

SZIGETSZENTMIKLÓS KÖRNYÉKÉNEK LAKÓNÉPES- SÉG-, VALAMINT FOGLALKOZÁS- ÉS TELEPÜLÉSSZER- KEZETI VÁLTOZÁSAI AZ 1980-AS ÉVEKTŐL NAPJAINKIG TENK ANDRÁS

THE CHANGE OF EMPLOYMENT, URBAN STRUCTURE AND THE
NUMBER OF INHABITANTS FROM THE 1980S TO THE PRESENT DAY,
AROUND THE CITY OF SZIGETSZENTMIKLÓS

This study describes the changes in the employment and urban structure and in the number of inhabitants in the region around Szigetszentmiklós, a satellite town in the south of Budapest, Hungary, from the 1980s to the present day.

Owing to the constant development of the heavy industrial complex in Csepel (a southern district of Budapest), the villages in the commuter belt bordering Csepel formed a system of strongly related settlements by the second half of the 20th century. During this process, land usage and urban structure also changed. However, the change of the regime in 1990 was the beginning of a new age for the area. Hungarian heavy industry went bankrupt, socialist state-owned companies were liquidated. A large proportion of employees flowed into the service sector, inducing a new migration and changing the urban structure. In the region discussed here this general tendency can be clearly seen, indicated by measurable phenomena, such as the spectacular strengthening of the tertiary sector, the outflow of inhabitants from the capital, the integration of inherited industrial sites and infrastructure into the service sector and the changes of urban structure.

New residential areas and parks needed to be set up to receive the new inhabitants of the satellite settlements. Therefore, these settlements – namely Szigetszentmiklós, Halásztelek, Szigethalom, and Tököl – had to build in their inner areas or use new plots for the development. Only those settlements could solve this problem that has large free areas, e.g. Szigetszentmiklós.

The industrial and service sector has exercised a strong pressure on the settlements here, as well. The dynamically developing logistic bases and new industrial parks pleaded for lands. Only Szigetszentmiklós could satisfy such needs, providing large areas for greenfield investments. The most important brownfield investment in the area has taken place in the former Pestvidéki Gépgyár (Tököl, Szigethalom), where an industrial park and a shopping centre replaced the former huge industrial complex.

1. BEVEZETÉS

Tanulmányomban a dél-pesti agglomerációhoz (déli szektor) tartozó Szigetszentmiklós és környékének foglalkozás- és településszerkezeti, valamint lakónépességszám változásait kívánom az 1980-as évektől napjainkig terjedő időszakban röviden bemutatni. A Csepelen működő nehézipari komplexum kiszélesedése miatt a 20. század második felére a Budapesttől délre lévő agglomeráció települései egy egymással szoros

kapcsolatban lévő település-együttessé álltak össze. Ezzel párhuzamosan a tájhasználat és a jellegzetes településszerkezet is megváltozott. Ez az állapot a rendszerváltás után megszűnt mivel a hazai nehézipar csődbe ment, megszűntek a szocialista nagyvállalatok. A munkaerő jelentős része átáramlott a szolgáltatási szektorba, „új” migrációt, megváltozott településstruktúrákat teremtve.

1990 után megnőtt a Budapestről a főváros környéki agglomerációba kiköltözők aránya is. Ezzel Budapesten népességcsökkenés, míg az agglomerációban népességnövekedés jelentkezett. Ez alól a dél-pesti agglomeráció területe sem volt kivétel. A növekvő mértékben beköltöző népesség számára nem volt elég az általam vizsgált települések lakásállománya, ezért új területeket kellett lakás céljára beépíteni. Ez pedig jelentősen megváltoztatta az addigi településszerkezetet. Nőtt a belterületi földek beépítettsége, továbbá a települések terjeszkedni kezdtek, melynek ára, hogy több külterületet kellett belterületi nyilvántartásba venni, építési területként hasznosítani. A gyors növekedés több konfliktust is teremtett, elsősorban Budapesttel. A főváros közigazgatási határára ráépülő szigetszentmiklósi lakóparkok infrastrukturális ellátása, az alapfokú oktatás biztosítása többletfeladatot ró – jelen esetben – a csepeli önkormányzatra.

