat zajlik. A legkedvezőbb mutatókkal rendelkező településekből - amelyek esetében lényegében a lakosság fiatalodása figyelhető meg - összesen 5 van a kutatási területen belül. Közülük 3 a szlovákiai oldalon (Észak-Komárom, Komáromszentpéter és Csallóközaranyos), 2 a magyarországi térségrészen (Bana és Bábolna). Utóbbi kisváros az egész térség leginkább fiatalodó települése, ahol a gyermekkorúak aránya lényegesen meghaladja a 60 évesnél idősebb helyi lakosokét (9. ábra).

A gazdasági fejlődés feltételeinek munkaerő oldalát jellemzi az a demográfiai mutató, amely egy régióra, illetve településre vonatkozóan ad áttekintést a lakosság iskolai végzettsége szerinti megoszlásáról.

9. ábra: Az előregedési index értékei településenként, 2001



Mivel ilyen mutatóhoz statisztikai adatokat csak a népszámlálások idején gyűjtenek a kérdezőbiztosok, a vizsgált térségre vonatkozóan 2001-re rendelkezünk a szlovákiai és a magyarországi térségrészre egyaránt érvényes összehasonlítható adatokkal.

A 20. század végén az általános iskolai (Szlovákiában: alapiskolai) végzettség a lakosság körében csaknem teljes volt, bár a fejletlen térségekben a lakosság néhány százalékát teszik ki az alsófokú iskolázottsággal sem rendelkezők.

A modern társadalomban egyre nő a közép- és felsőfokú végzettségűek aránya a népességen belül, amit egyrészt egyre inkább megkövetel a magas szintű tudáshoz kapcsolódó munkavégzés és teljesítmény, másrészt ez a garanciája a kedvezőbb foglalkoztatási lehetőségeknek és a magasabb munkabérek elérésének is. Minél magasabb szintű képzettséggel rendelkezik valaki, annál nagyobb az esélye, hogy az átlagosnál kevesebb ideig legyen munka nélkül, azaz végzős középiskolásként, illetve diplomásként az átlagosnál rövidebb ideig kelljen várnia az első munkahelyen való alkalmazásra.

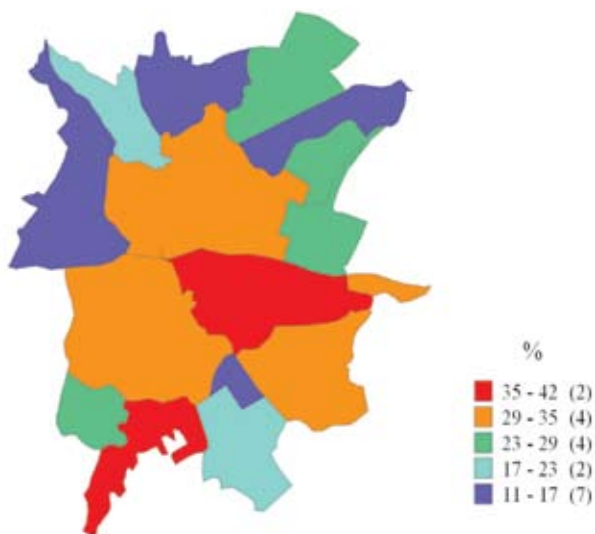
A kutatási területen ezért külön vizsgáltuk a lakosságon belül a középfokú iskolai végzettséggel rendelkezők, továbbá a felsőfokú (egyetemi, főiskolai) képzettséggel rendelkező diplomások arányát, a következő eredményekkel.

A magyarországi oldalt reprezentáló Komáromi kistérségben 2001-ben a teljes lakosságon belül a 18 évesnél idősebb népesség 30%-a rendelkezett középfokú iskolai végzettséggel, azaz gimnáziumi vagy szakközépiskolai érettségivel. Ez az érték némileg meghaladja a Komárom-Esztergom megyére adódó 29%-os átlagot. Észak-Komáromra és szomszédságára együttesen számítva ki a mutató ezredforduló utáni értékét a szlovákiai népszámlálási adatok alapján a lakosság 27%-ának van gimnáziumi vagy szakközépiskolai érettségije. Az arányszámok tehát a magyarországi oldal valamivel kedvezőbb helyzetét mutatják, ami a településszintű mutatók ábrázolása során még inkább láthatóvá válik a Komáromi kistérség városainak (Dél-Komárom, Bábolna) 35% feletti értékében. Észak-Komárom a második kategóriába került, mivel 18 évesnél idősebb lakosságának csak 31%-a rendelkezik középiskolai végzettséggel. Ugyanebbe a kategóriába került Mocsa és a jelentős számú középszintű iskolai végzettséggel rendelkező ipari foglalkoztatottak (technikus, középvezető) lakóhelyet nyújtó Almásfüzitő.

Megjegyzendő, hogy Szlovákiában a szakmunkások egy kisebb része érettségizik, Magyarországon pedig nem, ami megnehezíti az összehasonlítást. (Így a vizsgált térség északi felére vonatkozó adatok valójában kissé magasabbak, mint ahogyan az összevethető hasonló tartalmú mutatók adataival.)

A legalacsonyabb (16% alatti a középfokú végzettségi arányt jelző kategóriába tartozó települések többsége (5 község) a szlovákiai oldalon helyezkedik el, a Komáromi kistérségben csak 2 van belőlük (Csém, Kisigmánd). A középfokú oktatásba bekapcsolódók viszonylag alacsony aránya a szlovákiai oldalon visszavezethető a magyar kisebbségnek a szlovákiai átlagnál kedvezőtlenebb iskolázottsági viszonyaira, amelynek hatásai a magyar többségű Észak-Komáromban és a város környékén egyaránt érzékelhetők, továbbá megmutatkoznak a fenti mutató hosszú távú alakulásában, illetve a magyarországi értékekkel való összehasonlításban is (10. ábra).

10. ábra: A középfokú végzettségűek aránya a 18 év feletti népességből, 2001 %

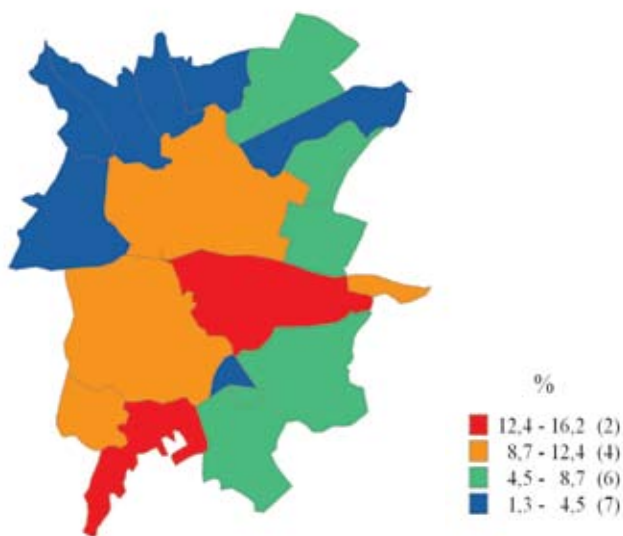


Markánsabban nyilvánulnak meg a különbségek a felsőfokú végzettségűek lakosságon belüli arányában a vizsgálati terület magyarországi és szlovákiai oldala között. Miközben a Komáromi kistérségben 2001-ben a teljes lakosságon belül a 25 éves és annál idősebb népesség 9,4%-a rendelkezett egyetemi vagy főiskolai végzettséggel, addig a térség északi felén a mutató értéke csak 8,6%-ot ért el. hasonló különbség tapasztalható az ikerváros két része között is. Dél-Komáromban a mutató értéke 13%-os, Észak-Komáromban ennél alacsonyabb, 10,8% volt 2001-ben. (2004-re a Dél-Komáromra vonatkozóan a paraméter 14% fölé emelkedett, és Észak-Komáromé is meghaladta a 13%-ot).

Különösen kedvezőtlen az Észak-Komárommal szomszédos településekre adódó felsőfokú végzettségi érték átlaga, amely - Ógyalla

6,7%-os mutatóértékét, mint kivételt leszámítva – nem éri el az 5%-ot. Lényegében a várost övező községek között Csallóközarányostól egészen Martosig egy „alacsony felsőfokú végzettségű lakossági aránnyal” jellemezhető falvak láncá húzódik. Ezzel szemben a magyarországi területrészen még a Dél-Komáromét is meghaladó mutatóértékű települést is találunk (a tekintélyes számú felsőfokú végzettséggel rendelkező agrárszakembert tömörítő Bábolnát), és még a legkisebb mutatóértékkel rendelkező falvak is jobb helyzetben vannak e téren, mint az említett szlovákiai települések (11. ábra).

11. ábra: A felsőfokú végzettségűek aránya a 25 év feletti népességből, 2001, %



A felsőfokú képzettséggel rendelkezők kifejezetten alacsony aránya a szlovákiai oldalon visszavezethető a magyar kisebbségnek a szlovákiai átlagnál messze kedvezőtlenebb felsősintű iskolázottsági viszonyaira, amelynek kedvezőtlen hatásai a kutatási terület teljes szlovákiai részén érzékelhetők. Remélhetőleg már középtávon is lényegesen jobb lesz a helyzet, ha a 2004-től magyar nyelvű felsőfokú képzést végző észak-komáromi Selye János Egyetemről kikerülő diplomások jelentős hányada a térségen belül talál állást, javítva az ezredfordulón még kedvezőtlen képzettségi állapotokat.

A településeken belül a helyi közösségek megtartó erejének növelésében nagy szerepe van a vallásosságnak, amelyek újjáéledéséről beszélhetünk a rendszerváltozás utáni közép-európai országok több-

ségében. Ezen a folyamaton Magyarország és Szlovákia egyaránt átment, amit az is jól bizonyít, hogy lehetőség nyílt a 2001. évi népszámlálás során a lakosság vallásosságával kapcsolatos kérdések feltételére is.

A kutatási térség népességénél erre a kérdésre eltérő arányú válasz érkezett a terület északi, illetve déli feléről, ami arra utal, hogy a két rész évtizedekig eltérő társadalmi körülmények között fejlődött. Miközben a magyarországi oldalt nem terhelték etnikai jellegű problémák, aközben a szlovákiai oldalon a magyar kisebbség évtizedek óta folyamatosan harcolt változó gyakorisággal és erővel csorbított etnikai jogaiért és gazdasági lehetőségeiért. Ebben a küzdelemben komoly lelki támaszt jelentett (és jelent ma is) a vallás. A Komáromi kistérségen belül is újjáéledt a vallásosság a lakosság tekintélyes részénél, miközben sokan vallották magukat felekezeten kívülnek a 2001. évi népszámláláskor.

A kutatási terület teljes lakosságának a gyakorolt vallások szerinti megoszlása arról tanúskodik, hogy a népesség több mint fele (55%-a) római katolikus, további 18%-a református. Viszonylag magas a térségen belül a felekezethez sem tartozók száma (16,3 ezer fő), amely értékkel ez a társadalmi csoport a harmadik legnépesebb a vizsgálati területen. Az evangélikusok és az egyéb vallásúak aránya együttesen is alig éri el a 2%-ot. A megkérdezettek mintegy 5%-a nem válaszolt a népszámláláskor feltett, vallásossággal kapcsolatos kérdésekre, ily módon e lakossági csoport az ismeretlen vallású besorolást kapott.

A kutatási terület északi és déli fele között a különböző vallásúak megoszlásában figyelemre méltó különbségek fedezhetők fel. Ennek főbb sajátosságai, hogy Észak-Komáromban és szomszédságában lényegesen magasabb (58%) a katolikus népesség aránya, mint a magyarországi részt reprezentáló Komáromi kistérségben, ahol éppen, hogy meghaladja az 50%-ot. A református valláson levők száma és aránya viszont lényegesen magasabb (23%) a magyarországi térségrész településein, mint a szlovákiaiain, ahol csak 14%-os arányban vannak jelen a lakosságon belül. Nincs nagy számú hívője az evangélikus egyháznak a két térségrészben, ám számuk Észak-Komáromban és szomszédságában 3-szor annyi, mint a Komáromi kistérség egészében. Ez a különbség a teljes népességen belüli %-os arányokban (3,6%, illetve 1,5%) is megmutatkozik.

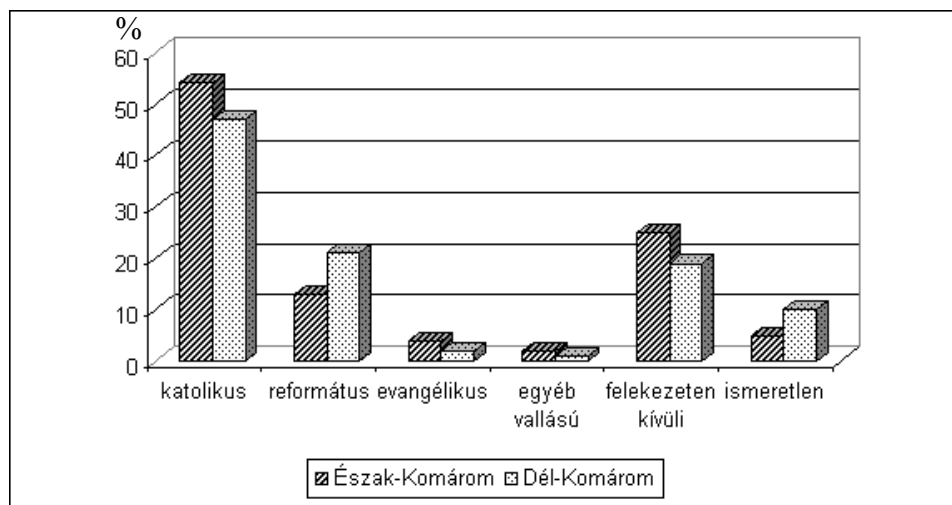
Érdekes módon az egyetlen felekezethez sem tartozók száma és aránya a kutatási terület északi felén magasabb, mint a délin (18%, illetve 14%), holott a szlovákok és a szlovákiai magyarok körében erősebb a vallásosság, mint Magyarországon.

Szlovákiában és Magyarországon is a felekezeten kívüliek aránya a nagyobb városok irányába haladva emelkedik. A falvakban sokkal kisebb az ateisták aránya. Mivel a vizsgálati terület északi részén lényege-

sen magasabb a városlakók aránya, mint a délin, a nem vallásosak aránya ebben a térségrészben magasabb, mint a Komáromi mikrorégióban.

Kétszer olyan arányban nem válaszoltak viszont a vallásossággal kapcsolatos kérdésre a térség magyarországi oldalán, mind a szlovákiai részen. Ebből arra lehet következtetni, hogy több mint egy évtizeddel a rendszerváltások után az északi területrésztársadalmában különböző fórumokon természetesebb dolognak számítanak a vallásossággal kapcsolatos kérdések, mint a magyarországi térségrészben. Az ikerváros népességének felekezet szerinti megoszlása tükrözi a fentiekben bemutatott térségi arányokat, ami igaz a felekezeten kívüliek, továbbá a

12. ábra: A két Komárom népességének felekezet szerinti megoszlása, 2001, %

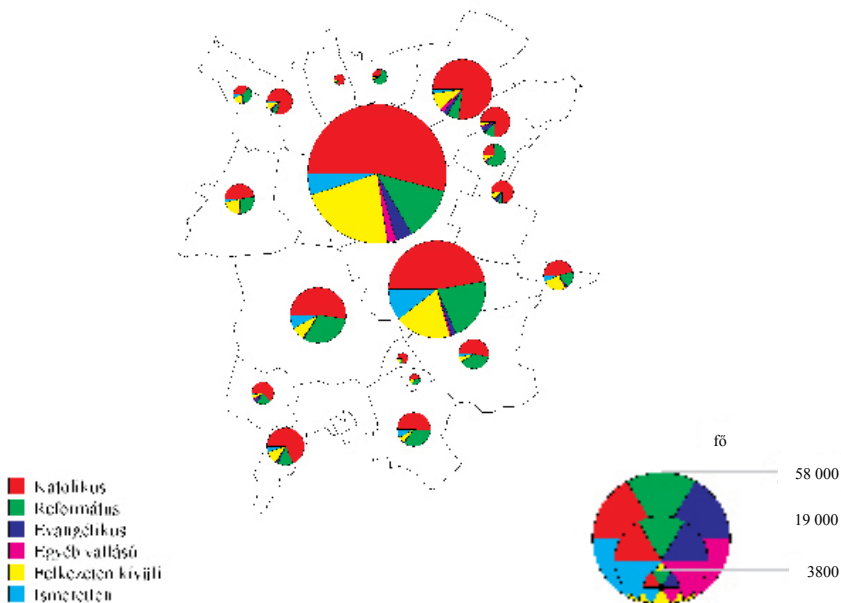


kérdésre nem válaszolók megoszlási arányaira is (12. ábra).

A különböző felekezetekhez tartozók, illetve felekezeten kívüliek településenként megoszlásának ábrázolására szolgáló tematikus térkép tanulmányozása a vizsgált két térségrészben sajátos települési anomáliákra hívja fel a figyelmet, amely e viszonylag kis kiterjedésű térség vonatkozásában is meglehetősen tarka képet mutat (13. ábra).

Ami rögtön szembe tűnik, hogy amíg a magyarországi települések mindegyikében a katolikus vallásúak vannak többségben, és ez a fölény még a legkisebb településben is egyértelműen érvényesül, addig a szlovákiai térségrészben belül Martos és Hetény református többségű falvak, Izsán pedig – erős katolikus dominancia mellett – több az evangélikus hívő, mint a református. Az evangélikus-református arányok eltérőek a két Komárom esetében is. Miközben Dél-Komáromban a református hívők száma közel 13-szorosan múlja felül az evangélikusokét, addig

13. ábra: A két Komárom népességének felekezet szerinti megoszlása, 2001, %



Észak-Komáromban ez az arány csupán 3,2-szeres, tehát lényegesen ki-egyensúlyozottabb. (Ez utóbbi meghatározó oka, hogy a Szlovákiában az evangélikus felekezethez elenyésző arányban tartoznak magyarok. Lényegében tehát Észak-Komárom környékén az evangélikusok döntő többsége szlovák).

A felekezeten kívüliek, illetve a vallásossággal kapcsolatosan nem válaszolók többsége is az ikerváros valamelyikének lakója. Ezt bizonyítja az a tény, hogy a két város a térség teljes népességéből 57%-kal részesedik, a vallását be nem vallók között az észak- és dél-komáromiak együttes aránya 68%-os, a felekezeten kívüliek között pedig 74%-os.

1.2. Családi állapot

Értékes demográfiai információk szerezhetők a vizsgálati területről a *népesség családi állapot szerinti összetételére* vonatkozóan. A lakosság 15 éves és annál idősebb részét illetően a magyar és a szlovák hivatalos statisztikák eltérő családi állapot megnevezést alkalmaznak a különböző státusú férfiakra és nőkre vonatkozóan.

A Központi Statisztikai Hivatal a magyarországi férfiakat a következő 5 kategóriákba sorolja: *nőtlen, házas, özvegy, elvált, továbbá élettárs*. A nők kategorizálása ettől csak kissé tér el: *hajadon, házas,*

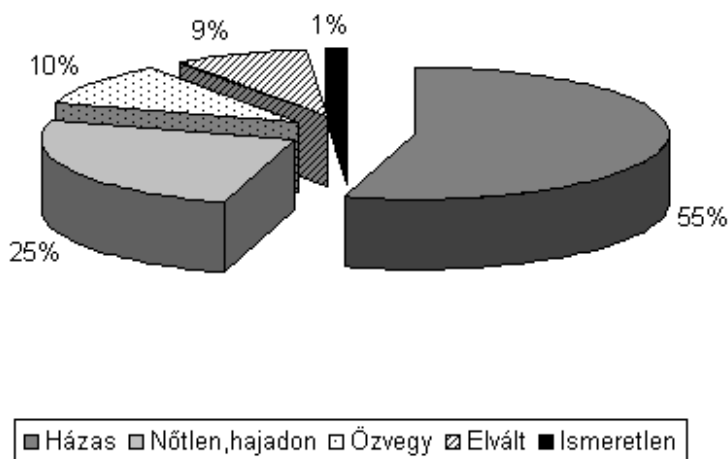
özvegy, elvált, továbbá élettárs. Fontos megjegyezni, hogy az élettárs kategória kiegészítő ismérv, ami azt jelenti, hogy az ebben szereplő férfiak és nők mindegyike beletartozik a fenti 4 alapkategória egyikébe is. Az élettársi kategóriába tartozó közel 2100 fő fele nőtlenek és hajadonok együttéléséből fakad, további 38%-uk válását követően döntött ezen életforma mellett. Nem éri el a 10%-ot az élettársi kapcsolatban élő özvegyek aránya, és még ennél is kisebb (mindössze 3%) a házasként nem saját házastársukkal élőké.

A szlovákiai népességstatisztikák egyrészt eltérő elnevezéseket használnak a házas férfiakra („nős”), illetve nőkre („férjezett”), másrészt nem használják az élettárs kategóriát. Van viszont egy „ismeretlen” megnevezésű kategória, bizonyára azok a személyek kerülnek ebben a csoportba, akiknek családi státusa nem sorolható be egyértelműen a fenti 4 alapkategória egyikébe sem.

A fenti eltérések figyelembe vételével állítottuk össze a vizsgálati terület 19 településére vonatkozóan a 15 évesnél idősebb népességre vonatkozó családi állapot mutatókat a 2001. évi népszámlálás alapján. Az egész területre, illetve annak déli és északi részterületére, továbbá a térség-részek centrumtelepüléseiként funkcionáló, és az egyes térségrészen belül a legnagyobb népességszámmal rendelkező Észak-, illetve Dél-Komáromra elvégzett vizsgálatok az alábbi eredményeket hozták.

A családi állapot szerinti megoszlás vizsgálata szempontjából releváns népességhez a vizsgálati térségben összesen 82,9 ezer fő tartozik, azaz ennyien töltötték már be a 15. életévüket. Az 52,8%-ban nőkből,

14. ábra: A vizsgálati terület népességének családi állapot szerinti megoszlása

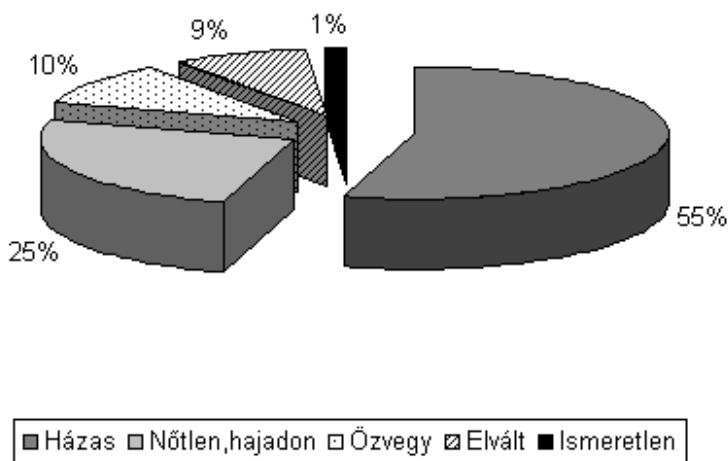


47,2%-ban férfiakkól álló lakosságtömeg több mint felét (54,5%-át) házasságban élők alkotják, további 25,3% a családalapítás előtt álló nőtlen férfiak és hajadon nőkből áll. A maradék nem egész 20%-on az özvegyek (10,2%) és az elváltak (8,6%) osztoznak (**14. ábra**).

A fenti kategóriák *férfiak*, illetve *nők közötti megoszlása* jelentős eltérés mutat, mivel a vizsgálati területen a férfiak közel 30%-a nőtlen, míg a nőknek csupán 21,5%-a hajadon. A párválasztás szempontjából fontos mutató a nőtlen férfiak számának (11,6 ezer fő) összevetése a hajadon nőkével (9,4 ezer fő). Ebből jól látható, hogy előbbiek száma 23,4%-kal haladja meg az utóbbiakét, tehát a vizsgálati térségben belül a férfiak párkapcsolat létesítési esélyei lényegesen kedvezőtlenebbek a nőkénel. Az arányok eltérésének egyik oka a térségben évtizedek óta meglévő enyhe (5-8% között változó) férfi többlet, ami a fiatalabb korosztályoknál magasabb.

Markáns eltérés tapasztalható e téren a vizsgálati terület északi és a déli térségrésze között. Előzőben a férfitöbblet csak 15,6%-os, viszont a Komáromi kistérségben már a súlyosnak tekinthető 35,9%-os a nőhiány ebben a családi állapot kategóriában. A két centrumváros mutatói valamivel kedvezőbbek a kistérségeknél. Dél-Komárom esetében 28%-os, Észak-Komáromban pedig mindössze 4%-os férfitöbblet adódik (**15. ábra**).

15. ábra: A 15 éves és idősebb nőtlen férfiak, ill. hajadon nők száma a vizsgálati területen és az ikeroárosban



A nőtlen férfiak figyelemre méltóan magas, illetve a hajadon nők viszonylag alacsony arányának kialakulásában három olyan tényezőnek van lényeges szerepe, amelyek csak az 1980-as évek végétől jelentek meg, viszont az 1990-es évektől már markánsan érvényesülnek.

Az egyik a férfiak korábinál jóval erősebben jelentkező egzisztencia-teremtés kényszere, ami közel 4-8 évvel kitolta az erősebbik nem esetében a házasságkötés idejét. A nők egy részénél (főként a felsőfokú végzettséggel rendelkezők esetében) is megjelent ez a tényező, de lényegesen kisebb mértékben, mint a férfiaknál. A még huszonéves korban való férjhez menés motivációja tehát itt sokkal erősebb, s az sem gond – sőt anyagi szempontból kifejezetten előnyös lehet –, hogy a leendő jövendőbeli már gyakran túl van a 30. életévén.

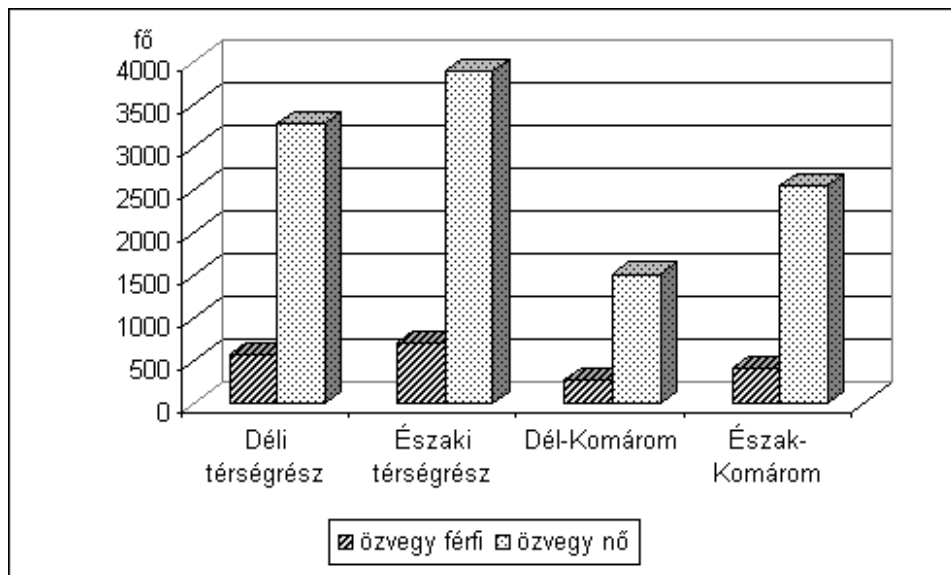
Másik tényezőként a tanulással töltött idő 4-6 évvel való kitolódását kell említeni mindkét nem esetében, ami általában késlelteti a házasságkötéseket és hozzájárul a nőtlen/hajadon családi állapotúak magas arányához. Végül a munkavállalás céljából a városba költözők között is magasabb a férfiak aránya a nőknél.

A vizsgálati térség északi, illetve déli részére egyaránt jellemzők a fenti arányok, bár a Komáromi kistérségben valamivel nagyobb különbségek adódnak (a férfiak 30,3%-a nőtlen, a nők 20,1%-a hajadon), mint Észak-Komáromban és szomszédságában, ahol a megfelelő arányok: 29,1%, illetve 22,4%. Ez azt jelenti, hogy a magyarországi térségrészen a férfiak valamivel később házasodnak, a nők viszont hamarabb mennek férjhez, mint az északi területrészen.

A nemek között a legnagyobb különbségek az *özvegyek* kategóriáján belül tapasztalhatók. A vizsgálati terület településein élő özvegy nők száma (7,2 ezer fő) ugyanis többszörösen (5,6-szeresen!) múlja felül az ugyanitt élő özvegy férfiakét (1,3 ezer fő), ami szorosan összefügg az 50 év feletti férfiaknak a nőknél lényegesen rosszabb halandósági statisztikájával. A mutató eltérései azt is tükrözik, hogy számos özvegy férfi kevésbé tűri jól az egyedüllétet, és újra megházasodik, ami tovább csökkenti a kategórián belüli számukat és arányukat. A két nem közötti nagy eltérések e mutatót illetően viszont mindkét területrészt jellemzik, azon belül a Komáromi kistérség mutatói 2-3%-kal rosszabbak az északi térségrészénél (azaz ott nagyobb arányú az özvegy férfiak és nők részese-
sedése a teljes férfi, illetve női népességben belül) **(16. ábra)**.

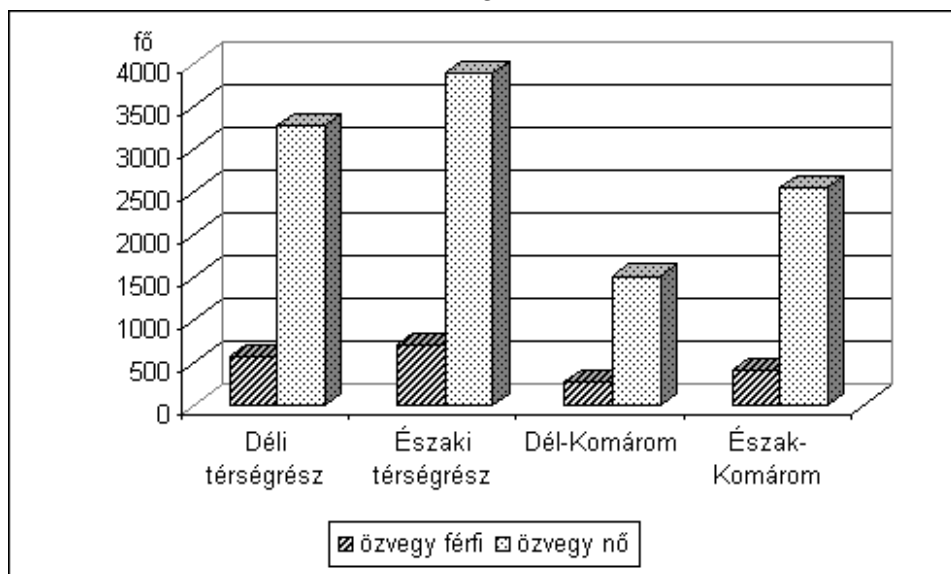
A következő kategóriát képviselő *elváltak* között térségi szinten a nők száma átlagosan 38,9%-kal haladja meg a férfiakét. A kedvezőtlenebb érték e téren az északi térségrészben jelentkezik, ahol a fenti mutató értéke eléri 44,5%-ot, tehát minden egyes elvált férfira csaknem két elvált nő jut. A magyarországi Komáromi kistérség megfelelő mutatója ennél lényegesen jobb (31,2%), bár az sem tekinthető túlságosan kedvezőnek.

16. ábra: Az özvegyek száma a vizsgálati területen és az ikervárosban



Az egyes nemeken belül vizsgálva az e családi állapot kategóriába esők arányát, az tapasztalható, hogy a teljes női népességen belül is jóval magasabb az elvált nők aránya (9,5%), mint a férfi lakosságon belül az elvált férfiaké (7,7%). Ez azt jelzi, hogy válás után a nők nagyobb része

17. ábra: Az elváltak száma a vizsgálati területen és az ikervárosban



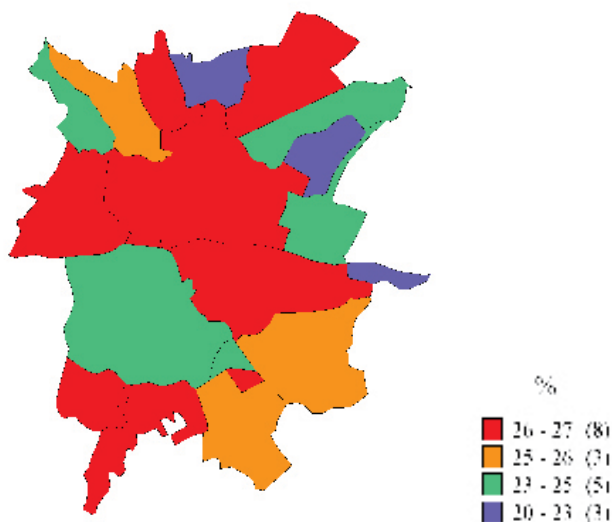
marad lakóhelyén (gyakran kiskorú gyermekével-gyermekeivel együtt), míg a volt férj költözik el, sokszor eléggé távol keresve az újrakezdés lehetőségeit, vagy újra megnősül és emiatt nem tartozik már ebbe a kategóriába (17. ábra).

E mutató tekintetében a két nem közötti különbségek szintén mindkét területrészre jellemzők. Ám mikroregionális léptékben jelentkező sajátosság, hogy az északi térségrészben magasabb az elvált nők aránya az összes nő között, mint a Komáromi kistérségben. Utóbbiban is nőfölény van e téren, de a nemek közötti különbségek kisebbek, mint az északi térségrészben. Ez arra enged következtetni, hogy az ország határ északi oldalán élő nők kevésbé tolerálják a házasság megromlását, mint déli szomszédjaik, és hamarabb kilépnek a rossz kapcsolatból.

A vizsgálati térség 15 év feletti népességéből együttesen 61%-kal részesedő két centrumváros, Észak-, és Dél-Komárom megfelelő mutatói részben tükrözik a térségi szintű arányokat, néhány vonatkozásban viszont eltérnek azoktól.

A nőtlen férfiak, illetve hajadon nők nemeken belüli aránya közötti különbség Dél-Komáromban nagyobb (9,4%), mint az északi ikervárosban, ahol csak 4,2%-ot ér el. Míg azonban Dél-Komárom mutatója csaknem azonos a kistérségi átlaggal, addig Észak-Komáromé jobb, mint a vele szomszédos települések átlaga. Ez arra utal, hogy a városban a fiatalabbak körében valamivel nagyobb házasodási kedv tapasztalható, mint Ógyallán és a környező falvakban (18. ábra).

18. ábra: A nőtlenek és hajadonok együttes aránya a teljes népességből, %



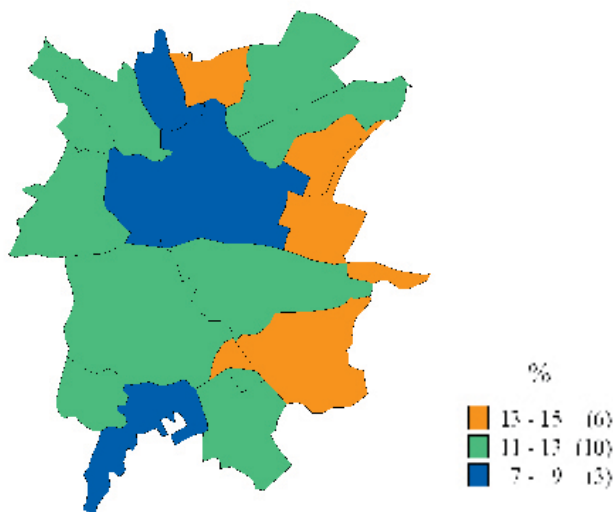
Hasonlóképpen az özvegy férfiak, illetve nők arányát illetően is nagyobb különbségek tapasztalhatók Dél-Komárom esetében (13,7%), mint az északi szomszédvárosnál (10%), miközben mindkét városban több mint ötször annyi özvegy nő él, mint férfi.

Nincs nagy különbség Dél- és Észak-Komárom között a tekintetben, hogy két város népességét illetően egyaránt 10-10%-ot tesznek ki az *elváltak* a városonkénti lakosságon belül. A nemenkénti arányok viszont erősen eltérnek. Miközben Dél-Komáromban az elvált nők száma 40%-kal haladja meg az elvált férfiakét, addig Észak-Komáromban ez az érték 63%, tehát a házasság megromlása esetén itt jóval több nő hajlandó megszüntetni nem működő törvényes párkapcsolatát.

Ha térség többi 17 települését nézzük, a déli területészen a *házasságban élők* aránya eléggé egyenletesen oszlik meg a többi 8 település között. A legalacsonyabb (Csém 53,4%), illetve a legmagasabb érték (Bábolna 59,9%) között 6,5% pont különbség adódik. Északon alig nagyobb (6,7%-os) a mutató értékében megnyilvánuló differencia a legalacsonyabb értéket mutató Csallóközarányos (54,4%), valamint a legmagasabb (61,1%) értékkel rendelkező Hetény között.

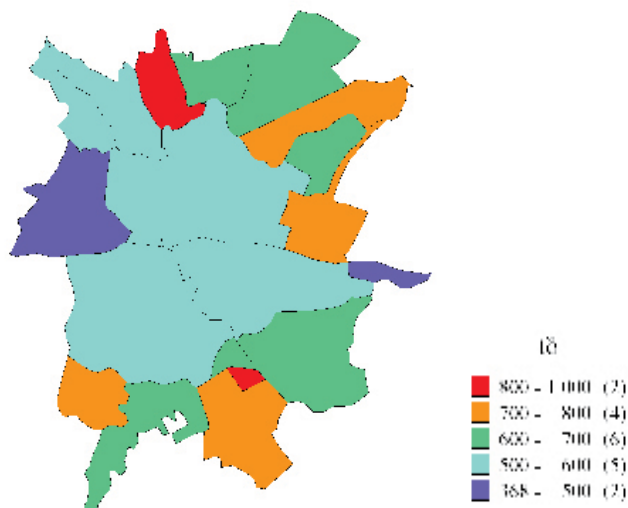
Az *özvegyek* arányát illetően a falvak között délen Csém (14%), északon Izsa és Martos (13,9-13,9%) mutatja a legmagasabb értékeket, míg a legalacsonyabb (8,2, illetve 8,1%-kal) Bábolna és Észak-Komárom értéke. Ily módon tehát a családi állapotra vonatkozó paraméterek közül az özvegyek arányát kifejező mutató értékében markáns különbség csak települési szinten van, a két térségrész egészét nézve nincs **(19. ábra)**.

19. ábra: Az özvegyek aránya településenként, %



A fajlagos adatok alapján összevetve az özvegyek nemek szerinti arányát, kiemelkedően magas települési értékek adódnak. Az özvegy nők száma többszörösen meghaladja az adott településben élő özvegy férfiakét, ami elsősorban utóbbiak magas halandóságából fakad. A különbségek e téren az északi területrészen markánsak (Csallóköz-arányos és Vágfüzes viszonylatában 2,7-szeres), míg a déli térségrészben a legalacsonyabb és legmagasabb értékű települések (Kisigmánd és Ács) között csak 1,6-szeres (20. ábra).

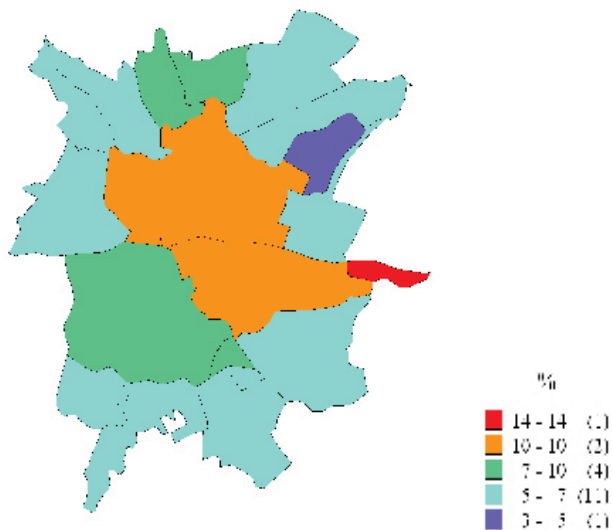
20. ábra: A 100 özvegy férfira jutó özvegy nők száma, fő



Tanulságosabbak a fentieknél az *elváltak* településenkénti arányait szemléltető értékek. E mutató tekintetében a Komáromi kistérségből magasan kiemelkedik a hosszú idő óta gazdasági krízishelyzetben vergődő Duna menti nehézipari település, Almásfüzitő, ahol a 15 éven felüli népesség 13,7%-a tartozik ebbe a negatív megítélésű népesség-kategóriába, miközben a többi településen a mutató értéke 5,4% (Nagyigmánd) és 9% (Csém) között alakul. Megjegyzendő viszont, hogy a 8,6%-os kistérségi átlagnál kedvezőtlenebb Dél-Komárom 10%-os paraméterértéke, jelezve, hogy a városban a párkapcsolatokat alapjaiban érintő családi konfliktusok nagyobb hányada végződik válással, mint a falvakban.

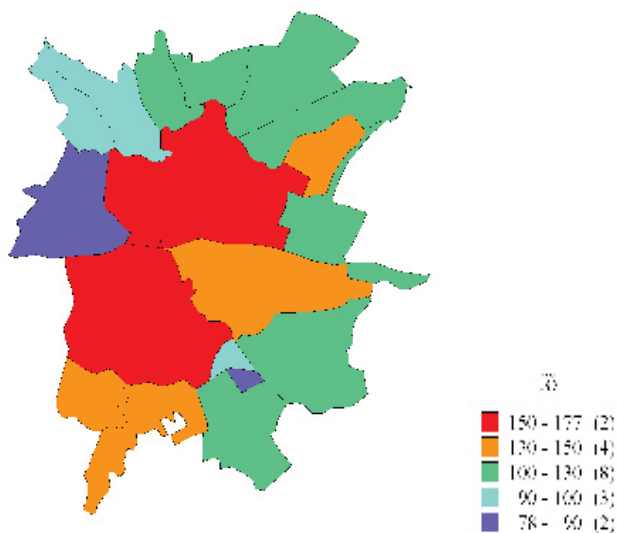
Az északi térségrészben Észak-Komárom a maga 10,3%-os elvált arányával kiemelkedik a 3,3% (Hetény) és 6,8% között (Martos) változó mutatójú kisebb települések közül. Ebből arra lehet következtetni, hogy a vizsgálati terület északi felén a családok szintjén jobban fennmaradt a tolerancia, a különféle megpróbáltatásoknak kitett párkapcsolatok során

21. ábra: Az elváltak aránya településenként, %



jelentkező konfliktusok elviselésének, elsimításának gyakorlata. A kisfalvakban nagy szerepe van ma is a helyi közösség és a helyi vezetők mintaadó erejének, ami szintén a válások ellen hat (21. ábra).

22. ábra: A 100 elvált férfira jutó elvált nők száma, fő



Az elváltak nemek szerinti arányának fajlagos mutatóját (100 elvált férfira jutó elvált nő) összehasonlítva az tapasztalható, hogy a települések közel 75%-ában lényegesen több az elvált nő, mint az ugyanilyen családi státusú férfi. Kiemelkedik a települések közül Ács, ahol a fenti mutató értéke 176-ot ér el, azaz több mint másfélszer több az elvált nők száma, mint a hasonló helyzetű férfiaké. A különbségek e téren az előző típusú mutatóval szembe éppen délen markánsabbak (Ács és Kisigmánd viszonylatában 2,2-szeres), míg az északi térségrészben ennél kisebbek, mivel a legalacsonyabb és legmagasabb értékű települések (Csallóközaranyos és Észak-Komárom) között csak 1,9-szeres. (22. ábra).

A modernebb kisvárosi életforma individualizáló hatásának térhódítását a térségen belül ily módon Észak-Komárom és Dél-Komárom jelzi a legjobban. A házasságon belüli feszültségek, konfliktusok válással való feloldásának gyakorlata valószínűleg a 2000-es évek elején is folytatódni fog, s ennek terjedésével az elkövetkező évtizedben mindinkább számolni kell.

2. A jelent formáló múlt – Komárom fejlődéstörténete és morfológiája

2.1. Amit a természet nyújtott Komáromnak

Komárom mintha maga sem tudta volna eldönteni, hogy a Kárpát-medence városhálózatában milyen pozíció illeti meg: a csúcs közelébe törekedjen-e, vagy beleszürküljön a kisvárosok sorába? Mintha két évezred óta a városhierarchia hullámvasútján múlatná idejét.

A Kárpát-medence első, modern államalakulatában, a Római Birodalomban Pannónia tartomány jeles városa, a Dunát követő „magna via” fontos katonai és kereskedelmi központja formálódott itt, a Duna jobb partján – Brigetio –, majd a magyar államalapítás éveiben egyik korai vármegegyék központja került ide, a Duna és a Vág védte folyózugba. Ám a középkor századaiban a Kárpát-medence városainak harmadik vonalába szorult, a nem túl távoli környezetében Sopron, Pozsony, Nagyszombat, Nyitra, majd Győr is jóval előkelőbb helyet foglalt el a városhierarchiában.

A török hódoltsági területek terjeszkedése nyomán a XVI. század derekán hadászati jelentősége megnőtt, fontos végvárrá, a Bécset védő erődítmények kulcsszerepet játszó bázisává vált. Ekkor szerzett pozícióját a török kiűzése utáni évtizedekben is őrzi. 1715-ben az ország ötödik legnépesebb városa. Ezt követi – bő fél évszázados lassú hanyatlás után – az aranykor, az „arany emberek” kora: Komárom a XVIII. században kibontakozó gabonakereskedelem egyik, ha ekkor nem a legfontosabb központja, polgárai vagyonosodnak, a város kiemelkedik a kisvárosok sorából. Ám a virágzás évei rövidek, az 1830-as évektől a gabonával rakott gőzhajók megállás nélkül úsznak el Komárom mellett, a gabonakereskedelem központjai Győrbe, Mosonba, Pozsonyba, majd Pestre kerültek, nem egy komáromi gabonakereskedő is e városokba költözött vagyonostól.

Hiába a szabad királyi rang, majd a törvényhatósági jog, a város egyre szerényebb helyet tölt be a Kárpát-medence városainak sorában. A XIX. század jeles statisztikusa az 1870-es népszámlálás adatait feldolgozva már csak a 61. (!) helyen találta Komáromot a városok sorában, oly városok társaságában, mint Szokolca, Makó vagy Szarvas. (Jellemző helyzetére, hogy a dualizmus korában egyetlen 6 osztályos algimnázium képviseli a középfokú oktatást Komáromban.)

Kérdés, hogy a városfejlődés természet nyújtotta feltételei, a környezet előnyei-hátrányai mennyiben magyarázzák a város pozíciójának gyakori változását? Kétségtelen, hogy a földrajzi adottságai felemások. Az sem kétséges, hogy Komáromnak a „vizek”, a Közép- és Délke-

let-Európát összekapcsoló Duna és jelentékeny baloldali mellékvize, a Vág (Vág-Duna) nyújtották a legtöbbet. Három vonatkozásban játszottak szerepet Komárom életében: vízi útként szolgáltak, átkelőhelyként gyűjtötték a környék forgalmát, s a két folyó által közrezárt félsziget természetes védelmet biztosított a településnek, erősség kiépítésére kínált kedvező lehetőséget.

A Duna Európa egyik legfontosabb vízi útja, a folyó által kijelölt útvonal kultúrák, áruk közvetítője. Szerepe különösen az árucserélelénkülésekor nőtt meg, a „vasút előtti” korban a tömegáruk szállításában, exportjában jelentősége kiemelkedő. Noha már a középkorban is az ország legfontosabb forgalmi tengelye, számos történelmi esemény is igazolja ezt. („Búvár Kund” az országra törő német-római császár utánpótlást szállító hajóraját süllyeszti el a Dunán, a mohácsi vész után az országot elhagyó Mária királyné, II. Lajos özvegye dunai hajókon menekítette Buda és Visegrád kincseit stb.)

A város igazi jelentőségre az ország agrárkivitelének megélénkülésekor tett szert, hisz a gabona nagy tömegben való „Nyugatra” irányuló exportja az adott kor körülményei között szárazföldi úton szinte megoldhatatlannak bizonyult. A XVIII. század végétől a Duna mentén egymás után virágoztak fel a gabonakereskedő városok, Pozsony, Moson, Győr, Pest, Dunaföldvár, Baja, Apatin, Újvidék s nem utolsósorban Komárom. A gabonakereskedelem virágzásának köszönheti a város a XVIII. század végére, a XIX. század első 3–4 évtizedére eső fénykorát. Ekkor ló vontatta dereglyéken szállították a gabonát az Alföldről Bécs s Ausztria, sőt Bajorország felé.

Komáromban a gabonakereskedelemre s -szállításra egy sor kiegészítő tevékenység települt: még az 1840-es években is mintegy 300 hajóvontatóról tudósít Fényes Elek, a Vágon leúsztatott fából építették a gabonaszállító hajókat, 1807-ben Szabadalmas Hajózási Biztosító létesült, amelynek 1838-ban pl. már 800 (!) tagja volt számos Duna menti városból. Ám a gőzhajózás már az 1830-as években visszavetette a komáromi gabonakereskedelmet, majd végzetes csapást mért rá. Ugyanis a mélyebb merülésű gőzösök s uszályaik a sekély és zátonyos Öreg-Dunán és a Mosoni-Dunán nem tudtak hajózni, szállítmányaikat át kellett rakodni sekélyebb merülésű bárkákba, vagy az 1850-es évektől a Győr-Bécs között már kiépült vasútvonal szerelvényeire. Az átrakodás Győrben történt, s a város ezen helyzetét kihasználva néhány éven belül a Kárpát-medence gabonakereskedelmének vezető központjává vált, hogy aztán az 1860-as években, amikor a gabonaszállítás zöme már a kiépülő vasúthálózatra terelődött át, Pest váljék a magyar gabonakereskedelem és malomipar vetélytárs nélküli központjává.

A Vágon komolyabb hajózás nem folyt, ám a tutajozás révén fontos szállítási útvonallá vált; a folyón úsztatott tutajokkal a Felföld nyugati felének erdeiből kikerülő szálfas a „montán-gazdálkodás” számos más terméke érkezett a Dunához. A XVIII–XIX. században a tutajok fáját részben Komáromban dolgozták fel, illetve a város polgárai kereskedtek vele. (Fényes Elek 1848-ban megjelent megyemonográfiája 32 fakereskedő társaságnál, 80 egyéni fakereskedőről tudósít, 36 asztalosmester mellett.) A komáromi asztalosmesterek tulipános ládáit, bútorait egészen a török határig ismerték és keresték.

Míg a folyami szállítás, ha időnként változó mértékben is, a városfejlődés ösztönzője volt, a Dunát követő szárazföldi útvonal már korántsem játszott ekkora szerepet Komárom életében. Ez az útvonal, amely évezredekken keresztül teremtett kapcsolatot nemcsak Nyugat- és Közép-Európa, valamint a Balkán, hanem azon túl Kis-Ázsia és a Közel-Kelet között is, szükségszerűen a folyam jobb partján futott, mert a bal parton sok száz kilométeres szakaszok árterei – Csallóköz, a Duna-völgy Pest és Baja között – az év egy részében járhatatlanok voltak. Így ez az útvonal „elment” Komárom mellett, s amíg állandó hidak nem épültek a folyón, a város keveset profitált az azon lebonyolódó forgalomból. A pest-bécsi vasútvonal is, elkerülendő a Csallóköz árvízjárta területét, észak felé nagy kitérőt téve teremtett kapcsolatot a két főváros között, elkerülvén Komáromot (a Bécs–Győr–Új-Szöny–Budapest vonal csak 1884-ben nyílt meg teljes hosszában). A kortársak is abban látták a város dualizmus kori hanyatlását, a gyáripár távolmaradását, hogy Komáromot nem érintették vasúti fővonalak. (Kétségtelen, hogy a komáromi állandó híd megépülése – 1892 – után jelentek meg az első jelentősebb ipari üzemek a városban, s csatolták Komáromhoz Új-Szönyt.)

A Duna és a Vág összefolyásának köszönhető további két városfejlesztő tényező viszont a város helyének rögzítése szempontjából nehezen egyeztethető össze: a védelem szempontjából a két folyó körülölelte félsziget csúcsába való telepedés az előnyös, viszont az átkelőhelyek – révhelyek – lehetőleg a folyók összefolyása „alá” települnek, ahol egyetlen „vízreszállással” legyőzhető a folyó. (Pl. a Tiszán a Bodrog tiszai torkolata alatt Tokaj, a Zagyva torkolata alatt Szolnok, a Körösök torkolata alatt Csongrád és Szentés, a Maros torkolata alatt Szeged átkelőhelye. A Kárpát-medence egyik legjobb dunai révhelye, a tabáni rév is arra a Duna-szakaszra telepedett, ahol a folyót nem bontják két ágra a szigetek, a Szentendrei- és a Csepel-sziget.) Ez a hely a Vág torkolata alatt kínálkozott volna – a római kori Brigetio ide is települt! –, de így a folyók védelmi szerepéről le kellett volna mondani. Komárom esetében a védelem szempontjai kerekedtek felül, a város a két folyó

alkotta félszigetre települt, így viszont a Dunántúl és a Felföld közötti érintkezés, átkelés vált nehézkessé.

A folyók még két szempontból nyújtottak hasznot a városnak: energiát szolgáltatottak a „gőzgép” előtti korszakban: a Dunán hajómalmok sora – az 1840-es években 36 – őrlte a gabonát, másrészt halászták a folyókat. Ugyanakkor a folyók pusztító árvizei gyakorta rombolták a várost.

A városok éltető eleme az árucseré (vagy általában a csere). S a csere kitüntetett helyszínei a különböző produktumokat előállító tájak határvonalán, az ún. vásárvonalon alakulnak ki: hegy- és dombvidékek és az alföldek határzónájában. A Kárpát-medence legjelentősebb városai is a markáns vásárvonalak mentén alakultak ki, mint Sopron, Pozsony, Nyitra, Eger, Miskolc, Kassa, Nagyvárád, Brassó vagy akár Buda és így tovább. Komárom környezetében többé-kevésbé homogén tájak helyezkednek el, hasonló termeléssel, hasonló „kiviteli” cikkekkel. Ez nem segítette elő nagyobb piackörzet kialakulását, Komárom csak szűk terület kis piacközpontja maradt, kereskedelme csak akkor virágzott fel, amikor – átmenetileg – egymástól távol fekvő tájak – az agrárfelesleget produkáló Alföld s az azokra igényt tartó Ausztria – közötti árucseré közvetítőjévé válhatott.

Végül még egy szokatlan természeti „adottságról” kell említést tenni: Komárom és környéke a Kárpát-medence egyik szeizmológiailag legaktívabb vidéke, jó néhány pusztító földrengés helyszíne, a nagyobbak – mint pl. az 1763-as és az 1783-as rengés – kétségtelenül hatást gyakoroltak a város fejlődésére.

2.2. A kettős város településtörténete

Komárom a Kárpát-medence legrégebbi alapítású városai közé tartozik. A kiváló földrajzi energiákkal rendelkező helyen már a Pannóniában berendezkedő rómaiak is várost hoztak létre, a magyar államalapítást követően pedig a kialakuló megyerendszer egyik központja lett. A Vág és a Duna találkozásánál az észak-déli és a kelet-nyugati vízi, szárazföldi útvonalak kereszteződéséhez már korán kikötő és rév települt, kamarai sóhivatalt állítottak fel. A dunai hajózás legfontosabb üttőere egészen a XVII. század derekáig a Dunába Komáromnál torkolló a Vág-Duna volt, a sok ágra szétszakadó Öreg-Duna ugyanis nagyobb hajókkal nem volt járható. A város azonban a középkor folyamán még nem került be a magyarországi városok élmezőnyébe, nem vált egyházi központtá, nem vett részt az országos külkereskedelemben, legfontosabb funkciója a megyeközponti feladatokkal társuló (és a dunai

átkelést biztosító) védelmi szerepkör volt. Bár a település már a XIII. század derekán városi privilégiumokat nyert, a Kubinyi András által készített XV. századi városhierarchia mégsem regisztrálta a fontos magyarországi városok között.

Komárom jelentősége a török hódoltság korában nőtt meg ugrásszerűen: a város az ország egyik legfontosabb végvára, a dunai naszádos flotta fő bázisa lett. Ettől az időszaktól kezdve egészen a XX. századig a város életére a katonai szerepkör nyomta rá a bélyegét. A birodalom szempontjából kulcsfontosságú (Bécs elővédjének tekinthető) várat német zsoldosok őrizték, a királynaszádosok (mintegy 600 fő) és a huszárok a városban éltek. A XVIII. század közepéig Komáromban székelő dunai hajóhad felállítására- fenntartására a helyi hajóépítő műhelyek felvirágzásával járt együtt, a Vágon leúsztatott fa felhasználásával itt készült a legtöbb magyar folyami hadihajó. A Duna és a Vág szögében épült, kitűnően védhető és többször is megerősített vár a hódoltság idején katonai feladatának jól megfelelt, bár több ostromot szenvedett el, de az ellenségnek bevenni sohasem sikerült.

A török idők elmúltával bár a város alapvető funkciója átalakult, de országos jelentősége tovább növekedett. Katonai szerepköre átmenetileg csökkent: a sajkásokat Titelre telepítették át (1751), a feladatát veszített várat az uralkodó a városnak adományozta. A városi hajóépítés funkciót váltott, a helyi hajóépítők (a *superok*) hadihajók gyártásáról kereskedelmi hajók építésére tértek át. Komárom – fekvésének köszönhetően – sikeresen kapcsolódott be az egyre fontosabbá váló magyarországi gabonakereskedelembé és -kivitelbe.

A dunai gabonaszállítást (a Duna menti városokban megszokott módon) kezdetben a szerb gabonakereskedők szervezték, a magyarok fokozatosan kapcsolódtak be az élénkülő forgalomba. Hajóik az Al-Duna mentén bánáti gabonával rakodtak, az árut Komáromban raktározták és innen szállították tovább Bécs felé. A város nemcsak megerősítette, hanem javította is pozícióját a magyar városhierarchiában: Gyimesi Sándor vizsgálata 1715-ben az országos városi rangsor 7. helyén találta Komáromot, míg a rivális Győr a rangsor 3. helyén állt. A gyarapodó város 1745-ben elnyerte a szabad királyi városi jogállást. A XVIII. századi virágzás azonban korántsem volt zavartalan, a várostörténet lapjait természeti csapások sora sötétíti be. A XVIII. század derekától a XIX. század közepéig a város számos földrengést, tűzvészt élt át. Ezek közül a legpusztítóbb az 1763-as földrengés volt: a katasztrófa 63 halálos áldozatot követelt, romba döntötte a város 7 templomát, 277 lakóházát, a nagyobb károkat szenvedett épületek száma megközelítette a 800-at. A sorozatos földrengések következtében többször felmerült, hogy célszerű lenne a várost a Duna jobb partjára áttelepíteni.

A város fejlődését azonban ezek a csapások csak beárnyékolták, de nem törték meg. A század második felében a komáromi kereskedők már társaságokba tömörültek, a fontosabb dunai kikötőkben ügyvivőket, ügynököket tartottak. A XIX. század elején a város gabonakereskedőinek száma már meghaladta a 400-at, a legvagyonosabbak 20-25 tölgyfahajót birtokoltak. A hajózás sajátos ipari-szolgáltató ágakat hívott életre. A hajóácsok mellett a városi társadalom elkülönült csoportját alkották a hajóvontatással foglalkozó református kurtanemesek, a szekeresgazdák. Számuk konjunktúrák idején a 200-300 főt is elérte. A dinamikus város a tágabb környék elsőrendű kézműipari központjává vált. A folyóvíz melletti fekvés hívta életre a halászsok céhét, és a vízi energiát, illetve az átmenő gabonaforgalmat használták ki a város molnárai. A Vágon leüsztatott fa nemcsak a hajóácsok, hanem városi asztalosok műhelyeibe is elkerült, termékeik pedig (a városi csizmadiák áruival együtt) a hajózás révén messze földre eljutottak.

A város fellendülését a XVIII-XIX. század fordulóján a napóleoni háborúk időszaka tetőzte be. A nagy létszámú hadseregek élelemmel való ellátása országos gabonakonjunktúrát eredményezett, Komárom kereskedelmi forgalma tovább növekedett. Ráadásul a város stratégiai jelentősége is megnőtt, a háború bebizonyította, hogy szükség van a birodalom belsejében egy jól védhető, nagyméretű erődre, ahol szükség esetén akár egy nagyobb hadsereget is fel lehet állítani. Erre a feladatra Komárom tűnt a legalkalmasabbnak.

A XIX. század második harmada azonban a biztató előjelek után lassú hanyatlást hozott magával. A napóleoni háborúk vége gazdasági válsággal társult, a gabonakonjunktúra lecsengett, a város kereskedelme válságba jutott. A válságot elmélyítette a közeli Győr erősödő versenye. A szomszédos város pozíciója a gőzhajózás megindulásával felértékelődött: a lassú vízrajzi változások következtében a Vág-Duna hajóforgalma csökkent (gőzhajókkal egyáltalán nem volt járható), a hajóforgalom a Mosoni-Dunára terelődött. Gyimesi Sándor 1828-as hierarchiavizsgálata már csak az országos rangsor 13. helyén találta a várost, Győr viszont őrizte korábbi pozícióját (4. hely), a két város vetélkedése az 1830-as, 40-es években Győr javára dőlt el. A gőzhajózás térnyerése a hajóvontatásra épülő városi gazdaságot fokozatosan sorvasztotta: a szekeresgazdák munkája fölöslegessé vált (a fuvarozásban, gazdálkodásban találtak új megélhetésre), a vasszerkezetű hajók terjedésével pedig a hajóácsok maradtak munka nélkül.

Komárom életét a magasabb katonai szempontok is hátrányosan befolyásolták. Az erődítések kiépítésekor a város és a hadsereg többször konfliktusba került, a védvonalak kialakításánál városi területeket sajátítottak ki, egész utcákat bontottak le. Mindezek a káros folyamatok a város

népességének alakulásában is megmutatkoztak: a népesség növekedése lelassult, majd csökkenni kezdett. (1828 és 1848 között a város népessége még 3000 fővel gyarapszik (ekkor meghaladja a 20 ezer főt), de a szabadságharc után gyorsan csökken, és a dualizmus korának végéig nem éri el újra ezt az értéket.

A város az 1848–49-es szabadságharc kitüntetett helyszíne: Komárom védői (Klapka György vezetésével) utolsóként tették le a fegyvert a vesztes háború végén. A háborús időszak alatt a település újabb megpróbáltatásokat élt át: a természeti csapásokat követően (tűzvész, jeges árvíz) a többhónapos ostrom pusztításait kellett kiállnia. A Duna jobb partján formálódó előváros (a Szőny területéből a XVIII. század derekán kivált Új-Szőny, a mai Dél-Komárom) a harcok során teljesen elpusztult, a város lakosságát menekülők apasztották.

A szabadságharcot követő évtizedek a város hanyatlásának éveit. Ennek elsődleges oka a kereskedelmi forgalom megváltozásában keresendő. Az ország gabonaforgalma a hagyományos dunai útvonalról (amelynek ekkor már amúgy is Győr volt az elsőszámú központja) egyre inkább a kiépülő vasúthálózatra terelődött, ami Pest-Buda előnyét nagymértékben növelte versenytársaival szemben. A főváros fölényét az 1860-as évektől kezdve valamennyi kisalföldi város megérezte (szerepük az országos kereskedelmi forgalomban csökkent, jelentőségük a városhierarchiában visszaesett), Komárom hanyatlása után két-három évtizeddel Győr is leszállóágba került.

Komáromot a változások szomszédos riválisánál mélyebben érintették, míg ugyanis Győr a formálódó vasúthálózatban is csomópont lett, Komáromot fekvése miatt elkerülték a vaspályák. A folyók által határolt, árvízjárta, mocsaras terület, amely katonai-védelmi szempontból a város legnagyobb előnyét jelentette, ekkor hátránnyá változott: a nehéz megközelíthetőség miatt a vasutak kiépítése elmaradt, és nagy költsége miatt nem épült a Dunán átívelő híd sem. A vasutak és a Duna-híd hiánya miatt a nagyvállalkozók elkerülték a várost, és a település kereskedelmi jelentőségének csökkenésével párhuzamosan a kereskedők és iparosok egy része elköltözött Komáromból. Ráadásul bővülő katonai funkciói sem szolgáltak a város előnyére, 1850 és 1870 között fejeződött be az erődrendszer kiépítése, ami a városban több helyen bontásokkal, építési korlátozásokkal járt együtt.

A szabadságharc pusztításából újjáéledt Új-Szőny adottságai ekkor bizonyultak kedvezőbbnek: a Duna jobb partján vezetett Bécs-Bruck-Győr-Új-Szőny vasútvonallal már 1856-ben bekapcsolódott a nyugati irányú vasúti forgalomba, majd miután 1860-ban ezt a vonalat Székesfehérvárig meghosszabbították, kerülő úton Budapest is elérhetővé vált. A közvetlen kapcsolatot teremtő Új-Szőny-Tata-Kisbér-Budapest vo-

nalat viszont csak 1884-ben adták át. További fejlődését már nagy forgalmú pályaudvara alapozta meg; a mai Dél-Komárom a századfordulóra Komárom ipari elővárosává vált.

Az újabb fellendülés jelei – a kisalföldi városok többségéhez (pl. Győr, Pápa) hasonlóan – csak az 1890-es években mutatkoztak. Észak-Komáromba is megérkezett a vasút: 1896-ban helyezték üzembe a Dunaszerdahelyen keresztül Pozsonyig futó vicinálist, 1909-ben adták át a nagy fontosságú vasúti hidat és 1910-ben nyílt meg az Érsekújvárig vezető vasúti fővonal. A javuló közlekedési lehetőségeknek köszönhetően a városban is megtelepedett a gyáripar (Győr és Pápa szintén akkor talált magára az iparosodásnak köszönhetően), a jobb parti városrészben a fűrésztelepek, asztalosüzemek mellett textilipari vállalkozások nyíltak (lenfonó, selyemfonó), 1898-ban kezdte meg működését az Erzsébet-szigeten a hajógyár, a századfordulót követően indult be a termelés a tölténygyárban, a vasöntödében és gépjávitőüzemben.

1910-ben a város gyáriparában a textilipar dominált: a legnagyobb foglalkoztatók a lenfonógyár (320 segéd) és a selyemfonoda (250 segéd) voltak, de a hajógyár és a töltényhüvelygyár munkásainak száma is a 200 főt közelítette. (Ez utóbbi üzemnek a munkáslétszáma az I. világháborús konjunktúra idején 3-4 ezer főre is felszaladt.) Emellett ekkor már működött a várostól még eléggé elkülönülő Szönyben a kőolajfinomító közel 300 munkással. Komárom ipari üzemei jobbára a Duna mentén, illetve a déli elővárosban, Új-Szönyben települtek. A város és Új-Szöny közti valódi integrációt az 1892-ben, a korábbi hajóhid helyén megépült Erzsébet-híd tette lehetővé, a híd átadását követően 1896-ban közigazgatásilag is egyesítették Komáromot fiatal elővárosával. Az első világháború előestéjén a Duna jobb parti városrészben már 3 500-4 000 ember lakott.

Komárom a XIX. század második felében folyamatosan egyre lejjebb csúszott a magyarországi városhierarchiában, Beluszky Pál és Győri Róbert 1910-es hierarchiavizsgálata már csak a városrangsor 39. helyén találta az egykor szebb napokat is látott települést. A szomszédos és pályájában hasonló vonásokat mutató Győr is veszített pozíciójából, de még mindig a regionális központok között, a hierarchia 10. helyén állt. Az említett vizsgálat Komáromot a hiányos funkciójú megyeközpontok közé helyezi, hierarchiaszintje Esztergoméval, Trencsénével, Sátoraljaújhegyével volt azonos. Regionális léptékű funkcióval nem rendelkezett, és a megyeközponti szerepét is csak hézagosan töltötte be, pl. a világháború előestéjén a nagyobb kisalföldi városok közül egyedülálló módon itt nem működött (nyolcosztályos) főgimnázium. Vonzáskörzete meglehetősen szűkre szabott, mintegy 40 ezer fős területre terjedt ki, ez mindössze fele-harmada Győr korabeli vonzáskörzetének.

A városnak különleges jelleget a katonagarnizon-funkció kölcsönzött, a Monarchia egyik legjelentősebb erődítményének helyőrsége az országban 7. legnagyobb volt, arányait tekintve pedig Pétervárad és Gyulafehérvár után itt szolgált a legtöbb katona: a keresők között a véderő keresőinek aránya a 30%-ot közelítette! (A dualizmus kori statisztika a sorköteleseket is a keresők közé számította).

Komárom lakosságának döntő része a XX. század elejéig magyar anyanyelvű volt, a magyar ajkúak aránya a dualizmus kori népszámlálások tanúsága szerint 80% és 90% között ingadozott (1880: 90%, 1900: 83%, 1910: 89%). A magyarok mellett a németek és a szlovákok nagyjából egyforma arányban éltek a városban, részesedésük a 4-8%-ot érte el. A szlovákok nagyobb mértékű bevándorlása a századforduló időszakára tehető, asszimilációjuk a - németekéhez hasonlóan - viszonylag gyors volt. (A bevándorlás jelentőségét alátámasztja, hogy 1910-ben a város lakosságában a helyben születettek számát jelentősen meghaladta a bevándorlók száma.) Az asszimilációs folyamatokra utal az is, hogy 1910-ben a csak magyarul beszélők aránya a népesség 63%-át tette ki, a magukat magyar anyanyelvűnek vallók negyede többnyelvű volt. Az etnikai viszonyokhoz hasonlóan stabil vonásokat mutatott a város felekezeti megoszlása: a lakosság többsége római katolikus volt (1880: 54%, 1910: 63%), és lassan veszített súlyából az egykor meghatározó református vallás (1880: 29%, 1910: 22%). A harmadik legjelentősebb felekezeti csoportot - a kereskedővárosokban megszokott módon - az izraeliták alkották, arányuk mindkét időpontban meghaladta a 10%-ot (1880: 14 %, 1910: 11%).

A lassan gyarapodó város életében, fejlődési pályájában gyökeres változás állt be az I. világháború végén. A trianoni békeszerződés az új csehszlovák-magyar államhatárt a Duna vonalában húzta meg, ezzel kettévágta Komáromot: a történelmi városrész műemlékeivel, a kulturális, egyházi és közintézményekkel, a városi hivatalokkal együtt a csehszlovák oldalra került, míg a formálódó ipari előváros és fontos pályaudvara Magyarországon maradt. (Sátoraljaújhelyen épp a fordítottja játszódott le: ott a gyárváros jutott - a gyárvárosi pályaudvarral együtt - Csehszlovákiának.) Az 1919. január 10-i csehszlovák megszállást követően átmenetileg bizonytalan állapot alakult ki, és 1919. április 30-án több mint 100 halálos áldozattal járó sikertelen kísérlet indult a magyar oldalról a város visszafoglalására. A helyzet konszolidálódása csak 1919 nyaratól indult meg.

Az új államban Észak-Komárom városi szerepkörének, jelentőségének további zsugorodását szenvedte el. A határmegvonással vonzáskörzetének déli felét elvesztette, és miután 1923-ban Csehszlovákiában áttértek a nagymegyes igazgatásra, Komárom megyeszék-

hely funkciója megszűnt (Pozsony megye területébe olvasztották be). A település az új rendszerben csak járási székhely lett és városi jogosítványairól is lemondani kényszerült. A szerepét részben elvesztett Komáromot elkerülte az állami gazdaságfejlesztés, a gazdasági válság során eladósodott település az 1930-as években csődbe jutott, és közvetlen állami irányítás alá került. Népeséggyarapodása is elsősorban a környékről a városba áramló agrárproletároknak köszönhető.

A város ipara is átalakult: a vállalatokat az állam vagy cseh nagyvállalkozók szerezték meg (a hajógyár pl. rövid állami tulajdonlás után a Škoda Művek kezébe került), a lőporgyárat megszüntették. A kikötő jelentősége viszont megnőtt, hiszen Pozsony után Csehszlovákia második legnagyobb dunai kikötőjévé vált: munkaslétszáma az ezer főt is elérte. A város legnagyobb üzeme a kifejezetten női munkaerőre telepített dohánybeváltó lett 1-2 ezer foglalkoztatottal, míg a hajógyárban 250-400 munkás dolgozott. Az új üzemek létrehozása és az iparszerkezeti változások nem ellensúlyozták a korábbi munkahelyek megszűnését, a városban állandósult a munkanélküliség, amihez a déli ipari előváros elvesztése is hozzájárult.

Lényegesen megváltozott az új állam keretei közé került város nemzetiségi szerkezete. A magyarok száma és aránya folyamatosan csökkent, a németek száma kezdetben csökkent, majd növekedésnek indult, miközben a szlovákok, csehszlovákok száma megtöbbszöröződött (1. táblázat).

1. táblázat. Komárom nemzetiségi megoszlása 1910–1941 között

Év*	Magyarok		Szlovákok, csehszlovákok		Németek		Egyéb anyanyelv/ nemzetiség		Összesen, fő
	száma	%	száma	%	száma	%	száma	%	
1910	19924	89,2	768	3,4	1248	5,6	397	1,8	22337
1921	13584	80,5	2411	14,3	729	4,3	145	0,9	16869
1930	12645	63,6	5335	26,8	1024	5,1	888	4,5	19892
1938	16755	96,0	339	1,9	232	1,3	132	0,8	17458
1941	29665	96,3	395	1,3	473	1,5	273	0,9	30806

Forrás: Kovács É. 2003. Az 1910-es és 1941-es értékek Észak- és Dél-Komárom közös adatai.

*1910, 1938 és 1941: magyar népszámlálás (anyanyelv), 1921 és 1930: csehszlovák népszámlálás (nemzetiség)

A nemzetiségi szerkezet átalakulását több jelenség együttes hatása magyarázhatja meg. Mindenképpen szerepet játszott benne az, hogy a világháborút követően a magyarok egy részének gondot jelentett az új állampolgárság megszerzése (így a népszámlálásból is kimaradtak), más részük pedig kénytelen volt elhagyni a várost. Itt is megfigyelhető volt az a jelenség, hogy az elvándorlók zömét a városba nemrég beköltöztek adták, a település tősgyökeres polgárai jobban ragaszkodtak városukhoz. Távozni kényszerültek mindenképp az előtt azok a köztisztviselők, akiket kiutasítottak az új államból (számukra a Duna túlsó felén megszerveződő Komárom-Újváros hivatalai biztosítottak megélhetést). Ezzel párhuzamosan zajlott a cseh tisztviselők és családtagjaik beköltözése. Viszont ez utóbbi – az újonnan érkezők csekély száma miatt (100-200 fő) – alig befolyásolta a nemzetiségi mérleg alakulását.

Nem hanyagolható el természetesen a népszámlálásokon akkoriban szokásos nyomásgyakorlás hatása sem, de ezeknél sokkal nagyobb jelentősége volt az asszimiláció irányváltásának. A világháború előtt az asszimilációs folyamat nyertese a magyarság volt, ez egyaránt érintette a városban letelepedett zsidókat és az északról beköltöző szlovákokat. Az asszimiláció köztes lépcsőfokán álló, esetleg a magyar nyelvet is tökéletesen bíró szlovákok a megváltozott körülmények között bátran visszatérhettek szlovák identitásukhoz, a városba a világháborút követően beköltöző szlovákok pedig magától értetődően már nem voltak kitéve a korábbi asszimilációs készletnek. Asszimilációs irányváltást tételezhetünk fel a jelentős számú zsidóságról is (1910-ben ez a felekezet 2400 lelket számlált). Komárom izraelita vallású polgárainak túlnyomó része a város polgárosultabb, északi felén lakott, és a békeszerződés után sem költöztek el az immár szlovák nevet kapott városból, Komárnóból. (Az 1920-as népszámlálás Komárom-Újvárosban mindössze 150 zsidó vallásút regisztrált, míg északon 2 250 főt írtak össze. A zsidóság – esetleg anélkül, hogy magyar anyanyelvét, kulturális kötődését feladta volna – könnyebben vállalta, hogy nemzetiségeként a csehszlovákokat jelölje meg (bár a csehszlovák népszámlálás lehetőséget adott zsidó nemzetiség választására is, de ezzel Komáromban nem sokan éltek).

A változások ellenére Észak-Komárom a két világháború közötti időszakban is megőrizte magyar jellegét, a város köztetereiről nem tűntek el a magyar feliratok, tovább élt a város magyar kultúrája. A helyi közélet, a helyi politika nyelve is a magyar maradt, a városi önkormányzat is magyar nyelven tanácskozott.

Ez alatt az időszak alatt a Duna jobb partján maradt városrészből formálódott ki Komárom-Újváros. Az első világháború befejezése után rohamosan gyarapodó település társadalma meglehetősen vegyes képet mutatott (2. táblázat).

2. táblázat. Komárom-Újváros népességének gyarapodása 1910–1941 között

Év	Népességszám, fő
1910	3692
1921	5963
1930	7562
1941	8876

Forrás: Lásd az 1. táblázatnál.

Az eredeti lakosság mellé menekültek érkeztek (hivatalnokok, vasutasok stb.), részben a város északi oldaláról, részben pedig más elcsatolt területekről (Erdélyből, Délvidékről, Kárpátaljáról, Felvidékről), akiket átmenetileg – az akkoriban megszokott módon – barakkokban helyeztek el. 1920-ban, a helyben született „őshonosok” elenyésző kisebbséget alkotottak a város társadalmában. A település „menekültváros-jellegét” az is fokozta, hogy az adminisztráció (pl. a létrehozott csonkavármegye ügyintézése is) ideiglenes helyszíneken működött.

Az 1923-as közigazgatási rendezés során Csonka-Komárom vármegyét – az eredeti szándék szerint „egyelőre” – egyesítették Esztergom vármegyével, így Komárom-Újváros elvesztette átmeneti megyeszékhely funkcióját. A település a veszteségért a járási székhelyi rang megszerzésével kárpótolta magát, amelyet 1930-ban helyeztek át Nagyigmándról Komáromba. A városi szerepkörében megerősített település fejlesztését az állam kedvezményes kölcsönök útján erőteljesen támogatta: a falusias megjelenésű város műszaki infrastruktúrájának kiépítése viharos gyorsasággal ment végbe. 1920-ban bevezették a villanyt, 1927-re kiépítették az ivóvíz- és csatornahálózatot (a vezetékes víz továbbra is Észak-Komáromból érkezett!), 1929-ben épült fel a városi székház, 1930-ban a rendőrségi, 1935-ben a járásbírósi palota. 1928-tól a várost már a később a zsidó deportálás ellen fellépő, tragikus sorsú polgármester, Alapy Gáspár vezette.

A fiatal, történelmi tradíciókkal, identitással nem rendelkező, „össze-futott” lakosságú város nemzetiségi összetétele északi testvérével ellentétben homogén volt, a magyarok aránya 1920-ban 94%-ot, 1930-ban 97%-ot tett ki. Vallási tagolódása is különbözött a szomszédjától, a népesség $\frac{3}{4}$ -e a katolikus felekezethez tartozott, a reformátusok aránya 18%, az izraeliták aránya pedig mindössze 2,5% volt. A kettészakított Komárom két fele között élénk maradt a kapcsolat, a helyi lakosok az ún. „határszéli útiigazolvány” birtokában gond nélkül közlekedhettek a két állam között.

A magyar revíziós politika első jelentős sikereként megszületett első bécsi döntés (1938. nov. 2.) következtében Csehszlovákia déli, magyarlakta sávját visszacsatolták Magyarországhoz: megnyílt az út a kettévágott

Komárom újbóli összekapcsolódására. A korábbi évtizedek egyenlőtlen fejlődési folyamatai nyomán a dinamikusan növekvő déli kisváros és a községi jogállásba szorult, stagnáló-hanyatló Észak-Komárom egyesült újra, hivatalosan 1939. július 15-én. Az egyesített város visszanyerte korábbi jogosítványait, ismét megyeszékhely lett (Komárom és Pozsony k.e.e. vármegyéé), a hivatalok a város déli feléből visszaköltöztek északra. Az újraegyesült Komárom történetét azonban beárnyékolta a második világháború. 1944-ben itt is bekövetkezett a zsidóság tragédiája: a mintegy 2000 zsidót és az elhurcolásuk ellen tiltakozó polgármestert megsemmisítő táborokba szállították.

A háború mindkét városrészben nagyarányú pusztítással járt; több ízben bombázták a várost, elsősorban a közlekedési létesítményeket és a szőnyi olajfinomítót, de a köz- és lakóépületekben is komoly károk keletkeztek. A visszavonuló német hadsereg felrobbantotta a Duna és a Vág hídjait, a két városrész között fizikai értelemben is megszakadt a kapcsolat.

A második világháború lezárásakor (hivatalosan az 1946-os párizsi békekötéskor) Észak-Komárom visszakerült Csehszlovákiához és visszakapta hivatalos szlovák nevét (Komárno). A szlovákiai magyar kisebbség számára viszont a város magyar neve továbbra is Komárom maradt. Ám a Duna jobb partján maradt magyarországi kisváros hivatalos magyar neve is Komárom lett, kifejezve a történelmi településnév megőrzésének szándékát. Ez a magyar nyelvű névazonosság nem kevés gondot okozott. A csehszlovákiai Komárno magyarországi elnevezésére végül hosszú idő után a Révkomárom városnevet fogadták el a hivatalos szervek (bár több történész és geográfus fenntartását hangoztatja a névvel kapcsolatban, főként a „Rév” előtag miatt).

Mivel a XX. század közepén a testvérvárosok útjai ismét elágaztak, eltérő demográfiai folyamatok indultak meg bennük. A legmarkánsabb változások a népességgyarapodás terén következtek be (23. ábra).

Észak-Komárom az ipar komoly mértékű fejlesztése révén Dél-Komáromhoz képest gyorsabb gazdasági fejlődésnek indult az 1950-es években, emiatt népességgyarapodása is látványosabb volt, mint kisebb testvéréé. Utóbbi lakosság száma viszont Szőny hozzácsatolása után (1970) indult az északi szomszédénál gyorsabb növekedésnek, hogy azután – korábbi népességszámának közel kétszeresét elérve – 1980-tól a stagnáló lakosság számú kisvárosok népes táborába kerüljön. A kettéválasztás után több évtizeddel is megmaradt viszont a két város lakosság számára jellemző 2:1 arány.

23. ábra: A kettős város népességének változása 1869-2005 között



2.3. Komárom települmorfológiája. A településtest fejlődésének és jelenkori képének vázlata

A két Komárom települmorfológiai tanulmányozásának egyik előzetes kérdésfeltevése lehet, hogy főképpen a második világháború után miképpen vált szét az északi és a déli településrész fejlődése a morfológia tekintetében, vagy éppenséggel vannak-e még morfológiai bizonyítékai az egykor azonos politikai, társadalmi keretek között zajlott városfejlődésnek.

Jelen tanulmánynak különös aktualitást ad az UNESCO „Világörökség” (World Heritage) listájára felterjesztett komáromi erődrendszer, amely felveti a kérdést, hogy a kettős város települmorfológiai adottságai, egysége mennyire támogatja (vagy fordítva: mennyire akadályozza) a kezdeményezés sikerét.

2.3.1. A település beépítésének fejlődése

Komárom város történeti áttekintéséből ismerjük a település hanyattatott sorsát. E helyütt ezért csak azokra a történelmi eseményekre hívjuk fel újra a figyelmet, amelyek az alaprajzi fejlődésre vagy a városi felépítmény formálódására döntő hatást gyakoroltak. Tudjuk, hogy az organikus fejlődés során a településtest sokkal gyorsabban változik, mint

az alaprajz. A településtest alakulása a legtöbb város esetében a jelenből kiindulva néhány száz évig követhető vissza, csak szerencsés esetben maradhatott meg korábbi – középkori vagy kora újkori – épületállomány, az is legtöbbször rejtetten, a folyamatos átépítések és hozzáépítések miatt. Az alaprajz viszont – rekonstrukciós jellegű átépítések híján – szerencsés esetben ma is a középkori kialakulás bélyegeit viselheti magán.

Fenti megfontolások elviekben csak Észak-Komáromra lehetnek mérvadóak, hiszen a déli település csak a XVIII. században indult fejlődésnek. A Duna bal partján elterülő város alaprajzának kezdeti formálódására – de természetesen a pontos megtelepedési hely megválasztására is – nagy hatást gyakoroltak a geomorfológiai viszonyok, a Duna és a Vág-Duna torkolata, az évnék nagy részében vízzel borított, vagy időszakosan vizek által járt területek elhelyezkedése. A rómaiak még a Duna jobb partján, a Vág-torkolattal szemben építették fel Brigetio légiós táborát és polgárvárosát, vele szemben csak egy kisebb ellenerődöt emeltek. A honfoglalás korában az ispánsági földvárat viszont már a Duna-Vág-Duna torkolatának szegletébe építették fel. Ettől fogva ez a terület a későbbi Öregvárral és Újvárral fontos kiindulópont, gyűjtőpont lett a város alaprajzi szerkezetében.

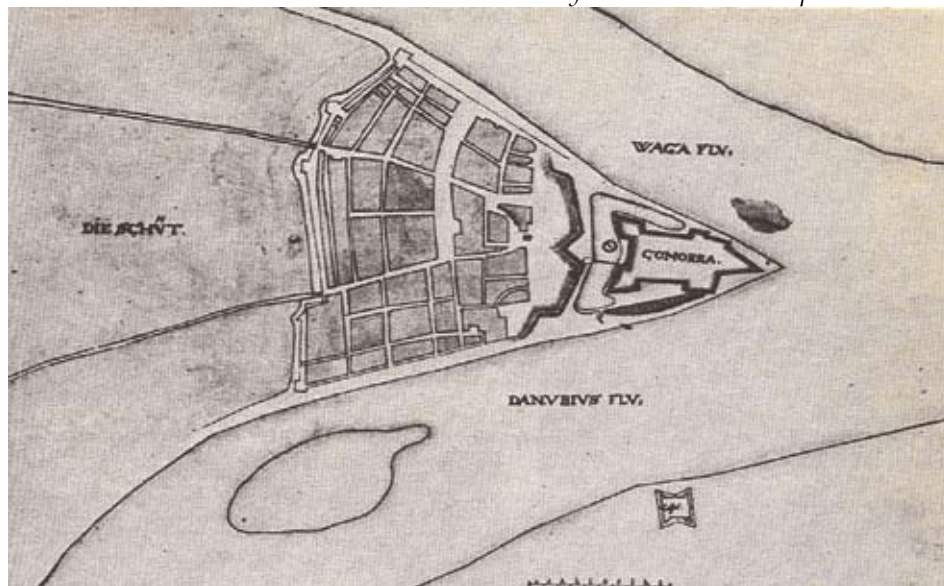
Ismerve a váraknak a városokra gyakorolt általános morfológiai hatását, hangsúlyozni kell Komárom és a komáromi erődrendszer némileg eltérő kapcsolatát. Nemcsak arról van szó, hogy a várfalak behatárolták a település lakott területének terjeszkedését, esetleg hatottak a besűrűsödésekre, a várfalakon lévő kapuk pedig a falak előtt és mögött található utcák futását befolyásolták. Az erődrendszer rendkívüli történelmi szerepe, fontossága miatt még jelentősebb hatással volt a város fejlődésére. S különösen igaz ez az északi, régebbi településre, amint azt az alábbiakban látni fogjuk.

Az országos gyakorlathoz hasonlóan a komáromi vár is a tatárjárás után vált igazi erősséggé. Később, a török időkben (XVI-XVII. század) az országszerte sokat foglalkoztatott olasz hadmérnök, Ferrabosco tervei szerint megerősítették az Öregvárat, és felépítették az Újvárat. A hídfőerődöket is ekkor alakították ki: a Szent Miklós- (később Szent Fülöp) palánkot a Vág-Duna torkolatának bal oldalán és vele szemben a Duna jobb partján a Szent Péter-palánkot.

