

Észak-magyarországi Stratégiai Füzetek

a regionális kutatások periodikus kiadványa, az észak-magyarországi regionális fejlesztés szakmai folyóirata

Megjelenik félévenként a Miskolci Egyetem Világ- és Regionális Gazdaságtan Intézet, az Észak-magyarországi Regionális Kutatásokért Alapítvány, az Észak-magyarországi Regionális Fejlesztési Ügynökség Közhasznú Nonprofit Kft. és a Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Kereskedelmi és Iparkamara támogatásával.

A folyóiratban megjelent tanulmányokat két független szakértő lektorálta és ajánlotta közlésre.

VIII. évfolyam 1. szám

Felelős kiadó:

Dr. Kocziszky György intézeti igazgató
Miskolci Egyetem Világ- és Regionális Gazdaságtan Intézet, Miskolc

Főszerkesztő:

Dr. G. Fekete Éva

A szerkesztő bizottság tagjai:

Dr. Benedek József

Bihall Tamás

Dr. Elekes Tibor

Dr. Kocziszky György

Dr. Kotics József

Dr. Vincze Mária

Szerkesztőség:

Észak-magyarországi Regionális
Kutatásokért Alapítvány, Miskolc

3530 Miskolc, Rákóczi út 12.

e-mail: emorka@gmail.com

www.strategiaifuzetek.hu

www.emorka.hu

www.uni-miskolc.hu/~euint

A tanulmányokban és egyéb írásokban kifejtett gondolatok nem feltétlenül tükrözik a szerkesztőbizottság véleményét

Technikai szerkesztő:

Baksa Sára, Serdült Balázsné

Nyomdai munkák:

MAXIMA CS-A

Nyomdai és Kereskedelmi

Szolgáltató Kft.

ISSN 1786-1594

Tartalomjegyzék / Contents

TANULMÁNYOK

<i>Tiner Tibor</i>	5
Az észak-magyarországi régió a változó közép-európai közlekedési térben	
<i>Győrffy Ildikó</i>	18
Az elérhetőség szerepe a területi egyenlőtlenségek alakulásában Észak-Magyarország példáján	
<i>Tóth Géza</i>	31
Haszon alapú elérhetőségi modellek és a valóság	

TÉNYKÉP

<i>Bakos István</i>	38
A regionális versenyképesség növelésére irányuló támogatások felhasználásának tapasztalatai és további lehetőségei az Észak-magyarországi Operatív Programban	
<i>Truckó Máté</i>	47
Az Új Széchenyi Terv Észak-Magyarországi Operatív Programjának útféjlesztései	
<i>Nagy Zoltán</i>	54
A megyeszékhelyek pozícióinak változása Magyarországon a rendszer- váltás után	
<i>Dávid Lóránt – Tóth Géza</i>	61
A magán szállásadás jelentősége az Észak-Magyarország Régió turizmusá- ban az EU csatlakozás után	

MŰHELY

<i>Jéger Gábor</i>	71
A városi és elővárosi közlekedés lehetőségei Borsod-Abaúj-Zemplén megyében	
<i>G. Fekete Éva – Lipták Katalin</i>	79
II. LHH Nyári Egyetem Irotán	

Tisztelt Olvasó!

Szándékunkban állt az Észak-magyarországi régió közlekedési helyzetéről, a közlekedés és a területi fejlődés kapcsolatáról egy teljes tematikus szám összeállítása. A folyóirat hagyományainak megfelelően, törekedtünk tanulmányok, adatelemzések és a témával mélyebben foglalkozó szakmai műhelyek munkáját bemutató írások összegyűjtésére.

Nem jártunk teljes sikerrel. A „Tanulmányok” rovatban megjelentetett három mű hűen tükrözi eredeti szándékunkat és közvetlenül vagy közvetve a régió közlekedési, elérhetőségi problémáit feszegetik. A „Ténykép” és a „Műhely” rovatokban is találkoznak közlekedési témájú írásokkal. Ezek mellett azonban maradt lehetőségünk más témák felvillantására is. Így folytatjuk az „örökzöld” turisztikai értékelést és foglalkozunk Miskolc regionális szerepkörének alakulásával is.