A vizsgált települések beépítettségét, településstruktúrájának megváltozását a térségben megjelenő multinacionális cégek, nagyvállalatok is befolyásolták. Az egykori mezőgazdasági művelés alatt lévő földeken ma már elsősorban logisztikai, kereskedelmi és részben ipari tevékenységet végző cégek telephelyei találhatók.

A fővárosi lakosság kiáramlása, a terciér szektor látványos megerősödése, a megöröklött ipartelepek, infrastruktúrák integrálása a szolgáltatási szektorba, az ipari tevékenység továbbélése mind-mind a dél-pesti településszerkezet és lakosság szám látványos átalakulásához vezetett.

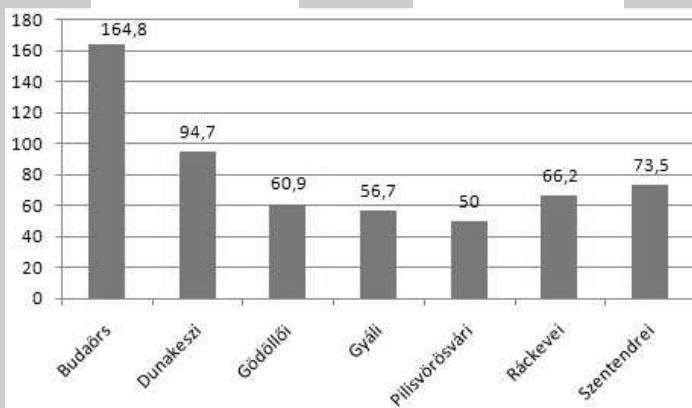
2. NÉPESSÉGSZÁM VÁLTOZÁSOK A VIZSGÁLT TÉRSÉGBEN ÉS KÖRNYÉKÉN

Budapest városrégióján belül a rendszerváltás után figyelemre méltó területi átrendeződése ment végbe. A főváros népességszáma 1990-től napjainkig jelentősen lecsökkent, az itt élő népesség egy része elvándorolt. Ennek a kiköltözésnek a célterülete Budapest agglomerációs övezete lett, amely robbanásszerű fejlődést produkált. (BELUSZKY P. 2007) Az agglomerációs lakosságszám erőteljes megnövekedése a szocialista időszak elején már jelentős probléma elé állította a fővárosi városvezetést.

Budapest túlfelődése 1945 után komoly településfejlesztési kihívást jelentett. Ezért az 1950-es években korlátozást vezettek be, hogy elkerüljék a fővárosi lakosság létszámának egyre intenzívebbé váló növekedését. A városvezetés adminisztratív úton gátolta meg a budapesti lakhatás lehetőségét Ezzel az intézkedéssel együtt a fővárosi ipari tevékenységet is korlátozni próbálták, de egyik sem járt a kívánt eredménnyel. (KOC SIS J.B. 2006). Mindez a Budapest környéki települések fejlődésnek kedvezett.

Az 1980-as évektől kezdve fokozatosan, spontán módon megindult a budapesti népesség relatív dekoncentrációja is. Mindezek folyományaként napjainkra megváltozott Budapest lélekszáma: 1990 és 2005 közt 5,3%-al csökkent, míg az agglomerációs övezetek lakosság száma 18,9%-al nőtt (KOVÁCS Z. – SZIRMAI V. 2006).

1. ábra: Pest megye agglomerációs kistérségeinek népességszám-változása, 1949-1990 (%)
Figure 1: The change of constant population of Pest county micro-region's