Ám a város sem maradhatott teljesen védetlen. Ebből az időből vannak az első adatok – tervrajzok, metszetek, egyes utazók leírásai – a város körül emelt földsáncokról, várfalokról is. Ennek helyét Kecskés L. régi tervrajzok alapján nagyjából a mai főtér (Klapka tér) nyugati oldalának vonalába teszi. Gráfel L. némileg eltérő következtetésekre jut, az Újvár építése előtti városfalat egy 1639-es térképvázlat alapján nagyjából a mai

angolpark nyugati szélére, a Belső körút vonalába helyezi el. Az alábbi ábrát mai térképekkel összevetve mi is inkább erre a következtetésre juthatunk (24. ábra).

24. ábra: Az észak-komáromi vár és környékének korabeli térképe



Ám a térkép alapján az akkori város alaprajza is tanulmányozható. Már ezen is az Öregvártól sugárirányban kiinduló két főutcát láthatunk, amelyek a városfalon túl is folytatódnak, s talán a későbbi utcahálózat alapját jelentették. E két útvonalat számtalan haránt irányú utca köti össze, amelyek közül az egyik hosszan elnyúló térré szélesül. Gyanítható, hogy ez volt a város első piactere. A város ekkori képéről még egy metszet alapján is véleményt formálhatunk, bár ezek hitelessége mindig kétséges (25. ábra)¹.

Az Újvár építéskor (1663–1673) nagy területen lebontották a házakat, a lakók nyugatabbi területeken kaptak telkeket. Ezt követően a második városfalat nyugatabbra építették fel (Mácza M. szerint a Kórház utca – Hajnal utca vonalában). Egyes adatok szerint 61 lakóházat, a városházát, az evangélikus templomot és az iskolát bontották le. További 183 épületet bontásra jelöltek, ha a hadi helyzet megkívánta volna az erődök előtti nagy tér kialakítását. A város ennek ellenére gyarapodott a hódolt-sági területekről érkező lakosokkal, akik származásuk vagy nemzetiségük

¹ Ám ez a kép még azért is fenntartással kezelendő, mert keltezésének idejéhez képest (1700) nem látható rajta az Újvár.

A városfal már jóval távolabb helyezkedik el az Öregvártól és az Újvártól; a Rákóczi-szabadságharc idejében a terjeszkedő város miatt azt még nyugatabbra kellett felépíteni.² Nagyjából a mai temető keleti határvonalára lehet tenni vonalát, ezt támasztja alá, hogy a térképen is van egy temető a 10 bástyával ábrázolt fal előterében. Még láthatunk háztömböket az Újvár közvetlen szomszédságában; tudjuk, hogy a XIX. század első felében itt újabb bontásokra került sor. Jól felismerhetőek már a mai úthálózat fontosabb elemei: a Nádor, Eötvös, Megye, Határőr (korábban Deák Ferenc) és Jókai utca, Ferencesek utcája, Klapka és Kossuth tér. Megállapítható, hogy a korábbi utcahálózatból legfeljebb a várból kiinduló sugárirányú utcák (vagy azok irányultsága), illetve az ezeket keresztező, az erődhöz legközelebb eső utcák maradtak meg. Ám ez a várost sújtó számtalan tűzvész, árvíz és földrengés (1763, 1783) ismeretében nem is meglepő. A második pusztító földrengés után az uralkodó fel is ajánlotta, hogy a várost a Duna túlsó partján építsék fel, ám a városvezetés ezt nem fogadta el. Érdekes településmorfológiai adalék, hogy az újjáépítés során kezdetben csak földszintes házak építését engedélyezték.

Mindeközben a Duna jobb partján egészen a XVIII. századig Szőny volt a legjelentősebb település, a XV. században még mezőváros rangban is volt, ám a török korban hosszú időre elnéptelenedett. A rév körül formálódó település, a mai Dél-Komárom elődje „Új-Szőny” néven 1777-ben vált ki Szőny területéből. A kezdeti fejlődést jellemzi, hogy a XVIII. század elején postakocsi állomás és református lelkészlak épült itt.

A vár és város erődítményeinek hadászati jelentősége egy évszázados hanyatlás után a napóleoni háborúk idejében növekedett meg újra. A bécsi udvar ekkor felújíttatta az Öregvárat és az Újvárat, a hídfőerődöket. A város időközben ismét túlnőtte a városfalait (sáncait), ennek védelmére, ismét nyugatabbra, a Duna és az Apáli-sziget között, 6 bástyával erősített, földből készült védvonalat emeltek. Építtetőjéről – József nádorról – ezt Nádor-vonalnak nevezték el. Ez azonban ideiglenes volt, helyén az 1830-as évek végétől az 1848/49-es szabadságharcig négy bástyát tartalmazó, kőből készült erődvonalat építettek, majd a szabadságharc levereése után még 3 bástya készült el. Időközben az Öregvárban és az Újvárban szintén nagyszabású építkezések zajlottak. Ekkor – a század 30-as, 40-es éveiben – bontottak le újabb részeket a város keleti részéből, így a korábbi főtér szinte városperemi helyzetbe került.

Az elemi csapások (földrengés, jeges árvíz) a XIX. században sem maradtak el, de a város ezek ellenére is tovább fejlődött: árvízvédelmi

² Komárom esetében a hadászati szempontok állandó jelentősége miatt talán nem lehet csodálkozni azon, hogy más városokkal ellentétben a városfalat (sáncokat) több ízben új nyomvonalon építették fel.

munkálatokat folytattak, az 1920-as években felparcellázták az addig gyümölcsösnek, legelőnek használt Erzsébet-szigetet, emeletes polgárházak épültek. 1848-ban azonban újabb csapás, tűzvész sújtotta a települést, mintegy 700 ház pusztult el, ezért nem találni régebbi házakat a város mai épített örökségében. A tűz a szigeten keresztül még Új-Szönybe is áttért, ahol 14 ház égett le. Hasonló mérvű károkat okozott egy újabb jezes ár, majd a szabadságharc sorozatos ostromai, amelyek közül az utolsó csak a világosi fegyverletétel után ért véget. A város nagy része romokban állt, Új-Szöny teljesen elpusztult.

A város társadalma ekkor hanyatlásnak indult, sokan elszegényedtek, mások elköltöztek, ám az erődrendszer építése folytatódott. A dunai hídfőerődöt, a Csillag erődöt, illetve a Vág-dunai hídfőerődöt 1850-1870 között építették át. A hatalmas – ám ostromot már soha el nem szenvedett – Monostori erődöt 1850-1871 között létesítették. A Nádor-vonal befejezését követően, az 1860-as évek derekán folytatták a város körvédelmét, s a Vág-Duna mentén valamivel szerényebb méretű védvonalat emeltek (Vág-vonal). Végül a komáromi erődrendszer utolsó tagjaként 1871 és 1877 között az Igmándi erőd épült fel.

A XIX. század második felében Komárom lelassult fejlődésének morfológiai bizonyítéka, hogy az elpusztult házak helyén számtalan telket nem építették be, csak kertként használtak, de a középületek, templomok közül is sokat nem, vagy csak szegényesebb külsővel állítottak helyre. Az erődépítkezések nyomán főképpen a garnizonjelleg erősödött, a déli oldalon 1856-ban megnyílt Új-Szöny-Győr, majd az azt követő vasútvonalak Komáromnak nem hoztak fellendülést. Új-Szöny azonban a vasútnak köszönhette fejlődését.

Az országos tendenciákhoz hasonlóan Komáromban is a kiegyezést követően, s különösen a század utolsó éveiben gyorsult fel a város növekedése, a belváros historizáló arculata ekkor rögzült. Komárom és Új-Szöny egyesítésével (1896) iparilag inkább a déli városrész fejlődött, de az északi részen is létrejött néhány gyártelep, így például egy hadiüzem az Öregvár és az Újvár mellett, a Vág-Duna partján. Ennek természetföldrajzi okok adtak lehetőséget. A folyó régen közvetlenül a vár partján folyt, a XVII. századtól azonban vízrajzi változások miatt egy szigetet épített az erőd mellett, ami később teljesen a szárazföldhöz rögzült. E feltöltött terület már a 26. ábrán, a város 1777-es ábrázolásán is megfigyelhető. Végeredményben ezt az ipari területet – főként az UNESCO pályázat fényében – ma már súlyos településmorfológiai feszültségnek tekinthetjük.

Az első világháború után a kettészakított város északi fele, Komárno csak kis mértékben terjeszkedett. Egyrészt északi irányba, a vasútvonal felé, annak vonalát még csak kismértékben átlépve, másrészt

nyugati irányba, a Nádor-vonalon túlra. Elsősorban tisztviselői lakótelepek, munkásnegyedek épültek ekkor. A Vág-vonal katonai funkcióját feladva a bástyákban szükséglakásokat alakítottak ki, mások ún. „fecskefészkeket” építettek a falak mentén.

A déli városrészt természetesen készületlenül érte Komárom ketészakítása. Az északról áttelepülő magyarok nagy száma miatt lakáshiány lépett fel, s hiányoztak a közhivatalok, közintézmények is. Ezek felépítése csak az 1920-as évek végétől indult meg.

A második világháborúban különösen Észak-Komárom szenvedett jelentős károkat, többször bombázták, hídjait felrobbantották a visszavonuló német csapatok. Így a háború után sokáig a romeltakarítás, a helyreállítások jelentették a városépítési tevékenységet, utóbbi anyagszükségletei miatt egyes katonai épületeket is lebontottak.

Észak-Komáromban az 1950-es évek elejétől beindult a nagy volumenű lakásépítés; felépült az I. és a II. számmal jelölt két lakótelep, de a vár és az óváros közötti angolparkban is hatalmas tömbházak emelkedtek ki a földből. Az évtized végén a III-IV. sz. lakótelep építésekor már szanalások folytak, sorra tűnedeztek el az észak-komáromi külvárosi negyedek, a történelmi városrész zsugorodni kezdett. Így az egykori fésűs beépítésű gazdanegyed helyét ma a III. sz. és a VI/2. sz. lakótelepek foglalják el. A Vág-Duna mellett elterülő IV. sz. lakótelep körzetében egykor fakereskedők, halászok, hajóácsok éltek, de ennek peremén volt a város cigánytelepe is. A korábban nemesek, kézművesek, molnárok által lakott Kúria-negyed lebontásával nyert területen az 1970-es évek közepén a város legnagyobb, VII. sz. lakótelepe létesült, amelyhez külön hőerőmű épült (130 m magas kéménnyel).

Lassan a Nádor- és a Vág-vonal által határolt városrész minden szabad telke beépült. Az egyik legutolsó nagy kiterjedésű üres terület az egykori Singellő-dűlő és a Cigánymező mocsaras laposa volt, amely az 1960-as évek közepétől magánérs formában épített házakkal népesült be. Jelentős rekonstrukciós építkezés volt az Erzsébet hídról a belvároson átvezetett négysávos főútvonal kialakítása is.

Az Öregvár és az Újvár a XX. században végképp hadászati jelentőség nélkül maradt. Katonai funkcióját viszont továbbra is megtartotta, hiszen több évtizeden át a szovjet, majd a szlovák hadsereg használta, s csak 2003-ban került a város tulajdonába. Ennek az állagromlás mellett az lett a következménye, hogy számtalan katonai épületet emeltek a várfalak szomszédságában.

Dél-Komáromban a háború után, de különösen az 1960-as években meginduló modern városépítés érthető okokból nem okozott akkora kárt a város épített örökségében. A modern városfejlesztés fő területévé Komárom főútvonala vált, de az ahhoz kapcsolódó mellékutcákban,

illetve területeken is épültek lakótelepek. Az erődök egy része Dél-Komáromban is katonai bázisul, raktárként szolgált. Az 1950-es években lakóhelyként használták őket.

2.3.2. Komárom morfológiai vázlatja és problémái

A két Komárom morfológiai sajátosságait vázaltszerűen mutatjuk be, mert a két városra és környékére vonatkozó vizsgálat átfogó jellege miatt nem vállalkozhattunk városi épületfelmérésekre. A térkép készítését elsősorban a terepi bejárások, információk és írott publikációk, tervdokumentumok alapozták meg. A hagyományos településföldrajzi gyakorlattól eltérően alakítottuk ki az egyes morfológiai kategóriákat. Így három lakóterületi típus volt elkülöníthető, elsősorban a beépítés történetiségét tartva szem előtt. (27. ábra).

27. ábra: Észak- és Dél-Komárom belső részének településmorfológiai vázlatja, 2007



Első kategóriaként a történelmi városrész morfológiai típusa különíthető el, amely zárt vagy hézagosan zárt beépítéssel, történeti épületállománnyal, hagyományos épületformákkal jellemezhető. A második beépítési kategória esetében részben már csak a telekrendszer hagyományos³, az épületek között lapos tetős tömbházak stb. is megjelenhetnek. A harmadik kategória a lakótelepeké, a telepszerű beépítésé, ahol a telekrendszer már úszótelkek összessége, és az úthálózat már nem tárgya a településmorfológiai elemzéseknek. E lakóterületi beépítésfajták mellett meghatároztuk a gazdasági ágak típusát (ipari, kereskedelmi, raktározási, vasúti területek), illetve a beépítés nélküli, többnyire zöldfelületi jellegű területhasznosítási kategóriát (park, rekreációs, sportterület, temető, mezőgazdasági terület, vízfelület stb.). Több egyszerűsítéssel értünk tehát, eltekintve a kategóriaalkotásnál a funkcionális szempontoktól is. Az így elkészült morfológiai térképre fektettük rá a századfordulós úthálózatot, amely segítségével további elemzési lehetőség nyílt meg.

Jól érzékelhető az előbbi fejezet alapján, hogy a komáromi erőrendszer ma is rendkívül jelentős tényező a város morfológiai képében. Szinte hiánytalanul megfigyelhető, hogy csak a Nádor-vonalból és a Vág-vonalból hiányzik egy-egy szakasz, és ezeket is inkább út- és vasútépítések miatt bontották le. Mindössze a vág-dunai hídfőerőd indult jelentős pusztulásnak, ezt ma már nagyrészt benőtte a növényzet.

Az UNESCO Világörökség pályázat kapcsán érdemes röviden értékelni az erődítmények és a város településmorfológiai kapcsolatát, röviden bemutatva az egyes morfológiai típusok sajátosságait.

Ma csupán a Monostori erőd és a Nádor-vonal VI. sz. bástyája visel kimondottan hozzáillő funkciót. A kulturális-közintézményi szerepkörök mellett ezek hasznosítását kizárólag zöldfelületi jelleggel lehet elképzelni, azonban a jelenlegi állapotban a legtöbb helyen ez sem teljesül, illetve inkább a „hasznosítatlan”, beépítetlen terület megnevezés illik rájuk. Így a Nádor- és a Vág-vonal mente nagy területeken pusztaság, gazos, alig megközelíthető terület. Több helyen találkozhatunk még kiskertekkel is a falak mentén, továbbá ipari-kereskedelmi raktárakkal, másutt pedig garázssorok veszik körbe a falakat. A hasznosítás anomáliáinak másik végletét néhány, a várfalak tövébe épült kortárs villaépület jelenti. Megállapítható tehát, hogy különösen a Nádor-vonal II. és III. sz. bástyáján (az I. sz. bástyát még a második világháború előtt nagy részben lebontották) úgy nőtt túl a város, hogy annak megfelelő funkciójáról – ami lehetne egy gondozott zöldterület is – nem gondoskodott.

³ Ez alatt itt most nem csak a szabálytalant értjük, hanem egyáltalában azt, ahol a telek és az épület viszonya hagyományos, azaz nem úszótelekről van szó.

(Így joggal juthat eszünkbe a nyugati városmorfológiában használatos „urban fringe” vagy németül a „Stadtrandzone” fogalma. Az urban fringe azokat az alulhasznosított területeket jelenti, amelyeket a város csápszerű, majd oldalirányban történő növekedése során érintetlenül hagyott, s mintegy zárványként máig megmaradtak.)

Az Öregvár és az Újvár problémáját már részben említettük. Esetükben is nagy probléma tehát a várossal való kapcsolat, ezek mára szinte izolálódtak a lakóterülettől. A várat keletről övező ipari terület okozta morfológiai feszültségére már korábban utaltunk, és arra is, hogy az 1950-es években a várra megjelenésükkel félreérthetetlenül ráutaló, ám tömegükkel azt jóval felülmúló tömbházakkal vágták el az angolparkot, s így a várat is, a történelmi várostól. Később ez fokozódott, amikor a vár közvetlen előterében számtalan katonai, illetve lakóépület – tömbház – létesült. Nem véletlen, hogy a központi erőd tervezett felújítása során legkedvezőbb esetben – az 1950-es évekbeli lakóházak kivételével – a környező épületállomány és az ipartelep teljes bontásával számolnak. Nyugati városokban számtalan helyen találkozhatunk a várfalakat és a történelmi városokat egybefonó zöldterülettel, ezek jó példával szolgálnak az észak-komáromi városépítészeti beavatkozásokhoz.

Dél-Komáromban a három tagból álló erődrendszer csak kisebb városképi feszültségekkel terhelt. Ilyen a Csillag erőd és a Csillag lakótelep vizuális kapcsolata, vagy az Igmándi erőd és a víztorony esete. Zöldfelület fejlesztések itt is kívánatosak lennének, noha a várak közvetlen környezete általában zöldbe ágyazott, azok állapota kívánnivalót hagy maga után.

Külön részletezendő probléma a váraknak és a város(ok)nak a Dunával való kapcsolata, hiszen ez a világörökségi pályázat kapcsán ez a tényező ismét kulcskérdés lehet a településmorfológia oldaláról. Az erődrendszer együttes kezelése, közös fejlesztési, turisztikai, marketing stb. koncepciója legsikeresebben a Dunán keresztül valósulhat meg (gondoljunk csak a turistákat majdán szállító hajójáratokra...). Ideális esetben tehát az erődöknek vizuálisan meg kellene jelenni a városok dunai településképeiben, a Dunát övező galériaerdő hiányában ezt elvárásul támaszthatjuk. Dél-Komáromban ez csupán a Monostori erőd esetében teljesül, a Csillag erődöt a vasúti töltés kismértékben már elvágja a folyótól. Az Öregvár és az Újvár dunai megjelenése szintén lehetne markánsabb, itt vasúti és rakodóterületek találhatóak a vár előtti Duna-part egy részén. Ám a város esetében sem mondható el sokkal jobb vizuális kapcsolat a folyóval. Dél-Komárom lehetőségeit nagyban meghatározza, hogy annak idején a vasútvonalat a Duna töltésére vezették rá. A jelenlegi helyzetet csak tovább rontotta az a tény, hogy a régi, hídfő előtti Erzsébet teret egy bevásárlóközpont építette be, ami a hídról és a túlpartról egyaránt mar-

kánsan megjelenik a dunai látképben. Feltehetőleg kevés olyan város van még a Duna mellett, amelynek a Dunával való kapcsolata ilyen szerencsétlenül alakult volna.

Észak-Komáromban a déli partról nézve az Erzsébet-sziget határozza meg nagy részben a város látképét, bár ezt némiképp módosítják a határállomás szomszédságában épülő hatalmas épületkomplexumok. A történelmi belváros Duna-partja az Öregvár és Újvár esetében elmondottakkal jellemezhető, néhány daru adja meg a település „kikötői” imázsát. Ezt a látképet a téli kikötő még inkább megerősíti, kiegészülve a hajógyár és a kikötő mögül kiemelkedő VII. lakótelep és a fűtőerőmű tornyának látványával. Mindez arról tanúskodik, hogy a múltbéli városépítészeti beavatkozás során a városképi megfontolásokat teljesen mellőzték.

Rátérve a „komáromi konurbáció” településmorfológiájának tárgyalására kijelenthető, hogy főképpen a déli városban nem sok olyan városrész maradt, amely számot tarthat az épített örökség számbavételét morfológiai alapon megkísérlő településföldrajz érdeklődésére. Észak-Komáromban az egykori alaprajz és a történelmi városrész mai kiterjedése alapján megállapíthatjuk, hogy a történelmi beépítés területe a történelmi külvárosi negyedeket eltüntető lakótelep-építés miatt nagyjából felére csökkent, mai állapotában körülbelül a második generációs városfal vonaláig terjed. Nemcsak a központi erődrendszer, hanem a történelmi Komárom esetében is nagyfokú településmorfológiai izoláltságról beszélhetünk, hiszen lényegében három oldalról lakótelepek, míg a Duna felé vasúti vágányok vékony sávja veszi körül.

Az észak-komáromi történelmi városrésznek az arculata természetesen nem egységes. Zárt beépítéssel többnyire csak a főtérből kiágazó utcák kezdeti szakaszai jellemezhetők. S nem is a Klapka térből kiágazó vásárló utcák (Nádor, Megye és Eötvös utca), hanem pl. a Határőr utca a legvárosiasabb; előbbieik épületállománya felerészben csak földszintes, utóbbi viszont zömében egy- és kétemeletes. A történelmi városrész éles váltással megy át a lakótelepekbe, ám arculatában már a hídról érkező főútvonal (Kertész utca) megjelenése törést okoz nagyvárosias képével. A történelmi városmag sajátos – és egyben új – arculatú területe az ún. Európa-udvar. Az udvari beépítésként megvalósuló nagyprojekt egyes európai országok építészeti vonásait jeleníti meg egy-egy ház formájában, de a városrész kereskedelmi-gazdasági funkcióit is bővítette.

Dél-Komáromban történelmi hangulatú városrészsel alig találkozni, ezek a Szent István tér és az Igmándi utca Dunához közelebb eső szakasza közötti rész, a Gyár utca a MÁV tisztviselői lakóteleppel, illetve esetleg a Széchenyi tér épületegyüttese, bár a középütt emelkedő hatalmas modern lakótömb ennek egységét elrontja. Végül, de nem utolsósorban Ó-Szőny falusias beépítésű magja sorolható ide, amelynek

területe nemrég került helyi védelem alá. Dél-Komáromnak nincs tehát igazi városközpontja, a közintézmények elszórva találhatóak a településen, feltehetőleg a város kis mérete miatt nem törekedtek új városközpont kialakítására a lakótelep-építések során. Ám az egységes arculatot sem sikerült megteremteni a lakótelepek azonaritása miatt.

A hagyományos kertvárosias beépítés területe egyik városban sem összefüggő, többnyire a lakótelepekkel váltakoznak. Talán csak Észak-Komárom esetében beszélhetünk valamiféle zonalitásról. Az északi és a déli város e tekintetben jelentős arculati különbségeket mutat, a szocializmus kertvárosi típusázai ugyanis különbözőek voltak, de már a két világháború közötti polgári, kispolgári, azaz a „villaszerű”, historizáló beépítés is különböző formákat teremtett. Magyarországon a szocializmusban az ún. kvadrátház az egyik korai példa, amelyet néhány fajta emeletes nyeregtes ház követett, a házgyári technológia azonban sehol sem nyomult be a kertvárosi negyedekbe. Ezzel ellentétben Észak-Komáromban a kertvárosias területeket lapos tetős kockaházak – családi vagy társasházak – színesítik.

Még külön szót érdemel az Erzsébet-sziget. Ennek egységes zöldfelületi jellege már a múltban elveszett, de napjainkban is tovább sérül. A szocializmusban afféle zártkertesedés mehetett végbe a területén, de oda nem illő funkciók – pl. javítóműhely – is kerültek a szigetre. Jelen korunkban természetesen a magánérés lakásépítés fedezte fel a területet, amelynek korlátozása, megállítása a városfejlesztési politika elemi érdeke kell, hogy legyen. Dél-Komáromban némileg analóg városrészt Koppány-monostor, csak hogy már jóval előrébb tartó fejlődéssel. Az egyik oldalon még ma is megtalálható néhány villaépület, kert, kerti ház vagy az agrár életforma jegyei, másfelől viszont egy kezdődő, gyenge, városhatáron belüli szuburbanizációnak is szemtanúi lehetünk.

2.3.3. Következtetések

A leírtak alapján látható, hogy a két város esetében a település-morfológiai adottságok nem könnyítik meg a Világörökség-listára való felkerülést, amennyiben az elbírálás során ilyen szempontok is megfontolásra kerülnek. Ettől függetlenül azonban – mindkét város esetében – az a városfejlesztés, a városi arculat fejlesztésének egyik fő feladata, hogy valamiféle egységet teremtsen az erőrendszer és a város, illetve Észak- és Dél-Komárom között, továbbá főleg az északi településen megfelelőbb városképi átmenetet biztosítson a történelmi városrészt és a modern lakótelepek között. Mindezekre – kisebb-nagyobb bontások, szanalások mellett – egy kifinomult zöldfelület fejlesztési program kínálna megoldást. A városmorfológiai konfliktusok jól oldhatók zöld zónák

közbeiktatásával – ezt megint csak külföldi példák igazolják –, amelyek végső soron a települések környezeti állapotának javulásához is nagyban hozzájárulnak.

A kettészakított város, azaz Észak- és Dél-Komárom tehát számos tekintetben eltérő jegyeket visel magán, a határ meghúzása óta azonban voltak hasonló momentumok is a városok fejlődésében. Az eltérések természetesen már abból is fakadnak, hogy nem egy időben alakult ki a két településrész a Duna folyó két oldalán, vagyis a városfejlesztő erők már a kezdetektől különbözőképpen voltak jelen térben és időben. A modern városépítés bélyege – amely mindkét településen jelentős lenyomatot hagyott – a városok eltérő méretéből fakadóan szintén némileg különböző eredményre vezetett. Északon a történelmi város visszabontásáról és körbefalazásáról, míg délen a meg nem teremtett városmorfológiai egységről beszélhetünk.

3. A város mai gazdasága

3.1. A két Komárom ipara

Komárom földrajzi fekvésének köszönhetően a történelem folyamán mindig fontos szállítási útvonalak csomópontja volt. A Duna vízi útja, majd a megépült észak-déli Duna-híd és a XIX. század második felében kiépülő vasútvonalak mentén stratégiai pozícióval bírt. Fekvése az ipari fejlődésre is nagy hatással volt: az ipari növekedés a XIX. és a XX. században is akkor volt a legdinamikusabb, amikor a szállítási – előbb a vízi, majd a vasúti – útvonalak szerepe felértékelődött. A XXI. század elején szintén a logisztikai előnyöknek köszönhetően dinamizálódott az ipara, ezúttal az autópálya közelsége értékelte fel Komáromot. A Duna közelsége a város iparának egyik legfontosabb telepítő tényezője volt: egyrészt mint szállítási útvonal, másrészt a víz, mint nyersanyag jelenléte komoly ipari kapacitások kiépülését eredményezte. Kezdetben az ipari üzemek nagy része a folyóparton létesült, ma azonban a beruházásokban már kevésbé meghatározó a Duna közelsége (kivételnek tekinthető a hajógyár).

3.1.1. Az ipar fejlődése a második világháború végéig

A Duna bal partján fekvő történelmi Komáromnak már a középkorban jelentős céhes ipara volt, az első céhlevél 1529-ből maradt hátra. A XVIII. században szabadabbá vált kereskedelem a várost a dunai gabona- és fakereskedelem legfontosabb központjává tette. A gabonakereskedelem felfutásával Komárom fontos kikötőváros lett, jelentős hajóforgalommal. A komáromi hajóvontatók kiemelkedő szerepet játszottak a teljes dunai hajózás fejlődésében. A kereskedelmi dinamikával párhuzamosan a kézműipar is fejlődésnek indult. A legnagyobb számban csizmadiák, molnárok, hajóácsok, asztalosok és ötvösök dolgoztak a városban. A fejlődést ugyan visszavetették a XVIII. században egymást követő, s a város nagy részét elpusztító földrengések és tűzvészek, a katasztrófák után azonban Komárom újjáépült, sőt a XIX. század első felében élte virágkorát.

A XIX. század második felében a város jelentős átalakuláson ment keresztül. Az 1848-ban a város kétharmadát elpusztító tűzvész, majd az 1849-es ostrom után a város lakosságának fele elhagyta Komáromot. A kereskedők Győrbe tették át székhelyüket, s Komárom elvesztette a dunai kereskedelemben és hajózásban betöltött korábbi pozícióit, ezáltal gazdasági létalapiját. A XIX. században a város funkciója megváltozott, az 1808–1877 között lezajló katonai építkezések eredményeként a város

garnizonná vált, a kereskedelem helyett a katonai funkció vált a legfontosabbá.

Az építkezések ugyanakkor nagy mennyiségű építőanyagot igényeltek, s a komáromi két nagy téglagyár termelése gyorsan növekedett.

A XIX. század második felében felgyorsuló vasútépítések a Duna jobb parti Új-Szőnyt fontos vasúti csomóponttá tették. Komáromba viszont évekig nem jutott el a vasút, amely fejlődését jelentősen visszafogta. Csak a XIX. század végén épült meg a Dunát átszelő híd, mely lehetővé tette, hogy 1896-ban Új-Szőny egyesüljön Komárommal. Az így létrejött közel 20 ezres város gyors fejlődésnek indult. A vasúti forgalomra alapozva a déli városrészben jelentős ipartelepek létesültek. Komárom fontos könnyűipari központtá vált.

1880-ban jött létre a város első jelentős ipari üzeme, a Milch-féle fafeldolgozó, mely a századforduló idején már 130 fős létszámmal működött. A XX. század első éveiben aztán számos új ipari üzem létesült a városban. A faipar újabb gyárral gazdagodott: 1903-ban alakult meg a Komáromi Faiparosok Szövetkezete. A nagy tradíciókkal rendelkező komáromi asztalosok a déli városrészben létesítették modern asztalosárugyárukat. A város másik húzóágazata a textilipar volt. 1901-ben alakult meg a Selyemfonógyár, mely hamarosan a város legnagyobb üzeme lett, 350 főt foglalkoztatott. 1904-ben jött létre a másik textilipari cég, Fiedler János 300 fős létszámmal működő Lenfonógyára. Az élelmiszeripar is növekedésnek indult. 1905-ben megépült a gőzmalom, majd 1913-ban az igmándi keserűvíz töltőtelepe.

Az északi városrészben is fejlődött az ipar. A XIX. század végén jött létre a komáromi hajógyár. Eleinte hajójavító üzem volt, majd 1898 után már hajókat is gyártottak. 1905-ben létesült a mai Észak-Komárom másik számottevő üzeme, a lőszergyár. Az első világháború idején 4-5 ezren is dolgoztak az üzemben. A malomipar is fejlődött, hajómalmok üzemeltek a Dunán.

Az ipari fejlődésnek köszönhetően a XX. század első két évtizedében a város déli fele növekedett gyorsabban: Dél-Komárom népességszáma 1920-ra 6 ezer főre nőtt, amely a kettős város népességének a negyedét jelentette, míg 1910-ben még mindössze a lakosság 15%-a lakott a Duna jobb partján.

Az első világháborút követő trianoni békeszerződés elszakította egymástól a város két részét. Észak-Komáromban az új csehszlovák hatalom leszerelte a lőszergyárat, melynek következtében a városban jelentősen megnövekedett a munkanélküliség. Az 1920-as években ugyan kiépült a város teljes Duna-parti részén az új kikötő, 1923-ban pedig dohányfermentáló üzem is létesült, ám ezek nem tudtak elegendő munkaalkalmat teremteni.

kalmat teremteni. Dél-Komárom gazdasága szintén megroppant. A nagy gazdasági világválság éve alatt számos üzeme tönkre ment. Csődbe jutott a fafeldolgozó, a selyemgyár, az asztalosárugyár, valamint az alig néhány éve alapított szövőgyár. A két világháború között Dél-Komáromban mindössze két jelentősebb üzem létesült. 1923-ban jött létre a vasöntöde, majd 1937-ben épült meg a vágóhíd. Az ekkor még nem Dél-Komáromhoz tartozó Szőnyben 1942-ben kezdték építeni a kőolaj-feldolgozó gyárat, melynek 1944-re több üzeme is elkészült.

A második világháború alatt több bombatámadás érte a két Komáromot, amelynek során az éppen elkészült Kőolajipari Vállalat, a selyemgyár és a vágóhíd is komoly sérüléseket szerzett. A visszavonuló németek ráadásul magukkal vitték az olajgyár és a lengyár felszereléseit. A háború utáni években csak lassan indult újra a termelés.

3.1.2. Szocialista iparosítás a két Komáromban

A szocialista időszakban az ipar fejlődésnek indult. A túlélő régi üzemek mellett számos új gyár jött létre mindkét városban. Észak-Komáromban és Szőnyben a nehéziparban jelentős bővítés zajlott, a könnyűipar a Duna mindkét partján fejlődött és diverzifikálódott. Az 1970-es évek közepéig a keresők több mint fele az iparban dolgozott, de Dél-Komáromban még az 1990-es népszámlálás idején is az aktív keresők több, mint egyharmadát a szekunder szektor foglalkoztatta.

Észak-Komáromban a hajógyár a második világháború után gyors fejlődésnek indult, 1948-tól jelentős beruházásokat és kapacitásbővítést hajtott végre. A hatalmasra növekvő hajógyár ötezer főt foglalkoztatott, a város legfontosabb, domináns ipari üzemévé vált: Észak-Komárom nehézipari központ lett, népessége gyorsan növekedett (1950-ben 19 ezer fő, 1970-ben 28 ezer fő). A város másik jelentős gépipari üzeme, a 400 főt alkalmazó mezőgazdasági gépeket és berendezéseket előállító Agrosztrój volt, mely a gadóci városrészben hozta létre telephelyét. Közel 500 főt foglalkoztatott az 1960-ban létrejött Priemko vállalat, mely fém-, fa-, bőr- és textilfeldolgozásával foglalkozott. A női munkaerőt a dohánygyár és az 1954-ben létrejött, bőripari tevékenységet végző Kozená galanteria szövetkezet foglalkoztatta.

A város iparában az 1950-es évektől kezdődően az építőipari vállalatok is fontos szerepet játszottak, s több ezer főt foglalkoztatottak. A Hydrostal a nagy hidrológiai beruházásokhoz kapcsolódott, de rendelkezett komáromi telephellyel az állami Doprastav, valamint a Komáromi Járási Építőipari Vállalat és a Stavba Építési Szövetkezet is. Az 1980-as években a város gazdasági struktúrája átalakult. A könnyűipari profil tovább bővült, s a város a cipőgyártás fontos központja lett, miután a par-

tizanskei ZDA telephelyet létesített a város északi részén. Ugyanakkor a dohányfermentálót megszüntették, s a XX. század elején létesült gázgyár is elvesztette funkcióját.

Dél-Komárom a szocializmus évtizedei alatt is megtartotta élelmiszeripari-könnyűipari karakterét. A város mezőgazdasági nagyüzemeihez kapcsolódott a Gabona- és Malomipari Vállalat és a Sütőipari Vállalat helyi egysége, s létrejött egy húsüzem is.

1970-ben az ipari aktív keresők fele, de még az 1980-as évek végén is közel egyharmada a könnyűiparban dolgozott. A város könnyűipari hagyományainak megfelelően a második világháború után a legfontosabb ipari üzeme továbbra is a Lenfonógyár volt. Az üzem termelése gyorsan fejlődött, de a növekedést egy idő után már nem bírták helyi munkaerővel biztosítani. Az 1960-as évek végére elfogyott a szabad női munkaerő, új forrás után kellett nézni. Az 1970-ben létrejött csehszlovák-magyar munkaerő-kooperáció jegyében a két Komárom között megindult a munkaerő-áramlás: Csehszlovákiából 100–150 nő járt dolgozni a Lenfonógyárba, míg Magyarországról 70–80 férfi dolgozott a túlparti hajógyárban.

A Dél-Komárom életében nagy jelentőséget játszó mezőgazdasági üzemek is folytattak ipari tevékenységet. Melléküzemági tevékenységük mezőgazdasági gép-, fa- és gumiiipari alkatrészgyártásra is kiterjedt. A szocializmus évei alatt néhány új üzem is létrejött a városban. 1957-ben létesült a vasipari szövetkezet, s vasöntőde, emellett vasbetonelemgyár is működött a településen.

A dél-komáromiak nemcsak a városi ipari üzemeiben találtak munkát, sokan dolgoztak a környékbeli települések iparvállalatainál is (almásfüzitői timföldgyár és vákuumgyár, ácsi cukorgyár stb.).

Dél-Komárom gazdasági struktúrája az 1970-es évek végén „adminisztratív úton” változott meg. 1977-ben hozzácsatolták Szőnyt, s ezzel a város legjelentősebb ipari üzemévé a Komáromi Kőolajipari Vállalat vált. A szőnyi kőolajfinomító (MOLAJ) a második világháború után Magyarország legnagyobb kőolaj-feldolgozó vállalata volt. 1962-ben a Komáromi Kőolajipari Vállalat egyesítette a szomszédos Almásfüzitőn lévő, egykoron az amerikai Vacuum Oil Company által létesített finomítóval, majd 1965-ben hozzákerült a budapesti Lardoline Olaj- és Zsíradék Vegyészeti Gyár is.

Az 1960-as években a szőnyi kőolajfinomító jelentős kapacitásbővítésen és modernizáción ment keresztül. 1961-ben átadták az egymillió tonna évi kapacitású atmoszférikus desztillációs üzemet, majd 1962-ben megkezdődött a szőnyi finomító rekonstrukciója is. Az 1980-as népszámlálás idején már a vegyipar volt Dél-Komárom legnagyobb foglalkoztatója, az ipari keresők közel egyharmada az ágazatban dolgozott,

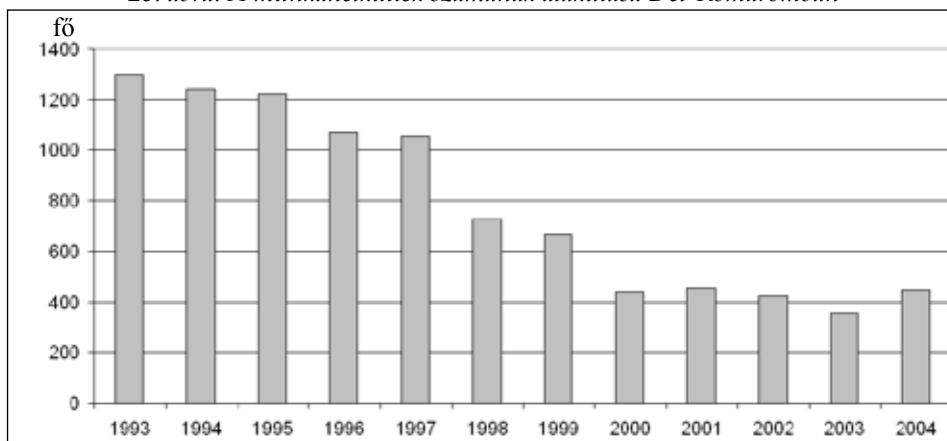
s a közel 800 fős szőnyi üzem a város legnagyobb foglalkoztatója lett. Az 1980-as évek elején azonban a kis kapacitású kőolajfinomító elvesztette jelentőségét, hiszen a százhalombattai és tiszaujvárosi (ekkor még leninvárosi) modern finomítók kapacitása is elegendő volt a hazai igények kielégítésére. A Komáromi Kőolajipari Vállalatnál 1984-ben meg is szüntették a kőolaj feldolgozását.

Az 1980-as évek második felében a város gazdaságában új ágazat jelent meg. 1983-ban jött létre a Komárom Megyei Sörgyár Rt. A kőolajipari vállalat telephelyén épült a 250 ezer hektoliteres éves kapacitásra tervezett sörgyár. 1988-ra készült el a palackozóüzem, majd 1989-ban indult el a sörgyártás, de már az első évben a tervezett kapacitásokat meghaladóan, 280 hektoliter sört gyártottak (Talléros, Fregatt, Matróz, Aranytallér, Kapsreiter).

3.1.3. Az ipari átalakulás a rendszerváltás után

Dél-Komárom ipara a rendszerváltás után jelentős változáson ment át. A legnagyobb foglalkoztatók gazdasági helyzete megrendült. Az ipari üzemek közül a vasgyárat bezárták, a MOL Rt. átszervezte tevékenységét, számos üzem lecsökkentette létszámát. A lakosság foglalkoztatásában nagy szerepet játszó almásfüzitői timföldgyár is megszűnt, s a mezőgazdaságban szintén jelentős létszámcsökkentés zajlott le. Hatalmas méreteket öltött a munkanélküliség, az 1990-es évek közepére a munkanélküliségi ráta 18% fölé emelkedett, a munkanélküliek száma 1000 főt meghaladó volt (28. ábra).

28. ábra: A munkanélküliek számának alakulása Dél-Komáromban



Forrás: T-Star 1993-2004, KSH

A munkanélküliség Észak-Komáromban még ennél is nagyobb méretű és sokkal tartósabb volt. Az 1990-es évek második felében a munkanélküliek száma stabilan 5000 fő körül mozgott, a gazdaságilag aktív népesség negyede nem rendelkezett állandó munkahellyel, új munkahelyek alig létesültek. Látványos és igen gyors csökkenés indult meg az európai uniós csatlakozás után, s ma már mindkét város alig 5%-os munkanélküliségi rátával rendelkezik.

Az 1990-es években az iparban foglalkoztatottak száma mindkét városban jelentősen lecsökkent. Dél-Komáromban az 1990-es évek közepén mindössze feleannyian dolgoztak a szekunder szektorban, mint a rendszerváltás hajnalán. Dél-Komáromban az 1990-es évek végétől indult növekedésnek az ipari foglalkoztatottak száma, s a 2001-es népszámlálás idején már meghaladta a szocialista időszak végének csúcspontját (3300 fő). Jelentősen megnőtt a város ipari munkaerővonzása is, s nagy méreteket öltött a környező városok (Győr, Tatabánya, a Duna menti agglomeráció települései) iparvállalataihoz ingázók száma is (**3. táblázat**).

A 2001-es népszámlálás szerint az észak-komáromi járás lakosságának egyharmada, a dél-komáromi kistérség egynegyede dolgozott az iparban. Mindkét városban a gazdaságilag aktív népesség 22%-át alkalmazták iparvállalatok. Észak-Komáromban az új évezred elejétől indult gyorsuló növekedésnek az ipari foglalkoztatottak létszáma, s Dél-Komáromban is egyre többen vállalták munkát az újonnan megtelepülő iparvállalatoknál. A növekedés olyan szintű volt, hogy 2006-ban már mindkét városban az ipar a legjelentősebb foglalkoztató.

3. táblázat: Az iparban foglalkoztatottak száma lakóhelyük szerint

Foglalkoztatott	Dél-Komárom		Észak-Komárom
	1990	2001	2001
Helyben lakó	2226	3337	4300
Helyben dolgozó	2124	2241	4016
Bejáró	488	1240	n.a.
Eljáró	590	1096	284

Forrás: Népszámlálás, 1990, 2001, SODB, 2001

Mindkét városban számottevően átalakult a vállalati struktúra. A vállalatok száma többszörösére növekedett (**4. táblázat**), különösen a mikro- és kisvállalkozások számának gyarapodása volt markáns. A tulajdonviszonyok megváltoztak, az állami tulajdon minimálisra zsugorodott, a privatizáció révén az üzemek magánkézbe kerültek. A nagyobb vállalatoknál megjelent a külföldi tőke is, délen a sörgyár és a malom, északon a

cipőgyár és a hajógyár került külföldi tulajdonba. Nagyobb arányú külföldi működő tőke bevonására a dél-komáromi ipari park megépülése után került sor, s az ezredforduló után a két város gazdaságában már a külföldi tulajdon vált dominánssá. A kisebb cégek esetében azonban továbbra is a hazai tulajdon a meghatározó.

4. táblázat: Működő vállalkozások száma Dél-Komáromban

Vállalkozások	1990	1996	2000	2004
Összes vállalkozás	714	1383	1725	1835
Ebből jogi személyiségű	41	179	318	415
Jogi személyiség nélküli	98	1204	1407	1420
Egyéni vállalkozás	575	987	1077	1053

Forrás: T-Star 1990-2004, KSH

Megváltozott a vállalatok méretstruktúrája (5. táblázat). A nagyvállalatok felaprózódtak, több tevékenység önállósodott, s kis- és középvállalkozások sora jelent meg. A rendszerváltás óta a kisvállalkozások száma többszörösére növekedett, míg a közép- és nagyvállalatok száma a vállalati átalakulások óta eltelt időszakban alig változott. Az 1990-es években megjelent új cégek mindegyike kisvállalkozás volt, s csak 1998-tól kezdődött meg a közép- és nagyvállalatok megjelenése a dél-komáromi ipari parkban.

5. táblázat: A különböző méretű működő társas vállalkozások száma Dél-Komáromban

Működő vállalkozások mérete	1992	1996	2000	2004
20 fő alatti	101	149	336	529
20-50 fős	12	16	16	20
50-250 fős*	16	13	14	14
250 főnél nagyobb**	3	1	4	8

* 1992-ben és 1996-ban 50-300 főt foglalkoztató vállalkozások

** 1992-ben és 1996-ban 300 főnél többet foglalkoztató vállalkozások

Forrás: KSH, T-STAR, 1992, 1996, 2000, 2004

Az iparban működő vállalkozások száma is módosult. Az 1990-es évek közepén 265 ipari vállalkozás volt Dél-Komáromban, de ennek kevesebb, mint ötödét tették ki a jogi személyiségű vállalkozások. Az 1990-es években a városban az iparvállalatok száma stagnált, 1993-ban és 1998-ban lényegében megegyezett az iparban működő jogi személyi-

ségű vállalkozások száma. Az ezredfordulón gyors növekedésnek indult az iparban működő társas vállalkozások száma, melyben a főszerepet az ipari parkban megjelenő külföldi cégek játszották (6. táblázat). Hasonló folyamatok játszódtak le Észak-Komáromban is, de ott a bővülés mértéke alacsonyabb szintű volt.

6. táblázat: Az iparban működő vállalkozások számának alakulása Dél-Komáromban 1999-2004 között

Év	Működő vállalkozások száma	Ebből társas vállalkozás
1999	165	79
2000	174	87
2001	175	87
2002	172	85
2003	178	101
2004	171	101

Forrás: T-Star 1999-2004, KSH

Az 1990-es években Dél-Komárom nagyvállalatai az élelmiszergazdaságban és a könnyűiparban összpontosultak. A legnagyobb foglalkoztató Komáromi Mezőgazdasági Rt. mellett, a Hungaro-Len, az Amstel Sörgyár, a Hungaromill és a Vita-Sütő Kft. is több mint 200 fős létszámmal rendelkezett. Az 1990-es évek közepén a város gazdaságának még az egyik legfontosabb szereplője volt a több mint 600 főt foglalkoztató, s a legnagyobb helyi adót fizető cégek közé tartozó MOL Rt Komáromi Kenőanyag üzletága is. A rendszerváltás után Észak-Komáromban mindössze két ipari nagyvállalat működött: a cipőgyár és a hajógyár.

Az ipar ágazati szerkezete

A nagy komáromi iparvállalatok jelentős átalakuláson mentek keresztül, s az ipar ágazati struktúrája is átalakult. A szerkezetváltás Dél-Komáromban öltött nagyobb méreteket, de Észak-Komáromban is új struktúra jött létre.

Dél-Komáromban az élelmiszergazdaság hagyományosan nagy jelentőségű. A mezőgazdasági nagyüzemek mellett az élelmiszeriparban is több számottevő közép- és nagyvállalat található a városban, melyek elsősorban a helyben előállított mezőgazdasági termékek feldolgozására

alakultak. Az élelmiszeripari ágazatok között a malomipar, a sütőipar, a söripar (2004-ig), valamint a húsipar emelkedik ki.

A százéves múltra visszatekintő dél-komáromi malom az 1990-es évek közepén osztrák tulajdonba került, s létrejött a Hungaromill Rt. Az 1990-es években a 200 főt foglalkoztató vállalat a város egyik legnagyobb árbevételű cége volt. Az ezredforduló után közel egymilliárd Ft értékű beruházással modernizálták az üzemet, majd az osztrák tulajdonos a céget más magyarországi érdekeltségeivel (Pannon Gabona Rt. és Pannon-Borsod Kft.) vonta össze. Az így létrejött komáromi székhelyű Pannonmill Rt. Magyarország vezető malomipari vállalata, piaci részesedése 20–25% között mozog. A Pannonmill több telephelyes nagyvállalat, az ország különböző térségeiben 8c malommal, 2 premix és 5 takarmánykeverő üzemmel rendelkezik. Egy ilyen üzem Dél-Komáromban is működik. Szintén malomipari tevékenységet végez az 1994-ben létrejött középvállalat, a Stamag-Ireks Élelmiszeripari Kft. A komáromi élelmiszeripar jelentős, több száz főt foglalkoztató nagyvállalata, a Komárom és Környéke Sütőipari Vállalat átalakulásával 1993-ban létrejött Vita-Sütő Kft.

Az 1990-es évekre Dél-Komárom egyik legfontosabb iparágává vált a sörgyártás. A Sörgyár részvényeinek többségét 1991-ben a holland Heineken vásárolta meg. Licenc alapján megkezdték az Amstel sörgyártását. 1994-ben a sörgyár részvényeinek egésze a Heineken tulajdonába került, s a gyár Amstel Sörgyár Rt. néven működött tovább. A gyár termékskálája újabb típusokkal szélesedett: 1994-ben jelent meg a Buckler, 1999-től pedig a Zlatý Bažant és a Heineken márkák. Az ezredfordulón az Amstel Sörgyár Magyarország 5 legnagyobb sörgyára közé tartozott. 2004-ben a soproni és martfői gyárakkal rendelkező Brau Union Rt. és az Amstel Sörgyár Rt. egyesült, és ez a fúzió a dél-komáromi gyár bezárását eredményezte. A 150 fős üzem munkaslétszámának egyharmadát foglalkoztatta tovább az új cég másik két sörgyárában.

A komáromi állattenyésztéshez kapcsolódóan alakult ki a helyi húszetem, mely 2005-ben kivált a Komáromi Mezőgazdasági Rt.-ből, s létrejött a közel száz fős Pontis-Hús Kft.

A rendszerváltás előtt a városban számos könnyűipari üzem tevékenykedett, melyek átalakulás után tovább működtek, s több kisvállalkozás is létesült. Az 1990-es években Komárom egyik legnagyobb iparvállalata a több, mint 300 főt foglalkoztató Hungaro-Len Rt. volt. Az 1996-ban részvénytársasággá alakult, százéves múltra visszatekintő vállalat ma Magyarország egyetlen számottevő lenfonodája. A cég termelésének 80%-át exportálja.

A könnyűipar másik kiemelkedő szektora a nyomdaipar. 1992-ben jött létre a Komáromi Nyomda és Kiadó Kft. A cég adja ki a megyei napi-

lapot, s további kiadói, terjesztési és nyomtatási tevékenységet is végez. A vállalat 2000 után jelentős beruházást hajtott végre, melynek köszönhetően a foglalkoztatottak létszáma is megkétszereződött, s megközelíti a 200 főt. Az iparágban további egy tucat kisvállalkozás működik, s az ezredforduló után az ipari parkban is megjelent több külföldi tulajdonú nyomdaipari kisvállalkozás (Hansaprint, RR Donnelley).

A papír csomagolóanyag-gyártás szerepe ugyancsak növekszik. A városban található két középvállalkozás, az A+C Kft. és a Kompresz Nyomdaipari Kft. mellett, az ipari parkban 2006-ban új beruházást létesített a finn StoraEnso is.

Dél-Komárom könnyűipari-élelmiszeripari karakterét egy nehézipari vállalat egészítette ki: a szőnyi kőolajfeldolgozó. A Komáromi Kőolajipari Vállalat 1991-ben a MOL Rt. Komáromi Finomítója lett. A MOL komáromi telephelyén több vegyesvállalatot alapított. 1991-ben hozta létre első külföldi vegyes vállalatát a Carrier Oil Kft.-t, amely Almásfüzitőn végez termelőtevékenységet. A MOL komáromi telephelyén 2006-ban újabb vegyes vállalatot létesített az osztrák Rossi Beteiligungs GmbH-val. A Rossi Biofuel Zrt. közel 10 milliárd Ft-os beruházással, új, évi 150 ezer tonna kapacitású, 35–50 főt foglalkoztató biodízel-üzemet épít 2007 végére. Dél-Komáromban a rendszerváltás után más jelentős nehézipari üzem nem volt. Az egyetlen számottevő foglalkoztató az egykori ipari szövetkezetből létrejött Komáromi Vasipari Rt. alkalmazottainak száma sem éri el a száz főt.

Az ezredfordulón a város gazdasági szerkezete alapvetően megváltozott. A finn Nokia multinacionális nagyvállalat és beszállítóinak megjelenésével a város fő profiljává az elektronikai ipar vált. A város 10 legnagyobb vállalatából ma már 3 (Nokia, Foxconn, Mirae) elektronikai tevékenységet végez, s további 3 (Perlos, Savcor, Sunarrow) beszállítóként szorosan kapcsolódik ehhez (e körhöz csatlakozik az újonnan megjelent LK Termékek Magyarország Kft. is). Szintén új ágazatként jelent meg az ipari parkban a járműipari alkatrészek gyártása is (Kayser Automotive). Dél-Komáromban több kisebb építőipari vállalkozás is működik, a legjelentősebb a közel száz főt foglalkoztató Wolf-Farkas Építőipari Kft.

Észak-Komárom legjelentősebb iparvállalatai is jelentős átalakuláson mentek keresztül. Észak-Komárom iparában sokáig a hajógyártás játszotta a legfontosabb szerepet, de ma már a legtöbb foglalkoztatott a könnyűiparban, azon belül is a bőr- és cipőiparban dolgozik: Észak-Komárom Szlovákia egyik legfontosabb bőr- és cipőipari központja.

Észak-Komárom vezető vállalata a svájci Rieker Shoes s.r.o., mely 2005-ben a 108. legnagyobb szlovákiai nagyvállalat volt, árbevétele megközelíti a 2,5 Mrd SKK-t. A Rieker a legnagyobb szlovák könnyűipari cégek közé tartozik, dinamikusan növekvő termeléssel és árbevétel-

lel rendelkezik. A svájci Rieker a megszüntetett partizánskei ZDA itteni üzemeiségét 1994-ben privatizálta. A legnagyobb szlovákiai cipőipari vállalattá fejlődött cég telephelyén közel 2000 főt foglalkoztat. A Riekernek Ilaván van még egy félkésztermékeket előállító 600 fős üzeme is. Az észak-komáromi Rieker-gyárban naponta 12–13 ezer pár cipőt készítenek, döntően nyugat-európai exportra. A Rieker cipőgyártásának egyharmada ma már Észak-Komáromban koncentrálódik. A kedvező tapasztalatoknak köszönhetően a német anyacég a gyártás mellé magasabb hozzáadott értékű tevékenységet, egy tervezőműhelyt is telepített.

Az észak-komáromi könnyűiparban számos közép vállalat is fontos szerepet játszik. A Komáromi Nyomda (Komárňanské tlačiarne spol. s.r.o.) Szlovákia negyedik legnagyobb nyomdaipari vállalata. A több, mint száz fős létszámmal működő cég éves árbevétele 600 millió SKK, értékesítésének közel fele exportra megy. Évente kb. 10 000 tonna papír nyomtatását végzi. Szintén hagyományos könnyűipari termelő vállalat a bórdíszműáru készítésével foglalkozó Kozená galantéria v.d. A textilipart a 2000-ben megalakult Kvalitex s.r.o. képviseli, amely nyomott huzat- és dekorációs anyagokat gyárt Komárom belvárosában. Örsújfalun 2006-ban kezdődött a német tulajdonú JOK-Nábytok s.r.o. bútorgyárának, illetve textilüzemének létesítése, ahol összesen közel kétszáz fő számára jön létre munkahely.

A könnyűipar mellett Észak-Komárom hagyományos ágazata a hajógyártás. A hajógyár (Slovenské lodenice Komárno a.s.) a város második legnagyobb vállalata, amely a rendszerváltás után jelentős átalakuláson ment keresztül. Egykor a város gazdasági alapját a kikötő és a hajógyár jelentette. Utóbbi a város legnagyobb foglalkoztatója volt, több ezren dolgoztak az üzemekben. Működése alatt az itteni üzem már közel kétezer folyami és tengeri, személy- és teherhajót gyártott.

A rendszerváltás után a hajógyár egyes részeit privatizálták, ki szervezték, kisebb-nagyobb vállalkozások jöttek létre (pl. SLK Elektro s.r.o., JORD spol. s.r.o., Stroje a Mechanizmy a.s.), de a fő tevékenység a nagyvállalat keretei között maradt. Az 1990-es években a termelés fokozatosan csökkent, s az ezredfordulóra minimálisra zsugorodott. A piacait elvesztő, adósságcsapdába került cég szervezeti átalakuláson ment keresztül. 2001-ben, 900 foglalkoztatottal jött létre az új hajógyár, az SLKB. A privatizáció után osztrák tőkebevonással a hajógyár termelése dinamikusan növekedni kezdett, s 2003-ra nyereségessé vált.

2005-ben a komáromi hajógyár a 176. legnagyobb szlovákiai cég volt, árbevétele meghaladta az 1,6 milliárd SKK-t. A hajógyár évente 8–10 hajót gyárt, mely már megközelíti a rendszerváltás előtti kapacitásokat. A termelés felfutásával párhuzamosan a foglalkoztatottak száma is emelkedik, s 2006-ban már meghaladta az ezer főt. A további fejlődést

egyre inkább gátolja a munkaerőhiány, pedig a tulajdonos további jelentős beruházásokat tervez. Tovább folyik a gyártási kapacitások bővítése, a termelés korszerűsítése, s a termékskála szélesítése (pl. folyami személyszállító hajók építése). A hajógyár mellett számos beszállító, alkatrészgyártó működik, melyek közül a legjelentősebb a több, mint 500 főt foglalkoztató Stroja a Mechanizmy a.s.

A város gazdaságában további jelentősebb iparágnak a fém-szerkezetgyártás és az építőipar tekinthető. A gadóci ipari parkban, a mezőgazdasági gépgyár helyén az acélszerkezet-gyártó COMAR Rt. közel száz főt foglalkoztat. Kisebb építőipari cégek találhatóak az egykori állami nagyvállalat, a Doprastav, valamint a járási építőipari vállalat korábbi telephelyén.

Az ipar területi szerkezete, az ipari területek átalakulása

A rendszerváltás után az ipari térhasználat jelentős változáson ment keresztül. A korábbi ipari területeken számottevő átalakulás zajlott, a városok peremén pedig új iparterületeket alakítottak ki a beruházók fogadására (29. ábra).

29. ábra: Komárom ipari területeinek átalakulása a rendszerváltás után



Az 1990-es évek elején az ikerváros esetében is jelentős területre kiterjedő ún. „barnamezős” iparterületek alakultak ki a Duna mindkét partján, elsősorban a korábbi nagyüzemek telephelyeinek hasznosítási foka csökkent. Dél-Komáromban a legnagyobb alulhasznosított barnamezős terület a MOL szőnyi telephelyén található. Az 1980-as években a telephely elvesztette korábbi szerepét, s jelentős területek szabadultak fel. A vegyipari termelőtevékenység lényegében megszűnt (csak egy-két kisvállalat maradt meg, pl. Innospec, Bio Product), viszont már az 1980-as évek végén a terület egy részén sörgyárat létesítettek. 2004-ben azonban a sörgyártás is megszűnt, s azóta az üzem kihasználatlan. Különböző tervek vannak a sörgyári terület hasznosítására (bioetanolgyártás, sörgyártás), s akár már a közeljövőben rendeződhet e telephely sorsa. A MOL által használt jelenlegi területen elsősorban üzemanyag-tárolás folyik, viszont hatalmas terület továbbra is alulhasznosított.

A városban több korábbi ipari telephelyről tűnt el az ipar. Szőnyben a Bábolnai Állami Gazdaság egykori tekerceselőüzeme, Dél-Komáromban a vasgyár szüntette meg a tevékenységét, s telephelyük ma sincs hasznosítva. Más telephelyeken a korábbi tevékenység tovább működik ugyan, de megváltoztak a szervezeti, tulajdoni viszonyok, s kis- és közép vállalkozások folytatják a korábbi nagyüzemi termelést. A Szőnyi Termelőség Szövetkezet melléküzemági tevékenységként folytatott egykor fa- és gumiipari tevékenységet, melyet a rendszerváltás után kisvállalkozások vittek tovább.

Vannak olyan nagyvállalatok (pl. a Lengyár), amelyek tevékenységükhöz már nem igényelnek akkora területet, mint korábban, s telephelyük egy részét értékesítették vagy kisvállalkozásoknak bérbe adják. A területen funkcióváltás nem történt, továbbra is jellemző a termelőtevékenység, de az már nem kötődik a korábbi profilhoz. A kereskedelmi funkció terjedése gyakran kapcsolódik a barnamezős területek funkcióváltásához. Korábbi ipari ingatlanokat hasznosítanak kereskedelmi vagy szolgáltató cégek, illetve korábban hasznosított területen bontás révén alakul ki szabad terület az új funkciók megjelenéséhez (pl. a Tesco esete is ilyennek tekinthető).

Barnamezős területek közé tartozik az egykori laktanya területe is. A terület 1995-ben a város tulajdonába került, s megindult az újjáéledése, funkcióváltása. A korábbi épületek egy része lakó-, más része oktatási funkciót kapott. Az egykori laktanya területén ma 17 kisvállalkozás működik, amelyek jellemzően szolgáltató, nyomdaipari, építőipari és logisztikai tevékenységet folytatnak.

Észak-Komáromban a rendszerváltás után az ipar nem foglalt el új területeket. A korábbi kiterjedt ipari területek hasznosítása azonban

eltérő. Jellemzően a korábbi területeken számos új vállalkozás jelent meg. Ipari és szolgáltató funkciók keverednek az egykori lőszergyár területén, a gadóci ipari parkban, valamint a Gadóci út mentén elhelyezkedő építőipari vállalatok korábbi telephelyein. Ezekben a telephelyeken jelentős területek nincsenek vagy csak alig vannak hasznosítva. Ipari tevékenység folyik, de megváltozott profillal a régi hajógyár telephelyén, ahol az Inteco spol. s.r.o. nyílászárók készülnek. Hasonló átalakulás történt a gadóci ipari parkban, ahol a mezőgazdasági gépgyár helyén ma acélszerkezet-gyártás folyik. Itt több hektárra kiterjedő ipari területet ma nem használnak.

A funkcióváltásra is lehet néhány példát találni. A Selye János Egyetem egy része a hajógyár egykori irodaépületét kapta meg. A pozsonyi út mentén, részben barnamezős területeken létesült az új kereskedelmi-üzleti negyed (Hypernova, Kaufland, NAY-Elektrodom). Ezek a területek teljesen megújultak, az új funkciók révén magasabb státuszra tettek szert. Más területeken is történt funkcióváltás, de jelenleg inkább az ideiglenes hasznosítás a jellemző. Az egykori lőszergyár telephelyét Észak-Komárom egyik legnagyobb cége, a magyar tulajdonú Reál HM bérlő, a korábbi ipari üzemek ma elsősorban raktárként funkcionálnak. A Vág-torkolatnál található állami tulajdonú területen jelenleg az osztrák OMV üzemanyag-tárolója található, de ennek a területnek az átalakulására is számos terv körvonalazódik.

A hasznosítatlan ipari területek közül az egykori Hydrostav több, mint 10 ha-os területe emelkedik ki. A hajógyár közvetlen közelségében lévő terület a gyár beszállítóinak potenciális telephelye lehet, külföldi alkatrészgyártó cégek letelepedéséről folynak is tárgyalások. Az egykori üzem 4 ha-nyi területén szabadidő- és bevásárlási központot terveznek, tehát a közeljövőben itt is funkcióváltásra kerülhet sor.

Az ipar területi szerkezetének átalakulásában nagy szerepet játszanak az újonnan termelésbe vont, ún. zöldmezős területek. Mindkét városban vannak olyan, elsősorban a mezőgazdasági termelésből kivont területek, ahol korábban nem folyt ipari tevékenység, az elmúlt években viszont a beruházók számára jelölték vagy alakították ki.

Észak-Komárom ipara a korábbi területi keretek között maradt, a régi iparterületeken jöttek létre az új vállalatok. A városban egyelőre nem állnak rendelkezésre ipari tevékenységre alkalmas módon kiépített szabad területek. A tervekben szerepel új ipari területek kialakítása a város peremrészén, a kivezető utak mentén, ám mindeddig erre nem került sor. A várostól északra, a gadóci ipari parktól keletre lévő 8,5 ha-os terület jelenleg az egyetlen nagyobb, a beruházók számára felkínálható telephely. Észak-Komárom új területrendezési tervében hét ipari zónát jelöltek ki zöldmezős területeken, ahová elsősorban kis- és középvállalkozások megtelepedésére számítanak.

Az új beruházások megtelepedését több tényező nehezíti. A városnak a befektetők felé nyújtott kínálata alacsony fokú. Észak-Komárom helyi adóbevételei a vállalkozásokra is kivetett ingatlanadóból táplálkoznak. Az ingatlanadó kétharmadát a vállalkozások fizetik be, s ezen adónemre nem lehet mentességet adni. A város nem tud a beruházók számára más helyi kedvezményeket biztosítani, mely befektetésekre ösztönözné a cégeket. Ráadásul a dél-komáromi ipari fejlődés révén már nem áll rendelkezésre szabad munkaerő, ez az új beruházók letelepedését is gátolja.

Dél-Komáromban a városból nyugat felé kivezető főút mentén jött létre zöldmezős területen az ipari park, mely a város ipari fejlődését megalapozta.

3.1.4. Az új gazdaság Dél-Komáromban - a Komáromi ipari park sikere a XXI. században

Dél-Komárom vezetői az 1990-es évek közepén rádöbbenek, hogy a város nehéz helyzetéből csak úgy tudnak kitörni, ha a potenciális befektetők számára kialakítják azokat a kínálati feltételeket, amelyek révén azok a városban való letelepedés mellett döntenek. Az önkormányzat ipari park fejlesztésébe kezdett. A Kincstári Vagyoni Igazgatóságtól megvásárolták a 119 ha nagyságú, egykori szovjet katonai gyakorlóteret. Itt alakították ki a 87,6 ha-os ipari parkot, amely 1998-ban, a Gazdasági Minisztérium pályázatán elnyerte az „Ipari Park” címet. A területen 1999-ben jelent meg az első nagybefektető, a finn Nokia. A távközlési multinacionális vállalat Magyarország egyik legnagyobb beruházását hozta Dél-Komáromba.

Miért választotta a Nokia éppen ezt a Duna menti kisvárost? A multinacionális világcég az 1990-es évek második felében rendkívül dinamikusan fejlődött, s az európai keresletet finnországi és düsseldorfi gyárai már nem tudták kielégíteni. Új gyártókapacitás létesítését határozták el, amelyet a kelet-közép-európai régióban terveztek felépíteni. Miután kiderült, hogy telepítési helyszíneként Magyarországot választották, az ország több városa is versenyre kelt a hatalmas beruházásért. A versenyből győztesen kikerülő Dél-Komárom esetében a kedvező földrajzi fekvés, a jó főútvonali elérhetőség, a helyben rendelkezésre álló, nagy mennyiségű, ipari tradíciókkal is rendelkező, képzett munkaerő jelenléte döntött végül is a finn cég telephelyválasztásában. A város vezetésének megfelelő hozzáállása, valamint az akkori polgármester, Krajczár Gyula személye is fontos szerepet játszott a Nokia döntésében.

A cég megjelenése a későbbiekben is új beruházásokat generált, s 2006 végére a Nokia körül már egy mobiltelefon-gyártó klaszter kialakulása kezdődött meg, s folyamatosan jelennek meg a beszállító és szolgáltató vállalatok (7. táblázat). A multicég már több, mint egy tucat dél-komáromi vállalkozással áll kapcsolatban, melyek döntő része szintén az ipari parkban telepedett le.

7. táblázat: Külföldi Nokia beszállítók megjelenése a Komáromi ipari parkban

Év	Beszállító neve	Fő tevékenységi kör
2000	Perlos (finn)	Műanyagipar
2003	Foxconn (tajvani), Sunarrow (japán)	Mobiltelefon-alkatrészgyártás
2004	Hansaprint (finn), RR Donnelley (USA)	Nyomdaipar
2005	LK Products (finn)	Mobiltelefon-alkatrészgyártás
	Savcor (finn), Mirae (koreai)	Felületkezelés, festés, bevonatgyártás
2006	Stora Enso (finn)	Csomagolóanyag-gyártás

Forrás: saját adatgyűjtés

Számos transznacionális vállalat külföldi befektetésénél megfigyelhető, hogy a telephelyválasztás után egyre több külföldi beszállító cég jelenik meg az új üzem fizikai közelségében. Erre számos példát találunk Magyarországon is (pl. a nagy autógyáraknál). A nagyvállalat körül kialakuló, fejlődő regionális klaszterben sok esetben rendkívül kis területen csomósodnak a beszállítók, pl. a nagyvállalat szomszédságában létesített ipari parkban.

A Nokiát is sok külföldi beszállító követte, s telephelyét a finn multinacionális cég közelében alakította ki. A beszállítók térbeli koncentrálódásának jelentős költségelőnyei vannak mind az egymás közötti szállítások költségét, mind a közös szolgáltatásokat tekintve. Az ágazat nagy rugalmasságot, gyakori termékváltást igényel, amelyet ekkora volumenben csak úgy lehet kielégíteni, ha az anyacég és a beszállítók között rendkívül szoros és intenzív a kapcsolat. A kapacitásbővítések miatt megnövekvő logisztikai szükséglet is katalizálja az agglomerálódást.

A bővítések következtében számos beszállító döntött a helyi termelés megkezdése mellett, amelyet a finn cég is ösztönzött. Ehhez nem csak a szállítási költségek nagysága járul hozzá, hanem a „just-in-time” rendszerben mindennaposá váló szállítások által is indukált közlekedési nehézségek. Dél-Komárom már egyre nehezebben viseli a hirtelen megnövekedett volumenű áruszállítás terheit. Az ipari park forgalma rend-

kívül nagy, megközelíti a napi 300 kamiont. A várost elkerülő közútra, a legjobban igénybe vett közutak áteresztő-kapacitásának bővítésére, új Duna-híd mielőbbi megépítésére lenne szükség. A beszállítók Nokia köré való települése csökkenti a szállítási időt és a raktározási költségeket.

Az ipari parkban megjelent cégek egy része hagyományos Nokia-beszállító. A finn tőkebefektetések egyik kedvelt célterülete lett Dél-Komárom. Az ezredforduló óta egyre több finn multinacionális cég jelent meg a komáromi ipari parkban. A Nokiát még 2000-ben követte legnagyobb hazai beszállítója, a Perlos Precíziós Műanyagipari Kft, mely 2005-ben szintén jelentős kapacitásbővítést hajtott végre. Az elmúlt években további finn mobiltelefon-alkatrészgyártó, beszállító cégek is letelepedtek Komáromban (Savcor, LK Products), s számos finn vállalkozás jelent meg a mobiltelefon-gyártás kiegészítő tevékenységeként is (Hansa Print, Stora Enso). A finn beruházások mellett több más külföldi, döntően távol-keleti beszállító is letelepedett a Komáromi ipari parkban (Foxconn, Sunarrow, Mirae, valamint az amerikai RR Donnelley).

A Nokia tehát egyre nagyobb arányban támaszkodik magyarországi beszállítókra, s folyamatosan maga köré telepíti azokat. Több, mint egy tucatnyi magyarországi beszállítójának nagy része Dél-Komáromban, illetve a város közelében (Sanyo – Dorog, Nypro – Tata, Balda – Veszprém) található. Az ország távolabbi térségéből csupán néhány szerződéses gyártó szállít a finn cégnek (pl. a tiszaujvárosi Jabil, vagy a pécsi – szintén finn – Elcoteq).

Gond viszont, hogy a transznacionális cég és külföldi beszállítói alig veszik igénybe a hazai cégek szolgáltatásait. Magyar beszállítói nincsenek a Nokiának, s ilyenek bekapcsolódása a közeljövőben sem várható. Ennek okai sokrétűek. A magyar cégek nehezen tudnak megfelelni a Nokia és a többi vállalat által elvárt szigorú munkaszervezési, adminisztratív, mennyiségi és minőségi feltételeknek. A globális beszállítói hálózattal rendelkező finn mamutcég stratégiájához is kevésbé illeszkedik a helyi kis- és középvállalkozásokkal való termelési együttműködés.

A magyar cégek elsősorban szolgáltatásokkal tudják ellátni a Nokiát és beszállítóit. A Komáromi ipari parkban mindössze két magyar tulajdonban lévő, a Nokiával és a többi külföldi tulajdonban lévő vállalattal kapcsolatban álló cég található: a 2001-ben létrejött, karbantartó tevékenységet végző MPS ALBA Kft., valamint az egészségügyi szolgáltatásokat végző Medicina Egészségközpont. A multinacionális cégek kevés más dél-komáromi, nem az ipari parkban található szolgáltató vállalattal állnak kapcsolatban (ilyen kivétel pl. a Saxum Kft.). A külföldi cégek viszont számos munkaerőt kölcsönző céggel működnek együtt. A termelés szezonálisának megfelelően veszik igénybe az e cégek által

biztosított munkaerőt, mely sokszor több száz vagy ezer fő ideiglenes foglalkoztatását is lehetővé teheti. Ezek közül legjelentősebb cég a Za-Co Kft, amely több, mint ezer fő munkavállalót (többségükben szlovák állampolgárokat) kölcsönöz ki a parkbeli cégeknek.

A Nokia növekvő kapacitásai jelentős gazdasági dinamizmust eredményeztek a két Komáromnak és térségüknek. A transznacionális cég folyamatos bővítése mellett beszállítói is növelik kapacitásukat (8. táblázat).

8. táblázat: A Komáromi ipari park adatai

Mutató	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Foglalkoztatott, fő	290	1560	1900	2170	4830	6400	10 000	15 000
Cégek száma, db	9	10	10	13	13	14	14	16
Beépített terület, ha	16	35	35	43	48	62	70	n.a.
Cégek árbevétele, Mrd Ft	-	n.a.	n.a.	403	415	760	858	n.a.
Cégek beruházásai, Mrd Ft	25	1,1	n.a.	0,9	12	39	11	n.a.
Önkormányzat beruházásai, Mrd Ft	0,11	0,2	-	-	-	-	0,2	0,3

Forrás: Komáromi Ipari Park, 1999-2006
n.a. = nincs adat

Az ipari parkban foglalkoztatottak száma 2000–2006 között megtízszereződött, a növekedés különösen 2004 óta volt igen dinamikus. 2004-ben a Foxconn, 2005-ben pedig a Nokia volt az adott év legtöbb új munkahelyet teremtő vállalata Magyarországon. A Nokia foglalkoztatottainak száma 2005 végén meghaladta a 3500-at, a Foxconné a 3000-et. 2005-ben a beruházásoknak köszönhetően mintegy 3600 fővel nőtt az ipari parkban foglalkoztatottak létszáma, amellyel a gazdasági objektum elnyerte „Az év befektetőbarát ipari parkja” címet.

A Komáromi ipari park 16 betelepült vállalatánál közel 15 ezren dolgoznak – döntő részben a mobiltelefon-gyártásban és annak kiegészítő tevékenységeiben. Az ipari park vállalatainak teljesítménye 2005-ben meghaladta a 850 milliárd Ft-ot (ennél nagyobb termelési értéket csak két vállalat, a MOL és az Audi produkál Magyarországon). Az ipari Park immár 90 %-os kihasználtságú, az értékesíthető területek nagysága alaposan lecsökkent, így a potenciális beruházóknak már nem könnyű telephelyet biztosítani. Ezért 2006-ban megkezdődött a szomszédos

településen, Ácson, a volt cukorgyár 44 ha-os területén Komárom-Esztergom megye 9. ipari parkjának kialakítása. A Dél-Komáromban letelepedni kívánó cégeknek már itt kínálnak lehetőséget. Ácson, barnamezős területen, a meglévő üzemcsarnokok átalakításával inkubátorházat is terveznek. Jelenleg 3-4 szolgáltató cég működik a volt cukorgyár területén.

2005-ben a Nokia és a beszállító cégek összefogásával jött létre a Komáromi Ipari Park Egyesülés. A 9 tagot⁴ összefogó klaszter kezdeményezés célja az ipari parkban lévő vállalkozások közös képvisellete, érdekképvisellete. Az Egyesülés elsősorban a humán erőforrások és a logisztikai kapcsolatok hosszú távú fejlesztésére fókuszál.

A megnövekedő szállítási volumenek az ipari parkot kiszolgáló, de a várost elkerülő közút kiépítését igénylik, mely mind a város, mind a cégek érdeke. 2007-ben elkészül a 13-as másodrendű főutat az ipari parkkal összekötő út, de az elkerülő út építésére még éveket kell várni, mivel nem került be a kormányzat rövid távú közúthálózat-fejlesztési koncepciójába.

A vállalkozások számára a munkaerő-utánpótlás biztosításához szükséges oktatási, képzési igények felmérése, a közép- és felsőfokú képzési helyekkel való együttműködés szintén az Egyesülés egyik fő feladatát képezheti. Ugyancsak fontos teendő a városban és térségében mára kiapadó munkaerőforrások miatt új munkavállalók vonzása. A további bővítések elkerülhetetlen feltétele a létszámnövelés. A város és a cégek együttműködésében tervezik felépíteni egy új lakóövezetet, ahol elsősorban a térségbe költöző potenciális munkavállalók számára kívánnak lakóhelyet biztosítani.

Az ezredfordulón a Nokia és beszállítója, a Perlos letelepedése közvetlenül és közvetve is sokat segített a város foglalkoztatási problémáin. Az egymás után megjelenő cégek gyorsan felszívták a város aktív népességét. 2006 végére munkaerőhiány lépett fel, az ipari parkba egyre szélesebb, már több mint 50 km-es körzetből szállítják a munkaerőt. Dél-Komáromban lényegében már nem áll rendelkezésre a termelésbe vonható új munkaerő, a város munkanélküliségi rátája mindössze 3,8%. A folyamatosan megtelepedő új üzemek létszámgénye nagy, de a kiegészítő tevékenységek (szállítás, vámkezelés, nyomda, takarítás, karbantartás) is nagyszámú új munkaerőt igényeltek. Az ipari park cégei elsősorban, 80-90%-ban betanított munkaerőt alkalmaznak.

⁴ Az Egyesülés alapító tagjai: a Nokia, a Perlos, a Foxconn, a Hansa Print, a Sunarrow, a Savcor, az LK Product, az RR Donnelley és a Mirae.

Kapacitásbővítést már csak úgy lehet végrehajtani, ha sikerül a városba új munkaerőt vonzani. S mivel már nemcsak a városban, hanem annak térségében is elfogytak a szabad kapacitások, egyre távolabbról kell idecsábítani a munkavállalókat. Egyre jelentősebb arányt ér el a szlovákiai munkavállalók száma, különösen a két ország EU-csatlakozása után, miután a két ország között megindulhatott a szabad munkaerő-áramlás. 2006 végén már az ipari parkban foglalkoztatottak csaknem 40%-a (közel 6000 fő) Szlovákiából járt át dolgozni.

A Komáromi ipari park Észak-Komárom számára is munkalehetőséget jelent. Az ezredforduló után a munkanélküliségi ráta – a dél-komáromi gyorsan bővülő munkavállalási lehetőségeknek köszönhetően – Észak-Komáromban is radikálisan csökkent. A Komáromi járásból mintegy 4600 fő dolgozik az ipari parkban, ennek köszönhetően a munkanélküliségi ráta 2004 óta felére csökkent. 2004 januárjában még a járás aktív korú népességének több, mint 22%-a munka nélkül volt, 2005 végére viszont arányuk már 10% alá csökkent. Észak-Komáromban a munkanélküliségi ráta ma már alig haladja meg a Dél-Komáromban regisztrált értéket (2005 végén mindössze 5,5% volt). A munkanélküliek száma 2005 végére 1200 fő alá csökkent. A két Komáromban a gazdaságilag aktív népesség megközelíti a 35 ezer főt, tehát az ipari park cégei elvileg már minden második komáromi számára munkalehetőséget nyújtanak.

A szlovákiai munkavállalók legnagyobb foglalkoztatója a Foxconn, egymaga közel 2000 szlovák oldali alkalmazottal rendelkezik, de az ipari park más vállalatai (Nokia, Sunarrow stb.) is jelentős számú felvidéki magyart foglalkoztatnak. Más dél-komáromi gyárakban (pl. Hungaro-Len) szintén jelentős számú szlovákiai magyar dolgozik. A szlovákiai munkavállalók nagy része azonban munkaerő-kölcsönző cégeken (pl. Za-Co Kft.) keresztül jut magyarországi munkaalkalomhoz.

A Dél-Komáromban megtelepedett vállalatok érdeke, hogy távolabbi országrészekből is érkezhessenek ide munkavállalók. Ehhez azonban a helyi ingatlanpiacon is jelentős fejlesztéseket kellene realizálni. Ezért tervezik a nagyarányú lakásépítést, ahol elsősorban az ipari parkban foglalkoztatott munkások számára biztosítanak bérlakásokat. Az ún. Csillagvárosban a tervek szerint 5 ha-os területen 1000 lakásos lakópark épül, bölcsődével, óvodával és iskolával együtt. Korábban voltak próbálkozások észak-magyarországi ingázók alkalmazására is, de ezek sikertelennek bizonyultak. Főként amiatt nem sikerült nagyobb számú borsodi munkavállalót hosszabb távon alkalmazni, mert a mobilitási nehézségek miatt nem vállalták az ingázást.

Dél-Komárom új gazdasági szereplői – az ipari park cégei

A Nokia Dél-Komáromban építette meg a „Jövő Gyárát”. A 2000-ben megkezdett termelést 2004-ben másfélszeresére növelő finn óriás az ipari park domináns vállalata. A finn cég az elmúlt években már több, mint 150 millió Eurót ruházott be. Éves forgalma 2005-ben meghaladta a 4 milliárd Eurót (1000 milliárd Ft), nyeresége pedig a 200 millió Eurót (50 milliárd Ft). A Nokia Komárom Kft. Magyarország 3. legnagyobb árbevételű vállalata, de becslések szerint 2006-os árbevétele alapján az Audit is megelőzve a MOL Rt. után Magyarország második legnagyobb cégévé avanszál. A gyár dolgozóinak száma a folyamatos bővítések után már 3500 felett van, de további több, mint 1000 főt bérel munkaerő-kölcsönző cégektől is.

A világcég dél-komáromi gyártókapacitásai az ezredforduló óta gyorsan növekedtek, a gyártóterület a 2004-es bővítéssel 30 000 m²-ről mintegy 50 000 m²-re nőtt. A cég 2004-ben több, mint 200 millió mobiltelefon értékesített világszerte, amelynek közel 10%-a (20 millió db) készült Dél-Komáromban. Ez azt jelenti, hogy ez az üzem feltehetőleg a világ legnagyobb mobiltelefon-gyára.

A Nokia termékskálája az évek folyamán nem csak szélesedett, hanem egyre magasabb szintű termékek felé tolódik el. Kezdetben egyszerűbb tömegtermékeket gyártottak, a bővítés óta már csúcsmínőségű készülékeket is készítenek. A Nokia Magyarország egyik legnagyobb exportőre, kivitele a kapacitásbővítés után becslések szerint az 1200 milliárd Ft-ot is elérheti. A gyár termékeit 100 országba exportálja, döntően az Európai Unión belülre, de afrikai és közel-keleti piacokra is. A cég Magyarországon nem csak termelőtevékenységet végez, hanem kutató-fejlesztő központot is létesített. Budapesti K+F központjában több, mint 500 főt foglalkoztat, ez a Nokia egyik legnagyobb Finnországon kívüli K+F bázisa.

A műanyag fröccsöntéssel foglalkozó Perlos Precíziós Műanyagipari Kft. a Nokia legnagyobb beszállítójaként elsőként követte a világcéget, s 2000-ben indította termelését a Komáromi ipari parkban. A Perlos műanyag mobiltelefon-házakat állít elő, s több, mint 100 millió Eurós éves árbevételt produkál. A Nokia kapacitásbővítése a Perlost is növekedésre ítélte, így a cég 2005-ben jelentős fejlesztéseket hajtott végre. Gyártófelületét megduplázta (22 ezer m²-re), újabb 5 ha-os területet vásárolt, s 1200 fővel növelte létszámát. Ma már több, mint 2000 fő dolgozik a finn gyárban, a cég árbevétele 2005-ben elérte a 25 Mrd Ft-ot (ezzel Magyarország 221. legnagyobb vállalkozása). A dél-komáromi gyár a Perlos legnagyobb üzeme, amelybe a finn cég már közel 4 Mrd Ft-ot ruházott be.

A tajvani Foxconn 2003 őszen telepedett le a Komáromi ipari parkban. A cég Tajvan egyik legnagyobb vállalata, amely a világon mintegy 50 ezer embert alkalmaz. Európában az ezredforduló után jelent meg, a csehországi Pardubicében épített üzemet, majd annak sikere után második európai termelőegységét a Komáromi ipari parkban létesítette. Magyarországi cége, a Foxconn Hungary Kft. komplett mobiltelefonokat és tartozékokat állít elő, elsősorban a Nokia kiszolgálására. A Nokia egyik legnagyobb globális beszállítójaként más mobiltelefon-gyártók számára is végez összeszerelést. Az ázsiai cég 5 ha-os területen 45 millió USD értékű zöldmezős beruházást hajtott végre. Az alkalmazottak számát dinamikusan növelte, 2004-ben a legnagyobb létszámbővítést hajtotta végre Magyarországon.

A Nokia új beruházásával párhuzamosan a Foxconn is bővített, két újabb üzemet épített, a gyártóterület meghaladja az 52 ezer m²-t. Az eredeti tervekhez képest kétszer akkora létszámot foglalkoztató üzem épült, foglalkoztatottainak száma 2006 elejére elérte a 3000 főt. A létszám közel kétharmada szlovák állampolgár. 2006-ban a tajvani cég racionalizálta magyarországi termelését. Bezárta pécsi üzemét, s Dél-Komáromban is 10%-os leépítést hajtott végre. A cég már 2004-ben bekerült Magyarország 200 legnagyobb vállalata közé, s 2005-ben a Figyelő TOP 200-as listáján a harmadik legtöbb pozíciót lépett előre, s Magyarország 56. legnagyobb cégévé avanszált (árbevétele 89 milliárd Ft volt).

A Nokia japán beszállítója, a Sunarrow 2003-ban 2 milliárd Ft-os beruházással hozta létre fröccsöntött mobiltelefon-alkatrészeket (elsősorban szilikonbillentyűzetet) gyártó üzemét. A Sunarrow szintén 5 ha-os területen 8 ezer m²-es csarnokot épített, ahol 300 főnek ad munkát, s 2004-től évente több mint 10 millió db billentyűzetet készít. A dél-komáromi gyár a cég első európai befektetése. A tervek szerint a Sunarrow Hungary Kft. további 3 milliárd Ft-os ráfordítással újabb üzemet épít, ahol további 400 főt fog alkalmazni.

A Mirae a Nokia invitálására létesített 2005-ben termelőüzemet Dél-Komáromban. A koreai cég 6,6 ha-os, 2,5 milliárd Ft beruházással építette fel üzemét, amelyben mobiltelefonok elő- és hátlapjának festését végzi. A cég 300 új munkahelyet hozott létre, de további fejlesztések várhatók, amelyek révén akár 600 főre is növekedhet a létszám.

A szintén Nokia-beszállító finn Savcor 2002-ben telepedett le az ipari parkban, s 2006-ban 1,5 Mrd Ft-os beruházással bővítette termelését. A 120 főt foglalkoztató üzem a mobiltelefonok számára készít elektromágneses árnyékoló bevonatokat, s dekorációs tevékenységgel is foglalkozik. A 8 ezer m²-es gyártófelülettel rendelkező Savcor kapcsolatban áll a Nokia más beszállítóival is (Balda, Jabil Circuit).