További számainkban is igyekszünk egy-egy központi témát választani, így szeretnénk a régióban a város és a vidékfejlesztés aktuális problémáit körbejárni, valamint a regionális tervezés elméleti, módszertani, gyakorlati kérdéseit terítékre venni. Ezekben a témákban és – okulva a jelen szám összeállításából – más témákban is várjuk a rovatainkba beilleszthető szakmai cikkeket.

Miskolc, 2011.július

G.Fekete Éva
főszerkesztő

Tanulmányok

Tiner Tibor

Az észak-magyarországi régió a változó közép-európai közlekedési térben

A cikk az észak-magyarországi régió közlekedési rendszerének alapsajátosságait, azok közül különösen a regionális gazdasági fejlődéshez közvetlenül kapcsolódó átjárhatóság és belső polarizáltság megjelenését, legújabb változásait elemzi.

Kulcsszavak: közlekedési hálózat, regionális fejlődés
JEL-kód: O18

Bevezetés

A hazánk területének 14,4%-ára kiterjedő, településeinek 19,2%-át, viszont lakosságának csak 12,1%-kát tömörítő Észak-Magyarország (mint NUTS 2 tervezési-statisztikai régió) közlekedési helyzetének alakulása számos statikus és dinamikus természeti és társadalmi-gazdasági tényező függvénye. Vizsgált térségünknek a közép-európai közlekedési térben való helyzetét mindenkor alakító tényezők közül részben a Kárpát-medencebeli fekvés – vagyis egy, a nyugat-európaiakhoz képest jóval kisebb közlekedési értékű makrorégióba való beágyazódás –, a fejlett Közép-Magyarország régió felé való erős forgalmi orientáció, továbbá a régió északi (Kelet-Szlovákia) szomszédos térségével való közlekedési kapcsolattartás nehézségei dominálnak.

Elismerve, hogy a térségnek az európai közlekedésbe való bekapcsolódása szempontjából a földrajzi fekvésnél erősebb hatótényezőnek tekinthető Európa mindenkori gazdasági centrumtérségeihez való politikai-térbeli viszony, tehát a változó tényező (*Erdősi F.* 2011), Észak-Magyarország esetében olyan sajátos földrajzi indikátorok is determinisztikus szerepet játszanak, mint a térség fokozottan erős hegy- és dombvidéki jellege, valamint a térség belső közúti és vasúti gerinchálózatának térszerkezetében érvényesülő erős aszimmetria. Előbbi a közlekedési pályák építésének műszaki feltételei és költségvonzata szempontjából jelent lényegesen erősebb determináló tényezőt a szomszédos Észak-Alföld régióhoz képest. Utóbbi a rendszerváltozás óta a régióban végrehajtott autópálya-építések (M3, M30) és vasúti fővonal-fejlesztések, továbbá vasúti mellékvonal-felszámolások révén tovább fokozódott, miközben a gazdasági fejlődés területi átrendeződésének következményeként a régió döntő részének Közép-Európán belüli közlekedési súlya tovább csökkent.

Jelentős differenciálódás figyelhető meg e téren a régióon belül is a különböző méretű területi egységek (megyék, kistérségek) szintjén. E – főként gondolatébresztő céllal íródott – tanulmány arra törekszik, hogy mindkét problémakörrel és fontosabb következményeikkel viszonylag részletes áttekintését nyújtson.

Egyirányú közlekedési orientáció

Észak-Magyarország közlekedési alaphálózata térstruktúráját illetően a hazai közlekedési gerinchálózatok monocentrikus térszerkezetéhez igazodik: kelet–nyugati irányú, centripetális orientációjú és Budapest-centrikus.