Forrás: Beluszky P., 2007 alapján saját szerkesztés

Az agglomerációba beköltözők mellett a természetes szaporodás is népességszám-változást eredményezett. A Közép-magyarországi Régió népessége 1990-2005 között 126000 fővel csökkent. Ez elsősorban a budapesti népesség természetes fogyásából ered, a főváros népessége 158000 fővel csökkent. 2009-ben a régióon belül a legnagyobb természetes fogyás a szobi kistérségben volt (-14 - -9%) míg a dél-pesti, a dél-budai és az észak-pesti agglomeráció területén szaporodás történt (0-4%) (KOCSES K. – SCHWEITZER F. 2011) Az agglomeráció felduzzadása két szakaszra bontható. Előbb a népesség szuburbanizációja indult meg a rendszerváltás idején. Ez a folyamat az 1990-es évek végére némileg csillapodott, sőt a 2000-es években némi visszaköltözés is történt Budapestre. A gazdasági élet szereplőinek szuburbanizációja az 1990-es évtized végén erősödött fel és tart napjainkban is (BELUSZKY P. 2007). A fentieket alátámasztandó Budapest népessége az 1990. évi 2016458 főről 2001-re 1739569 főre lecsökkent, majd 2008-ra 1712210 főre zsugorodott. (KSH 2008)

A népesedési és településfejlődési folyamatok miatt a 20. század második felére a Budapesttől délre lévő agglomeráció települései (déli szektor) – köztük Szigetszentmiklós is – egy egymással szoros kapcsolatban lévő település-együttessé álltak össze (2. ábra).

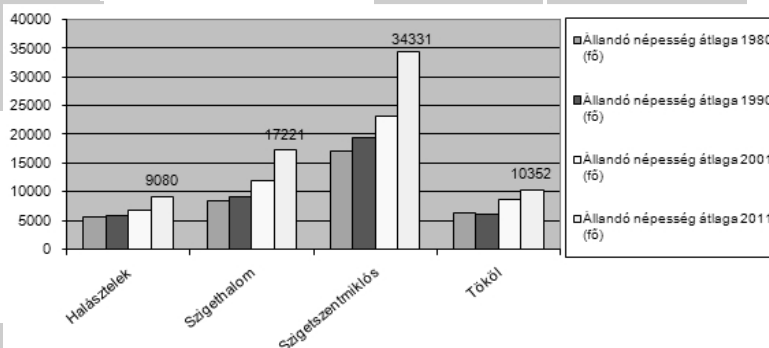
2. ábra: A vizsgált terület
 Figure 2: The examined area



Forrás: <http://maps.google.hu/>

A lakott területek lélekszáma megugrott, a települések nagy méretűvé nőttek. Ennek fő oka a Csepelen működő nehézipari komplexum kiszélesedése volt, amelynek jelentős gyáregységei, telephelyei költöztek ki már az 1940-es években a Csepel-szigeti agglomerációba. Szigetszentmiklóson és Szigethalmon a Csepel Autógyárnak volt összeszerelő részlege, amelyet a szigetszentmiklósi repülőgépgyár államosítása után 1949-ben hoztak létre. Ez a cég 1996-ban ment csődbe (ISTVÁNYI P. 2011). Ennek emlékét őrzi a ráckevei HÉV vonalának Szigetszentmiklós Gyártelep nevű megállója. A Csepel Művekben 1961-ben már 35 ezer fő dolgozott, míg a cég fénykora az 1970-80-as években volt. A létszám ekkor elérte a 40000 főt. Az 1960-70-es években a mintegy 230 hektár kiterjedésű gyártelepen több mint 1000 épület adott otthont a termelő-berendezéseknek, gépeknek, dolgozóknak. A szállítást 62 km hosszú iparvágány-hálózat biztosította. A személy- és áruforgalom egy tucat kapun bonyolódott. A foglalkoztatottak többsége Csepelről, Pesterzsébetről és az agglomeráció településeiről járt be dolgozni (WWW.CSEPEL-SZIGET.HU). A szinte mindenki számára munkalehetőséget biztosító gyár az ország távoli részeiből vonzott munkaerőt. A Csepel Művek mellett más nagy gyár, üzem is működött, amely szintén jelentős számú munkaerőt igényelt, pl. Ganz-Mávag, Tungsram, MOM stb. (KISS É. 2010). Kezdetben a szocialista nagyipar növekedése okozta a népesség koncentrációját Szigetszentmiklóson és környékén, majd ezt követte a fővárosból kiáramló népesség beköltözése (3. ábra). A budapesti agglomerációhoz tartozó települések együttes létszáma pl. 1990 és 2001 közt mintegy 108000 fővel nőtt.