2005-ben kezdte meg itteni működését a világ egyik legnagyobb mobiltelefon-antenna gyártója, az LK Products. A finn cég több Magyarországon letelepedett finn vállalat, elsősorban a Nokia, az Elcoteq és a Perlos beszállítója. Az LK Termékek Magyarország Kft. a Savcor üzemcsarnokának egy részét bérlő.

2003-ban jött létre az amerikai RR Donnelley dél-komáromi gyártó- és raktárbázisa. A 2500 m²-es területű, 50 főt foglalkoztató üzem nyomdaipari termékeket állít elő, és logisztikai tevékenységet végez. Az amerikai cég már Budapesten és Budaörsön is rendelkezik telephellyel.

2005-ben jelent meg az ipari parkban a svéd Elanders és a finn Hansaprint nyomdaipari vállalatok magyarországi vegyes vállalata. A Hansaprint Elanders Kft. 3 ha-os területet vásárolt, s egy 4500 m²-es üzemcsarnokban alakította ki a 40 főt foglalkoztató nyomdát. Elsősorban az anyavállalatok hagyományos észak-európai vásárlóit követték, telephelyválasztásukban a Nokia játszott meghatározó szerepet, amelynek különböző termékeket (brosúrákat, használati útmutatókat, garancialeveleket) szállítanak. A nyomda mellett logisztikai központ is épült.

2006-ban jelent meg a Komáromi ipari parkban a papírcsomagolóanyagokat gyártó svéd- finn multinacionális cég, a STORAENSO Packaging Kft. Magyarországon már 2000 óta jelen van, Pátyon létesített termelőüzemet. Dél-Komáromban raktárterületet és csomagolóüzemet alakít ki. A beruházás elkészülte után a 4 ezer m²-es csarnokban 40–80 fő számára létesül munkaalkalom.

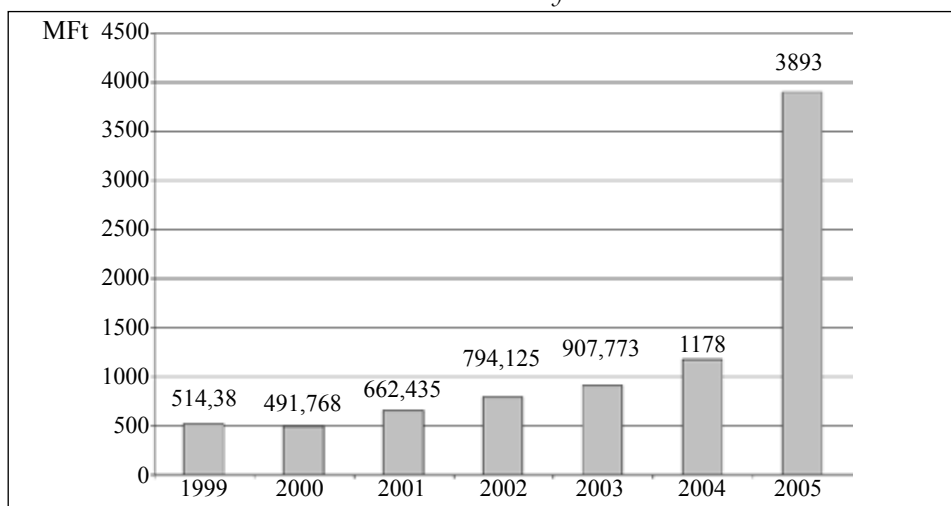
2003-ban jelent meg az ipari parkban a német Kayser Automotive, amely nem az ipari park fő profiljához, a mobiltelefon-gyártáshoz kapcsolódik. A közeli autógyárak kiszolgálására (Audi, Suzuki, pozsonyi VW) épült a közel 100 főt foglalkoztató alkatrészgyár. A Kayser Automotive elsősorban szűrőberendezéseket és kábeleket állít elő. Az autóiipari beszállító 2,4 ha-os területet vásárolt, s 3 millió Euró értékű beruházással létesítette üzemét.

Az ipari parkban a felsoroltak mellett számos kis- és középvállalkozás is működik. Az ipari parkba elsőként betelepült vállalat az EX AIR Rt. volt, amely az 1990-es évek második felében létesített katalizátortöltő üzemet. Üzemcsarnokát később a tajvani Ichia vásárolta meg, mely azonban még a termelés megkezdése előtt kivonult, s ma a csarnok ideiglenes hasznosítás alatt áll. Ugyancsak az elsők között települt be a Nokia, a Foxconn és más cégek számára is karbantartást végző MPS ALBA Kft. Ezen kívül az ipari parkban működik az osztrák tulajdonú SCHWÖLLER Karnisgyár Kft., a logisztikai tevékenységet végző Monat Co. Építőanyag-kereskedelmi és Szállítmányozási Kft. és a Vasútépítő Kft., s itt épült fel a MedicinA Egészségközpont is.

Az ipari park cégeinek hatása a város életére

A városban megtelepedett ipari cégek a város fejlődését folyamatosan dinamizálják, annak ellenére, hogy több befektető is kedvezményt kapott az iparüzési adó megfizetése alól. Egyrészt nagyszámú munkahelyet teremtettek, másrészt az önkormányzat adóbevételeit is multiplikálták (30. ábra). A város költségvetésében többszöröződött a beruházásra és felújításra fordítható összeg. Míg 2002-ben ez mindössze 290 millió Ft-ot tett ki, 2005-ben már 2550 millió Ft volt. A város óriási megújuláson ment át néhány év alatt. Közútjait és járdáit nagy részben felújították, számos közszolgáltató (pl. kórház, idősek otthona, tűzoltóság) épülete, berendezései megújultak. Az ipari park további fejlesztésére is jelentős összegeket fordít az önkormányzat, ezzel annak további növekedési és fejlődési lehetőségeit kialakítva. A beruházásra fordítható összegek egyharmadát az ipari park fejlesztésére fordítják.

30. ábra: Dél-Komárom helyi adóbevételei



Forrás: www.kozinfo.hu, Komárom Város Önkormányzata

Az ipari park cégei a város és a térség munkavállalóira is komoly hatással vannak. A biztos kereset, a stabil munkahelyek kedvező életfeltételeket és biztonságot nyújtanak. A magasabb bérszínvonal révén növekszik a dolgozók családjainak életszínvonala. A stabil munkahellyel rendelkező, multinacionális cégeknél dolgozók számára egyes szolgáltatások is könnyebben elérhetővé válnak (pl. 2006 májusában jelent meg a következő hirdetés: „Komárom környékiek figyelem! Nokia, Foxconn, Perlos, Audi, Philips dolgozói részére kedvezményes kamatozású jelzáloghitelt kínálunk.”). A szlovákiai munkavállalók szintén a hazai bérnívót jóval meghaladó jövedelmekre tudnak szert tenni.

3.2. A térség mezőgazdasági viszonyai

3.2.1. A mezőgazdaság természeti feltételei

A vizsgált terület mezőgazdasági termelésének jellemzőit és minőségét jelentős mértékben természeti tényezők határozzák meg. E tényezők olyan regionális feltételeket jelentenek az agrárszféra számára, amelyek hosszútávon befolyásolják a térség mezőgazdaságának lehetséges fejlesztési irányait a természetföldrajzi tényezőknek fokozottan kitett ágazat esetében. Közülük a domborzati viszonyok, a talajadottságok, az éghajlati sajátosságok, a vízrajzi és növényföldrajzi jellemzők a legfontosabbak.

Domborzati adottságok

Dél-Komárom és környéke a Kisalföld természetföldrajzi nagytájon belül a Komárom–Esztergomi-síkság középtáj északnyugati részét foglalja el. A területnek a Dunához közel fekvő kistája a folyam által létrehozott, alacsony helyzetű, gyengén tagolt felszínű teraszos hordalékkúp síkság. Tengerszint feletti magassága a tájegység nyugati részén még 120 m közeli, amely keleti irányba haladva fokozatosan 110 m-ig csökken. A terület lényegében Duna menti ártér, amelynek sík jellege a domborzati viszonyokat tekintve kedvez mind a nagy-, mind a kisüzemi jellegű mezőgazdasági tevékenységi formáknak.

A térség szlovákiai része a Kisalföld északi folytatását képviselő síkság jellegű Csallóköz keleti peremére terjed ki, amelyet északról a Nyitra–Barsi-halomvidék, nyugatról a Csilizköz határol. A Duna felé erősebben, keleti irányban enyhébben lejtő vidék szintén a folyam ártere, amely Szlovákián belül a legkedvezőbb természeti feltételekkel rendelkezik a mezőgazdasági termelés számára.

Talajviszonyok

A két város mezőgazdasági területein, azok szomszédságában, illetve a tágabb környéken a növénytermesztés és az ezen alapuló állattenyésztés szempontjából a talajviszonyok jók, a termőföldek minősége kedvezőbb a Dunántúl átlagánál, de termékenységét illetően kissé elmarad a Csallóköz mutatóitól.

A térség talajainak nagy része (közel 75%-a) a szántóföldi növénytermesztésre igen alkalmas, jó termőképességű csernozjomok különböző fajtáihoz tartozik, a Dunához közeli területrészekeken pedig az átlagos termőképességű réti talajok, valamint a réti öntéstalajok vannak elter-

jedve. Erről tanúskodnak a térségben előforduló különféle talajfajták és száza-lékos megoszlásuk (9. táblázat).

A kedvező talajminőséget tükrözi a térség mezőgazdasági területeinek minősítése, amelyen belül a szántóterületeké a 2000. évi magyarországi felmérés szerint - aranykoronában (AK) kifejezve és a települések szintjén - 16,4 AK (Dél-Komárom) és 24,7 AK (Bábolna) között változik. Ennél értékesebbek a gyümölcsösök, amelyek kistérségen belüli kiterjedése viszont igen csekély (nem éri el a 350 ha-t). Aranykoronában kifejezett értékük viszont 18,6 AK (Dél-Komárom) és 37,4 AK (Mocsa) közötti. Nincs viszont gyümölcsös területe a Komáromi kistérségen belül Bábolnának, Csémnek és Almásfüzitőnek. A kedvezőtlen természeti és talajfeltételek miatt a vizsgált térség magyarországi részén összesen 325 ha szőlő található, amelynek AK értékei 15,6 AK (Kisigmánd) és 28,7 (Nagyigmánd) között változnak. A Kisalföld keleti peremén elhelyezkedő Bábolna, Bana és Csém nem rendelkezik szőlőterületekkel.

9. táblázat: Mezőgazdasági talajtípusok és megoszlásuk a két Komárom környékén

Talajtípus	Területi részesedés, %-ban
Mészlepedékes csernozjomok	25
Csernozjom jellegű homoktalajok	21
Csernozjom barna erdőtalajok	14
Réti csernozjomok	13
Barnaföldek	9
Réti talajok	8
Réti öntéstalajok	8
Köves talajok és földes kopárok	2
Összesen:	100

Forrás: Magyarország kistájainak katasztere, 1990. MTA FKI Budapest.

Éghajlati feltételek

A térség éghajlata mérsékelt meleg és száraz, ami eléggé magas (1950–2000 óra közötti) évi napfénytartammal jár együtt. Mindez kedvezően befolyásolja a közepesnél magasabb napfényigényű mezőgazdasági kultúrák termesztését. Az évi középhőmérséklet értéke kevéssel 10 °C fölött van. Viszonylag kedvező hőmérsékleti értékek fordulnak elő a kistérségen belül a hideg évszakban, mivel a téli félévre vonatkozó átlaghőmérséklet -3 °C. Ezzel szemben a nyári félévre számított érték megközelíti a +17 °C-ot.

Agrár szempontból egyaránt pozitívumnak tekinthető, hogy a két Komárom térségében a napi középhőmérséklet a tenyészidőszakban meghaladja a 10 °C-ot, kellő hőmennyiséget biztosítva a gabonaféléknek és a kukoricának, valamint az is, hogy április közepétől október második feléig tart a fagymentes időszak.

Kockázati tényezőnek tekinthető ugyanakkor, hogy ez a terület a Dunántúlon belül a legkevesebb évi csapadékhoz jutó térségek között van (évi csapadékmennyiség 570–590 mm közötti, amiből nyáron 330–340 mm esik), emiatt az ágazat intenzív formái terjedtek el, ahol jelentős szerepet kap az öntözés. A termelési biztonság szempontjából kedvező, hogy a térség termőföldjeit a téli hónapokban évi átlagban 35 napon át borítja hótakaró, amely hatékonyan óvja meg a vetést a fagykároktól. A hótakaró átlagos vastagsága (sokévi átlag alapján) 20 cm fölötti.

Kedvezőnek tekinthető, hogy a dunántúli átlaghoz képest a kiterjedt sík területekből következően a két Komárom környékén ritkán fordulnak elő nagy sebességű, a környék termőföldjeit erősen szárító szelek. Leggyakrabban északnyugati szélre lehet számítani, de jelentős a délkeleti szél előfordulási valószínűsége is. A szélsébség viszont ritkán éri el a 3 m/s értéket, ami mérsékeltnek tekinthető.

Észak-Komárom és szűkebb környéke Szlovákián belül a legenyhébb téllal rendelkezik, ennek következményeként itt a leghosszabb vegetációs periódus, amely bő csapadékkal jár együtt. Mindez a csapadékgényes mezőgazdasági kultúrák termesztését messzemenően elősegíti, de a fenti éghajlati viszonyok megfelelően bizonyulnak a különböző kertészeti kultúrák (főként a szőlő, kisebb arányban az alma- és őszibarack-termesztés) számára is.

Vízrajzi feltételek

A terület hidrogeográfiai viszonyai kedvezők. Egyrészt a térség tengelyében folyó Duna lehetőséget kínál a part menti, főként öntéstalajokból álló termőföldeken az öntözéses mezőgazdálkodásra. Másrészt a felszín Duna felé való lejtése következtében Dél-Komárom környékét számos, vizüket dél felől a Dunába vezető kisebb vízfolyások (Által-ér, Cuhai-Bakony-ér, Concó, Szőnyi-víz, Kocs-Mocsai-patak, Fényes-patak) szabdalják fel. E vizek alsó szakaszai és a rajtuk létesített mezőgazdasági célú víztározók (pl. Mocsá, Nagyigmánd) elősegítik az egyébként a Kisalföld középső és nyugati részéhez képest szárazabb és gyérebb lefolyású terület számára a agrárszektor vízigényének kielégítését.

A szlovákiai oldal vízfolyásai északnyugat-délkelet irányúak a felszín lejtésének megfelelően. Közülük a legnagyobb az Észak-Komáromnál a Dunába ömlő, teljes mértékben szabályozott medrű Vág (Váh), amely a

város felett fogadja be az Öreg-Nyitra (Stará Nitra) vizét. A térség kisebb vízfolyásainak döntő része mesterséges csatorna. Közülük a Kolárovo Kanál a Vágba ömlik Észak-Komáromtól északnyugatra, a többi jelentősebb csatorna (Patinsky Kanál, Komárnansky Kanál, Velky Medersky Kanál) ugyancsak a szlovákiai határváros közelében ömlenek a Dunába.

Megjegyzendő, hogy az 1990-es évekig e vízfolyások többsége szennyezett volt (vízminőségük értéke a III. és a IV. osztályú között mozgott) az ipari és kommunális túlterheltség miatt, ami vizüknek csak korlátozott mértékű mezőgazdasági hasznosítását tette lehetővé. A rendszerváltás után fokozatosan kedvező változás következett be a vízminőségben, mivel a térség magyarországi részén megszűnt a szénbányászat és a különféle nehézipari ágazatok (cementipar, alumíniumgyártás) termelő tevékenysége. A szlovák oldalon is kisebb vízfelhasználó iparágazatok nyertek teret. Mindez kedvezőbb agrárcélú vízhasználatot tett lehetővé.

Ugyancsak kedvező, hogy a területen a talajvíz átlagos mélysége 2–4 m közötti, amely a dunai ártéren még 2 m-nél is közelebb van a felszínhez. A Duna áradásakor (évente 2–3 alkalommal) a talajvíz jelentősen megemelkedhet. Hóolvadáskor, illetve a Duna nagyvizének idején a talajvíz a felszínt is elérheti, amely kiterjedt belvizes területek kialakulásához vezethet.

A térség talajvizeinek kémiai jellege többnyire kalcium-magnézium tartalmú és hidrokarbonátos, ami korlátozó tényezőként jelentkezik számos haszonnövény termesztése szempontjából, és főként a különböző takarmányfélések (silókukorica, lucerna, csalamádé stb.) előállításának, valamint a rét- és legelőgazdálkodás számára tekinthető előnyösnek.

3.2.2. Földhasznosítási és termelési jellemzők

A mezőgazdasági földhasznosítás nagymértékben a szántók művelésén alapul, amelyek a magyarországi és a szlovákiai részen egyaránt a terület 74–80%-át foglalják el. A térség déli és északi felében egyaránt igen alacsony az erdők aránya, ami az erdő- és vadgazdálkodás számára csak igen korlátozott lehetőséget biztosít a két Duna parti város környékén.

Lombos erdők a szlovákiai részen csak a 130 m tengerszint feletti magasságú, vagy e fölötti térszíneket fedik. Erdős területnek számít a nem mezőgazdasági, hanem üdülő-pihenő funkciót betöltő Erzsébet-sziget, amely Észak-Komárom déli városrésze

A rét és legelőterületek kiterjedése is kicsi (4–5%), viszont arányuk a parlagterületek lassú növekedése miatt emelkedő. A magyarországi részen mozaikszerűen, foltokban fordulnak elő, míg a szlovákiai oldalon

főként a Nyitra és a Vág folyókat kísérik hosszan ártéri rétek és legelők.

Eltérő kiterjedésűek a vizsgált térség szlovákiai és magyarországi részein a szőlőterületek. Miközben a Komáromi kistérségben a szőlők részesedése a mezőgazdasági területekből nem éri el a 3%-ot, addig a Komárnói járásban meghaladja a 10%-ot. A kertek és gyümölcsösök aránya mindkét területrészen igen alacsony (**10. táblázat**).

10. táblázat: Mezőgazdasági és egyéb területhasznosítási formák aránya a vizsgálati területen, 2005

Területhasznosítási forma	Északi (szlovákiai) területrészt, %	Déli (magyarországi) területrészt, %
Szántó	73,3	80,2
Rét, legelő	4,9	4,5
Szőlő	10,4	2,6
Kert, gyümölcsös	0,3	0,8
Erdő	1,2	4,7
Vízfelület	4,1	2,8
Ártér	0,4	0,4
Beépített és egyéb terül.	5,4	4,0
Összesen:	100,0	100,0

Források: Štatistická Ročenka Slovenskej republiky 2005. VEDA, Bratislava, 2006
Földművelésügyi Minisztérium adatszolgáltatása, Budapest, 2006

A vizsgált terület magyarországi részének települései közül Bábolna rendelkezik a Komáromi kistérség összes szántóterületének 40%-ával, legelőterületének 86%-ával. A teljes erdőállományból főként Ács és Dél-Komárom részesedik (előbbi 34%-kal, utóbbi 28%-kal).

Az agrárágazaton belül a növénytermesztés jellemző kultúrái a vetésterület 30–45%-át elfoglaló búza, amelynek termésátlagai 2,8–4 tonna hektáronkénti érték között mozognak. A szántók 25–30%-ára terjednek ki a kukoricaföldek (3–7 t/ha-os termésátlaggal), a szántóterület 5–10%-án folyik árpatermelés (2,5–3,5 t/ha-os fajlagos hozamokkal). Szerény mértékű burgonyatermesztés is folyik a térség termőföldjeinek 2–5%-án, 10–22 t/ha közötti hozamokkal. A terület déli része az 1990-es évek közepéig a magyarországi cukorrépa-termelés jelentős színtere volt, ahol a terület 8–12%-án folyt a 40–45 t/ha-os termésátlagokat produkáló répa-termesztés. Az import cukor arányának növekedése a vizsgált térség magyarországi részén a cukorrépa termőterületének folyamatos csökkenéséhez vezetett, ami az ezredforduló utánra a szerény termelési volumenek stabilizálódását eredményezte.

A térségben évszázados hagyományai vannak a szőlőtermesztésnek és a borászatnak. Dél-Komárom környékére ugyanis jelentős részben benyúlik a történelmi Ászár-Neszmélyi borvidék nyugati peremrésze, amely a biztosítja a borkultúra hosszú távú fennmaradását a nagyrészt síkvidéki jellegű, de a hegyvidékkel érintkező területrészekben is.

A takarmánynövények közül a szántóterület 7-9%-át foglalja el a silókukorica 20-25 tonnás hektáronkénti termésátlagokkal, 5-8%-át a lucerna viszonylag alacsony (4-5 tonna/hektár) fajlagos hozamokkal. A szántók további 1-2%-án csalamádét termesztenek közepes (5-7 t közötti) hektáronkénti mennyiségben. Egy további fontos takarmánynövény, a vöröshere termelésével a kedvezőtlen természeti feltételek miatt a térségben nem foglalkoznak.

A mezőgazdasági vállalkozásokban a takarmánytermesztésre belterjes jellegű állattenyésztési tevékenység épült rá, amelyen belül elsősorban a sertésenyésztés dominál. A 100 ha szántóterületre jutó sertések száma 120-170 közötti, amely lényegesen magasabb a Dunántúl átlagértékénél. Az 1980-as években még jelentős méretű szarvasmarha-tenyésztés az ezredfordulóra jelentéktelen méretűre zsugorodott. Általános, bár volumenében nem nagy arányú a ló- és juhtartás. El alól Bábolna jelent kivételt, ahol viszont évtizedek óta nemzetközi híru minőségi versenyloftenyésztés folyik (arab és angol telivérekkel) a Bábolna Nemzeti Ménesbirtok Kft. tulajdonában levő területeken.

A terület szlovákiai része a mezőgazdasági tevékenység típusa szempontjából búza-kukoricatermelő vidék, fejlett szőlőkultúrával, kis arányú szarvasmarha tartással és közepes méretű sertésenyésztéssel. A térség településeinek területéből a mezőgazdasági hasznosításúak az Észak-Komáromtól nyugatra fekvő községek esetében 65-80%-kal, a várostól keletre eső településeknél 85-95%-ban részesednek.

A térség növénytermesztésben a vetésterület 18-20%-át foglalja el a búza, amelynek termésátlagai 2,2-3 t/ha között mozognak. A szántók közel 30%-ára terjednek ki a kukoricaföldek (2,7-5,4 t/ha-os termésátlaggal), a szántóterület 10-12%-án folyik árpatermelés (1,9-2,4 t/ha-os fajlagos hozamokkal). A szántók több mint 10%-át foglalja el a cukorrépa, melyből hektáronként 42-48 t terem. Emellett mintegy 5%-ukon burgonyatermelés folyik 20-24 t/ha fajlagos hozamokkal. Az állattartást megalapozó takarmányok közül a silókukorica hektáronként 18-22 t-s terméseredményeket mutat. Jelentős mennyiségű szénát (hektáronként 8-9 t) takarítanak be a Komárnói járás mezőgazdasági földterületein az állatok takarmányozásának céljából.

A legfontosabb haszonnövények fajlagos termelési értékei - a cukorrépa országos átlaggal csaknem megegyező terméseredményeitől eltekintve - lényegesen magasabbak a szlovákiai átlagnál. Ily módon a

szénából 1 ha területen közel 38%-kal, burgonyából 27%-kal nagyobb mennyiség terem a Komárnói járásban, mint a szlovákiai átlagérték. A gabonafélék fajlagos hozamai a térségben sok éves átlagot tekintve 14–15%-kal magasabbak, mint az országos átlag. A térség jelentős része szőlőtermő terület, a dél-szlovákiai szőlővidék része.

A fajlagos állattartási adatok szerint 100 ha mezőgazdasági területre 31 szarvasmarha és 21 sertés jut, amely értékek lényegesen magasabbak a szlovákiai átlagnál. A Komárnói járásban jelentős arányú az olajos magvak termelése, amelyeknél 50 t/ha feletti terméseredmények érhetőek el. A növénytermesztési tevékenység korszerűsítését és hozamnövekedést szolgálja Észak-Komáromtól keletre a Nyitra (Nitra) folyó mentén megvalósított, mintegy 200 ha-ra kiterjedő öntözési rendszer.

A térségben működő mezőgazdasági szövetkezetek – baromfi nélkül számított – állatállományának közel fele sertésekből, mintegy 30%-uk szarvasmarhából áll. Az állományon belül közel 20%-ot képvisel a kecske és a juh. Az állattenyésztési tevékenységet is folytató szövetkezeteknél a sertésállomány darabszáma mintegy háromszorosa a szarvasmarha-állományénak. Igen kedvezőek a térség tehénállományának fajlagos tejhozam-adatai (évi 4500 liter feletti tejmennyiség tejelő tehenenként).

A mezőgazdasági állatállományon belül az ezredforduló után jelentős csökkenés következett be, összhangban az országos tendenciákkal. Ez a csökkenés a szarvasmarha-állományt tekintve 2002 és 2004 között 8%-os volt, amelyen belül a tehénállomány 9%-kal esett vissza. A sertésállományban ennél lényegesen nagyobb, közel 19%-os, a szárnyasoknál 5%-os állományfogyást regisztrált a statisztika.

Megjegyzendő, hogy a szlovákiai átlagérték ezzel szemben a szarvasmarha-állományban közel 12%-os (azon belül a tehenek számában 11%-os) visszaesést mutatott a vizsgált időintervallumon belül. A sertésállományra vonatkozó megfelelő arány 26%-os számbeli csökkenésről tanúskodik, a szárnyasokra vonatkozó mutatóérték pedig közel 10%-os visszaesést tükröz. Mindez azt jelzi, hogy a térségen belül az állattartás jelentős gazdasági profil maradt, miközben az országos tendenciák az alágazat teljesítményeinek jelentős visszaesésére utalnak.

Az egyéni gazdaságokban változatosabb formában folyt az állattenyésztés, mint a szövetkezetekben. Itt a számosállatokon kívül többféle baromfit (a csirke mellett pulykát, kacsát, libát) tartottak, továbbá a kisállattenyésztés (pl. nyúl) és a méhtartás is helyet kapott. Az ilyen típusú gazdasági szervezetekben a települések szintjén még jelentősebbek voltak az egyes állatfajták állományában középtávon bekövetkező változások attól függően, hogy a felvevőpiac egy adott évben éppen melyik hústerméket részesítette előnyben, továbbá hogyan alakultak a felvásárlási árak.

A Komáromi kistérség esetében pl. a sertésállomány a települések többségében az 1990-es évek második felében még jelentős növekedést mutatott, majd stagnálásba ment át. A baromfifélék (tyúk, kacs, liba, pulyka) tenyésztésében és a nyúltartásban az állományi darabszámokban egyik évről a másikra is előfordulhattak 2-3-szoros növekedés, de éppen így 50-70%-os csökkenés is.

A belföldi és nemzetközi agrárpiac várható változásainak iránti érdeklődés növekedése, továbbá a növénytermesztés és az állattenyésztés hatékonyabb technológiájának alkalmazását elősegítő szaktanácsadási tevékenység megélénkülése az utóbbi években komoly mértékben csökkentette a termelési kockázatot, ami stabilizáló erővel hat a terület agráriumára.

Észak-Komárom környékén az 1990-es évek végétől egyre jobban szaporodtak az egyéni gazdálkodók és a mezőgazdasági kisvállalkozások zöldség- és gyümölcsstermesztő fóliasátrai, melegházai, borfeldolgozói és belterjes állattenyésztést szolgáló istállói. Fűtésüket számos gazdaságban termálvízzel biztosítják.

Az intenzív gazdálkodás eredményességét jól jelzi, hogy 2005-ben a Komárnói járás állt az első helyen Szlovákia 26 agrártérségére vonatkozóan a fajlagos nyereség nagysága alapján felállított rangsorban, s a régióban az egy ha-ra eső nyereség elérte az 1980 SKK-t.

A kiemelkedő profitot valószínűleg elősegítette, hogy Szlovákiában 2004-től egyszerűsített, terület alapú agrártámogatási rendszer bevezetésére került sor. Ennek keretében a gazdák a támogatást közvetlen kifizetések formájában a megművelt területek után kapják. Ezzel párhuzamosan a szlovákiai mezőgazdasági támogatások 2005-re elérték az Európai Unió tagországai átlagának 54%-át. (2004-ben ez az arány még 52% volt.) Sikeresen halad tehát a térség az intenzív, környezetkímélő mezőgazdaság megvalósítása felé.

3.2.3. Tulajdonosi szerkezet és agrárfoglalkoztatottság

A rendszerváltozás után Magyarországon és Szlovákiában egyaránt megindult az állami tulajdonú mezőgazdasági vállalatok magánkézbe adása a termelés hatékonyabbá tétele érdekében. A mezőgazdasági tulajdonosi szerkezetében bekövetkezett jelentős változások ellenére a megművelhető földterületek jelentős része jogi személyiséggel rendelkező agrárvállalkozások tulajdonában van. Magyarországon az egykori földtulajdonosok körében végrehajtott, törvényben szabályozott kárpótlások eredményeként felaprózódott a földbirtok, amelyek jelentős hányadához a megmaradó nagyüzemek (volt tsz-ek) vásárlás vagy bérlet formájában jutottak ismét hozzá.

Miközben Magyarországon már 1991-től, Szlovákiában csak 1995-től indult meg a földek nevesítése, azaz az egykori tulajdonosoknak való visszaszolgáltatása hosszú bonyodalmakkal teli folyamatként. Ha adott mezőgazdasági területek korábbi tulajdonosának, illetve tulajdonosainak személye nem volt kideríthető, akkor a nevezett területek Magyarországon az ÁPV Rt. tulajdonába kerültek. Szlovákiában ezek a földek 2003-ig a szlovák állami földalap tulajdonában voltak, majd átkerültek az önkormányzatok tulajdonába.

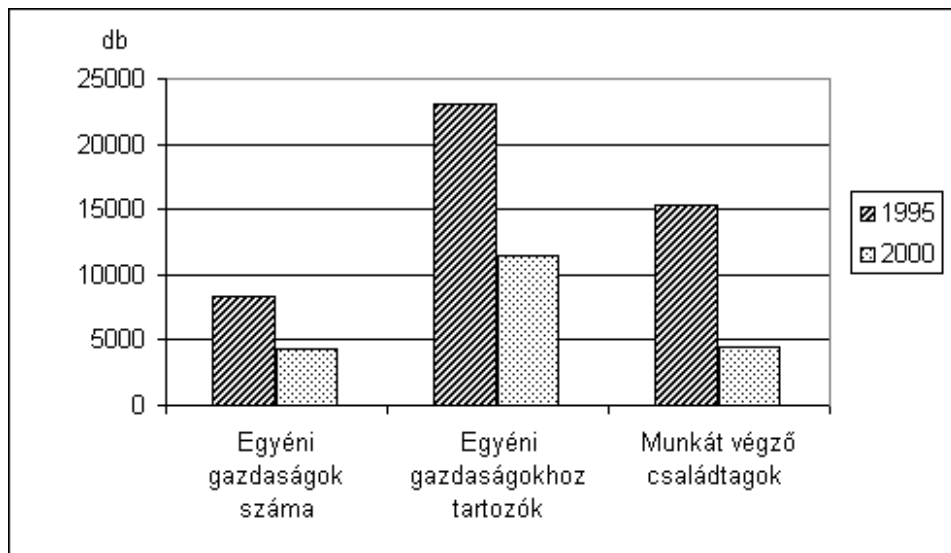
A régió mezőgazdasági földterületeinek többsége a rendszerváltozás előtt a magyarországi részen állami gazdasági (Bábolna, Dél-Komárom) és szövetkezeti (Ács, Dél-Komárom, Nagyigmánd, Mocska), a szlovákiai részen csak szövetkezeti tulajdonban volt. Ez utóbbiak utódcégei bérleti szerződést kötöttek azokkal az új tulajdonosokkal, akik nem tudták vagy nem akarták megművelni a földjeiket. A jogi személyiségű mezőgazdasági vállalkozások által művelt mezőgazdasági területek aránya az összes agrárterületen belül az ezredforduló utáni években a Komáromi kistérségben elérte a 95%-ot, de a Komárnói járásban is megközelítette a 80%-ot.

A tőkeintenzív fejlesztések eredményeként a mező- és erdőgazdaságban foglalkoztatottak aránya a Komáromi kistérségben 2003-ban már csupán 6% volt, miközben a Komárnói járásban még megközelítette a 10%-ot. További jellemző a mezőgazdaságban foglalkoztatottak iskolázottsági szintjének folyamatos emelkedése mindkét térség részben. A Komáromi kistérségben körükben a középfokú végzettséggel rendelkezők aránya 1990 és 2003 között közel háromszorosára nőtt, s így meghaladja a 35%-ot, a felsőfokú képzettségűeké a 7%-ot. A szlovákiai oldal megfelelő adatai ezeknél valamivel alacsonyabbak: míg a középfokú mezőgazdasági szakmai képzettséggel rendelkezők aránya megközelítette a 28%-ot, addig a felsőfokú agrárvégzettségűeké nem érte el az 5%-ot.

Az 1990-es évek második felétől fokozatosan nehezedő gazdálkodási feltételek miatt az egyéni gazdaságok száma a Komáromi kistérségben 1995 és 2001 között közel 50%-kal csökkent (8300-ról 4300-ra) (**31. ábra**).

Ennél is nagyobb arányban (58%-kal) esett vissza ezen időszak alatt az e gazdasági szervezetekben foglalkoztatottak száma is, annak dacára, hogy a gazdálkodók családi vállalkozás keretében folytatták agrártevékenységüket, azaz munkát végző családtagjaikkal együtt. A bérjárulékok magas mértéke miatt igen kevés volt a cégeknél alkalmazott idegen munkavállaló, számuk a kistérség egészében nem érte el a 300 főt.

31. ábra: Az egyéni gazdaságok és gazdálkodók számának változása



Forrás: KSH, Mezőgazdasági Összeírás, 2000

A Komáromi kistérség egyéni gazdaságaiban lezajlott drámai változások különösen a települések szintjén érzékeltetik a piac szelektív hatásának kíméletlen érvényesülését, a térség agrárfoglalkoztatásában végbement drasztikus arányú visszaeséseket (11. táblázat).

11. táblázat: Az egyéni gazdaságok számának változása a Komáromi kistérségben 1995 és 2000 között

Település	Egyéni gazdaságok száma		Változás 2000/1995, %
	1995	2000	
Ács	2209	1216	55,1
Dél-Komárom	2483	1023	41,2
Nagyigmánd	1011	698	69,0
Mocsa	809	537	66,3
Bábolna	868	241	27,8
Bana	466	214	45,9
Kisigmánd	170	154	90,5
Csém	186	153	82,3
Almásfüzitő	100	74	74,0
Összesen	8302	4310	51,9

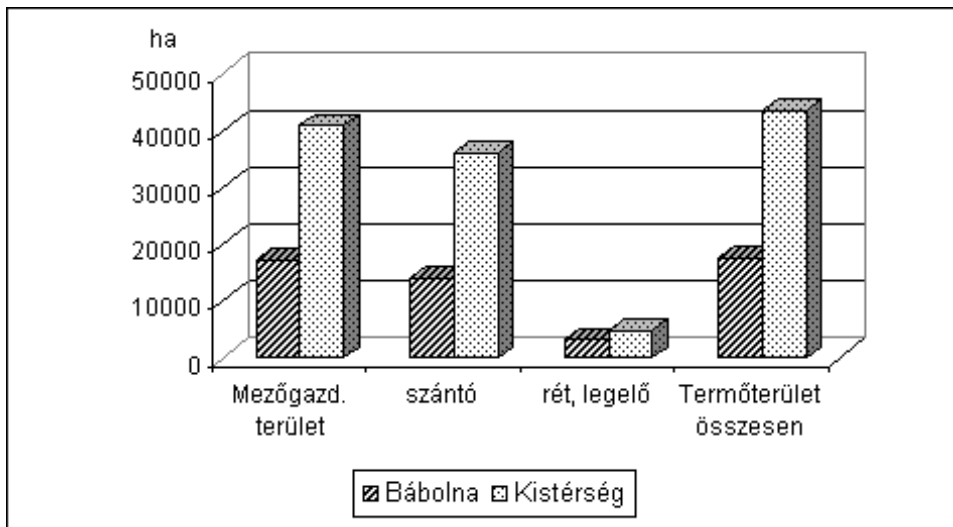
Forrás: Mezőgazdasági összeírás 2000. – KSH Budapest, 2001;

Mindez azt jelzi, hogy a kisméretű agrárcégek és az egyéni agrárvállalkozók folyamatosan ki vannak téve a tartós gazdálkodási kockázatnak, ahol a megélhetési problémákat hosszabb távon csak a „több lábon állás”, azaz a mezőgazdasági termelőtevékenység mellett egyéb kereső tevékenység (pl. falusi vendéglátás, távmunka) folytatása oldhatja meg.

3.2.4. A térség legjelentősebb agrárvállalkozásai

A vizsgált régió magyarországi oldalán az agrárágazat kiemelkedő gazdasági szervezetei az 1970-es években nemzetközi hírű szocialista mintanagyüzemmé fejlesztett Bábolnai Állami Gazdaság (majd Bábolna Rt.) utódcegei. Ezek többnyire rt vagy kft formában újjászervezve, jelentős külföldi tőke, know-how és egyéb szellemi vagyon befektetésekkel, új mezőgazdasági termék- és agrárszolgáltatási, agrárkereskedelmi szerkezet kialakításával igazodtak a megváltozott hazai és nemzetközi piaci környezet elvárásaihoz. A bábolnai agrárcégek hatékony növénytermesztési és állattenyésztési tevékenységét megalapozzák a város jó talajminőségű, kiterjedt mezőgazdasági területei, amelyek a földhasználat szerkezetében is tükröződnek és jelentős arányban részesednek a teljes kistérségi mezőgazdasági területből (32. ábra).

32. ábra: Bábolna néhány földhasznosító mutatója a kistérséggel való összehasonlításban



Forrás: Mezőgazdasági Összeírás, KSH, 2000.

A hajdani Bábolnai Állami Gazdaság legjelentősebb utódcége mezőgazdasági gépkereskedelemmel, műtrágya-, növényvédőszer- és nemesített vetőmag-forgalmazással foglalkozó, profilját tekintve 30 éve fennálló IKR (Iparszerű Kukoricatermesztő Rendszer) Zrt., amely 2005-ben 60 milliárd Ft-ot meghaladó árbevételével az ország 93. legnagyobb vállalata volt. Adózott eredménye (570 millió Ft) alapján is belekerült az 500 legnagyobb cég közé. Az országos hálózattal (17 területi és 10 agrokémiai központtal) rendelkező, évi 600 ezer tonna gabonát és egyéb gazdasági növényfajtát termeltető IKR Zrt. a magyar agrárium meghatározó résztvevője. A cég több, mint 100 ezer ha-on szervezi és integrálja a növénytermesztést (főként kukorica, napraforgó és repcetermelést) a vetést előkészítő szántástól egészen a termékek piaci értékesítésig. Az IKR Nagyigmádon vetőmagüzemet, továbbá folyékony és szilárd műtrágyagyárat működtet.

Az ezredfordulót követően holland és amerikai tőkebefektetések révén lehetővé vált az ún. precíziós növénytermesztési rendszerek bevezetése, amely csökkenő környezetterhelés mellett növeli a termelési hatékonyságot, csökkenti a termelési költségeket és javítja a minőséget.

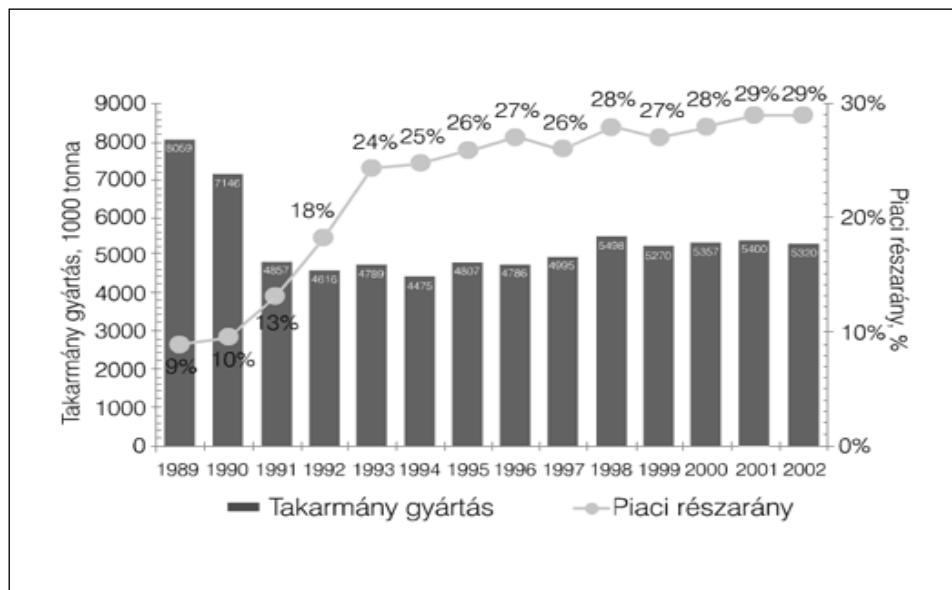
Az IKR Zrt-t gazdasági jelentőségét tekintve az 1992-ben létrehozott Bábolna Takarmányipari Kft. követi, amely 18,2 milliárd Ft-os árbevételével (2005) az ország 239. (viszont az élelmiszeriparon belül 29.) legnagyobb vállalata volt. A Nagyigmánd székhelyű cég fő profiljába a takarmány-előkeverékek (premixek), különféle késztakarmányok, valamint haszon és hobbiállat eledelgyártása, belföldi és külföldi forgalmazása tartozik. A teljes hazai takarmányfelhasználás mintegy negyedében jelenik meg az itteni premix, amelyet országszerte mintegy 200 keverőüzemben adnak a tápanyagokhoz.

A Nagyigmádon (Csanaki Ipartelep) kívül Újszászon és Zalacsében is gyártelepekkel rendelkező Kft. beruházások révén folyamatosan fejlesztette a gyártási technológiát, miközben gyártelepei is specializálódtak. Nagyigmádon 6 gyártósoron mintegy 500 féle premix termelése folyik. Újszászon különböző keveréktakarmány fajtákat gyártanak. A piac bővülése 2000 után itt 20%-os gyártási kapacitásbővítést tett szükségessé és lehetővé. Zalacsében porított állattápokat és egyre nagyobb keresletnek örvendő hobbiállat-eledelgyártást évi 9-10 ezer tonna mennyiségben.

Az 1990-es évtized első felében a Bábolna Takarmányipari Kft termelési teljesítménye – a mezőgazdaságban végbement gazdasági szerkezetváltásnak a belföldi takarmányfelhasználást is negatívan érintő hatásai miatt – jelentősen visszaesett (az 1989-es volumenérték mintegy 60%-ára), a vállalat részesedése a hazai takarmánypiacból fokozatosan

nőtt, s az 1989. évi 9%-kal szemben 2002-re már csaknem elérte a 30%-ot (33. ábra).

33. ábra: A Bábolna Takarmányipari Kft. piaci részesedésének alakulása, 1998-2002



Forrás: Bábolnai Takarmányipari Kft., <http://www.btaki.hu>

A korábbi sikerágazatnak számító nagyüzemi baromfityenyésztés és tojástermelés 2004-től a Bábolna Baromfityenyésztő Farm Kft. keretében folyik amerikai és angol technológia alkalmazásával, amelynek jelentős részét (naposcsibe és keltető tojás) exportálják. A Bábolnához közeli Ácson működik a dán tulajdonú Hartmann Bábolna Tojáscsomagolóanyag Gyártó és Forgalmazó Kft., amely dobozokkal és egyéb csomagolóanyagokkal látja el a fenti termelőegységeket.

Sajátos feladatot lát el a Bábolna Környezetbiológiai Központ Kft, amelynek bábolnai gyára és szintézisüzeme rovarok (csótány, légy, hangya) és kártékony rágcsálók (patkány) elleni környezetbarát irtószerek (aeroszolos, továbbá folyadék-, por- és pasztilla alapú anyagok) fejlesztésével, termelésével és forgalmazásával foglalkozik.

2001-ben vált le a Bábolnai Rt-ről a Bábolna Nemzeti Ménesbirtok Kft., amely arab és angol telivér lovak tenyésztésével és értékesítésével foglalkozik. A közel 400 állatból álló ménes jelentős idegenforgalmi és rendezvény-turisztikai értéket képvisel.

A kistérség központjában, Dél-Komáromban két jelentős gazdasági erejű gazdálkodó szervezet működik. A Komáromi Mezőgazdasági

és Szolgáltató Rt., valamint az ugyancsak komáromi székhelyű SOLUM Mezőgazdasági, Ipari és Kereskedelmi Rt. A térség agrárágazatában a „nagyokon” kívül több kisebb, speciális profillal rendelkező kisebb vállalkozás is működik.

a) A Komáromi Mezőgazdasági és Szolgáltató Rt. olyan mezőgazdasági nagyüzem, amelynek egykori „szocialista” elődje a még 1962-ben, több kisebb állami tulajdonú agrárüzem összevonásával megalakított Komáromi Állami Gazdaság volt. A termelési volumenek növekedése és a folyamatos termékfejlesztések eredményeként a Komáromi Állami Gazdaságot 1984-ben Mezőgazdasági Kombináttá alakították, amely abban az időben a legfejlettebb agrárszervezeti formának számított.

A rendszerváltás után két évvel, 1992-ben került sor a nagyüzem államigazgatási felügyelet alá vonására, és ezzel egy időben született döntés arról is, hogy a Kombinát továbbra is tartós állami tulajdonban marad. A privatizációs folyamatokkal párhuzamosan a Földművelésügyi és Vidékfejlesztési Minisztérium meghatározta a nagyüzem működéséhez szükséges vagyonkört. Ilyen előkészületek után alakult át a kombinát részvénytársasággá az Állami Privatizációs és Vagyonkezelő Rt. teljes jogú tulajdonaként.

A szervezeti-tulajdoni átalakulási folyamat további lépéseként 1998-ban 10%-os dolgozói részvénykibocsátásra került sor, amelynek következményeként a Részvénytársaság többszemélyes tulajdonosi réteg által irányított gazdasági szervezetté vált. Mivel 1999-ben a dolgozói részvények aránya nem érte el a 8%-ot, a nagyüzem feletti gazdasági stratégiai döntések továbbra is az ÁPV Rt. kezében maradtak.

Az 1990-es végétől a Társaság 5360 ha-on gazdálkodik, nagyrészt jó közepes (átlagosan 18,5 AK) termőértékű földeken. Mezőgazdasági területének 71%-át (közel 3800 hektárt) szántók foglalnak el, ami hozzávetőlegesen megegyezik a térség egészére adódó átlagértékekkel. Megjegyzendő, hogy az Rt. a földterületek szinte egészét bérli a kárpótlás során földtulajdonhoz juttatott, de azt tartós művelés alá vonni nem képes kistulajdonosoktól.

A közel 800 főt foglalkoztató nagyüzem termelési tevékenységére a vertikális szerkezet a jellemző, ami azt jelenti, hogy az egyes tevékenységek egymásra épülnek (pl. ilyennek tekinthető a takarmánytermesztésen alapuló nagyüzemi állattartás).

A szántóföldi növénytermesztés (kukorica, tavaszi árpa, napraforgó, búza) mellett a Társaság vezető profilja a sertésenyésztés, amelynek során évente 32 ezer db vágósertéssel látja el a húspiacot. Ehhez a tevékenységhez kapcsolódik az 1999-ben felújított takarmánykeverő üzemük, amelynek kapacitása eléri az évi 17 ezer tonnát. A növény-

termesztés keretében foglalkozik az Rt. vetőmag-szaporítással is, amely tevékenységhez saját vetőmagüzemet épített.

Jelentős a Társaság szőlőtermesztési és borászati tevékenysége. 300 ha-t meghaladó szőlőültetvényeinek több, mint 90%-án borszőlőt, a maradék 25 ha-on csemegezőlőt termesztnek. Az 1980-as években építette ki a nagyüzem 75 ezer hl bor tárolására és kezelésére alkalmas feldolgozóüzemét, amelynek tekintélyes részén bértárolást végez más cégek részére. A termelt bormennyiséget magyarországi és külföldi piacokon értékesíti. Az évi 20–22 ezer hl mennyiséget elérő bortermés nagy része Chardonnay, Rizlingszilváni, Leányka és Muscat Ottonel szőlőfajtákból készül.

A Komáromi Mezőgazdasági és Szolgáltató Rt. tulajdonában van a Pontis Komáromi Húsüzem, ahol több, mint 100 féle hentesárut és egyéb, közvetlen fogyasztásra alkalmas húskészítményt árusítanak.

b) A SOLUM Rt. az egykori Klapka György Mezőgazdasági Szövetkezet utódjaként jött létre 1991-ben, 120 millió Ft-os alaptőkével. Klasszikus agrárjellegű alaptervékenysége (növénytermesztés és állattenyésztés) mellett csomagolóanyag-gyártással is foglalkoznak.

A Társaság 1400 hektár szántóterületen gazdálkodik, amelynek több mint 70%-a öntözhető. Elsősorban a piacon kedvezően értékesíthető, élelmiszeripari növénykultúrák (csemegekukorica, zöldbab, cukorrépa, minőségi burgonya) intenzív termesztését végzik.

1995-től honosították meg 330 hektáron az öntözéses burgonyatermesztést, amely kiváló minősége és a korszerű tárolási feltételek (15 ezer tonna kapacitású, számítógéppel vezérelt szellőzési rendszerű burgonyaraktár) következtében igen alkalmas hűtőipari felhasználásra és különbözőfajta burgonyaszirmok (chips) készítésére. E termék értékesítésében a SOLUM legfontosabb üzleti partnerei a Székesfehérvári Hűtőipari Rt., a Spar Magyarország Kereskedelmi Kft, a Chio Hungaria Kft. és az SVE Hungary. Utóbbiak chips üzemei jelentős mennyiségű SOLUM-burgonyát használnak kedvelt száraz termékeik előállítására. Az agrárcég cukorrépatermését a Magyar Cukor Rt. petőházai cukorgyárában dolgozták fel, egészen annak bezárásáig (2006).

A Társaság állattenyésztési ágazata 400 db-ot meghaladó számú, magas (9000 liter/év/tehén) tejhozamú tehénállománnyal is rendelkezik, emellett bikaborjú hizlalással is foglalkozik.

c) A kisebb méretű agrárvállalkozások közül azok érték el kedvező gazdálkodási eredményeket, amelyek sajátos termékszerkezete igazodik a nemzetközi és a hazai piaci igényekhez, és termékeik keresett exportcikknek számítana az Európai Unió országaiban is. Ezek közé tartozik az 1978-ban létrehozott Wanger csincszilvanyészeti rendszer, amelynek

komáromi farmján 3000 db-os törzsállománnyal folyik az értékes szőrmét adó rágcásalók üzemszerű szaporítása és felnevelése.

A lakossági és intézményi dísnövényigényei kielégítése céljából alapították az on-line kertészeti áruházzal is rendelkező Wiandt Díszfa-iskola Bt-t. A cég komáromi árudája a díszcserjéktől kezdve a fűszernövényekig és gyümölcsfákig igen széles kínálattal rendelkezik.

A jövedelmező dél-komáromi kisvállalkozások közé tartozik a mezőgazdasági szaporítóanyagok iparszerű előállításával foglalkozó Zöldövezet Kft. is.

d) A városban több, mezőgazdasági kereskedelmi profillal rendelkező cég fejt ki agrármarketing célú tevékenységet. A magyarországi részen ilyen típusú gazdasági szervezet többek között az 1988 óta létező, 1990-től társas vállalkozási formában tevékenykedő Hungaromix Agrárfejlesztő Kft., amely mezőgazdasági gépek és termékek, valamint állati fehérje eredetű készítmények kereskedelmével foglalkozik. Ugyancsak hasonló profilú az 1995-ben megalapított ZTR Agro Kft., amely alaptevékenységként kistraktorok, szőlőművelő eszközök, homokrakodó gépek és fűnyírók forgalmazását végzi; valamint a mezőgazdasági gépek értékesítésével foglalkozó KOM-BELT Kft.

A szlovákiai térségrész legnagyobb mezőgazdasági üzeme az észak-komáromi AGREF Ltd. Az 1991-ben alakult társaság a növénytermesztés és állattenyésztés mellett állati tápanyag előállításával és tápkereskedelemmel is foglalkozik. Az agrárcég 1300 hektárt meghaladó földterülettel rendelkezik, amelynek harmadán búzát, közel egynegyedén napraforgót termeszt, emellett jelentős területet foglalnak el az egyéb gabona- és zöldségfélék (12 táblázat).

12. táblázat: Az észak-komáromi AGREF Ltd. szántóföldi növénytermesztésének termékszerkezeti jellemzői

Termesztett növény	Terület, ha	Arány, %
Búza	441	33,2
Napraforgó	303	22,8
Zöldborsó	178	13,4
Kukorica	166	12,5
Árpa	133	10,0
Rozs	57	4,3
Egyéb zöldségfélék	51	3,8
Együtt:	1329	100,0

Forrás: Az AGREF Ltd. adatközlése

Az agrárcég közel 500 ha-on biogazdálkodást folytat, amelynek keretében zab, zöldborsó, téli árpa, napraforgó termesztését végzik. 1996 óta folytat az agrárüzem sertésstenyésztéssel is

Az észak-komáromi Agroservis 1993-tól foglalkozik mezőgazdasági gépek forgalmazásával és javításával (traktor, kombajn, vetőgép, motoros talajmegmunkáló eszközök, szivattyúk és egyéb öntözéstechnikai berendezések).

Összefoglalva a fentiekben leírtakat megállapítható, hogy a vizsgált terület gazdasági életén belül a szlovák és a magyarországi térség-részben egyaránt komoly szerepet örzött meg a modernizálódó, a piaci viszonyokhoz egyre inkább alkalmazkodni kénytelen mezőgazdasági tevékenység, amely a rendszerváltás után egyre jelentősebb agrárkereskedelmi funkciókkal egészült ki.

A mezőgazdasági alaptervékenység mellett fokozottan előtérbe kerülnek a kiegészítő, élelmiszer-, illetve takarmányfeldolgozó tevékenységi formák is, miközben a változó méretű agrárcégek és kisvállalkozások mindinkább alkalmazkodnak az Európai Unió szigorú szabályaihoz.

A volt szocialista nagyüzemek magántulajdonba kerülésüket (rt-vé, kft-vé válásukat) követően viszonylag rövid idő alatt álltak át a nemzetközi színvonalú agrártechnológiai alkalmazását és jövedelmező agrárkereskedelmi tevékenységet követelő fejlődési pályára. Ebben nagy segítséget jelentettek a külföldi (főként amerikai és nyugat-európai) tőkebefektetések, a megtartott, illetve megszerzett belföldi és európai piacok. Megindult a környezetkímélő mezőgazdasági termelési technológiák térhódítása, a mezőgazdasági melléktermékek újrahasznosítása, az innovatív gazdálkodási technikák terjedése.

A diverzifikált vidéki termékkínálat bővülését segíti elő a térségben a sajátos értékesítésű, egyedi minőségű termékek előállítására (pl. versenylótenyésztés, csincsillafarm) és hatékony piaci értékesítése.

Nincs viszont egyelőre komolyabb jele annak, hogy létrejöttek volna az egyéni gazdálkodók és őstermelők hosszú távú gazdasági biztonságát jelentő gazdálkodási formák és profilok. Így többek között nem tapasztalható az sem, hogy a magyarországi térség-részben a biogazdálkodás különböző formái teret hódítanak a térségben, noha a környezetbarát és a mesterséges hozamnövelő anyagokkal (műtrágyák, növényvédő szerek) való takarékos, környezetkímélő bánásmód lassanként általánossá kell, hogy váljék az országhatár mindkét oldalán.

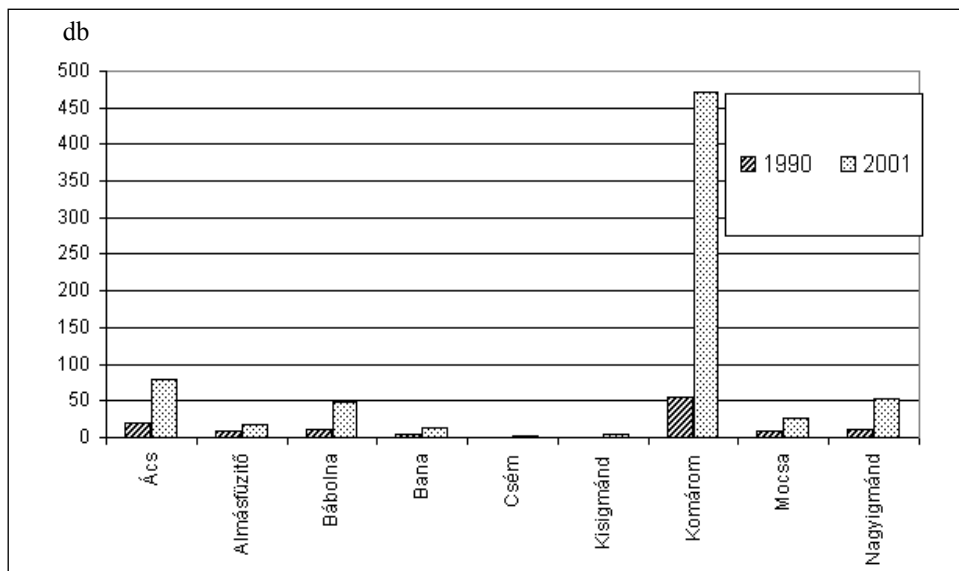
3.3. A kiskereskedelem területi folyamatai

A kiskereskedelemben a rendszerváltást követően jelentős szerkezeti átalakulás zajlott le. Ez a folyamat nem hagyta érintetlenül az általunk vizsgált magyarországi és szlovákiai térségek településeit sem, amelyek elemzését az 1990-re és 2001-re egyaránt rendelkezésre álló, így megfelelő módon összehasonlítható adatok alapján végeztük el

3.3.1. Komáromi kistérség

Dél-Komáromban és a város kereskedelmi vonzáskörzetébe eső Komáromi statisztikai kistérségben a kiskereskedelmi üzletek száma 1990 és 2001 között 117-ről 717-re (6,1-szeresére) növekedett, összhangban a foglalkozási szerkezet markáns módosulásával, illetve a jövedelmi viszonyok kedvezőbb alakulásával. Utóbbiban kiemelkedőnek tekinthető a Komáromi ipari parkba betelepült cégek (Nokia, Perlos, Foxcon stb.) munkahelyteremtő szerepe. A Komáromi kistérség városainak (Dél-Komárom, Bábolna) bolthálózata ugyanezen időszak alatt 7,8-szeresére, míg a községekben található kiskereskedelmi egységek száma 3,8-szeresére, tehát mérsékeltébb ütemben növekedett (34. ábra).

34. ábra: A kiskereskedelmi üzletek száma a kistérségben 1990-ben és 2001-ben*



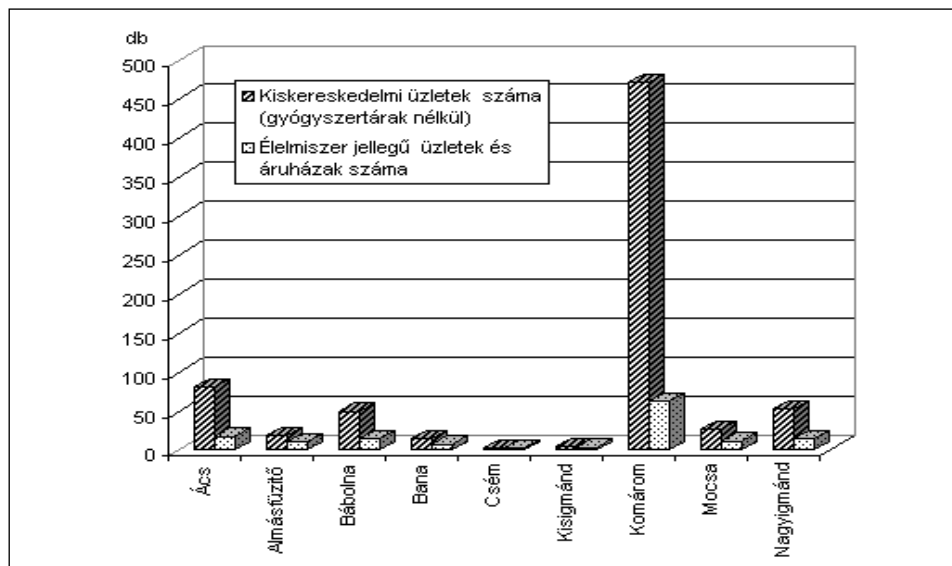
Forrás: KSH T-STAR 1990, 2001 adatbázis

* Gyógyszertárak nélkül.

Ennek megfelelően az 1000 lakosra jutó kiskereskedelmi boltok száma 4,1-ről (1990) 17,2-re (2001) nőtt. Ez utóbbi fajlagos érték némileg meghaladja az országos és a vidéki átlagot (16,4, illetve 16,2 bolt/1000 lakos). A kiskereskedelmi boltok számának dinamikus növekedése elsősorban Dél-Komáromban következett be. 1990-ben a Komáromi kistérség összes kiskereskedelmi egységének 53,9%-a összpontosult a kistérség központjába. A koncentráció 2001-re még erőteljesebbé vált, ekkor az előbbi arány elérte a 65,8%-ot, miközben a falvak esetében természetesen fordított változásoknak lehetünk tanúi: 46,1%-ról (1990) 34,2%-ra (2001) csökkent részesedésük a kiskereskedelmi boltok számából. (Az arányromlást később tovább erősítette a 2001-ben még község Bábolna várossá válása 2003. júliusában.)

A Komáromi mikrorégió települései közül tehát csak Dél-Komárom kiskereskedelmi bolthálózata növekedett jelentős mértékben, 1990-ben még viszonylag gyér üzlethálózattal rendelkezett a város; mindössze 54 üzlete volt. Az áttörést az 1990-es évek második fele hozta; ekkora nőtt a boltok száma 472-re. A térség többi településében a kiskereskedelmi üzletek száma szinte azonos vagy alig valamivel több, mint az élelmiszer jellegű kereskedelmi egységek száma. Ez alól csak Ács és Bábolna jelentett kivételt, ahol az élelmiszerüzletek aránya az összes kiskereskedelmi egységhez viszonyítva 2001-ben 50% feletti volt, de Nagyigmándon is elérte a 44%-ot (35. ábra).

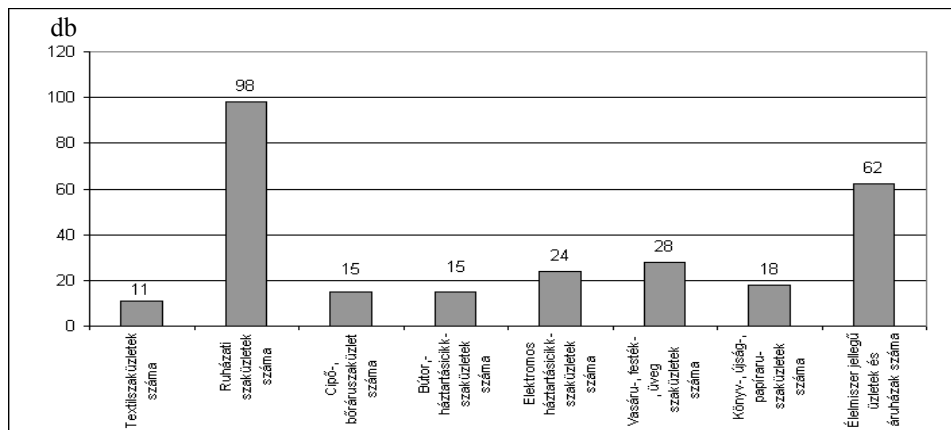
35. ábra: A kereskedelmi egységek száma Dél-Komárom vonzáskörzetében, 2001



Forrás: KSH T-STAR 2001 adatbázis

A következőkben részletesen vizsgáljuk Dél-Komáromnak, a vizsgált térség legdinamikusabban fejlődő városának kiskereskedelmi üzlethálózati szerkezetét. A kisváros üzleti mixét két hálózati elem határozza meg: a ruházati szaküzletek számának magas (36,1%-os) aránya, valamint az élelmiszerüzletek számarányának dinamikus (22,9%) növekedése a vázolt kiskereskedelmi üzletszerkezeten belül (36. ábra).

36. ábra: Dél-Komárom kiskereskedelmi hálózatának szerkezete

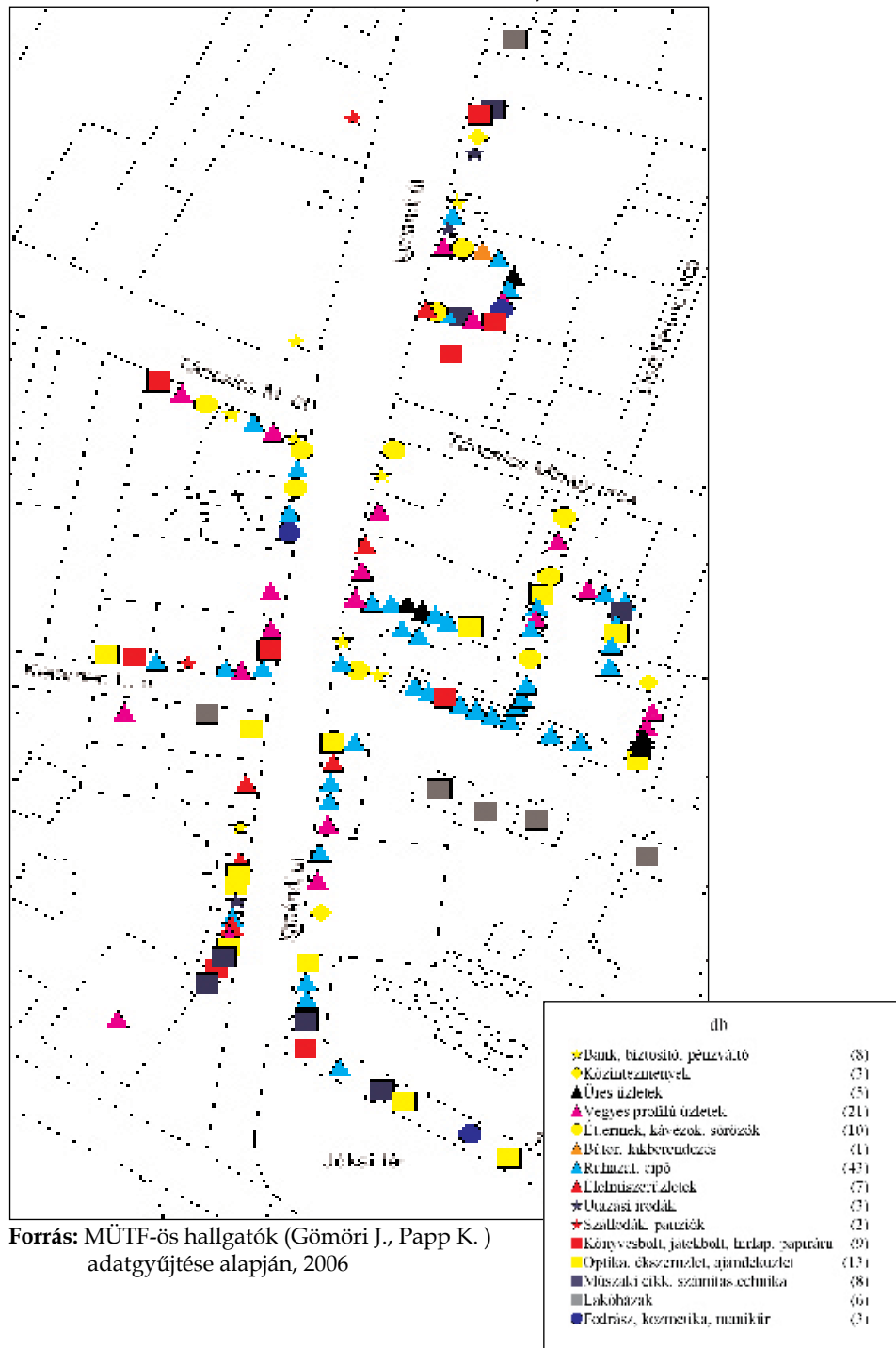


Forrás: KSH T-STAR 2001 adatbázis

Abban az esetben, ha a ruházati és textilüzletek arányát együttesen kezeljük, akkor a két üzlettypus együttesen közel 40,2%-át adja a kiskereskedelmi szaküzletek együttes számának. Dél-Komáromban 1990-ben mindössze egy áruház (Duna Áruház) üzemelt, emellett csak 3 ruházati bolt volt a városban, ami jól utalt a település szegényes üzlethálózatára. Napjainkban már közel 100 ruházati üzlet és több áruház (Duna Áruház, Millennium Center) található ugyanitt. Az élelmiszerüzletek száma is időközben több mint duplájára emelkedett 1990-ben mindössze 25 üzlet volt a városban, ma 62 élelmiszer kereskedelmi egység szolgálja ki a fogyasztókat, és természetesen jóval magasabb színvonalon, mint a hiánygazdaság éveiben. Az üzleti mixet alkotó további szaküzletek részaránya a város kiskereskedelmi szerkezetében nagyjából azonos.

Az üzletszám gyorsütemű növekedését elsősorban a vállalkozások élénkülése eredményezte, amelyet gyorsított a "kényszervállalkozások" sora. A vállalkozók jelentős része a munkanélküliség elől való menekülés egyik módjának tekintette a vállalkozást. Napjainkban a város üzleteinek száma arányosan alakul a város nagyságával. A kiskereskedelmi tevékenység a városon belül elsősorban a belvárosra koncentrálódik, magára a városmagra, ide tömörül az üzletek jelentős része (37. ábra).

37. ábra: Dél-Komárom kiskereskedelmi üzleteinek típusai, 2006



Forrás: MÜTF-ös hallgatók (Gömöri J., Papp K.)
adatgyűjtése alapján, 2006

A városban végzett terepmunka során külön vizsgáltuk az üzlet-állomány szerkezetét Dél-Komárom városmagjában, mely igen kicsi (alig 0,5 km² területű). A teljes kiskereskedelmi üzlethálózat 30%-a koncentrálódik erre a területre, de itt üzemelnek a nagy alapterületű üzletházak is, vagyis a Duna Áruház, a Millennium Center, valamint a Tesco is.

A városmagon belül az üzletek döntő többsége az Igmándi út mentén, illetve annak keresztutcaiban vagy ahhoz csatlakozó sétálóutcákban található. A városmag szerkezetében domináns szerepük a ruházati és cipőüzleteknek van. Ezeknek az üzleteknek az életképességéhez, fennmaradásához az észak-komáromi boltok szegényesebb választéka is nagymértékben hozzájárul. A bevásárló turizmus a városmagon több pénzváltó, bank üzemeltetését hívta életre és tartja fenn.

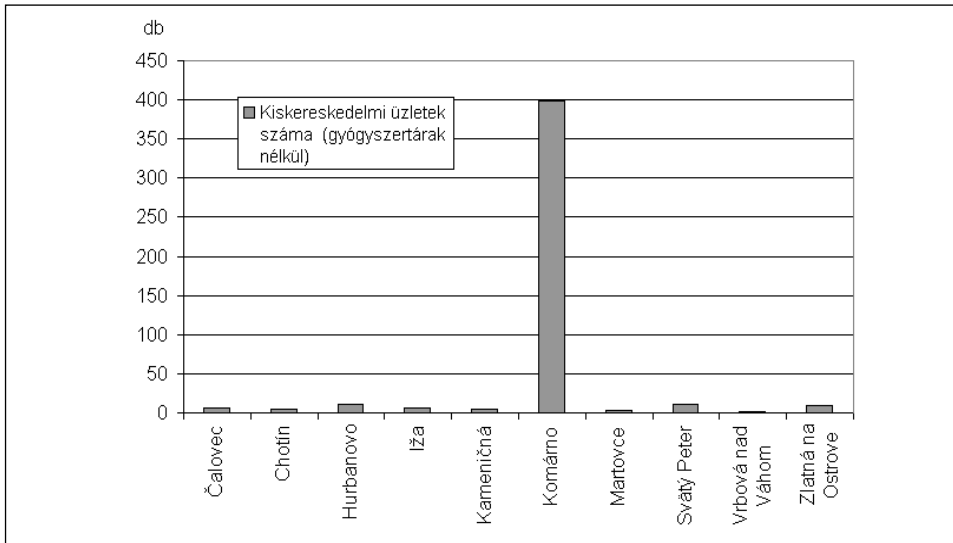
Itt kell megjegyezni, hogy az éttermek, kávézók, sörözők száma Dél-Komáromban viszonylag csekély a város népességszámához képest, de ennek oka az, hogy Észak-Komáromban az éttermekben, kávézókban az árszínvonal lényegesen alacsonyabb, éppen ezért a szolgáltatásokat sokan inkább ott veszik igénybe. A városmagon 2006 őszén 5 üres üzlet volt, ezek az üzletek a folyamatos struktúraváltás következtében üresedtek meg és rövid időn belül új tulajdonosra vagy bérlőre találtak..

3.3.2. Észak-Komárom és szomszédsága

Észak-Komáromot és a vonzáskörzetébe tartozó szomszédos településeket illetően a kiskereskedelmi üzletek számának – a Komáromi kistérséghez hasonló – időbeni elemzésére nem tudunk vállalkozni, mivel a Szlovák Statisztika Hivatal nem tartja nyilván a KSH-éhoz hasonló részletességgel a kiskereskedelmi üzlethálózat településszintű adatait. Így Észak-Komárom és vonzáskörzetének adataihoz csak terepmunka, illetve az önkormányzatok adatszolgáltatása révén jutottunk.

Észak-Komáromban és vonzáskörzetében, 2007 elején 458 kiskereskedelmi egység volt ebből a városba 399 bolt, az összes kiskereskedelmi üzlet 87,1%-a koncentrálódott A Észak-Komárom vonzáskörzetébe tartozó 9 település rendkívül gyér kiskereskedelmi üzlethálózattal rendelkezik, a legtöbb (szám szerint 11-11) kiskereskedelmi egységet két településen Ógyallán (Hurbanovo) és Komáromszentpéteren (Svätý Peter) találtuk. A vonzáskörzet további 7 községében csak ennél kevesebb kereskedelmi egység van, emiatt a falvakban lényegében csak a kereskedelmi alapellátás szintje van biztosítva (38. ábra).

38. ábra: A kiskereskedelmi üzletek száma Észak-Komáromban és szomszédságában 2007-ben*



Forrás: Az önkormányzatok adatszolgáltatása alapján, 2007

*Gyógyszertárak nélkül.

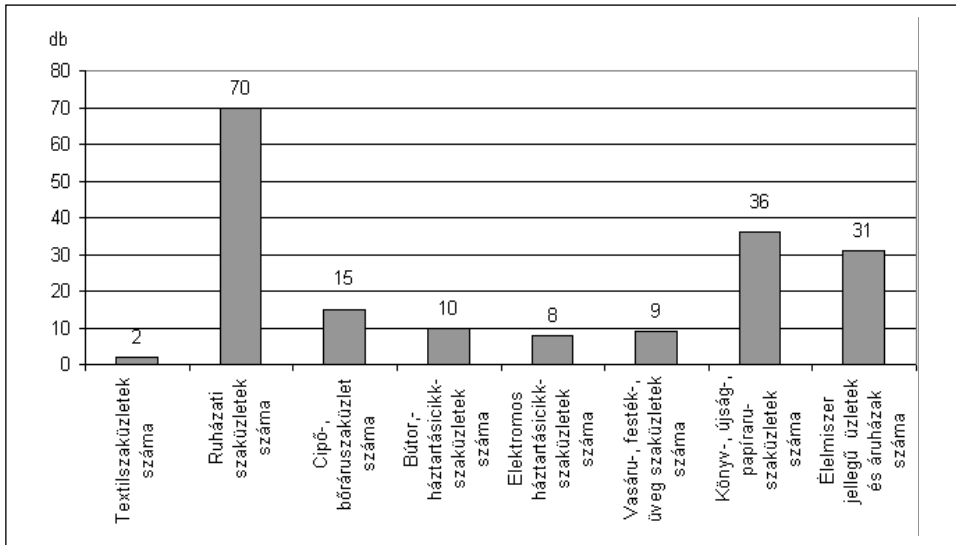
Itt kell megjegyezni, hogy Ógyallán 31 vendéglátóipari egység üzemel, ám e kedvezőnek látszó értékek többnyire sok apró kis kocsmát fednek. A kisvárosban működik a Arany Fácán Sörgyár is, amelynek termékei Magyarországon is népszerűek.

Dél-Komáromhoz képest Észak-Komárom üzlethálózata lényegesen fejletlenebb, főleg ha azt is figyelembe vesszük, hogy a város lélekszáma közel kétszerese Dél-Komároménak. Észak-Komárom üzleteinek alacsony száma a város üzleti mixének szinte minden kategóriájában érvényre jut, ez alól csak a könyv-, újság- és papíráruszaküzletek nagyobb mennyisége jelent kivételt (39. ábra).

Észak-Komáromban a kiskereskedelmi üzlethálózat területi elhelyezkedését terepbejárás keretében vizsgáltuk a tatabányai Modern Üzleti Tudományok Főiskolájának regionális szakirányos hallgatóival együtt.

A részletes felmérés eredményeként megállapítható, hogy a tradicionális üzlethálózat Észak-Komáromban alapvetően a történelmi belvárosra koncentrálódik. Az új, illetve felújított nagy alapterületű bevásárlóközpontok, viszont már a város területén szórta, valamint annak peremén helyezkednek el (Komárno Shopping Center, Hypernova, Kaufland, Hajós bevásárlóközpont stb.). A város kiskereskedelmi zónájában 147 kiskereskedelmi egység van, az üzletek elsősorban a sétálóutcává alakított Megye és Nádor utca területén található.

39. ábra: Észak-Komárom kiskereskedelmi hálózatának szerkezete



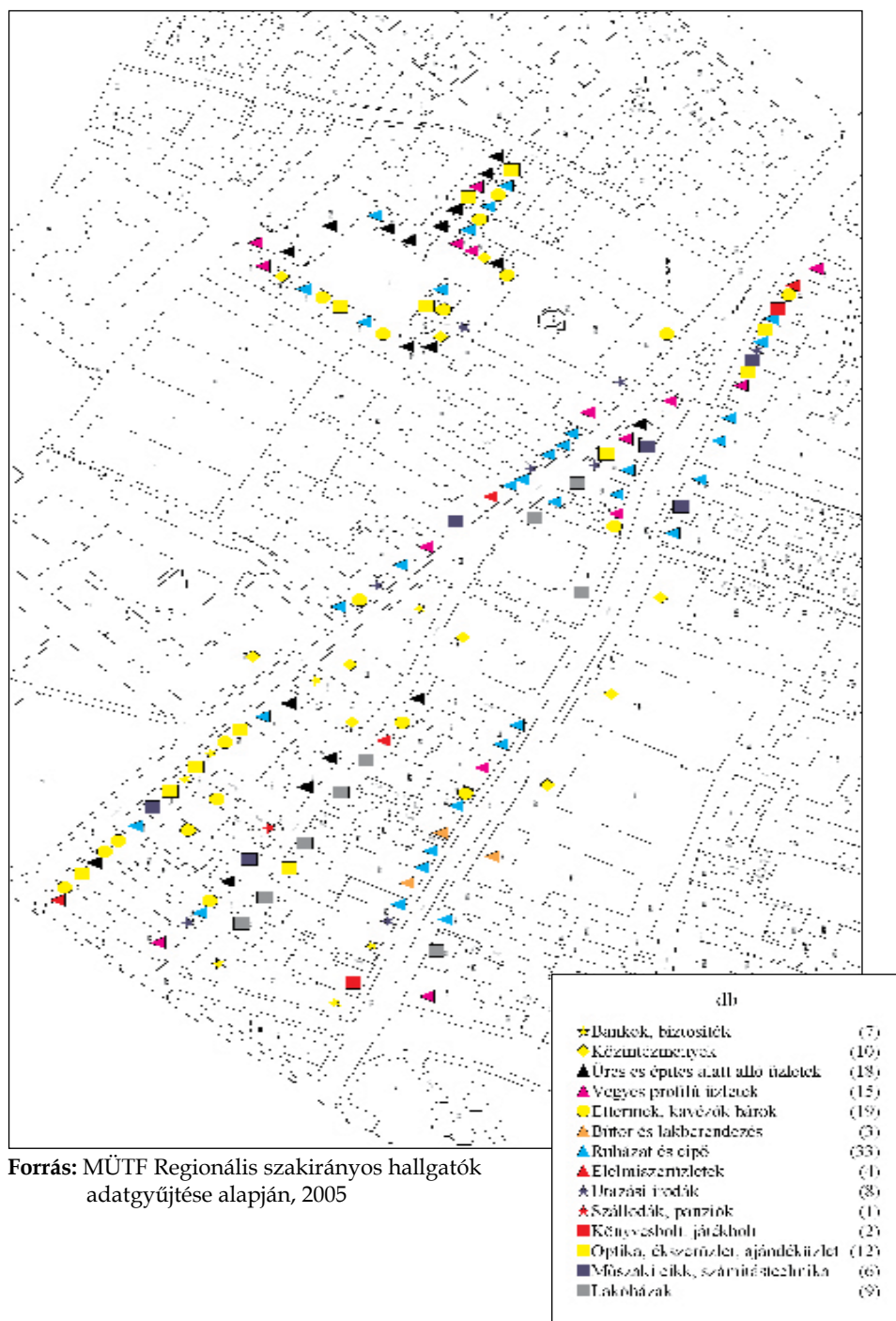
Forrás: Komárom Város Önkormányzat adatszolgáltatása alapján, 2007

Az említett két utcában 33 ruházati, illetve cipőszaküzlet működik, mely a közel 38 ezres város népességéhez képest nem tűnik soknak. Ezen üzlet-típusok rendkívül gyorsan cserélnek gazdát a nem megfelelő, hiányos választék miatt (**40. ábra**).

Az általunk vizsgált területen 19 étterem szolgálja a vendégek igényeit. Az éttermek száma a városban magas (összesen 83), ami nagymértékben összefügg azzal, hogy a vendéglátóhelyek nem csak a helyi fogyasztókra építenek, de az esténként, illetve hétvégeken betérő magyarországi vendégekre is, melynek forgalomnövelő hatása is van. A vizsgált területen nagy számban fordul elő üres üzlet (szám szerint 18 van belőlük), amelyek szinte kivétel nélkül az Európa Udvar területén találhatóak. (A vizsgálatban csak a földszinti üzleteket vettük figyelembe.)

Az Európa Udvar ötletét 1998-ban Litomericzky Nándor, Takács Péter és Varga Péter észak-komáromi építészek közösen találták ki az uniós csatlakozásra gondolva. Az Európa Udvar területén épült házak homlokzatai más és más ország jellegzetes épületeinek stílusjegyeit hordozzák magukon. A 2000-ben 6500 m²-en megnyitott és még mindig épülő Európa Udvar nagyban gazdagította a város arculatát impozáns épületeivel, azonban kereskedelmi funkciói csak hiányosan épültek ki. Nagyon sok az üres üzlet, de még ennél is kedvezőtlenebb a helyzet az Udvarhoz kapcsolódó „Európália” nevet viselő, pláza jellegű kereskedelmi központban, ahol az üzletek legnagyobb része még mindig kihaszná-

40. ábra: Észak-Komárom kiskereskedelmi üzleteinek típusai, 2005

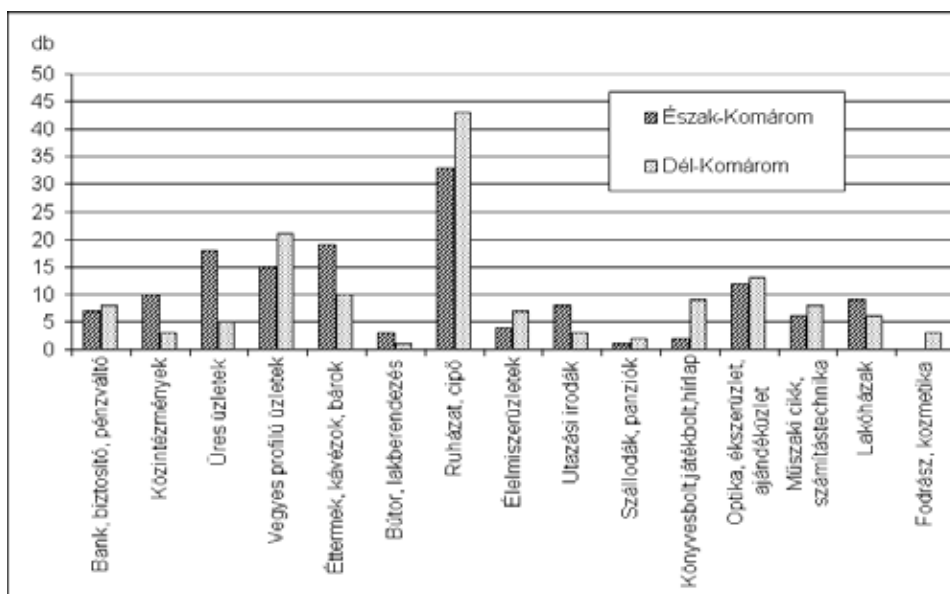


Forrás: MÜTF Regionális szakirányos hallgatók adatgyűjtése alapján, 2005

latlan, illetve forgalmukat nagymértékben rontja a sok szomszédos üres üzlet léte. A tervezők Szlovákiának az Európai Unióhoz való csatlakozásától remélték ezen ürethelységek használatbavételét, ám mindeztáig ezen várakozások nem teljesültek.

Összehasonlítva Észak- és Dél-Komárom üzlethálózatát, meg kell állapítanunk, hogy Dél-Komárom üzletszerkezete a város méretéhez képest jóval jobban kiépült. A két belső városrész általunk vizsgált területén együttesen 289 kiskereskedelmi egység található. Figyelemre méltó sajátosság, hogy az üzleteken száma alig több a kétszer akkora lakosságú Észak-Komáromban (147 üzlet), mint a feleakkora ikervárosban, Dél-Komáromban, ahol a vizsgált belvárosi részen 142 bolt található (41. ábra).

41. ábra: Észak- és Dél-Komárom üzleti mixe



Forrás: szerk. Sikos T. T., 2006

A két város üzleti mixét összehasonlítva az éttermek, kávézók kivételével szinte minden üzlettípusban Dél-Komárom bolthálózata a színvonalasabb. Észak-Komáromban viszont jóval több éttermet találunk, mint a tőle délre fekvő ikervárosban, ami részben a két város lakóinak eltérő jövedelmi viszonyaival magyarázható. Az összehasonlításból az is kitűnik, hogy Észak-Komáromban a könyvesboltok száma lényegesen kevesebb, mint az a város méretéből következne.

3.3.3. A két Komárom hipermarketjei és vonzáskörzetük

A városokon belüli vásárlások egyaránt 2–2 kiskereskedelmi pólus-területre koncentrálódnak: egyfelől Észak-Komáromban a tradicionális történelmi belvárosra, Dél-Komáromban a csak néhány évtizede ki-formálódott városmagra, másfelől mindkét városban az újonnan kiépült hipermarket üzletek hálózatára összpontosulnak.