A vasúti közlekedésben a Miskolc–Hatvan–Budapest kétvágányú villamosított fővonal, a közúti közlekedésben az M3-as és M30-as autópályák, és a velük párhuzamosan futó 3. sz. elsődrendű főút azok a fő forgalmi tengelyek, amelyek a régió déli peremén vezetik át a térséget érintő belföldi és nemzetközi vonat-, ill. közúti járműforgalmat.

A régiót nyugati, Nógrád megyei peremét észak–déli irányban átszelő 2. sz. elsődrendű főút csak régió kívüli gyorsforgalmi utakon (M0-ás és M2-es autópályák) kapcsolódik a régió elsőszámú közúti forgalmi tengelyéhez. A régió belső gerinchálózatát alkotó másodrendű főutak és a vasúti szárnyvonalak erre a tengelyre hordják rá a forgalmat, ezért nem közömbös, hogy a régió népességi és gazdasági centrumtelepülései (Miskolc, Eger, Salgótarján, Ózd, Gyöngyös, Kazincbarcika, Hatvan) milyen távolságra helyezkednek el a Közép-Magyarország felé kapcsolatot biztosító tengelytől és az általa nyújtott makroregionális szintű elérhetőségi előnyöktől.

Ebből a szempontból Észak-Magyarországon csak Miskolc mint regionális központ felel meg NUTS-2 szinten egyidejűleg mindhárom (népességi, gazdasági, közlekedési) centrumszerepnek. A régió többi jelentős városánál valamelyik hiányzik a három központi szerep közül (Eger és Salgótarján esetében a közlekedési, Gyöngyösnél és Hatvannál a népességi és gazdasági, Ózdnál a gazdasági és közlekedési).

Heves megye székhelye, Eger 25 km-re fekszik az M3-as autópályától, amelynek fűzesabonyi csomópontja a városból optimális esetben is csak fél óra alatt érhető el közúton. Még kedvezőtlenebb a helyzete Salgótarjának, ahonnan csak egy óras vezetés után közelíthető meg az M3-as hatvani felhajtója. A régió jelenleg is 4. legnagyobb népességű városából, a nemcsak közlekedésföldrajzi, de gazdasági szempontból is perifériára szorult Ózdról pedig min. 70 perc alatt érhető el az M30-as autópálya felsőszolcai végpontja. Ezek a mutatóértékek azért is kedvezőtlenek, mert az autópályáktól való távolság a 21. században a hazai terület- és településfejlődés egyre fontosabb tényezőjévé válik.

Azoknak a fejlett térségektől (fővárosi agglomeráció, Budapest–Győr és Budapest–Székesfehérvár–Balaton parti városlánc tengelyek, Ausztriával határos kistérségek) távol fekvő hazai városoknak, amelyeket nem közelít meg eléggé (legalább 10–15 km-re) egy autópálya vagy autópálya, szembe kell nézniük a gazdasági-idegenforgalmi perifériára kerülés veszélyével (függetlenül attól, hogy ez a periféria belső vagy külső).

Az utóbbi években a régió közlekedésében a Budapest-, ill. Közép-Magyarország-centrikusság növekedése tapasztalható, aminek több oka is van. Egyfelől Észak-Magyarország északon (Kelet-Szlovákia), keleten és délen (Észak-Alföld) egyaránt olyan makrorégiókkal határos, amelyek gazdasági fejlettségének szintje és közlekedési infrastruktúrájuk kiépítettsége lényegesen alacsonyabb saját országuk átlagánál. Az alacsony gazdasági fejlettségű, nem kellően kiépített közlekedési infrastruktúrájú térségeket többnyire szerény nemzetközi áru- és személyforgalom jellemzi, ami a kevés termelő beruházásra, az átlagosnál rosszabb jövedelmi viszonyokra és az átlagot meghaladó munkanélküliségre utal.

Másfelől, a 2008 végén kialakuló gazdasági válság Észak-Magyarországot és fenti szomszédjait lényegesen erősebben érintette, mint az átlagosnál korábban is gyorsabban fejlődő főváros környéki és a nyugati országrészeket (pl. Budapest környéke, Pozsonyi régió, Nyugat-Dunántúl, Nyugat-Szlovákia). Emiatt a régió közúti járműforgalmában is nagyobb volt a visszaesés, mint az ország nyugati térségeiben.