3. ábra: Szigetszentmiklós és környéke állandó népességének változása
 Figure 2: The change of constant population of Szigetszentmiklós neighborhood's

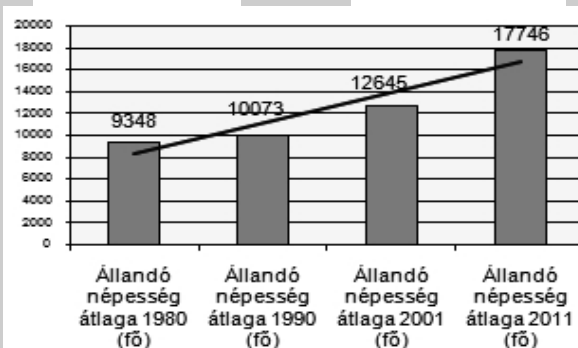


Forrás: teir.vati.hu alapján saját szerkesztés

Közben 38000 lakás épült a térségben. A népesség szuburbanizációját elősegítette a lakás- és ingatlanpiac liberalizálódása, a jövedelemkülönbségek kieleződése és a növekvő motorizáció. Mindez a térség státuszának emelkedésével is együtt járt, amely folyamatos népességnövekedést generált (BELUSZKY P. 2007) (4. ábra). Ezek közül is kiemelkedik három kistérség lakosságszám-aránya: az agglomerációs lakónépesség legnagyobb hányada 2005-ös adatok szerint a Budaörsi (12,8%), a Ráckevei (11,2%) kistérségben él (VIDA J. 2006). Fontos megemlíteni, hogy a népességszám-növekedéssel együtt a települési funkciók is kibővültek, ezért napjainkra mindegyik település városi rangot kapott: Szigetszentmiklós 1986-ban, Tököl 2001-ben, Szigethalom 2004-ben, Halásztelek pedig 2008-ban (WWW.VAROSSANYILVANITAS.HU).

4. ábra: A népességváltozás trendje Halásztelek, Szigethalom, Tököl és Szigetszentmiklós városokban (1980–2011)

Figure 4: Trend of population change in Halásztelek, Szigethalom, Tököl and Szigetszentmiklós



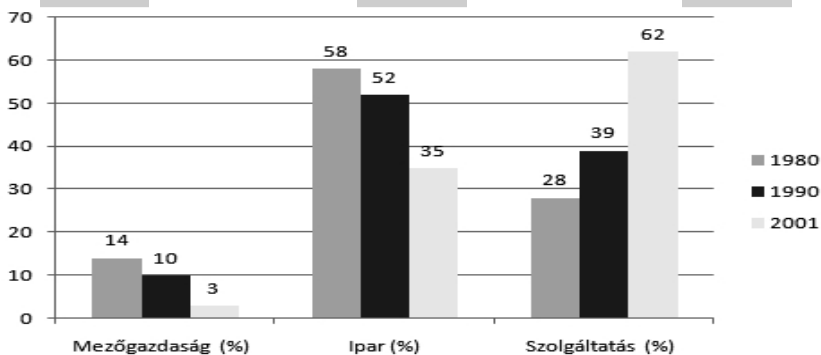
Forrás: teir.vati.hu alapján saját szerkesztés

3. FOGLALKOZÁSSZERKEZETI VÁLTOZÁSOK

A térségben a tercier szektor volt az ipar után a legtöbb embernek munkát adó ágazat. Azonban a mezőgazdaság is hangsúlyos szerepet kapott még az 1970/1980-as években is. Érdekes, hogy az 1980-as évekre az ipari foglalkoztatottak aránya csökkenni kezdett, míg a szolgáltatási ágazat növekedésnek indult. A mezőgazdaság stagnálása, illetve enyhe növekedése a működő termelősövetkezeteknek volt köszönhető.