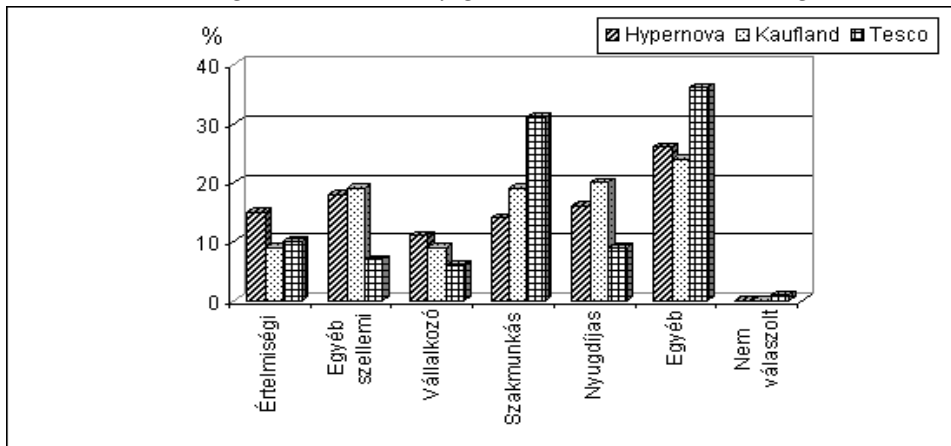
Az ezredfordulót követően a vizsgált térségben 3 hipermarket üzlet nyílt meg, időben nem nagy különbséggel: Észak-Komáromban a Kaufland (2002) és a Hypernova (2003), Dél-Komáromban a Tesco (2005). Az elemzés tárgyát képező 3 üzlet nagysága is szinte azonosnak tekinthető (Kaufland 4429 m², 218 parkolóval; Hypernova 5000 m², 277 parkolóval; Tesco 5000 m², 500 parkolóval), vagyis az alapparaméterekben nincs közöttük jelentős különbség.

A fogyasztói szokások elemzésére kérdőíves vizsgálatokat végeztünk a 3 említett bevásárlóközpontban 2005. november 14–19. között. A Hypernovában 230, a Kauflandban 130, a Tescóban 245 főt kérdeztünk meg. Az elemzés adataiból kiderült, hogy a Tesco vásárlóközönségének 34%-át a külföldi vevők (elsősorban szlovákiai vásárlók) adják, míg a Hypernova és a Kaufland esetében a külföldi vásárlók részaránya mindössze csak 8–10%, s ezek a vásárlók elsősorban Magyarországról érkeznek.

A Tesco magasabb szlovák vásárlói köréhez valószínűleg az is hozzájárul, hogy a Komáromi ipari park üzemében dolgozó szlovák munkavállalók hétféle nagybevásárlásukat is itt bonyolítják, hiszen így a Ft-ban kapott fizetésüket nem kell átváltaniuk szlovák koronára, és elkerülik az átváltási veszteséget. Ezt igazolják vissza a vásárlók foglalkozására vonatkozó kérdésekre adott válaszok, amelyekből egyértelműen kitűnik, hogy a Tescóban megfordulók között magas arányban vannak jelen a szakmunkások, akik valószínűleg jelentős részben a Komáromi ipari park alkalmazottai (**42. ábra**).

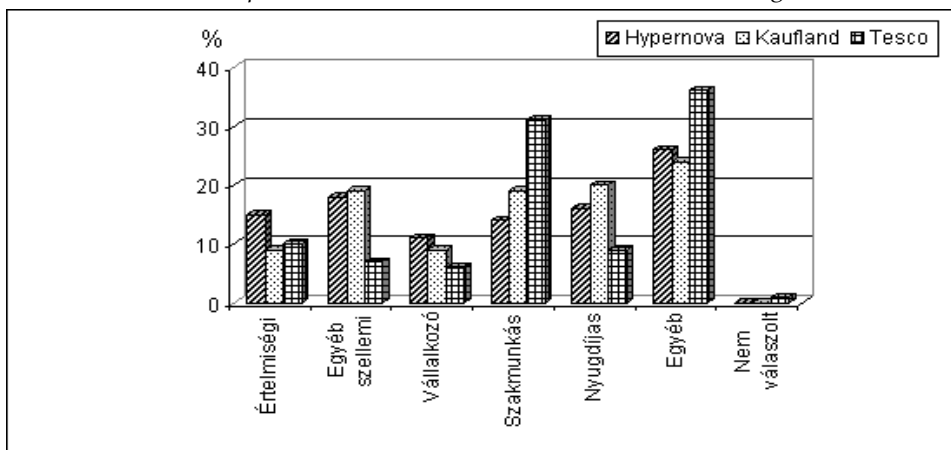
A dél-komáromi Tesco több erőfeszítést fejt ki a vásárlók magához csábítására, mint két közeli szlovákiai vetélytársa: már telephelyválasztásával törekedett arra, hogy áruháza ne csak gépjárművel és gyalogosan legyen könnyen megközelíthető (közvetlenül a dunai hídfő előtt fekszik), hanem tömegközlekedési eszközzel is (a dél-komáromi autóbusz-végállomás az áruház közelében található). A Tesco népszerűségéhez a széles termékkínálaton túl a 0–24 órás nyitvatartási rend is hozzájárul, szemben a másik két hipermarket rövidebb nyitvatartási idejével. (Itt kívánjuk megjegyezni, hogy a hipermarketet a vásárlók 57–58%-a személygépkocsival közelíti meg.)

42. ábra: A megkérdezett vásárlók foglalkozási szerkezet szerinti megoszlása



A 3 hipermarketet vásárlóinak korszerkezete lényegében hasonlít a város népességének korszerkezetére. Amiben eltérés mutatkozik, az jelentős mértékben összefügg a városban 2004-ben beindult egyetemi szintű oktatással. A 2003-ban alapított Selye János Egyetem hallgatói (21–30 évesek) mint mindennapi vevők, már figyelemre méltó vásárlóerőként jelennek meg a Hypernova forgalmában, ami azzal magyarázható, hogy az egyetem Pedagógia Karának épülete és az egyetem kollégiuma közvetlenül a hipermarketet szomszédságában található (43. ábra).

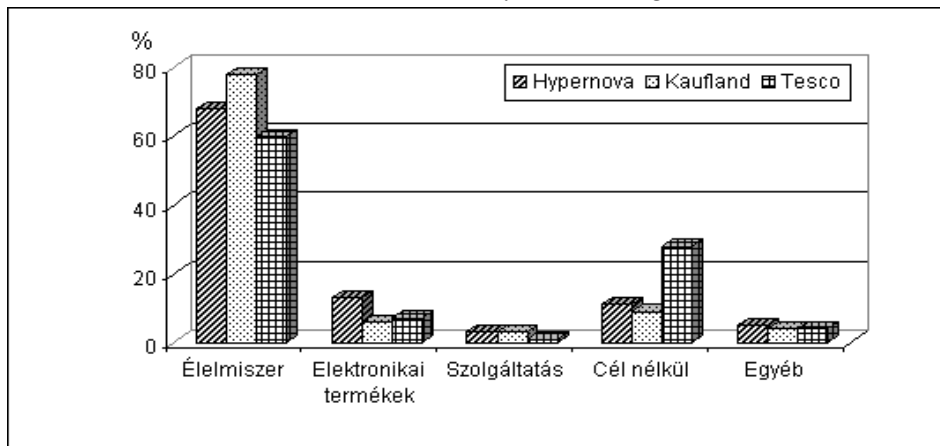
43. ábra: A hipermarketek vásárlóinak korszerkezet szerinti megoszlása



A kérdőíves felmérés során szerzett válaszokból az is kiderült, hogy a vásárlók a hipermarketeket alapvetően élelmiszervásárlási célból

keresik fel annak ellenére, hogy a központokban non-food termékeket is árúsítanak. Érdeemes megjegyezni, hogy a vásárlók egy része konkrét vásárlási cél nélkül keresi fel a központokat. Különösen magas ez az arány a Tesco esetében (28%), mely érték azzal is magyarázható, hogy a Libri hálózatnak egy igen nagy területű, gazdag választékot kínáló könyvesboltja működik az áruházban, emellett étterem is található a komplexumban, ami pl. a Hypernovából hiányzik (**44. ábra**).

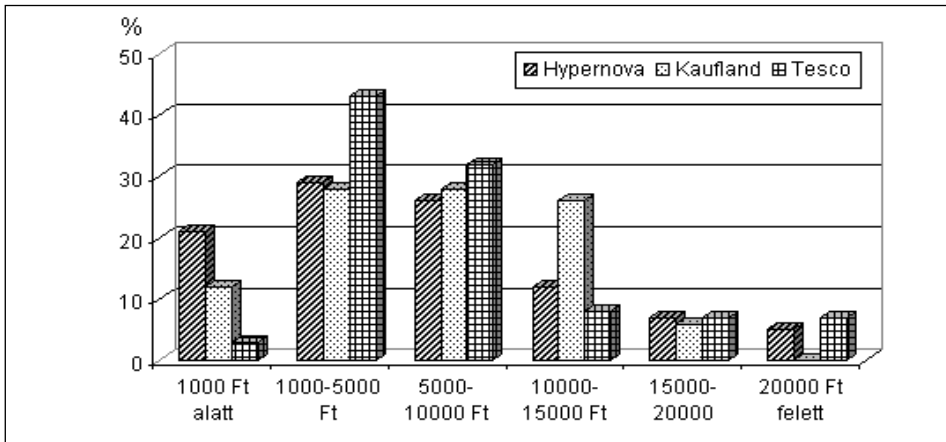
44. ábra: A vásárlások célja szerinti megoszlás



A hipermarketekben a vásárlók jelentős része 1000–5000 Ft, illetve 5000–1000 Ft közötti összeget költ egy-egy vásárlás során. Legalább is a megkérdezettek döntő többsége ezt a választ adta a kérdésre, hogy általában milyen összeget költ egy-egy alkalommal a hipermarketekben. A fenti két összeg-kategóriában a Tescóban vásárlók jelentősebb részarányt képviselnek (43%-ot, illetve 32%-ot), mint a Hypernovát felkeresők (28%, illetve 29%), vagy a Kaufland (26%, illetve 28%) vásárlóközönsége. A Kauflandban történő vásárlások 26%-a a 10000–15000 Ft értékű vásárlási kategóriába jut. A Hypernovában az 1000 Ft alatti összegnek megfelelő vásárlások magasabb részarányát (21% az összes vásárlásból) nagy valószínűséggel az egyetemistáknak a teljes vevőkörből való komoly részesedése magyarázza (**45. ábra**).

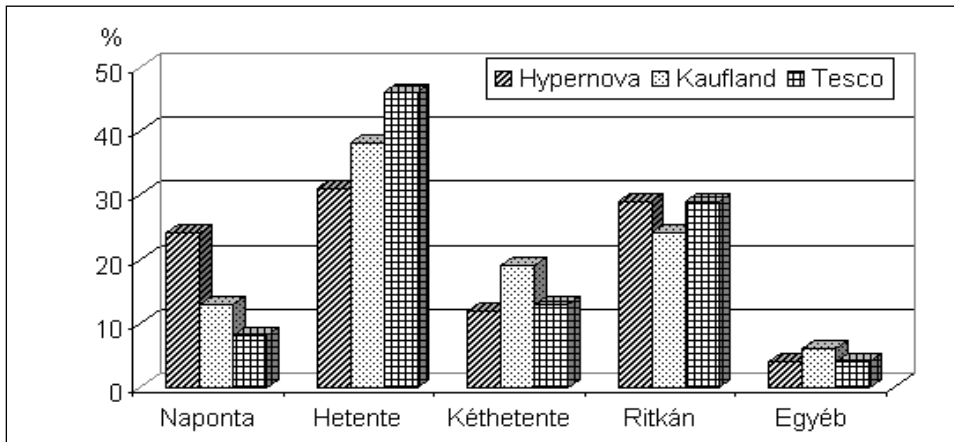
A vásárlások gyakoriságára a heti bevásárlás jellemző. Ez teljes mértékben megfelel a lakosság életvitelében bekövetkezett változásoknak. A vásárlók igényeihez részben már igazodtak a hipermarketek. A Tesco már említett, nonstop nyitvatartási rendje kedvező fogadtatásra talált a vásárlók körében, akiknek fontos, hogy kényelmesen és bármely időpontban vásárolni tudjanak. Ezt nemcsak a web-áruházak

45. ábra: A vásárlások összeg szerinti megoszlása a vizsgált hipermarketekben



terjedése, hanem a nonstop üzletek népszerűsége is igazolja. Az általunk vizsgált 3 hipermarket közül csak a Tesco nyitva tartása veszi maximálisan figyelembe a vásárlók igényeit, ez jelentkezik is a hipermarket forgalmában. A riválisok közül a Hypernova ugyanis 8–21 óra között, míg a Kaufland csupán 8–20 óra között tart nyitva (46. ábra).

46. ábra: A vásárlások gyakorisága a megkérdezettek körében



A Tesco Magyarország Rt. által az éjszakai vásárlásról végzett felmérésből az derült ki, hogy "legtöbben (78%) azért járnak éjjel – jellemzően 1 és 2 óra között – vásárolni, mert ilyenkor nyugodt és csöndes a környezet és rövid a sorbaállási idő (58%); továbbá útközben nem

kerülnek forgalmi dugóba (33%). A megkérdezettek 62%-ának vált szokásává az éjszakai vásárlás, 40%-uk pedig azért vásárol éjjel, mert a munkája miatt nem ér rá erre napközben. Az éjszakai vásárlás érdekessége a nappalival szemben, hogy ilyenkor sokkal barátságosabbak egymással az emberek. A megkérdezettek 59%-a éjjel szívesen szóba is elegyedik akár más vásárlókkal, 20%-a pedig azt se tartja elképzelhetetlennek, hogy hálóruhában, köntösben menjen le a boltba. (A felmérés egyik interjúalánya éppen pizsamában kószált a polcok között...) Hogy mit is vesznek éjszaka az emberek? A döntő többség élelmiszert (a férfiak pékárut, a nők inkább gyümölcsöt és tejterméket), a vevők egyötöde pedig piperecikket, tisztálkodószereket. A megkérdezettek egyharmada éppen a heti nagybevásárlásra kerített sort”.⁵

Elemzéseink során 250 fős mintán kiemelt figyelemmel vizsgáltuk a 3 hipermarket egymásra hatását. Az elemzéshez használt kérdőívben a vásárlóknak azt a kérdést tettük fel, hogy milyen más bevásárlóközpontokat keres még fel a Tescón, a Hypernován, valamint a Kauflandon kívül?

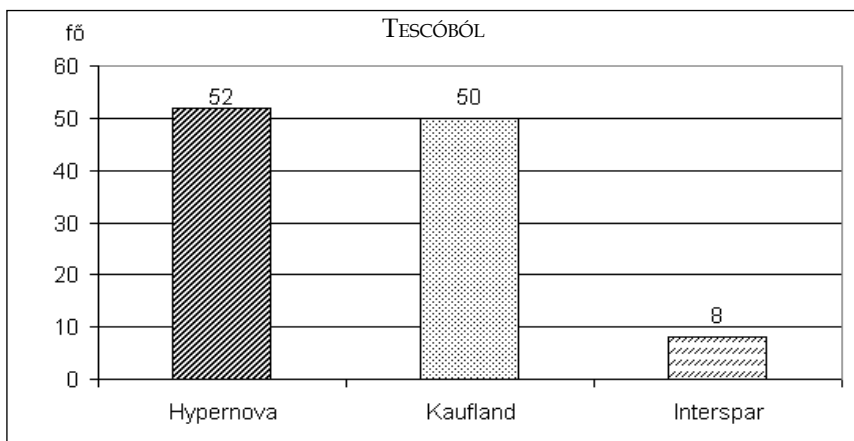
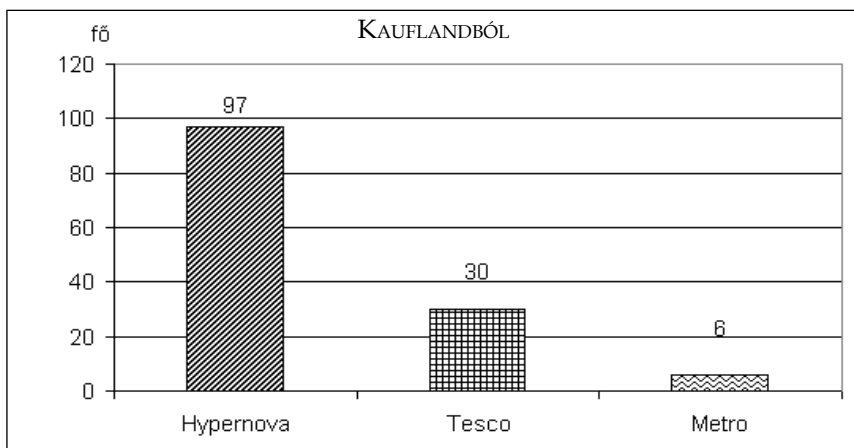
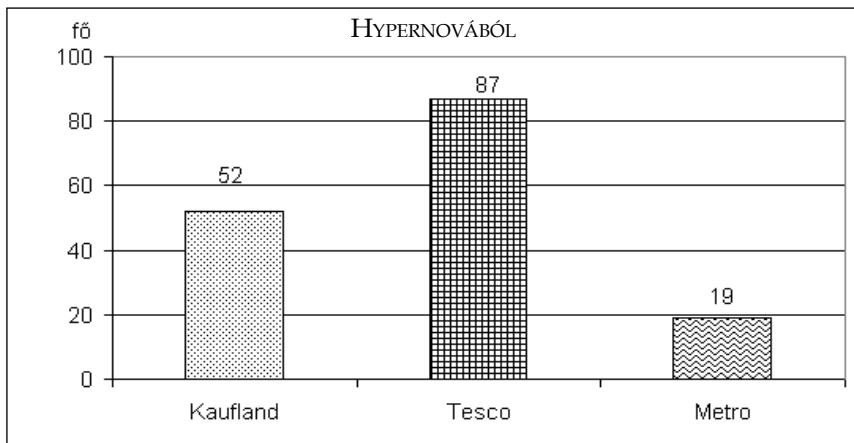
A feltett kérdésre kapott válaszokból az derül ki, hogy az egyes központokból a vásárlók egy része könnyen átcsábítható megfelelő marketing kampánnyal, illetve kedvezményes akciókkal. A 250 fős minta alapján az állapítható meg, hogy a Hypernova vásárlóinak 63,2%-a (158 fő) más hipermarketben is szívesen vásárol. A válaszadók 34,8%-a (87 fő) jelölte meg a Tescót, és csak 20,8%-a (52 fő) válaszolt úgy, hogy szívesen felkeresi fel a Hypernova közvetlen tőszomszédságban lévő Kaufland bevásárlóközpontot.

A Kaufland vásárlóinak esetében a megkérdezett 250 fő 53,2%-a (133 fő) említett másik hipermarketet is. A Kauflandból más központokat választó vásárlók 38,8%-a (97 fő) jelezte, hogy gyakran betér a Hypernovába is, és a válaszadóknak csak csekélyebb része (alig 12,0%-a, azaz 30 fő) válaszolta azt, hogy felkeresi a Tescót is.

A Tesco vásárlóközönsége tűnik a legstabilabbnak, hiszen a 250 fős mintából mindössze 44% (110 fő) említ másik hipermarketet is, tehát a Tesco-vásárlók inkább ragaszkodnak megszokott bevásárló helyükhöz, mint a másik két központ vásárlói. A Tescóban megkérdezettek közül mindössze 20,8% (52 fő) jár át rendszeresen a Hypernovába és további 20% (50 fő) a Kauflandba (**47a, b, c. ábra**).

⁵ <http://www.piacessprofit.hu/?s=32&n=5&mr=177>

47a, b, c, ábra: Más hipermarketek felkeresésének gyakorisága

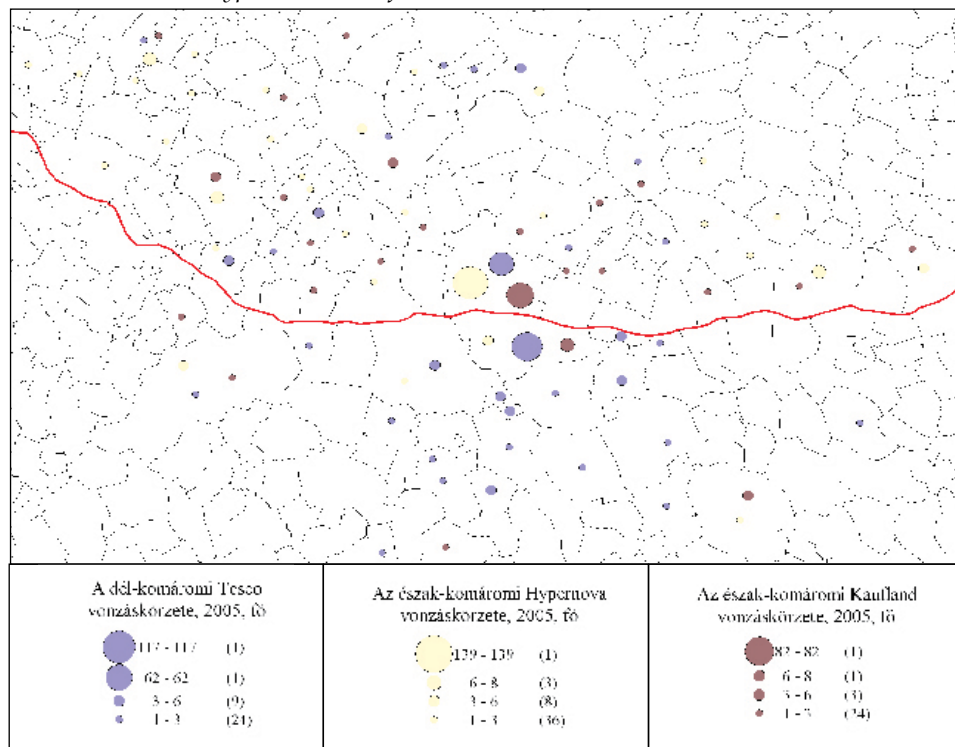


A Hypernova, a Kaufland és a Tesco vásárlói körében végzett felmérés során feltettük azt a kérdést is, hogy mely településben van a lakóhelyük? A kérdőív e kérdésre adott válaszok segítettek a hipermarketek vonzáskörzetének megállapításában. A vonzáskörzetre vonatkozó ábráról egyértelműen leolvasható, hogy a Hypernova és a Kaufland vásárlói között magyarországi lakhellyel rendelkező fogyasztók csak igen kis számban fordulnak elő. A Hypernova vásárlóköre tehát alapvetően Észak-Komáromra, illetve Szlovákia további 43 településére terjed ki (Bős-Érsekújvár-Párkány félkörben).

A Kaufland bevásárlóközpont vásárlói szintén főleg észak-komáromi lakosok, illetve még további 25 szlovákiai település lakói. A Kaufland vonzáskörzete következésképpen lényegesen szűkebb területre terjed ki, mint a Hypernováé.

A legjelentősebb vonzáskörzettel a Tesco rendelkezik, amely nemcsak a magyarországi községekre és falvakra terjed ki Dél-Komárom 30-40 km-es körzetében, hanem a hipermarketnek jelentős kiskereskedelmi vonzóhatása van a Csallóköz városaira, illetve községeire is. Szinte ugyanannyi település kötődik Szlovákiából a Tescohoz, mint Magyarországról (48. ábra).

48. ábra: A Hypernova a Kaufland és a Tesco kiskereskedelmi vonzáskörzetei



A Tesco sikere, a magyar-szlovák államhatáron messze túlnyúló vonzáskörzete mögött az áruház kitűnő telephelyválasztása és egyes kereskedelmi politikája húzódik meg. A dél-komáromi hipermarket sikerét a következők alapozták meg:

- Kedvező közúti megközelíthetőség Szlovákiából (hídfő pozíció),
- 24 órás nyitva tartás,
- 40–50 ezer termékfajta kínálata,
- Nagyszámú szlovákiai munkavállaló jelenléte Dél-Komárom munkaerőpiacán (a Komáromi ipari parkban foglalkoztatottak),
- Tömegközlekedési eszközök végállomása, illetve állomása a hipermarket közelében (autóbusz, vasút),
- Az Észak-Komáromból érkezők nemzetközi autóbuszjáratokkal jutnak el az áruházhoz, a járat közvetlenül az áruház mellett áll meg,
- A személygépkocsik részére 500 férőhelyes ingyenes parkolóhely biztosítása,
- Az igényeknek megfelelő üzleti mix (pl. a Libri könyvesbolt hiánypótló a térségben).

3.4. A települési infrastruktúra elemeinek kiépítettsége

A vizsgált térség településein a lakosság életkörülményeinek alakulását nagymértékben meghatározza a lakásállomány minősége, a helyi vonalas infrastruktúra (vezetékes hálózatok, közművek) kiépítettsége, műszaki színvonala és állapota, továbbá több olyan mutató, amely az életszínvonal települési különbségeire hívja fel a figyelmet (ilyen pl. a helyi lakosság személygépkocsival való fajlagos ellátottság szintje).

A vizsgált térség egészére vonatkozóan a 2001. évre rendelkezésre álló hivatalos magyar és szlovák statisztikák nyújtanak összehasonlítási lehetőséget, ezért ezeket használtuk, kiegészítve a magyarországi részen 1990–2001, illetve 2001–2005 között végbement fontosabb változások bemutatásával.

A települések lakásállományát illetően a kutatási terület (4 város és 15 községi jogállású település) összesen 35 753 lakás volt, amelynek 56%-a a térség északi felében, azaz Észak-Komáromban és a vele szomszédos 9 településben található. Az átlagos laksűrűség, vagyis az egy lakásra jutó lakók átlagos száma ennek megfelelően 2,79 fő volt.

Délen, a Komáromi kistérség településein 15,7 ezer lakás volt. A teljes lakásmennyiség közel fele Dél-Komáromra koncentrálódott, és arányos volt a városnak a kistérség lakónépességén belüli súlyával. Ily módon a városban átlagosan 2,58 lakos jutott egy lakásra, ami valamivel alacsonyabb, mint a kistérségi átlag (2,63 lakos/lakás). A térség falvait alapul véve a legnagyobb (Ács, 2685 lakás) és a legkisebb lakásmenny-

nyiséggel (Csém, 158 lakás) rendelkező település között igen tekintélyes (17-szeres!) volt a különbség

A lakások lényegesen több, mint felét tömörítő északi térségrész településeiben levő lakásállomány 2001-ben meghaladta a 20 900-at, amelynek viszont csak 95,6%-a volt lakott. (A továbbiakban a lakásokra vonatkozó infrastrukturális statisztikai mutatók tehát csak erre a lakásállományra vonatkoznak). A területrészen az átlagos laksűrűség ennek megfelelően 2,90 lakos/lakás. Ez a fajlagos érték magasabb, mint a vizsgálati terület átlaga, vagyis a szlovákiai területrészt lakásainak átlagos laksűrűsége 10,3%-kal magasabb, mint a Komáromi kistérségé.

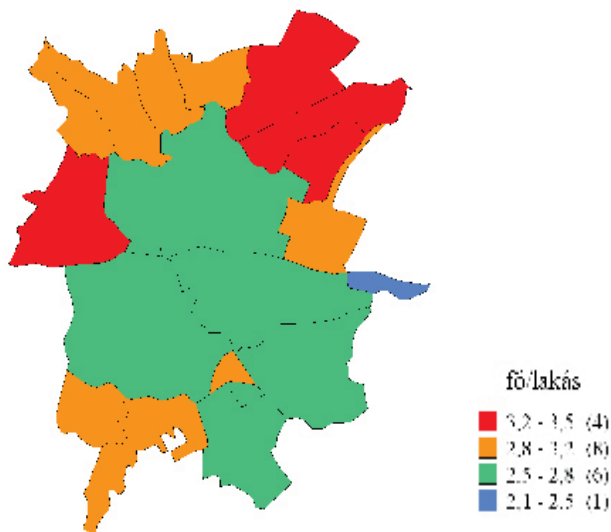
Az északi térségrész községi jogállású településeinek lakásállományán belül a legtöbb (Komáromszentpéter, 817 lakás) és a legkevesebb (Vágfüzes, 190 lakás) lakással rendelkező település között jóval kisebb (4,6-szeres) volt a különbség, mint a Komáromi kistérség falvai között, ami az eltérő településstruktúra következménye.

Figyelemre méltó eltérés van a két térségrész központi települései, Dél- és Észak-Komárom között a lakásállomány koncentrációját illetően. Észak-Komáromban ugyanis a vizsgált térségrész teljes lakásmennyiségének több, mint kétharmada (68%-a) összpontosul (Dél-Komáromban csak 48%-a), emellett a városban átlagosan 2,74 lakos jutott egy lakásra, ami 7,2%-kal magasabb a dél-komáromi értéknél, és csaknem megegyezik a teljes vizsgálati térségre adódó átlaggal (2,72 lakos/lakás). Meglepő, de ez a mutatóérték 5,5%-kal elmarad az északi térségrész 2,90-es átlagértékétől. Ebből arra lehet következtetni, hogy a várossal szomszédos településeken – belértve Ógyallát is – Észak-Komáromhoz képest átlagosan jóval kevesebben laktak egy lakásban. Ezt igazolják a laksűrűség településenkénti értékei, amelyből az a tény is kiténik, hogy az északihoz képest a déli térségrész lakónépessége lényegesen kedvezőbb lakáskörülmények között él (49. ábra).

Ha az északi területrészen a magas laksűrűségű 6 település lakónépességének számát összeadjuk, és összehasonlítjuk a déli területrészt hasonló mutatójú településeinek (Bana és Csém) együttes lakosság-számával, akkor megállapítható, hogy a északi térségrészben a lakosság közel egyharmada (30,7%-a), míg a déli részen csupán 5,3%-a él olyan településen, ahol több, mint 3 fő jut egy lakásra. A két szélsőértéket képviselő település (Almásfüzitő: 2,16 fő/lakás, illetve Csallóköz aranyos 3,47 fő/lakás) sem ugyanazon térségrészben található, emellett a közöttük levő különbség is tekintélyes (1,6-szeres).

Itt kell megemlíteni, hogy a déli területész lakásállománya 1990 és 2000 között összesen 569 egységgel gyarapodott, ami 57 új lakás/év átlagértéknek felel meg. Az állománynövekedés 60%-a viszont Dél-Komáromban valósult meg, mivel a városban közel 350 új lakás épült az

49. ábra: Az egy lakásra jutó lakosok száma a vizsgált területen



ezredfordulóig. Ugyanezen időszak alatt Bábolna lakásállománya 104, Ácsé 46, Mocsáé 32 egységgel bővült. A kistérség két városa a lakásállomány növekedési üteme alapján közepesen dinamikus fejlődési folyamatot jelez (Bábolnán 10 év alatt 8,4%-kal, Dél-Komáromban 4,7%-kal nőtt a lakásszám).

2000 és 2005 között az állománynövekedés felgyorsult, mivel összesen 405-tel bővült a kistérségben a lakások mennyisége. Ez 81 új lakás/év átlagértéknek felel meg. A kistérségen belül viszont e téren jelentős differenciálódás indult meg. Miközben Dél-Komárom, amely az utóbbi 5 évben épült új lakások 95%-át mondhatta magáénak, előretört a gyarapodásban (5,1%-os állománybővülés) és továbbra is dinamikus fejlődést mutat, addig Bábolnán ez idő alatt már csak 1,5%-kal nőtt a lakásszám. Több községben (Ács, Bana, Mocsa, Nagyigmánd) pedig még néhány %-kal csökkent is az állomány 2000 és 2005 között.

A fenti folyamat arra utal, hogy a térségen belül Dél-Komáromban voltak a legkedvezőbbek a gazdasági feltételek a dinamizmus fenntartására, aminek nagy szerepe volt a városban letelepedett multinacionális nagyvállalattól (Nokia) az önkormányzati kasszába befolyó adóknak, továbbá a falvakénál lényegesen kedvezőbb vállalakozási, foglalkoztatási és jövedelemviszonyoknak.

A hozzáférhető legfrissebb, 2005. évre vonatkozó statisztikák hivatalos adatai szerint a kistérségben 16,1 ezer lakás volt. A teljes lakásáll-

lomány közel 49%-a továbbra is Dél-Komáromban koncentrálódott, és arányos volt a városnak a kistérség lakónépességén belüli súlyával. Egy lakásra a városban átlagosan 2,44 lakos jutott, miközben a kistérségi átlag 2,56 lakos/lakásra csökkent a 2001. évi 2,63-os, illetve az 1990-es 2,71-os mutatóértékhez képest.

Hasznos információkat nyújt a vizsgálati terület lakásépítési dinamikájának hosszú távú alakulásáról a lakások megoszlása az építés éve szerint. E mutató a szlovákiai és a magyarországi területrészekre vonatkozó települési szintű adatbázist illetően kissé eltér, mivel a szlovák statisztika összevonva tünteti fel az 1946–1970 között épült összes lakást, szemben a KSH módszerével, amely külön-külön adja meg az 1945 és 1959 között, illetve 1960–1969 között épült lakások mennyiségét. Nem azonosak az etapok első, illetve utolsó évei sem a két rendszerben, emiatt az 1946 és 1989 közötti időszakra vonatkozóan a korszak határoknál 1-1 év csúszás jelentkezik (13-14. táblázat).

13. táblázat: A Komáromi kistérség lakásállományának kor szerinti megoszlása

Település	Lakások száma	Megoszlásuk az építési időszak szerint, %						Együtt, %
		1945 előtt	1945–1959	1960–1969	1970–1979	1980–1989	1990–2001	
Dél-Komárom	7832	15,3	13,1	19,8	30,1	15,3	6,4	100,0
Ács	2661	21,2	19,2	21,7	17,6	15,6	4,7	100,0
Almásfüzitő	1123	11,6	53,9	32,4	1,5	0,6	-	100,0
Bábolna	1318	12,9	3,4	14,0	28,1	29,4	12,2	100,0
Bana	549	24,6	13,5	12,2	25,1	19,9	4,7	100,0
Csém	158	5,1	48,1	22,8	13,3	5,7	5,0	100,0
Kisigmánd	194	26,2	36,1	12,9	13,4	5,7	5,7	100,0
Mocsa	819	14,2	16,7	26,1	24,5	12,3	6,2	100,0
Nagyigmánd	1135	20,7	21,2	14,5	21,6	17,2	4,8	100,0
<i>Kistérség:</i>	15789	16,5	17,6	20,3	24,2	15,5	5,9	100,0

Forrás: Népszámlálás 2001. Komárom-Esztergom megye adatai II. KSH Budapest, 2002

14. táblázat: Észak-Komárom és szomszédsága lakásállományának kor szerinti megoszlása

Település	Lakások száma	Megoszlásuk az építési időszak szerint, %					Együtt, %
		1945-ig	1946-1970	1971-1980	1981-1990	1991-2001	
Észak-Komárom	13614	6,9	34,9	28,9	23,1	6,2	100,0
Megyercs	391	4,3	79,1	9,2	5,6	1,8	100,0
Ógyalla	2482	12,3	37,0	24,2	19,4	7,1	100,0
Hetény	434	14,5	45,7	18,4	13,8	7,6	100,0
Izsa	536	25,0	50,8	10,8	8,4	5,0	100,0
Keszegfalva	573	8,4	65,9	13,1	8,9	3,7	100,0
Martos	258	15,5	47,8	17,4	13,1	6,2	100,0
Komáromszentpéter	817	22,7	39,2	21,4	9,1	7,6	100,0
Vágfüzes	190	20,5	45,3	17,4	10,0	6,8	100,0
Csallóközaranyos	740	8,5	60,6	12,4	13,5	5,0	100,0
Összesen:	20035	9,1	39,0	25,6	20,1	6,2	100,0

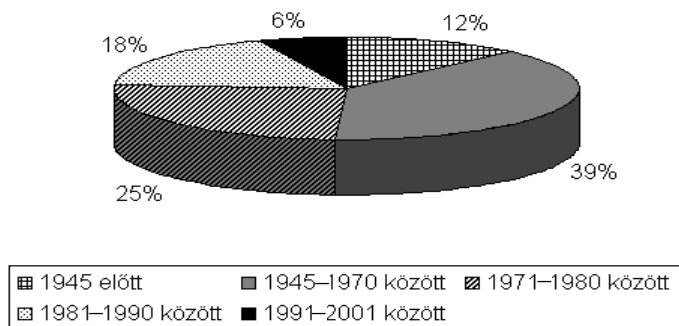
Forrás: A 2001. évi szlovákiai népszámlálás adatai, Bratislava, 2002

A táblázatok tartalmi áttekintése alapján látható, hogy a vizsgálatnál figyelembe vett 6 magyar, illetve 5 szlovák statisztikai időszakból az első (1945 előtt épült lakások) és az utolsó (1990 és 2001 között épített lakások száma) kínál lehetőséget a korrekt összehasonlításra. Ugyanakkor a vizsgált több, mint 50 év tendenciáit bemutatva a közbeeső korszakok lakásépítési tevékenységére vonatkozóan is több értékes megállapítás tehető.

2001-ben a vizsgálati terület 35 753 lakásának kor szerinti megoszlására jellemző, hogy a teljes állomány 12,4%-a épült még 1945 előtt, további 38,5%-a a második világháborút követő negyedszázadban. A építőipari teljesítmények növekedése idején, a városi lakótelepépítések virágkorának számító 1970-es évtizedben épült a térség lakásainak negyede, majd a gazdasági nehézségek szaporodása, a szociális beruházások csökkenése miatt az 1980-as években már 2500 lakással (azaz 28%-kal) kevesebb lakás épült, mint a megelőző

évtizedben. Az 1990-es évek mindkét térségrészben a szerény méretű (5-6%-os) lakásgyarapodás időszaka volt, amelyre rányomták bélyegüket a gazdasági szerkezetváltás krízisidőszakai (50. ábra).

50. ábra: A vizsgált terület lakásállományának építési időszak szerinti megoszlása



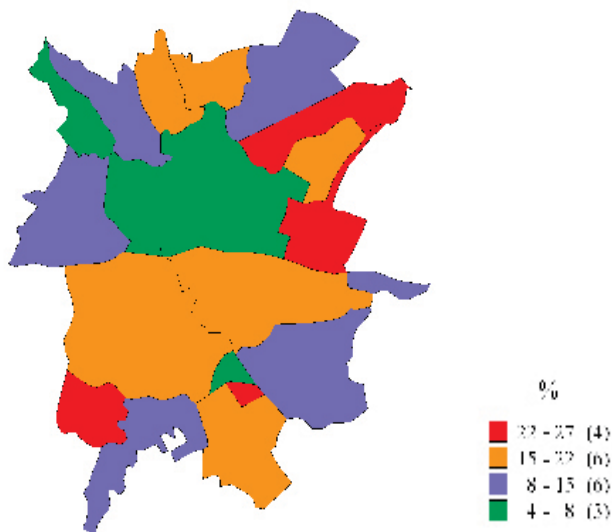
Forrás: A 2001. évi szlovákiai és magyarországi népszámlálások adatai, Bratislava, Budapest, 2002

Települési szinten jól kivehető, hogy a magyarországi és a szlovák oldalon melyek azok a települések (többnyire aprófalvak), amelyeknél még 2001-ben is 20% fölötti volt a második világháború előtt épült lakások, lakóépületek aránya a teljes lakásállományon belül. E szempontból hozzávetőleges egyensúly van a két oldal között: a Komáromi kistérségen belül 4, Észak-Komárom szomszédságában 3 olyan település található, ahol a régi épületállomány számottevő mértékű jelenlétére utaló mutató értéke meghaladja a fenti arányt.

További érdekesség – és ami egyben a gazdasági fejlődés elmúlt évtizedeinek területi irányára is utalhat –, hogy a vizsgálati terület északi részén a magasabb (10% fölötti) épületarányal rendelkező települések kivétel nélkül Észak-Komáromtól keletre (Izsa, Hetény, Komáromszentpéter) és északra (Ógyalla, Martos, Vágfüzes) helyezkednek el. Ezzel ellentétben viszont a várostól nyugatra fekvő településeknél ez az érték – akárcsak magában Észak-Komáromban is – csak 4–9% között mozog.

A Komáromi kistérségen belül az ebbe az időkategóriába eső lakásállomány – Csém község kivételével – lényegesen nagyobb arányban van jelen a városokban és a falvakban egyaránt, mint az északi térségrészben. A legmagasabb (20% feletti) értékeket mutató települések viszont itt éppen a szlovákiai oldaléval ellenkező irányokban, nyugaton (Ács, Bana) és délen (Kisigmánd, Nagyigmánd) jelennek meg, jelezve Dél-Komárom és szomszédsága keleti, a megyeszékhely (Tatabánya) és Budapest irányába való erős orientációjának érvényesülését (51. ábra).

51. ábra: Az 1945 előtt épült lakások aránya a települések teljes lakásállományában

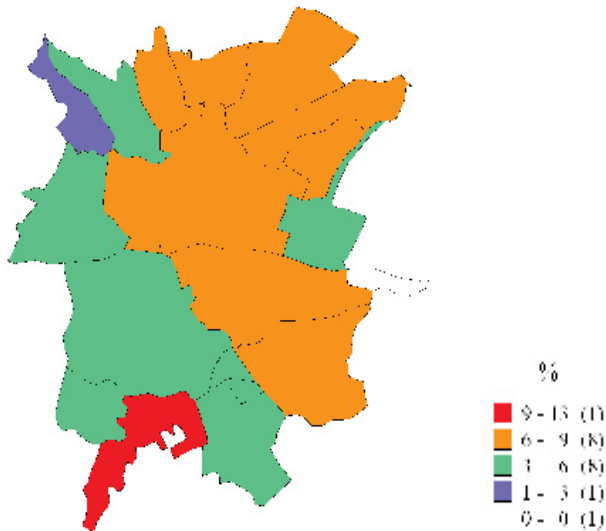


Tovább mérsékelte a lakásépítési lehetőségeket a lakossági jövedelmek reálértékének az erősödő infláció miatti csökkenése, a munkanélküliség megjelenése és emelkedése az 1990-es évek első felében. Ugyancsak fékezően hatott a lakásépítési tevékenységre az állam kivonulása a piac jelentős részéről, továbbá az is, hogy a folyamatos népességcsökkenés következtében a vidéki új lakások iránt kereslet-visszaesés mutatkozott mindkét ország vidéki térségeinek nagy részén.

Az 1990 és 2001 között épült lakások arányának településszintű megoszlása azt mutatja, hogy Észak-Komárom közvetlen szomszédságában az 1990-es években 5,0-7,6%-os lakásvolumen-növekedés következett be a települések többségénél (Megyercs és Keszegfalva kivételével), ami a város erősebb gazdasági kisugárzásának viszonylag egyenletes térbeli eloszlását tükrözi. Ezzel szemben a magyarországi oldalon ezeket az arányokat illetően valamelyest szerényebb értékek jelennek meg, azaz csak 4,7-6,4% között mozog az új lakások aránya a települések döntő többségében.

Két szélsőség azonban megjelenik: a lakásépítés szempontjából a kistérség többi településéhez képest igen dinamikusan fejlődő Bábolna (a maga 12,2%-os új lakás arányával), illetve ellenkező végletként a lakásépítést mint gazdasági és települési infrastruktúra fejlesztését évtizedek óta teljesen „elfelejtő” Almásfüzitő (10 év alatt 0%-os új lakás aránnyal) (52. ábra).

52. ábra: Az 1991 és 2001 között épült lakások aránya a települések teljes lakásállományában



Az eltérő gazdasági feltételek miatt viszont az elmúlt bő fél évszázadban a fenti folyamat nem teljesen párhuzamosan zajlott a vizsgálati terület magyarországi, illetve szlovákiai részén, aminek sajátos következményei lettek.

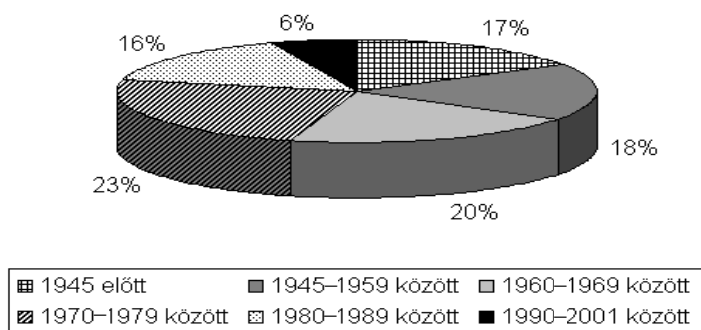
A déli területrészen lényegesen nagyobb arányban maradtak meg a teljes lakásállományon belül az 1945 előtt épült lakások, arányuk kistérségi szinten 16,5%-ot ért el az ezredfordulón. A gazdasági válságjelenségek hamarabb jelentkeztek, mint az akkori Csehszlovákiában, emiatt már az 1980-as években erősebben esett vissza a városi lakásépítés, mint északi szomszédunknál, amit kistérségi szinten az 1980-as években épített lakások szerény volumenértékei is tükröznek (37%-os visszaesés az 1970-es évtizedhez képest). Dél-Komáromban az említett időszakokat illetően 50%-kal kevesebb lakás épült 1980 és 1989 között, mint a megelőző évtizedben.

Almásfűziton 1970-től gyakorlatilag „megállt az idő” e téren (1990-ig 2%-kal gyarapodott a lakásállomány, 1991 és 2001 között pedig egyetlen lakás sem épült a községben). A timföldgyártásban foglalkoztatott munkaerő számára az 1950-es és 60-as években megépült a teljes lakásállomány, aminek bővítésére, illetve a település későbbi fejlesztésére már nem volt szükség, illetve lehetőség.

Más utat járt be a térség legfejlettebb mezőgazdasági termelési rendszereit működtető Bábolna, amely a lakásépítés dinamikájában az 1970-es évek végére utolérte Dél-Komáromot, az 1980-as évtizedben

már méretéhez képest ebben a nagyközségben épült a legtöbb lakás (a teljes állomány 40%-a), majd a pozitív folyamat – országos viszonylatban is ritka kivételként – tovább folytatódott, bár a korábbihoz képest fékezett ütemben. Mindezek a települési szinten lezajlott változások alapvetően befolyásolták a kistérségi lakásállomány megoszlását (53. ábra).

53. ábra: A Komáromi kistérség lakásállományának építési időszakok szerinti megoszlása

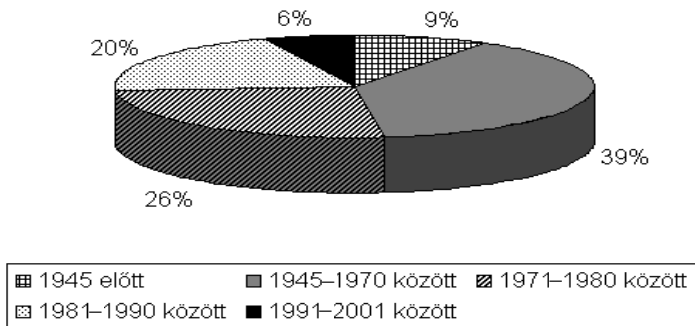


Forrás: A 2001. évi magyarországi népszámlálások adatai, Budapest, 2002

Az északi térségrészben Észak-Komárom az 1970-es évektől folyamatosan a lakásokban legjobban gyarapodó település maradt. A város lakosságszámához képest nagyobb arányban koncentrált a lakásépítési – elsősorban lakótelep-építési – tevékenységet egészen az 1990-es évekig. Ekkor épült meg a város történelmi magját körbeölelő 9 lakótelep, (szlovák nevük *Sídlisko*) nagyrészt előregyártott vasbeton elemekből (panelekből), amelyek fizikai állapota a következő évtizedekben folyamatos romlásnak indult. Jellemző a nagyüzemi lakásépítési folyamat akkori dinamizmusára, hogy 1971 és 1980 között a lakosság 64%-ával rendelkező Észak-Komáromra jutott a vizsgált térség összes épített lakásának 76,7%-a, 1981 és 1990 között pedig már 78,2%-a.

Ezzel szemben a lakossági arányát tekintve közel 15%-kal részesedő Ógyalla e periódusok során csak 11%-kal, majd alig 9%-kal részesedett a térségrészben folyó lakásépítkezésekből. Természetesen a visszaesési folyamat itt is megindult az 1980-as években, de az enyhébb és elhúzódóbb volt, nem esett vissza olyan mértékben a lakásépítési tevékenység, mint a Komáromi kistérségben. Ennek jelei a lakásállomány megoszlásában is nyomon követhetők (54. ábra).

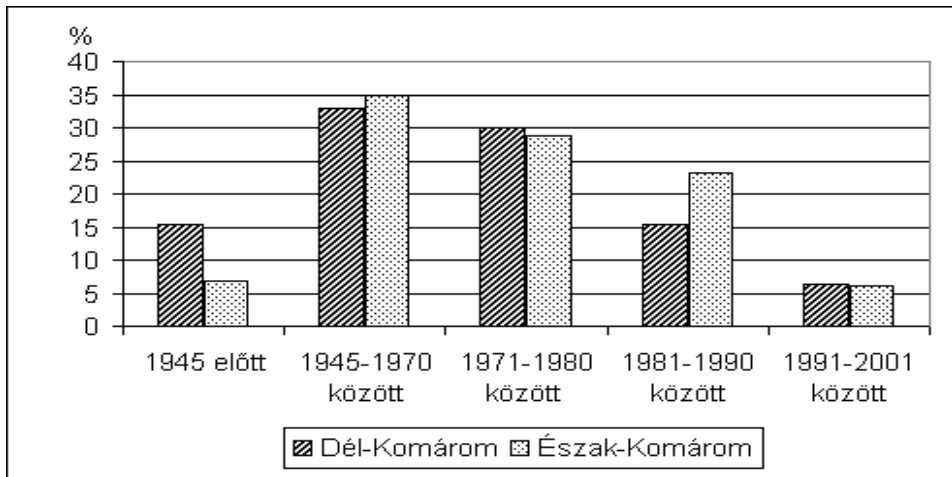
54. ábra: A lakásállomány építési időszakok szerinti megoszlása az északi térség részben (Észak-Komárom és szomszédsága)



Forrás: A 2001. évi szlovákiai népszámlálások adatai, Bratislava, 2002

A fentiekben kifejtett gazdasági folyamatok konkrét megjelenését, települési szintű leképeződését az maga vonzáskörzetében centrum-szerepet betöltő ikervárosra vonatkozóan is érdemes szemléltetni. Lényegesen élesebb, markánsabb módon jelennek meg ugyanis az észak- és a dél-komáromi lakásállomány építési időszak szerinti megoszlásában az előzőekben taglalt kistérségi, illetve szomszédsági szintű eltérések (55. ábra).

55. ábra: A városi lakásállomány építési időszakok szerinti megoszlása Észak- és Dél-Komáromban



Forrás: A 2001. évi szlovákiai és magyarországi népszámlálások adatai, Bratislava, Budapest, 2002

Az ábrából látható, hogy Észak-Komáromban a régi épületek fele olyan arányban vannak jelen a 2001. évi városképben, mint Dél-Komáromban, vagyis a város az elmúlt bő fél évszázadban jóval élénkebb lakásépítési színtér volt, mint feleakkora ikerpárja a Duna jobb partján. Ez a dinamika már az 1950-es évektől fennállt, majd folytatódott az 1960-as és 1970-es években. Ekkor még Dél-Komárom a nagyobb szomszéd nyomában tudott maradni, azaz nem volt nagy a lemaradása az új lakásépítések terén. Az 1980-as években viszont Dél-Komáromnak az erősen apadó állami támogatások következtében erősen vissza kellett fognia lakásépítési tevékenységét. Abban az évtizedben a városban közel 2000-rel kevesebb lakás épült, mint Észak-Komáromban, ami lényegében 2,6-szeres különbséget jelentett a nagyobb testvér javára.

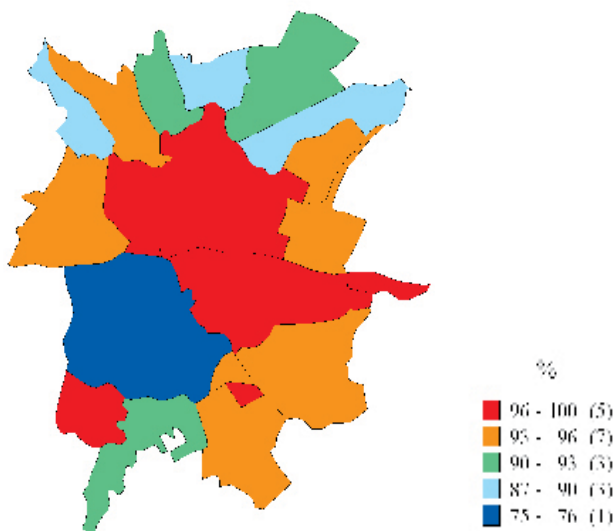
A két város között a hozzávetőleges egyensúly e téren csupán az 1990-es évekre állt vissza, amikor is a politikai-gazdasági rendszerváltozás során és az új piacgazdasági környezethez való alkalmazkodási kényszer miatt mindkét város forrásai beszűkültek. Miközben át kellett értékelniük lakásépítési tevékenységüket is, és helyet kellett adniuk a gondosan mérlegelő, az ingatlanpiac alakulását nyomon követő magánbefektetők növekvő tömegének. Ebben az időszakban egyaránt hozzávetőlegesen 6–6%-kal gyarapodott Észak-, illetve Dél-Komárom lakásállománya. A jelenlegi párhuzamos tendencia akkor fog megszűnni, ha eltérő lakásépítési stratégiát fog alkalmazni a két város, és ehhez talál megfelelő tőkeerejű befektetőket is.

A következő települési infrastruktúra mutató a közüzemi vezetékes vízellátás színvonalára vonatkozik. A lakosság és a közütemények számára ivóvizet biztosító közüzemi vízvezeték-hálózatba 2001-ben a vizsgálati terület lakásállományának 94,8%-a volt bekötve, ami igen közel áll a teljes ellátottsági értékhez. Természetesen különbségek tapasztalhatók a vezetékes vízzel való ellátottság átlagértékeit illetően az északi és a déli területrészek között, de még inkább az egyes települések szintjén.

Délen, a Komáromi kistérségre vonatkozó paraméterérték valamennyivel alacsonyabb a területi átlagnál (93,5%). A legmagasabb értékeket 2001-ben a már akkor 100%-osan ellátott Bana és Kisigmánd mutatta, de lényegében vezetékes vízzel teljes mértékben ellátottnak tekinthető Dél-Komárom (99,2%-kal), valamint Almásfüzitő is (közel 97%-os mutatóértékkal). Utóbbi Duna parti település nehézipari funkciója révén már az 1970-es évek elejére magas (90% körüli) vezetékes vízzel való ellátottsági aránnyal büszkélkedhetett, s ez az érték a későbbiekben tovább emelkedett. A többi település esetében – az egyedüli Ács kivételével, ahol e mutató értéke csak 75%-os – a lakások több, mint 90%-a rendelkezik vezetékes vízzel.

Északon a területi átlagnál magasabb (95,8%) átlagérték jelentkezik, mint a déli területrészen, viszont Észak-Komárom mutatója (97,7%) kissé alacsonyabb a déli ikervárosénál (bár ez a különbség nem igazán jelentős). Ami a települések között e téren fennálló differenciákat illeti, látható, hogy az északi területrészen nem találunk 80% alatti vezetékészellátottságú települést, viszont a 90% alatti értéket mutatókból 3 is van (Megyercs, Martos, Komáromszentpéter). Ezek a települések a vizsgálati terület északi részén helyezkednek el (56. ábra).

56. ábra: A vezetékes vízzel ellátott lakások aránya



Megjegyzendő, hogy a Komáromi kistérségben a bekötési arány 1990-ben még csak 85% volt, amelyen belül egyaránt előfordultak magas (Bábolna: 97%) és az átlagnál alacsonyabb (Ács: 52%, Nagyigmánd: 79%) arányok, ami azt jelzi, hogy egy évtized alatt jelentős javulás következett be a vezetékes vízellátásban. 2001 és 2005 között a települések megfelelő mutatói már csak kissé javultak (kistérségi átlag: 96%), ami lényegében a teljes körű vezetékes vízellátottság meglétét jelzi.

Környezetvédelmi szempontból lényeges kérdés a zárt rendszerű szennyvízkezelés megoldása, amely nemcsak az egyes települések, településrészek ingatlanállományának és gazdasági tevékenységre alkalmas telkeinek értékét növeli, de elősegíti az európai színvonalú települési infrastruktúra létrejöttét. Éppen emiatt a települések szintjén a teljes lakásállományon belül a közcsatorna-hálózatba bekötött lakások arányának alakulása, valamint az ún. közműolló (nevezetesen a közcsatorna-hálózatba bekapcsolt lakások mennyiségének és a közüzemi vezetékes-

víz-hálózattal ellátott lakások számának hányadosa) változási tendenciái (azaz „zárulásának” mértéke) egyaránt fontos információk a vizsgálati terület északi és déli oldalának településfejlődési folyamatait illetően.

A vizsgált térségben 2001-ben a közcsatorna-hálózatba a teljes lakásállománynak 60,8%-a volt bekapcsolva, ami 21 750 lakást jelentett. E mutatót illetően lényegesen nagyobbak viszont a déli és az északi térségrész, de főként az egyes települések közötti különbségek, mivel a csatornahálózatok kiépítése mindkét térségben lényegesen később kezdődött meg és jelenleg is tart. Igen jelentős elmaradás van ennek következtében a vezetékes vízzel ellátott lakások csatornahálózatba való bekötése terén, amelyet elsősorban a falvak nélkülöznek. Az igen költséges infrastruktúra-fejlesztési programok végrehajtására emiatt többnyire csak több település összefogásával (közműfejlesztési társulások), valamint az ilyen célokat feltüntető pályázatok benyújtásával van esély.

Délen a közcsatorna-hálózatba 2001-ben a Komáromi kistérség lakásainak alig több, mint a fele (52,3%-a) volt bekapcsolva, és az ilyen lakások 61%-a Dél-Komáromban összpontosult. A városra vonatkozó mutatóérték 65,8% volt, miközben a kisebb falvak esetében alacsony értékek (pl. Kisigmándnál 21%, Nagyigmándnál 37%) fordultak elő. A kistérségen belül Bábolna értéke volt a legmagasabb (78,5%-os), amit a település magas agrárbevételeinek és a hozzá kapcsolódó kiemelt infra-strukturális beruházásoknak köszönhetett az 1990-as évek közepétől.

A Komáromi kistérség másik jellegzetes települése, a 96%-os csatornázottságú Almásfüzitő lényegében ipari funkciója (timföldgyár) és munkáslakótelepei révén jutott jelentős helyi infrastruktúra-fejlesztési forrásokhoz már az 1970-es években. Ennek köszönhetően itt már az 1980-as években is 90% feletti volt a csatornázottsági arány, ami Komárom-Esztergom megyében is a legmagasabbak közé számított. A másik végletet Csém képviselte, amely – egyetlenként a kistérség települései közül – még az ezredfordulóra sem kapott közcsatornát.

Megjegyzendő, hogy a csatornázottsági mutatók jelentős szóródása a Komáromi kistérségben elsősorban arra a tényre vezethető vissza, hogy a 2000 lakosúnál kisebb méretű települések (Bana, Kisigmánd, Mocsa) szennyvízhálózatba való bekötésére csak az 1990-es évtized utolsó éveiben (1998–1999) került sor.

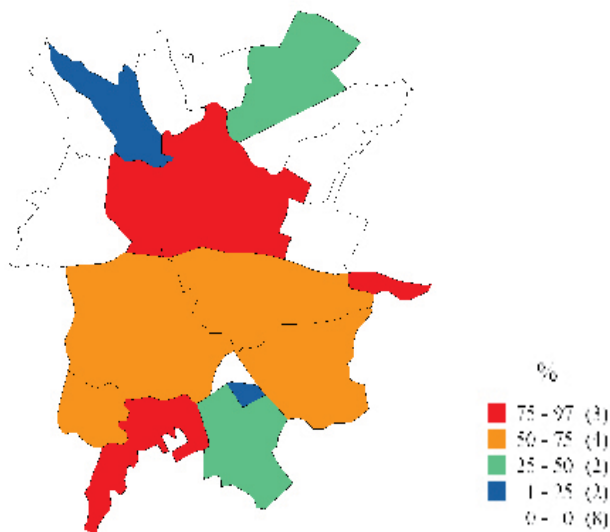
A vizsgálati terület északi részének településeire a közcsatornázottság tekintetében igen éles különbségek voltak jellemzők még az ezredfordulón is. Miközben Észak-Komáromban a lakott lakások igen magas arányban (92,2%-ban) voltak csatlakoztatva a közcsatorna-hálózatba, Ógyallán a megfelelő mutatóérték már csak 39,2%-ot ért el, nem beszélve az Észak-Komárommal szomszédos falvakról, amelyek közül egyetlen egy sem volt bekötve közcsatorna-hálózatba (leszámítva Keszeg-

falva 7 lakását, ami 1,2%-os csatornázottságnak felel meg). Ily módon a terület falusi népessége (több, mint 12 000 fő) teljes mértékben nélkülözni kényszerült a közcsatorna-hálózat nyújtotta szolgáltatást.

A déli, Komáromi kistérséghez képest magas csatornázottsági érték a vizsgálati terület északi részén tehát abból adódik, hogy az észak-komáromi közcsatorna-hálózatba bekapcsolt lakások száma teszi ki a teljes térségi csatornázott lakásállomány 92,7%-át.

Települési szinten ábrázolva a lakások 2001. évi csatornázottsági fokát, a két területrészen, továbbá a települések szintjén is megnyilvánuló anomáliák jól kirajzolódnak (57. ábra).

57. ábra: A csatornahálózatba bekötött lakások aránya a vizsgálati területen



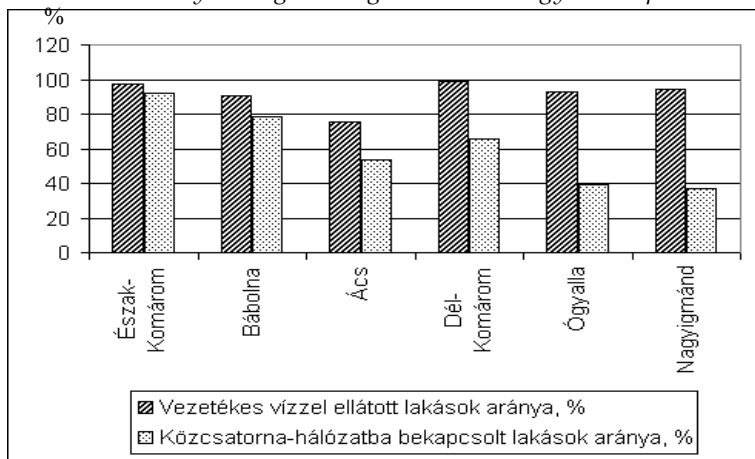
A közműollóra jellemző különbségérték a vizsgálati területen az ezredforduló idején 34% volt, vagyis a vezetékes vízzel rendelkező lakások valamivel több, mint egyharmada nem volt még bekötve a közcsatorna-hálózatba. Az eltérés a két térségrész között figyelemreméltó. Délen, a Komáromi kistérségben a közműolló tekintélyes mértékű nyitottságát jelzi, hogy 2001-ben a mutató értéke még mindig 41,2% volt, szemben az északi térségrész 28,3%-os értékével, ami területi szinten a magyarországi rész paraméter-értékéhez képest lényegesen kedvezőbbnek tűnik.

Ennek hasonló a magyarázata, mint az északi térségrész látszólagos csatornázottsági fölényének a déli területrésszel szemben. Nevezetesen a vizsgálati terület északi felén a csatornahálózat-fejlesztések erősen Észak-Komáromra koncentráálódtak, miközben a várossal szomszédos, közcsatorna-hálózattal egyáltalán nem rendelkező 7 község esetében a közműol-

ló értéke természetesen a legrosszabbnak (100%-nak) mutatkozott.

A két központi város, Észak- és Dél-Komárom közműollójánál jelentkező nagy differencia (Észak-Komárom 5,5%, Dél-Komárom 33,4%) a fentebb leírtak következménye, ám az erősen záródó közműolló imponáló módon jelzi az idősebb várostestvér infrastrukturális fejlettségét. Ám bizonyos fokú közcsatorna-hálózat kiépítettséggel rendelkező, nagyobb lakosságszámú települések között az említettnél nagyobb különbség, azaz tágabb közműolló is létezik (58. ábra).

58. ábra: A közműolló nyitottsága a vizsgálati terület nagyobb településein 2001-ben



Forrás: A 2001. évi szlovákiai és magyarországi népszámlálások adatai, Bratislava, Budapest, 2002

Tíz évvel korábban a Komáromi kistérség lakásaiból még alig 5760 volt bekötve a közcsatorna hálózatban, amely az akkori lakásállomány 38%-ával volt egyenlő. Dél-Komárom a maga 51%-os csatornázottságával – Almásfüzitő mellett – a kiemelten kedvező helyzetű települések közé tartozott. A közműolló szélességére utalt, hogy a vezetékes vízzel ellátott lakásoknak csak a 44%-a volt bekötve a csatornahálózatba, szemben a 10 évvel későbbi közel 56%-kal.

Az önálló önkormányzati erőfeszítésekkel, illetve a közműtársulás formájában meginduló, illetve folytatódó csatornaépítések dinamikája 2001 és 2005 között tovább nőtt. Ennek leglátványosabb eredménye a kistérség 96%-os vezetékesvíz-ellátottsági, valamint 75%-os közcsatornázottsági átlagértéke. Az utóbbi infrastrukturális paramétert illetően a települési szinten meglévő különbségek még így is tekintélyesek maradtak, figyelembe véve Almásfüzitő 100%-os, illetve a másik póluson Kisigmánd 45%-os lakásbekapcsolttsági értékét. A térség két városa viszont 89%-os (Bábolna), illetve 87%-os (Dél-Komárom) közcsatorna-ellátottsági értéket mutatott. Egyre nagyobb infrastrukturális hátrányba kerül a kistérség

többi településével szemben Csém, ahol még 2005-ben sem volt közcsatorna-hálózat. A közműolló is tovább szűkült: a közcsatornázott és vezetékes vízzel ellátott lakások volumene meghaladta a teljes lakásállomány 78%-át.

A Komáromi kistérség településeinek széleskörű közcsatorna-ellátottsága a legtöbb településben közműves szennyvíztisztító üzemeléséhez kapcsolódik. A térség 9 településéből 7 rendelkezik különböző kapacitású tisztítóművel. Kisigmánd és Csém szennyvizét a szomszédos településeken (Nagyigmádon, illetve Dél-Komáromban) kezelik. A tisztítóművek közül Almásfüzitő ipari igényeket is kiszolgáló objektuma a legnagyobb 17,6 ezer m³/nap tisztító kapacitással, majd sorrendben Dél-Komárom, Ács és Bábolna következik. 2001-ben a szennyvíztisztítók összes kapacitása elérte a 28,4 ezer m³/nap értéket. Mocska 1998-tól, Bana 1999-től működtet ilyen létesítményt. A vizsgálati terület északi részén Észak-Komáromban és Ógyallán folyik tisztítóműben végzett szennyvíztisztítás. Előbbi felújítására 2002-ben PHARE pályázati keretből nyert támogatásból került sor.

A fenti két infrastrukturális mutatóhoz, azok közül is főként a vízvezeték-hálózatba való bekapcsoltság mértékéhez kötődik egy jelentős lakáskomfort mutató, a fürdőszobával ellátott lakások aránya a teljes lakásállományon belül. A mutató értéke az életszínvonal növekedésével együtt emelkedett az 1960-as évektől kezdődően mindkét vizsgálati részterületen, mivel az 1945 után épült többszobás lakások döntő többsége már fürdőszobával, illetve zuhanyozóval épült, ami a tisztálkodási kultúra általános emelkedésének a jele is egyben.

2001-ben a vizsgálati térség lakásállományának 94,4%-ában volt fürdőszoba vagy zuhanyozófülke, amely érték szinte tizedszázalék pontossággal megegyezik a vezetékesvíz-ellátásba bekapcsolt lakások arányával, ily módon közel áll a teljes ellátottsági értékhez. Természetesen különbségek adódnak a fürdőszobával, illetve zuhanyozóval való ellátottság átlagértékeit illetően az északi és a déli területrész között. Ezek a különbségek viszont nem jelentősek, említést érdemlő differenciák inkább az egyes települések szintjén tapasztalhatók, bár mindenhol a magas (80% fölötti) ellátottsági arányok a jellemzők.

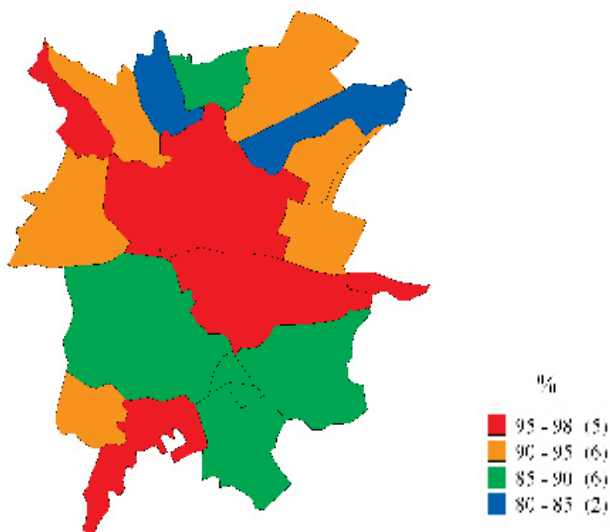
A déli térségrészre vonatkozó paraméterérték kissé alacsonyabb a területi átlagnál (93,5%). A legmagasabb értékeket 2001-ben Almásfüzitő és Dél-Komárom mutatta (96% feletti értékekkel), de lényegében fürdőszobás, illetve zuhanyozós lakással csaknem teljes mértékben ellátottnak tekinthető Bábolna (95,5%-kal), valamint Bana is (közel 94%-os mutatóértékkel).

Almásfüzitő lakossága a korábbiakban már említett ipari funkció szociális következményei alapján már az 1970-es évektől magasabb kom-

fortú lakásokban lakott, mint a kistérség többi településének népessége. Ezt jelzi a fürdőszobás lakások 97% feletti aránya az összes lakáson belül. A mutató szempontjából legkedvezőtlenebbnek tekinthető településeken is 85–89%-os értékek adódnak, vagyis a települések e szempontból kimondottan jó helyzetben vannak.

Az északi térségrészben a területi átlagnál magasabb (95,2%) átlagérték jelentkezik, mint a déli területrészen, és Észak-Komárom mutatója (97,7%) is magasabb a déli testvérvároshoz képest, noha ez a különbség szinte elhanyagolhatóan kicsi. Ami a települések között e téren fennálló differenciákat illeti, látható, hogy az északi területrészen csak 3 olyan község van, amelyekre a 80% és 90% közötti fürdőszobaarány a jellemző (Martos, Komáromszentpéter és Vágfüzes). Ezek a települések, amelyek vizsgálati terület északi részén helyezkednek el, egy másik infrastrukturális mutató, a vezetékesvíz-ellátottsági arányok szempontjából is valamivel kedvezőtlenebb értékekkel rendelkeznek, mint a térségrész átlaga (59. ábra).

59. ábra: A fürdőszobával ellátott lakások aránya a teljes lakásállományon belül

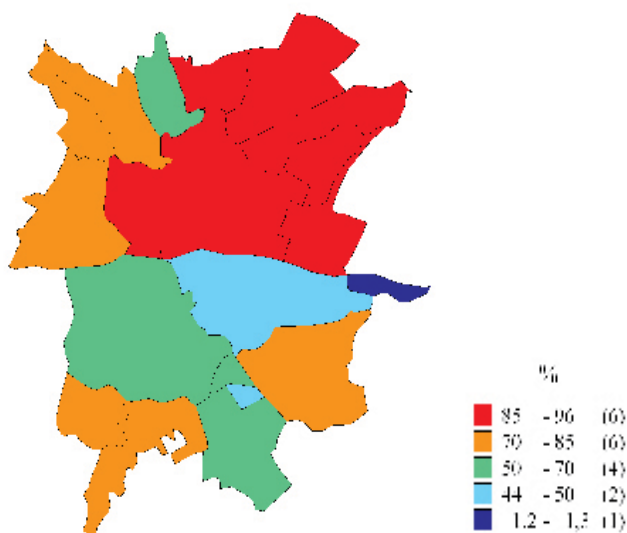


A lakosság életminőségét jelentősen javító tényező a háztartásoknak biztosított vezetékes gázszolgáltatás. A lakosság számára elsősorban fűtési, másodsorban melegvíz nyerésére és főzési céllal használt közüzemi vezetékes gáz 2001-ben a vizsgálati terület lakásállományának 72,6%-a volt bekötve. A vezetékes gázzal való ellátottság átlagértékeit illetően jelentős különbségek tapasztalhatók az északi és a déli területrész között, de még inkább az egyes települések szintjén.

A Komáromi kistérségre adódó, a gázzal fűtött lakásokra vonatkozó paraméterérték (51,1%) láthatóan lényegesen (több, mint 20 százalékponttal) alacsonyabb a terület egészére vonatkozó átlagnál. Ennek oka, hogy két településen a lakások jelentős részé (Almásfüzitőn 96%-át, Komáromban 22%-át) távfűtés révén kap hőenergiát. Ebből következően egyrészt a kistérségen belül a vezetékes gázzal ellátott lakások legmagasabb (70% fölötti) arányban Bábolnán, Banán és Mocsán vannak jelen, másrészt Dél-Komárom lakásállománya a térségen belül a második legalacsonyabb (48,6%-os) vezetékesgáz-ellátottsági arányt jelzi. Ennél csak Kisigmánd 44%-os értéke kisebb.

Az északi térségrészben következésképpen a területi átlagnál lényegesen (19%-kal) magasabb (89,5%-os) átlagérték jelentkezik, viszont a vezetékes gázzal legmagasabb (Izsa 95,1%), illetve legalacsonyabb (Vágfüzes 59,5%) arányban ellátott települések közötti szóródás (35,6%) nagyobb, mint a vizsgálati terület magyarországi részén (28,8%). Meglepőnek tűnhet az a tény is, hogy Észak-Komárom mutatója éppen hogy meghaladja a 90%-ot, miközben Ógyalla és két község (Hetény és Izsa) értékei 92% és 95% között mozognak. A mutatóértékekben jelentkező tekintélyes településszintű differenciák mindenesetre arról tanúskodnak, hogy Észak-Komárom és szomszédsága a lakásállomány vezetékes gázzal való ellátottsági arányát tekintve már az ezredfordulón is lényegesen kedvezőbb helyzetben volt, mint a déli térségrész települései (60. ábra).

60. ábra: A vezetékes gázzal fűtött lakások aránya a teljes lakásállományból



A magyarországi térségrész viszonylag alacsony értékeit szemlélve nem szabad elfeledkezni arról a tényről, hogy a Komáromi kistérségben csak az 1990-es évtizedben (1992 és 1997 között) ment végbe a települések vezetékes gázzal való ellátása. Elsőként Bábolnára (1992-ben), utolsóként pedig Csémre (1997-ben) lett bevezetve a vezetékes gáz. Mindaddig a településeken a palackos gáz használata dominált.

2001 és 2005 között a folyamatos bővítés következtében a Komáromi kistérség mutatója 57% fölé emelkedett, ily módon 2005-ben már nem volt olyan település, ahol a lakások kevesebb, mint a fele nem lett volna csatlakoztatva közüzemi gázvezetékhez. A fajlagos értékek minden településre vonatkozóan javultak, a legalacsonyabb (Kisigmánd), illetve a legmagasabb (Bana) arányban vezetékes gázzal ellátott település közötti különbség (25,1%) megközelítően 4 százalékponttal mérséklődött 2001-hez képest.

Hosszabb távon a két térségrész között a vezetékes gázellátás terén kiegyenlítődés várható, ami elősegíti a városok és községek gazdasági fejlődését előmozdító, valamint a helyi lakosság életminőségét javító települési infrastruktúra további korszerűsödését.

A lakosság jövedelmi viszonyainak egyik fokmérőjeként tekinthető a személygépkocsi-állomány gyarapodása, illetve az ennek színvonalát érzékeltető fajlagos mutatók alakulása. A vizsgálati területen a települések lakosságának személygépkocsi-ellátottságára vonatkozó statisztikák tehát számos értékes információt nyújtanak az életkörülmények eme szegmenséről.

Már a tématerület áttekintését megelőzően fel kell viszont hívni a figyelmet arra a tényre, hogy a személygépkocsikra vonatkozó ellátottsági mutatókat illetően a magyarországi és a szlovákiai statisztikák eltérő tartalmúak.

Míg a KSH a személygépkocsik településenkénti darabszámát és az 1000 lakosra jutó mennyiségét adja közre megyei statisztikai évkönyvekben, addig a szlovák statisztikai adatgyűjtés a személygépkocsival rendelkező háztartások számáról nyújt rendszeres információt. Ám nem rögzíti azokat a háztartásokat, ahol egynél több gépkocsit tartanak, így nem áll rendelkezésre hiteles adat az állomány valódi nagyságára vonatkozóan.

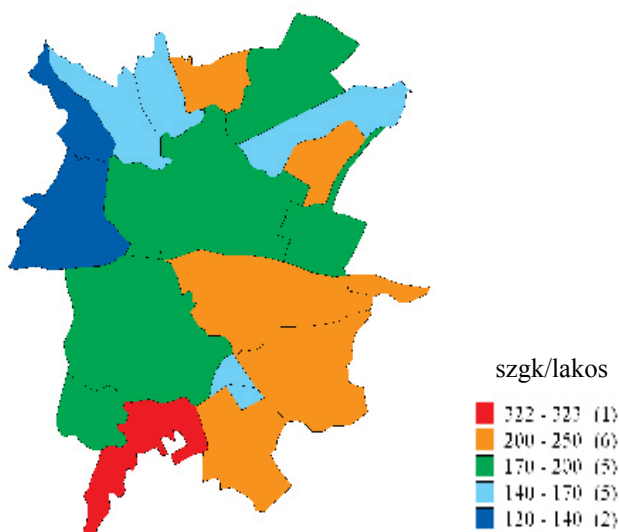
Az északi és déli térségrész településeinek e mutató szerinti összehasonlítása során tehát a szlovák adatokat célszerű konvertálni, azaz a lakosságszámra vetíteni. Az ilyen úton nyert – egyébként figyelemreméltó térszerkezeti és települési anomáliákról, sajátosságokról árulkodó – eredményeket megfelelő óvatossággal kell kezelni a következtetések levonásakor.

A vizsgálati terület lakossága 2001-ben mintegy 18 ezer személygépkocsival rendelkezett, ami a közel 100 ezres népességszámot figyelembe véve 181 szgk/1000 fő átlagos fajlagos ellátottsági értéket jelent. A személygépkocsi-állomány nagyobb hányada (közel 54%-a) a magyarországi térségrész településeire jutott. Mivel a két térségrész közötti népesség eloszlás 60–40% az északi javára, emiatt a fajlagos személygépkocsi-ellátottsági értékek a Komáromi kistérség településeire lényegesen magasabbak (232 szgk/1000 lakos), mint Észak-Komáromban és szomszédságában. Utóbbi térségben 2001-re vonatkozóan a mutató becsült átlagértéke 171 szgk/1000 lakos volt (a háztartások 10%-ában második autó létével is számolva)

A teljes személygépkocsi-állományból való részesedést illetően a két Komárom eltérő súlyt képvisel saját régiórészében. Ez azt jelenti, hogy Észak-Komárom koncentrálna az északi térségrész személyautóinak kétharmadát, miközben Dél-Komárom a kistérségi állománynak csak a felét.

A fajlagos értékek szóródása Észak-Komáromot és szomszédságát illetően jóval kisebb (120–208 szgk/1000 lakos közötti), mint a déli területrészen (158–323 szgk/1000 lakos). A lakossági jövedelmekhez valamilyen módon kapcsolódó mutatóértékek kisebb szórásának statisztikai jelensége főként a fejletlenebb térségek településállományának sajátossága, ami jelen esetben is jól megfigyelhető. Települési szinten ábrázolva a fajlagos személygépkocsi-ellátottsági értékeket, megfigyelhető az „észak-dél” különbség az autóvásárlásban testet öltő lakossági jövedelmek koncentrációjában is (61. ábra).

61. ábra: A vizsgálati terület fajlagos személygépkocsi-ellátottsága



Nevezetesen, 2001-ben a déli térségrészben a gazdasági teljesítményei alapján és a lakosság fajlagos jövedelmi helyzetét alapul véve egyaránt legjobban prosperáló 2 település, Bábolna (323 szgk/1000 lakos) és Dél-Komárom (249 szgk/1000 lakos) mutatta a két legmagasabb ellátottsági értéket. Almásfüzitő harmadik helye (218 szgk/1000 lakos) az egykor virágzó, viszont 1990 után a gazdasági krízishelyzet felé sodródó ipari település lakosságának kedvezőtlenebbé váló jövedelmi helyzetére utal. A két aprófalu, Csém és Kisigmánd kistérségi átlagnál jóval alacsonyabb értékei a fenti megállapítást támasztják alá.

Az északi térségrészen ezzel szemben nem a városokra – Észak-Komáromra (178 szgk/1000 lakos) vagy Ógyallára (182 szgk/1000 lakos) – adódnak a legmagasabb fajlagos ellátottsági értékek, hanem Martosra (208 szgk/1000 lakos) és Hetényre (204 szgk/1000 lakos). Ez azt jelzi, hogy a lakossági jövedelmek itt települési szinten még kiegyenlítettebbek, mint a magyarországi oldal vizsgált részein. A piacgazdaságra jellemző települési differenciálódás tehát még ezután fog kibontakozni a térségben.

Összegezve a fentiekben leírtakat megállapítható, hogy a legfontosabb települési infrastrukturális mutatókat illetően érzékelhető mértékű különbségek tapasztalhatók egyrészt a két térségrész között, másrészt a centrumszerepet betöltő két város között is.

A két megvizsgált területrész közül a szlovákiai van előnyben a magyarorszáival szemben a lakásállomány kor szerinti összetételét, valamint vezetékes gázzal való ellátottsági arányát tekintve. Délen, a Komáromi kistérségben viszont az északi térségrésznél kedvezőbbek a laksűrűségi, a közcsatornázottsági, valamint a fajlagos személygépkocsi-ellátottsági mutatók. Hozzávetőlegesen azonos szinten áll mindkét területrész a vezetékesvíz-hálózatba bekötött és a fürdőszobával vagy zuhanyozóval ellátott lakások arányát illetően, továbbá az 1990 és 2001 között épített lakásoknak a teljes lakásállományból való részesedése tekintetében.

A két város megfelelő mutatóinak összevetése eredményeként kitűnik, hogy az ezredforduló időszakában a lakásállomány kor szerinti összetétele, továbbá a lakásoknak a közcsatorna- és a vezetékesgáz-hálózatba való bekapcsoltságának arányát tekintve Észak-Komárom van előnyben. A laksűrűség és a fajlagos személygépkocsi-ellátottság mutatóértékei viszont Dél-Komáromban lényegesen kedvezőbbek, mint az északi testvérváros esetében. Azonos kiépítettségűnek tekinthető az ikerváros mindkét részében a vízvezeték-hálózatot illetően, továbbá egyformán szerény mértékben gyarapodott a két város lakásállománya 1990 és 2001 között.

Az előzőekben felvázolt anomáliák ráirányítják a figyelmet arra, hogy mely területeken van leginkább szükség a közeljövőben a fejlesztés-

tésekre mind az egymáshoz kapcsolódó északi és déli térségrészek, mind az egyes települések szintjén.

3.5. A két város közlekedésföldrajzi viszonyai

3.5.1 A városok forgalmi helyzete

A két Komárom közlekedési földrajzi helyzete eltérő súlyú saját országuk közlekedéshálózatán belül, miközben határátkelőhelyi szerepükből fakadóan nemzetközi közúti forgalmuk lényegében azonos jelentőségű. Három közlekedésiágazat (közúti, vasúti, vízi) nagy forgalmú pályái érintik, illetve szelik át a várospárt, hogy a városok területén találkozáskor a Dunán átívelő közúti és vasúti híd segítségével kapcsolódjanak össze egymással.

A két város közötti meglévő közlekedéshálózati potenciálkülönbség közép-európai léptékben is fennáll, amit a páneurópai közlekedési hálózaton belüli eltérő helyzetük is tükröz. Mindkét várost érinti a Duna, mint VII. sz. páneurópai folyosó, emellett Dél-Komárom még a IV. sz. páneurópai folyosó (Berlin–Prága–Budapest–Szófia–Isztambul) magyarországi részének tengelyében is fekszik. A két város szomszédsága révén viszont Észak-Komárom is profitálhat a IV. sz. folyosóhoz való közeli fekvés előnyeiből.

Dél-Komárom fekvése a közúti és vasúti közlekedés szempontjából kimondottan kedvező. A város a Budapest–Bécs kétvágányú villamosított nemzetközi vasúti fővonal fontos állomása, s az ugyancsak Bécs Budapesttel összekötő M1-es autópálya (E75 sz. nemzetközi főút) Dél-Komáromtól csupán 9 km-re délre halad el. Az autópálya itt megépített lehajtója a várost a 13. sz. másodrendű főút közbeiktatásával kapcsolja az országos gerinchálózatba. Dél-Komárom a rajta kelet-nyugati irányban áthaladó, a Dunával párhuzamos 1. sz. elsőrendű főút és a 13-as főút találkozására révén már az autópálya megépítése előtt is főúthálózati csomópont szerepet töltött be. E főutak biztosították Dél-Komárom összeköttetését két közeli megyeszékhellyel (Tatabánya, Győr), a Komárom-Esztergom megye más városaival (Tata, Kisbér) valamint a belőlük kiágazó egyéb főutakon át Székesfehérvárral és Esztergommal. (Megjegyzendő, hogy a két főút szintbeli találkozását körforgalmi jellegű csomópont megépítésével tették a korábbinál lényegesen biztonságosabbá a város útjain folyamatosan növekvő közúti gépjárműforgalom számára.)

Dél-Komárom a Közép-Dunántúl északi peremének fontos vasúthálózati csomópontja, ahonnan négy irányba (Budapest, Győr, Székesfehérvár, Esztergom) indulnak gyors- és személyvonatok. A város vasútállomásának nemzetközi és a hazai expresszvonat forgalma

jelentős, ám csupán tranzit jellegű, mivel ezek a vonatok nem állnak meg a város vasútállomásán. Emiatt a város vasúton való közvetlen elérhetősége csupán Magyarországra szorítkozik. A fenti, vasúti forgalmi korlátozó tényező ellenére Dél-Komáromból a magyar főváros és a Dunántúl négy megyeszékhelye közelíthető meg vasúton átszállás nélkül, ami a dunántúli átlagnál lényegesen kedvezőbb vasútforgalmi helyzet bizonyítéka.

A Dunának mint kiemelkedő nemzetközi vízi útnak a két partján elterülő városok fontos folyami kikötőhelyek, amelyek lehetőséget nyújtanak a belföldi és nemzetközi folyami hajózás fokozatos fejlesztésére, megfelelő gazdasági és közlekedési feltételek esetén.

Észak-Komárom közúti hálózati helyzete annyiban kedvezőtlenebb déli társáénál, hogy nem vezet a közelében szlovák autópálya. Ily módon a városból Magyarországon át (az M1-es igénybevételével) mintegy 20 perccel rövidebb idő alatt érhető el Pozsony vagy Bécs, mint a 63. sz. főúton. Észak-Komáromba ugyancsak három irányból futnak be a főutak magyarországi szomszédjához hasonlóan. A Dunával párhuzamos I/63. sz. főút nyugaton Pozsony felé visz. Ennek Nagymegyertől Pozsonyig terjedő, Dunaszerdahelyet is átszelő szakasza elsőrendű nemzetközi főút, amely a szlovák fővárosnál csatlakozik a Prága felé induló autópályába. Az I/63. sz. főút keleti része Párkányt köti össze Észak-Komárommal. Ugyancsak első rendű főút (I/64. sz. főút) vezet ki a városból észak felé, amely Érsekújváron átvezetve éri el a megyeszékhelyet, Nyitrát.

Vasúti közlekedés tekintetében a várost forgalmi félárnyékhelyzet jellemzi, mivel a várost érintő három vonal közül csak az észak felé, Érsekújvárba vezető vonal villamosított. Az Észak-Komáromból Pozsonyba vezető mellékvonal viszont nem, akárcsak a Gútát a várossal összekötő szárnyvonal, amelyen 2003 óta nincs vasúti személyforgalom.