A régió fokozatos háttérbe szorulása a nemzetközi áru- és személyforgalomban

Észak-Magyarország közlekedésfejlesztésének ügye az ezredforduló utáni időszakban mind közép-európai, mint nemzeti szinten leértékelődött, amely jelenség több okra vezethető vissza.

- a) Az utóbbi néhány évben a régió Közép-Európán belüli közlekedési súlya egyre csökkent azáltal, hogy a Kárpát-medencét ÉNy–DK-i irányban átszelő IV. és Xb. nemzetközi közlekedési folyosók (TEN-T korridorok) 2006 óta már döntő arányban autópálya szintű kapcsolatot biztosítanak Európa nyugati része felől hazánkban át (Hegyeshalom–Budapest–Szeged) Délkelet-Európa, azaz egyfelől Újvidék–Belgrád, másfelől Erdélyen át Bukarest, továbbá a fekete-tengeri kikötők és Isztambul felé (2011 áprilisában ez a lánc tovább hosszabbodott Dél-Erdély irányába az M5-ös autópályából kelet felé elágazó M43-as autópálya Szeged–Makó közötti 32 km-es szakaszának átadásával.)
- b) A 2010-es években Észak-Alföld régióban is azonos irányba mutatnak az Európai Unió és Magyarországi autópálya-fejlesztési koncepciói is. A hazai gyorsforgalmi utak hosszú távú (2014–2027) fejlesztési programjában ugyanis az M4-es kiépítése kap prioritást (Debrecenről a magyar-román országhatárig), ami a jövőbeli észak-erdélyi autópályával való kapcsolatteremtést szolgálja (Az országos gyorsforgalmi... 2010).
- c) Ezzel szemben az Észak-Magyarországon átvezető, a IV. sz. folyosóra merőleges ÉK–DNy irányú tengely (V. korridor) déli ágának közüti részét alkotó autópálya (M3) csupán Nyíregyházáig van megépítve, és egyre kisebb a valószínűsége, hogy a közeljövőben eléri a magyar-ukrán határt (nem is beszélve a kárpátaljai folytatásról Lviv felé). Belátható időn belül nincs esélye a korridorhoz kapcsolódó M30-as autópálya Kassa irányába történő továbbépítésének. (Nem szerepel ilyen fejezet a hazai gyorsforgalmi utak hosszú távú fejlesztési programjában sem.) Emiatt nem valósul meg a Kassát észak felől elérő – bár közép- és kelet-szlovákiai részén egyelőre csak szakaszokban létező – D1-es autópályához való csatlakozás, vagyis Észak-Magyarország nem fűződhet fel megfelelő minőségben a TINA hálózat észak-déli irányú közép-európai forgalmi tengelyére. Ez a hiány azért is gond, mert meghiúsul az V. páneurópai közlekedési folyosóhoz – pontosabban annak Kárpátaljára (Ungvár felé) átmenő szakaszához – délről való autópálya szintű csatlakozás.
- d) Tovább növeli Észak-Magyarország közlekedési perifériára történő „sodródásának” esélyét, hogy az ezredfordulót követően az V. páneurópai folyosó keleti része forgalmának relatív súlya csökkenésnek indult. Ennek oka, hogy Közép-Európának Közép- és Kelet-Szlovákiát, valamint Északkelet-Magyarországot magába foglaló térségei a nemzetközi áruforgalom szempontjából célterületként is jelentősen leértékelődtek. A Németország északi, ill. középső része és Oroszország közötti áru- és személyforgalomban egyértelműen dominánssá vált a Közép-Lengyelországot átszelő I. sz. páneurópai folyosó, a dél-német–orosz, ill. dél-német–ukrán relációban pedig a Csehországon és Dél-Lengyelországon átvezető IV. és III. sz. folyosó. Lengyelország felől érkező és főként Olaszországba irányuló közúti tranzit teherforgalom több mint 80%-a Rajkánál lép be az országba és Letenyénél lép ki. Észak-Magyarország főútjai alig 10%-kal részesednek a lengyelországi eredetű tranzitforgalomból, amelynek célterülete Románia.
- e) A nemzetközi áruforgalmi periferezálódás veszélyét fokozták a 2008 után kibontakozó gazdasági válság hatásai is, amelyek Dél-Európa EU-tagországait lényegesen erősebben sújtották, mint a nyugat- és észak-európaiakat. E folyamatnak negatív következményeként például az évtized elején még dinamikusan emelkedő (Ludvig Zs. 2004) olasz-orosz relációjú áruforgalom jelentősen (Eurostat adatai szerint 2008 és 2010 között közel 22%-kal) csökkent, vagyis az Olaszország felől/felé Ausztrián, Szlovákián, ill. Magyarországon át bonyolódó kelet-európai közúti és vasúti tranzitforgalom volumene lényegesen alulmaradt a Lengyelországon és Csehországon átmenőnek.
- f) Az utóbbi évtizedben Észak-Magyarország háttérbe szorult mint áru- és személyszállítási tranzit- és célterület. A régió szállítási igényes iparágainak leépülése miatt elmaradnak a logisztikai szerepkör növelésére tett erőfeszítések gyümölcsei is. Ráadásul az ország és a