Az 1990-es évekre az addigi gazdaság összeomlott. Megszűntek a termelősövetkezetek, felszámolták, illetve apró részekre esett szét a Csepel Művek. A népesség szuburbanizációja mellett az ezredfordulóra hangsúlyosabbá vált a termelő/ipari és a szolgáltató funkció kiépülése a budapesti agglomerációban. A termelősövetkezetek megszűnése, a földprivatizáció és az ezzel együtt zajló kárpótlás teljesen szétzilálta a mezőgazdasági szektor. 10 év alatt 10%-ról 3%-ra csökkent a mezőgazdasági foglalkoztatottak aránya. Az ipari termelés is csökkent, az 52%-ról 35%-ra esett vissza a szekunder szektorban foglalkoztatottak aránya. Azonban sokan átvándoroltak a szolgáltatási ágazatba, ahol a munkavállalók aránya 39%-ról 62%-ra ugrott meg (5. ábra).

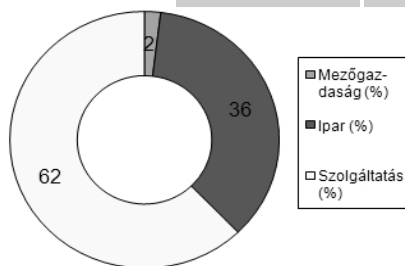
5. ábra: Szigetszentmiklós környékének foglalkozásszerkezeti változása (%)
Figure 5: The change of occupation structure of Szigetszentmiklós neighbourhood's



Forrás: teir.vati.hu alapján saját szerkesztés

A szektor növekedése az ezredfordulón is tartott, bár a növekedés üteme lelassul. A 2000-es évekre a Budapest körüli jelentősebb mezőgazdasági öv szinte eltűnt, ami Szigetszentmiklós környékén is nyomon követhető. A térség iparát a viszonylag nagy létszámot foglalkoztató, csúcstechnológiával dolgozó multinacionális cégek, pl. Samsung alkotják, zöldmezős telephelyeken. A további letelepült cégek tekintélyes része szolgáltatói profillal rendelkezik, amelyek elsősorban logisztikai és kereskedelmi tevékenységet folytatnak, pl. ProLogis, Auchan, Bauhaus. A 2000-es évek elejéhez képest 2004-re sem történt jelentősebb változás a foglalkozási szerkezet megoszlásában. Egyedül a mezőgazdaságban és az iparban észlelhető kisebb változás (6. ábra).

6. ábra Szigetszentmiklós környékének működő vállalkozásai nemzetgazdasági ágazatok szerint
 Figure 6: The working enterprises of Szigetszentmiklós neighbourhood's according to national economic sections

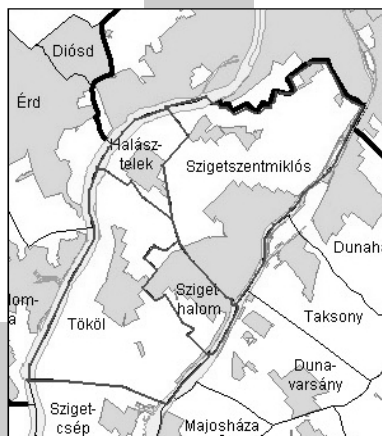


Forrás: Kistérségek értékleltára (2004) alapján saját szerkesztés

3. TELEPÜLÉSSZERKEZETI VÁLTOZÁSOK

A népesség szuburbanizációja mellett az ezredfordulóra egyre dinamikusabbá vált az ipari és a szolgáltató funkciók megtelepedése a főváros mentén. Az érdekelt cégek többsége nem a budapesti vállalatok kitelepülését jelentik, hanem többnyire külföldi érdekeltségű vállalkozások jelennek meg (BELUSZKY P. 2007). Ezek az újonnan letelepülő cégek a nagy, szabad területek adta lehetőséget kihasználva zöldmezős beruházások keretében vették birtokba az agglomerációs települések külterületeit.