3.5.2. A tömegközlekedési kapcsolatok

Dél- és Észak-Komárom vasúti személyforgalmi, illetve távolsági autóbuszforgalmi összeköttetéseit és a személyforgalom volumenét alapvetően több tényező határozza meg. Közülük a legfontosabbak a közlekedési hálózatban elfoglalt pozíció, a forgalmi kapcsolatok kiterjedtségét és intenzitását determináló csomóponti rang, valamint annak mértéke, hogy a két város milyen fontos közlekedési funkciót tölt be mint az utazások kiinduló-, illetve célterülete.

Vasúti közlekedés

A két város vasúti személyforgalmi kapcsolatai a fővárosok és a nagyobb városok közvetlen elérhetőségét biztosító vonatpárok szá-

ma, időbeni eloszlása és az utazási idő alapján hasonlíthatók össze (15., 16. táblázat).

15. táblázat: Észak-Komárom közvetlen vasúti személyforgalmi kapcsolatai

Célállomás neve	Távolsága Észak-Komáromtól, km	Munkanapi vonatpárok száma,db	ebből gyorsvonat	ebből személyvonat	Első vonat indul	Utolsó vonat indul	Minim. utazási idő,perc	Maxim. utazási idő, perc
Pozsony	100	11	4	7	3.33	22.05	95	153
Nyitra	70	11	-	11	4.45	20.33	85	181
Érsekújvár	31	12	-	12	4.56	20.33	17	31
Dunaszerdahely	53	10	10	-	3.33	22.05	50	72
Nagymegyer	30	9	-	9	3.33	22.05	39	41
Gúta	15	11	-	11	4.56	20.33	10	13

Forrás: ZSR vasúti menetrend, 2006.

16. táblázat: Dél-Komárom közvetlen vasúti személyforgalmi összeköttetései

Célállomás neve	Távolsága Észak-Komáromtól, km	Munkanapi vonatpárok száma,db	ebből gyorsvonat	ebből személyvonat	Első vonat indul	Utolsó vonat indul	Minim. utazási idő,perc	Maxim. utazási idő, perc
Budapest	94	17	8	9	3.57	20.33	81	108
Tatabánya	30	26	8	18	3.53	21.14	22	37
Győr	37	28	10	18	4.30	22.48	26	34
Székesfehérvár	82	5	-	5	4.30	20.05	92	121
Kisbér	34	5	-	5	4.30	20.05	38	42
Sopron	122	3	-	3	11.35	19.20	105	120
Esztergom	53	3	-	3	3.37	19.35	97	104
Nyergesújfalu	35	3	-	3	3.37	19.35	70	82
Szombathely	154	2	2	-	11.35	15.25	140	147

Forrás: MÁV menetrend, 2006

A legfontosabb vasútforgalmi kapcsolatot mindkét város számára az ország fővárosának elérhetősége testesíti meg. E téren jelentős eltérések figyelhetők meg a két város között. Miközben Észak-Komáromot csak napi 11 vonatpár köti össze a vasúton 100 km-re fekvő szlovák fővárossal, addig Dél-Komárom napi 6 vonatpárral többel (összesen 17-tel) tart fenn kapcsolatot a tőle közel hasonló távolságra (94 km-re) fekvő Budapesttel, ami az észak-komáromi érték több, mint másfélszerese. A vasúti személyforgalom minőségét jellemzi, hogy Észak-Komárom esetében a vonatpároknak csak a 36%-a (4 vonatpár) gyorsvonat, miközben Dél-Komáromnál ez az arány 47% (8 vonatpár).

Nagyobb vizont az első és utolsó vonatindulás közötti időintervallum Észak-Komáromban, mint Dél-Komáromban. Nevezetesen előbbiből Pozsonyba hajnali 3 óra 33 perckor indul az első és 22 óra 5 perckor az utolsó vonat (időkülönbség: 18 óra 32 perc, azaz 1112 perc), míg Dél-Komáromnál a megfelelő időpontok: hajnali 3 óra 57 perc, illetve 20 óra 37 perc (időkülönbség: 16 óra 40 perc, azaz 1000 perc). A fenti intervallum-értékek és a lényegesen eltérő számú napi vonatpárok hányadosa által képzett járatsűrűségi mutató értéke ily módon Dél-Komárom esetében jóval kedvezőbb eredményt jelez (59 percenkénti, azaz óránkénti vonatindulás), mint Észak-Komáromnál, ahol ennek 1,7-szerese (101 percenkénti, azaz 1 óra 41 percenkénti átlagos vonatindulás).

Kedvezőbb Dél-Komárom helyzete a fővárosba való utazás időtartama tekintetében is, amely innen átlagosan 95 perc alatt érhető el. Ezzel szemben az északi ikervárosból Pozsonyba (Bratislava) átlagosan több, mint 130 percet kell utazni, ami közel 40%-kal magasabb érték, mint a Dél-Komárom-Budapest relációban adódó utazási idő. (A gyors-, illetve a személyvonatok eltérő menetidejével súlyozott átlagok alapján.)

Következésképpen a két főváros fentiekben részletezett eltérő elérhetőségi színvonalát Dél-Komárom vasúti arteriális fekvése, míg Észak-Komárom vasúti félárnyék helyzete magyarázza. A Pozsony-Galánta-Érsekújvár-Párkány-(Szob) fővonal ugyanis utóbbi várostól 31 km-re északra vezet, s ennek mutatói igen hasonlóak a Budapest-Tatabánya-Komárom-Győr-Hegyeshalom-(Bécs) fővonaléhoz.

Az Észak-Komáromhoz viszonylag közel fekvő nagyobb települések (városok) közül közvetlenül vasúton két járási székhely (Érsekújvár 31 km, és Dunaszerdahely, 53 km), valamint egy megyeszékhely (Nyitra, 70 km) érhető el naponta 11-12 vonatpárral. Ugyanakkor a városnak közvetlen vasúti összeköttetése van Nyitra megyén belül Vág-sellyével, Lévával, Nagyszombat kerületen belül pedig Galántával, a megyeszékhelyek közül pedig csupán Nyitrára közlekedik napi 11 személyvonatpár (gyorsvonati kapcsolat nincs a két város között.).

Dél-Komárom helyzete e szempontból is lényegesen kedvezőbb, mivel onnan két közeli megyeszékhelyre (Tatabánya 30 km, Győr 37 km) napi 26-28 vonatpár biztosít kapcsolatot. Rajtuk kívül Dél-Komáromból további két dunántúli megyeszékhelyre (Székesfehérvár, Szombathely) és egy megyei jogú városba (Sopron) is közvetlen vonattal lehet utazni. (Dél-Komáromból Székesfehérvárra napi 5, a másik két városban napi 2-3 közvetlen vonatpár közlekedik.). Komárom-Esztergom megyén belül a nagyobb városok közül Tatával munkanaponként 26, Kisbérrel napi 5, Esztergommal napi 3 vonatpár köti össze Dél-Komáromot.

A nemzetközi vasútforgalmi kapcsolatok szempontjából Észak-Komárom forgalmi árnyékhelyzetben van, mivel a Budapest és Pozsony közötti kapcsolatot biztosító, szlovákiai szakaszon közlekedő nemzetközi gyorsvonatok (pl. Amicus, Pannónia) a Szob-Párkány-Érsekújvár-Galanta-Pozsony nemzetközi fővonalon járnak.

Dél-Komárom helyzete viszont egyre kedvezőbbé válik. Bár a nagyrészt magyarországi szakaszon (Budapest-Győr-Rajka-Pozsony) közlekedő nemzetközi gyors- és expresszvonatok (Eurocity, Euronight) többsége nem áll meg Dél-Komáromban, a városnak közvetlen vasúti forgalmi kapcsolata van Béccsel és Pozsonnyal. Utóbbi felé napi 3 vonatpár közlekedik, Béccsel (Wien Südbahnhof) pedig a 2005 decemberétől Tatabányáig meghosszabbított, korábban csak Bécs és Győr között közlekedő eurorégiós vonatok (napi 7 pár) biztosítanak kapcsolatot.

Távolsági autóbusz-forgalom

Észak- és Dél-Komárom autóbusz-forgalmi kapcsolatai szintén szélesek, bár kiterjedtségük a személyvonat-forgalomhoz képest eltérő. Észak-Komárom esetében távolsági autóbusszal lényegesen több szlovákiai város érhető el, mint Dél-Komáromból magyarországi. Ez azt jelenti, hogy a perifériális vasúthálózati fekvést szélesebb körű autóbushálózati kapcsolatok kompenzálják. Dél-Komárom domináns vasúthálózati szerepét viszont a távolsági autóbusz-közlekedés csak kiegészíti, emiatt e tömegközlekedési eszköz funkciója lényegesen szerényebb, mint határon túli szomszédjáié.

Észak-Komárom távolsági autóbusz-forgalmi kapcsolatait az állami tulajdonú, rt. formában működő szlovák autóbusz-közlekedési vállalat (Slovenska Autobusova Doprava, SAD a. s.) Érsekújvár székhelyű regionális központjának menetrendszerű járatai biztosítják. Dél-Komárom esetében a Tatabánya székhelyű Vértess Volán Rt., és a budapesti Volánbusz Rt. járatai kötik össze a várost a fontosabb személyforgalmi célterületekkel. A távolsági autóbusz-közlekedésre vonatkozóan is

elvégezve a vasúti közlekedésnél figyelembe vett mutatók értékelését, a következő eredmények mutathatók be (17., 18. táblázat).

17. táblázat: Észak-Komárom közvetlen autóbuszforgalmi kapcsolatai
hétköznapiakon

Célállomás	Távolsága, km	Induló járatpár, db	ebből az első indul	ebből az utolsó indul	Minimális utazási idő, perc	Maximális utazási idő, perc
Pozsony	101	14	5.30	22.05	100	156
Nyitra	65	11	5.00	14.40	80	100
Érsekújvár	33	21	4.15	18.20	31	40
Dunaszerdahely	55	14	5.30	22.05	59	70
Ógyalla	16	40	4.15	23.25	17	20
Gúta	23	19	6.10	23.20	35	50
Párkány	56	14	7.50	17.00	55	70
Nagymegyer	30	9	5.33	22.05	40	70
Zsolna	225	3	14.40	14.40	265	265
Besztercebánya	191	2	4.15	6.25	195	270
Léva	90	3	4.15	9.05	90	110
Vágsellye	60	1	12.30	12.30	90	90
Kassa	395	1	9.05	9.05	475	475
Zólyom	177	1	6.25	6.25	240	240

Forrás: SAD menetrend, 2006

18. táblázat: Dél-Komárom közvetlen autóbuszforgalmi kapcsolatai
hétköznapiakon

Célállomás	Távolsága, km	Induló járatpár, db	ebből az első indul	ebből az utolsó indul	Minimális utazási idő, perc	Maximális utazási idő, perc
Budapest	86	3	6.20	14.20	126	130
Tatabánya	32	12	6.00	17.15	45	70
Győr	40	4	6.15	15.05	50	65
Tata	22	20	5.00	20.41	42	51
Kisbér	34	7	6.20	22.30	52	69
Esztergom	58	4	7.40	14.20	80	100
Sopron	136	1	6.15	6.15	165	165
Székesfehérvár	88	1	15.25	15.25	130	130
Dunaújváros	140	1	15.25	15.25	200	200

Forrás: Volán menetrendek, 2006.

Természetesen a legfontosabb autóbusz-forgalmi kapcsolatot mindkét város esetében a fővárosok felé napi kapcsolatot biztosító járatok fenntartása testesíti meg. E téren jelentős eltérések figyelhetők meg a két város között, ám éppen ellenkező előjellel, mint a vasúti személyforgalom esetében. Ily módon Észak-Komáromot napi 14 járatpár köti össze a közúton 101 km-re fekvő szlovák fővárossal, addig Dél-Komáromból csak napi 3 járatpár biztosítja a 86 km-re levő Budapest elérhetőségét, ami az észak-komáromi érték alig egyötöde.

A nagy járatszámkülönbség eredőjeként az Észak-Komáromból Pozsonyba induló első és utolsó autóbusz közötti időtávolság is lényegesen nagyobb a szlovákiai város esetében, mint Dél-Komáromnál, ahonnan délután fél 3 után már nincs lehetőség autóbusszal átszállás nélkül Budapestre utazni.

Kedvezőbb Észak-Komárom helyzete a fővárosba való utazás időtartama tekintetében is, amely innen átlagosan 105 perc alatt érhető el. Ezzel szemben Dél-Komáromból Budapestre autóbusszal több mint 2 óra az utazási idő, ami mintegy 20%-kal magasabb érték, mint a Észak-Komárom–Pozsony relációban. A hosszú utazási idők főként a menetrendszerinti autóbusz-közlekedés „gyűjtőforgalmi” jellegéből (sokszori megállás) fakadnak, ami a SAD járatainál 55 km/h, a Vértes Volán által

közlekedtetett autóbuszok esetében pedig alig 40 km/h átlagsebességet eredményeznek a fővárosokba közlekedő járatoknál.

Az Észak-Komáromhoz viszonylag közel fekvő nagyobb települések (városok) közül a legtöbb közvetlen autóbusz-járatpár (összesen 40) az alig 16 km-re levő Ógyallóra közlekedik. A járatszám szerinti rangsorban Ógyallát Érsekújvár járási székhely követi (21 járatpárral), majd a 23 km-re fekvő Gúta következik (19 járattal). A másik járási székhelyre, Dunaszerdahelyre, valamint Párkányba ugyanannyi járat indul naponta, mint a fővárosba. 10 fölötti napi járatszámmal a fenti településeken kívül csak a megyeszékhely, Nyitra kapcsolódik Észak-Komáromhoz, ezen kívül a városnak még Nagymegyerrrel van napi 9 alkalommal autóbuszforgalmi kapcsolata. Ugyanakkor a városból csak igen kevés (napi 1-3) közvetlen járat indul Nyitra megyén belül Vágsellyére, Zólyomba és Lévára. Az innen 150 km-nél messzebbre fekvő megyeszékhelyekre (Besztercebánya, Zsolna, Kassa) is indul napi 1-2 járat a városból, ám ezekbe igen hosszú ideig (3-8 óra) tart az utazás.

Dél-Komárom helyzete a megyeszékhely autóbusszal való elérhetősége szempontjából nagyjából megegyezik Észak-Komároméval, mivel Tatabányára napi 12 járat indul a városból. Emellett a közeli Tata (22 km, napi 20 járat) és Kisbér (34 km, napi 7 járat) tartozik még a jól megközelíthető városok csoportjába. Ugyanakkor a másik, viszonylag közeli megyeszékhellyel, Győrrel csak napi 4 járatpár biztosít kapcsolatot, a tömegközlekedés fő lebonyolítója e relációban a vasút. Ugyancsak 4 járatpár közlekedik Dél-Komárom és Esztergom között. Rajtuk kívül Székesfehérvárra és két megyei jogú városba (Sopron, Dunaújváros) lehet eljutni innen napi 1-1 közvetlen járattal.

Nemzetközi távolsági autóbuszforgalma a két város közül csak Észak-Komáromnak van, ahonnan heti két járat indul Bécsbe (Schwechat Airport) Pozsonyon át. Az utazási idő 2 óra 45 perc).

A két város közötti tömegközlekedési kapcsolatok szempontjából fontos tényező, hogy egymás között is üzemel nemzetközi autóbuszjárat. A SAD által fenntartott, munkanapokon négy alkalommal közlekedő, 5 km-es útvonal-hosszúságú járatok a két város autóbusz-állomását kötik össze. Ám az alacsony járatszám, a lassúság, valamint a határállomáson való irreálisan hosszú tartózkodási idő (20 perc!) miatt ezek az autóbuszok nem képesek megfelelő módon betölteni funkciójukat, vagyis a két város közötti tömegközlekedési kapcsolatok jelentős javítását.

Helyi közlekedés

A két városban a helyi lakosság mindennapi utazási igényeinek jelentős részét egyéni közlekedéssel oldja meg. Erről tanúskodnak a fajla-

gos személygépkocsi-ellátottság magas értékei. Észak-Komáromban 213, Dél-Komáromban 245 személygépkocsi jut 1000 lakosra.

A közhasznú személyfuvarozást mindkét városban a helyi autóbusz-közlekedés vonalhálózata biztosítja. Észak-Komáromban 3, Dél-Komáromban 6 viszonylatban üzemeltetik a menetrendszerű járatokat, amelyek mindkét településen a városközpontot kötik össze a vasútállomással, a lakótelepekkel, illetve a fontosabb tanintézetekkel. A járatok napi időbeni eloszlása nagymértékben igazodik a munka-, illetve iskolakezdéshez. Emiatt Dél-Komáromban 8.30 és 12.30 között forgalmi „holtidőszak” van, Észak-Komáromban viszont óránként indulnak a város különböző részeit összekötő vonaljáratok. Észak-Komáromban 17 óra után már nincs helyi autóbusz-közlekedés, Dél-Komáromban viszont még 20 órakor is indul járat az autóbusz-állomásról.

Mindkét városban van taxiközlekedés, amelyet személyszállító magánvállalkozók bonyolítanak le. A taxik bekapcsolódnak a határátkelő személyfuvarozásba, külön kérésre és extra tarifával (a helyi tarifaszint közel duplájáért) vállalják az utasnak az országhatáron való átszállítását egy-egy alkalmi fuvar keretében.

Hajózás

A Duna mint kiemelkedően fontos nemzetközi víziút évszázadok óta megkülönböztetett szerepet játszott a trianoni békekötést követően kettéosztott Komárom gazdasági életében. Ez a szerep 1920 után leértékelődött, majd a két szomszédos ország eltérő folyami kikötőfejlesztési stratégiája következtében átértékelődött. Csehszlovákia saját Duna-szakaszhoz való hozzájárása után megkezdődött Észak-Komárom kikötőjének erőteljes fejlesztése, amely Pozsony után az ország második legfontosabb kikötőjévé vált. Az önálló Szlovákia létrejöttével tovább emelkedett az objektum jelentősége, bár a rendszerváltás után a szintén fontos tevékenységnek számító hajógyártás – elegendő megrendelés hiányában – válságba került. A kikötő éves átrakó forgalma 230–340 ezer tonna között mozog, amely mintegy 30%-a pozsonyi forgalomnak.

1920 után a magyarországi oldalon is megkezdődött egy szerény méretű kikötőfejlesztés a Magyar Hajózási Rt. közreműködésével, amely a következő évtizedek során Dél-Komáromban, valamint a szőnyi kőolajfinomító kiszolgálása céljából végzett kapacitásbővítéseket. A városnak jelenleg három közforgalmú kikötője van. Közülük kettő a MAHART, egy a Magyar Olaj- és Gázipari Tröszt kezelésében van. Utóbbi Szőny területén üzemel. Mivel Komárom nem szerepel a dunai személyhajózás megállóhelyei között, a város személykikötőjét csak alkalmászerűen veszik igénybe személyhajók. Rendszeres forgalma van

viszont a szőnyi olajkikötőnek, ahol a csővezetékek segítségével átrakott ásványolaj mennyisége 30–50 ezer tonna között mozog évente.

3.5.3. A komáromi Duna-hidak forgalma

A két Komáromot összekötő Duna-hidak közül a vasúti elsősorban nemzetközi teherforgalmat bonyolít le. A szlovák-magyar viszonylatban a nemzetközi vasúti személyforgalom döntő hányada Észak-Komáromot elkerülve Szob/Párkányon, illetve Rajka/Oroszvár relációban valósul meg. Ez azt jelenti, hogy a két városnak marginális szerepe van a nemzetközi vasúti személyforgalomban.

Fontos meg említeni ugyanakkor a Dél- és Észak-Komárom vasútállomásai között időszakosan közlekedő, egy kocsiából álló szerelvényt, amely a vasúti Duna-hidat használja, és kishatárforgalmi célokat szolgál. (Természetesen ebben a relációban igen alacsony volumenű nemzetközi utasforgalom bonyolódik.)

A két város közötti fizikai kapcsolatok megvalósulásában kulcs szerepe van a Dunán átvezető, keskeny (2 forgalmi sáv) közúti hídnak, amelyet az 1990-es évektől egyre nagyobb gépjárműforgalom terhel. A folyamatosan növekvő személygépkocsi-forgalom mellett különösen az átkelő tehergépkocsik számában következett be markáns változás (1995-ben 54,6 ezer, 2000-ben 70,4 ezer, 2004-ben pedig már 92,3 ezer tehergépjármű kelt át a hídon.)

3.5.4. A kérdőíves vizsgálat eredményei

A két város közötti forgalmi kapcsolatok sajátosságainak feltárása céljából 2005 tavaszán kérdőíves felmérésre került sor. A négy időpontban elvégzett vizsgálat egyaránt kiterjedt a Duna-híd (Erzsébet híd) gyalogos- és járműforgalmára, utóbbinál a hétköznapi mellett hétfői (szombati) forgalomfelmérés is készült.

A közel 2000 közúti járműre és 186 gyalogosra kiterjedő vizsgálat során a kérdőívesek regisztrálták a hídon átkelő járművekre vonatkozóan a darabszámot, a közlekedési irányt, a járműfajtáját, típusát, nemzetiségét, valamint a szlovák gépjárművek esetében a városazonosító betűkódot. A gyalogosok esetében a nemek megjelölése mellett megkérdezték az átkelő életkorát, lakóhelyét, foglalkozását és az átkelés célját.

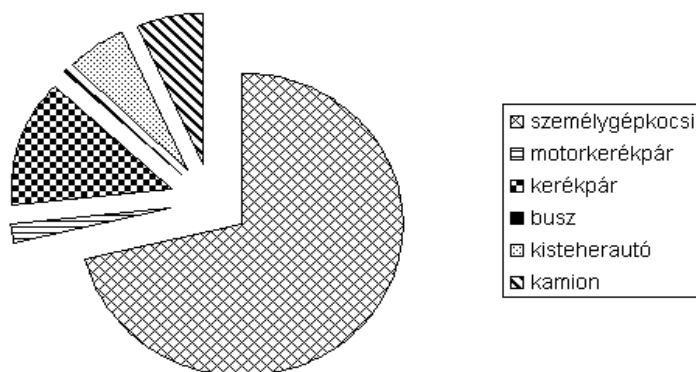
Járműforgalom hétköznapi

A hétköznapiokon (hétfő, szerda) végzett háromórás forgalomszámolás összesen 1503 átkelő járművet regisztrált a két irányba, amely 501

jármű/óra fajlagos értéknek felel meg. Ez az érték reális, figyelembe véve a híd éves, erősen változó 870–1220 ezres forgalmát. Nem volt jelentős különbség az egyes irányokba közlekedő járművek számában a forgalom-számlálás idején (52%-uk Szlovákiába, 48%-uk Magyarországra tartott), vagyis a híd mindkét irányban jelentős tranzitforgalmat bonyolít le.

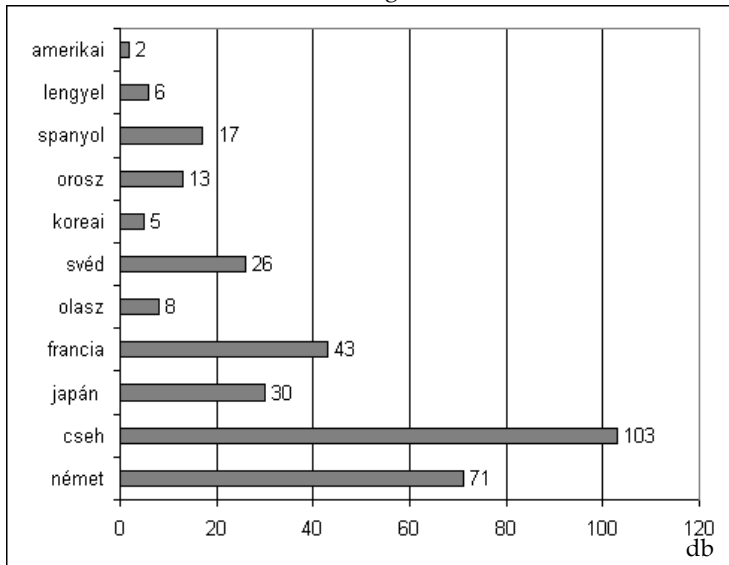
Az átkelő forgalomban résztvevő járművek fajta szerinti megoszlása természetesen a személygépkocsik magas arányát tükrözte: a járművek közel háromnegyede (a Szlovákiába tartók 71%-a, a Magyarország felé menők 74%-a) személygépkocsi, 13%-a, illetve 10%-a tehergépjármű volt. Meglepően magas arányban (12–13%-ban) részesednek a teljes járműforgalomból a kerékpárosok, ami a Duna-híd jelentős hosszával (a szlovák oldal kis hídjával együtt közel 900 m) és a két város közötti tömegközlekedési lehetőségek hiányával is magyarázható (62. ábra).

62. ábra: A komáromi közúti hídon áthaladó gépjárművek fajta szerinti megoszlása



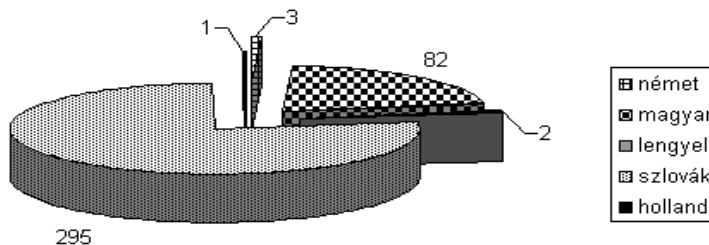
A határátlépő gépjárművek gyártmány szerinti megoszlásának felmérése egyrészt arra mutatott rá, hogy a teljes forgalom több, mint 75%-a cseh, német és francia gyártmányú gépjárműtípusokkal bonyolódik, másrészt eltérő volt a Szlovákiába, illetve a Magyarországra irányuló forgalomban a fenti három gyártmányú gépkocsik részvételi aránya. Előbbi relációban cseh (30,3%), német (28,7%) és francia (15,1%) sorrend alakult ki, míg a Magyarországra közlekedő járművek esetében a rangsor: cseh (31,1%), francia (30,5%) és német (21,6%). Meg kell említeni, hogy a Szlovákiába, illetve Magyarországra irányuló járműforgalomból 8,2%-kal, illetve 11,1%-kal veszik ki részüket a japán gyártmányú személygépjárművek (63. ábra).

63. ábra: A Dél-Komáromból Észak-Komáromba tartó autók gyártmány szerinti megoszlása

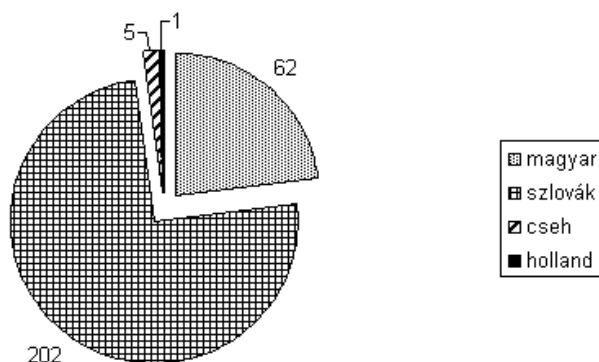


A vizsgálat kiterjedt az átkelő járművek nemzeti hovatartozása (bejegyzése) szerinti megoszlásának rögzítésére is. Az e téren kapott eredmények szerint a komáromi Duna-híd forgalmának 90%-ában a két szomszédos ország járművei vesznek részt, viszont messze nem egyenlő arányban. A felmérés idején átkelő járművek között 3,5-szer több volt a szlovák, mint a magyar gépjármű (64-65. ábra).

64. ábra: A Dél-Komáromból Észak-Komáromba tartó személygépkocsik nemzetiség szerinti megoszlása, db



65. ábra: A Észak-Komáromból Dél-Komáromba tartó személygépkocsik nemzetiség szerinti megoszlása, db



Ez azt jelzi, hogy a szlovákiai magyar kisebbséghez tartozók jelentős arányban látogatják meg az anyaországbeli testvérvárost. Az észak-komáromiak gyakori magyarországi utazásainak számos motiváló tényezője van, ami a munkavégzéstől kezdve a rokonlátogatáson át egészen a dél-komáromi Aquapark felkereséséig terjed. (A legújabb utazási motivációt pedig a Duna-híd közelében a magyarországi oldalon megnyílt Tesco áruház bevásárlóforgalmat indukáló hatása jelenti.)

A Szlovákiában bejegyzett gépjárművek esetében lehetőség nyílt a járművek területi illetőségének azonosítására, mivel a rendszámablán szereplő két betű településkódnak felel meg. A munkanapokon végzett megfigyelések arról tanúskodnak, hogy a határátkelőhely forgalmában résztvevő gépjárművek rendszámablájának közel 80%-án a „KN” jelzés szerepelt, azaz a Komárnói járásban bejegyzett gépjárművekről van szó. A második leggyakoribb jel az NZ volt, vagyis az érsekújvári járásban volt bejegyezve. Ezek aránya viszont már nem érte el a 7%-ot. További 3,7%-ot képviseltek a határforgalomban a pozsonyi (BA), illetve a nyitrai (NR) járművek. A többi (galántai, somorjai, lévai stb.) gépjármű forgalmi aránya elenyésző volt. Mindez arra utal, hogy a határforgalomban döntően csak a két szomszédváros lakossága vesz részt.

A járműforgalom sajátosságai a hétvégén

A szombaton elvégzett szintén másfél órás felmérés a hétköznapihoz hasonló mértékű járműforgalmat regisztrált. Ekkor összesen 740 jármű kelt át a két irányba, amely 493 jármű/óra fajlagos értéknek felel meg. E hétvégi felmérésben sem volt jelentős különbség

az egyes irányokba közlekedő járművek számában csak az arányok fordultak meg a hétköznapokra vonatkozóan kapott értékekhez képest, azaz ekkor 48%-uk Szlovákiába, 52%-uk pedig Magyarországra tartott.

A hétvégi átkelő forgalomban résztvevő járművek fajta szerinti megoszlása kisebb személygépkocsi-arányt jelezett, mint a hétköznapos érték: az összes átkelő jármű 70%-a (a Szlovákiába tartók 67%-a, a Magyarország felé menők 75%-a) volt személygépkocsi. A hétköznapos 10-13%-os értékkel szemben viszont csupán 5-7%-os volt a tehergépjárművek aránya a szombati felmérésben. Ez a viszonylag alacsony érték egyfelől a munkaszüneti napokra vezethető vissza, másrészt összefügg a nemzetközi gépjárműforgalomra vonatkozóan számos országban alkalmazott hétvégi forgalomkorlátozó intézkedésekkel, ami a komáromi hídon átmenő nagytávolságú nemzetközi tehergépjármű forgalmat is érinti.

A hétköznapinál lényegesen magasabb arányban (19-23%-ban) részesednek a Duna-híd teljes járműforgalmából a kerékpárosok, ami azt jelzi, hogy a hétvégén a szomszédos városok személygépkocsival nem rendelkező lakosai előszeretettel használják a határátlépésre a kerékpárt. (A felmérés időtartama alatt a Szlovákiába tartó járművek 22,7%-a, a Dél-Komáromba igyekvők 18,6%-a kerékpár volt.) Ilyenkor Duna túloldalán fekvő testvérváros szabadidős programkínálata is ösztönzi a kerékpárral való közlekedést.

Az átkelő gépjárművek márkák szerinti megoszlását illetően is eltérés tapasztalható a hétköznapos felmérés eredményeihez képest. A Szlovákiába irányuló hétvégi forgalomban 45% a német, 20% a cseh és 12% a japán autómárkák részvételi aránya, ami az Észak-Komáromba, illetve környékére utazó magyar állampolgárok jelentős arányáról tanúskodik. A Magyarországra érkező járművek több, mint fele (52%-a) cseh gyártmány, 13%-a német és csak 11%-uk francia márka, ami a szlovákiai magyarok és szlovákok kiránduló forgalmának jelentős mértékére utal.

A hétvégi határátlépő forgalom valódi jellegéről pontosabb képet nyújt az átkelő járművek nemzeti hovatartozás szerinti megoszlásának változása. Ekkor ugyanis a hétköznapos értékekhez képest még magasabb (97%-os) a komáromi Duna-híd forgalmában a két szomszédos ország járműveinek részaránya, miközben az egyenlőtlenség a szlovák-magyar járművek közötti arányok tekintetében alig változott. (A szombati felmérés idején átkelő járművek között 3,2-szer több volt a szlovák, mint a magyar gépjármű.) Ez arra utal, hogy a hétvégén is nagyobb arányú a szlovákiai magyarországi látogatása, mint az ellenkező irányú forgalom, noha a hétvégén több magyar gépjármű érkezik Észak-Komáromba a hídon át, mint hétköznapokon.

A területileg beazonosítható szlovákiai gépjárművek hétfé-
gi forgalmára vonatkozó megfigyelések arról tanúskodnak, hogy a
határátkelőhely forgalmában ekkor még nagyobb az Észak-Komárom-
ból, illetve a Komárnói járásból való gépjárművek aránya (közel 85%-on
szerepelt a „KN” jelzés). A második leggyakoribb jel ekkor is az NZ
volt, de az érsekújvári járásban bejegyzett járművek forgalmi aránya
alig érte el az 5%-ot. További 3-3%-ot képviseltek a határforgalomban a
pozsonyi és a dunaszerdahelyi bejegyzésű gépjárművek, míg a nyitraiak
nem érték el az 1,5%-ot. Mindez arra utal, hogy a hétfé-
gi határforgalomban még erősebbek a két Komárom közötti járműforgalmi kapcsolatok,
mind hétköznap.

Gyalogosforgalom

A Duna-hídon átkelő gyalogosokra kiterjedő, hétköznap (szerda)
végzett 2,5 órás forgalomszámlálás összesen 186 átkelő gyalogost regisztr-
rált a két irányba, amely 75 gyalogos/óra fajlagos értéknek felel meg.
Napi 14 órán át tartó gyalogosforgalmat feltételezve ez azt jelenti, hogy
naponta 1000, havonta 32 ezer, évente 380 ezer átkelés történik, ami közü-
ti tömegközlekedési kapcsolatok megteremtését indokolná a két testvér-
város között (pl. menetrendszerű városközi autóbusz- illetve mikrobusz-
közlekedés formájában).

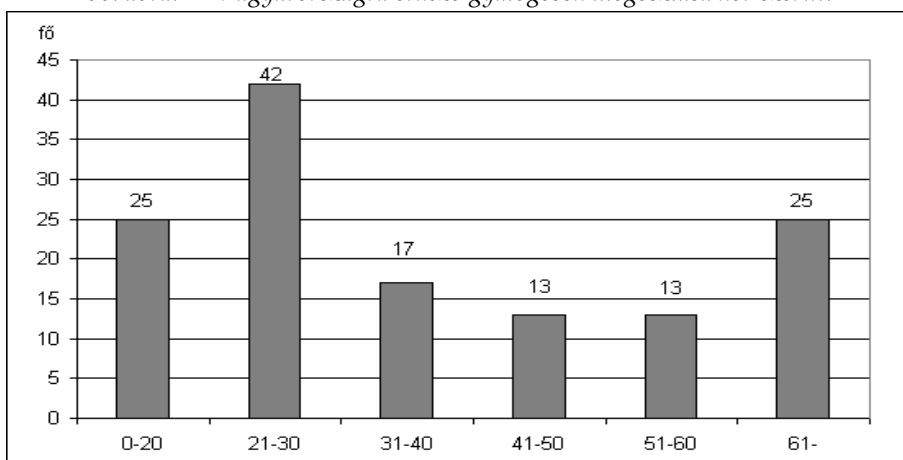
Jelentős különbségek mutatkoztak az eltérő irányokba közlekedő
gyalogosok forgalmi viszonyaiban a forgalomszámlálás idején. A főbb
differenciák a következőkben nyilvánultak meg:

- A gyalogosok több, mint 2/3-a (72%-a) tartott Magyarországra, és
csak 28%-uk Szlovákiába.
- A Magyarországra átkelők több, mint 55%-a volt nő, miközben
ugyanezen idő alatt a szlovák oldalra érkezők esetében ez az arány
csak 51%-ot ért el.
- A Duna-hídon jármű nélkül átkelők korszerkezeti megoszlásában
is jelentősek voltak a különbségek. Miközben Dél-Komáromba
főként a fiatalabb korosztályokhoz tartozók gyalogoltak át
(köztük a 20 évesnél fiatalabbak 18,5%-os, a 21-30 évesek
31%-ot képviseltek), addig a szlovák oldalra érkező magyaror-
szágiak között az idősebb generációkhoz tartozók voltak főlény-
ben (pl. a 60 éven felüliek aránya náluk 62% körül volt, szemben
a Komáromba átsétáló, hasonló korösszetételű szlovákiai lakosok
18,5%-os arányával).
- Az előző tapasztalatot az átkelők foglalkozási szerkezete is
megerősítette: a magyarországi oldalra átkelők 29%-a szakmunkás,
20%-a nyugdíjas, 18%-a tanuló volt, emellett több, mint 10% volt

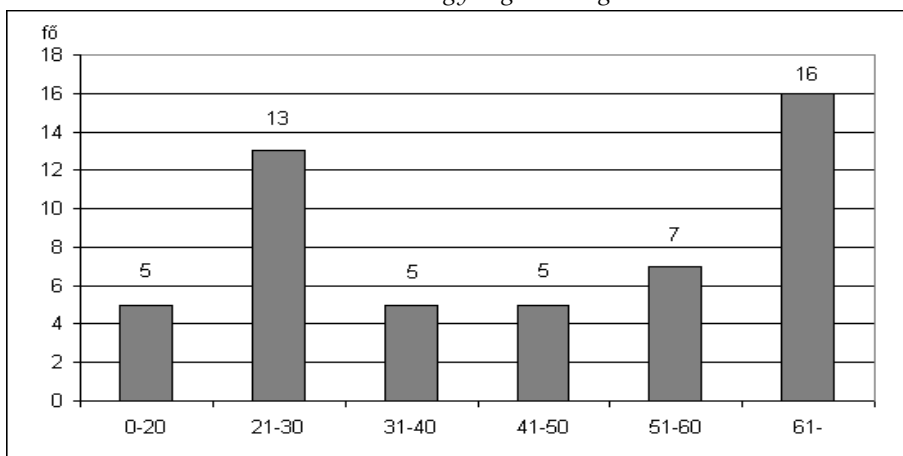
közöttük a munkanélküliek aránya.. Ezzel szemben a szlovák területre átgyaloglók több, mint 30%-a nyugdíjas volt, miközben a munkanélküliek aránya körükben alig 4%-ot ért el (66-67. ábra).

- Az átkelési célok is arról tanúskodnak, hogy a hídon átjáró szlovákiaiak gazdasági aktivitása és mobilitása lényegesen magasabb a magyarországiakénál. Közel 70%-uk munkavégzés, bevásárlás és vegyes (alkalmi-eseti munkavégzéssel gyakran egybekötött) céllal érkezik Dél-Komáromba. Az Észak-Komáromba átkelők 78%-a viszont vásárlás, turizmus és egyéb (rokonlátogatás) céljával vág neki gyalogosan a hídnak. Körükben tehát nem uralkodik olyan mértékben a gazdasági kényszer, mint a szlovákiai oldalon élők között (68-69. ábra).

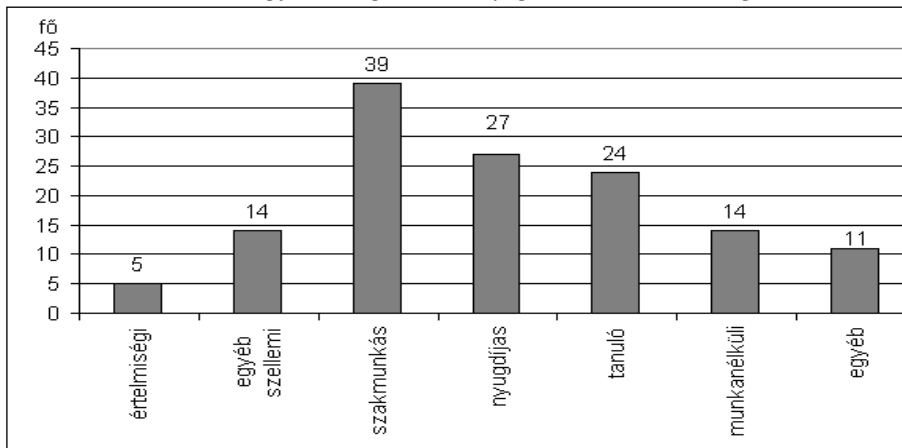
66. ábra: A Magyarországra érkező gyalogosok megoszlása kor szerint



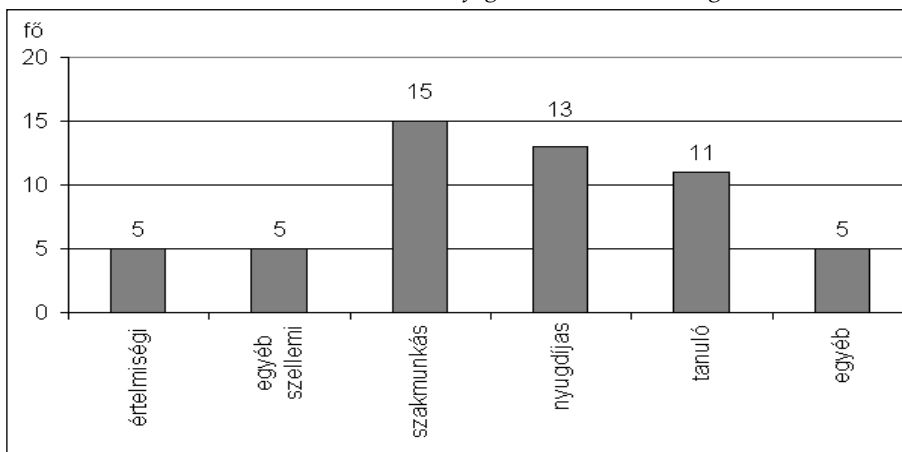
67. ábra: A Szlovákiába érkező gyalogosok megoszlása kor szerint



68. ábra: A Magyarországra érkezők foglalkozás szerinti megoszlás



69. ábra: A Szlovákiába érkezők foglalkozás szerinti megoszlása



3.5.5. Főútfelvezési és Duna-híd építési tervek

A két várost érintő nemzetközi közúti gépjárműforgalom jelentős emelkedése egyre sürgetőbbé teszi a két Komárom térségében egy új közúti Duna-híd megépítését, amely elősegíti a két város, valamint vonzaskörzeteik közötti összeköttetés bővülését, gazdasági potenciáljuk további erősödését.

Egy korszerű, nagy kapacitású folyami híd műszaki paramétereire és pontos helyére vonatkozóan már több alternatív javaslat történt, és 2005-re a különböző tervvariánsok is elkészültek, amelyek az építés

megindulása előtt a további engedélyezési eljárásokhoz, illetve az új híd kivitelezéséhez döntés-előkészítő alapidokumentumként szolgálnak.

A Duna középvízszintje felett 20 m-re magasodó új híd tervezett hossza 588 m, illetve 591 m lenne (a végleges helyszín függvényében), szélességét 15 m-esre tervezték, amelyen 2x2 forgalmi sáv, kerékpárút és gyalogjárda osztozna. A hídhöz vezető úthálózat megépítésével mindkét város nyugati részében elkerülné a forgalom a beépített területeket, amivel a jelenleg komoly zajhatással, rezgéssel és levegőszennyezéssel terhelt városközpontok életkörülményei megjavulnak.

A két város magasabb színvonalú közlekedési infrastruktúrájának megteremtése során, amelynek szerves része az új Duna-híd megépítése, a szlovákiai oldalon elsődleges feladatot az I/63. sz. Pozsony–Észak-Komárom–Párkány főút átfogó felújítása és I. rendűvé történő fejlesztése jelent. Ennek során meg kell valósítani a főútnak a város északi területére történő áthelyezését és az I/64 sz. Nyitra–Érsekújvár–Észak-Komárom gyorsforgalmi út új nyomvonalához történő csatlakoztatását.

A közlekedés fejlesztésére irányuló javaslatnak fontos fejezete az Észak-Komárom nyugati, illetve keleti részén a magyarországi oldalra átvezető, a komáromi új közlekedési hálózat figyelembevételével tervezett új városi átkelők megépítése is, a nemzetközi E75–E60 útvonalra történő rácsatlakozással. A közlekedési kérdésekre vonatkozó javaslatok keretében szükséges az észak-déli irányú gyorsforgalmi út Észak-Komárom város területére eső nyomvonalának pontosabb kijelölése, illetve a nyomvonal összehangolása (kapcsolódása) az érintett térség északi részével.

2003 áprilisában a két város polgármesterei szándéknyilatkozatot írtak alá a meglévő vasúti híd felett létesítendő közúti Duna-híd tárgyában. A folyami hídépítéshez kapcsolódó legfontosabb közútfejlesztési feladatokat a „Szlovákia területfejlesztési koncepciója” című dokumentum II. aktualizált változata tartalmazza, amelyet a Szlovák Köztársaság kormánya 2001 októberi 1033. sz. határozatában jóváhagyott, mint országos léptékű alapidokumentumot. Ennek értelmében Észak-Komárom és a vele szomszédos térség közlekedési infrastruktúrájának fejlesztése szempontjából az alábbi feladatokat kell elvégezni:

- Egy másodrendű fejlesztési korridor, az ún. Nyitra menti fejlesztési tengely (Trencsén-Nagytapolcsány-Nyitra-Érsekújvár-Észak-Komárom) megvalósításának támogatása.
- A Dunaszerdahely-Észak-Komárom-Párkány harmadrendű fejlesztési tengely mint fejlesztési övezet megvalósításának támogatása.

Ezeket a fejlesztési tengelyeket a város térségében jelenleg a I/64. sz. észak-déli, továbbá az I/63. sz. Duna menti országos főutak képviselik.

A Nyitrai kerület közlekedésfejlesztésének (VÚC) keretében az I/63. sz. út I. rendűvé történő fejlesztéséhez, valamint a Nyitra-Érsekújvár-Észak-Komárom gyorsforgalmi útszakasz létesítéséhez, továbbá a Magyarország irányába vezető útszakaszon megépítendő új határolomáshoz a beruházásokkal érintett területeken megfelelő földterületeket kell biztosítani a közlekedési folyosók számára. Az I/63. és az I/64. sz. főútvonalak jelenleg Észak-Komárom belterületén haladnak át.

A Dél-Komárom felé nemzetközi határforgalmi kapcsolatot ellátó egyetlen közúti híd a folyamatosan növekvő közúti forgalom igényeinek mára már csak korlátozottan felel meg. Észak-Komárom területrendezési terve (2004) erre a problémára két alternatív megoldást javasol: az egyik átkelő a meglévő vasúti hídtól nyugati irányban, a másik a város keleti oldalán, az R 64-es gyorsforgalmi út meghosszabbításában, a Vág torkolatától keletre létesítendő új híddal számol. Dél-Komáromtól délre helyezkedik el az interregionális közlekedési útvonal szerepét betöltő M1 autópálya (Budapest-Bécs), amely az európai E60 és E75 sz. útvonalak funkcióját is ellátja.

A Dél-Komáromon keresztül haladó 10. sz. első rendű és 13. sz. másodrendű főutak vonalvezetése a kedvezőtlen ökológiai hatásokon túlmenően számos más közlekedési problémát is előidéz, ami szükségessé teszi Dél-Komáromtól déli irányban egy elkerülő út megépítését, amely mindkét főút nemzetközi forgalmát az új Duna-híd mellett létesítendő határátkelő felé terelné, Észak-Komárom keleti vagy a nyugati szélét érintve.

A tervezett folyami híd helyzete területfelhasználási szempontból

Az új Duna-híd elhelyezésének koncepciójára tett javaslat a tágabb értelemben vett közlekedési viszonyok fejlesztésének koncepciójára érvényes leglényegesebb tényezőket veszi figyelembe. Az új közúti híd – és az Észak-Komáromot északról elkerülő út – megvalósításának szükségessége abból fakad, hogy a térségben a tranzitforgalom átvezetése mindkét város esetében azok központján keresztül történik, továbbá azt a meglévő Erzsébet hídon jelenleg átvezetett forgalom intenzitása is szükségessé teszi.

Azt, hogy a beruházás nem halasztható tovább, a Budapest-Pozsony főközlekedési folyosón újonnan kialakult forgalmi túlterhelés is indokolja, amely a térségen halad keresztül, és amelynek jellegét tekin-

tetbe véve a város szempontjából a nyugati irányból történő elkerülés tűnik ideálisnak.

Az új területrendezési tervre vonatkozó javaslat az építendő Duna-híd elhelyezésére két helyszínt javasol: az első javaslat a Vág dunai torkolatától keletre, a második a meglévő vasúti hídtól nyugatra helyezné el az objektumot.

A keleti oldali megvalósítással szemben, amelynek kivitelezése során a kapcsolódó problémás helyzeteket is meg kell oldani, a nyugati oldali változat közvetlenül a szlovákiai várost északról elkerülő út távlati nyomvonalába kötne be, a Duna-híd pedig, amely a meglévő vasúti hídtól nyugati irányban kb. 200-300 m távolságra épülne meg, és a projekt I. ütemét jelentené.

A nyugati oldalon megvalósuló híd további szempontok alapján is kedvezőbb megoldást jelent: közvetlen folytatását képezi az I. ütemű kiépítésnek az északnyugat-délkeleti (Pozsony–Budapest) tengelyirányú tranzitforgalom túlnyomó többségét képes felvenni, illetve elvezetni, jelentős mértékben csökkentve Észak-Komárom város központját érő negatív ökológiai következményeket. A két alternatíva közül Magyarország is egyértelműen ez utóbbi változat megvalósítását támogatja, mivel Komárom jelenleg érvényes területrendezési terveiben és távlati közlekedési dokumentumaiban ezt a helyszínt preferálják;

A hídszerkezet különböző változatai

A kiválasztott helyszín urbanisztikai fekvése és a mérnöki-építészeti megfontolások optimalizálása érdekében, valamint a híd mindkét érintett térséghez való viszonyulásának vizsgálatára a nyugati oldalon tervezett hídra három helyszínváltozatot dolgoztak ki, amelyeknek igazodniuk kellett a meglévő természeti és települési adottságokhoz, valamint költségkorlátokhoz. Közülük is kiemelendők a térségre jellemző urbanisztikai szempontok, a Duna és a Vág torkolati térségének síkvidéki jellege, a folyó szélessége által az átkelőre meghatározott műszaki feltételek, a hídnak mint önálló mérnöki-építészeti műnek a megjelenítése, valamint a beruházási költségek.

a) A meglévő vasúti híd mellett létesítendő változat A háborút követően újjáépített vasúti híd egy tipikus, oszlopos rácsos acél-szerkezet, amely megépítésének időszakára jellemző volt. Ennek a szerkezetnek a karaktere – a katonai műszaki létesítményekre jellemzően – annyira jellegzetes, hogy a mellette létesítendő híd mérnöki-építészeti megjelenítését ehhez kellett igazítani. A hídpályát illetően a választás egy egyszerű, lineáris, vízszintes geometriájú hídpályára esett, amely nem rendelkezik semmilyen látványos statikai hatást kifejező szerkezeti elem-

mel. A tartószerkezeteket illetően a három változatra készültek tervek.

b) A vasúti hídtól 200–250 m-es távolságra önállóan létesítendő, egy darab excentrikusan elhelyezett függőleges alátámasztással rendelkező változat. Ez a javaslat kelti a legeredetibb benyomást a térségben. A vízfolyás tengelyéhez, valamint a hídtengelyhez képest is excentrikusan elhelyezett alátámasztás ovális, változó keresztmetszetű, egyedi acélszerkezet. A hídpályát hosszirányban természetesen alátámasztja, egyúttal statikai szempontból a kábelekre felfüggesztett szerkezet lehorgonyzó elemeként funkcionál, a függesztő kábeleket bal és jobb oldalon vezetve. A híd a maga megjelenésével, a dunai hidak láncolatában egyedi elemként a part menti terület jellegzetességévé válik, és mint olyan, a későbbiekben a Duna Észak- és Dél-Komárom térségi átfollyási szakaszának meghatározó tényezője lesz.

c) A vasúti hídtól 200–250 m-es távolságra önállóan létesítendő, két függőleges alátámasztással rendelkező változat. A híd önálló megjelenésével a térség által meghatározott valamennyi alapelvnek képes megfelelni. A hidat "V" alakú, ferdén megdőntött vertikális acél alátámasztásokkal tervezték, amelyek a híd hossz tengelyére nézve szimmetrikus elrendezésűek. A vízfolyás irányából nézve az alátámasztások a part felé meg vannak döntve, amely elrendezéssel a Duna felett elfoglalt helyének figyelembevételével a híd elnyeri pontosabban definiált kompozícióját, és egyben kijelöli a tengelyt (a hajózási útvonalat) is. Statikai szempontból a hídpálya a kábelek rendszerére van függesztve.

Az egyes változatok pozitívumainak és negatívumainak teljes körű összevetése alapján a legkedvezőbbnek az egy önálló alátámasztással tervezett változat mutatkozik.

Javaslat az új Duna-hídra vezetendő közút jellemzőire

A híd nyugati oldalon történő megvalósítását a korábban taglalt döntő szempontokon túlmenően Dél-Komárom város beruházás-előkészítő tevékenysége is alátámasztja, amellyel a város a nyugati oldalon tervezett Duna-híddal távlatban csatlakozó, a város nyugati részével szomszédos térség közlekedési összeköttetései megvalósítási munkáit indította el. A Duna-hídon átvezetett közút a hídra vonatkozóan több változatú megoldást tesz lehetővé, amelyre két helyszínen, két változatban születtek tervek. Mindkét változat az I/64. sz. főút folytatását jelentené, amelynek nyomvonala a távlati tervek szerint Észak-Komárom város északi elkerülő útja lesz.

A tervezett főútnak a magyarországi főúthálózathoz (1. és 13. sz. főutak) történő csatlakoztatását, a határátkelőhöz vezető szakasz para-

métereit a magyar közlekedési tárca saját feltételeinek, szabványainak és előírásainak figyelembevételével határozza meg.

A hídépítés várható közvetlen hatásai a két város gazdasági fejlődésére

Az új közúti Duna-híd forgalomba helyezése révén megvalósuló forgalmi összeköttetés több szempontból is kedvező változásokat fog eredményezni a két város mindennapi életében. Többek között:

- Nagymértékben tehermentesíteni fogja a régi, meglévő régi Duna-hidat, amely – szerény áteresztő kapacitása miatt – már nem képes megfelelő színvonalon kielégíteni a gyorsan emelkedő közúti személy- és tehergépjármű-forgalom igényeit.
- Visszaszorítja mindkét városban a közlekedési eredetű káros környezeti hatások (levegőszennyezés, zajterhelés, a nehézgépjármű forgalom okozta káros rezgések) belterületi koncentrációját a nemzetközi közúti tranzitforgalom városokon kívüli elvezetése révén.
- A két szomszédos város belterületén várható gépjárműforgalom-csökkenés nagy valószínűséggel mérsékelni fogja a közlekedési balesetveszélyt, amelynek következtében csökkenni fog a városok területén bekövetkező balesetek évi mennyisége.
- Jelentős közlekedési infrastruktúra fejlesztéssel alapozza meg a határ menti régiók társadalmi kapcsolatainak gazdagodását, gazdasági potenciáljának további növelését.
- Az új híd alternatívát kínál a határ két oldalán élő magyar és az észak-komáromi szlovák lakosság számára a szomszédos országban fekvő testvérvárosba való átkelés helyének megválasztásában, ezáltal utazási idő takarítható meg mindkét város lakossága számára.
- A nagylétesítmény kiemelten fontos közlekedési jellegű gazdasági tényezőként jelenik meg a szlovák, a magyar és más külföldi ipari, kereskedelmi és szolgáltató cégek számára új beruházásaik telep-helyválasztása során.

3.5.6. Menetrendszerű tömegközlekedési kapcsolat létesítése a két város között

A két Komárom közötti gyalogosan vagy kerékpárral közlekedők számának folyamatos emelkedése indokoltá teszi tömegközlekedési lehetőség biztosítását a régi Duna hídon keresztül. A hídon át történő gyalogosforgalom növekedésének egyik oka, hogy Észak-Komáromban

a Selye János Egyetemen tanuló egyetemi hallgatók száma évente több száz fővel nő. Az egyetemisták nemcsak az egyetemi városban töltik szabadidejüket, hanem Dél-Komáromba is egyre többen járnak át az ottani szórakozási, vásárlási lehetőségek szolgáltatások igénybevételére. Azzal is számolni kell, hogy az egyetem hallgatói vonzáskörzete egyre jobban kiterjed Magyarországra, azon belül is a Komáromi kistérségre, ami egyre nagyobb létszámú diák rendszeres átkelőforgalmát fogja eredményezni.

Jelentős mértékben hozzájárult a két város közötti gyalogosforgalom növekedéséhez a komáromi Duna-híd déli hídfője közelében felépített Tesco áruház megnyitása, amely nemcsak az autóval érkező bevásárlók tömegét vonzza a szlovákiai oldalról, hanem a kerékpárosokat és a vásárolni gyalogosan érkezőket is.

Ellenkező irányú gyalogosforgalom növekedést indukálnak Észak-Komárom idegenforgalmi nevezetességei (pl. katonai erődök, Európa Udvar, Jókai Színház, múzeumok, szórakozóhelyek), amelyek egy részét szintén a Dél-Komáromból gyalogosan vagy kerékpáron érkezők keresik fel.

A fenti igények jelentős utazási (gyaloglási) időmegtakarítással lennének kielégíthetők a két város között rendszeresen közlekedő mikrobuszjáratok segítségével. Ezeket – megfelelően előkészített és elfogadott nemzetközi egyezmények alapján – a szomszédos országok bármely vállalkozója üzemeltethetné. Nagyobb volumenű utastömeg megjelenése esetén a közhasznú közlekedési vállalatok (pl. Vértes Volán) is beszállhatnának a személyfuvarozásba.



1. Felújított sétálóutca Észak-Komárom történelmi városközpontjában (Megye utca)



2. Dél-Komárom városmagjában a közlekedési és a kereskedelmi funkció dominál (Igmándi út)



3. Magas házak a '70-es évekből Észak-Komárom belvárosának nyugati peremén



4. Dél-Komárom kétemeletes kockaházai ugyanabból a korszakból



5. Falusias városrész Észak-Komáromban (Munkás utca)



6. Családi házak Dél-Komárom városközpontja közelében



7. A Komáromi ipari park légifelvételen (forrás www.kiv.hu)



8. A szebb napokat megélt észak-komáromi hajógyár csarnoképülete



9. Az 1991-2004 között működő Amstel sörgyár egykori épülete (Dél-Komárom)



10. Az észak-komáromi ipari kikötő rakpartja



11. Az Agroservis székháza (Észak-Komárom)



*12. A Hartmann Bábolna tojás-csomagolóanyag Gyártó és Forgalmazó Kft. ácsi telepe
(forrás: Hartmann Bábolna)*



13. A változó funkciójú Duna Áruház (Dél-Komárom)



14. A '90-es évek elején épült Hajós Bevásárlóközpont (Észak-Komárom)



15. A 2002-ben épült Kaufland hipermarket (Észak-Komárom)



16. A 2005-ben megnyílt Tesco (Dél-Komárom)



17. A jellegzetes homlokzatú Millennium Üzletház (Dél-Komárom)



18. A 2006 őszén megnyílt Komárno Shopping Center



19. A kis üzletekből álló, bevásárlóudvar jellegű Korona Üzletház (Dél-Komárom)



20. A Billa üzletlánc legújabb egysége (Észak-Komárom)



21. Újonnan megnyílt cukrászda a Megye utcában (Észak-Komárom)



22. A vendégeket váró Vasmacska étterem és panzió (Dél-Komárom)



23. Nemzetközi vasúti fővonal Dél-Komáromnál



24. A két várost összekötő Erzsébet híd 2007 nyarán

3.6. Idegenforgalom Észak- és Dél-Komárom térségében

3.6.1. Globális trendek és lokális lehetőségek

Az idegenforgalom és annak fejlesztési lehetőségei napjainkban egyre inkább a figyelem középpontjába kerülnek. Az évről évre növekvő belföldi és nemzetközi vendégforgalom jelentős hatást gyakorol egy-egy közkedvelt idegenforgalmi célállomás társadalmi, gazdasági, és kulturális életére. A létrejövő új vállalkozások a foglalkoztatási és a jövedelmi szint emeléséhez egyaránt hozzájárulnak, a fejlődő térségi infrastruktúra pozitív hatásait a helyben élők is élvezhetik, hasonlóan a nagy vendég-számra épülő gazdag kulturális programokhoz.

Mindehhez azonban olyan, térben és időben integrált és releváns idegenforgalom-fejlesztésre van szükség, amely a térség előnyeire és lehetőségeire építve hosszú távú vendégforgalom-növekedést eredményezhet. Ez különösen fontossá válik napjaink globalizálódó világában, ahol a lokalitás, a lokális értékek megőrzése, bemutatása nemcsak a helyi társadalom identitásmegőrzésében játszanak elengedhetetlen szerepet, de az ezek közül nagyobb érdeklődésre számot tartó természeti, történelmi, kulturális stb. értékek az élményorientált utazó számára potenciális utazási célponttá avathatják a térséget.

Jóllehet, az Európai Unióban nincs közös idegenforgalmi vagy turizmusfejlesztési politika, azonban a turizmus mint a gazdaságfejlesztés és a területfejlesztési politika fontos eszköze az Unió számos dokumentumában szerepel. A 2004-ben uniós taggá vált Magyarország és Szlovákia határán fekvő várospárnak ez számos lehetőséget biztosít az együttműködésre, a közös turizmusfejlesztésre anyagi erőforrások rendelkezésre bocsátásával és a nemzetközi személyi mobilitás javításával.

Az Unió regionális politikájának harmadik célkitűzése (határon átnyúló transznacionális együttműködések fejlesztése) a 2007–2013-as költségvetési időszakra mintegy 7,7 milliárd Eurót biztosít a határon átnyúló gazdasági, társadalmi kapcsolatok fejlesztésére a határ mentén fekvő NUTS 3-as régióknak⁶. Ez a támogatás jelentős többlet anyagi forrást biztosíthatna a térség, és ezen belül a várospár idegenforgalmi infrastruktúrájának további fejlesztésére.

Am nemcsak anyagi, hanem az Unióval járó adminisztratív és pénzügyi korlátok eltűnése is jelentősen hozzájárulhat nemcsak a két ország közötti idegenforgalom növekedéséhez, hanem az Unió többi tagállamának állampolgárai előtt is egyre „nyitottabbá válik a kapu”, így

⁶ Észak- és Dél-Komárom vonatkozásában ez Nyitra Kerületet és Komárom-Esztergom megyét jelenti.

a két Komárom „kapuváros” szerepe tovább növekedhet. Szlovákia és Magyarország 2008-as schengeni övezethez való kapcsolódásával megszűnik a két ország közti határellenőrzés, az Euró későbbiekben várható bevezetése pedig stabilabb és összehasonlíthatóbb árakat eredményez, ami a turizmusra (is) pozitív hatást gyakorol.

3.6.2. A térség idegenforgalmi vonzótényezői

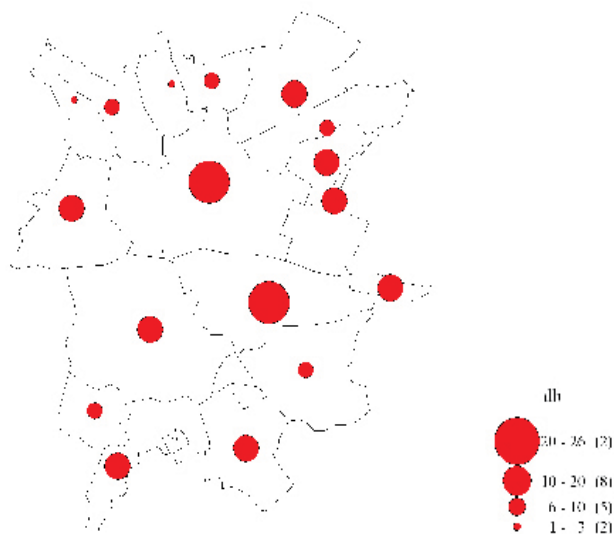
A térség vonzerőleltárának elkészítésekor többféle adatbázis használtunk fel. A magyarországi településekre vonatkozóan alapvetően a Magyar Turizmus Rt. által 1998-ban összeállított Országos Idegenforgalmi Vonzerőleltár adatbázisát vettük figyelembe. A szlovákiai településeknél, hasonló adatbázis hiányában, egy kérdőívvel kerestük meg a vizsgált térség településeinek önkormányzatait, illetve ezek polgármestereit és idegenforgalommal foglalkozó szakembereit, vállalkozásait, hogy nevezzék meg településük idegenforgalmi szempontból fontos vonzótényezőit, és válaszoljanak további, idegenforgalom-fejlesztéssel kapcsolatos kérdésekre. A különféle idegenforgalmi vonzótényezőket mindkét vizsgálatban ugyanazon négy kategóriába csoportosítottuk:

- természeti tényezők,
- kulturális és történelmi objektumok,
- turisták érdeklődésére is számot tartó rendezvények,
- aktív idegenforgalom.

Összefoglalva elmondható, hogy a térség majd minden települése rendelkezik kisebb-nagyobb jelentőségű idegenforgalmi vonzerővel, kivéve a magyarországi Csém és Kisigmánd településeket, ahol nem található egyetlen idegenforgalmi szempontból jelentős objektum sem (70. ábra).

Általánosan megállapítható, hogy a vonzótényezők száma és a településméret között szoros kapcsolat van, és a legtöbb vonzótényező, nem meglepően, az ikervárosokban található. Ennél fontosabb azonban, hogy a fent említett vonzótényező-csoportokból a térségben elsősorban a kulturális és történelmi objektumok és az ezekkel szoros kapcsolatban álló, sok esetben ezekre épülő rendezvények kategóriájába tartozik a legtöbb idegenforgalmi látványosság. Természetesen ezek pusztán száma mellett fontos megemlíteni az egyes attrakciók vonzerejét és egyéb jellemzőit is. A nagy vonzerejű látnivalók és élményt nyújtó objektumok (erődrendszer, gyógyfürdők) önállóan is nagyszámú vendéget képesek vonzani, de számos, kisebb jelentőségű, regionális érdeklődésre számot tartó idegenforgalmi vonzótényező önmagában nem, csak valamiféle tematikus program részeként szerepelhet.

70. ábra: Idegenforgalmi vonzótényezők száma Észak-Komárom és Dél-Komárom környezetében, 2006



A térség településeinek és turizmusban érdekelt szervezeteinek együttműködése azonban nemcsak a kevésbé jelentős idegenforgalmi potenciállal rendelkező települések számára fontos, hanem a nagyobb vonzerővel rendelkező központi városok számára is nagy jelentőségű, hiszen az idegenforgalmi kínálat, a „termékpalletta bővítése” tovább növelheti az egész térség idegenforgalmát, az ide látogató nagyobb számú turistát hosszabb maradásra ösztönzi. Ez pedig az összes település lakója, illetve vállalkozója számára többletjövedelmet, új munkahelyeket és élhetőbb lakókörnyezetet jelent.

A továbbiakban áttekintjük a vizsgált térség fontosabb idegenforgalmi vonzótényezőit, a fent bemutatott kategóriák szerint. A vonzótényezők számbavételénél csak azokat vettük figyelembe, melyek felkelthetik kisebb-nagyobb számú turista érdeklődését. Fontosnak tartjuk megjegyezni, hogy a vizsgált térséget egy közösen fejlesztendő, idegenforgalmi szempontból egységes régióként tekintjük, így elemzésünket és a későbbiekben bemutatásra kerülő idegenforgalmi fejlesztési elképzeléseinket is ennek tükrében kívánjuk bemutatni.

Természeti tényezők

A természeti vonzótényezők számbavételénél az első és legfontosabb a térség termálvízvagyona, illetve az arra épülő termálfürdők.

Észak- és Dél-Komáromban egyaránt hosszú időre tekint vissza a fürdőkultúra, és már a termálvízkincs felfedezése előtt is működött fürdő mindkét városban. Dél-Komáromban 1965-ben 1265 m mélyen, Észak-Komáromban 1967-ben 1224 méter mélyen érték el a termálvízréteget, amelyet röviddel felfedezése után gyógyvízzé nyilvánítottak.

A vízkészlet felfedezésének érdekessége, hogy eredetileg lenáz-tatáshoz kerestek ipari vizet a Dél-Komárom és Nagyigmánd közötti szántóföldön, amikor rábukkantak erre, a város életét máig alapvetően meghatározó természeti kincseire. A fürdők gyógyvizének hőmérséklete az észak-komáromi fürdőt tápláló két kútnál 37°C és 42°C, a dél-komáromi kútnál 59°C, összetétele alapján pedig elsősorban mozgásszervi és nőgyógyászati betegségekben szenvedők gyógyulását segíti elő.

Szintén nem elhanyagolható természeti vonzótényező a térség folyóvízben való gazdagsága. A Vág és a Duna torkolata, a térségben a folyók mentén található holtágak, szigetek számos vízisport-lehetőséget biztosítanak a sporthorgászattól a motorcsónaksporig. Több vízisport-egylet működik Észak- és Dél-Komáromban egyaránt, amelyeket részletesebben is bemutatunk a kulturális és sportéletéről szóló fejezetben. A regionális jelentőségű komáromi fürdők mellett több településen működik strand vagy található a strandolni vágyók kikapcsolódását szolgáló természetes állóvíz. Ilyen a megyercsi nyári strandfürdő, és a mocsai Oázis-tó. Előbbi vízellátását részben egy 26-28°C-os artézi kút biztosítja, de a település alatt 300 m mélyen 30 °C-nál is melegebb vizet találtak. Ez a vízkészlet képezi a falu fejlesztési stratégiájának egyik alappillért, mivel új medencét és panziót szeretnének építeni pályázati pénzek felhasználásával.

A vízisportok mellett további kikapcsolódási lehetőséget kínál a térségbe látogató turisták számára a 20 ha-os Bábolnai Arborétum, de a Ménesparkban található 300 éves akácfa is értékes természeti örökség. A természetjárók számára sok érdekességet tartogat az Ácsi-erdő, a szintén Ácson található Malom-tó és a csillagpusztai artézi kút.

Az egykor Mocsa és Nagyigmánd területén fakadó, évtizedeken át híres gyógyvizet (Igmándi) adó „keserűvíz” források vizének kitermelését a nagyüzemi mezőgazdaság érdekei miatt megszüntették, a forrásokat betömték az 1980-as években. Nagyigmánd önkormányzatának egyelőre csak tervei vannak arra vonatkozóan, hogy újra megnyissák őket.

A szlovákiai oldalon számos védett természeti érték közül említésre érdemes a hetényi Homokos, a vágfüzesi Leveles-tó, a keszegfalvi Kis-sziget érintetlen növényvilága, és a Lohóti mocsár, a megyercsi Tűzok tájvédelmi terület, a csallóközarányosi Nagylél-sziget, valamint az Ógyallán található Révay-puszta tájvédelmi terület.

Komárom és környékének területe már az ókori rómaiak megjelenése előtt is lakott terület volt, amit a mai Almásfüzitő, Hetény és Ógyalla környékén előkerült bronz- és vaskori leletek is bizonyítanak. A római korból e térségben ránk maradt emlékek közül a szőnyi római kori leletek és az Izsa melletti római kori tábor már feltárt részei jelentősek. A rómaiak idején Brigetio (a mai Szöny területe) Pannónia provincia egyik fontos városa volt a Duna (korabeli nevén Ister) partján, a Limes határőrvidék tagjaként. A későbbi korokban Komárom katonaváros jellege, stratégiai fekvésének köszönhetően egészen a XX. század végéig fennmaradt.

A XIII. századtól a XIX. század végéig folyamatos vár- és erődépítések (Észak-Komárom: Öregvár, Újvár, Nádor-vonal; Dél-Komárom: Csillag erőd, Monostori erőd, Igmándi erőd) Közép-Európa egyik legnagyobb, épen maradt erődrendszerét hagyták az utókor számára. A történelem viszontagságai során az erődrendszer védte a Magyar Királyságot a nyugatról fenyegető veszélytől, ez volt az Osztrák-Magyar Monarchiában a bécsi udvar „keleti menedéke” a napóleoni hadjáratok idején, védte Bécsset a potenciális keleti (oroszból) fenyegetettségétől, ez volt a '48-as magyar szabadságharc utolsó bástyája. Szinte napjainkig „katonai szolgálatban” állt, hiszen a szovjet csapatok kivonulásáig a Déli-hadseregcsoporthoz legfontosabb hadianyagraktára és katonai bázisa volt úgy Magyarországon (Monostori erőd), mint Szlovákiában (Öregvár és Újvár).

A múltban fontos katonai biztonságpolitikai és gazdasági szerepet betöltő erődrendszer korábban, mint a térség észak-déli és keletnyugati irányú kereskedelmének védelmezője vívott ki nemzetközi hírnevet magának, ma a Bécs és Budapest közti Duna-szakasz egyik fontos hídfője idegenforgalmi és turistalátványosságként nem a háború, hanem a béke szolgálatában áll. Ezt ékesen bizonyítja, hogy Észak- és Dél-Komárom városa az erődrendszert az UNESCO⁷ Világörökség Bizottságánál a világörökség részének kívánja nyilváníttatni. Az erre szóló pályázatot a két város eljuttatta az UNESCO-nak, a döntés pedig 2008-ban várható.

Jóllehet az erődrendszer Komárom és térségének legjelentősebb történelmi emléke, további számos jelentősebb vonzótényező található a városokban és környékükön. Mivel Komárom történelmi magja a mai Észak-Komáromban található, a város régmúltját idéző híres személyek emlékhelyei, eseményei és épületei is itt lelhetők fel. A város híres szülötte a nagy mesemondó, Jókai Mór, és a méltán híres zeneszerző

⁷ Az ENSZ Oktatási, Tudományos és Kulturális Szervezete

Lehár Ferenc is. Itt végezte általános és középiskolai tanulmányait a stresszelmélet megalkotója, Selye János, és itt irányította az 1848–49-es szabadságharc utolsó magyar erősségét, a „sem csellel, sem erővel”⁸ be nem vehető komáromi várat Klapka György honvédtábornok.

A történelmi városmag számos épülete vonzza a turistákat úgy Szlovákiából, mint Magyarországról. A városközpontban található a későbarokk stílusban épült Szent András-templom, a klasszicista Zichy-palota, a neogótikus Tiszti pavilon, de tözsomszédságukban épült fel a városmag-rehabilitáció jó példája, a 2000-ben átadott Európa Udvar is. Az épületegyüttes Európa népei építkezési stílusának sajátosságait mutatja be egy-egy épület erejéig, ezzel is hirdelve a térség etnikai sokszínűségét. A Klapka-, a Szent Háromság-, a Štefanik- és a Jókai-szobor, Szent Cirill és Metód szoborkettőse, valamint más épületek, emlékművek együttese szintén sok, a történelem, az irodalom, a zene és a kultúra itteni emlékei iránt érdeklődő vendéget vonz a városba.

Dél-Komárom, mivel fejlődése a város kettészakadása utáni időben kezdődött meg igazán, nem rendelkezik hosszú időre visszanyúló történelemmel, azonban korábbi korok emlékei fellelhetők területén. Ezek közül legfontosabb Szőny városrészben Brigetio római kori város romjainak feltárása. A napvilágra került leletek egy részét a Klapka György Múzeumban, másik részét (a feltárt épületek maradványait) az Igmándi erődben tekinthetik meg az érdeklődő látogatók.

Észak-Komárom vonzáskörzetének települései szintén rendelkeznek említésre méltó történelmi emlékekkel. Ógyalla Feszty Árpád festőművésznek, Jókai vejének szülővárosa. A mester leszármazottainak egy része még ma is a városban él. A város másik nevezetessége Közép-Európa egyik legrégebbi csillagvizsgálója, amelyet Konkoly Thege Miklós, a híres csillagász építtetett saját birtokán. Hetényben az 1993-óta működő Lilla Galéria Csokonai Vitéz Mihály múzsájának és szerelmének emlékét őrzi, valamint kortárs képzőművészek alkotásainak bemutatóhelye. Mivel a térség a Zichy nemesi család birtokát képezte, számos épület őrzi nevüket napjainkban is. Ilyen a komáromszentpéteri és az ácsi Zichy-kastély, valamint a csallóközarányosi Zichy-kúria.

Bábolna gazdag lovashagyománya és lótenyésztése a XVIII. század végére nyúlik vissza, amikor elkezdődött az azóta is töretlenül folytatódó arabtelivér-tenyésztés a településen. Ennek emlékét őrzi a Bábolnai Nemzeti Ménesbirtok Kft. által fenntartott kastélyegyüttes és ménesbirtok, ahol a lótenyésztéssel kapcsolatos gazdag történelmi emlékekkel ismerkedhet az idelátogató. A ménesudvar, a kocsimúzeum és a lovasmúzeum mellett hotel és éttermek várják a vendégeket.

⁸ „Nec arte nec Marte” – latin nyelvű felirat az észak-komáromi Újvár Madonna bástyáján, a Kőszűz szobra alatt – a vár korabeli bevehetetlenségét hirdeti.

A hagyományos falusi élet mindennapjait tárják a látogatók elé a térség falvainak tájházai, falumúzeumai is, melyek közül a martosi tájházban lelhetők fel legjobban a térség korabeli népi hagyományai, emlékei. A kistérség településeinek vallási sokszínűségét a különféle felekezetekhez tartozó templomok reprezentálják, melyekből Komáromszentpéteren 4 is található, de vizsgált régió minden települése rendelkezik legalább egy templommal. A térségben nagy tiszteletnek örvendő Nepomuki Szent János, szobra több településen (Nagyigmánd, Ógyalla, Dél-Komárom) megtalálható, és róla nevezték el a bábolnai katolikus templomot is.

Programok, rendezvények

Észak- és Dél-Komárom egyaránt gazdag kulturális élete nemcsak a helyiek számára kínálja az egész év során sokszínű kikapcsolódási lehetőségeket, hanem sok program az ide látogató vendégek számára is szórakoztató és hasznos időtöltés lehet. A következőkben csak azokat a programokat és rendezvényeket tekintjük át, amelyek az idegenforgalom fejlesztése szempontjából nagyobb jelentőségűek a városokban, illetve környékükön.

A két város kulturális összetartozásának talán legjobb bizonyítéka az évente megrendezésre kerülő Komáromi Napok rendezvénysorozat. A 2007-ben 16. alkalommal megrendezett közel egy hetes eseménysorozat számos programmal csalogatja az ide látogatókat. Kiállítások, kulturális programok, népművészeti vásár, koncertek színesítik a rendezvény eseménynaptárát, és a Komáromi Napok keretében rendezik meg a Komárom-Komárno Nemzetközi Utcai Futóversenyt is, ami a két város életének egyik legfontosabb sporteseménye. Dél-Komárom mára szintén országos jelentőségű, évente ismétlődő programja a Mediawave Majális, amelyen különféle zenei stílusok mutatkoznak be a Monostori erőd területén ideiglenesen kialakított színpadon. 2007-ben már 44. alkalommal adott otthont Észak-Komárom a nagy múltú Jókai Napoknak, a felvidéki magyar színjátszás éves seregszemléjének a Tiszti pavilon amfiteátrumában.

A komáromi nyár fontos eseményei közé tartoznak Dél-Komáromban az Országos Péknapiak, a különböző történelmi korok konyháját bemutató kiállítás és lakoma. Észak-Komáromban a Selye Nyári Egyetem tanfolyamokkal, kulturális és szabadidős programokkal várja az új ismeretekre vágyó hallgatókat. A szlovák kultúra két jeles ünnepe Észak-Komáromban a júliusban tartott Cirill és Metód Napok, valamint a novemberi Matica Napok rendezvényei. Az észak-komáromi őszi kiemelt kulturális rendezvénye a Harmonia Sacra Danubiana Nemzet-

közi Egyházzenei és Egyházművészeti Fesztivál, vallási témájú előadásokkal, kiállításokkal, koncertekkel és istentiszteletekkel.

További említésre érdemes nyári esemény a GIGA nemzetközi amerikai autók fesztiválja a Monostori erődben, ahová évről évre egyre több országból érkeznek résztvevők és vendégek egyaránt. A 2007-ben 15. alkalommal megrendezett nemzetközi motoros találkozó (Kopánymonostor városrészben) és a WF-Szabadidőparkban életre hívott Veterán Börze, Veteránautó- és Motorkiállítás is egyre több látogatót csábít Dél-Komáromba.

A Komáromi kistérségben és az Észak-Komárommal szomszédos településeken is számos programot rendeznek, ezek többsége azonban nem tekinthető idegenforgalmi szempontból fontos eseménynek, inkább a helyi lakosság kikapcsolódását szolgálják. Ez alól kivételek a Bábolnai Fogathajtó Verseny, a Gazdanapok és a Kukorica Fesztivál, a nagyigmándi Mátyás-napi Tavaszváró Néptáncfesztivál, és az izsai Lovasnapok rendezvényei, ahol számos vendég fordul meg minden évben. A térség minden településén rendeznek falunapokat, búcsút, de gyakoriak a szőlőtermesztés hagyományaira épülő szüreti felvonulások, gyereknapok és a falusi közös karácsonyozások is.

Aktív kikapcsolódási lehetőségek a térségben

Az aktív idegenforgalmat megtestesítő turisztikai tevékenységek közé sorolható horgászás, vadászat, kerékpározás, lovaglás stb. a turizmussal foglalkozó vállalkozások és a helyi önkormányzatok számára fajlagosan a legtöbb bevételt hozzák.

A kistérség aktív turizmussal kapcsolatos adottságai több területen is jónak mondhatók. A lovassport kedvelőinek a térség több településén nyílik lehetősége igénybe venni a kikapcsolódás e módját. A Bábolnai Nemzeti Ménesbirtok lovasoktatást, lovastúrákat, fogatbemutatót kínál látogatóinak, Dél-Komáromban több cég ajánl komplex lovasturisztikai szolgáltatásokat (lovaglás, oktatás, akadálypark, díjugratás stb.), de Hetényben is lehetőség van lovaglásra, Ácson és Mocsán pedig áprilisban, illetve augusztus végén fogathajtó versenyt rendeznek.

A Duna és a Vág közelsége, valamint a számos bányató és holtág kiváló lehetőséget biztosít az idelátogató sporthorgászoknak. Dél-Komáromban (Szönyben) a 30 ha-os WF-Szabadidőparkhoz tartozó Puszkaporosi major horgásztava, az ácsi Malom-tó, a bábolnai Ghiczy kastélyhoz tartozó horgásztó, az almásfüzitői Kavicsbányató és a mocsai Oázis és Boldogasszony tavak kedvelt horgászati célpontok. A szlovákiai oldalon Martosnál a Zsitva, Vágfüzesnél és Keszegfalvánál a Vág, Komáromnál a Duna várja a horgászni vágyó helyieket és turistákat.

Jóllehet a térség természeti adottságai, síksági jellege miatt csak kevés erdő található, az Ács és Bábolna környéki tölgyesekben (Ácsi-erdő) több vadásztársaság is kínál vadászati lehetőségeket.

Napjainkban egyre fontosabb aktív tevékenység a kerékpározás, egyre több társadalmi csoport választja a szórakozásnak, sportolásnak és kikapcsolódásnak ezt a módját. Észak- és Dél-Komáromban különösen nagy hagyományai vannak a kerékpáros-közlekedésnek, a helyi lakosok jelentős hányada két keréken közlekedik, és nem elsősorban sportolási céllal, hanem mindennapi ügyei intézésekor is. A helyi lakosokon kívül nagyszámú ide látogató turista is előszeretettel ül kerékpárra, hogy felkeresse a környék nevezetességeit, vásároljon. Ez különösen a hosszabb ideig itt tartózkodó külföldi, kempingező vendégekre igaz, akik magukkal hozzák üdülésükre a kerékpárjukat. Ez a tény különösen fontos akkor, ha megvizsgáljuk a térségben rendelkezésre álló kerékpárutakat.

Sajnos mindössze Dél-Komárom és Almásfüzitő között van kiépített, nemrégiben felújított kerékpárút, a többi útvonalon a közutakon kényszerülnek közlekedni a kerékpárosok, ami balesetveszélyes, és nem utolsósorban jelentősen csökkenti a potenciális látogatók számát, különösen a térség kisebb településein. Dél-Komárom középtávú fejlesztési stratégiájában szerepel egy Duna-parti kerékpárút megépítése (csatlakozva ezzel az európai kerékpárút-hálózathoz), azonban hosszú távon szükséges lenne Észak- és Dél-Komárom, illetve a környékükön lévő nagyobb turisztikai potenciállal rendelkező települések (Bábolna, Ógyalla) kerékpárúton való összekapcsolása is a központi városokkal.

3.6.3. Idegenforgalom – számok és tények

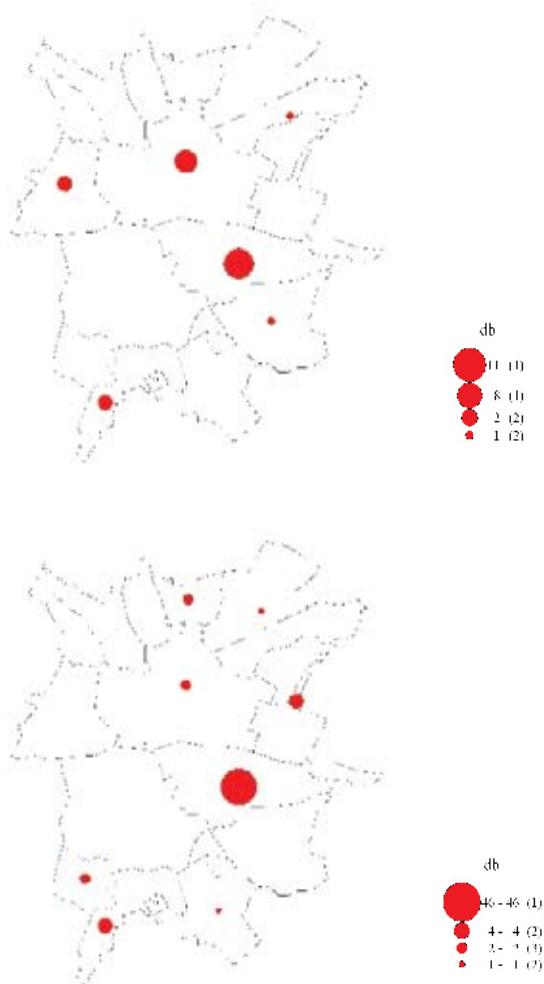
Egy térség idegenforgalmi potenciáljának elemzésekor fontos szempont a rendelkezésre álló idegenforgalmi kapacitások, a vendégek és a vendégéjszakák számának, illetve azok alakulásának elemzése. Esetünkben ez nem szokványos feladat, hiszen két országhoz tartozó térség idegenforgalmi helyzetét kell elemezni, és a rendelkezésre álló adatok egészen más mennyiségben és minőségben álltak rendelkezésünkre a vizsgálat során.

A magyarországi oldal értékelésénél a Központi Statisztikai Hivatal T-STAR adatbázisát és a megyei statisztikai évkönyvek adatait használtuk fel. A szlovákiai oldalon sajnos hasonló statisztikai adatsorok nem álltak rendelkezésünkre, ezért az idegenforgalmi adatokhoz saját adatgyűjtéssel, és a COMORRA polgári társulás segítségével elkészített önkormányzati és vállalati kérdőívek segítségével jutottunk hozzá. Az elemzés során törekedtünk az adatok maximális összehasonlíthatóságának biztosítására.