7. ábra: A vizsgált térség közigazgatási beosztása
 Figure 7: The administrative arrangement of the examined area



Forrás: saját szerkesztés

60-70 éve némelyik település még külterületi mezőgazdasági terület volt, önálló települési jogállás nélkül. Szigethalom Tökölhöz tartozott Szilágyitelep (később Horthyliget) néven, egészen 1950-ig. Halásztelek pedig Hermina-major néven adott új otthont a múlt század 1930-as éveiben ide betelepülő bolgároknak. Önálló településsé történő fejlődésüket a csepeli Weiss Manfréd Gyárnak, majd a szocialista iparosításnak köszönhetik. Várossá válásukat pedig egyértelműen az agglomerálódásnak köszönhetik. Városi tradícióik nincsenek, a helyenként meglévő városias szerepkörük pedig csak az elmúlt 20-30 évben alakult ki (BELÚSZKY P. 2007). A fenti „hiányosságok” miatt az intenzív népességnövekedés és a dinamikusan növekvő vállalkozások új kihívások elé állították az agglomeráció településeit. Mindezek a kihívások a vizsgált szigetszentmiklósi környékre is jellemzőek lesznek. A legnagyobb kihívás talán a rendelkezésre álló, beépíthető terület megléte, pontosabban hiánya. A 7. ábrán látható, hogy nagyobb kiterjedésű, beépítésre alkalmas területek csak Szigetszentmiklós (45,76 km²) és Tököl (38,49 km²) városnak állnak rendelkezésre. Halászteleknek (8,64 km²) és Szigethalomnak (9,12 km²) kevesebb szabad terület áll rendelkezésére, pedig – mint azt a 2. ábrán látni – az utóbbi településre a beköltözők száma fokozatosan növekszik.

Az egyre növekvő beköltözések jelentősen megváltoztatták az itteni városok településszerkezetét. Az esetek többségében a belterületeken történtek nagyarányú beépítések. 1990-2004 közt a budapesti agglomerációs övezetben 54000 lakást építettek. Ezen belül a lakások legnagyobb hányadát a déli (28%) és az északnyugati (19%) szektorban építették. A déli szektorból kiemelkedik Pustazámor, illetve a vizsgált területről Szigethalom és Halásztelek (8. ábra). Ezt követi Szigetszentmiklós, a dél-budai térségből pedig Érd és Tárnok (VIDAJ. 2005). Ennek következtében az egykori laza beépítésű, sok zöldfelülettel rendelkező települések „üresen” álló belterületei fokozatosan beépültek. Ez a folyamat a már említett kis közigazgatási területű Szigethalmot és Halászteleket érintette érzékenyen. Természetesen Szigetszentmiklós és Tököl belterülete is egyre intenzívebben beépült, de ezeknek még rendelkezésükre áll több ezer hektáros külterület. Persze ezeknek a közművesítése, pormentes útburkolattal, közvilágítással stb. történő ellátása igen jelentős költséget ró az érintett önkormányzatokra.

8. ábra: Lakóparkrészlet Halászteleken (2009)

Figure 8: House park in Halásztelek (2009)



Forrás Google Earth és saját fénykép

Az említett infrastrukturális hiányosságok miatt komoly ellentétek feszülnek Csepel és Szigetszentmiklós közt. Utóbbi település helyenként teljesen kezd ráépülni a közigazgatási határra (9. ábra). Ez legmarkánsabban a felsőtagi településrésznél jelentkezik. Az ideköltöző lakópark-lakóknak sem oktatási intézmények, sem teljes infrastruktúra, tömegközlekedési hálózat, sem pedig bevásárlási lehetőség nincs a szigetszentmiklói területen. Mindezt sok esetben Csepel terhére oldják meg. Ebből legnagyobb gond talán a gyerekek óvodáztatásakor jelentkezik, amikor is sokan fiktív csepeli lakcímmre jelentik be az óvodás (bölcsődés) gyermeküket, hogy XXI. kerületi intézménybe tudják járatni a kicsit. Ez pedig a fővárosi kerület költségvetését terheli.

9. ábra: Szigetszentmiklós-Felsőtag beépülése 2004–2009 közt Budapest-Csepel közigazgatási határa mentén

Figure 9: The building up of Szigetszentmiklós-Felsőtag at the border of Budapest-Csepel between 2004-2009



Forrás: Google Earth, 2009

Nem csak a lakóépület funkciójú beépítések formálták át a Szigetszentmiklós környéki agglomeráció tájképét. A már említett ipari és logisztikai, kereskedelmi cégek igen jelentős külterületeket építettek be. Mindehhez ipari parkokat is kialakítottak a helyi önkormányzatok segítségével. Jelentős zöldmezős beruházások keretében ipari és logisztikai telephelyek létesültek Szigetszentmiklós külterületein, Lakihegyen és Leshegyen, kihasználva az M0 autópályát kedvező közlekedési adottságait (10. ábra).

A kiváló logisztikai lehetőségekkel éltek is a vállalkozások, így pl. 2000-ben a leshegyi területen létesült iparfejlesztési terület megkapta az ipari park címet (Innovációs Központ és Ipari Park). A rendelkezésre álló 730000 m² mind gazdára talált (WWW.LESHEGY.HU).

10. ábra: Szigetszentmiklós-Lakihegy beépülése 2004-2009 között az M0 mentén
 Figure 10: The building up of Szigetszentmiklós-Lakihegy at the M0 between 2004-2009



Forrás: Google Earth, 2009

Barnamezős fejlesztés keretében jött létre 1998-ban a tökői ipari park is (AIRPORT Ipari Park), amelyet az egykori Pestvidéki Gépgyár területén alakítottak ki, együttműködve a még működő tökői repülőtérrel (11. ábra).

11. ábra: A Pestvidéki Gépgyár (tökői repülőtér) beépülése 2004-2009 között
 Figure 11: The building up of the Pestvidéki Gépgyár (airport Tököl)



Forrás: Google Earth, 2009

Az ipari park mellett a rendelkezésre álló üres területeken szintén barnamezős beruházás keretében bevásárlóközpontot alakítottak ki (pl. hipermarket, bank, ruházati üzletek stb.) ki (12. ábra). A képen jól látható az egykori katonai célokat szolgáló épület épülete is. Az itt lévő üzletek fekvése ideális, mert előtte halad el a jelentős átmenő forgalmat biztosító 5101-es út, amely Csepel-sziget településeit köti össze a fővárossal.

12. ábra: Bevásárlóközpont az egykori Pestvidéki Gépgyár területén
 Figure 12: Mall in the area of the former Pestvidéki Gépgyár



Forrás: saját fénykép

A primer szektor – a fővárosi piac közelségének dacára – szinte eltűnt, csak néhány helyi termelő képviseli a környék egykor híres mezőgazdaságát (13. ábra). Ez több szempontból sem kívánatos. Csökken az önellátó helyi mezőgazdasági termelés, ami a fenntartható települési struktúrának az egyik alappillére. Emellett a nagy kiterjedésű ipari telephelyek, lakóparkok a legjobb minőségű termőföldek területén létesülnek. Szigetszentmiklós és Halásztelek környékén olyan 24-28 aranykorona értékű földek vannak (FRISNYÁK S. 1984), amelyek a Közép-magyarországi Régióban kevés helyen fordulnak elő.

13. ábra: Fóliásátrak Szigetszentmiklós-Felsőtag területén, Csepel határán
 Figure 13: Polythene greenhouses on the area of Szigetszentmiklós-Felsőtag, at the border of Csepel



Forrás: saját fénykép

5. ÖSSZEFOGLALÁS

Szigetszentmiklós környékének életében az 1970–80-as évek és az ezredforduló korszakváltást jelentett. Az elsősorban mezőgazdasági profilú település jelentős létszámgyarapodáson és területnövekedésen esett át a szocialista iparosítás következtében. A Csepel Művek „holdudvarába” kerülve az ipari foglalkoztatottak aránya a 3/5-ös arányt is elérte az 1970–80-as években. Ez igen nagy létszámnövekedéssel is járt, mivel az itteni bőséges munkalehetőségek magukhoz szívták a vidékről Budapest irányába elvándorló tömegeket. Ezzel párhuzamosan jelentősen nőtt a beépített területek aránya és a beépítés sűrűsége is az itteni településeken, mivel a fővárosban nehéz volt állandó lakáshoz jutni. A belső vándorlás generálta létszámnövekedés mellett számolni kellett a természetes szaporodással is, amely hazánk más térségéhez képest itt pozitív előjelű. Ezen folyamatoknak köszönhetően indult fejlődésnek az ekkor még jelentéktelennek tekinthető Halásztelek és Szigethalom.