Idegenforgalmi infrastruktúra

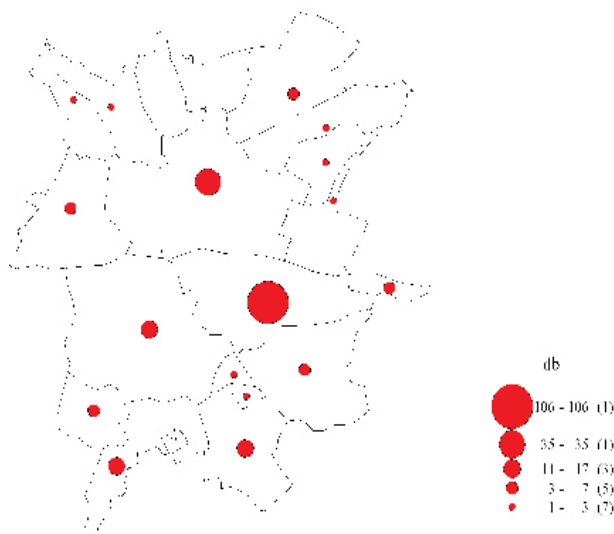
Az előző részben bemutatott idegenforgalmi vonzótényezők alapvetően befolyásolják az adott település idegenforgalmi potenciálját, és ezáltal az idegenforgalom különböző területein (szállásadás, vendéglátás) működő vállalkozások számát is. A nagyobb befektetést igénylő, nagyobb vendégfogadó kapacitású kereskedelmi szálláshelyek (hotelek, panziók) és a kisebb kapacitású magán szálláshelyek egyaránt az idegenforgalmi, közlekedési szempontból frekvenciáltabb településeken találhatóak (Észak- és Dél-Komárom, Bábolna, Csallóközaranyos, Mocsa) (71a, b. ábra).

71a. b. ábra: A kereskedelmi és magán szálláshelyek a térség településein, 2007



Hasonló a helyzet a térség településein található éttermek és cukrászdák számát illetően. Jóllehet ezeknek egy része a helyi lakosság igényeinek kielégítését szolgálja, azonban a vendéglátóhelyek viszonylag magas száma jellemzően az adott település nagy idegenforgalmi vonzerejét reprezentálja (72. ábra).

72. ábra: Éttermek és cukrászdák száma Észak- és Dél-Komárom környékén, 2007



Jól példázza ezt Dél-Komárom és Észak-Komárom viszonya, ugyanis a közel 20 ezer fővel nagyobb népességszámú Észak-Komáromban jóval kevesebb étterem és cukrászda működik, mint a déli oldalon. Ennek oka Észak- és Dél-Komárom idegenforgalmi vonzótényezőinek minőségében és elérhetőségében rejlik. Amíg északon a jelentősebb vonzótényezők egy része nehezen elérhető (Öregvár és Újvár), illetve nem európai színvonalú szolgáltatást nyújt (városi strand), addig Dél-Komáromban a Monostori erőd gazdag programválasztéka, a számos rendezvény, és a felújított, folyamatosan tovább bővülő dél-komáromi strand és gyógyfürdő egyre több látogatót vonz.

A növekvő vendégszám jelentős vásárlóerő-potenciálja sikeres vállalkozások életre hívását teszi lehetővé az idegenforgalom (szállásadás) és a vendéglátás területén, valamint az idegenforgalomhoz gyengébb szállakkal kapcsolódó gazdasági ágakban (szolgáltatások, kereskedelem) egyaránt. Ez pedig hozzájárul a térségben a foglalkoztatás, a helyi adóbevételek növekedéséhez, és ezáltal a térség további fejlődését vetíti előre. A fenti folyamatok jól tükröződnek a szálláshelyek

számában is, hiszen ezek többsége magyarországi településeken található annak ellenére, hogy települési szintű eloszlásuk egyenletes a Duna két partján: mindkét oldalon 3–3 településen működik kereskedelmi szálláshely, és 4–4 településen kínálja szolgáltatásait magánszállásadó.

Észak-Komárom és környékének idegenforgalma

Mivel a szlovákiai oldal idegenforgalmának elemzéséhez nem állnak rendelkezésre statisztikai adatok, egy, már a korábbiakban említett kérdőív segítségével térképeztük fel a térség idegenforgalmának legfontosabb jellemzőit. Két, részben hasonló típusú kérdőívvel fordultunk a térség önkormányzataihoz, valamint Észak-Komárom városának fontosabb idegenforgalmi vállalkozóihoz. A következő részben a megkérdezések eredményeit ismertetjük levonva belőlük a megfelelő következtetéseket.

A vizsgálat egyik fontos kérdése a települési vonzerőleltárhoz kapcsolódott. A térség önkormányzatainak és Észak-Komárom jelentősebb idegenforgalmi vállalkozóinak meg kellett nevezniük a térség legfontosabb idegenforgalmi vonzó tényezőit a vonzerőleltárnál már korábban bemutatott csoportosítás szerint. Az önkormányzati kérdőív eredményeit részben már felhasználtuk a vonzerőleltár elkészítéséhez, ezért az észak-komáromi vállalkozások válaszaival vetettük össze az önkormányzati kérdőívek eredményeit. Meglepő, hogy a város és a vállalkozások hasonlóan látják a térség idegenforgalmának helyzetét, mindkét kérdőívből az derül ki, hogy az erődrendszer, a történelmi városmagot és a város folyó közeli fekvését tartják legfontosabb vonzó tényezőnek.

A megkérdezett polgármestereknek, önkormányzati képviselőknek, illetve vállalkozóknak 1-től 6-ig terjedő értékskálán⁹ kellett értékelniük, hogy milyennek ítélik településük idegenforgalmi potenciálját, mennyire tartják fontosnak az idegenforgalom fejlesztését, illetve hogy az adott település mennyire aknázza ki az idegenforgalomban rejlő adottságokat.

A vizsgált térség településeinek önkormányzatai általában „közepes” vagy „egyáltalán nem kedvező” minősítést adtak idegenforgalmi vonzerejüknek (1-3-as érték), ez alól csak három kivétel volt: Észak-Komárom, Megyerics és Izsa (5 és 6 értékkel). Közülük Észak-Komárom értékelése nem szorul különösebb magyarázatra, Megyericsen valószínűleg a korábban már említett nyári strandfürdő fejlesztésének terve, Izsán pedig a részben már feltárt római kori tábor, a gazdag tavaszi-nyári programok és a kedvező közlekedési fekvés indokolja a jó értékeket.

⁹ 1- nem kedvező, illetve nem fontos; 6-nagyon kedvező, nagyon fontos

Az idegenforgalom fejlesztését minden település legalább közepesen fontosnak, a többség kiemelten fontosnak tartja (3-6-os értékek), így van ez azokon a településeken is, ahol, válaszadók szerint, kevés az idegenforgalmi vonzerő. A fontosnak ítélt idegenforgalom-fejlesztés mellett, illetve éppen ezzel ellentétesen a települések saját idegenforgalmi potenciáljuk kiaknázását nagyon gyengének tartják mind a jó, mind pedig a kevésbé jó adottságokkal rendelkező településeken, Észak-Komáromot is beleértve (1-3-as értékek).

A kérdőív kérdéseire adott válaszokból az idegenforgalom fejlesztésének elhanyagolása számos ponton tetten érhető volt. A vizsgált szlovákiai települések többsége (Észak-Komárom nélkül) saját településfejlesztési stratégiával ugyan rendelkezik, de hasonló formátumú idegenforgalmi stratégiával nem, ami a hosszú távú tervezés hiányát jelzi. A települések túlnyomó része sem önállóan, sem pedig a helyi vállalkozókkal közösen nem vett részt 2006-ban európai uniós pályázaton. A két kivétel, ahogy korábban is, Izsa és Megyercs volt. Előbbi önállóan pályázott egy római kori helytörténeti múzeum terveinek elkészítésére, utóbbi a helyi vállalkozókkal közösen az említett fürdőfejlesztés terveinek elkészítésére. Észak-Komáromon kívül egyedül Megyercs rendelkezik idegenforgalmi stratégiával is.

Egy település nyitottságának és együttműködési képességének jó indikátora, hogy hány helyi, regionális és határon átnyúló együttműködésben vesz részt. Általánosságban megállapítható, hogy a szlovákiai oldal települései csak kevés ilyen együttműködés részesei. A testvértelepülések átlagos száma településenként mindössze egy, Ógyallának és Vágfüzesnek egyáltalán nincs testvértelepülése. Nem jobb a helyzet a regionális együttműködések tekintetében sem, hiszen általában egy-két ilyen említettek a megkérdezettek a kérdőíven (pl. Hídverő Társulás, Alsócsallóközi Társulás).

Érdekes, hogy a települések önkormányzati tisztségviselője abszolút nem említette a 2004-ben, a magyarországi Neszvényen megalapított Duna Eurorégió határmenti együttműködést, melynek munkájában a térség települései – a Hídverő Társulás révén (elméletileg) részt vesznek. Annál is inkább meglepő ez az eredmény, mert a megkérdezett önkormányzati tisztségviselők mind a hazai, mind a határon átnyúló együttműködések fontosnak és hasznosnak ítélték. Izsa ebben az esetben is kivételt képez és pozitív példával szolgál, nemcsak a térség települései számára, hanem az egész régiónak, hiszen igen aktív kapcsolatokat ápol helyi és regionális szinten egyaránt. 12 belföldi, 3 külföldi testvértelepülése van (Észak-Komáromnak összesen 5), 3 regionális társulásban működik közre, és aktív határon átnyúló kapcsolatokat ápol a magyarországi Almásfüzitővel, Naszályal, Neszvényel és Vértesszőlőssel.

A fontosabb észak-komáromi idegenforgalmi vállalkozások (Hotel Európa, Bowling Centrum, Perla Panzió, Duna Panzió stb.) a városnak mint a térség domináns idegenforgalmi vonzerejének adottságait általában nagyon kedvezőnek ítélték (6-os érték), azonban egyáltalán nem tartják jónak az adottságok kiaknázását. (Ennél a kérdésnél 1-es és 2-es értékeket jelöltek a megkérdezettek, tehát tennivaló van bőven, nemcsak az önkormányzat, hanem a vállalkozások számára is.)

A vállalkozásoknál is kíváncsiak voltunk a hosszú távú tervezés jelenlétére, az uniós források felhasználására és az önkormányzattal kapcsolatos együttműködés minőségére. Sajnos a vállalkozások jelentős része kiforrott jövőképpel és stratégiai tervvel sem rendelkezik, és legtöbbjük sem önállóan, sem pedig más vállalkozással, illetve önkormányzattal közösen nem pályázott uniós fejlesztési forrásokra, és nem is tartja elérhetőnek ezeket a pénzeszközöket. A megkérdezett vállalkozások többsége a 2006-os évben nem hajtott végre új beruházást, korábbi kapacitásait használja. Ez a vendégforgalom stagnálására utal, ami érthető akkor, ha az elmaradt vonzótényező-fejlesztésekre gondolunk.

A fenti ténytet támogatja alá a vendégek nemzetiség szerinti megoszlása is. Jóllehet a különböző szállásadó vállalkozásoknál ez az érték jelentősen eltér, mégis igaz, hogy a vállalkozások többségének (50-90%-ának) vendégköre a szlovák állampolgárságú turistákból kerül ki, utána következnek a német, magyar, lengyel és cseh állampolgárok. (Vannak szállásadók, ahol a vendégek többsége német állampolgár.) Több vállalkozó említette, hogy a vendégek többsége átutazó vendégként jelenik meg Észak-Komáromban, így csak kevés időt tölt el a városban. A tranzit-vendégforgalom városban marasztalása (megfelelő programokkal és szolgáltatásokkal) a jövő nagy kihívása a város és a vállalkozások számára.

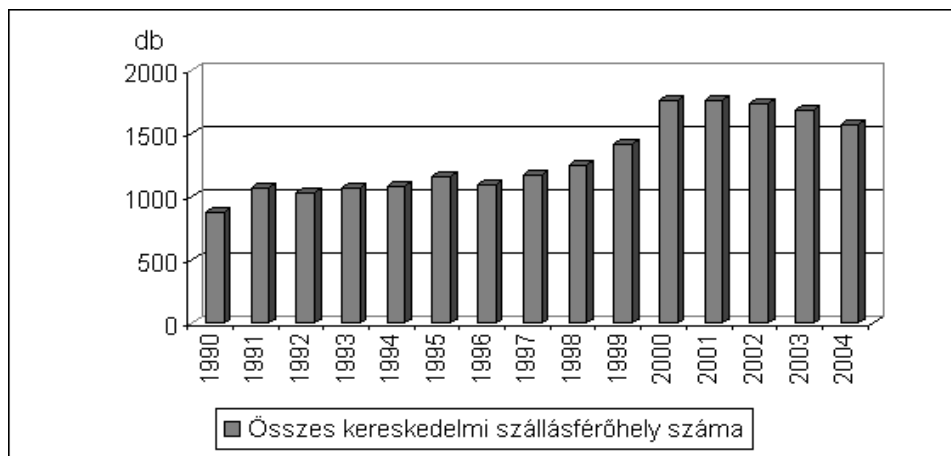
Dél-Komárom és környékének idegenforgalma

Ahogy azt már korábban említettük, Dél-Komárom és környéke idegenforgalmi trendjeinek elemzéséhez rendelkezésünkre állnak a KSH hosszú idősorai a szállásférőhely-kapacitásról, a vendégyszámról és a vendégéjszakák alakulásáról, ezért ebben az alfejezetben ezeket a trendeket fogjuk elemezni 1990-től 2004-ig bezárólag. Jóllehet az adatok kis mértékben összevethetők az északi oldal adataival, számos többlet-információt hordoznak a térség idegenforgalmának alakulásáról, és bizonyos trendekre rávilágítanak Észak-Komárom vonatkozásában is.

A kereskedelmi szállásférőhelyek száma az 1990-es évek első felének stagnálása után gyorsan növekedett az évtized második felében, a hazai és a nemzetközi idegenforgalom fellendülésének köszönhetően,

majd a 2000-es évek elején újabb stagnálás, illetve lassú csökkenés következett be 2004-ig. A térség idegenforgalmi kapacitásai túlnyomórészt Dél-Komáromban összpontosulnak, a kistérség mintegy 2100 szállásférőhelyéből 1500 ebben a városban található, a maradék pedig az idegenforgalmi szintén jelentősebb településeken, Bábólnán (105), Mocsán (308) és Ácson (20). A dél-komáromi kereskedelmi szállásférőhely-kapacitás alakulása jól reprezentálja a térségben tapasztalható trendeket (73. ábra).

73. ábra: A kereskedelmi szálláshelyek férőhelyszámának alakulása Dél-Komáromban, 1990-2004



Forrás: KSH, T-STAR, 1990-2004

A szállásférőhelyek számának alakulása szoros kapcsolatban van a vendégforgalommal, hiszen csak megfelelő vendégszám esetén jövedelmező férőhely-kapacitásokat fenntartani és bővíteni. Vagyis a vendégszám alakulása alapvetően befolyásolja a helyi idegenforgalomban érdekelt vállalkozások prosperitását, de más területekre is jelentős hatást gyakorol. Az idegenforgalmi adó (IFA) a helyi önkormányzat bevétele minden egyes vendégéjszaka után, valamint tudvalevő, hogy ez az ágazat igen élőmunka-intenzív, vagyis nagy számú munkavállalónak képes megélhetést biztosítani, ezáltal csökkentve a munkaerőpiacra nehezedő nyomást. Ez utóbbi Dél-Komárom és környékének alacsony munkanélküliségi mutatóit értékelve nem is tűnik fontosnak, azonban Észak-Komárom és környékének kedvezőtlen munkaerőpiaci helyzete jelentős munkaerő-tartalékokat rejt magában, ezáltal megkönnyítheti a helyi vállalkozások munkaerő-keresését, és a szlovákiai munkavállalók álláshoz jutását, ahol ráadásul nyelvi akadályok sincsenek.

Röviden összefoglalva: a térség idegenforgalmának fejlesztése mindenki érdeke, a vállalkozó profithoz, a munkavállaló jövedelemhez

jut, az önkormányzatnak adóbevétele származik a turisták jelenlétéből. Ehhez azonban az egész térség összefogására, integrált idegenforgalom-fejlesztésre van szükség, amit a korábban említett szereplők mind magukénak éreznek. Ez annál is inkább szükséges, mert a vendégforgalom terén gyors átalakulás ment végbe az utóbbi években: Megváltozott a hazai és külföldi vendégek aránya, a tartózkodás hosszúsága, és nem utolsósorban a vendégek igényei is egyre magasabbak. Már nemcsak a külföldi, hanem a hazai vendégek is európai színvonalú szolgáltatásokat várnak el, amelyek kielégítése nehéz feladat elé állítja a vállalkozásokat a nagy tőkebefektetés igénye miatt.

Dél-Komárom a vizsgált térség magyarországi felének domináns idegenforgalmi céltelepülése, ezt a korábban bemutatott szálláshely-kapacitáson túl a vendégszám és a vendégéjszakák alakulása is jól mutatja. Míg Dél-Komárom kereskedelmi szálláshelyein az évi vendégszám meghaladja a 20 000 főt, addig Mocsán és Bábólnán még a 2000 főt sem közelíti meg, Ácson pedig a jelentéktelennek tekinthető 100 vendég alatt van.

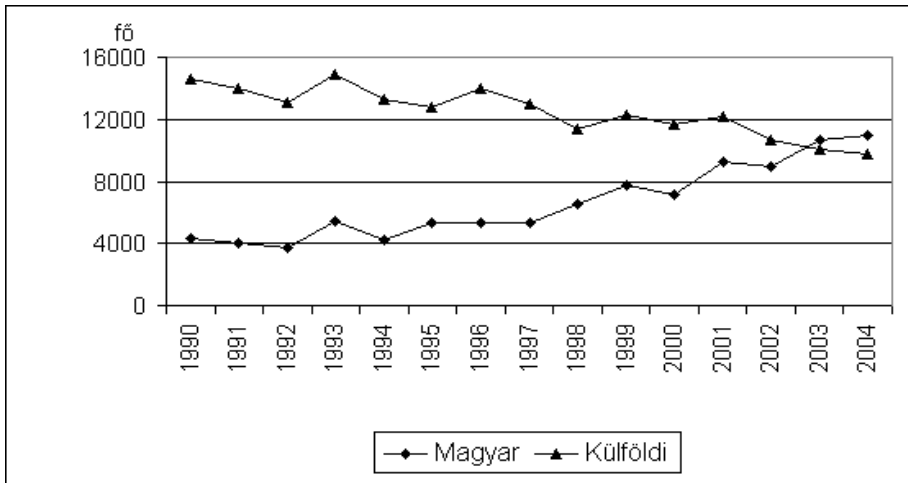
A vendégéjszakáknál még szembetűnőbb a különbség, Dél-Komáromban a vendégek az utóbbi években átlagosan mintegy 100 000 vendégéjszakát töltöttek el, addig Bábólnán alig 7000-et, Mocsán mintegy 1000-et, Ácson mindössze 300-at. Ebből kiindulva a továbbiakban Dél-Komárom mint a térség meghatározó idegenforgalmi vonzótényezője, idegenforgalmi adatait elemezzük részletesen.

Dél-Komárom vendégforgalma az utóbbi másfél évtizedben a hazai és külföldi vendégek számát tekintve teljesen átalakult. A külföldi, elsősorban német turisták száma lassan, de folyamatosan csökkent az évtized alatt, a magyar látogatók száma pedig folyamatosan nőtt. A külföldi turisták elmaradása számos okra vezethető vissza, a térség gazdasági-társadalmi rendszerváltása és ennek hatásai (határnyitások, jövedelmi viszonyok átalakulása, új idegenforgalmi területek nemzetközi piacra lépése) alapvetően befolyásolták a város idegenforgalmát az 1990-es években. A magyar vendégszám, ellentétben a külföldivel, folyamatos, töretlen növekedése részben helyettesíti az elmaradó külföldi vendégforgalmat (74. ábra).

A város és környékének idegenforgalmi vonzótényezőinek fejlesztése, a Monostori erőd megnyitása a nagyközönség előtt (1994), a gyógyfürdő fejlesztései (1995: terápiás részleg, 1998: fedett úszómedence, 2003–2004: teljes felújítás, bővítés) tovább növelték a város vonzerejét. Előbbi, párosulva a növekvő szabadon elkölthető jövedelemmel és a hazai fürdőkultúra fejlődésével, generálta a 90-es évek második felétől a magyarországi vendégforgalom növekedését.

Ha a külföldiek által eltöltött és az összes vendégéjszaka mennyiségének változását vizsgáljuk, akkor megállapítható, hogy a csökkenő

74. ábra: A magyar és külföldi vendégszám alakulása 1990–2004 között



Forrás: KSH, T-STAR, 1990-2004

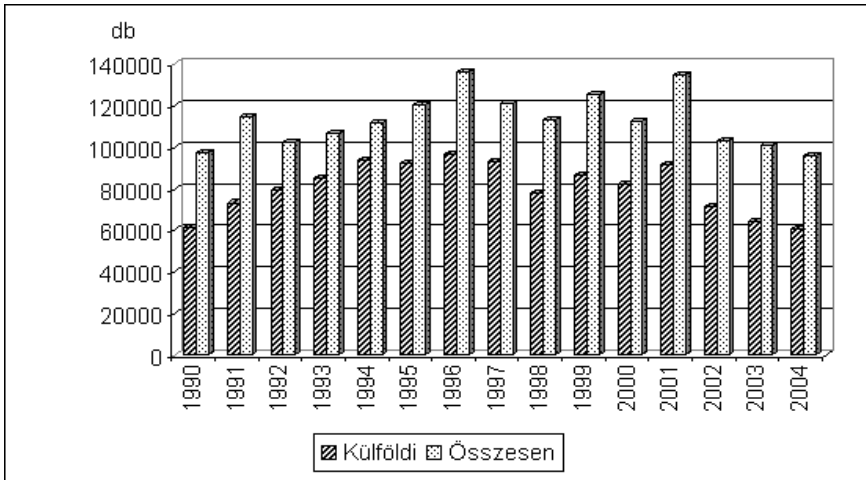
külföldi vendégszámmal párhuzamosan csökken az itt eltöltött külföldi vendégéjszakák mennyisége is, és az összes vendégéjszakaszám az évről évre növekvő magyar vendégszám ellenére is stagnál, így a hazai turisták növekvő száma sem tudja helyettesíteni a csökkenő külföldi vendégszámot.

A város idegenforgalmának további jellemzője, hogy a magyarországi turisták jóval kevesebb időt töltenek el Dél-Komáromban, mint a külföldiek, ami jövedelmi helyzetükkel, a kisebb utazási költségekkel és az eltérő utazási szokásokkal magyarázható. A hazai turisták ritkán tartózkodnak egy hétnél hosszabb ideig egy helyen, szemben az itt vakációzó idősebb, elsősorban német turistákkal, akik akár több hetet hajlandóak egy településen eltölteni, felfedezve környékének minden látványosságát, gyalogosan, autóval, sok esetben kerékpárral is (75. ábra).

Az egy főre jutó vendégéjszakák számát illetően jelentős különbség adódik a hazai és a külföldi turisták között. A magyarországi turisták ugyanis egyre kevesebb időt töltenek el Dél-Komáromban, míg a külföldiek bő évtizede átlagosan mintegy 7 napot maradnak a városban (76. ábra).

A fenti adatsorból jól látható, hogy a kevesebb városban töltött idő miatt a hazai turisták kisebb gazdasági hasznot generálnak, mint a hosszabb ideig a városban tartózkodó külföldi, elsősorban német vendégek. Helyi idegenforgalmi szakemberek azonban felhívják a figyelmet arra a tényre, hogy a városba látogató idősebb, lakóautóval érkező német turisták helyi idegenforgalmi piacra, szolgáltatásokra,

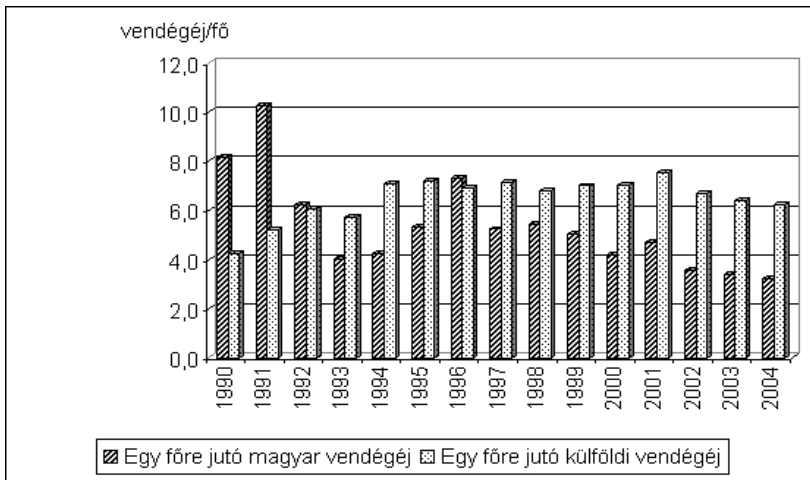
75. ábra: Az összes és a külföldiek által eltöltött vendégéjszakák száma, 1990–2004



Forrás: KSH, T-STAR, 1990-2004

kereskedelemre gyakorolt többletkereslete nem áll egyenes arányban számukkal és az itt eltöltött idővel. Kevés éttermi és egyéb szolgáltatást vesznek igénybe, kerékpárral közlekednek, és többen a város egyik diszkontáruházába járnak vásárolni. Összességükben tehát turisztikai szempontból kis forgalmat generálnak. A megoldás hosszabb távon új külföldi piaci szegmensek városba csábítása lenne (ennek lehetőségeire a későbbiekben visszatérünk).

76. ábra: Egy főre jutó hazai és külföldi vendégéjszaka, 1990–2004



Forrás: KSH, T-STAR, 1990-2004

Általánosan elmondható, hogy Dél-Komárom és környékének idegenforgalmi vonzereje a számos igen jelentős fejlesztésnek köszönhetően jelentősen javult, azonban ez mérsékelten jelent meg a vendégforgalom alakulásában és a városban eltöltött vendégéjszakák száma sem növekedett ettől. Jóllehet, a fürdőfejlesztésre költött milliárdok szükségesek voltak, de önmagukban nem idéztek elő jelentős, hosszú távú idegenforgalom-növekedést Dél-Komárom számára, még ha a fürdő látogatóinak száma a felújítás óta mintegy 30%-kal (2006-ban mintegy 350 000 főre) növekedett is.

Hosszú távú, tartós és minőségi fejlődés tehát csak akkor lehetséges, ha a várospárnak és környékének egyedi adottságait (erődrendszer), természeti kincseit (termálvíz, álló- és folyóvizek), rendezvényeit (Komáromi Napok stb.) a határ menti fekvésből és a több nemzetiség együttéléséből fakadó előnyöket integráltan, együttműködve, egy stratégiai terv alapján kínálják az idelátogató vendégeknek a határ mindkét oldalán.

3.6.4. Idegenforgalom-fejlesztés - egy közös ügy

Észak- és Dél-Komáromnak, és a környék számos településének már létezik kidolgozott, hosszú távú idegenforgalmi stratégiája, amelyben meghatározzák a rövid-, a közép- és a hosszú távú tennivalókat, az együttműködés szükséges területeit, illetve a megvalósításukhoz szükséges lépéseket. Az alábbiakban szeretnénk rávilágítani a stratégiai tervek és a mindennapi gyakorlat közötti különbségekre, vagyis arra, hogy mely területeken, kiknek kellene hatékonyabban együttműködni, hogy a papíron kidolgozott tervek minél hamarabb és minél teljesebben megvalósulhassanak.

Résztevők, érintettek

A térség idegenforgalmának fejlesztésében számos helyi, regionális és országos szervezet vesz részt a határ mindkét oldalán, ezek együttműködésének fejlesztése nélkülözhetetlen a jövőben. Nyitra kerület és Komárom-Esztergom megye a közös turizmusfejlesztés érdekében számos területen együttműködik, sok esetben hatékonyabban, mint a helyi intézmények, szervezetek. Jó példái ennek a közösen megjelentetett, többnyelvű turisztikai kiadványok (a határmenti térségről), a közös megjelenés olyan jelentős turisztikai szakvásárokon, mint pl. a 2007 januárjában a Pozsonyban megrendezett ITF Szlovákiautour Utazási és Gasztronómiai Kiállítás, ahol Nyitra kerület meghívására Komárom-Esztergom megye is helyet kapott.

A kistérségi települései és a várospár, illetve ezek turizmusban és idegenforgalomban érdekelt szervezetei közötti együttműködés számos területen fejleszthető és fejlesztendő. Sajnos, Észak- és Dél-Komáromban a legfontosabb idegenforgalmi létesítmények, illetve intézmények különböző tulajdonban vannak, más szervezeti formában működnek, ami megnehezíti az együttműködést. A dél-komáromi erődök állami tulajdonban és a Monostori Erőd Hadkultúra Központ Kht. kezelésében állnak, a városi gyógyfürdő Dél-Komárom tulajdona, a szintén non-profit szervezetként működő dél-komáromi Tourinform Irodát a Magyar Turizmus Rt. tartja fenn.

Hasonló a helyzet Észak-Komáromban is, ahol az Öregvár és az Újvár állami tulajdonban, a Pro Castello Alapítvány fenntartásában működik, a városi fürdőt, a strandot és az Idegenforgalmi és Tájékoztatási Irodát pedig a nyereségérdekelt Idegenforgalmi Vállalat működteti, mely szintén a város tulajdonában van.

Dél-Komárom Önkormányzatában külön Idegenforgalmi és Nemzetközi Kapcsolatok Bizottság működik a városi turizmusfejlesztés érdekében. Ezt a külön bizottságot a 2006-os önkormányzati választások után Észak-Komáromban is létrehozták, és a tervek szerint a Selye János Egyetemről mint a térség legjelentősebb felsőoktatási intézményéből, is delegálva lesz egy fő az idegenforgalom és az együttműködés fejlesztésének elősegítésére. A térség idegenforgalmi vállalkozásai sem törekednek maradéktalanul a határon inneni és túli együttműködések fejlesztésére sem egymással, sem pedig a korábban említett városi és egyéb szervezetekkel.

A korábban már részletesen elemzett stagnálás a vendégéjszakák számának növelését illetően a további együttműködés gátja lehet, ha nem ismerik fel a vállalkozások, hogy együtt, közösen több vendéget vonzhatnak a térségbe azáltal, hogy komplex, több napra szóló turisztikai programot kínálnak az idelátogatóknak. Így az előzőekben felvázolt vendégszám- és vendégéjszaka-trendeken is könnyebben lehetne változtatni.

Fejlesztési feladatok, célcsoportok

A továbbiakban részletesebben elemezzük, hogy az integrált, határon átnyúló turisztikai célú fejlesztések milyen feladatok végrehajtását igénylik annak érdekében, hogy a várospár és környékének idegenforgalma hosszú távon fejleszthető és sikeres maradjon. E feladatok egyaránt kiterjednek az ágazat infrastruktúrájára, a vonzótényezőkre, a régió turizmusának fellendítésében érdekelt szervezetek együttműködésének javítására. Ehhez nélkülözhetetlen a turisztikai célcsoportok kijelölése,

továbbá a megfelelő marketingeszközök kiválasztása és a hatékony kommunikáció.

a) Az idegenforgalmi infrastruktúra fejlesztése

Ahhoz, hogy Észak- és Dél Komárom ki tudjon lépni a regionális turisztikai szerepkörből, számottevő szállásférőhelykapacitás-fejlesztésre van szükség mindkét városban. Ez egyaránt jelenti a szállásférőhelyek mennyiségi (ágyszám) és minőségi (magasabb kategóriás, 4*-os hotel) fejlesztését. Ennek első lépcsője az észak-komáromi Hotel Európa felújítása és a dél-komáromi fürdő területén majdan megvalósuló, 2007 első felében tervezés alatt álló, mintegy 100 szobás wellness hotel fejlesztése. A további vendégszámnöveléshez azonban a már meglévő szállodakapacitásokat is javítani kellene, elsősorban Észak-Komáromban (pl. Panoráma Szálló).

A vízi közlekedés fejlesztése a kiemelten fontos feladatok közé kell, hogy tartozzon a jövőben. Az északi parton található kikötő alkalmas a Dunán közlekedő legnagyobb hajók fogadására is, azonban a város nem kellő színvonalú idegenforgalmi vonzótevékenységei (rossz állapotú erőd), és a rakpart teljes ipari beépítése miatt kevésbé vonzó a Dunán közlekedő hajók vendégei számára, ezért a nagy, sok turistát szállító hajók itt nem kötnek ki.

A déli oldalon, a Monostori erőd kikötője, a jelentős fejlesztés ellenére is csak kisebb hajókat tud fogadni, a nagy dunai személyszállítók fogadásához itt ki kell építeni a hajóknak szükséges víz- és energiaellátást, valamint az erőd épületében tervezett várótermet. Ez a fejlesztés jelentős városi hozzájárulással és pályázatokkal lenne megoldható, azonban nagymértékű turistaforgalom-növekedést eredményezne.

Nagyátváltó, költséges, de szükséges fejlesztés kell, hogy legyen Észak-Komáromban a várost a Dunától elválasztó, részben használaton kívüli vagy kevésbé használt ipari területek, iparvágányok megszüntetése, és a vízpartra való akadálytalan kijutás lehetőségének biztosítása, parti sétány kialakítása és kikötőfejlesztés. Hasonló fejlesztésre a déli oldalon csak az Erzsébet híd és a Monostori erőd közti területen, korlátozottan van lehetőség. A nagy forgalmú nemzetközi vasútvonal (Bécs-Budapest) a város jelentős részét a jövőben is el fogja vágni a Duna-parttól, ennek kiváltása nem lehetséges. Ez idegenforgalmi szempontból Dél-Komárom egyik gyengességének tekinthető.

Szintén fontos a számos idegenforgalom-fejlesztési stratégiában hangsúlyozott kerékpárút fejlesztése, hiszen a központi városoktól távolabb fekvő, de jelentősebb idegenforgalmi vonzerővel rendelkező települések megközelítése nagyobb számú aktív kikapcsolódást kedvelő turista számára könnyebbé és gyorsabbá, kevésbé kockázatosná válna.

b) Vonzótényezők fejlesztése

Természetesen a magántőke csak akkor hajlandó jelentős összegű turisztikai beruházásokat végrehajtani, ha a befektetés hosszú távon nagy valószínűséggel megtérül. Ez a két Komárom esetében csak akkor képzelhető el, ha további fontos fejlesztéseket hajtanak végre északon és délen egyaránt.

Hangsúlyoznunk kell, hogy Dél-Komárom idegenforgalmi vonzó-tényezői (erődök, gyógyfürdő) a jelentős mértékű fejlesztések után sokkal kedvezőbb állapotban vannak, mint észak-komáromi társaik. Ez különösen akkor igaz, ha számításba vesszük, hogy míg a Komthermál Kft. üzemeltetésében lévő felújított gyógyfürdőben újabb, jelentős beruházás van előkészületben, addig az északi város(rész) strandján csak kisebb fejlesztések történtek az elmúlt években, és a fürdő funkcióját tekintve napjainkban is elsősorban a város és környéke lakóinak rekreációs igényeit hivatott kiszolgálni. Hasonló a helyzet az erődök vonatkozásában, a folyamatosan felújítás alatt álló Monostori erőd már az 1990-es évek eleje óta látogatható, míg az Öregvár és Újvár még napjainkban is a szovjet hadsereg pusztításának szomorú mementója, és csak korlátozottan, kísérettel tekinthető meg. Jelenlegi állapotában pedig nem tekinthető jelentős turistacsalogató látványosságnak.

Az erődök és az erődrendszer fejlesztése nagy kihívás, amit a városok önerőből nem tudnak megoldani, hiszen a korábban laktanyának és fegyverraktárnak használt épületek rekonstrukciója, és a szükséges infrastruktúra kiépítése, illetve felújítása (közüzemi víz-, elektromos, gáz- és csatornahálózat, telekommunikáció) forintban és koronában egyaránt milliárdos nagyságrendű tétel. A számos erődfejlesztési koncepció (az Öregvár és Újvár esetében PHARE ECOSOC pályázati támogatással, a Monostori erőd esetében turisztikai tanácsadó cég által készített) kivitelezésének és egyéb alternatív fejlesztési lehetőségeknek korlátai, hogy a fenntartók és üzemeltetők külső befektető bevonására csak korlátozott mértékben hajlandóak.

A szándék meglétét feltételezve, az épületek műemléki jellege egy másik jelentős korlátozó tényező, ugyanis műemléki épületek átalakítása nem vagy csak kis mértékben lehetséges. A világörökségi pályázat, illetve a cím sikeres elnyerése csak tovább szűkíti a lehetséges hasznosítás lehetőségeit. Így a befektetők megjelenése elmaradhat, ami az erődök felújítását évtizedes távlatokba tolja.

Véleményünk szerint, az erődök gigantikus mérete miatt, hasznosításuk során mindenféleképpen többfajta „szimbiózisban élő”, együttműködő funkciónak kell megjelennie a falakon belül. Ilyen koncepciók a déli oldal erődjeire készültek, e szerint a Monostori erőd hosszabb távon egy hadtörténeti témapark funkciót kapna, a Csillag

erődben különböző történelmi korok és nemzetek konyhaművészetét ismerhetné meg a látogató, az Igmándi erőd pedig már napjainkban is múzeumként és koncerthelyszíneként funkcionál. Az északi oldalon az Öregvár és az Újvár fejlesztéséhez készült, PHARE-támogatással megvalósított tanulmány elsősorban a jövőképek felvázolására és a műszaki problémák feltárására szorítkozott, konkrét hasznosítási javaslatokkal kevésbé foglalkozott, az erődök jelenlegi állapota ezt nem is tenné lehetővé.

Következtetésként megállapítható, hogy az erődrendszer hasznosításakor, amennyire csak lehetséges, szem előtt tartva a műemléki jelleget, olyan összetett szolgáltatáscsomagot kell kínálni az idelátogatóknak, amelyben egyaránt megtalálható a történelem, a hadkultúra, de helyet kapnak olyan modern funkciók is mint konferenciaturizmus, magas szintű szállásadás, oktatás, kutatás, szórakozás. Az erődrendszer tagjai között diverzifikáltan megjelenő funkciók széles látogatókört, nagyszámú magán- és üzleti vendéget vonzanának a városokba és környékükre. Hosszú távon az erődrendszer fenti szolgáltatásai akár még a helyi fürdőknél is több látogatót csábítanak a két Komáromba.

c) A turizmus fejlesztésében érdekelt szervezetek együttműködésének javítása

Az előző részekben említett infrastrukturális és vonzerőfejlesztésben elért eredmények a helyi, illetve térségi magán és intézményi résztvevők (önkormányzatok, vállalkozások, idegenforgalmi létesítmények vezetői stb.) sokoldalú közre-, illetve együttműködésével képzelhető csak el.

A határ mindkét oldalára kiterjedő, közös, hosszú távú idegenforgalmi stratégia kialakítása csak úgy lehetséges, ha az összes érintett csoport és érdek képviselteti magát, elmondja véleményét a szükséges feladatokról. Ehhez azonban egy közös (akár intézményesített) platformra lenne szükség, ahol a különböző véleményeket és álláspontokat ütköztetni lehetne. Egy hasonló kezdeményezés a Comorra Társulás, melynek keretében az idegenforgalom fejlesztésében érdekelt szereplőket szeretnék „egy asztalhoz ültetni” a határ két oldaláról.

A dicséretes civil kezdeményezés azonban sok esetben nem tud hatékony lenni, mert vezetőinek a stratégiai, pénzügyi döntésekre nem lehet befolyása. Ezért ajánljuk, hogy Észak- és Dél-Komárom polgármesterei, illetve a mindkét város(rész)ben működő Idegenforgalmi és Nemzetközi Kapcsolatok Bizottságainak elnökei és tagjai, az idegenforgalom fejlesztésében érdekelt fontosabb cégek vezetői, az erődöket és fürdőket üzemeltető vállalatok irányítói, a helyi nagyvállalatok (pl.

Nokia) menedzserei és a civil szervezetek képviselői egyeztessenek egy közösen kialakítandó, határon átnyúló turizmusfejlesztési stratégiáról, illetve a megvalósítás mérföldköveiről.

A fenti egyeztetésekre, koordinációkra azért is lenne elengedhetetlenül szükség, mert az idegenforgalom-fejlesztésben így elkerülhető lenne párhuzamos struktúrák kiépítése és a konkurenciaharc. Pl. a már régóta felújításra és fejlesztésre váró észak-komáromi fürdő terveinek kialakításakor figyelembe kellene venni a déli oldalon működő fürdő szolgáltatásait, és nem hasonló jellegű, hanem kiegészítő szolgáltatásokkal megtölteni azt (pl. nem a gyógyászati és wellness részt kellene továbbfejlesztetni, hanem egy modern sportlétesítmény kialakítására lenne szükség, egybekötve egy vízi vidámparkkal).

Hasonló feladatkör-megosztás lenne szükséges az erődrendszer déli és északi tagjai között is, természetesen a minimális rekonstrukciók és fejlesztések után. Ezekkel a fejlesztésekkel a két város(rész) nem konkurens lenne egymásnak, hanem együtt nagyobb számú, szélesebb vendégkörnek „adhatnának el” városaikat és azok környékét. Ezekhez a fejlesztések egy részét a Nokia és beszállítói is képesek lennének fedezni, feltéve, hogy bizonyos saját beruházásokat is végrehajthatnának az erődökben, illetve azok környékén (konferenciaépületek, oktatóközpont stb.).

d) Célcsoportok, marketingeszközök, kommunikáció

A fent leírt fejlesztések jelentősen befolyásolják majd az egész térség idegenforgalmi arculatát, a számos potenciális fejlesztés sokkal szélesebb „vásárlóközönség” (vendég) megszólítására lehet alkalmas. Az idelátogató külföldi és belföldi turisták várhatóan egyre nagyobb száma, családok két-három generációja találhat akár egyhetes aktív kikapcsolódási, pihenési lehetőségeket a városban és a környéken a wellnesstől a gyógyvizeken és az erődök tematikus kiállításain át a kerékpározásig, a bortúrákig és a horgászatig. A nagyobb számú, differenciáltabb vendégkör idecsábítása új marketing- és kommunikációs stratégiát követel.

Könyvünkben nem kívánjuk ennek részleteit elemezni, azonban számos fontos tényezőre hívnánk fel a figyelmet. A korábban említett közös fejlesztési stratégiának részét kell, hogy képezze egy ennek eladására képes kommunikációs stratégia. Fontos lenne szakítani azzal a „rossz beidegződéssel”, hogy a várossal és a környékről szóló PR-anyagok elkészítésekor Észak- és Dél-Komárom is csak magát „reklámozza”, szinte versenytársként kezelve a másikat. A közös megjelenés nagyobb vonzerőt jelent, a több vendéget pedig könnyebb elosztani egymás közt.

Ám nemcsak a kommunikációban vannak fontos megoldandó feladatok, hanem a vendégek irányításának logisztikájában is. Interjúink során kiderült, hogy az észak-déli, illetve az ellenkező irányú vendégforgalom, vagyis a vendégek átirányítása sok esetben nem működik, illetve személyes kapcsolatok függvénye. Ezen szintén rövid távon változtatni kell(ene), határon átnyúló idegenvezetések megszervezésével, illetve a már említett városról szóló PR-anyagok „határok nélkülivé” tételével.

A határ menti együttműködés jó példája lenne egy közös belépődíj-rendszer kidolgozása is, egyszer megváltott belépővel lehetőség lenne a „másik oldalon” lévő fürdő vagy erőd meglátogatására is (nyilván új árstratégia kidolgozása szükséges ehhez). A vendégek átkelnének a határon (ami várhatóan 2008 január 1-jétől, a schengeni övezetbe lépéstől kezdve még könnyebben átjárhatóvá válik), és ugyanazzal a jeggyel felkeresnék a túlpárt fürdőjét vagy erődjét. A nagyobb kínálat több vendéget csábítana a városba, a vendégek hosszabb ideig maradnának, mert több idegenforgalmi attrakciót kereshetnének fel. A hosszabb ideig ott-tartózkodó turisták pedig több pénzt költenének, ami a helyi vállalkozások mindegyikének hasznos. (Hasonló rendszerben, egy bérlettel vehető igénybe pl. az olasz-szlovén-osztrák hármashatárnál működő sípályák mindegyike, mert rájöttek a sípályák üzemeltetői, hogy a kölcsönös átjárhatóság mindenki számára előnyös)¹⁰.

Nem csak a határon átvélő kapcsolatokban hagy kívánnivalót maga után a kommunikáció, de hasonlóan fejlesztendő az egyes szektorok közötti PR-tevékenység és reklám is. A fürdőt felkeresők csak személyes csatornákon kaphatnak információkat a térség egyéb vonzótényezőiről (Erődrendszer, stb.), és ez fordítottan is érvényes. Természetesen nem lebecsülve a „szájreklám” jelentőségét, szükséges lenne a város és környéke látványosságainak kijánlása a nagy vendég-számot vonzó létesítményekben (POS-eszközök).

Összefoglalva az eddig leírtakat, Észak- és Dél-Komárom kitűnő idegenforgalmi adottságokkal rendelkező várospár. Ám a bennük és környékükön fellelhető vonzótényezők jellegénél és állapotánál fogva számos közösen megvalósítandó rövid és hosszú távú feladat vár még az működő önkormányzati, profitérdekelt és non-profit szervezetekre, annak érdekében, hogy az ebből származó előnyöket eredményesen ki tudják használni.

¹⁰ Ezt hívja a modern gazdaságföldrajz „love-of-variety effect”-nek (sokszínűség előnyben részesítése), és a fejlett térségek interregionális gazdasági kapcsolatainak fő mozgatórugójaként tartják számon.



25. Ideiglenes dunai kikötő a Monostori Erőd mellett (Dél-Komárom)



26. Észak-Komárom vasútállomása



27. A legtöbb turistát vonzó Európa Udvar (Észak-Komárom)



28. A felújított gyógyfürdő főbejárata (Dél-Komárom)



29. A '70-es évek hangulatát idéző Hotel Európa (Észak-Komárom)



30. Újonnan épült panzió a gyógyfürdő közelében (Dél-Komárom)



31. Észak-Komárom rendszeroáltás előtti időkre emlékeztető kempingje



32. Amerikai autós találkozó a Monostori erődben 2006 nyarán (Dél-Komárom)



33. A Magyar Külkereskedelmi Bank fiókja a Komáromi Nyomda épületében



34. A Dexia Bank műemléképülete Észak-Komárom belvárosában



35. Az észak-komáromiak kedvelt városi parkja (Štefanik tér)



36. A Monostori Erőd bejárata (Dél-Komárom)



37. A Selye János Egyetem rektori hivatalának díszes épülete



38. A magyar társulattal működő Jókai Színház (Észak-Komárom)



39. Tenispályák az Erzsébet-szigeten (Észak-Komárom)



40. A felújított Jókai mozi (Dél-Komárom)



41. Az egyre csökkenő látogatottságú városi mozi Észak-Komárom sétálóutcáján



42. A városi könyvtár kevésbé attraktív épülete (Dél-Komárom)



43. Panelházba beillesztett szórakozóhely (Észak-Komárom)



44. Egy felújításra váró sorház hátsó udvara (Dél-Komárom)



45. A komáromi „Stonehenge”...



46. „Szellemvár” Észak-Komárom központjában



47. Felújításra váró panelház (Észak-Komárom)



48. A rózsaszín jövő felé...

3.7. A térség pénzügyi infrastruktúrája

A regionális fejlődés szempontjából kiemelt jelentőségű a pénzintézetek telepítése a települések gazdasági fejlődésében, az innovációban, illetve a termelő és szolgáltató jellegű gazdasági tevékenységek finanszírozásában. A piaci alapú üzleti szolgáltatások kínálati elemként jelennek meg a piacon, a bankfiókok és ügyfelek száma, az egyes fiókok által keletkezett betét- és hitelállomány nagysága, az ezek alapján számítható különböző mutatószámok pedig a regionális fejlettség fontos paraméterei.

A piacgazdaság kialakításához szükséges szerkezetátalakítás, valamint a külföldi tőke és tulajdon megjelenése, továbbá az európai integrációs törekvések mindamelllett, hogy új lehetőségeket teremtenek, új igényeket is támasztanak a bankrendszerrel kapcsolatban. A pénzügyi szolgáltatások területén mindkét országban mennyiségi és minőségi változások mentek végbe az elmúlt 10-15 évben. Ennek okai a gyors technológiai fejlődésben, az ágazat liberalizálásában, illetve a pénzintézeteknek és a biztosítóknak e változásokra adott válaszaiban keresendők. A bankok általában azon térségekbe helyezik ki, majd bővítik fiókhálózatukat, ahol kellően sűrű a lakosság, az átlagosnál magasabbak a jövedelmek, illetve magas arányú a vállalati szektor jelenléte.

A különböző pénzügyi szolgáltatások igénybevételénél a lakosság számára egyre fontosabb szemponttá válik, hogy a banki szolgáltatásokat anélkül vehessék igénybe, hogy be kellene menniük a bankfiókba. Ebben jelent nagy előrelépést a különböző on-line banki szolgáltatások megjelenése, mint pl. a telebanking, a mobil banking és az Internet banking. A vállalati szektorban hasonló igényeket kell kielégítenie a bankoknak, számukra is fontos a gyors ügyintézés, vállalati hitelek elérése, pénzügyi tanácsadók felkeresése. A kínálat minőségének javítására és az elérhetőség tértől és időtől való függőségének feloldására törekszik minden banki szereplő a piacon.

Magyarországon a rendszerváltás előtt a bankpiac 90%-át 5 nagybank uralta, amelyen belül a lakossági üzletág az OTP-hez tartozott. A szektorban bekövetkezett gyökeres változások mértékét jól érzékelteti, hogy 1995-ben az országban már 40 bank működött. 1995–1997 között a bankprivatizáció időszaka volt, megkezdődött a kisebb bankok összevonása. Legnagyobb eredménye a külföldi tőke beáramlása a hazai pénzintézeti szektorba, mely európai szinten is egyedülállóan magas (mintegy 65%-os). A külföldi tőke beáramlása nagymértékben hozzájárult ahhoz, hogy a magyar pénzintézeti szektor versenyképessége nemzetközi viszonylatban is megerősödjön. A hazai bankok kétharmada

kevés hálózati egységgel működik, viszont a külföldi bankok erőteljes fióképítési kampányba kezdtek a lakossági üzletágot megcélozva.

A szlovák bankszektorban a Mikulás Dzurinda vezette Szlovák Demokrata és Keresztény Unió többségével működő koalíciós kormány időszakában (1998–2006) következett be az áttörés, amikor a kormány újjászervezte az állam 3 legnagyobb bankját, és privatizálták azokat, többségük külföldi kézbe került. A bankok száma 1996 óta csökken, ma kevéssel több, mint 19 bank van, ám közöttük 3 nagybank dominál.

Az Európai Unióhoz való csatlakozás után sok külföldi bank terjeszkedik az országban. A pénzügyi szektorban is végrehajtott konszolidáció és privatizáció eredményeként a banki vagyon 90%-át az EU-tagállamok tőkeerős bankjai uralják. Ennek következtében a banki szektor sokkal fejlődőképesebbé vált.

Napjainkban a bankszektor növekvő tendenciát mutat, a lakosság 84%-a használ valamilyen banki szolgáltatást, ami a legmagasabb arány a közép-európai EU-tagországok együttműködésének fejlesztése céljából létrejött, V4-ek néven ismert „Visegrádi országok” (Csehország, Lengyelország, Magyarország, Szlovákia) között. Egyre többen használnak telefonos vagy internetes szolgáltatásokat, mert olcsóbb. A bankkártyák használata egyre gyorsabban terjed, az ATM automaták használata 25%-kal nőtt 2001-ről 2002-re.

Szlovákia esetében az ország nyugati része jóval fejlettebb, mint a keleti, ebből adódóan, ahogyan a nyugati határvonalhoz közelítünk, úgy nő a pénzintézetek száma. Dél-Szlovákia nyugati járásai közül a Komáromi járás a Nyitrai járás után a legtöbb pénzintézettel (15 bankfiókkal) ellátott térség.

A fentiekben bemutatott jelenség a magyarországi oldal esetében is megfigyelhető, amiben szintén fontos szerepet játszik a határ közelsége, a fő közlekedési folyosók térségi koncentrációja, illetve a multinacionális vállalatok jelenléte. A Duna menti terület a bankhálózati egységekkel való ellátottság, illetve az üzleti-pénzügyi szolgáltatások szempontjából a legfejlettebb térségnek tekinthető (innovációs tengely).

Észak-Komáromban és Dél-Komáromban a főbb bankfiókokat tekintve igen széles palettát találhatunk. Dél-Komárom városában a hazai és külföldi tulajdonban lévő bankok közül az OTP Bank, a Pannon Takarékszövetkezet (korábbi nevén Komárom és Vidéke Takarékszövetkezet), az Erste Bank, a Raiffeisen Bank és a K&H Bank egy-egy bankfiókjának szolgáltatásait vehetjük igénybe (19. táblázat).

19. táblázat: Bankfiókok, takarékszövetkezetek
és ATM automaták Dél-Komáromban

Bankfiók, takarékszövetkezetek neve	Fiókok	ATM-ek
	száma, db	
OTP Bank	1	5
Erste Bank	1	1
K&H Bank	1	2
Pannon Takaréék*	1	1
Raiffeisen Bank	1	2

*Dél-Komárom székhellyel

Forrás: Pénzintézetek honlapjai

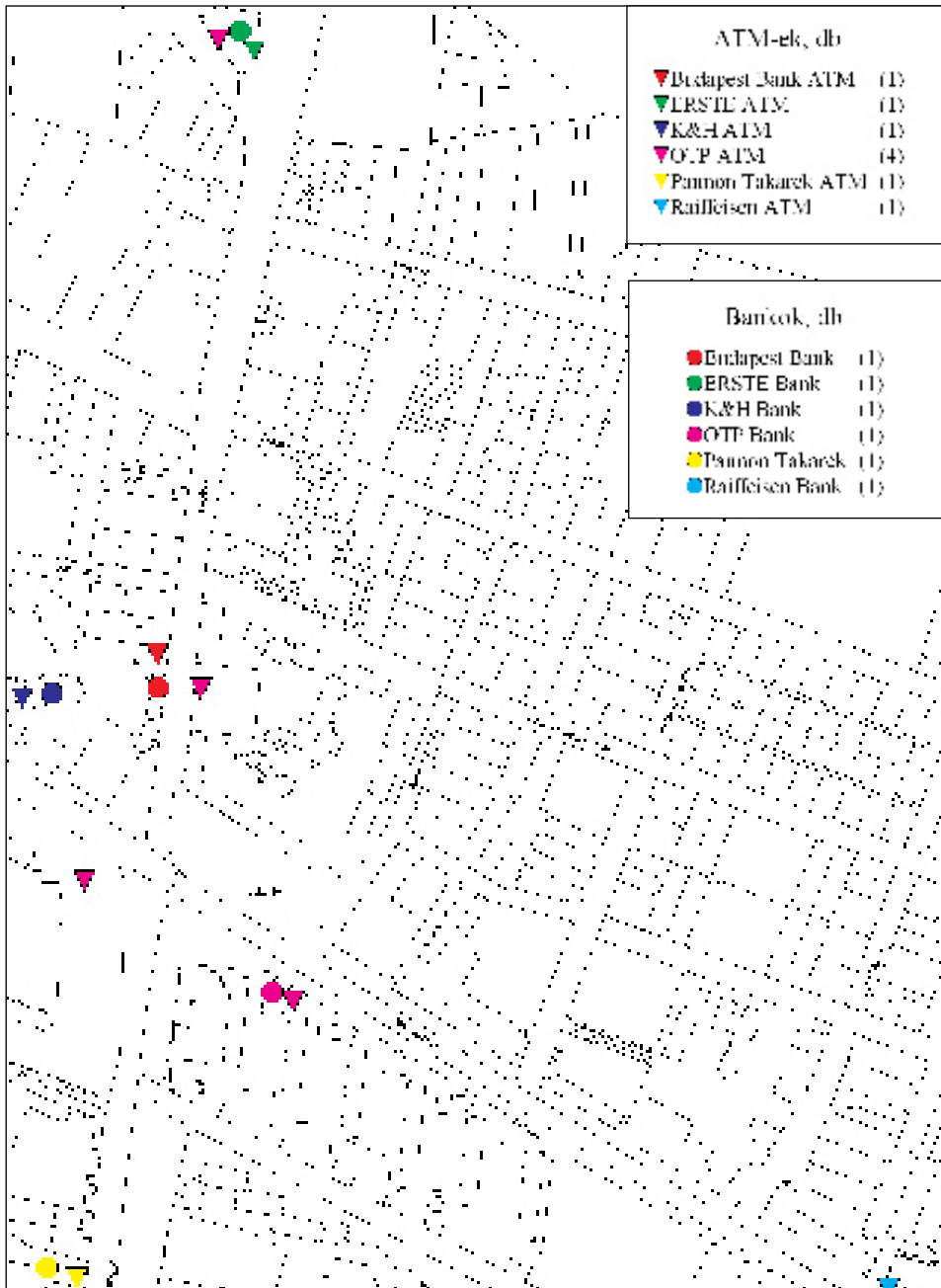
A fenti táblázat adataiból látható, hogy Dél-Komáromban 4 bank és 1 takarékszövetkezet működik, melyek közül a legnagyobb az OTP, ennek van a legtöbb pénzkiadó automatája (ATM) a városban. Az OTP ATM-jei a bankfiókon kívül olyan forgalmas helyeken találhatóak a városban, mint a benzinkút, nagyáruházak és a Városi Rendőrkapitányság épülete. Dél-Komárom többi bankfiókja, hasonlóan az OTP-hez, koncentráltan a városközpontban (Igmándi út, Mártírok útja) található, megkönnyítve ezzel a potenciális ügyfelek készpénzhez, hitelekhez és egyéb banki szolgáltatásokhoz való hozzájutását (77. ábra).

A napjainkban tapasztalható kereskedelmi koncentrációval a nagyterületű kiskereskedelmi egységek (hipermarketek, bevásárlóközpontok) a bankok számára nagy piacot biztosítanak, ezért újabban nemcsak készpénzkiadó automatákat (ATM) működtetnek a kereskedelmi létesítményben, hanem bankfiókot is letelepítenek, a lehetséges ügyfelek gyorsabb és hatékonyabb kiszolgálása érdekében (fogyasztási hitelek, kölcsönök). Ennek példája Dél-Komáromban is fellelhető, a Tesco hipermarketben két banknak üzemel ATM-je, és az ERSTE Bank fiókot is működtet a Tesco üzletsorán.

A Komáromi kistérség további települései közül az OTP Bank Ácson és Bábólnán működtet fiókot és ATM-et, míg Almásfüzitőn csak készpénzkiadó automatát tart fenn. A Pannon Takaréék kihelyezett fiókjai a kistérség számos településén (Ács, Almásfüzitő, Bana, Bábolna, Mocsá, Nagyigmánd) megtalálhatóak, azonban a szövetkezet az almásfüzitői, banai és mocsai fiókja mellett nem üzemeltet ATM automatát.

Észak-Komáromban a lakosságszámhoz mérten arányosan több bank képviselteti magát, mint Dél-Komáromban. Ezek a következők: Dexia Banka, OTP Banka, Tatra Banka, Čsob Banka, Dresdner Banka, Vúb Banka, Poštová Banka (Posta Bank), Ludová Banka, Slovenská Sporiteľňa (Szlovák Takarékszövetkezet), Unibanka (20. táblázat).

77. ábra: Bankok és ATM-ek elhelyezkedése Dél-Komáromban, 2007



20. táblázat: Bankfiókok és ATM automaták Észak-Komáromban

Bankfiók neve	Fiókok	ATM-ek
	száma, db	
Dexia Banka	1	1
Čsob Banka	1	2
Dresdner Bank	1	1
Istrobanka	1	1
L'udová Banka	1	1
OTP Banka	1	3
Poštová Banka	1	-
Slovenská Sporitelňa	1	4
Tatra Banka	1	2
Unibanka	1	1
Vúb Banka	1	1

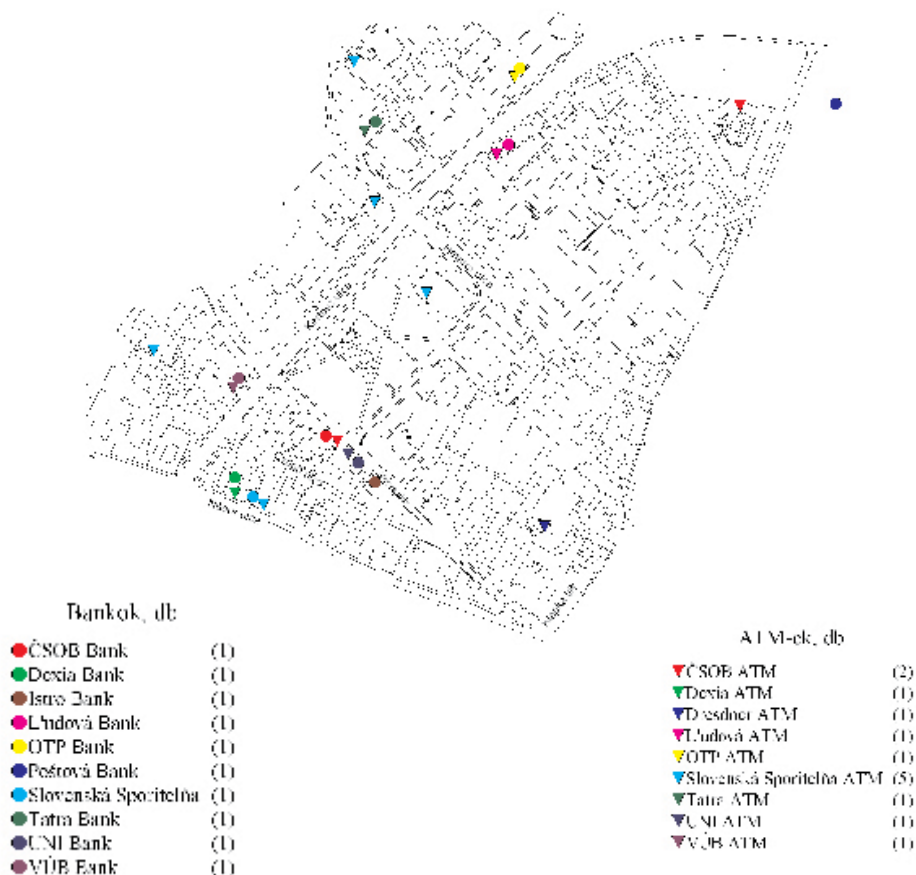
Forrás: Pénzintézetek honlapjai

Észak-Komáromban tehát 10 bankfiók alkotja a város bankhálózatát. A táblázatból látható, hogy közülük a 4 legnagyobb pénzügyi szolgáltató rendelkezik az ATM automaták 70%-ával (vagyis 1-nél több automatát működtetnek). Dél-Komáromhoz hasonlóan ebben az esetben is érvényes az a megállapítás, hogy az automaták a város központi területére koncentrálódnak, tehát a bevásárló utcákba (Nádor utca, Megye utca), illetve a hipermarketekbe (Hypernova, Kaufland, Shopping Center) (78. ábra).

Észak-Komáromon kívül, az általunk vizsgált térségben a Slovenská Sporitelňa (Szlovák Takarékszövetkezet) Gútán, Ógyallán és Komáromszentpéterben működtet fiókokat. A gútai és ógyallai fiókok mellett a kisvárosokban 2-2 ATM is az ügyfelek rendelkezésére áll, ha készpénzhez kívánnak jutni. További pénzügyi szolgáltatásokat lehet igénybe venni azokon a településeken, ahol működik posta, itt elérhetőek a szlovák Poštová Banka (Posta Bank) befektetési és hitelezési termékei.

A politikai-gazdasági rendszerváltás után mind a magyarországi, mind a szlovákiai bankok többségi vagy kizárólagos külföldi tulajdonba kerültek, ezáltal részévé váltak a nemzetközi pénzforgalomnak. A külföldi tulajdonosok a magyar és szlovák leánybankjaikban is elérhetővé tették azokat a szolgáltatásokat, amelyeket az anyavállalatok kínálnak vállalati és egyéni ügyfeleiknek (valuta és deviza, hitelezési, hazai és nemzetközi pénzforgalmi, tanácsadói, treasury és befektetési banki szolgáltatások). E szolgáltatások elérhetősége nélkülözhetetlen a térségbe

78. ábra: Bankok és ATM-ek Észak-Komárom belvárosában, 2007



települő transznacionális nagyvállalatok számára (Nokia, Foxconn stb.), így meglétük előfeltétele volt a régióba történő közvetlen tőkebefektetéseknek.

Az országhatár menti fekvésből és a speciális helyzetből adódó előnyöket azonban nem minden bank használja ki egyformán. Észak-Komárom bankjaiban a nem szlovák állampolgárok számára is lehetőség van bankszámlát nyitni és bankkártyát igényelni, Dél-Komáromban, a Budapest Bankban azonban nem kaphatnak bankkártyát nem magyar állampolgárok, így a bank jelentős mennyiségű ügyféltől esik el. A Nokiában dolgozó több ezer szlovák állampolgár így csak más bankoknál nyithat számlát, pedig az Igmándi út központjában működő Budapest Bank igen előnyös feltételekkel „szállhatna harcba” az ügyfelekért, kedvező elhelyezkedésének köszönhetően (közel a határhoz, a város központjában).

4. A két Komárom környezeti állapota és természeti viszonyai

A város természeti és környezeti viszonyainak bemutatását célszerű a vizsgált terület földtani és földrajzi viszonyainak megismerésével kezdenünk. Nemcsak azért fontos ezt megtennünk, hogy az ember által alig háborított vagy az emberi tevékenységgel harmóniában fejlődő területeket a természetvédelem eszközeivel meg tudjuk óvni, hanem azért is, mert a különböző természeti adottságok és jelenségek önmagukban is környezeti veszélyforrások lehetnek, illetve alapvetően befolyásolhatják például a szennyeződések megkötődését, felhalmozódását és terjedését is. Azon túl, hogy megpróbáljuk az esetleges környezeti veszélyekre felhívni a figyelmet, törekszünk az emberre és környezetére is veszélyes természeti jelenségek jobb megértésére, illetve a természeti adottságokban és a tájban rejlő lehetőségek környezeti szempontú bemutatására is. Ezek után tárgyalhatjuk a város és régiója jelen környezeti állapotát és annak változásait.

4.1. A földtani és természetföldrajzi viszonyok környezeti értékelése

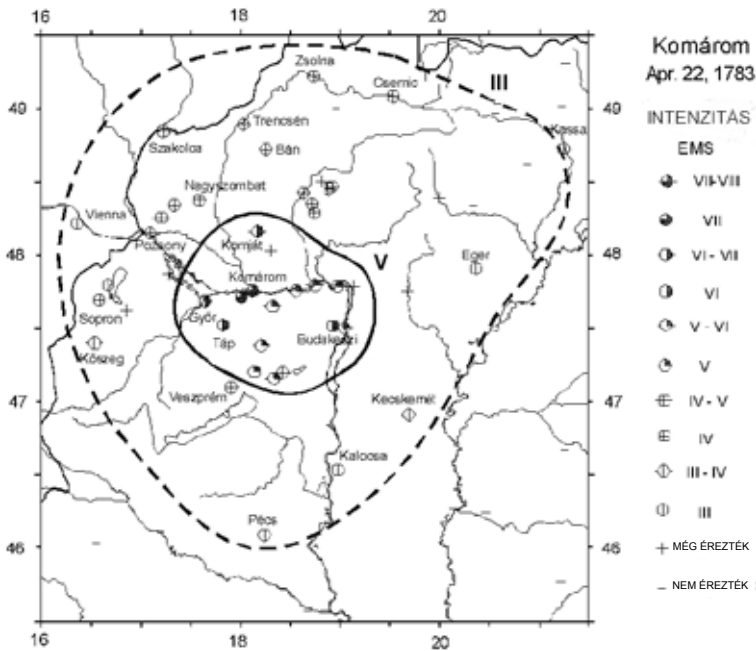
A Duna által kettéválasztott város a Kisalföld területén helyezkedik el. A két Komáromot övező tökéletlen síkság és teraszvidék pár m-es szintkülönbségei, folyóteraszai, elhagyott és élő folyó- és patakmedrei számos fontos információt közvetítenek a környezeti kérdésekre érzékeny geográfusok számára. Ugyanígy a felszín alatti változatos mélyszerkezeti viszonyok is nagy hatással lehetnek az itt élőkre.

Földrengés

A Komárom–Móri övezet Magyarország, illetve Szlovákia leginkább földrengésveszélyes területe. Az övezet egyik központjának számító Komáromban számos pusztító földrengést jegyeztek fel a történeti források. Az első ilyen beszámoló 1599-ből származik. A legnagyobb pusztítást az 1763. június 28-i és az 1783. április 22-i földrengések okozták, a 9-es, illetve 7,5-es erősségű rengések több száz épület pusztulását eredményezték és 63 ember életét követelték (79. ábra).

A rengések kísérőjelenségeként a Duna a város jelentős részét elöntötte. 6-os erősségű rengést észleltek a szomszédos Dunaalmáson 1815-ben, illetve Komáromban 1822-ben és 1841-ben, valamint 7-est 1851-ben. A terület földrengés-biztonsági modellje szerint egy max. 6,9–7,2 erősségű rengés valószínűsége 10% körül van száz éves intervallumra nézve.

79. ábra: Az 1783. április 22-i komáromi földrengés izoszeizmikus térképe



Forrás: Zsíros T., 2003

Bár egy pusztító földrengés esélye alacsony, esetleges bekövetkeztekor a helyi károk mellett nagyobb területekre kiterjedő környezeti terhelés alakulhat ki. Könnyen veszélyes anyagok kerülhetnek a Dunába a folyót kísérő területeken lévő üzemekből és hulladéklerakókból. Ilyen potenciális veszélyforrások a MOL dél-komáromi és almásfüzitői kőolajfeldolgozó-, illetve tárolótelepei, az észak-komáromi kikötő kőolaj-átrakodói, ahol Szlovákia kőolajexportjának jelentős részét (átlagos napi készlet 1770 t) kezelik. Ugyancsak földrengés által fenyegetett objektumnak tekinthető Almásfüzitőn a Duna árterén a folyó árvízvédelmi töltései mögött elhelyezett 12 millió t vörösiszap tározótere és a komáromi hajógyár.

Földtani és geomorfológiai viszonyok

Komárom vidéke a Duna és mellékfolyói hordalékkúpsíkságához tartozik. A felszínhez közeli rétegeket kb. 10 m vastagságú, a földtörténet negyedidőszakában keletkezett folyóvízi üledék (kavics, kavicsos homok, homok) építi fel.

A kettős város környékén a Kisalföld különböző genetikájú és morfológiájú területei találkoznak. A folyótól délre eső területeken ala-

csony helyzetű, gyengén tagolt teraszos hordalékkúpsíkságot találunk. A Győr-Tatai-teraszvidék területének süllyedése és feltöltődése a középső-pleisztocénban leállt, és a folyó hordalékkúpjába bevágódva teraszokat alakított ki. A magasabb helyzetű teraszok felszínét lösz és folyóvízi, illetve szél által telepített homok borítja. A mély fekvésű területeket, így az ártéri síkokat, patak völgyeket és elhagyott óholocén Duna-medreket folyóvízi iszap, homokos iszap béleli ki.

A folyó bal partján fekvő területeken a teraszok csak hézagosan vannak meg. Ezen a területen a süllyedés és feltöltődés továbbtartott. Komáromtól É-ra torkollik a Kis-Dunába a Vág és a Zsitvával egyesült Nyitra folyó. A táj képét is leginkább a folyók árterei, elhagyott medrei, az árterekről kifújt anyagból létrejött homokformák határozzák meg. A város a Csallóköz DK-i csücskében a Duna és a Vág-Duna torkolatánál épült meg. Jelenleg is zajlik árterek formálódása, a medrek alakulása és a folyóvízi akkumulációs formák képződése.

A folyók által közrefogott területeken csak a legnagyobb árvizek által veszélyeztetett magas árterek, illetve magasabb helyzetű, árvízmentes teraszfelszínek és szigetterszok találhatók. A települések egyrészt az ilyen árvízmentes teraszfelszínekre, másrészt gáttal védett ártéri szintekre települtek. A Vág völgyétől keletre a Duna síkága széles folyóvölgyekkel tagolt, dombsági tájba megy át.

Árvíz

A Duna magyarországi szakaszának vízjárását a folyó vízgyűjtő területének vízrajzi adottságai határozzák meg. A Duna menti településeket leginkább kora tavasszal és nyáron fenyegeti az árvíz. Az árvizek kialakulásáért a tél végi – kora tavaszi időszakban a hótakaró olvadása, nyáron pedig a vízgyűjtő területre hulló bő csapadék a felelős.

A két Komárom térségében az árvíz hatásait helyi tényezők is erősítik. Árvíz idején a Duna megnövekedett víztömege visszaduzzaszthatja a Vág vizét, ami az árvíz által veszélyeztetett területek nagyságát megnöveli. A jobb parton a kettős városig több szakaszon a folyót kísérő magasabb teraszok biztosítanak természetes védelmet, ettől keletre, Dunaalmásig árvízvédelmi töltések védik a gátak mögötti területet. A bal parti síkságot szintén partvédő művek kísérik a Duna és a Vág kritikus szakaszai mentén.

A Dunán épült Bósi (Gabčíkovo) gát és vízi erőmű (Észak-Komárom felett kb. 50 km-re) némiképp szabályozhatóvá teszi az árvizek levonulását, de a nagy árvizek idején – így 2006 tavaszán is – számos folyó menti települést veszélyeztetett, illetve öntött el az ár. Homokzsákokkal kellett megerősíteni a partvédelmet a két Komáromban és más Duna-parti

településeken. A komáromi Duna-hidat is lezárták, sőt egyes helyeken a lakosságot is ki kellett költöztetni. Az ártéri területeken lévő épületek több helyütt (Klízska Nemá / Kolozséma, Almásfüzitő, Dunaalmás stb.) vízben álltak. Ugyanígy szigetként emelkedtek ki a vízből Almásfüzitőn a vörösiszapzagy-tárolók és Dunaalmáson a Közép-Európai Gázterminál telepének tartályai is.

A fentiek is figyelmeztetnek arra, hogy az árvíz elleni védekezés az emberi életek és anyagi javak megőrzésén túl környezeti szempontból is fontos. Következésképpen mind árvízvédelmi szempontból, mind a felszín alatti vizek megóvása kapcsán különös figyelmet érdemelnek a Duna árterületén működő üzemek és az ott létesített hulladéklerakók.

Felszín alatti vizek védelme, talajvíz

A Duna árterein és az államhatártól északra fekvő síkságon a felszínközeli rétegeket jó vízáteresztő, és ezáltal a szennyeződésekre különösen érzékeny kavicsos-homokos üledékek építik fel. A két Komáromtól délre fekvő magasabb teraszfelszínek homokos, löszös felszíne is sérülékeny a szennyeződésekkel szemben.

A talajvízzel a kavicstestbe bekerülő szennyeződések könnyen terjednek a felszín alatt is. A talajvíz az év nagy részében a Duna felé áramlik. Ez abból a szempontból kedvezőtlen, hogy a szennyeződés a folyóba kerülve nagy távolságokra terjedhet ki, a helyi szennyezéseket regionális környezeti problémává növelve. Ennek a hidrológiai helyzetnek azonban előnyei is vannak. A talajvízzel a folyóba érkező szennyeződések felhígulnak. A másik kedvező tényező abból adódik, hogy a Duna a talajvizet az év nagy részében megcsapolja, magához vonzza, ezzel pedig gátolja, illetve lassítja a szennyezett talajvíznek a folyótól távolabbi területek felé áramlását.

A felszínen, illetve felszín közelében megjelenő talajvíz általában a folyók árterein, elsőként azok elhagyott, feltöltődött medreinél várható, nagyvíz vagy hosszan tartó esőzések idején. A talajvíz magas szintje mind a mezőgazdasági hasznosítást, mind a terület beépíthetőségét korlátozza. A történelmi településrészek többnyire árvízmentes térszínekre épültek, de a város növekedésével az előnytelenebb feltételeket biztosító gátakkal védett ártéren is építkeztek. Itt az árvízi veszélyeken túl ügyelni kell az építés során a kellő alapozásra, szigetelésre is.

A települések vízellátását a folyót kísérő területeken működő parti szűrésű kutak biztosítják, ezért minden a felszín alatti vizeket érintő (mezőgazdasági, ipari, kommunális stb.) tevékenység, a területre jutó minden idegen anyag, lerakott hulladék a vízbázis elszennyezéséhez vezethet. E környezeti veszélyek miatt ezeket a területeket csak a víz-

védelmi szempontokat szem előtt tartva lehet hasznosítani. Az ilyen területeken megfelelő műszaki védelem nélkül létesített hulladéklerakók (pl. az almásfüzitői vörösiszap-tározók vagy a koppánymonostori hulladéklerakó), vagy az itt működő ipari üzemek is jelentős kockázatot rejtnek magukban.

A folyók vízjárása és vízminősége

A Duna természetes vízszintingadozásait, áradásait és apadását, illetve ennek időbeli eloszlását a vízgyűjtőre hulló csapadék és az olvadás intenzitásán túl a folyó ausztriai és szlovák szakaszán megépült gátak és vízierőművek vízgazdálkodása is meghatározza. Az energiatermelés logikája szerint befolyásolt üzemvízszint kihat a folyót kísérő területek ökológiai viszonyaira és a talajvíz szintjére is. A tartósan alacsony vízállás a talajvíz szintjének süllyedését és a terület kiszáradását eredményezi, a sokáig tartó vízborítás hatása pedig épp az ellenkező; ezért a természeteshez közeli vízjárás biztosítása az erőművektől hatóságilag is elvárják.

A víz mennyiségén és időbeli eloszlásán túl annak megfelelő minősége is kiemelten fontos a folyó élővilága számára, illetve a lakossági vízfelhasználás szempontjából. Emiatt nélkülözhetetlen a part menti területek megóvása, az ott létesült üzemek és települések szennyvizének és hulladékainak megfelelő kezelése. A vizek minőségén meglátszik, hogy azokat a kettős város feletti szakaszaikon milyen fajta ipari és kommunális terhelések érik. Az ipari térségeken áthaladó folyók vize a szennyezettebb. A Duna vizét a négyfokozatú skálán a II., azaz „mérsékelten szennyezett” minőségi kategóriába sorolják, ami még kedvezőnek tekinthető a vízi élővilág életfeltételei szempontjából. Ezt bizonyítja, hogy a folyam közös szlovák–magyar szakaszán 62 halfaj él.

A Duna mellékfolyóinak vízminősége rosszabb, különböző vízminőségi jellemzők alapján az Által-ér, a Kis-Duna és a Vág vizét a II–III. közötti („kritikusan szennyezett”) kategóriába sorolják. A Mosoni-Duna, a Rába Győr alatti szakasza és a Nyitra vize az ennél még rosszabb III. („erősen szennyezett”) kategóriába esik.

4.2. Természetvédelem

Természetes élőhelyek védelme

A két Komárom tágabb környezete meglehetősen kedvező adottságokat biztosít a mezőgazdaság számára. Ebből adódóan a terület jelentős része művelés alatt áll és a táj képét is a szántóföldi gazdálkodás uralja. Az évszázadok óta folyó gazdálkodás eredményeként a természetes élővilág erősen visszaszorult, az alföldi területeken őshonos tölgyes erdők, a dombvidéki és alföldperemi erdős puszták, az ártéri erdők és más vizes élőhelyek területe összezsugorodott. Nem véletlen, hogy mind a szlovák, mind a magyar oldalon a védett természeti értékeket és élőhelyeket a keskeny folyó menti területeken kívül csak elszórva, viszonylag kicsi területeken találjuk meg.

Természetvédelmi szempontból természetesen a Duna és mellékfolyói, illetve ezek ártere érdemlik a legnagyobb figyelmet. Egyrészt azért, mert a folyók árterei különböző területek között ökológiai folyosót képeznek, másrészt azért, mert számos ritka és veszélyeztetett fajnak, rengeteg vízimadárnak, gazdag növény- és állatvilágnak nyújtanak otthont. A Duna fő- és mellékágai, a morotvatavak, a homok- és kavicszátonyok, az árterek, ártéri rétek és erdők, a nádasok és mocsarak rendszere sokszínű környezetet nyújt a vízi, vizes, ártéri, réti és erdei élőhelyek lakói számára.

A természetvédelem jogi szabályozása

Az egyes védett természeti területek, élőhelyek és értékek hierarchiája, illetve Szlovákia és Magyarország természetvédelemért felelős nemzeti szerveinek hierarchikus rendszere nagy vonalakban megegyező rendszer szerint épül fel.

Magyarországon a 1996. évi LIII. sz., a természet védelméről szóló törvény, Szlovákiában a 287/1994. sz. törvény a természetvédelem jogi alapja. Szlovákia és Magyarország is több nemzetközi környezetvédelmi egyezményhez csatlakozott. Ezek közül – az általunk vizsgált terület jellegének is megfelelően – kettőt mutatunk be röviden.

A Natura 2000 hálózat alapja az Európai Unió madárvédelmi (79/409/EEC) és élőhelyvédelmi (92/43/EEC) irányelve. E két jogszabály rendelkezései szerint kijelölt természetvédelmi területek alkotják a Natura 2000 hálózat közös európai rendszerét. A hálózat célja a közösségi szinten jelentős, veszélyeztetett növény- és állatfajok, illetve élőhelytípusok védelme, és ezen keresztül a biológiai sokféleség megőrzése, illetve hosszú távú fennmaradásának biztosítása.

A Ramsari Egyezmény (hivatalosan: Egyezmény a nemzetközi jelentőségű vizes területekről) különösen a vízimadarak élőhelyeit védi. Az egyezményt eddig 123 ország írta alá azóta, hogy 1972-ben az indiai Ramsarban létrehozták.

Védelem alatt álló területek a szlovákiai részen

Észak-Komárom környékén számos kisebb területű természetvédelmi területet, védett területet és védett tájképi terület található. A természetvédelmi területek rendre a folyók (Duna, Vág, Zsitva, Nyitra) jelenlegi vagy már elhagyott medreihez, ártereihez, szigeteihez köthetők. A várostól északra az Apolsky Ostrov (Apolsky-sziget) a Vág és Zsitva mai találkozásánál, a Bokrosske slanisko és Pohrebiste természetvédelmi területek pedig a Zsitva régi, feltöltődött medre mentén fekszenek. A Vág mentén a mederfejlődés és pusztulás szinte minden főbb stádiumát megfigyelhetjük a Vribina, Malí ostrov, Lohótsky mociar és Listove jazero természetvédelmi területeken. A Duna és ártere, illetve lefűződött medrei a Dunajské Luhy Védett Tájképi Terület része. A városban és a környező településeken több helyi védelem alatt is álló parkot, fasort találunk, ezek a védett terület kategóriába esnek.

Észak-Komárom közelében három „Natura 2000” körzet található. A Duna szlovákiai, alföldi szakasza mentén a várostól nyugatra a Dunajské Luhy (Duna ártér) tájvédelmi körzet (18 845 ha) található, amely egyben Ramsari terület is. A várostól északnyugatra a Csallóköz keleti sarkában fekszik az Ostrovné Lúky tájvédelmi körzet (8729 ha). Észak-Komárom felett a Nyitra mentén pedig a Dolné Považie tájvédelmi körzet (35 907 ha) terül el. Mindhárom terület elsősorban a vízi és ártéri élőhelyek gazdag élővilágának megóvását szolgálja. Kiemelkedő az ártéri erdőkben élő, vízi- és vándormadarak száma és sokszínűsége.

Mindhárom területen – a természetvédelmi szempontokat figyelembe vevő keretek között – intenzív mezőgazdasági és erdőgazdasági tevékenység folyik. Erdőgazdálkodás elsősorban a Duna kemény- és puhafás ártéri erdeiben és részben a mellékfolyóit kísérő erdőterületeken zajlik. Szántóföldi gazdálkodás, rét- és legelőgazdálkodás, és az ezekre támaszkodó állattartás meghatározó területhasználati forma az Ostrovné Lúky csatornákkal és patakmedrekkel átszótt síkján, illetve a Nyitra és Zsitva folyók árterein a Dolné Považie területén. A folyók menti tájvédelmi körzetek kedvelt horgász-, vadász- és pihenőövezetek is.

A térségben, a fent említett fontosabb természetvédelmi területeken kívül számos helyi, védett természeti érték található (21. táblázat).

21. táblázat: Észak-Komárom és környékének védett területei

Szlovák név	Magyar név	Területe, ha	Védette nyilvánítás éve	Kategória
Apali	Apáli sziget	166,5	1954	OJVT*
Park pri kastieli v Bohatej	Bagotai kastélypark	1,1	1981	HVT**
Park pri materskej skole v Bohatej	Bagotai iskola parkja	4,6	1981	HVT
Park v Hurbanove	Ógyallai park	5,4	1981	HVT
Park v Novej Strazi	Újfalusi park	6,6	1981	HVT
Park vo Svatom Petre	Szentpéteri park	5,2	1981	HVT
Alúvium Zitavy	Zsitva alluviuma	32,5	1993	VTT***
Bokrosské slanisko	Bokrosi sósrét	14	1988	VTT
Derhidja	Dérhídjai sósrét	15,1	2000	VTT
Gemes	Gémesi erdő	11,9	1993	VTT
Chotinske piesky	Hetényi homokos	7	1953	VTT
Komocin	Komócsini erdő	0,5	2000	VTT
Listové jazero	Leveles tó	41	1988	VTT
Lohotsky mociar	Lohóti mocsár	24	1993	VTT
Maly Ostrov	Kissziget	8,3	1952	VTT
Marcelovské Piesky	Marcellházi homokos	4,5	1988	VTT
Pohrebiste	Pohrebistei erdő	69,3	1993	VTT
Revayovská pustatina	Révay puszta	0,7	1988	VTT
Vrbina	Vrbina erdő	34,5	1993	VTT

* OJVT: Országos jelentőségű védett terület; ** HVT: Helyileg védett terület;

*** VTT: Védett természeti terület.

Forrás: Landscape Atlas of Slovakia - Bratislava, 2002

Védelem alatt álló területek a magyarországi részen

Az alföldi területeket övező hegységek (Gerecsei Tájvédelmi Körzet, Vértesi TK) kiterjedt természetvédelmi területein túl Komárom szűkebb környezetében is találunk kisebb védett területeket.

A Pannonhalmi Tájvédelmi Körzet igazgatása alá tartozik 1992 óta a Komárom és Ács között elterülő Herkályi erdő. A terület legjellemzőbb növénytársulásai a homokpusztai gyepek, a borókás szürkenyárasok és a kocsányos tölgyesek. Ettől nyugatra, a Duna mentén Gönyүнél

található az Erebe-szigetcsoport, amely szintén a Pannonhalmi Tájvédelmi Körzet része. A terület jellegzetes szigetközi táj, gazdag madárvilágnak otthont nyújtó ártéri környezet, fűz-nyár puhafás ligeterdőkkel. Ezt a területet érintik leginkább a Bósi (Gabčíkovo) vízi erőmű által szabályozott vízjárás és az építéssel összefüggő folyószabályozások hatásai.

A Duna jobb parti ártere természeti értékeit és adottságait tekintve a bal parti területek párja. A koppánymonostori ártéri fűz-nyár ligeterdők, a szőnyi Duna-ártér és szigetek nemcsak helyi védelem alatt állnak, hanem – hasonlóan a túlparthoz – „Natura 2000” területnek is vannak nyilvánítva.

Dél-Komáromtól nyugatra két olyan természetvédelmi területet is találunk, amelyek erősen magukon viselik az ember kéz nyomát. Ilyen a részben mesterséges Tatai-tó, amely egyben Ramsari terület is és a római kori bányáiról is nevezetes Dunaalmási kőfejtők. Dél-Komárom területén több, helyi védelem alá eső park, fasor és egyedi fa található.