A rendszerváltással megszűnt az itteni települések ipari profilja és inkább a szolgáltatási szektor erősödött meg. Ez az erősödés csúcsosodott ki az ezredfordulón, amelyhez nagyban hozzájárult a fővárosban lezajló dezurbanizációs folyamatokkal összefüggő lakosságszám-növekedés, az ingázók aránya – főleg Csepel-sziget déli részéből –, a fogyasztási szokások átalakulása. A tercier szektor erősödése napjainkban is tart, míg az ipari szektor kissé stagnál. A fővárosból kiköltöző tömegek lakhatási igényeinek kiszolgálása miatt szinte minden rendelkezésre álló területet felhasználtak az érintett települések önkormányzatai. Új lakóparkok, lakónegyedek nőttek ki pár év alatt a semmiből. A „telekéhség” olyan mértékűvé vált napjainkra, hogy már a külterületek is lakónegyedek céljára épülnek be a szükséges átminősítések után.

A dezurbanizációs folyamatok mellett a tercier szektor megerősödése is jelentős településszerkezeti változásokat hozott. Manapság több hektáros ipari parkok, logisztikai bázisok terülnek el az M0 autópálya mentén, Szigetszentmiklós közigazgatási területén. Ezen zöldmezős beruházások mellett Szigethalom és Tököl területén a már említett gépgyár helyén barnamezős beruházás keretein belül létesült ipari park.

IRODALOM

- BELUSZKY P.** (szerk.) (2007): A Kárpát-medence régiói 6. – Közép-Magyarország. Dialóg-Campus Kiadó, Pécs–Bp., pp. 211–220., 525–529., 536.
- FRISNYÁK S.** (szerk.) (1984): Budapest és a megyék földrajza. Tankönyvkiadó, Budapest, 259.
- HORVÁTH M.F.** (2004): Kistérségek értékleltára – Ráckevei kistérség. Száz magyar falu könyvesháza Kht., Budapest, pp. 80–85., 128–146., 159–164.
- ISTVÁNYI P.** (2011): Megszűnt buszgyárak nyomában: Csepel Autógyár, <http://iho.hu/hir/megszunt-buszgyarak-nyomaban-csepel-autogyar-111024>

- KISS É.** (2010): Területi szerkezetváltás a magyar iparban 1989 után. Dialóg-Campus Kiadó, Pécs – Budapest, pp. 135., 158-159.
- KOCSIS K. – SCHWEITZER F.** (2011): Magyarország térképekben. MTA Földrajztudományi Kutatóintézet, Budapest, pp. 93.
- KOCSIS J.B.** (2006): Területfejlesztés Budapesten 1950 és 1985 között. Napvilág Kiadó, Budapest, pp. 75.
- KOVÁCS Z. – SZIRMAI V.** (2006): Városrehabilitációs beavatkozások és a térbeli, társadalmi kirekesztés – A társadalmilag fenntartható városfejlődés budapesti lehetőségei. *Tér és Társadalom* http://geogr.elte.hu/TGF/TGF_Cikkek/kukely.pdf
- VIDA J.** (szerk.) (2005): Közlemények a Budapesti Agglomerációról – Lakásépítések 1990-2004, KSH, Budapest, pp. 9.
- VIDA J.** (szerk.) (2006): A kistérségek társadalmi, gazdasági helyzete – Közép-Magyarország, KSH, Budapest, pp. 14-16.
- <http://teir.vati.hu> – Letöltés dátuma: 2012. május 05.
- www.amivarosunk.info – Letöltés dátuma: 2013. február 05.
- www.csepel-sziget.hu/wordpress/?p=71 – Letöltés dátuma: 2012. május 05.
- www.ksh.hu – Letöltés dátuma: 2012. május 05.
- www.leshegy.hu – Letöltés dátuma: 2012. május 05.
- www.tokol.hu – Letöltés dátuma: 2012. május 05.
- www.varossanyilvanitas.hu/varossanyilvanitas_kronologia.html – Letöltés dátuma: 2013. február 05.