4.3. A környezet állapota Dél-Komáromban

A város ipari fejlődése a XIX. század végétől indult meg. A gyárak a Duna jobb partjára, az 1920 után is Magyarországhoz tartozó városrészre települtek. A lengyár 1904-ben kezdte el működését, a szőnyi kőolajfinomító 1942-től tevékenykedett, majd egy átmeneti időszak után 1962-től már Almásfüzitőn is működött finomító. A Barátság kőolajvezeték által ellátott két üzem – megváltozott profillal és korszerűbb formában – jelenleg is üzemel. A komáromi telepen 1984-ben megszüntették a kőolajfinomítást, a kenőanyagok gyártása viszont folytatódott. Ott jelenleg döntően üzemanyag-tárolás folyik, illetve hamarosan egy évi 150 000 t kapacitású biodízel üzem kezdi meg működését.

Az ipar megtelepedésének és fejlődésének legújabb színtere a város nyugati kapujában, az egykori szovjet katonai gyakorlótéren létrehozott 87,6 ha területű Komáromi ipari park, ahol több, mint egy tucat cég működik, köztük a legjelentősebb a finn Nokia.

A város környezeti állapotát a közlekedési, lakossági és mezőgazdasági terhelésen felül a hat legnagyobb ipari cég befolyásolhatja leginkább: Géring Szerviz Kft. (gépjárműjavítás), Hungaromill Kft. (malomipar), Komáromi Mezőgazdasági Rt.-hez tartozó Pontis Húsüzeme, MOL Rt. Komáromi finomító, Nokia Komárom Kft. (mobiltelefongyártás), és Solum Mezőgazdasági Rt. Ezek mellett számos kisebb cég tevékenykedik az ipari park vagy a város más területein.

A felsorolásból kitűnik, hogy a mezőgazdaság a növénytermesztéssel és állattartással összefüggő környezetterhelésen (növényvédőszer, műtrágya, trágya, talajpusztulás, porterhelés, tarló- és nádégetés, bűz-

hatás stb.) túl a feldolgozóipari tevékenységeken keresztül is terhelheti a környezetet. A rendszerváltozás előtt jellemző túlzó vegyszer és műtrágyahasználat, illetve az állattartó telepeken keletkező hulladékok nem megfelelő kezeléséből eredő szennyezések mértéke napjainkra részben gazdaságossági okokból, részben a szigorodó hazai, illetve EU-s szabályok hatására és azok betartatásának eredményeként mérséklődött. Mivel a területet természeti adottságaiból következően erősen érzékeny a szennyeződésekre, így a mezőgazdasági termelést is csak fokozott körültekintéssel lehet végezni.

Már a római időkben is felismerték és kihasználták Komárom különleges közlekedés-földrajzi adottságait: itt találkoznak a Duna partján haladó és a Tatáról érkező főutak, kedvezőek a dunai hajózás és a folyón való átkelés lehetőségei. Ezért Ószőny területén jelentős légiós tábor és polgárváros állt. Ma sincs ez másként: itt található az 1-es és 10-es út, valamint az ezekkel párhuzamos vasútvonalak. Érdekes, hogy Almásfüzitő délkeleti részén a sínek a tatai mocsarakat átszelő római út töltésén futnak. Komárom vasúti és közúti hídja (Erzsébet híd) is jelentős nemzetközi forgalmat bonyolít le. A közlekedés mellett, hogy kedvezően hat a város fejlődésére, iparára jelentős légszennyezés, zaj- és rengésterhelés forrása is. Határértéket meghaladó zajhatás az 1. sz. főút és a vasúti fővonal mellett mérhető.

Az ipari park is nagy forgalmat indukál, ez átlagosan napi 300 kamiont jelent. Kedvezőtlen adottság, hogy mind a főútvonalak, mind a vasútvonal a város központján át, lakóövezetek között halad, és a pályák a Dunától is elzárják a várost. Emiatt lenne szükséges mihamarabb a városi szakaszokat kiváltó elkerülő utakat és vasúti pályaszakaszt építeni a várostól délre eső területeken. A Dunán átkelő nemzetközi átmenő forgalom elterelésére, az Erzsébet híd forgalmának mérséklésére és a város tehermentesítésére remélhetőleg egy újabb Duna-híd is megépül a közeljövőben.

Világszinten is megfigyelhető folyamat, hogy a koncentrált ipari és mezőgazdasági szennyezésen túl egyre nagyobb súllyal bírnak a környezetterhelésében a lakosok mindennapi életével összefüggő, önmagukban kicsi, de összeadódva jelentős hatású terhelések (közlekedés, kommunális szemét, szennyvíz, fűtés, zaj stb.). E hatások kezelése válik a környezetvédelem fő kihívásává Dél-Komáromban is. A városnak, amely egy Duna mentén kialakult ipari övezet része, határmenti helyzetéből adódóan különösen ügyelnie kell a hátáron áttérjedő szennyeződések kérdésére, amelyre külön nemzetközi szerződések is (pl. Espoo-i Egyezmény) vonatkoznak.

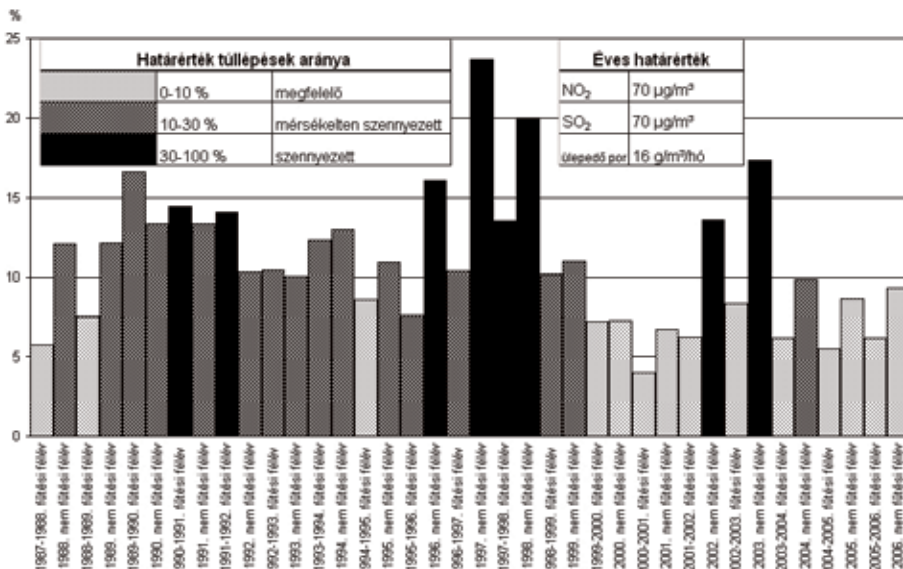
Az Országos Légszennyezettségi Hálózatnak az Észak-dunántúli Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Felügyelőség területén két különböző típusú mérőállomása működik.

A manuális (szakaszos) mérőhálózat (1974 és 2001 között Regionális Immisszió Vizsgáló Hálózat, RIV) Komáromban és a megye több településén (Dorog, Esztergom, Lábatlan, Oroszlány, Tata, Tatabánya) is méri az ülepedőpor-terhelést, illetve a kén-dioxid és nitrogén-dioxid koncentrációját, Almásfüzitőn pedig csak az ülepedő port. Dél-Komáromban az ÁNTSZ Hősök tere 1. alatt és a Gesztenyés Óvodánál (Igmándi u. 38.) mérnek légszennyezettséget. Olyan automata (on-line) mérőhálózat, ahol folyamatos a mintavétel és az ezzel párhuzamos analízis, sajnos, Dél-Komáromban nem működik, csak a város tágabb környékén (Győr, Tatabánya, Dorog, Esztergom, Sopron, Sarród településeken, ahol felügyelőségeken mérnek ilyen műszerekkel). A városon belül összesen 42 ipari telephely köteles rendszeres jelentést tenni a felügyelőségnek levegőtisztaság-védelmi célból. A Komáromi ipari parkban és környékén 10 ilyen telephely van.

Dél-Komárom levegője az 1980-as évek végéhez képest jelentősen javult. A megye levegőminőségének javítását 1994-től a helyi önkormányzatok, különböző tárcák és cégek összefogásával beindult Levegőtisztaság-védelmi Ágazatközi Intézkedési Program is segítette. A javulás több tényező együttes hatásának köszönhető. Kedvezően hatott egyes ipari üzemek bezárása (pl. Almásfüzitői Timföldgyár, MOL egyes tevékenységei) és a megmaradt üzemek jelentős környezetvédelmi beruházásai, a környezetvédelmi szabályozás szigorodása és javuló eredményessége.

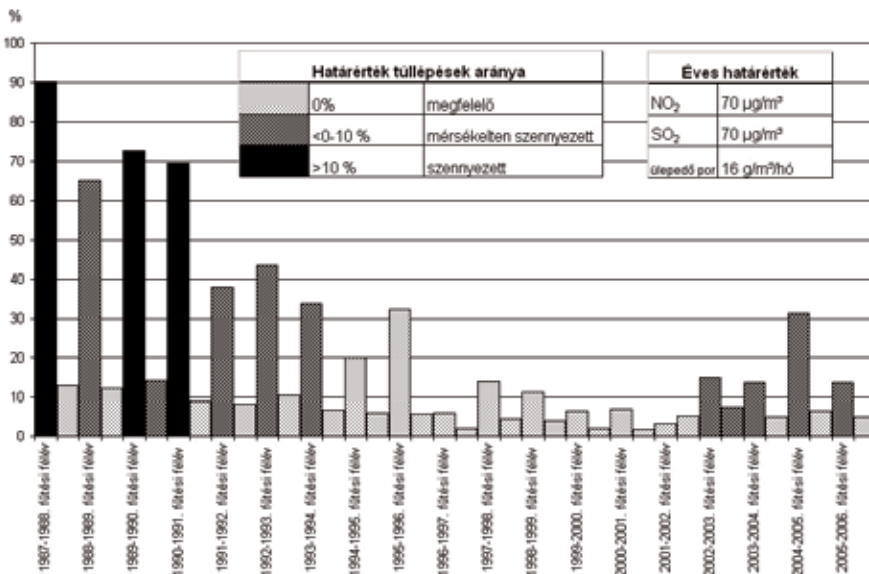
Kedvező tendencia, hogy a városba települő új ipar korszerűbb, inkább a szakképzett emberi munkaerőre épül, kevesebb nyersanyagot és energiát emészt fel, illetve környezetkímélő technikákat használ (pl. Nokia). A vezetékesgáz-hálózat kiépülésével is jelentősen csökkent a kommunális légszennyezés (különösen a por és a kén-dioxid tekintetében), emellett szerencsés adottság, hogy a városban elterjedt a távfűtés használata is. A mezőgazdaságban is nagyobb gondot fordítanak a környezetvédelmi szempontokra, és ezzel párhuzamosan szigorodtak az országos és helyi szabályok is (pl. tarló- és nádégetés korlátozása). Javult a helyzet a személygépkocsik összetételében, a korszerűbb motorok károsanyag-kibocsátása mérséklődött (80., 81. ábra).

80. ábra: Az üllepedő por átlag immissziója Dél-Komáromban, 1987-2006, g/m³/hónap



Forrás: ÁNTSZ, Budapest

81. ábra: A kén-dioxid átlag immissziója Dél-Komáromban, 1987-2006, µg/m³

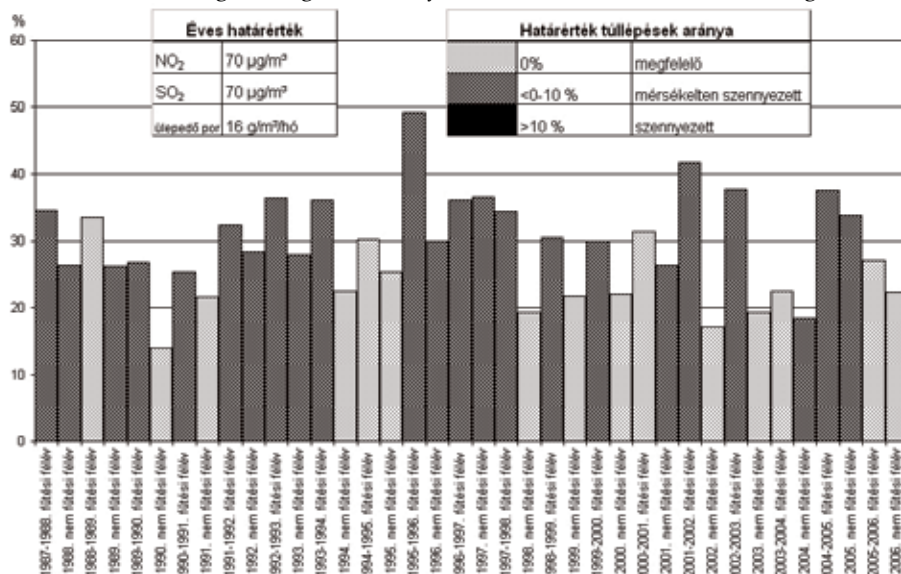


Forrás: ÁNTSZ, Budapest

Kedvezőtlen hatás viszont, hogy a személygépkocsi-használat tömegessé válásával, továbbá a várost érő jelentős tehergépjármű-for-

galom miatt a közlekedés lett az egyik legjelentősebb szennyezőforrás (különösen a nitrogén-dioxid vonatkozásában). Főleg a városon áthaladó főútvonalak és csomópontok mentén mérhető a határértéket meghaladó kibocsátás (82. ábra).

82. ábra: A nitrogén átlag immisziója Dél-Komáromban, 1987-2006, $\mu\text{g}/\text{m}^3$



Forrás: ÁNTSZ, Budapest

A város levegője még megfelelő minőségű, de a nitrogén-dioxid értékek tekintetében (egyre inkább) szennyezettnek mondható. A levegőminőség javítása céljából célszerű lenne elterelő utakat építeni, a tömegközlekedést fejleszteni, a kerékpáros-közlekedést és a fűtési rendszerek korszerűsítését elősegíteni.

Dél-Komárom keleti szomszédja, Almásfüzitő sokáig súlyos porterhelés forrása volt. A timföldgyár bezárása után a helyzet javult, de a 200 ha területet elborító vörösiszap-tározók kiszáradt felszínéről vörös porfelhőket visz a szél. A tározók felszíne ma már jelentős arányban fedett, de a fedetlen területek eltüntetésére még évekig tart.

Hulladékkezelés

Egyes környezetvédelmi szakemberek „hulladékkorszaknak” nevezik napjainkat. Kétségtelen, hogy az egyre nagyobb tömegű hulladék elhelyezése és feldolgozása nagy kihívást jelent. Pár évtizeden belül gyökeresen átalakult a hulladéktermelésünk, de erre válaszként a hulladékhoz való viszonyunkban is forradalmi szemléletváltás követ-

kezett be. Dél-Komárom példáján is láthatjuk, hogy a hulladékkezelés környezettudatos kezelése terén rövid időn belül milyen lényeges változások mutatkoznak.

A városban a kommunális és veszélyes hulladékok rendszeres gyűjtése, kezelése, elszállítása, elhelyezése, illetve ártalmatlanítása rendezett. A települési szilárd hulladék kezelését 2003. óta az AVE Tatabánya Rt. (korábbi nevén: RWE Umwelt Tatabánya Hulladékgazdálkodási és Környezetvédelmi Rt.) végzi. A hulladéktároló edényeket tömblakásos beépítésű lakóterületen hetente kétszer, egyéb lakóterületen hetente egyszer ürítik. A begyűjtését követően a hulladékot tömörítő gépjárművekkel Tatabányára a Dubnik-völgyi regionális ártalmatlanítóhelyre és lerakóba (Vasvári Pál u.) szállítják.

Az európai szabványoknak megfelelő 1998-ban átadott, kettős szigetelésű lerakó hosszú távon képes fogadni a hulladékot. A lerakó mintegy 40 km-re található Dél-Komáromtól, így a szállítási költségek, illetve a szállítással járó környezetszennyezés mérséklése érdekében célszerű a hulladékot előválogatni és tömöríteni. Az átrakóállomás teljes körű kiépítése a közeljövőben valósul meg. A rendszeres hulladékelszállításon túl a városban évi egy-két alkalommal lomtalanítást szerveznek elsősorban a nagyobb méretű hulladékok elszállítására.

Az utóbbi évek kedvező fejleménye a szelektív hulladékgyűjtés rendszerének kiépülése. A város területén 15 db szelektív hulladékgyűjtő szigetet alakítottak ki, ahol papírt, műanyag palackot és üveget lehet a speciális konténerekbe elhelyezni. A környezettudatos gondolkodás erősítése, illetve viselkedés ösztönzése egy élhetőbb környezet kialakítása szempontjából és a jövő generációk iránt érzett felelősség miatt alapvető fontosságú. Ebben a munkában alapvető szerepe lehet az oktatásnak és az önkormányzatoknak.

A város környéki területeken, utak mentén, erdők szélén időnként illegális hulladéklerakók keletkeznek. Itt jellemzően háztartási hulladékot, lomot és építési törmelékot raknak le. Ezek felszámolása költséges, de szükséges önkormányzati feladat. Az építési törmelék elhelyezése nincs teljesen megoldva, mivel nincs engedélyezett lerakója a városban. Hasonlóan rendezetlen az avar- és más zöldhulladék-hasznosítás is, erre szinte korlátlan befogadó lehetnek az almásfüzitői vörösiszap-tározók növényesítésre váró hatalmas felületei.

A város elszánt a hulladékkezelés rendszerének fejlesztésére és új létesítmények létrehozására (új szelektív hulladékgyűjtő szigetek, hulladékudvar, átrakók, komposztáló, új hulladékgyűjtő edények, hulladéklerakó rekultivációja stb.). Erre a célra a Duna-Vértes Köze Regionális Hulladékgazdálkodási Rendszer tagjaként EU-s pénzekre pályázik.

A folyók vízminőségéről, a felszín alatti vizekről és a szennyeződésekre érzékeny felszín közeli rétegekről már korábban szoltunk. Itt csak a város ivóvíz és szennyvíz kérdésével foglalkozunk. Dél-Komárom és Ács ivóvízellátását a Duna közelében kialakított parti szűrésű kutak biztosítják. Több környező település pedig rétegvíz kutakból elégíti ki vízigényét. A talajvíz a legtöbb területen annyira szennyezett, hogy már nem felel meg ivóvíznek.

A vízbázisok védelme érdekében elengedhetetlen a szennyvíz-csatorna minél teljesebb körű kiépítése. Szerencsére Dél-Komáromban a családi házak, lakások és üdülők több, mint 80 %-a csatornázott, ez közel 6000 csatornabekötést jelent. A nem csatornázott ingatlanok elsősorban üdülőövezetekben találhatóak (pl. Koppánymonostor). Bár a hálózatra való csatlakozást talajterhelési díj bevezetésével is ösztönzik, az nem minden esetben ér el megfelelő hatást, ezért az ingatlantulajdonosokat rendeletileg kéne kötelezni a csatlakozásra.

A településen szennyvíztisztító működik, napi 4500 m³-es teljesítményével hosszabb távon is biztosítja a városban keletkező szennyvizek kezelését. A visszamaradó szennyvíziszapot lerakással ártalmatlanítják, hasznosítása még nincs megoldva. A városi szakaszon a telepről kikerülő tisztított szennyvíz jelenti a legjelentősebb környezeti terhelést a Dunára.

A korábban létesült hulladéklerakók kezelése és rekultivációja különösen fontos feladat e szennyeződésekre erősen érzékeny területen. A használaton kívül helyezett koppánymonostori kommunális hulladéklerakó megfelelő műszaki védelem nélkül épült, így a szennyeződések a felszín alatti vizekkel keveredve veszélyeztethetik a térség ivóvízbázisát és a szomszédos területek védett természeti értékeit. Fontos feladat, hogy a lerakót elszigeteljék környezetétől, és a szennyeződések terjedését megakadályozzák. A komáromi Zrínyi utca végén található egykori folyékonyhulladék-elhelyező medencék és a mellette lévő dögterület is rekultivációra szorul.

Ilyen kármentesítési munka valósult meg a MOL Rt. dél-komáromi bázistelepén, ahol 2001-ben egy 80 ezer m³-es olajosiszap-tározó tavat tisztítottak meg, több, mint 52 ezer t olajos iszapot szállítottak el és ártalmatlanítottak.

Még nehezebb feladatot jelent Almásfüzitőn a Duna árvízvédelmi töltései mögötti; hét tározóban elhelyezett, mintegy 200 ha területet elfoglaló, 12 millió t vörösiszap kérdése. A timföldgyártás során keletkezett vörösiszap erősen lúgos kémhatása, illetve a nehézfémek magas koncentrációja miatt veszélyes hulladéknak minősül. A tározók megfelelő műszaki védelem nélkül épültek, így a szennyeződések a talajvízbe, illetve a Dunába kerülhetnek, ezt 5 figyelőkút hivatott mérni.

Érdemes lenne újabb kutakkal kiegészíteni a monitoring rendszert, úgy kiválasztva az új pontokat, hogy azok a talajvíz fő áramlási zónába essenek. A még nem fedett tározók felszíne porral terheli környezetét. A zagyterek a Duna árterére, esetenként feltöltődött folyó- és patakmedrekre épültek. A hulladék későbbi felhasználásának esélyét rontja és a szennyező hatását növeli, hogy a tározók kialakítása során, illetve azok lefedésénél más, szintén veszélyes hulladékokat is felhasználtak, illetve felhasználnak.

4.4. A környezet állapota és az azt befolyásoló tényezők Észak-Komáromban

A város környezeti állapotát befolyásoló ipari és mezőgazdasági hatások mellett a lakosság mindennapi életével összefüggő környezeti terhelések hatása mind hangsúlyosabb Észak-Komáromban is. Az egyre növekvő mennyiségű kommunális hulladék, szennyvíz és a növekvő gépkocsihasznaulat káros hatásai jelentik környezeti szempontból mára a legnagyobb kihívást a település számára. A szigorodó törvényi előírások, helyi kezdeményezések és a környezettudatos gondolkodás elterjedése számos biztató eredményt hozott ezen a téren is. A város összességében kedvező feltételeket, kellemes környezetet nyújt az itt lakóknak.

A folyók találkozásánál létrejött város iparának egyik legfontosabb telepítő tényezője a Duna közelsége volt. Kezdetben az ipari üzemek nagy része a folyóparton létesült. A komáromi hajógyár a XIX. század végén jött létre, ennek köszönheti Észak-Komárom, hogy az 1950-es évekre nehézipari központtá vált. A fejlődő város iparában az építőipar is egyre fontosabb szerepet játszott. Az 1980-as években a város gazdasági struktúrájának átalakulása figyelhető meg, bővült a könnyűipari profil, és a város a cipőgyártás fontos központja lett. A rendszerváltás után már csak két ipari nagyvállalat működött Észak-Komáromban, a cipőgyár és a hajógyár. Utóbbiban az 1990-es években drasztikusan csökkent a termelés, de 2001-ben osztrák tőkebevonással fejlesztések kezdődtek, amely révén a termelés újra lendületet kapott. Az új hajógyárban (SLKB) folyamatosan bővülnek a gyártási kapacitások, szélesedik a termékkála, korszerűsödik a termelés.

Észak-Komárom Szlovákia második legnagyobb kikötővárosa, az itt átrakott áruk potenciális veszélyforrást jelenthetnek. Ilyen kockázatot jelent a kikötő kőolaj-átrakódója is a Vág és a Duna torkolatánál. Itt a Bécs felől érkező tankhajókból rakodnak át vasútra, illetve közútra. A szlovák OMV 95%-át innen látják el üzemanyaggal. A disztribúciós állomást környezetvédelmi szempontból kiemelten kell kezelni, egyrészt

tevékenységének jellegéből, másrészt elhelyezkedéséből adódóan a Dunára gyakorolt kockázata miatt is.

A város környezeti állapotát a közlekedési, lakossági és mezőgazdasági terhelésen felül a hajógyár (SLKB), az OMV átrakodó (disztribúciós) állomása, a cipőgyár (Rieker Shoes), a Szennyvíztisztító telep, a volt gázgyár működéséből megmaradt szennyezések és a Komáromi Nyomda befolyásolja leginkább. A legnagyobb zajforrást a közúti közlekedés, és kisebb mértékben a vasúti és vízi közlekedés okozza. 2000-ben végzett megfigyelések alapján a legnagyobb zajterhelés az I/63. sz. (Csallóközarányos-Észak-Komárom) és az I/64. sz. (Észak-Komárom-Ógyalla) főutak mentén mérhető. Potenciális zajforrásnak tekinthetők még az ipari területek is.

A város térségének folyók által közrefogott síksága kedvező feltételeket nyújt a mezőgazdaság számára. Ez a terület földtani adottságaiból adódóan különösen érzékeny, a szennyeződések könnyen leszivárognak és terjednek a vastag felszínközeli alluviális üledékekben, az árterület töltögető folyók pedig távolról idehordott szennyeződésekkel terhelhetik a folyó menti területek talaját. A gazdag felszín alatti vízkészlet adja a települések ivóvízbázisát. Komárom ivóvízellátása az Erzsébet-sziget kútjaiból történik, ezért ennek védelme kiemelt fontosságú.

A mezőgazdaság a növénytermesztéssel és állattartással is terhelheti a környezetet (növényvédőszer, műtrágyák, trágya, talajpusztulás stb.). Dél-Komáromhoz hasonlóan itt is elmondható, hogy míg a rendszerváltozás előtt jellemző volt a túlzott vegyszer- és műtrágyafelhasználás, a nem megfelelő trágyakezelés, addig napjainkra, részben gazdasági okokból, részben pedig a szigorodó állami és Európai Unió szabályozás miatt is mérséklődött ezek alkalmazása.

A Dunamenti-Alföld talajai Szlovákia legtermékenyebb talajai közé tartoznak. A jó minőségű, termékeny talajok védelmét az SNR č. 307/1992 Zb. és NR SR č. 83/2000 Z. z. törvények szolgálják. Az itt található talajok vegyi degradációja tekintetében a nehézfém-tartalom jelenti a legnagyobb problémát. A Duna, Vág és Nyitra folyók mentén több helyen határérték-túllépés tapasztalható az arzén-, a réz-, a kadmium- és az ólomtartalom koncentrációjában. Egy 2005-ben végzett vizsgálat a terület északi és keleti részén, a Nyitra folyó mellett mutatott ki a megengedettnél magasabb arzéntartalmat. A határértéknél kicsit magasabb kadmiumtartalmat mértek a Duna, a Vág és a Nyitra folyók mentén. Az utóbbi területen magasabb ólomtartalom is észlelhető volt. A legkevésbé szennyezett talajok Újfalú irányában, valamint Harcsás középső részén és Gyulamajortól északkeletre találhatók. A legszennyezettebb részek Lándor-Kava és a Nyitra mentén fordulnak elő.

Védett erdők Örsújfalun, Örsújfalun-Nagydivény és Apáli területein találhatóak. A vizsgált terület erdősültsége alacsony, a jövőben törekedni kell az erdőterületek növelésére, különösen az árterületeken. Az ártéri erdők mellett, hogy értékes fát adnak, számos védett állat- és növényfajnak nyújtanak otthont. Egy hatékony erdőgazdasági program a levegő tisztaságára is pozitív hatást gyakorolna.

Levegő

A város levegőjét érintő hatások közül a közlekedés mellett számos pontforrást kell megemlítenünk. Az emissziót 2000 óta a Národný Inventarizačný Systém (NEIS) keretében mérik és ellenőrzik. A NEIS jelentőségük szerint nagy és közepes légszennyező forrásokat különböztet meg. A kis légszennyezőkkel a városi és községi hivatalok foglalkoznak.

2003-ban Észak-Komáromban 9 nagy légszennyező forrást határoztak meg: NsP Komárno (szeméttégető), Rieker Obuv Komárno, SLK Elektro, s.r.o. Komárno, SLK Stroje a mechanizmy, a.s. Komárno, Stabac s.r.o. Komárno - Nová Stráž a Slovenské lodenice Komárno, a.s. A Conar a.s. Dunaj Petrol Trade, a.s. Komárno a Contimart Komárno s.r.o. A közepes nagyságú légszennyezők száma 103. (A nagy és a közepes források együttes kibocsátása 2003-ban 5043 t TZL, 4884 t SO₂, 38247 t NO_x, 23986 t CO, 39093 t TOC volt.)

A légszennyezéshez a forgalmas autópályák és a szél által hordott por is hozzájárul. A levegő a város belső részein, az ipari létesítmények, valamint a várost kelet-nyugati és észak-déli irányban átszelő autópályák (I/64, I/63, II/573) mentén a legszennyezettebb. Légszennyezés szempontjából a városban működő nyomdát kell még kiemelni, ahol az illékony szerves vegyületek kibocsátása meghaladja a megengedett értéket. A kórház területén lévő hulladékégető 2005. szeptemberében leállt, így már megszűnt az ebből származó légszennyezés.

Hulladékkezelés

A hulladékgazdálkodás során minden tevékenységet úgy kell megtervezni és végezni, hogy az biztosítsa a hulladék keletkezésének megelőzését, a keletkező hulladék mennyiségének és veszélyességének csökkentését, a hulladék hasznosítását és környezetkímélő ártalmatlanítását. Ez a prioritási sorrend egyben meghatározza a cselekvések egymáshoz való viszonyát.

Ahhoz, hogy a hulladékképződés megelőzhető, valamint a keletkező hulladék mennyisége és veszélyessége csökkenthető legyen, előnyben

kell részesíteni az anyag- és energiatakarékos, a hulladékszegény technológiák alkalmazását; az anyagnak, illetve a hulladéknak a termelési-fogyasztási körfolyamatban tartását; a legkisebb tömegű és térfogatú hulladékot és szennyező anyagot eredményező termékek előállítását; és végül a hulladékként kockázatot jelentő anyagok kiváltását. Ennek a környezettudatos hulladékkezelésnek a jeleit figyelhetjük meg Észak-Komáromban is.

Az önkormányzatnak számos kötelezettsége van a környezetvédelem területén, és azon belül a hulladékgazdálkodásban is. Feladata a hulladékkezelési közszolgáltatás megszervezése, a díjak megállapítása, a helyi hulladékgazdálkodási rendeletek megalkotása, a hulladékkezelési létesítmények megvalósítása és üzemeltetése, a közterületek tisztántartásának megszervezése, a közterületen elhagyott hulladékok begyűjtése és kezelése és a helyi hulladékgazdálkodási tervek elkészítése.

A város kommunális hulladéka 2001-ben 8-9 ezer t, 2004-ben 13 937 t, 2005-ben pedig 13 285 t volt (ebből 700 t már szelektíven, gyűjtő udvarban lett összegyűjtve). A hulladékot az Izsa és Pat között elhelyezkedő REKO kommunális szeméttelre szállítják, amely korszerűnek mondható és megfelel a hatályos környezetvédelmi előírásoknak.

A település hulladékgazdaságának alapcélja a nagy mennyiségű hulladék keletkezésének megelőzése és az újrahasznosítás bevezetése. A városi önkormányzat a 2004–2009 közötti időszakra az alábbi célokat határozta meg: ki kell terjeszteni a szelektív hulladékgyűjtés rendszerét, külön kell kezelni a biológiailag lebomló hulladékokat, fel kell számolni, illetve rekultiválni kell a régi lerakókat (Madzagoš, Harčás), és az előírásoknak megfelelően ártalmatlanítani kell a hulladékokat. E célok megvalósítása érdekében alkották meg a Hulladékgazdálkodás Programját (2005). A program tartalmazza egy komposztáló telep kialakítását, amelynek jól megközelíthető helyen, de a lakott területektől távol kell lennie. E célra a Madzagošon található 2,93 ha-os hulladékgyűjtő területet találták a legalkalmasabbnak, melyből 2 ha a komposztáló, a többi a szelektíven gyűjtött és válogatott hulladék kezelésére szolgál majd.

A hulladékok szelektív gyűjtését a város különböző pontjain kb. 200 m² területen alakítják ki. A gyűjtőudvarokban fémeket, papírt, üveget, gumit, elektromos hulladékot, elhasznált akkumulátort és veszélyes hulladékot gyűjtenek, innen pedig egy központi gyűjtőbe szállítják azokat. A veszélyes hulladékok egy részét a kórház területén működő hulladékégetőben ártalmatlanították, de mivel nem felelt meg az előírásoknak az emissziót illetően, 2005-ben ezt a tevékenységet megszüntették.

A szelektív hulladékgyűjtést 2005-től 2010-ig fokozatosan vezetik be a városban. Első lépésként 2005 októberétől olyan gyűjtőudvart alakí-

tottak ki, ahol a lakosok ingyen adhatják le papír-, üveg-, fáradtolaj-, gumiabroncs-, illetve elektronikai hulladékokat. Az említett program alapján a szelektív gyűjtés rendszerét fokozatosan bővítik, panelházas területeken gyűjtőszigetek felállításával, családi házas övezetekben zsákos begyűjtés segítségével. Az üveg szelektív gyűjtésére már jelenleg is van mód, a nagyobb bevásárlóközpontoknál felállított gyűjtőedények adnak erre lehetőséget.

A szelektív gyűjtőkben a lakosok tetszőleges mennyiségű hulladékot adhatnak le, ez alól csak az építési hulladék jelent kivételt, amire nézve $1\text{m}^3/\text{fő}/\text{év}$ korlátot állapítottak meg magánszemélyek részére. Az építési hulladékot az izsai szeméttelre szállítják az ezzel foglalkozó vállalkozók, a hulladék mennyiségének függvényében kell fizetniük a lerakásért.

Illegális hulladéklerakás esetén, amennyiben sikerül kideríteni a hulladék eredetét, vállalkozók esetében a Környezetvédelmi Hivatal, magánszemélyeknél az önkormányzat jogosult eljárni. Ha nem bizonyítható a szennyező kiléte, a szemét elszállítása a község feladata.

Az önkormányzat keresi a lehetőségeket a szelektíven gyűjtött hulladék további értékesítésével kapcsolatosan, ami megfelel a napjainkban egyre inkább előtérbe kerülő környezettudatos gondolkodásnak.

Észak-Komárom környezetét a Duna szennyeződésre igen érzékeny kavicsos-homokos alluviális üledéke építi fel. Mivel a felszínközeli rétegek jó vízáteresztő képességűek, ezért nagy figyelmet kell fordítani a szennyeződések megelőzésére. A városban a csatornázás még nem épült ki teljesen (kb. 85%-os), a tisztított szennyvíz a Vág folyóba, az Izsán működő víztisztító telep tisztított szennyvize pedig csatornán keresztül a Dunába kerül. A város szennyvíztisztítója hatékonyan működik, csupán a nitrogénkoncentráció haladja meg az előírt értéket. A tervezetthez képest valamennyivel több szennyvíz, illetve ballasztanyag jut el a tisztítóállomásra, ami köszönhető annak is, hogy a csatornahálózat több helyen rossz állapotban van. E probléma megoldására és a hiányosságok kiküszöbölésére szolgál az ISPA program második szakasza, melynek keretében megújul és kibővül a komáromi csatornahálózat.

A város környéki területeken jellemző mezőgazdasági művelés - nem kellő gondosság mellett - komoly veszélyt jelenthet a talajra és a felszín alatti vizekre. A pontszerű, koncentrált szennyezés forrása lehet a nem megfelelő módon tárolt trágya és a trágyalé. A műtrágyák és növényvédőszeres felhasználása csökkent a rendszerváltás előtti időszakhoz képest. A trágya és a különböző vegyi anyagok tárolására szigorú előírásokat vezettek be, ezek betartatása megelőzheti a talaj és a vizek elszennyeződését. A korábbi nagygazdaságok helyén több megszünt műtrágyarakár található a vizsgált területen. Ezek felszámolása az

új tulajdonos feladata, de sokan nem tettek még eleget e kötelességüknek. Mivel a települések ivóvízellátását a parti szűrésű kutakból és rétegvízből elégítik ki, különösen fontos ezek védelme. A város az Erzsébet-sziget kútjaiból kapja a vizet.

Kiemelt feladat a felhagyott szeméttelpek rekultiválása, esetleges szennyező hatásuk megszüntetése. A bezárt lerakók tájba illesztésénél és a terület esetleges utóhasznosításánál prioritást kell, hogy élvezzen a hulladékkezelés. Az ugyanazon területen, de magasabb színvonalon végzett hulladékkezelés a környezet védelme szempontjából is kedvező, a lakosság által könnyebben elfogadható, és a rekultiváció szempontjából is költségtakarékos megoldás. Ennek szép példája Madzagoš, ahova komposztáló, illetve szelektív gyűjtőt terveztek. (A régi szeméttelép Harcsáson (Harčáš) működött 1995-ig.) A hulladékgazdálkodási program foglalkozik a telep szakszerű rekultivációjával, melynek költsége kb. 30–40 millió korona. Ezt az összeget a kb. 500 millió koronás éves költségvetésű önkormányzat nem tudja kigazdálkodni. A szakszerű rekultiváció feltételeinek megteremtéséhez mindenképpen központi forrásokra lesz szükség.

A volt gázgyár területén, a korábbi működésből adódóan magas a talajban lévő kőolajszármazékok mennyisége. Jelenleg a Gázművek működik ezen a területen, gyártás már nem folyik, így újabb szennyező anyagok keletkezésétől nem kell tartani, ugyanakkor a terület rekultiválása még várat magára.

A szovjet hadsereg távozása után az addig általuk használt 18 objektum környékén súlyos környezetszennyezést állapítottak meg. Ezek felszámolásának költségét 1991-ben országos szinten 931,5 millió koronára becsülték. Dél-Szlovákiában 7 helyszín érintett ebben. Közéjük tartozik Észak-Komárom környéke is, ahol az egykor állomásozó szovjet csapatok a második legnagyobb kiterjedésű szennyezést okozták. Az Újvár és az Öregvár területén, a madari lőtér alatt és az izsai telepükön olajszármazékokkal és nehézfémekkel szennyezték a talajvizet 64 millió korona kárt okozva ezzel. 2006-ban program indult az Újvár és az Öregvár rendbehozatalára, jövőbeni hasznosítására, amelynek első lépése a szovjet katonák által itt felhalmozott szemét eltávolítása. A hulladékkal borított helységek területe 30 912 m² és az itt található hulladék mennyisége kb. 4630 m³.

5. Oktatási-szakképzési funkciók az ikervárosban és környékén

A vizsgálati terület oktatási infrastruktúráját a települések óvodái, általános és középiskolái, valamint egyetlen felsőoktatási intézményként az észak-komáromi, magyar oktatási nyelvű Selye János Egyetem képviseli.

5.1. Az óvodai ellátás ismérvei

A Komáromi kistérség óvodákkal jól ellátott mikrorégió, mivel 9 települése közül 8-ban működik ilyen intézmény. Egyedül Kisigmándon nincs óvoda, ahonnan a gyermekeket a nagyigmándi óvodába hordják át a szülők. A legtöbb (összesen 9) óvoda természetesen a régió központjában, a közel 20 000 lakosú Dél-Komáromban működik, emellett Ács és Almásfüzitő 2-2, a többi település 1-1 ilyen gyermeknevelő intézménnyel rendelkezik.

A vizsgálati terület szlovákiai oldalán elhelyezkedő települések közül (Megyerceset kivéve) valamennyi község rendelkezik állami fenntartású magyar, illetve magyar-szlovák óvodával. Észak-Komáromban az ilyen óvodából 8 van, közel felük az 1970-es és 1980-as években nyílt meg. A többnyire 2-4 óvodai csoporttal rendelkező óvodákban csoportonként 18-26 gyermek van. Észak-Komáromban speciális feladatot lát el a Kórház mellett működő óvoda, amely a beteg gyermekek gyors felépülését elősegítő pszichológiai, illetve nevelési-oktatási programmal rendelkezik.

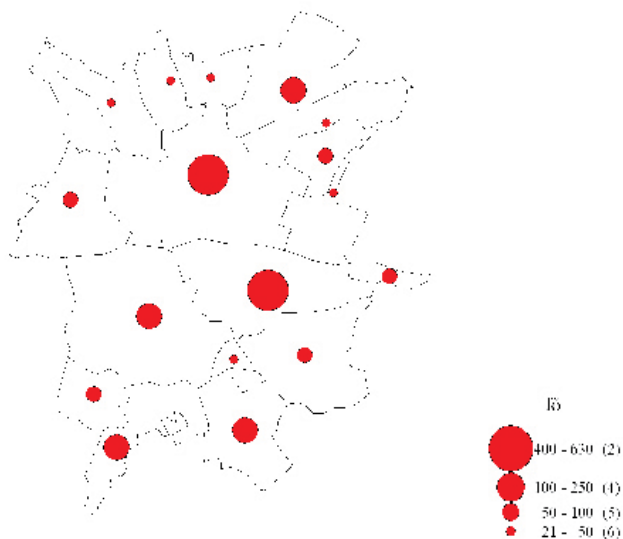
Dél-Komáromban 7 óvodát és egy tagóvodát működtet az önkormányzat. A belvárosiakon kívül külön óvoda működik a monostori és a szőnyi városrészben, valamint a szőnyi óvoda tagóvodája a MOL lakótelepen. Dél-Komárom önkormányzati óvodáiba 2005-ben 568 gyermek volt beíratva, ami a római katolikus egyház által fenntartott óvodába járókkal egészült ki közel 600-ra. Az óvodai csoportok létszáma eléri a törvényben jelzett 20 fős átlaglétszámot, de sehol nem haladja meg a 25 fős maximumot, ami megfelel a közoktatási törvényben előírtaknak. Ez azt jelzi, hogy a gyermekek elhelyezése jól kihasználta, nem zsúfolt, kényelmes intézményekben történik.

A vizsgálat idején a térség magyarországi oldalának 19 óvodájában az összes férőhelyszám meghaladta az 1500-at, amelynek 47%-a Dél-Komáromra koncentrálódott. 2005-ben a kistérségben 1210, Dél-Komáromban 598 (az összes óvodás 55%-a) volt a legalsó szintű oktatási intézménybe beírtak száma, ami azt jelenti, hogy a régió átlagosan 24,5%-os (ezen belül Dél-Komárom 12%-os) óvodai férőhelytartálékkal rendelkezett. E tartalékok a települések szintjén a 0% (Bábolna) és a 32%

(Almásfüzitő) között változtak, így módon a kistérség egyetlen óvodája se volt túlszűfolt.

Észak-Komáromban és a vele szomszédos, magyar óvodával rendelkező községekben a kisebbségi óvodások teljes száma megközelítette az 1280-at, akiknek 60%-a észak-komáromi óvodába járt. A többi településen a magyar óvodába járó gyermekek száma 22 fő (Megyercs) és 176 fő (Ógyalla) között alakult, hozzávetőlegesen tükrözve az adott településben az óvodás korú gyermekkel rendelkező magyar népesség arányát (83. ábra).

83. ábra: Az óvodába beírt gyerekek száma településenként, 2004

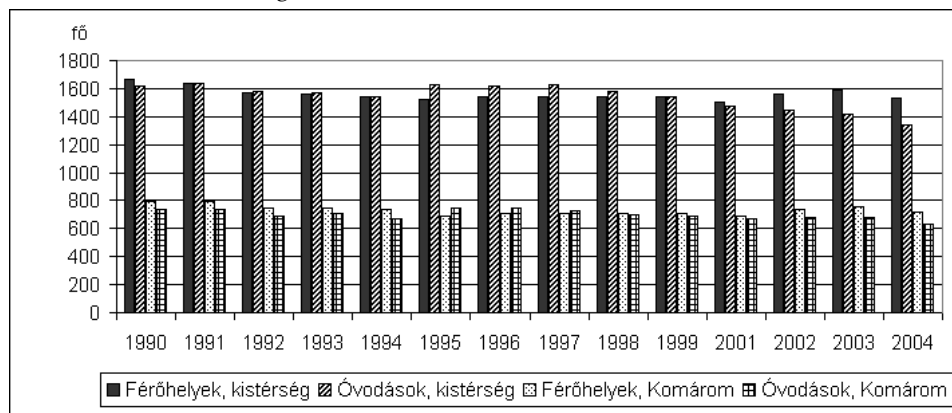


Az 1980-as évek óta az egész térségben és a két Komárom esetében is érvényesült az óvodás korúak számának folyamatos csökkenése, ami a beírt gyermekek számának közel másfél évtizedes fogyásában is nyomon követhető. 1990 és 2004 között a magyarországi részen 1620-ról 1145-re csökken az óvodások száma, ami 30%-os visszaesést jelent. Ugyanezen idő alatt Dél-Komáromban csak 15%-os volt a létszámcsökkenés (735-ről 630-ra).

A vizsgálati terület északi részén a falvak magyar nemzetiségű óvodásainak létszámában drasztikus (46% és 63% közötti arányú) csökkenés következett be. Csallóközaranyoson 81-ről (1990) 42-re (2005), Izsán ugyanezen időintervallumban 72-ről 25-re, Keszegfalván 57-ről 31-re csökkent az óvodai gyermeklétszám. Észak-Komáromban viszont csak 9%-os volt a csökkenés, ami kedvező értéknek számít.

A magyar oldal folyamatai arra hívják fel a figyelmet, hogy az elmúlt másfél évtizedben a Duna jobbparti városának demográfiai folyamatai a 3–6 éves korosztály vonatkozásában lényegesen kedvezőbbek voltak Bábolnához (22%-os visszaesés) és a kistérség községeihez képest. A kistérség szintjén csak az 1990-es évek közepén egy olyan időszak, amikor a beírt gyermekek száma kisé meghaladta a férőhelyszámot, ám az ezredforduló után a férőhely-gyermekszám olló ismét fokozatosan nyíltni kezdett, ami látható mértékű kapacitásfelesleg kialakulását eredményezte a kistérség településein (84. ábra).

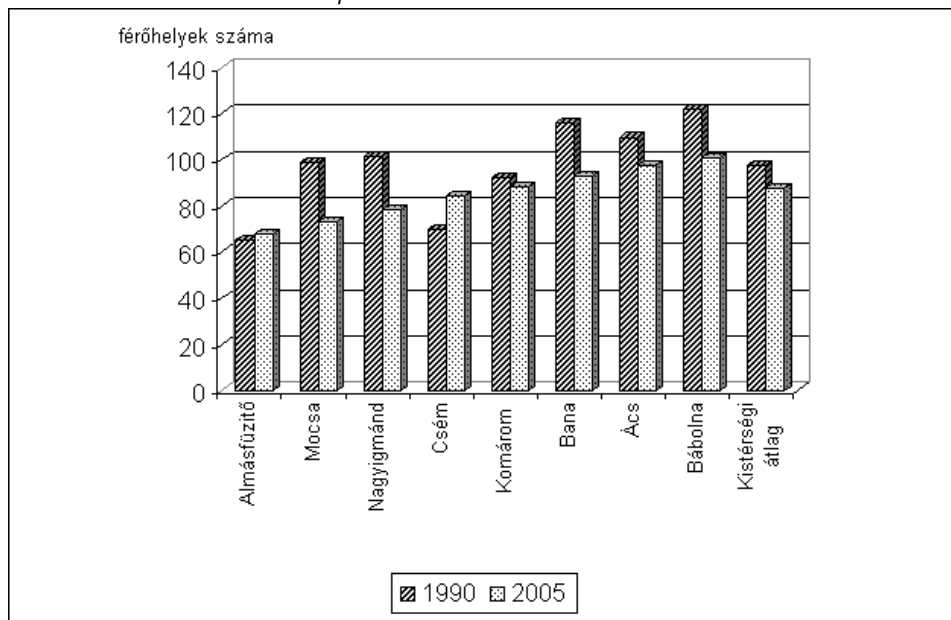
84. ábra: Az óvodai férőhelyek és a beírt óvodások számának változása a Komáromi kistérségben és Dél-Komáromban 1990 és 2004 között



A vizsgált időszakban a kistérség óvodai férőhelyeinek számbeli változása (mérséklődése) csak kis mértékben, vagyis csupán 8%-kal követte a fenti létszámcsökkenést (1663-ról 1486-ra), és Dél-Komáromé is csak 15%-kal (798-ról 680-ra) esett vissza. Ezáltal javultak a térség valamennyi óvodájában a gyermekek elhelyezésének és nevelésének feltételei. Miközben 1990-ben még 3 községben volt férőhelykapacitáshiány (Bábolnán közel 22%-os, Ácson 10%-os, Banán 16%-os), addig 2004-re csupán Bábolnán haladta meg a gyermeklétszám néhány fővel a férőhelyszámot (85. ábra).

A régióban a gyermeklétszám csökkenését nem követte hasonló arányban az óvodai pedagógusoké, így 2004-ben csak 8,4 óvodás jutott egy óvónőre, szemben az 1990-es 10,7-tel. Dél-Komáromban viszont alig csökkent 14 év alatt a fajlagos mutató értéke (1990: 9,5 gyermek/pedagógus; 2004: 9,2 gyermek/pedagógus), vagyis a város vezetése odafigyelt, hogy az óvodapedagógusi állományváltozás rugalmasan kövesse a demográfiai apálynak az óvodai létszámra gyakorolt hatásait.

85. ábra: Az óvodai férőhelyek száma a Komáromi kistérség településein 1990-ben és 2005-ben



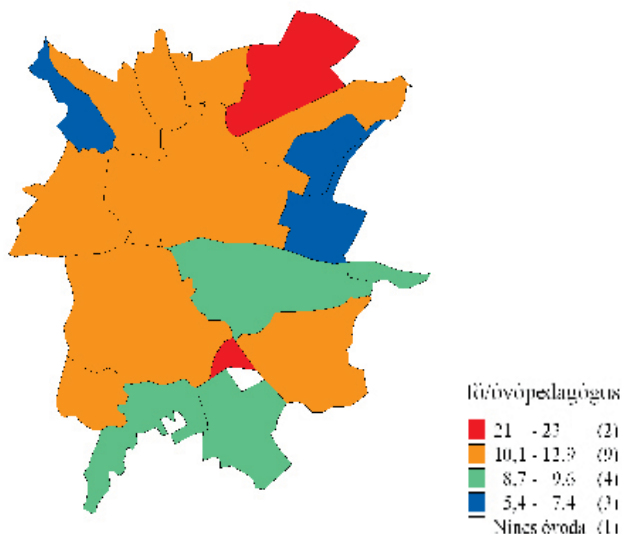
A fajlagos óvodapedagógus-ellátottsági értékek 1990 óta a legtöbb községben csökkentek, emiatt a kistérségi átlag is 10 gyermek/pedagógus alá került 2004-re. Egyetlen kivétel Csém, ahol a korábbi 3 óvónő helyett 2004-ben már csak 1 maradt a 21 gyermekre, ami a mutató kiugró mértékű emelkedését eredményezte. A vizsgálati terület északi részén a kisebb falvakban kevesebb gyermek jut egy óvodapedagógusra, mint a délin. Észak-Komárom értéke viszont alig haladja meg a dél-komáromit (86. ábra).

Mivel az ezredforduló utáni években a Komáromi kistérségben a születések számának csökkenése megszűnt, és 2003-tól a nagyobb településeken ismét évről évre egyre többen születnek, ezért a jelenlegi kapacitástartalékok néhány éven belül ki lesznek használva. Következésképpen a mai férőhelyszámok megőrzése célszerű, leépítésüket el kell kerülni.

5.2. Az elemi, illetve általános iskolai képzés jellemzői

A vizsgálati terület magyarországi oldalán a községek általános iskolákkal való ellátottsága nem teljes körű. A Komáromi kistérség 9 településéből csak 7-ben működik általános iskola, Csémről és Kisigmándról a tanulók a közeli nagyigmándi általános iskolába ingáznak a

86. ábra: Az egy óvodai pedagógusra jutó óvodások száma 2004-ben



tanítási napokon. A legtöbb általános iskolával (összesen 6-tal) Komárom rendelkezik. Ács 2, Bábolna városa és a többi 6 község 1-1 általános iskolát üzemeltet.

Dél-Komáromban 4 általános iskolát működtet az önkormányzat, emellett 2 intézmény (Nevelési Tanácsadó és Beszédjavító Intézet, Móra Ferenc Általános Iskola és Speciális Szakiskola) fenntartója a Komárom-Esztergom Megyei Önkormányzat.

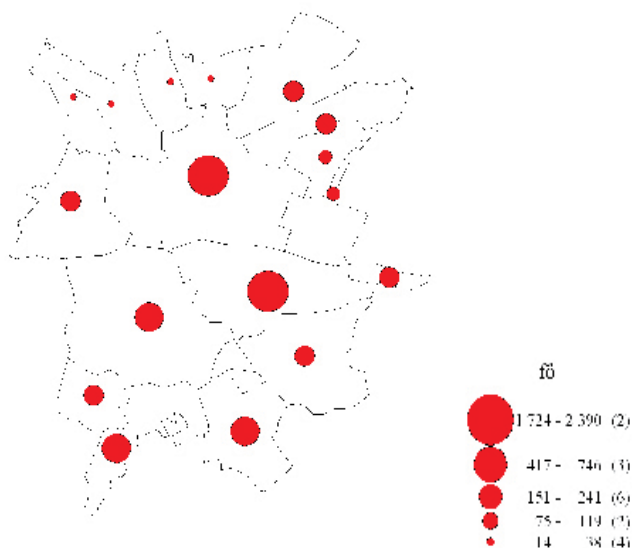
Észak-Komáromban 6 alapiskolában folyik magyar nyelvű oktatás, amelyben közel 2900 gyermek vesz részt. A város szomszédságában fekvő 9 település közül csak 8-ban van alapiskola, ahol összesen közel 600-an tanulnak. Így a vizsgálati terület északi részén az iskoláskorú gyermekek 82%-a a régió központjában jár alapiskolába. Az alapiskolák közül egy, amelyik egyházi kezelésben van, a Marianum Ének-Zenei Magyar Tannyelvű Alapiskola és Gimnázium. Egy további alapiskola a kórház mellett működik és a fogyatékos gyermekek oktatását végzi.

Dél-Komáromban az általános iskolai oktatás változatos formái vannak jelen, amelyen belül az átlagosnál szélesebb körű testnevelési, illetve művészeti-zenei képzésen túl vallási, egészségügyi és szociális szempontok egyaránt érvényesülnek. Az elsőt a szőnyi általános iskola Bocsik Józsefről való elnevezése (1997) is jelezte, mivel az iskola a testnevelés és a sport iskolai szerepének erősítését célozza.

A második képzési formát képviseli a közel 300 tanulóval rendelkező Egressy Béni Városi Zeneiskola. A vallási alapú képzés lokális megvalósítója az 1997-ben egyházi tulajdonban került, s Szent Imre Római Katolikus Általános Iskola és Óvoda névre átnevezett intézmény képviseli, ahol a diákok száma megközelíti a 300-at. Több, mint 100 fogyatékos gyermek oktatását végzi 30 pedagógus a Móra Ferenc Általános Iskola és Speciális Szakiskola nevet viselő intézményben, a Nevelési Tanácsadóban pedig közel 50, szociálisan deviáns gyermekkel foglalkoznak szakképzett pedagógusok. Átszervezés alatt áll a pedagógiai szakszolgálati tevékenység, mivel a logopédiai tevékenységet a Komárom-Bábolna Többcélú Kistérségi Társulás venné át a megyei önkormányzattól

Az iskoláskorú gyermekek számának folyamatos csökkenése, amely az 1980-as évek végétől országos tendencia, az 1990-es években a kistérség településein és Dél-Komáromban is megjelent. Emiatt a kistérségben az általános iskolai tanulólétszám 1990 és 2004 között 4900-ról 3850 főre apadt, ami kissé több, mint 20%-os csökkenést jelent másfél évtized alatt. Komáromban, amely a térség iskolásainak teljes létszámából közel 50%-kal részesedik, a kistérség átlagánál lényegesen magasabb (27%-os) volt az általános iskolák tanulói létszámának mérséklődése, így a város kevésbé volt képes megőrizni iskolásai létszámát, mint a környékbeli községek többsége (87. ábra).

87. ábra: Az általános iskolai tanulók száma a kistérség településein 2004-ben
(A szlovák oldalon csak a magyar iskolák adatai alapján)



A lecsökkent tanulólétszám pozitív hozadékanak tekinthető, hogy a dél-komáromi iskolák meg tudták valósítani a jogszabályok által elvárt szaktantermi rendszer kiépítését és önálló számítástechnika-termeket tudtak berendezni. Még így is hiányzik az iskolákból az önálló nyelvi labor, amelyre az idegen nyelvek oktatásának korszerűbbé és hatékonyabbá tétele érdekében lenne mielőbbi szükség. A városra vonatkozó demográfiai adatok arra utalnak, hogy a közeljövőben nem várható jelentős változás a tanulói létszámban, azaz évente közel annyi elsős kerül majd az iskolapadokba, mint ahány 8. osztályos végez.

Mivel a kistérség általános iskoláiban foglalkoztatott pedagógusok teljes létszáma 1990 és 2004 között csak 5,5%-kal csökkent, emiatt az egy tanárra jutó iskolások száma az 1990. évi 12,8 tanuló/pedagógus értékről 2004-re 10,4 tanuló/pedagógusra esett vissza. A kistérség településeire vonatkozóan kiszámított, átlagosan 22 fős osztályokból (1990) közel másfél évtized múltán 19 átlagléttségű osztályok lettek. Dél-Komárom megfelelő mutatói is hasonló tendenciákat tükröznek.

Noha az egy tanárra jutó tanulók számának csökkenése elősegítheti a hatékonyabb oktatást (miután több idő jut egy tanulóra a tanár részéről), másrészt viszont, ha a gyorsan csökkenő tanulólétszámot nem követi hasonló arányú tanárlétszám-csökkenés, az önkormányzatok számára jelentős terhet jelent a megmaradó, viszont egyre kevesebb gyermeket oktató tanárok fizetésének finanszírozása.

A vizsgálati terület északi részén jelentős számú elemi iskola (a hivatalos szlovákiai elnevezéssel „alapiskola” működik), amelyekben – tekintettel a magyar nemzetiségű lakosság kiemelkedő, általában 50% fölötti arányára az egyes településeken – számos magyar tannyelvű iskola működik.

Észak-Komáromban az alapiskolák közül az önkormányzati fenntartású Béke Utcai Alapiskola, amelynek közel 700 tanulója van, és az Eötvös Utcai Alapiskola. 1994-ben nyílt meg 9 osztályos alapiskolaként 480 tanulóval és 43 pedagógussal az egyházi alapítású, de állami fenntartású Marianum Ének-Zenei Magyar Tannyelvű Alapiskola és Gimnázium. Állami fenntartású viszont az 1969-ben alapított Munka Utcai Magyar Tannyelvű Alapiskola, amelynek kiterjedt oktatási vonzáskörzete van. A legtöbb bejáró tanuló Keszegfalváról, Vágfüzesről, Izsáról, Martosról, valamint az 500 fő alatti lakosságú Patról való.

Megjegyzendő, hogy az általános iskolai tanulók létszáma a vizsgált térség északi részén, így Észak-Komáromban is folyamatosan csökken a kedvezőtlen demográfiai folyamatok miatt. Így pl. az Eötvös Utcai Alapiskolának 1990-ben még 1170 tanulója volt, ami 5 év alatt több, mint 30%-kal esett vissza. Az oktatás technikai feltételei viszont fokozatosan javultak az 1990-es évek közepétől, amikor sorra indultak a város

alapiskoláiban az idegennyelvi tagozatok és megkezdődött a számítástechnika oktatása is.

A vizsgált térségen belül Észak-Komáromon kívül állami fenntartású magyar tannyelvű iskola működik Csallóközarányoson, Izsán, Hetényben, Ógyallán, Szentpéteren teljes általános iskolai képzést nyújtva 9 osztályban, illetve 4 osztályos kisiskola működik Megyerscen és Keszegfalván. Ógyallán 1985-től működik a Speciális Magyar Tannyelvű Alapiskola, 4 osztályában mintegy 40 értelmi fogyatékos gyermek tanul. Martos 4 osztályos magyar iskoláját a református egyház alapította még az 1990-es évek elején. Az ezredfordulón a gyermeklétszám apadása miatt már csak 2 osztállyal (20 tanulóval) működött. Megyercs 4 osztályos, önkormányzati fenntartású magyar alapiskolájában sem éri el a tanulók létszáma a 30-at. Csallóközarányos magyar iskoláját szintén az önkormányzat tartja fent. Vágfüzesen nincs magyar iskola.

Itt kell megjegyezni, hogy Észak-Komáromban a déli ikervárosénál alacsonyabb fajlagos létszámok adódnak az egy tanárra jutó iskolásokokat illetően (16 tanuló/pedagógus), ami az iskolák magasabb pedagógus-ellátottságának jele, azaz a szlovák állam jobban támogatja az oktatási szféra bérkiadásait, mint a magyar.

5.3. Középfokú képzés a két városban

A Komáromi kistérségen belül évtizedek óta csak Dél-Komárom rendelkezik kiépült középfokú oktatási intézményhálózattal. A kistérségi központon kívül csak Bábólnán működik még 2002 óta középfokú oktatási intézmény, az esztergomi Balassi Bálint Gimnázium kihelyezett esti tagozata szerény tanulói létszámmal.

Dél-Komáromban a gimnáziumi oktatás, a középszintű szakképzés a Megyei Önkormányzat, illetve alapítványok által fenntartott középiskolákban történik. Közülük a Megyei Önkormányzat a fenntartója a Jókai Mór Gimnáziumnak, a Kultsár István Szakközépiskolának, a Széchenyi István Közgazdasági-Informatikai Szakközépiskolának, a Szakiskola és Szakközépiskolának, valamint a Középfokú Kollégiumnak. Alapítványi fenntartásban működik a Kempelen Farkas Ügyviteli Alapítványi Szakközépiskola és a Pannon Kincstár Tanoda, amely utóbbi szintén szakképzést folytat.

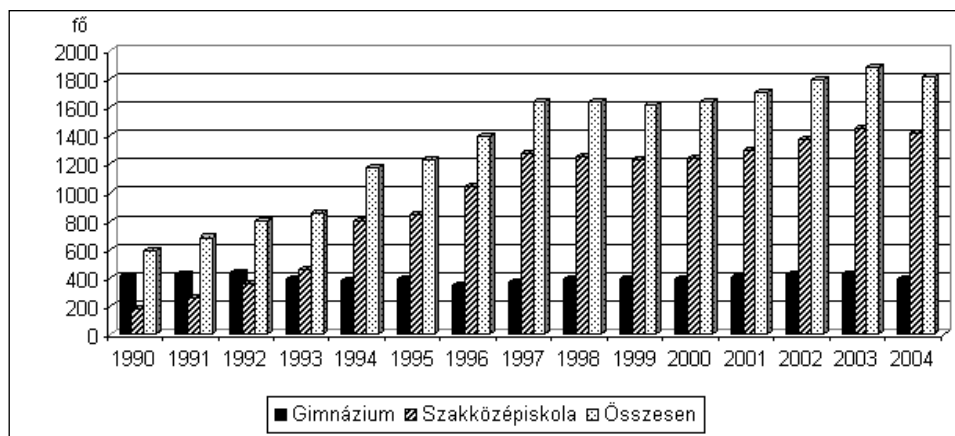
A felsorolásból látható, hogy a város középfokú oktatási intézményhálózatában túlsúlyban vannak a szakközépiskolák (összesen 5 van belőlük), gimnáziumi, illetve ipari szakmunkásképzés csak 2 tanintézetben – és azokban is szakközépiskolához kapcsolódva – folyik. A nappali és az esti képzési formák keretei között közel 600 tanuló részül kifejezetten ügyviteli-gazdasági célú oktatásban, vagyis a gyakorlat-

ban közvetlenül hasznosítható adminisztratív, illetve gazdálkodási ismeretekre tesz szert.

A város középiskoláiban a tanulói létszám 1990 és 2004 között 596-ról 1818-ra emelkedett, ami drasztikus (több, mint 300%-os!) növekedésnek felel meg. A folyamat a középfokú végzettséggel rendelkezők lakosságon belüli arányának folyamatos növekedését tükrözi, amit csak az általános iskolai tanulólétszám közel 2 évtizede tapasztalható monoton csökkenése fog majd lefékezni az elkövetkező években.

Egyensúlyi eltolódás figyelhető meg viszont a középiskola-típusokat illetően a tanulók létszámának alakulásában. Már az 1990-es évek elejétől megfigyelhető, hogy a szakmai végzettséget adó és a gazdasági gyakorlathoz közelebb álló szakközépiskolák népszerűsége gyorsan nő a fiatalok körében. Ezt tükrözi, hogy 1990 és 2004 között tanulók létszáma a 8-szorosára nőtt, miközben az általános alapismereteket nyújtó, lényegében a felsőoktatási intézményben való továbbtanulásra felkészítő városi gimnáziumé ezen időszak alatt kisebb visszaesés után stagnálást mutat (88. ábra).

88. ábra: A középiskolások létszámának változása Komáromban, 1990-2004



A középiskolai tanári gárda bővülésének mértéke már lényegesen jobban igazodott a gyorsan növekvő tanulói létszámhoz, mint az általános iskolák esetében annak csökkenéséhez. A vizsgált közel másfél évtized alatt 2,8-szeresére emelkedett a Dél-Komáromban tanító középiskolai tanárok száma, és 2004-re meghaladta a 140-et, szemben az 1990-es 50 fős értékkel. A fenti folyamat következményeként az egy középiskolai tanárra jutó tanulók létszáma 1990-hez képest (11,9 tanuló/tanár) nem nőtt számottevően 2004-re sem, amikor is a mutató értéke 12,6-et ért el. Megmaradt tehát az egyensúly az oktatói gárda és a tanulólétszám növekedése között.

Jelentősen visszaesett viszont a szakmunkásképzésben résztvevők száma a város szakoktatásában. Miközben még 1990-ben több, mint 500-an vettek részt ebben a képzési formában, 2004-re számuk már nem érte el a 250-et, ami 53%-os visszaesésnek fele meg közel másfél évtized alatt. Ennek egyik következménye már rövid távon is az lehet, hogy a korszerű ipar követelményeinek megfelelő képzettségű szakmunkásokból (pl. mikroelektronikai szakmunkás) hiány várható a városban és a kistérségben egyaránt.

Dél-Komárom kisvárosi centrumszerepköre a középfokú oktatás terén is szemmel láthatóan érvényesül, elsősorban a város oktatási vonzáskörzetében. Az 1990-es évek elején még alig érte el a 220-at a környékről a város középiskoláiba bejáró tanulók száma, 2004-ben már megközelítette az 1100-at. Mindez azt jelenti, hogy másfél évtizede a középiskolások 36%-a volt a más településből a városba naponta bejáró tanuló, 2004-ben ezek aránya már megközelítette a 60%-ot (89. ábra).

89. ábra: A Dél-Komáromba bejáró középiskolai tanulók számának változása 1990 és 2004 között a középiskolások teljes létszámához viszonyítva



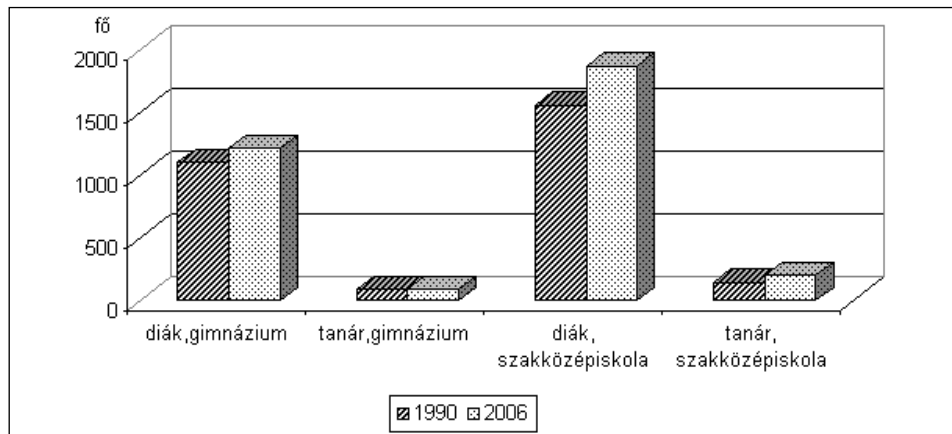
A vizsgálati terület északi felében a magyarul is oktató középfokú intézményeket Észak-Komárom 6 középiskolája (Sulek Gimnázium, Jókai Gimnázium, Selye János Magyar Tannyelvű Gimnázium, Marianum Magyar Tannyelvű Egyházi Gimnázium, az Ipari Középiskola és a Mezőgazdasági Szakközépiskola) képviseli. Tanulói létszámuk 350–680 között változik.

Észak-Komáromon kívül a térségben csak Ógyallán működik egy Építőipari Szakközépiskola (1978 óta), továbbá középszintű szakoktatási intézménynek tekinthető a Középfokú Mezőgazdasági Szakmunkás-képző Intézet, ahol mezőgazdászok és agrármenedzserek képzése folyik.

Az Észak-Komáromra vonatkozó legfrissebb adatok szerint a városban 2006-ban több, mint 3000 középiskolás tanult, ami 16%-kal magasabb

az 1990. évi értéknél. A tanulók 40%-a gimnazista, a többi szakközépis-
kolás. Ezek az arányok lényegében nem változtak az elmúlt másfél
évtized alatt. Javult viszont az egy középiskolai tanárra jutó tanulók
száma (1990: 11,5 tanuló/pedagógus, 2006: 10,5 tanuló/pedagógus), ami
azt jelzi, hogy javultak, azaz hatékonyabbá váltak az oktatásban a ta-
nulókkal való foglalkozás személyi feltételei (90. ábra).

90. ábra: A középiskolai diák- és pedagóguslétszám változása Észak-Komáromban,
1990–2006



5.4. A felsőfokú képzés megindulása és fejlődési folyamata

A kutatási terület az Észak-Komáromban megnyitott Selye János Egyetem révén a meglévő középszintű oktatási intézményhálózat mellett felsőoktatási funkcióval gazdagodott, ami komoly előrelépést jelentett a térség oktatási infrastruktúrájának fejlesztésében. A Szlovák Köztársaság Nemzeti Tanácsa 2003. október 23-án hagyta jóvá az első, magyar oktatási nyelvű szlovákiai felsőoktatási intézmény, a Selye János világhírű stresszkutató nevét viselő egyetem alapításáról szóló határozatot. A szlovákiai magyar politika már az 1989-es rendszerváltáskor célul tűzte ki a magyar nyelvű intézményes felsőoktatás megteremtését, amelynek elsődleges oka, hogy a szlovákiai felsőoktatásban résztvevő magyar nemzetiségűek aránya évtizedek óta igen alacsony (3,7% és 4,8% között mozog), és lényegesen alatta van a szlovákiai magyarságnak a teljes népességből való 11–12%-os részesedésének.

Az új egyetem nemcsak a szlovákiai magyarság iskolázottsági szintjének látványos emelkedését segíti elő, hanem a legmagasabb szintű képzettség nyújtásával megteremtheti a magyar fiatalok számára a munkaerő-piaci esélyegyenlőséget, hozzájárul a munkanélküliség csökkentéséhez, és a vizsgált térségen túl terjedő hatásával elősegítheti

a magyarok által lakott területek gazdasági fellendülését. Az új egyetem elősegíti egy olyan magyar értelmiségi réteg kialakulását, amely a nemzeti kisebbség tartópillérévé válhat, és amelynek tagjai nyelvtudásuk révén nemzetközi viszonylatban is érvényesülni tudnak. Az egyetem az oktatás mellett fejleszti a tudományosságot, a szlovákiai magyar tudóstársadalmat bekapcsolja a tudományok nemzetközi vérkeringésébe, kapcsolatot teremt a tudományos intézmények nemzetközi hálózatával.

Az egyetemen 2004 őszén 3 karon (Pedagógiai, Gazdaságtudományi és Teológiai Kar) kezdődött meg az oktatás, 27 főállású oktatóval. Az első tanévben az egyetemnek összesen 648 nappali és levelező tagozatos diákja volt (22. táblázat).

22. táblázat: A hallgatói létszám alakulása az egyes karokon a 2004/2005-ös tanévben

Tagozat	Gazdaságtudományi Kar	Pedagógiai Kar	Református Teológiai Kar	Összesen
Nappali tagozat	175	181	39	395
Levelező tagozat	0	210	43	253
Összesen	175	391	82	648

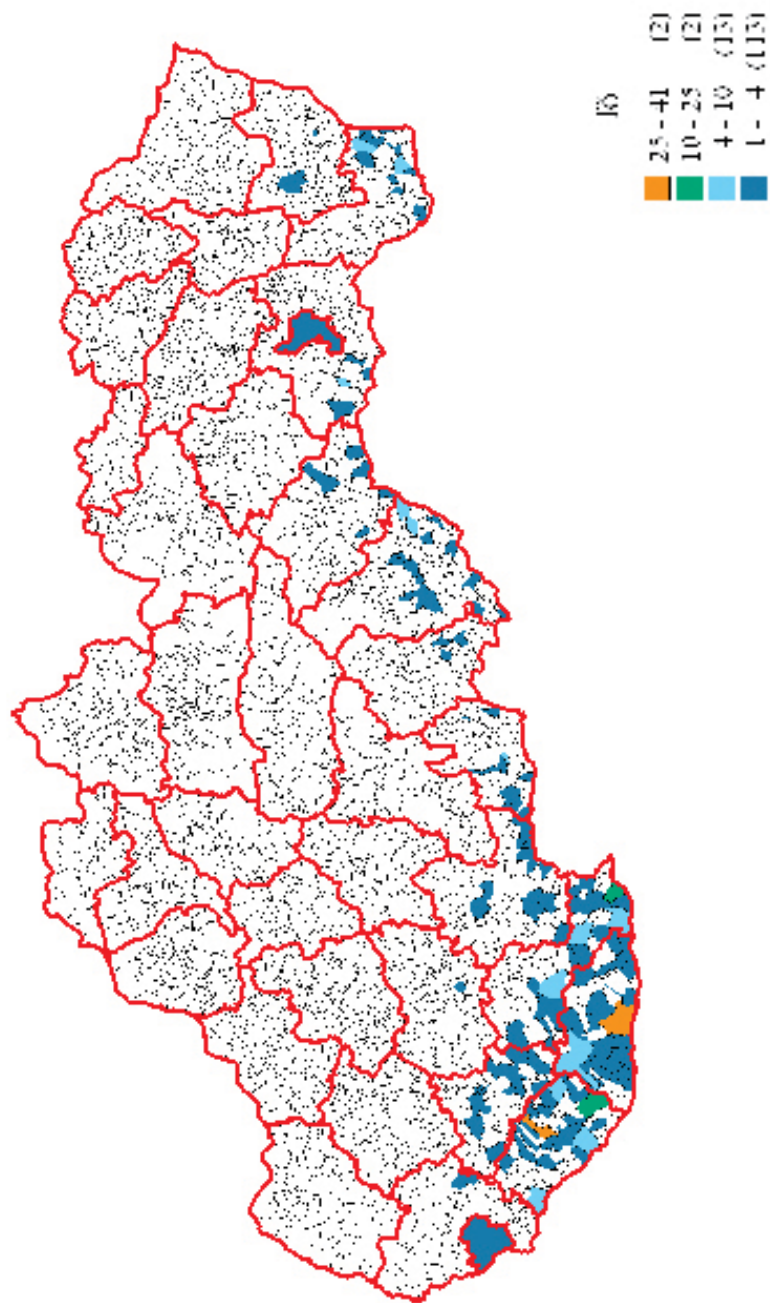
Forrás: Aktuális információk ... SJE, 2004.

A 2004/2005-ös tanévben az oktatás a komáromi központ mellett Királyhelmecen is folyt, ahol a Budapesti Corvinus Egyetem (BCE) már 1994 óta működtet kihelyezett tagozatot főiskolai szintű közgazdász-képzés céllal, amit a Selye János Egyetem Gazdaságtudományi Kara fokozatosan átvesz.

Az új egyetem első hallgatóinak területi, illetve településenkénti megoszlásából látható, hogy a legtöbb hallgató Észak-Komáromból, Dunaszerdahelyről, illetve az e városok nevét viselő járások falvaiból tanul a felsőoktatási intézményben. A város közvetlen szomszédságát jelentő vizsgálati terület településeinek többségéből már 2004-ben volt legalább 1-2 hallgatója az egyetemnek (91. ábra).

Nagyon széles réteg igényét kielégítve kezdődött meg a levelező oktatás, amelynek sikerességét jelzi, hogy a 2004/2005-ös tanévben a Pedagógiai Kar és a Református Teológiai Kar hallgatóinak több, mint fele levelezős volt. A Pedagógiai Karon az óvopedagógus képzést és 6 tanári szak tetszés szerinti kombinációját választhatták a hallgatók, a Gazdaságtudományi Karon közgazdaságtan és vállalati menedzsment

91. ábra: A Selye János Egyetem oktatói konzáskörzete, 2004



szakon indult meg a nappali tagozatos képzés. A Református Teológiai Karon lelkészképzés folyik nappali és levelező tagozaton. Korábban a Calvin János Teológiai Akadémia képezte a református lelkészeket, ami csak a Selye János Egyetem létrejöttével érte el egyetemi szintű akkreditálását. A kar átvette a teológiai akadémia hallgatóit, így itt már 2004-ben is öt évfolyamon folyt az oktatás.

Az egyetem már megalakulásától kezdve építi kapcsolatait több magyarországi egyetememmel és főiskolával (pl. BCE; Modern Üzleti Tudományok Főiskolája, Tatabánya; Nyugat-magyarországi Egyetem Apáczai Csere János Tanárképző Főiskola Kara, Győr) amelyek oktatói a pedagógus- és közgazdász-képzésbe egyaránt bekapcsolódnak. Az új felsőoktatási intézmény fokozatosan beépül Észak-Komárom tudományos és kulturális életébe, ez a kapcsolat a hallgatói létszám öt éven át tartó emelkedésével még inkább el fog mélyülni. Ezt jelzi az egyetem szakmai, tudományos, kulturális és sportrendezvényeinek (pl. Selye Esték, Komáromi Egyetemi napok) növekvő látogatottsága.

A hallgatói létszám a második tanévben az előző évinek közel 2,5-szeresére, 1602 főre emelkedett, ami karonként más-más okokra volt visszavezethető (23. táblázat).

23. táblázat: A hallgatói létszám alakulása az egyes karokon a 2005/2006-os tanévben

Tagozat	Gazdaságtudományi Kar	Pedagógiai Kar	Református Teológiai Kar	Összesen
Nappali tagozat	338	395	38	771
Levelező tagozat	190	377	27	594
Kihelyezett tagozat	145	92	0	237
Összesen	673	864	65	1602

Forrás: Aktuális információk ... SJE, 2005.

A Gazdaságtudományi Kar 2005-ben indította el levelező tagozatát, melyre Komáromban 190, Királyhelmecen pedig 100 hallgató iratkozott be. A nagy érdeklődés háttérében az a jogszabály állt, melynek értelmében a közigazgatásban dolgozóknak főiskolai végzettséggel kell rendelkezniük. Így a Gazdaságtudományi Kar pad-soraiba ült több adóügyi referens, rendőr és hivatalnok. A közgazdaságtan és vállalati menedzsment szak ezen kívül olyan érdeklődőket is vonz, akik a jövőben kisvállalkozást terveznek alapítani, s ily módon

szeretnék az alapvető közgazdasági, számviteli és jogi ismereteket elsajátítani.

A Pedagógiai Karon a második tanévben megindult a történelem szakos képzés, és megnyílt a jelentős létszámnövekedéssel járó losonci óvópedagógus képző tagozat. (Losoncon nagy hagyománya van a középfokú magyar nyelvű óvónőképzésnek, így a 2005/2006-os tanévtől az oktatás főiskolai szintre emelkedett.) A Teológia Kar hallgatóinak létszáma az első tanévhez viszonyítva csökkent, mert befejezte tanulmányait egy viszonylag nagy létszámú végzős évfolyam.

Az egyetem oktatási vonzaskörzete 2004-hez képest jelentősen tágult. Miközben tovább erősödött a Komáromi és Dunaszerdahelyi járássok dominanciája, a hallgatók a korábbinál kétszer több, 269 szlovákiai településről érkeztek Észak-Komáromba. Jelentősé vált a Pedagógiai Kar losonci, illetve a Gazdaságtudományi Kar királyhelmei kihelyezett tagozatának vonzása is (92. ábra).

A 2006–2007-es tanévben a közel 1000 fős felvétellétszám-gyapodás következtében az egyetemnek már összesen 2520 hallgatója volt a nappali és levelező tagozaton, amelyből Észak-Komáromban közel 2300-an tanultak (24. táblázat).

24. táblázat: A hallgatói létszám alakulása az egyes karokon a 2006/2007-es tanévben

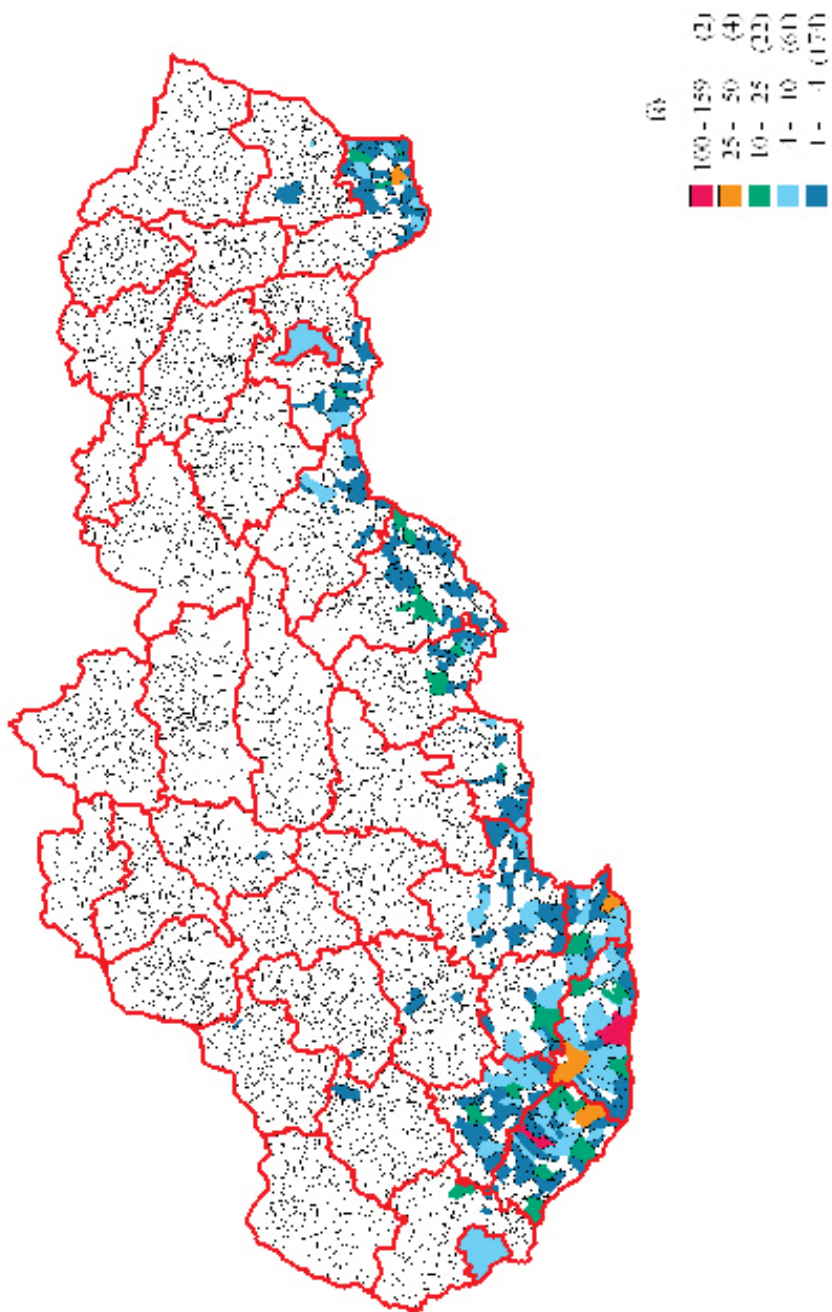
Tagozat	Gazdaságtudományi Kar	Pedagógiai Kar	Református Teológiai Kar	Összesen
Nappali tagozat	518	589	45	1152
Levelező tagozat	460	622	34	1116
Összesen	978	1211	79	2268

Forrás: Aktuális információk ... SJE, 2006.

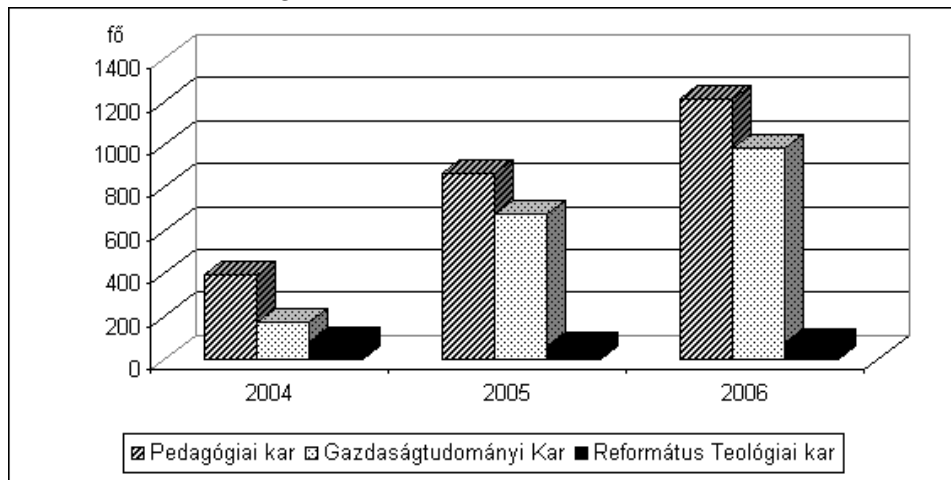
A 2004 és 2006 között végbement hallgatói létszámbővülés dinamikáját karonkénti bontásban is érdemes tanulmányozni. Ugyancsak figyelemre méltó módon kibővült az egyetem felsőoktatási vonzaskörzete Dél-Szlovákia magyarok lakta területeire vonatkozóan (93., 94. ábra).

Középtávon, de még inkább hosszú távon az is elképzelhető, sőt várható, hogy a Selye János Egyetemre a magyarországi térségrészből is egyre több hallgató fog érkezni. Mind a hallgatói létszám fokozatos emelkedése, mind a master szintű (MSc.) képzés várható megindulása ezt a folyamatot tovább segíti majd.

92. ábra: A Selye János Egyetem oktatói vonzókörzete, 2005



93. ábra: A hallgatói létszám karonkénti változása, 2004–2006 között



5.5. A két város közoktatásának fejlődési tendenciái és jövőképe

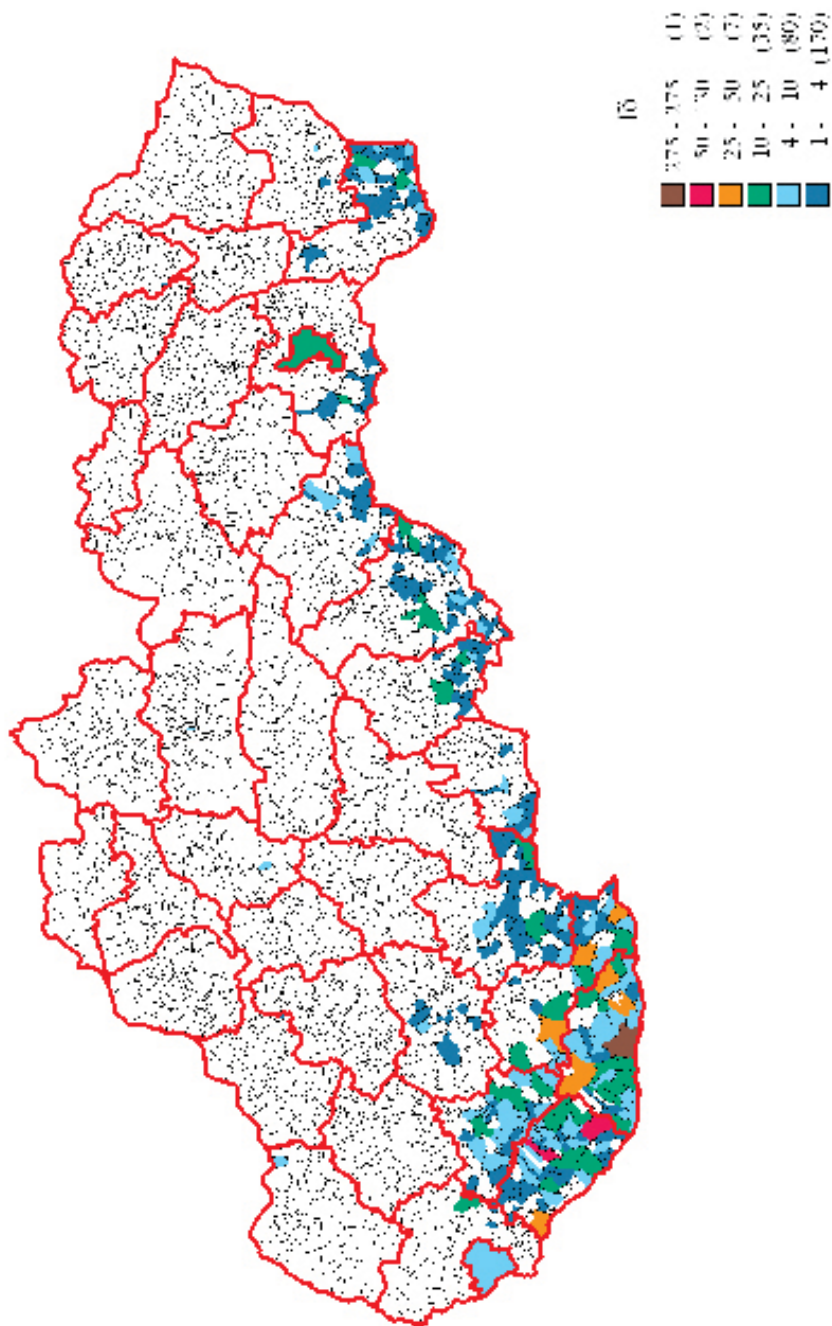
A térség felsőoktatási funkciójának megerősödését ígérik az Egyetem távlati fejlesztési céljai. A Gazdaságtudományi Kar „Kereskedelem és marketing“, valamint „Közigazgatás és régiófejlesztés“ szakok indítását, továbbá a „Közgazdaságtan és vállalati menedzsment“ szak mesterfokozatú képzési programjának akkreditáltatását tervezi. Az új szakoknak köszönhetően a kar hallgatói létszáma a következő tanévekben kb. 1800-ra nő.

A Pedagógiai Karon a földrajz, a francia nyelv, a szlovák nyelv, a testnevelés szakok jövőbeni akkreditálása számos szakkombináció választásának lehetőségét biztosítaná a tanári pályára készülők számára. A szintén tervbe vett „Szociológia“ és „Újságírás“ szakok indítása a szlovákiai magyarság társadalmi felemelkedését segítené elő.

A Református Teológiai Kar legfontosabb terve doktori iskola nyitása, mely lehetővé tenné a kar oktatóinak kinevelését. A doktoranduszok megjelenésével a kar hallgatóinak létszáma megközelítené a 100 főt.

A növekvő oktatási feladatok ellátása mellett szükség van a kutatási tevékenység bővítésére. Ennek támogatására és koordinálására jött létre a Selye János Egyetem Kutatóintézete, amely önálló intézményként, együttműködve szlovákiai és határon túli kutatóintézetekkel, vállalatokkal, pályázatokba bekapcsolódva igyekszik segíteni az oktatók tudományos munkáját: A kutatási eredmények intézeti, illetve egyetemi kiadványok formájában való megjelentetése az Egyetem és a vállalati szektor közötti szorosabb együttműködést segíti elő.

94. ábra: A Selye János Egyetem Oktatási Konzáskörzete, 2006



6. Észak- és Dél-Komárom kulturális és sportélete

A várospár kapcsolatrendszerében sok területen fellelhető kettősség jellemző Észak- és Dél-Komárom kulturális életére, szórakozási lehetőségeire, illetve az azokat kiszolgálni hivatott intézményi infrastruktúrára is. Észak-Komáromban működik a térség egyetlen magyar nyelvű, állandó társulattal rendelkező színháza (Jókai Színház), emellett fontos múzeumok, galéria, számos kulturális program, rendezvény jelzi a város(ok) élénk társadalmi életét. Számos helyen tapasztalhatók viszont hiányosságok a nem megfelelő infrastrukturális ellátottság, az elégtelen anyagi erőforrások és az együttműködés hiányából kifolyólag.

6.1. Kulturális intézmények a két Komáromban

A két város között a kulturális intézmények megoszlása egyenetlen. A jelentősebb kulturális intézmények nagyobb hányada Észak-Komáromban van, mivel a város történelmi magja a Duna északi partján található, valamint Észak-Komárom jelentős kulturális központ szerepét tölti be a szlovákiai magyarság mindennapjaiban.

Az 1952-óta működő Jókai Színház (1990-ig Magyar Területi Színház) a térség egyetlen magyar nyelvű, állandó társulattal rendelkező teátruma, amelyet nemcsak a felvidéki magyarság egyik kulturális központjaként tarthatunk számon, hanem jelentős szerepe van a Dél-Komárom vonzáskörzetében élő színházkedvelők szórakoztatásában is. A színház 17 állandó színésze, valamint további vendégszínészek, vendégtársulatok a 2006/2007-es idényben 10 színpadi művel szórakoztatták a színházkedvelőket.

Az előadások, a költségtakarékossági szempontok miatt, csak előre megváltott bérletekkel látogathatók, így a 350 fő befogadására képes színház és a 80 nézős stúdiószínpad általában 80%-os házzal működik. Az ötféle felnőtt bérlettel a péntek és szombat esti előadások, a nyugdíjas bérlettel a vasárnap délutáni műsorok, a gyermek és ifjúsági és mesebérlettel a hétköznap délelőtti, illetve kora délutáni programok látogathatóak. A színház a jegyárakban alkalmazott differenciált árstratégiával, az elsősorban Észak-Komáromban található közterületi reklámokkal és a helyi és regionális nyomtatott és elektronikus média (rádió, helyi tévé, internet) segítségével igyekszik tájékoztatni és az előadásokra csalogatni a színházkedvelő közönséget, ami, különösen a fiatalabb korosztály körében sok esetben nem bizonyul elég hatékonynak.

A Jókai Színház mellett Észak-Komárom másik jelentős kulturális intézménye a Nyitra kerület fenntartásában működő Duna Mente Múzeuma. A 21 fős szak- és kisegítő személyzet segítségével nemcsak ál-

landó és ideiglenes kiállítások, hanem számos kulturális program kerül megrendezésre. Az Észak-Komárom belvárosában található múzeum több régészeti, történelmi konferencia színhelye, szlovákiai és külföldi zenekarok, énekkarok hangversenyeinek, koncertjeinek otthona is. A múzeum birtokában lévő gazdag történelmi, várostörténeti, néprajzi, képzőművészeti anyag bemutatása csak rotációs rendszerben lehetséges, évente 1–2-szer teljesen új kiállítást nyit meg a múzeum, ami mellett további 12–18 kisebb, időszakos kiállítás várja a látogatókat saját, illetve más kárpát-medencei múzeumok gyűjteményéből.

A múzeum gondozásában működik a város főterén (Klapka tér) a város két híres szülöttének Lehár Ferencnek és Jókai Mórnak életét bemutató kiállítás is. A Duna Mente Múzeuma közelebbi tervei között szerepel a szlovákiai magyarság történetét és néprajzát bemutató kiállítás, valamint a napjainkban EU-s forrásokból felújított levéltár használatba vétele is. A kulturális intézmény több magyarországi múzeummal áll kapcsolatban, amelynek keretében kiállítási tárgyak vagy egész kiállítások cseréje válik lehetővé.

Ilyen kapcsolat fűzi az észak-komáromi múzeumot a dél-komáromi Klapka György Múzeumhoz, a két intézmény közti együttműködés keretében helytörténeti anyagok bemutatása válik lehetővé Dél-Komáromban, hiszen a város történelméhez kapcsolódó dokumentumokat és tárgyi emlékeket túlnyomó részt a szlovákiai oldalon működő Duna Mente Múzeuma őrzi.

A Klapka Múzeum több helyszínen különféle tárgykörben mutatja be a város és környékének történelmi emlékeit. A szőnyi római kori emlékeket (Brigetio római kori város maradványaiból) 1965-től az Igmándi erőd egyik külső kazamatájában, majd a Klapka Múzeum gondozásában 1993-tól az erőd belső terében mintegy 300m²-en tekinthetik meg az érdeklődők. A Lapidarium Brigetionense legjelentősebb műremeke a Phaedra és Hippolytos tragikus történetét elmesélő dombormú, melynek érdekessége, hogy két darabban került felszínre, és a 20. század elején előkerült darabját a ma Szlovákiában működő Duna Mente Múzeumba szállították, míg az 1960-as években előkerült másik része a dél-komáromi Klapka Múzeumba került. Mindkét rész napjainkban is e múzeumokban tekinthető meg.

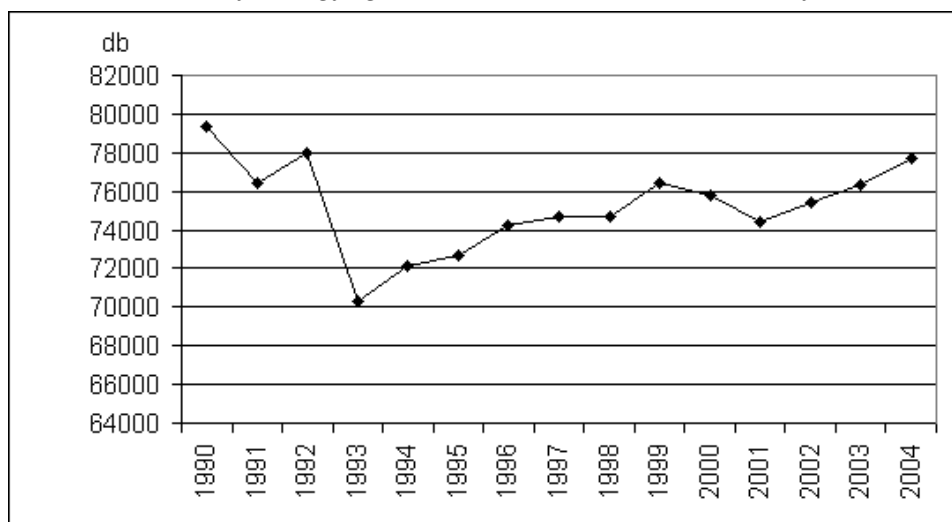
A komáromi és magyar hajózás történetét a Klapka Múzeum másik kiállításán, a városháza épületében tekinthetik meg az érdeklődők. A Bécsben élő dr. Juba Ferenc nyugalmazott tengerészkaptány, orvos és jogász több évtizedes kutatómunkájából felépülő magángyűjtemény 1987-től látogatható a városháza épületében, ahol számos dokumentum, hajózási eszköz, egyenruha, tengerész emléktárgy, kép és makett kerül bemutatásra, valamint az érdeklődők megismerhetik a magyar hajózás

történetét és legnagyobb sikereit a középkortól a II. világháborúig. A tárlat nemcsak a hadi, de a polgári és a sporthajózás számos relikviáját őrzi. A Múzeum vendégszáma éves szinten 6000–8000 fő között alakul.

A határ mindkét oldalán működik városi, illetve járási könyvtár, a dél-komáromi Jókai Mór Városi Könyvtár olvasóinak száma az utóbbi években 2000 körül mozgott, az észak-komáromi járási Duna Menti Könyvtár pedig mintegy 5000 beiratkozott olvasót, és 160 000 kötetet tart nyilván. A Jókai Könyvtár 1967-óta Szőnyben fiókkönyvtárat üzemeltet mintegy 300 olvasóval, valamint egy gyermekkönyvtárat, mintegy 500 olvasóval. A Duna Menti Könyvtárban található a Szlovákiában egyedülálló 40 000 kötetes történelmi gyűjtemény, melyből több száz kötet még a 16–17. századból való.

Mindkét könyvtár folyamatosan fejleszti könyvtári egységeinek számát, azonban anyagi erőforrások hiányában az intézményekben részben vagy teljesen hiányos az internetes megjelenés, nincs vagy kevés információt ad a könyvtárak honlapja, nem érhető el on-line könyvkatalógus (OPAC) (95. ábra).

95. ábra: A könyvtári egységek számának változása a Jókai Mór Könyvtárban



Forrás: KSH, T-STAR, 1990-2004

Jelentős változást hozott nemcsak a városok, hanem az egész régió kulturális életében az észak-komáromi Selye János Egyetem Könyvtárának 2006 decemberi megnyitása, hiszen a több, mint 200 000 kötetel, modern informatikai háttérrel rendelkező intézmény nemcsak az egyetem hallgatóinak, hanem a környék olvasóinak is rendelkezésére áll. A jelentős szépirodalmi könyvgyűjtemény mellett más tudomány-

területek, mint a közgazdaságtan, informatika, pszichológia kötetei is nagy számban megtalálhatók a polcokon.

A vizsgált térségben lakó könyvszerető olvasóknak azonban nem feltétlenül kell felkeresniük a város Jókai Könyvtárát, ha könyvet, magnó- vagy videokazettát szeretnének kölcsönözni, mivel a Komáromi kistérség csaknem összes településén működik kisebb-nagyobb kötetszámmal rendelkező helyi könyvtár az egyes települések olvasóinak kiszolgálására (25. táblázat).

25. táblázat: A Komáromi kistérség településeinek könyvtári állománya, 2004

Település	Állomány, db
Almásfüzitő	16000
Ács	26000
Bana	8000
Bábolna	13902
Csém	1000
Kisigmánd	-
Komárom	77726
Mocsa	9000
Nagyigmánd	14000

Forrás: KSH, T-STAR, 2004

A városok kulturális életének szervezésében fontos szerepet töltenek be a városi művelődési házak, egyrészt mint különböző kulturális rendezvények befogadó intézményei, másrészt mint a kulturális élet aktív szervezői és lebonyolítói. Az Észak-Komáromban működő Városi Művelődési Központ infrastrukturális ellátottsága messze felülmúlja a dél-komáromi Városi Művelődési Ház adottságait. Az egykor itt állomásozó szovjet hadsereg katonáinak épített művelődési központ 650 fő befogadóképességű előadóterme a legnagyobb a környéken, de az épület kiszolgálóegységeinek felszereltsége is messze felülmúlja a dél-komáromi kis művelődési ház adottságait.

A messze nem egyforma feltételek ellenére mindkét oldalon jelentős kulturális élet folyik, a művelődési házak minden évben számos külső, „vásárolt” programmal, valamint saját művészeti csoportjaik előadásával, fesztiválokkal, rendszeres vagy egy alkalommal életre hívott rendezvényekkel színesítik a városok lakóinak életét. Az észak-komáromi művelődési központ ad otthont a szlovák és magyar nyelvű

kórusnak és folklórcsoportoknak, a kamarazenekarnak, színjátszó csoportnak és moderntánc-csoportnak is, de a központ szervezésében kerül megrendezésre évente a felvidéki magyar színjátszás szemléje, a Jókai Napok és a város híres szülöttének és világhírű operettszerzőjének tiszteletére a Lehár Fesztivál. A művelődési központ feladata továbbá a városi mozi és két szomszédos falu kultúrházának üzemeltetése is (Kava, Őrsújfalu). Ám nem csak magyar vonatkozású rendezvények kerülnek megrendezésre Észak-Komáromban, több szlovák nyelvű rendezvény is színesíti a város kulturális életének palettáját (pl. Cirill-Metód ünnepek, Matica Napok, Prowazek Napok).

A dél-komáromi Csokonai Művelődési Központ, szűkös infrastrukturális adottságai ellenére gazdag programkínálatot nyújt a város és környéke lakosságának, melyek között megtalálhatóak táncsoportok fellépései, a hobbikörök találkozói és a komolyzenei egyeslet előadásai is. A művelődési ház területén működik a 30 éves Komáromi Kiszgaléria, ahol évente 6–7 kortárs művész alkotásait ismerhetik meg a látogatók.

1937-ben épült fel a szőnyi Petőfi Sándor Művelődési Ház, melyet 1996 óta a Szőnyi Kulturális Egyesület működtet. 1960-ban alapították a MOLAJ-lakótelepen a szakszervezeti fenntartású Ady Endre Művelődési Házat.

A dél-komáromi művelődési ház stratégiai fejlesztési koncepciójában egy teljesen új, a 21. századi igényeknek megfelelő művelődési központ kialakítása szerepel, új helyszínen, a Csillag erőd melletti eddig beépítetlen területen. Itt kapna helyet a különféle fejlesztési elképzelések szerint a művelődési házon kívül a városi könyvtár, a levéltár, esetleg a mozi is. A fejlesztés a szükséges anyagi erőforrások rendelkezésre állása esetén is csak középtávon valósulhat meg, és kérdéses, hogy a városközpontból a város peremére (a Dél-Komáromot Szőny városrésztől elválasztó területre) kerülő kulturális intézmény nehezebb megközelítése hogyan fogja befolyásolni a művelődési ház sikeres működését.

Az országhatáron átnyúló kulturális együttműködésekre számos jó példát találhatunk a két Komárom esetében, amelyek közül kiemelkedik az évenként megrendezésre kerülő Komáromi Napok rendezvénysorozat, melynek lebonyolításában (operatív szervezés, konferenciák, helyi népi együttesek műsorainak megszervezése) aktívan részt vesznek a két Komárom művelődési házai. A mára már országos hírnévre szert tett Komáromi Napokon túl szintén a művelődési házak közti együttműködés jó példái között tarthatjuk számon a 2000-ben és 2001-ben Tata, Dél-Komárom és Észak-Komárom városokban sikerrel megrendezett Millenniumi Sokadalom nevű hagyományörző folklór fesztivált. Szintén említésre érdemes a Híres Komárom történelmi játék, amelyet a Monostori erődben helyi civilek és amatőr színjátszók mutatnak be az

érdeklődőknek. Ebben az „időutazásban” a város történelmének nevezetes eseményeivel ismerkedhet a közönség.

A civil művészetpártoló kezdeményezések egyik legjobb példája az Észak-Komáromban működő Pro Arte Danubii Duna Mente Művészetéért Polgári Társulás által fenntartott Limes Galéria. Az 1999 óta működő társulás 2001-től tartja fenn az Észak-Komáromban található, XVIII. században épült, viszontagságos történetű Ferences templomban a kortárs képző-, ipar- és népművészek alkotásait bemutató tárlatát. Az évi 15–17 kiállításon szlovák és magyar művészek, a Pozsonyi és Budapesti Képzőművészeti Egyetem hallgatói, német és angol alkotók mutatkoznak be, e mellett a Galériában évente megrendezésre kerül a sérült emberek vizuális önkifejezését bemutató „A Nap születése” című kiállítás is.

A város és környéke kulturális és társadalmi életének színesítésében fontos szerepet játszik a Selye János Egyetem szervezésében minden évben nyaranta megrendezésre kerülő Selye Nyári Egyetem, ahol a felvidéki és magyarországi fiatalok neves magyar tudósok előadásait hallgathatják meg, megismerhetik a város történelmi értékeit, jelenét, és színvonalas szórakoztató programokban vehetnek részt.

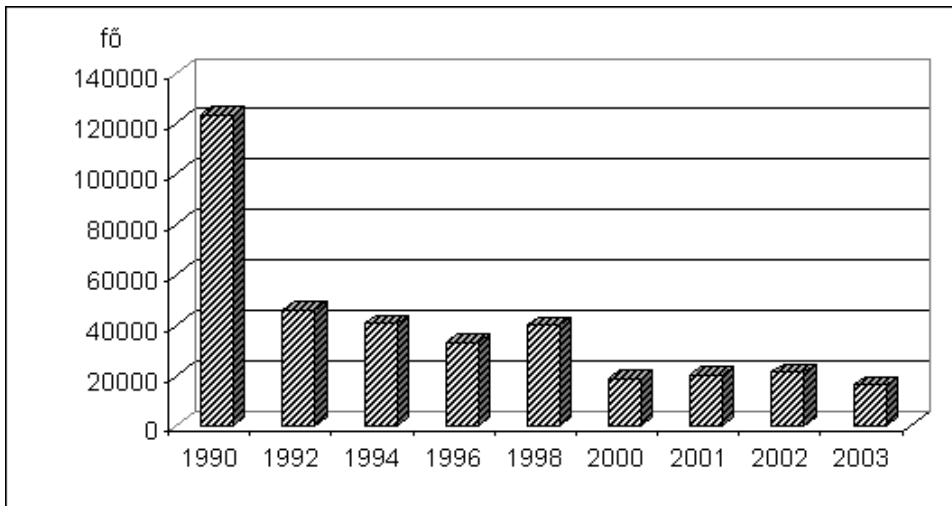
6.2. Szórakozási lehetőségek

Az Észak- és Dél-Komáromban található szórakozási lehetőségek száma és minősége igen vegyes képet mutat. A korábban igen nagy népszerűségnek örvendő mozilátogatás egyre veszít korábbi kedveltségéből az egyre jobb minőségű házimozirendszerek elterjedése és az internetről történő illegális filmetöltések révén. A fenti országos, illetve összeurópai trendet csak erősíti, hogy sem Észak- sem Dél-Komáromban nem található napjaink nézői elvárásának megfelelő mozi.

Az északi oldalon működő Tatra Mozi és a dél-komáromi Jókai Mozi is nagy múltú filmszínház, azonban a művelődési házak által üzemeltetett intézmények már nem felelnek meg a látogatók igényeinek, ezért a nézők vagy el sem mennek az előadásokra, vagy pedig más városban keresnek fel egy-egy multiplex mozit, ahol kényelmesebben, jobb minőségben élvezhetik az előadásokat.

Jóllehet a mozik igyekeznek, az adottságaikhoz mérten, megfelelni a mozilátogatók igényeinek, pl. a Tatra Moziban mind szlovák, mind magyar nyelvű előadások megtalálhatóak a repertoárban, a Jókai Mozi-ban különböző bérletekkel kívánják vonzóbbá tenni a kínálatot, de a premier után hosszú idővel bemutatott filmek iránt egyre csökken a kereslet (96. ábra).

96. ábra: A mozilátogatások számának alakulása Dél-Komáromban



Forrás: KSH, T-STAR, 1990, 1992, 1994, 1996, 1998, 2000-2003

Ami a mozi nézőszámának változását illeti, figyelemre méltó, hogy Dél-Komáromban az 1990-es évek eleje utáni jelentős nézőszámcsökkenést rövid stabilizáció követte. Ám ezt követően (1998-ról 2000-re) újabb nagymértékű visszaesés következett be a mozi látogatásban, ami feltehetőleg egyik oka lehetett a városhoz nem túl távol fekvő Győr ilyen típusú vonzóerejének növekedése a Győr Plazában működő Cinema City mozi megnyitása (1998 szeptember) révén. A 2006 novemberében megnyílt észak-komáromi bevásárlóközpontban sem került kialakításra multiplex mozi, pedig a két városban és vonzáskörzetükben élő mintegy 100 000 lakos elegendő keresletet képezne egy modern mozi fenntartásához, és hozzájárulna a bevásárlóközpont jobb megismeréséhez, különösen a magyarországi oldalon.

A Duna mindkét oldalán számos szórakozóhely (diszkó, kávézó, pub, söröző) működik, biztosítva a kikapcsolódási lehetőséget nemcsak a helybeli, hanem az ide látogató turisták számára is. Dél-Komáromban a szórakozóhelyek elsősorban a gyógyfürdő környékén és a városközpontban koncentrálódnak, míg Észak-Komáromban a Megye utcában és az Európa Udvarban működnek nagyobb számban.

Észak-Komárom egyetemi várossá válása a jövőben a helyi szórakozóhelyek további fejlődését vetíti előre, a városban tanuló mintegy ezer nappali tagozatos, illetve ugyanennyi levelező hallgató már napjainkban is jelentős vásárlóerőt képez. A hallgatói piac további felértékelődése várható a városban, hiszen a Selye János Egyetem fejlesztési elképzeléseiben középtávon összesen mintegy 5000 fős hallgatói létszám szerepel, szemben a 2007-es 2200 fővel.

6.3. Sportolás, aktív kikapcsolódás

A két város igen kedvező sportolási és aktív kikapcsolódási lehetőségeket biztosít a mozgás és a sport barátainak, a Duna mindkét partján számos szárazföldi és vízi, egyéni és csapat-, fizikai és szellemi sport folytatására nyílik lehetőség.

A várospárt kettészelő Duna és Vág folyók önmagukban kiváló lehetőséget biztosítanak különféle vízi sportokra, így számos, a vízzel kapcsolatos sportklub található Észak- és Dél-Komáromban egyaránt: északon kajakklub, jachtklub, búvárklub, vízimotoros klub működik, délen horgászklub, vízitúraklub várja a vízi sport kedvelőit. A vízi túrázás szerelmeseinek Dél-Komáromban a nyári hónapokban több lehetőségük is van részt venni a Dunán, a Mosoni-Dunán és a Rábán szervezett egy-, illetve többnapos evezőtúrákon.

A természetes folyóvizek mellett, a városok alatt rejlő gyógyvíz-készletet kihasználva mindkét városban működik városi uszoda, strand is, amely az idegenforgalomban betöltött fontos szerepén túl lehetőséget biztosít a város és vonzástérzetének lakói számára egész éven át az úszásra és más vízi sportokra. Észak-Komáromban, jöllehet a városi uszoda és a strand is jelentős rekonstrukcióra szorulna, a nem optimális körülmények ellenére vízilabdaklub is működik, és minden szeptemberben megrendezésre kerül a Comorra Vízilabda Kupa.

A szárazföldi sportok széles repertoárja található meg a határ mindkét oldalán, Észak-Komáromban az OBFZ Futballklub, az MBK Rieker kosárlabdaklub, birkózó és boxklub is működik, míg Dél-Komáromban a Komáromi Városi Sport Egyesület labdarúgó és tenisz szakosztálya, valamint a Komáromi Atlétikai Klub férfi és női kézilabda szakosztálya várja a mozgásra vágyókat. Dél-Komárom híres sportolója, Czibor Zoltán világhírű labdarúgó, 43-szoros válogatott, az Aranycsapat kiválósága, aki a városból indult, majd élete utolsó éveiben ide is tért vissza. Az életét és főbb eredményeit bemutató emléksobát a sporttelep központi épületében tekinthetik meg a sportbarátok.

Fontos esemény a két város közös életében az 1974 óta évente áprilisban megrendezésre kerülő Komárom-Komárno nemzetközi utcai futóverseny, amely mára országosan ismert eseménnyé nőtte ki magát úgy Szlovákiában, mint Magyarországon. Észak-Komáromban található a Szlovák Kempo Szövetség székhelye, aminek köszönhetően a város Kempo Európa Bajnokságnak is otthont adhatott 2004-ben.

A két Komárom sportjának érdekes színfoltja a városok speciális adottságaira épülő, kevés helyen fellelhető sportrendezvények, klubok. A Duna mindkét partján nagy hagyományai vannak a kerékpározásnak, sokak elengedhetetlen segítője a napi ügyek intézésében a bicikli, amely

szép és egészséges hagyományaira épülve számos kerékpáros túrát rendeznek: Március 15-i túra, Családi Kerékpártúra (Dél-Komárom), Palás-ti Csillagtúra, Csárda Túra, Vértesi Tekergés (Észak-Komárom). A két város közös történelmének egyedülálló emlékeire támaszkodva jött létre Észak-Komáromban a Fekete Sólyom Történelmi Íjászkлуб, Dél-Komáromban pedig évről-évre sikerrel rendezik meg az 'Erődpróbák' nevű tömegsportrendezvényt, és a Komáromi Lovas Klub is jelentős szerepet játszik a város lovas hagyományainak megőrzésében.

Mindkét városban igen erőteljesen képviseltetik magukat a különféle technikai sportok is, mára jelentős rangot vívva ki maguknak a települések sportéletében. Észak-Komáromban a Történelmi Autóbarátok Klubja, a déli szomszédvárosban a Kassák Klub veteránautós és motoros szakosztálya működik. Az évente megrendezésre kerülő Nemzetközi Motoros Találkozó és a Monostori erődben helyet kapó amerikai autós fesztivál ma már regionális jelentőségű, számos országból érkeznek résztvevők a rendezvényekre.

A városok sportéletét, és a mozgásra, kikapcsolódásra vágyók lehetőségeit színesíti az észak-komáromi bowlingcentrum, a lőtér és a sakk-klub. Hasonló jelentőségű a dél-komáromi teremgokart-pálya, a motorcsónak egyesület, valamint a fitness klubok, a tánc- és aerobic klub, továbbá az évente megrendezett közel 30 különféle sportrendezvény is.

6.4. Helyi média

Észak- és Dél-Komáromban egyaránt megtalálhatóak az országos elektronikus és nyomtatott média különböző képviselői, ezek mellett a regionális és helyi érdekeltségű hírközlő csatornák is működnek. A magyarországi oldalon három regionális rádióadó, a komáromi központú Kék-Duna Rádió és a Dunakanyar Rádió (regionális adás), valamint a tatabányai Radír Rádió szolgáltatja a szórakoztató zenei programokat, az aktuális híreket és a közérdekű információkat.

A sajtótermékek közül két megyei napilap számol be a térség fontos eseményeiről: 24 Óra és a Komárom-Esztergom Megyei Hírlap. Észak-Komáromban és környékén nem működik regionális vagy helyi rádióadó, viszont több kétnyelvű újság jelenik meg, melyek közül a Delta, a Csallóköz és a Dunatáj a fontosabbak. A határ északi oldalán azonban kiválóan fogható minden magyarországi országos műsorszórást biztosító adó és a fent említett regionális rádióadók mindegyike, így az ott lakók tökéletesen informáltak az anyaországi eseményekről, ez fordított esetben csak korlátozottan mondható el, és ezért nem minden esetben a média a felelős.

Mindkét városnak van saját, helyi televízióadása, amely a helyi kábeltévé-szolgáltató segítségével jut el a lakossághoz. Az adásokban a helyi média a városban és környékén történt legfontosabb eseményekről, önkormányzati döntésekről, kulturális programokról, eseményekről nyújt tájékoztatást.

Az észak-komáromi városi tévé heti egy alkalommal, péntekenként jelentkezik új adással. Az egyórás adás félig magyar, félig szlovák nyelvű (a szlovák nyelvtörvény kötelezővé teszi a kisebbségi adások szlovák nyelven történő közlését is), elkészítésében nyolc fő működik közre. A dél-komáromi tévénél a heti három adásból kettő új készítésű, egy pedig válogatás a korábbi műsorokból. A két város közti kapcsolat erősítése jegyében a tévé hétfői adásának első részében az észak-komáromi városi tévé adását foglalja össze, tájékoztatva ezzel a déli oldal lakóit a Duna másik oldalán történő eseményekről. A két tévé közötti együttműködésnek köszönhetően a dél-komáromi adások is megjelenhet(né)nek az észak-komáromi tévéképernyőkön, azonban ez erőforráshiány, illetve a már említett szlovák nyelvtörvény miatt sok esetben nehézségekbe ütközik.

Észak-Komárom városának hivatalos lapja a Komáromi Lapok, mely 15 000 példányban jelenik meg, kéthetente kétszer, 16 oldalon, két nyelven a városi tulajdonban lévő Com-média Kft. gondozásában. Elkészítésében hárman működnek közre, hétről-hétre közölve a város határozatait, bemutatva gazdasági, kulturális, vallási eseményeit. Dél-Komárom hivatalos lapja a Komáromi Újság szintén ingyenesen elérhető kiadvány, amely a városban zajló eseményekről, kulturális rendezvényekről tudósít.

Áttekintve Észak- és Dél-Komárom kulturális és sportéletét megállapíthatjuk, hogy sok területen nagy hagyományokkal rendelkező, igen virágzó közösségszervező tevékenység folyik. A város történelmi hagyományai, az itt fellelhető intézményi infrastruktúra, humán erőforrások, potenciálisan elérhető anyagi eszközök azonban további fejlődést tennének lehetővé. A jövőbeli fejlődés irányát egy integrált, Észak- és Dél-Komárom fejlesztési stratégia keretében kialakítandó közös kulturális fejlesztési koncepció jelentené, melynek keretében már nemcsak egy-egy program megszervezésében (pl. Komáromi Napok) működnének együtt a két város illetékesei, hanem közösen alakítanának ki olyan kulturális és civil programot, mely az adottságokat, lehetőségeket figyelembe véve segítené a helyi és univerzális értékek közvetítését a városok és környékük lakossága felé.

7. Észak- és Dél-Komárom SWOT-elemzése

ERŐSSÉGEK	GYENGESÉGEK
Természeti erőforrások	Természeti erőforrások
A térség folyó- és állóvizekben gazdag.	A térség flórája és faunája kevésbé változatos
Jelentős mennyiségű, kiaknázható termál- és gyógyvízkészlet húzódik a föld alatt mintegy 1100-1200 m mélyen.	Az egyes természeti adottságok nem hasznosulnak megfelelően (dunai személyhajózás, helyi kikötőfejlesztés).
Több helyileg vagy országosan védett természeti érték található a térségben, elsősorban a szlovákiai településekben.	A gyógyvizek kiaknázása jelen kapacitások mellett korlátozott.
Gazdasági adottságok	Gazdasági adottságok
Jelentős gazdasági fejlődés ment végbe a térségben, elsősorban a magyarországi oldalon.	Differenciálódás a munkanélküliségben – a magyarországi oldalon kedvező, a szlovákiai oldalon jelentős munkanélküliség.
Nemzetközi vállalatok telepedtek le a térségben, és folyamatosan fejlesztik kapacitásaikat.	A helyi KKV-k nem, vagy csak kis mértékben képesek integrálódni (beszállítóként vagy partnerként) a NOKIA irányította ipari parkba. (tőke-, minőség- vagy kapacitáshiány miatt)
Kiépült a nemzetközi vállalatokat kiszolgáló képes pénzügyi és biztosítási szektor.	
Megjelentek a térségben a nemzetközi kereskedelmi vállalatok.	
A jövedelemnövekedés jelentősen növelte a KKV-k számát a térségben.	
Élénkülő határon átnyúló gazdasági kapcsolatok (munkaerő-áramlás, KKV-k határon átnyúló működése)	
Közlekedés	Közlekedés
A térség közúthálózata fejlett: magyarországi oldalon M1-es autópálya, 1-es főút.	A közúthálózat fejlettségében, minőségében jelentős É-D-i különbségek. Észak-Komárom és környéke csak alsóbbrendű utakon kapcsolódik az ország „vérkeringésébe”.
Villamosították a vasúti fővonalak a határ mindkét oldalán.	Észak-Komáromból a főváros csak Érsekújváron keresztül érhető el vasúti (villamosított) fővonalon.
Nemzetközi jelentőségű a komáromi Erzsébet híd, mind a személy, mind pedig a teherforgalomban.	Elhúzódik az új komáromi Duna-híd kivitelezése – forgalomnövekedés, kapacitáskorlátok a régi hídon.
A Duna mint nemzetközi vízi út, jelenléte.	Rossz állapotú, kevésbé kihasznált kikötők a Duna mindkét oldalán.

Idegenforgalom	Idegenforgalom
Nemzetközi jelentőségű idegenforgalmi látványosságok Észak- és Dél-Komáromban (Erődrendszer, termál-víz)	Az idegenforgalmi infrastruktúra számos eleme gyenge: szállásférőhelyek (kapacitások és minőség); kerékpárutak, kikötők, stb.
Számos idegenforgalmi vonzótevékenység a vonáskörzet településeiben.	A legjelentősebb idegenforgalmi vonzótevékenységek szolgáltatásai helyenként messze nem európai színvonalúak. (Észak-Komárom)
Gazdag történelmi hagyományok, jelentős kulturális élet.	Térben nem integrált idegenforgalmi stratégia, kevés határon átnyúló kezdeményezés
Infrastruktúra	Infrastruktúra
Viszonylag jól kiépített közúthálózat a határ mindkét oldalán megtalálható.	A jelentős forgalomterhelés szűk keresztmetszeteket eredményez a nemzetközi forgalomban – új híd és elkerülő utak hiánya.
A magasabb szintű szolgáltatások (kereskedelem, vendéglátás) megfelelő számban megtalálhatók a térségben.	A csatornázottság jelentősen eltér az északi és déli oldalon. A szlovákiai települések csatornázottsága esetenként nem vagy csak részben van megoldva (környezetszennyezés).
Észak- és Dél-Komáromban egyaránt található kórház, mentőállomás, tűzoltóság, rendőrkapitányság.	
Humán infrastruktúra	Humán infrastruktúra
Az oktatási rendszer teljes vertikuma (alap-, közép-, és felsőoktatás) megtalálható a térségben.	A középfokú oktatás, illetve a szakképzés nem, illetve csak részben elégíti ki a helyi vállalatok új igényeit.
A térségben folyamatosan nő a felsőfokú végzettségűek aránya.	A Selye János Egyetemen nincs műszaki képzés, ilyen szakembereket az ipari park és más vállalatok nagy számban igényelnek.
A szlovákiai oldal „kétnyelvűsége” jelentős előnyt biztosíthat az itteni munkavállalóknak az elhelyezkedésben a közép-európai piacon működő vállalatoknál.	Alacsony az idegen nyelvet jól beszélők aránya.

LEHETŐSÉGEK	VESZÉLYEK
Természeti erőforrások	Természeti erőforrások
A vízi személyforgalom jelentős növelése - kikötőfejlesztés.	Élővizek tisztaságának romlása - előírások be nem tartása miatt.
A gazdag természeti kincsekre épülő aktív turizmus fejlesztése (horgász-, vadász-, kerékpáros, vízisport).	Antropogén eredetű további szennyezések növekedése: zaj, NO _x , SO ₂ emisszió - nehezebben élhető lakókörnyezet.
Gyógyvízkészlet optimális felhasználása, illetve annak hosszú távú fejlesztése.	
Gazdasági adottságok	Gazdasági adottságok
Külföldi tőkebefektetések további növekedése, új beruházók megjelenése.	A NOKIA és beszállítóinak piaci kivonulása - gazdasági visszaesés, jelentős munkanélküliség.
A térség KKV-inak sikeres bekapcsolódása a TNC-k vezérelte nemzetközi termelési és szolgáltatási láncba.	KKV-k stagnálása, sikertelen felzárkózás a nagyvállalatok igényeihez - alacsonyabb foglalkoztatás.
Sikeres határközi együttműködés a munkaerő-áramlásban, a KKV-k együttműködésében.	A határmenti fekvés, „perifériára szorító” hatásainak megmaradása, erősödése - különösen Észak-Komárom esetében.
Új piacok „meghódítása” a határ túloldalán.	
Sikeres mezoregionális gazdasági, oktatási és idegenforgalmi központ kialakítása.	
Közlekedés	Közlekedés
Növekvő szerepkör a nemzetközi közlekedésben - Helsinki V/C-korridor a város környékén halad el É-D-i irányba.	A Helsinki V/C korridor Komáromtól távol eső dunai átvezetése „periférikus” helyzetbe taszítaná Komáromot az É-D-i nemzetközi közlekedésben.
Jelentős logisztikai fejlesztések a Dunán, mint fő közlekedési folyosó mentén (kikötők, raktárak, multimodális csomópontok).	Ennek hatására a szükséges logisztikai fejlesztések elmaradnak, a térség tartós gazdasági növekedése veszélybe kerül.
A helyi közúthálózat megfelelő kiépítése által a megnövekedett személy és teher tranzitforgalom optimális elvezetése - elkerülő utak és az új Duna-híd.	A nem időben megépülő komáromi Duna-híd további forgalomterhelést jelent a meglévő, napjainkban is szűkös többletkapacitásokkal rendelkező Erzsébet hídnak.
Az új híd megépítésével a szlovákiai területek (Észak-Komárom és környéke) jobb integrálása a Bécs-Budapest innovációs és technológia tengelybe.	
Vasúti személyforgalom fejlesztése - IC vonatok megálljanak Dél-Komárom állomáson.	

Idegenforgalom	Idegenforgalom
Egy európai és hasonló színvonalú szolgáltatásokat nyújtó, Világörökséggel rendelkező gazdag természeti, történelmi, kulturális emlékekkel rendelkező város megszületése.	A világörökség pályázat elbukása.
A város környékének sikeres integrációja a várospár idegenforgalmába, megfelelő színvonalú idegenforgalmi programok, szolgáltatások, illetve ezek kommunikációjának biztosításával.	Nem elegendő rendelkezésre álló erőforrások a szükséges fejlesztésekhez - különösen az Erődrendszer vonatkozásában.
A határmenti fekvés, mint pozitívum megjelenése a szlovák-magyar turistaforgalomban, Komárom kapuváros szerepének felértékelődése.	Az integrált térségi idegenforgalom-fejlesztés hiánya - párhuzamos kínálat a határ két oldalán, nem megfelelő színvonal, kevés közös kommunikáció.
Infrastruktúra	Infrastruktúra
A városi infrastruktúra fenntartásában illetve megóvásában közreműködő szlovákiai és magyarországi hatóságok koordinált együttműködésének fejlesztése. Pl.: tűzoltás, úttisztítás, hőeltakarítás.	Nem hatékony védelem vis maior ellen. (Pl.: a 2007. 01. 09-i észak-komáromi hajógyártúzbén gútai és érsekújvári tűzoltók vettek részt, dél-komáromiak nem, pedig jóval kevesebb idő alatt csatlakozhattak volna a tüzet megfékező észak-komáromi társaikhoz, mint az előbbiek.)
Humán infrastruktúra	Humán infrastruktúra
Mezőregionális jelentőségű egyetemvárossá válhat Komárom a Selye János Egyetemnek köszönhetően, ahol nemcsak felvidéki, hanem jelentős számú észak-kelet-dunántúli hallgató szerezhethet meg oklevelét.	A nem megfelelő szakképzés távozásra ösztönözheti a dél-komáromi ipari park vállalatait.
Az alapfokú és középfokú iskolák a mainál jobban felismerik a nyelvoktatás fontosságát, az angol és más „nagy nyelvek” mellett Magyarországon helyet kap a szlovák is, ezzel is erősítve a határközi kapcsolatokat.	A nem megfelelő szakképzés tovább növelheti, illetve tartósan magasan tarthatja a munkanélküliek számát, elsősorban Észak-Komáromban és környékén.
Az észak- és dél-komáromi középiskolák műszaki, informatikai, műanyagipari képzéseket kínálnak a diákjaiknak, akik így könnyebben találnak állást az ipari park vállalatainál.	
A középiskolák oktatási kínálatának alakításakor hangsúlyt kell helyezni arra, hogy hasonló képzést ne kínáljanak a határ két oldalán.	
Az oktatásszervezésben szükséges lenne az ipari park vállalatainak mint leendő foglalkoztatóknak és a középiskoláknak a jobb együttműködése.	

8. Összegzés és fejlődési perspektívák

Demográfia

A két Komárom és környékük népesedési folyamatai kedvezőbben alakulnak, mint a szlovákiai és magyarországi kisvárosok többségénél, mivel népességszámuk hosszú távon is a stagnálás vagy csak kis mértékű fogyás jeleit mutatja. A népességszám hosszú távú stabilizálódását megalapozzák a térségen belüli növekvő foglalkoztatási lehetőségek és a két centrumváros gazdasági prosperálásának tartóssága.

A térség népességének kor szerinti összetétele az ezredforduló után sem romlott, mivel a fiatal korosztályokhoz tartozók száma ekkor is meghaladta az időseket. A legtöbb határ menti kistérséggel ellentétben itt még nem indult meg a lakosság körében egy komolyabb előregedési folyamat, ami a jövőben stabil demográfiai szerkezet létrejöttét segíti elő.

A kutatási terület lakosságának többsége római katolikus, közel ötöde református, de viszonylag magas a térségen belül a felekezeten kívüliek száma, főként a városokban. A hosszú távon kibontakozó urbanizációs folyamatok eredményeként e téren a szekularizációs tendencia erősödésével lehet számolni.

A két Komáromban és térségükben a gazdaságilag aktív korú népesség aránya a két szomszédos ország átlagaihoz képest magasabb, így a humán erőforrások oldaláról már rövid időtávra vonatkozóan is jók a gazdasági fejlődés kilátásai, ami a lakossági jövedelmek jövőbeni növekedése szempontjából is pozitívum.

A közép- és felsőfokú iskolai végzettséggel rendelkezők aránya a térség népességén belül látványosan nő, ami egyrészt jelentősen javítja a magas szintű szaktudást igénylő gazdasági ágazatok munkaerőigényeinek kielégíthetőségét, másrészt ez a garanciája a kedvezőbb foglalkoztatási lehetőségeknek és az átlagosnál magasabb jövedelmek elérésének.

Településmorfológia

Közös, szervezetileg és céljaiban összehangolt településtervezés (településfejlesztés, településrendezés, településüzemeltetés, környezetvédelem stb. terén). Közös építészeti akciók, tervpályázatok.

Gyűrűbe szervezett erődrendszer: mindenekelelt a két településrészen egy-egy félgyűrű megvalósítása. Északon a körbejárhatóság biztosítása, a Nádor- és a Vág-vonal zöldgyűrűvé fejlesztése kívánatos. Délen az izoláltabb erődöket turistaúttal, kerékpárúttal lehet egységbe szervezni.

Olvasható város koncepciója: a településrészek forgalmasabb pontjain információs, tájékoztató, iránymutató táblákkal utalni az "erődváros"-ra

Zöldfelület-fejlesztés a városok belsejében is: az erődök környezetében (barnaövezeti beágyazottságból zöldövezet), a történelmi negyedek és a lakótelepek között.

Közös városi imázs, "városi emlékezet" megteremtése. Ennek elemi szintere az alap- és középfokú oktatás, a magyar és a szlovák történelem egybefűzése (a közös történelemkönyv Európai Unió gondolat!), egymás kultúrájának és nyelvének kölcsönös megismertetése, oktatása.

Ipar

Szorgalmazni szükséges a helyi hozzáadott-érték növelését. Javítani kell a multinacionális cégek helyi beágyazódását. A már jelenlévő külföldi vállalkozásokhoz kapcsolódó beszállító tevékenységet erősíteni kell, a helyi cégek, kis- és középvállalkozások alkatrészek szállításával, szolgáltatásokkal növelhetik szerepüket a beszállítói láncban.

A nagyvállalatok továbbra is a két város gazdasági életének legfontosabb szereplői, az önkormányzatoknak szoros együttműködésben kell lenni velük, hogy mindkét fél kölcsönösen ki tudja használni e kooperáció előnyeit, s az a város egész életére pozitív hatással legyen.

Támogatni kell az egyéb, a helyi nagyvállalatokhoz kevésbé kapcsolódó kis- és középvállalkozások fejlődését, melyek fontos szerepet kaphatnak a gazdasági szerkezet spektrumának diverzifikálásában, a helyi igények kielégítésében, szolgáltatások nyújtásában, a foglalkoztatás növelésében.

Biztosítani kell a kimerülő munkaerőforrások utánpótlását, nagy figyelmet kell fordítani a munkavállalók letelepítésére, számukra megfelelő életkörülmények kialakítására (új lakások, színvonalas lakóhelyi környezet, kulturális, szórakozási lehetőségek, stb.).

A vállalkozások számára szükséges munkaerő-utánpótlás biztosításához szükséges az oktatási, képzési igények felmérése, a közép- és felsőfokú képzési helyek együttműködése a vállalatokkal az oktatási, képzési irányok folyamatos alakításában, korszerűsítésében.

Az igen megnövekedett szállítási volumenek miatt feltétlenül javítani szükséges a közlekedési infrastruktúra feltételeit, elsősorban a két várost elkerülő utak mihamarabbi kialakítása sürgető feladat, akárcsak a Dunán átívelő híd megépítése.

Mezőgazdaság

A térség magyarországi része tradicionálisan fejlett agrárgazdaságú sík vidék, Szlovákián belül pedig itt a legkedvezőbbek a természeti feltételek a mezőgazdasági termelés számára. A mérsékelt meleg-száraz éghajlat, a magas évi napfénytartam és jó minőségű termőföldek kedvezően befolyásolják a takarmánynövények termesztését és az ezen alapuló állattenyésztést.

A határ mindkét oldalán egyaránt komoly szerepet őrzött meg a modernizálódó, a piaci viszonyokhoz egyre inkább alkalmazkodni kénytelen mezőgazdasági tevékenység, amely a rendszerváltás után egyre jelentősebb agrárkereskedelmi funkciókkal egészült ki.

Az alaptevékenység mellett fokozottan előtérbe kerültek a kiegészítő, élelmiszer-, illetve takarmányfeldolgozó tevékenységi formák is, miközben a változó méretű agrárcégek és kisvállalkozások mindinkább alkalmazkodnak az Európai Unió szigorú szabályaihoz.

A nagyüzemek a privatizációt követően viszonylag rövid idő alatt álltak át a nemzetközi színvonalú agrártechnológia alkalmazására és jövedelmező agrárkereskedelmet követelő fejlődési pályára, amiben kulcsszerepe volt a külföldi tőkebefektetéseknek és a megtartott, illetve megszerzett európai piacoknak.

Megindult a környezetkímélő termelési technológiák térhódítása, a mezőgazdasági melléktermékek újrahasznosítása, az innovatív gazdálkodási technikák terjedése. A diverzifikált termékkínálat bővülését segíti elő a térségben a minőségi termékek előállítására és hatékony piaci értékesítése. Az egyéni gazdálkodók és őstermelők hosszú távú gazdasági biztonságát jelentő gazdálkodási formák és profilkok létrejöttére viszont még várni kell.

Kiskereskedelem

A kiskereskedelmi funkció mindkét városban a helyi lakosság és az odalátogatók által leggyakrabban felkeresett városközpontba koncentrálódik. Így célszerű a helyi kiskereskedők versenyképességének javítása: átgondolt üzleti-mix-, termék-, marketing-, és kommunikációs stratégia alkalmazása révén.

Észak-Komárom bevásárlóturizmusa szerény mértékű, ezért a közeljövőben fontos feladat a városba látogató turisták igényeinek színvonalas kielégítése, kiszolgálása a továbbfejlesztendő kereskedelmi láncokon keresztül.

A két város kiskereskedelmében és szolgáltató szektorában nincsenek kihasználva a határ menti fekvésből adódó előnyök. Bár a helyzet javul a hipermarketek számának növekedése révén, ám az árukínálat új, speciális termékekkel való bővítésében (magyar, ill. szlovák nemzeti jellegű brand termékek) rejlő lehetőségek nincsenek kihasználva.

A helyi kiskereskedelemben fontos feladat a vevőorientáció erősítése: vagyis a fogyasztóvédelem, az eladói magatartás, a nyitvatartási idők, a parkolási lehetőségek és a fizetési módok (korona, forint, euró, bankkártya elfogadás) vevői elvárásokhoz igazítása. Az üzleteket fel kell készíteni az Euróra történő átállásra.

A város kereskedelmi hálózatának fejlesztése szempontjából fontos lenne Észak-Komárom városmagjában egy közepes méretű bevásárlóközpont kialakítása a kereskedelem és a szolgáltatások javítása érdekében. A kialakítandó bevásárlóközpont 130-150 ezer fős vonzáskörzet ellátását szolgálhatná.

Települési infrastruktúra

A vizsgált térség településein a lakosság életkörülményeinek alakulását nagymértékben meghatározza a lakásállomány minősége, a helyi vonalas infrastruktúra kiépítettsége, továbbá azok a mutatók, amelyek az életszínvonal települési különbségeire utalnak (ilyen pl. a helyi lakosság személygépkocsival való fajlagos ellátottság szintje).

A lakásállomány bővülésének mértéke a lakosság szám változásához viszonyítva eltérő laksűrűségi értékeket jelez, amelyekből kitűnik, hogy az északihoz képest a déli térségrész lakónépessége lényegesen kedvezőbb lakáskörülmények között él.

Az 1990-es évektől mindkét térségrészben visszaesett a lakásépítési tevékenység a lakossági jövedelmek reálértékének csökkenése és a munkanélküliség emelkedése miatt. Tovább fékezte a lakásépítést az állam kivonulása a piac jelentős részéről, továbbá az, hogy a népességszökkenés következtében az új lakások iránti kereslet visszaesett mindkét ország vidéki térségeiben.

Az északi térségrészben az átlagos csatornázottsági érték kedvezőbb, mint a déliben. Ám ott a csatornahálózat-fejlesztések erősen Észak-Komáromra koncentráálódtak, miközben a várossal szomszédos, közcsatorna-hálózattal egyáltalán nem rendelkező községek közműollóértékei sokkal rosszabbak, mint a komoly közműfejlesztést végző Komáromi kistérségben.

A lakosság jövedelmi viszonyainak egyik fokmérője, a személygépkocsi-állomány gyarapodása a vizsgálati terület északi részén sze-

rényebb volt, mint a délin. Így a települések fajlagos ellátottsági értékei a Komáromi kistérségben magasabbak, ami az ottani lakosság jövedelmi helyzetének gyorsabb javulására utal.

Közlekedés

A két Komárom helyzete eltérő súlyú saját országuk közlekedés-hálózatán belül, miközben határátkelőhelyi szerepük és nemzetközi közötti forgalmuk közel azonos jelentőségű. Három közlekedési ágazat fontos pályái érintik, illetve szelik át a várospárt, hogy a városok területén találkozva a Duna-hidak révén kapcsolódjanak össze egymással.

A két város közötti meglevő közlekedéshálózati potenciálkülönbség a páneurópai közlekedési hálózaton belüli eltérő helyzetükben is tükröződik. Mindkét várost érinti a Duna (VII. sz. páneurópai folyosó), emellett Dél-Komárom a IV. sz. páneurópai folyosó magyarországi részének tengelyében is fekszik. A két város szomszédsága révén Észak-Komárom is profitálhat a IV. sz. folyosóhoz való közeli fekvés előnyeiből.

Dél-Komárom közlekedési hálózati helyzete kimondottan kedvező. A város a Budapest-Bécs nemzetközi vasúti fővonal fontos állomása, s az ugyancsak Bécs Budapesttel összekötő M1-es autópálya (E75. sz főút) Dél-Komárom közelében vezet. Az autópálya lehajtója a várost főút közbeiktatásával kapcsolja az országos gerinchálózatba.

A legfőbb vasúti kapcsolatot mindkét város számára a fővárosok elérhetősége testesíti meg. E téren Észak-Komárom hátrányban van déli szomszédjához képest, noha Pozsony hasonló távolságra fekszik tőle, mint Budapest Dél-Komáromtól. A különbség oka, hogy Dél-Komárom a magyarországi belföldi vasúti gerinchálózat jelentős állomása, míg Észak-Komárom vasúthálózati helyzete Szlovákián belül félperiférikus.

A két város közötti forgalmi kapcsolatok sajátosságainak feltárása céljából végzett kérdőíves felmérés kimutatta, hogy fokozatosan nő a lakosság érdeklődése az ikerváros túlpárti része iránt. Dél-Komárom felkeresése inkább gazdasági célú (munkavállalás), míg Észak-Komáromé főként turisztikai, élményszerző jellegű. A közös érdekek által vezérelt jövőbeni fejlődés remélhetőleg kiegyenlítettebbé teszi a most még egyoldalú „városhasználatot” mindkét Komárom esetében.

Idegenforgalom

Az „eladás helyi” (PoS) kommunikáció közös fejlesztése: egységes útbaigazító táblarendszer, közös promóciós kiadványok, vendégáramoltatás az egyes látványosságok között – határon túlra is.

Közös idegenforgalmi stratégia kidolgozása, melynek hangsúlyai az együttműködésen, a közös, komplementer, nem versengő vonzótevénytő fejlesztésen nyugszanak (Erődrendszer, fürdők)

Együttműködés a köz- és az idegenforgalomban érdekelt szervezetek között – stratégiakialakításban és folyamatos kapcsolattartásban: adatbázis marketing (vendégadatbázis építése; kétirányú, interaktív kommunikáció a vendéggel), idegenforgalmi piac szegmentálása, közös fejlesztési, finanszírozási lehetőségek (PPP), integrált térségi megközelítés (városok és vonzáskörzetük együttműködése – falusi, bor-, aktív turizmus lehetőségeinek kiaknázása).

Hosszú távú területrendezés: az idegenforgalmi „taszító tényezők” felszámolása: az észak-komáromi rakpart rehabilitálása és megnyitása az idegenforgalom előtt, az erődrendszer teljes felújítása és „idegenforgalmi attrakciókkal” való megtöltése.

A piac illetve vendégorientált idegenforgalmi szemlélet kialakítása (vendégszeretet, kommunikáció, nyitottság)

Környezetvédelem

A környezeti nevelés és tájékoztatás támogatása fontos feladat az oktatási intézményekben, helyi médiában, a városi rendezvényeken. Együttműködésre van szükség a helyi zöld szervezetekkel és hatóságokkal.

A szelektív hulladékgyűjtés rendszerét fejleszteni kell rendszeres tájékoztatással, új gyűjtőhelyek kialakításával, a hulladékok újrahasznosításának biztosításával.

A közlekedési eredetű légszennyezés káros hatásainak mérséklése érdekében szükség lenne egy új Duna-hídra, és a várost elkerülő utak megépítésére, illetve a tömegközlekedés és a kerékpáros közlekedés fejlesztésére.

Fontos feladat az ipari üzemek által elszennyezett területek kármentesítése, korábbi kommunális és ipari hulladéklerakók környezettől való elszigetelése, rekultiválása.

Hasonlóképpen megoldandó az erődrendszer (különösen az Öregvár) területén felhalmozott hulladék elszállítása, a terület megtisztítása. Az épületegyüttesnek környezetkímélő funkciót (oktatás, kultúra, rekreáció, kiskereskedelem) kell adni.

Oktatás

A két Komáromban is megfigyelhető az óvodások és az általános iskolások létszámának fokozatos csökkenése, ami nem mehet az oktatás

feltételeinek a rovására. Emiatt a térségben az óvodák és az iskolák szintjén egyaránt nagyobb figyelmet kellene szentelni az infrastruktúra fejlesztésének, ez az óvodák magasabb kihasználtságához, az iskolák nagyobb versenyelőnyéhez vezetne.

A középfokú oktatásban részt vevők számának tartósan magas aránya a régióban megkövetelné a szakoktatási kínálat összehangolását. Ezáltal a jövőben nem egymás konkurenseként kellene versengeniük a diákokért. A diákok jobb tapasztalatszerzési lehetőségeinek érdekében közös szakmai gyakorlatokat lehetne szervezni, melyek során megismerkedhetnének a határ menti gazdasági élet specifikumaival.

A középfokú oktatási intézményeknek és az egyetemnek a szakképzési, illetve oktatási paletta bővítésekor szintén nagyobb figyelmet kell szentelni a munkaerőpiac elvárásainak, ezzel is javítva a végzősök elhelyezkedési és érvényesülési lehetőségeit.

A felsőfokú képzettségű munkavállalók számának fokozatos növekedése megköveteli, hogy a terület felsőoktatási intézményei szorosabb együttműködést alakítsanak ki a vállalati szektorral, ezzel egyrészt anyagi forrásokhoz juthatnak az intézmények, másrészt a kapcsolatok révén a végzősöknek több álláslehetőséget ajánlhatnak.

Az új észak-komáromi egyetem számára fontos a fiatal oktatói gárda letelepítése, lakhatási támogatást kellene biztosítani a fiatal oktatóknak, ezáltal nagyobb perspektívát jelentene számukra a Komáromban való letelepülés.

FELHASZNÁLT IRODALOM

Adatok a magyar–szlovák határtérség környezeti állapotáról. A levegő és a felszíni vizek 2002. évi állapota. – Bratislava–Bp. 2004. www.huskenv.org

Aktuális információk a diáklétszámok és a tanulmányi szakokról. – Kézirat. A Selye János Egyetem Tanulmányi Osztályának összeállításai, 2004, 2005, 2006.

A Magyar Szent Korona országainak 1910. évi népszámlálása. II. rész. A népesség foglalkozása és a nagyipari vállalatok községenként. – Magyar Statisztikai Közlemények. Új sorozat. 48. Magyar Királyi Központi Statisztikai Hivatal, Bp. 1913.

ARS-ad-hoc Expert Panel of the AEPWS EG. 2001.– Inventory of Potential Accidental Risk Spots in the Danube River Basin. International Commission for the protection of the Danube River. www.ingenius-berlin.de

Air Pollution in the Slovak Republic 2004. – Bratislava 2005. Slovak Hydrometeorological Institute 2006.

Albert S. 2005. Az induló Selye János Egyetem. – A Selye János Egyetem kiadv., Komárno, Szlovákia. 64 p.

Albert S. 2006. Az épülő Selye János Egyetem. – A Selye János Egyetem kiadv., Komárno, Szlovákia. 76 p.

Balku M.–Pálincás F. 2005. Észak- és Dél-Komárom kultúrája, kulturális örökségei. – Marketingföldrajzi házidolgozat, MŰTF, Tatabánya.

Balogh K.–Bárdosi I. (szerk.) 1993. Komárom-Esztergom megye településtörténeti kalauza. – Komárom-Esztergom Megyei Önkormányzat, Pedagógiai Intézet, Tatabánya.

Baros R. 2004. Humán szolgáltatások. Felsőoktatás. – In: Horváth Gy. (szerk.): Dél Szlovákia. A Kárpát-medence régiói 2. MTA RKK–Dialog Campus Kiadó, Pécs–Bp. pp. 404–422.

Beluszky P. (szerk.) 2005. Magyarország történeti földrajza. I. kötet. – Dialog Campus Kiadó, Pécs–Bp. 2005.

Beluszky P.–Győri R. 2005. Magyarország városhálózata a 20. század elején. – Dialóg Campus Kiadó, Pécs–Bp. 2005.

Beluszky P.–Sikos T. T. 2006. Változó falvaink. Magyarország falutípusai az ezredfordulón. – Magyarország az ezredfordulón. Stratégiai tanulmányok a Magyar Tudományos Akadémián, MTA, Bp. 460 p.

Bozó L.–Szlávik J.–Vaskövi B.–Váraljai I. 2005. A levegőminőség alakulása Magyarországon az 1990-2003 közötti időszakban. – Tanulmány. KVVV-OMSZ, Bp. 134p.

Danube Pollution Reduction Programme. – National Planning Workshop Slovakia, June 2-5, 1998. Ministry of Environment, Bratislava,

Danube Region Environmental Research Programme (DANREG) 2000. – Jahrbuch der Geologischen Bundesanstalt, Band 142/4. Wien, Austria

Erdősi F. 2004. Magyarország közlekedési földrajza. – Dialóg Campus Kiadó, Pécs–Bp. 440 p.

Európai Tanács. 2006. Rendelet az Európai Regionális Fejlesztési Alapra, az Európai Szociális Alapra és a Kohéziós Alapra vonatkozó általános rendelkezések megállapításáról és az 1260/1999/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről. – Brüsszel.

Fabian, P. 2003. Environmental spatial data infrastructure in Slovakia – 9th EC GI & GIS Workshop, ESDI Serving the User, A Coruña, Spain, 25-27 June 2003.

Farkas, E.–Lőkös, L.–Molnár, K. 2001. Lichen mapping in Komárom, NW Hungary. – Acta Botanica Hungarica 43. 1-2. pp. 147-162.

Fényes E. 1848. Komárom vármegye leírása. – Kalligram Könyvkiadó, Pozsony, 1994.

Fülöp É. 1997. „Mi lettél Komárom, mi történt tevéled...” Újabb adatok az 1763. évi komáromi földrengésről. – Limes 1997. 4. pp. 93-107.

Gál Z. 1998. A pénzügyi szektor területfejlesztési kérdései Magyarországon. – Tér és Társadalom, 12. 4. pp. 43-67..

Gráfel, L. 1999. Nec arte nec marte. A komáromi erődrendszer. – Komáromi Városi Hivatal, Nec Arte Kft., Komárno (www.komarno.sk)

Gregorová, J. 2005. Architektúra és urbanizmus. – In: A komáromi Öregvár és Újvár hasznosítási lehetőségeinek elemzése – akcióterv kidolgozása. Előadás-gyűjtemény, PHARE ECOSOC, Komárno 2005. pp. 11–16.

Grosschmid S. (szerk.) 2006. Tájékoztató Komárom-Esztergom megye lakosságának egészségi állapotáról, az egészség romlását kiváltó vélelmezett okokról és a szükséges tennivalókról. – Állami Népegészségügyi és Tisztiorvosi Szolgálat, Bp. 2005

Gyimesi S. 1975. Városok a feudalizmusból a kapitalizmusba való átmenet időszakában. – Akadémiai Kiadó, Bp.

Győri R. 1999. Térszerkezeti változások a polgárosodó Kisalföldön. – Tér és Társadalom 13. 4. pp. 77–106.

Győri R. 2005. A térszerkezet átalakulásának elemei a Kisalföld déli részén (a XVIII. század végétől a XX. század elejéig). – PhD értekezés. Kézirat, Bp.

Horváth F. – Viczián I. 2004. Brigetio(Ószőny)–Azaum(Almásfüzitő) limes-szakaszának római kori emlékei a terület geomorfológiai viszonyainak tükrében.– In: Fülek Gy. (szerk.): A táj változásai a Kárpát-medencében. Víz a tájban. Gödöllő, pp. 223–227.

Horváth Gy. (szerk.) 2004. Dél-Szlovákia. – A Kárpát-medence régiói 2. MTA RKK–Dialóg Campus Kiadó, Pécs–Bp., 528 p.,

Horváth T. 2002. Egy önálló felvidéki magyar egyetem körvonalai. A révkomáromi közgazdász- és műszaki informatikai képzés. – Magyar Felsőoktatás 7. pp. 25–30

Husárová, S. 2005 Műemlékvédelmi elemzés. – In: A komáromi Öregvár és Újvár hasznosítási lehetőségeinek elemzése. Akcióterv kidolgozása. Előadás-gyűjtemény, PHARE ECOSOC, Komárno, pp. 5–10. (www.komarno.sk)

Kasza S. (sorozatszerk.) 1998. Komárom-Esztergom megye kézikönyve. – CEBA Kiadó Bp.

Kecskés L. 1973. Komárom története. – Komáromi Városi Tanács, Komárom.

Kecskés L. 1984. Komárom, az erődök városa. – Zrínyi Katonai Kiadó, Bp. 1984.

Keresztes-Nagy Cs. 2006. A turisztikai fejlesztés lehetőségei Komáromban. – Diplomadolgozat, MÜTF, Tatabánya.

Komárom és térsége. – Magyarország kistérségi sorozat, CEBA Kiadó, Bp. 1998.

Komárom a XXI. század küszöbén. – CEBA Kiadó, Bp. 2002.

Komárom-Esztergom megye II. Környezetvédelmi Program, 2005-2008. – PESTTERV, Bp., 2005.

Komárom-Esztergom megye statisztikai évkönyvei, 1990-2004. – KSH Komárom-Esztergom megyei Igazgatósága, Tatabánya, 1991-2005.

Komárom ipari falu. – Mobil Magazin. 2006. 1. sz.

Komárom város középtávú városfejlesztési koncepciója (2006–2013). – Komárom Város Önkormányzata, Komárom. 2006.

Komárom Város Önkormányzati Képviselőtestületének 2003. évi 10. sz. (IV.17.) rendelete a Települési Környezetvédelmi Program megalkotásáról. – Komárom Város Önkormányzata, Komárom. 2003.

Komárom város szerkezeti- és szabályozási terv módosítása 2005. – LT-PLAN Bt., Tatabánya.

Komárom-Esztergom megye zöldturizmus-fejlesztési koncepciója és középtávú stratégiai programja 2002. – A Komárom-Esztergom Megyei Közgyűlés 100/2000. (X. 26.) számú határozata, Tatabánya.

Komárom Város Képviselőtestülete többször módosított 2002. évi 29. sz. (XII. 20.) önkormányzati rendelete a települési szilárd hulladékkal kapcsolatos helyi közszolgáltatásról. – Komárom Város Önkormányzata, Komárom.

Komárom város középtávú városfejlesztési koncepciója (2006-2013). – Komárom Város Önkormányzata, www.komarom.hu/mprogram/2006-2013_tervezet.doc

Koncepcia aktualizácie a racionalizácie environmentálneho monitoringu, 2005. – Ministerstvo Životného Prostredia Slovenskej Republiky, Bratislava 2005, 205 p. www.enviroportal.sk

Kovács I.–Földvári P.–Nagy Zs. 2004. Komárom Bázistelep Vízmű üzemi 80 000 m³ olajos iszap tározótó kármentesítési munkáinak kivitelezése. – Környezeti Kármentesítések Kivitelezése c. konferencia előadásai, 2004. márc. 31.

Kovács É. 2003. A „házassági piac” alakulása Komáromban (1900–1940). – In: K. Horváth Zs.–Lugosi A.–Sohajda F.: Léptékváltó társadalomtörténet. Tanulmányok a 60 éves Benda Gyula tiszteletére. Hermész Kör–Osiris Kiadó, Bp. pp. 366–394.

Kovalčík J.–Barto M. 2003. The Expected Effects of the EU Accession on the Banking Sector in the Slovak Republic. – ICEG EC, Bratislava.

Kubinyi A. 1971. A középkori magyarországi városhálózat hierarchikus térbeli rendjének kérdéséhez. – Településtudományi Közlemények 23. pp. 58–78.

Landscape Atlas of the Slovak Republic. – Ministry of Environment of the Slovak Republic, 2002, Bratislava

Kováč, M. et al. 2002. Seismic activity and neotectonic evolution of the Western Carpathians (Slovakia). – EGU Stephan Mueller Special Publication Series 3, European Geosciences Union, pp.167–184.

Magyarország Idegenforgalmi Vonzerőleltára – Magyar Turizmus Rt. Bp. 2000.

Magyarország Nemzeti Atlasza – Kartográfia, Bp. 1989.

Marosi S.–Somogyi S. (szerk.) 1990. Magyarország kistájainak katasztere I-II. – MTA Földrajztudományi Kutatóintézet, Bp. 1028 p.

Mácza M. 1988. Komárom fejlődése képekben. – Duna Menti Múzeum, Komárno.

Mácza M. 1992. Komárom. Történelmi séták a városban. – Madách Kiadó, Pozsony.

Mácza M. 1997. Komárom szerepe a dunai hajózásban. – Limes 1997. 1. pp. 31–35.

Mácza M. 2004. Az impériumváltás következményei Komáromban (1919–1938). – Limes 2004. 3–4. pp. 113–126

MÁV hivatalos menetrend. – MÁV Vezérigazgatóság, Bp. 2006.

Michalkó G. 2002. Az idegenforgalmi régiók gazdaságélénkítő szerepének problematikája. – Földrajzi Értesítő 51. 1-2. pp. 56-68.

Nemzetközi közúti határátkelőhelyek gépjárműforgalma 1990-2004 között. – Roadtech Kft. Bp. 2005.

Patus S. 2005. Az Új- és Öregvár környezetvédelmi tanulmánya. – In: A komáromi Öregvár és Újvár hasznosítási lehetőségeinek elemzése. Előadás-gyűjtemény, Komárno

Pécsi M. 1959. A magyarországi Duna-völgy kialakulása és felszínalak-tana. – Földrajzi Monográfiák 3. Akadémiai Kiadó, Bp. 345 p.

Pécsi M. 1991. Geomorfológiai és domborzatminősítés. – MTA Földrajz-tudományi Kutatóintézet, Bp. 290 p.

Program odpadového hospodárstva okresu Komarno do roku 2005. – www.enviro.gov.sk

Rédli M.–Számadó E. 2002. A város múltja. – In: Komárom a XXI. század küszöbén. CEBA Kiadó, Bp. 2002

Rétvári L.–Sóvágó, Gy. 1994. Komárom környezetminősítő alaptérképe. – Földrajzi Értesítő 43. 1-2. pp. 117-128.

Rovács A. 1904. Az Újvárhoz lerombolt városrész. – Komáromi Lapok 25., 29.

SAD (Slovenska Autobusova Doprava) menetrendjei. – SAD Nové Zám-ky, 2006.

Seitz, G. (ed.) 2004. Water quality of the Danube and its tributaries 2002. – International Association for Danube Research, Vienna. www.wwa-r.bayern.de

Sikos T. T. 2000. Marketingföldrajz. – VÁTI, Bp. 280 p.

Sikos T. T. 2006. Bevásárlóközpontok hatása a hazai kiskereskedelemre. – In: Győri R.–Hajdú Z. (szerk): Kárpát-medence: Települések, tájak, régiók, térstruktúrák. Dialóg Campus. Pécs–Bp. pp. 348-364.

Sikos T. T.–Tiner T. 2002. Fejlődési térfolyamatok Komárom-Esztergom megyében. – Geomarket, Bp. 222 p.

Švoňavec, M. 1999. Agricultural enterprises structure in Slovakia and their land fund. – Acta Facultatis Rerum Naturalium Universitas Comenianae. Geographica Supplementum. 2/II. Bratislava, pp. 173-180.

Szirmai S. P.–Hlavay R. 2006. Nokia-megingások. – Figyelő. 2006. nov. 26.

Tallósi B. 2001. Ha sikerül felújítani, csodájára járhat a világ. – Új Szó 2001. 53. 169. p.

Tuba L. 2004. Környezetvédelem. – In: Fazekas J.–Hunčík P. szerk.: Magyarok Szlovákiában (1989-2004). I. kötet. Lilium Aurum Könyvkiadó, Dunaszerdahely, pp. 368-379.

Új épületet keres a könyvtár. Felvidék-Komárom. – Agora Press 2002. febr. 22. Forrás: <http://www.epsilon.hu>

Új kihívások a V4 országok felsőoktatásában” c. nemzetközi tudományos konferencia (Révkomárom, 2006. máj. 5.) előadásainak anyaga. – Selye János Egyetem, Komárno, 2006.

Územny plán mesta Komarno (Komárno város rendezési terve). – Komárno, 2005.

Varga N. (szerk.) 2005. Az európai felsőoktatási térség felé. – Konferencia kiadv., Selye János Egyetem, Komárno 18 p.,

Védett területek rendszere: Olaszország, Spanyolország, Észtország. – Nature-GIS 4. hírlevél, 2003. jún. www.geo.info.hu/naturegis/documents.pdf

Vértes Volán hivatalos menetrend. – Vértes Volán Rt. Tatabánya, 2006.

Viczián I. 2004. Az almásfüzitői vörösiszap-zagytározók környezetgeomorfológiai viszonyai. – Földrajzi Értesítő 53. 1-2., pp. 85-92.

Viczián I.–Horváth F. 2006. A tatai mocsarak a római korban és Mikoviny Sámuel lecsapoló munkája. – Földrajzi Értesítő 55. 1-2. pp. 73-84.

Vitéz F. I. 2005. Komárom: városmentő iparúzési adó. Jött-ment pénz. – Heti Világgazdaság, 2005. 6. sz.

Volánbusz hivatalos menetrend. – Volánbusz Rt., Bp. 2006.

Zsíros, T. 2004. Seismicity of Komárom-Mór area. – Acta Geod. Geoph. Hung. Vol. 39. 1. pp. 121-132.

ZSR hivatalos menetrend. – ZSR, Bratislava, 2006.

2005. évi vízminősítés. – www.edktvf.zoldhatosag.hu/tartalom/vizved/vv_felszini.html

www.enviro.gov.sk

www.europa.eu.int

www.kiv.hu

www.komarom.hu

www.komarom.sk/docs/kn_hu.pdf

www.komarom.sk/default_hun.asp

www.ramsar.hu

www.ramsar.org

www.sopsr.sk

www.sovs.sk/vvu.php

ÁBRAJEGYZÉK

1. ábra: A vizsgált térség települései.....	10
2. ábra: A vizsgált térség településeinek lakosság száma, 2001.....	11
3. ábra: A roma népesség aránya a vizsgált térség településeiben, 2001, %.....	12
4. ábra: A vizsgált települések népességszám-változása, %.....	13
5. ábra: A vizsgált települések népsűrűsége, 2001, fő/km ²	14
6. ábra: A 0-19 évesek aránya a lakónépességből, 2001, %.....	16
7. ábra: A 20-59 évesek aránya a lakónépességből, 2001, %.....	16
8. ábra: A 60-X évesek aránya a lakónépességből, 2001, %.....	17
9. ábra: Az előregedési index értékei településenként, 2001.....	18
10. ábra: A középfokú végzettségűek aránya a 18 év feletti népességből, 2001 %.....	20
11. ábra: A felsőfokú végzettségűek aránya a 25 év feletti népességből, 2001, %.....	21
12. ábra: A két Komárom népességének felekezet szerinti megoszlása, 2001, %.....	23
13. ábra: A két Komárom népességének felekezet szerinti megoszlása, 2001, %.....	24
14. ábra: A vizsgálati terület népességének családi állapot szerinti megoszlása.....	25
15. ábra: A 15 éves és idősebb nőtlen férfiak, ill. hajadon nők száma a vizsgálati területen és az ikervárosban.....	26
16. ábra: Az özvegyek száma a vizsgálati területen és az ikervárosban.....	28
17. ábra: Az elváltak száma a vizsgálati területen és az ikervárosban.....	28
18. ábra: A nőtlenek és hajadonok együttes aránya a teljes népességből, %.....	29
19. ábra: Az özvegyek aránya településenként, %.....	30
20. ábra: A 100 özvegy férfira jutó özvegy nők száma, fő.....	31
21. ábra: Az elváltak aránya településenként, %.....	32
22. ábra: A 100 elvált férfira jutó elvált nők száma, fő.....	32
23. ábra: A kettős város népességének változása 1869-2005.....	47
24. ábra: Az észak-komáromi vár és környékének korabeli térképe.....	49
25. ábra: Korabeli metszet a komáromi várról.....	50
26. ábra: A komáromi vár 1777-es állapotát bemutató térkép.....	50
27. ábra: Észak- és Dél-Komárom településmorfológiai vázlata, 2007.....	54
28. ábra: A munkanélküliek számának alakulása Dél-Komáromban.....	64
29. ábra: Komárom ipari területeinek átalakulása a rendszerváltás után.....	71
30. ábra: Dél-Komárom helyi adóbevételei.....	83
31. ábra: Az egyéni gazdaságok és gazdálkodók számának változása.....	93
32. ábra: Bábolna néhány földhasznosítási mutatója a kistérséggel való összehasonlításban.....	94
33. ábra: A Bábolna Takarmányipari Kft. piaci részesedésének alakulása, 1989-2002.....	96
34. ábra: A kiskereskedelmi üzletek száma a kistérségben, 1990-ben és 2001-ben.....	101

35. ábra: A kereskedelmi egységek száma Dél-Komárom vonzaskörzetében, 2001.....	102
36. ábra: Dél-Komárom kiskereskedelmi hálózatának szerkezete.....	103
37. ábra: Komárom kiskereskedelmi üzleteinek típusai, 2006.....	104
38. ábra: A kiskereskedelmi üzletek száma Észak-Komáromban és szomszédságában, 2007-ben.....	106
39. ábra: Észak-Komárom kiskereskedelmi hálózatának szerkezete.....	107
40. ábra: Észak-Komárom kiskereskedelmi üzleteinek típusai, 2005.....	108
41. ábra: Észak- és Dél-Komárom üzleti mixe.....	109
42. ábra: A megkérdozett vásárlók foglalkozási szerkezet szerint megoszlása.....	111
43. ábra: A hipermarketek vásárlóinak korszerkezet szerinti megoszlása.....	111
44. ábra: A vásárlások célja szerinti megoszlás.....	112
45. ábra: A vásárlások összeg szerinti megoszlása a vizsgált hipermarketekben.....	113
46. ábra: A vásárlások gyakorisága a megkérdozettek körében.....	113
47. a, b, c, ábra: Más hipermarketek felkeresésének gyakorisága.....	115
48. ábra: A Hypernova, Kaufland és a Tesco kiskereskedelmi vonzaskörzetei.....	116
49. ábra: Az egy lakásra jutó lakosok száma a vizsgált területen.....	119
50. ábra: A vizsgálati terület lakásállományának építési időszak szerinti megoszlása.....	122
51. ábra: Az 1945 előtt épült lakások aránya a települések teljes lakásállományában.....	123
52. ábra: Az 1991 és 2001 között épült lakások aránya a települések teljes lakásállományában.....	124
53. ábra: A Komáromi kistérség lakásállományának építési időszakok szerinti megoszlása.....	125
54. ábra: A lakásállomány építési időszakok szerinti megoszlása az északi térségrészben (Észak-Komárom és szomszédsága).....	126
55. ábra: A városi lakásállomány építési időszakok szerinti megoszlása Észak- és Dél-Komáromban.....	126
56. ábra: A vezetékes vízzel ellátott lakások aránya.....	128
57. ábra: A csatornahálózatba bekötött lakások aránya a vizsgálati területen.....	130
58. ábra: A közműolló nyitottsága a vizsgálati terület nagyobb településein 2001-ben.....	131
59. ábra: A fürdőszobával ellátott lakások aránya a teljes lakásállományon belül.....	133
60. ábra: A vezetékes gázzal fűtött lakások aránya a teljes lakásállományból.....	134
61. ábra: A vizsgálati terület fajlagos személygépkocsi-ellátottság.....	136
62. ábra: A komáromi közúti hídon áthaladó gépjárművek fajta szerinti megoszlása.....	148
63. ábra: A Dél-Komáromból Észak-Komáromba tartó autók gyártmány szerinti megoszlása.....	149

64. ábra: A Dél-Komáromból Észak-Komáromba tartó személygépkocsik nemzetiség szerinti megoszlása, db.....	149
65. ábra: Az Észak-Komáromból Dél-Komáromba tartó autók nemzetiség szerinti megoszlása, db.....	150
66. ábra: A Magyarországra érkező gyalogosok megoszlása kor szerint.....	153
67. ábra: A Szlovákiába érkező gyalogosok megoszlása kor szerint.....	153
68. ábra: A Magyarországra érkezők foglalkozás szerinti megoszlása.....	154
69. ábra: A Szlovákiába érkezők foglalkozás szerinti megoszlása.....	154
70. ábra: Idegenforgalmi vonzó tényezők száma Észak-Komárom és Dél-Komárom környezetében, 2006.....	175
71. a. b. ábra: A kereskedelmi és magánszálláshelyek száma a térség településeiben, 2007, db.....	182
72. ábra: Éttermek és cukrászdák száma Észak- és Dél-Komárom környékén, 2007.....	183
73. ábra: A kereskedelmi szálláshelyek férőhelyszámának alakulása Dél-Komáromban, 1990-2004.....	187
74. ábra: A magyar és külföldi vendégszám alakulása 1990-2004 között.....	189
75. ábra: Az összes és a külföldiek által eltöltött vendégéjszakák száma, 1990-2004.....	190
76. ábra: Egy főre jutó hazai és külföldi vendégéjszaka, 1990-2004.....	190
77. ábra: Bankok és ATM-ek területi elhelyezkedése Dél-Komáromban, 2007.....	213
78. ábra: Bankfiókok és ATM-ek Észak-Komárom belvárosában, 2007.....	215
79. ábra: Az 1783 április 22-i komáromi földrengés izoszeizmikus térképe.....	217
80. ábra: Az ülepedő por átlag immissziója Dél-Komáromban, 1987-2006, g/m ³ /hónap.....	227
81. ábra: A kén-dioxid átlag immissziója Komáromban, 1987-2006, µg/m ³	227
82. ábra: A nitrogén-dioxid átlag immissziója Komáromban, 1987-2006, µg/m ³	228
83. ábra: Az óvodába beírt gyermekek száma településenként, 2004.....	238
84. ábra: Az óvodai férőhelyek és a beírt óvodások számának változása a Komáromi kistérségben és Dél-Komáromban 1990 és 2004 között.....	239
85. ábra: Az óvodai férőhelyek kapacitáskihasználása %-ban a Komáromi kistérség településein 1990-ben és 2005-ben.....	240
86. ábra: Az egy óvodai pedagógusra jutó óvodások száma 2004-ben.....	241
87. ábra: Az általános iskolai tanulók száma a kistérség településein 2004-ben (A szlovák oldalon csak a magyar iskolák adatai alapján).....	242
88. ábra: A középiskolások létszámának változása Komáromban, 1990-2004.....	245
89. ábra: A Dél-Komáromba bejáró középiskolai tanulók számának változása 1990 és 2004 között a középiskolások teljes létszámához viszonyítva.....	246
90. ábra: A középiskolai diák és pedagóguslétszám változása Észak-Komáromban, 1990-2006.....	247
91. ábra: A Selye János Egyetem oktatási vonzáskörzete, 2004.....	249

92. ábra: A Selye János Egyetem oktatási vonzáskörzete, 2005.....	252
93. ábra: A hallgatói létszám karonkénti változása, 2004-2006 között.....	253
94. ábra: A Selye János Egyetem oktatási vonzáskörzete, 2006.....	254
95. ábra: A könyvtári egységek számának változása a Jókai Mór Könyvtárban.....	257
96. ábra: A mozilátogatások számának alakulása Dél-Komáromban.....	261

TÁBLÁZATOK JEGYZÉKE

1. táblázat: Komárom nemzetiségi megoszlása 1910–1941.....	43
2. táblázat: Komárom-Újváros népességének gyarapodása 1910–1941 között.....	45
3. táblázat: Az iparban foglalkoztatottak száma lakóhelyük szerint.....	65
4. táblázat: Működő vállalkozások száma Dél-Komáromban.....	66
5. táblázat: A különböző méretű működő társas vállalkozások száma Dél-Komáromban.....	66
6. táblázat: Az iparban működő vállalkozások számának alakulása Dél-Komáromban 1999-2004 között.....	67
7. táblázat: A külföldi Nokia beszállítók megjelenése a Komáromi ipari parkban.....	75
8. táblázat: A Komáromi Ipari Park adatai.....	77
9. táblázat: Mezőgazdasági talajtípusok és megoszlásuk a két Komárom környékén.....	85
10. táblázat: Mezőgazdasági és egyéb területhasznosítási formák aránya a vizsgálati területen, 2005.....	88
11. táblázat: Az egyéni gazdaságok számának változása a Komáromi kistérségben 1995 és 2000 között.....	93
12. táblázat: Az észak-komáromi AGREF Ltd. szántóföldi növénytermesztésének termékszerkezeti jellemzői.....	99
13. táblázat: A Komáromi kistérség lakásállományának kor szerinti megoszlása.....	120
14. táblázat: Észak-Komárom és szomszédsága lakásállományának kor szerinti megoszlása.....	121
15. táblázat: Észak-Komárom közvetlen vasúti személyforgalmi kapcsolatai.....	140
16. táblázat: Dél-Komárom közvetlen vasúti személyforgalmi összeköttetései.....	140
17. táblázat: Észak-Komárom közvetlen autóbuszforgalmi kapcsolatai hétköznapokon.....	143
18. táblázat: Dél-Komárom közvetlen autóbuszforgalmi kapcsolatai hétköznapokon.....	144
19. táblázat: Bankfiókok, takarékszövetkezetek és ATM automaták Dél-Komáromban.....	212
20. táblázat: Bankfiókok és ATM automaták Észak-Komáromban.....	214
21. táblázat: Észak-Komárom és környékének védett területei.....	223
22. táblázat: A hallgatói létszám alakulása az egyes karokon a 2004/2005-ös tanévben.....	248
23. táblázat: A hallgatói létszám alakulása az egyes karokon a 2005/2006-os tanévben.....	250
24. táblázat: A hallgatói létszám alakulása az egyes karokon a 2006/2007-es tanévben.....	251
25. táblázat: A Komáromi kistérség településeinek könyvtári állománya, 2004.....	258

**EGY VÁROS - KÉT ORSZÁG
KOMÁROM - KOMÁRNO**

Kiadja: Selye János Egyetem Kutatóintézete,
Komárom, 2007
Felelős kiadó: Sikos T. Tamás, intézetigazgató
Lektorálta: Enyedi György
Nyomdai munkák: KT Könyv- és Lapkiadó, Komárom
Technikai szerkesztő: Nagy Angéla
Borító: Nagy Angéla
Első kiadás

ISBN: 978-80-89234-30-1