hazai szállítási piac szerény mérete nem is indokolja a régióban önálló logisztikai központ létesítését (*Fleischer T.* 2008).

Ellentmondásosan alakuló közlekedési átjárhatóság

A közlekedési átjárhatóságot egy régió esetében több tényező alakítja. Az első és legfontosabb faktor, hogy a régió érintkezik-e államhatárral, mivel az eltérő politikai-etnikai viszonyok, az állam- és közigazgatási, valamint gazdasági különbségek, továbbá a tranzit kötelezettségek, esetenként a természetföldrajzi adottságok egyaránt befolyásolják az államhatár átlépésének lehetőségét és módját.

Magyarország esetében az európai uniós tagság (2004 május), majd a schengeni egyezményhez való csatlakozás (2007 december) háromféle államhatár (EU külső határ, EU belső határ, schengeni határ) megjelenését eredményezte. A hazai NUTS 2 régiók közül azokat, amelyek nyugaton és északon érintkeztek államhatárral – közéjük tartozik Észak-Magyarország is – a fenti változások pozitívan érintették, miközben Észak- és Dél-Alföld, valamint Dél-Dunántúl régiókban továbbra is fennmaradt a nemzetközi határátlépő személy- és áruforgalom adminisztratív ellenőrzése.

Észak-Magyarországot és északi szomszédját, Szlovákiát tehát több mint 3 éve szabadon átjárható határfajta választja el egymástól, ami nagymértékben megkönnyítheti az országhatár két oldalán élők közötti kapcsolatteremtést. Ez természetesen nem azt jelenti, hogy ezek a lehetőségek minden körülmények között meg is valósulnak. Annál is inkább, mivel a magyar-szlovák államhatár nyitottá válásával egy időben több olyan új tényező (gazdasági, fejlesztéspolitikai, forgalmi stb.) is megjelent, amelyek gátolják a gazdasági, idegenforgalmi, kulturális, családi-rokonsági szempontból egyaránt kívánatos kapcsolatépítést.

A magyar-szlovák államhatár problémamentes átjárhatósága előtt *természeti akadályt* csak a régió nyugati peremén kanyargó Ipoly (1920-tól hosszának kb. 70%-án határfolyó) mintegy 90 km-es szakasza jelent, amelyen 1920-ig közel 50 híd ívelt át Szob és Ipolytarnóc között (Hajós B. 2004). A néhány kivétellel lerombolt, ill. a háborús pusztítások következtében tönkrement hidak helyei jól azonosíthatók.

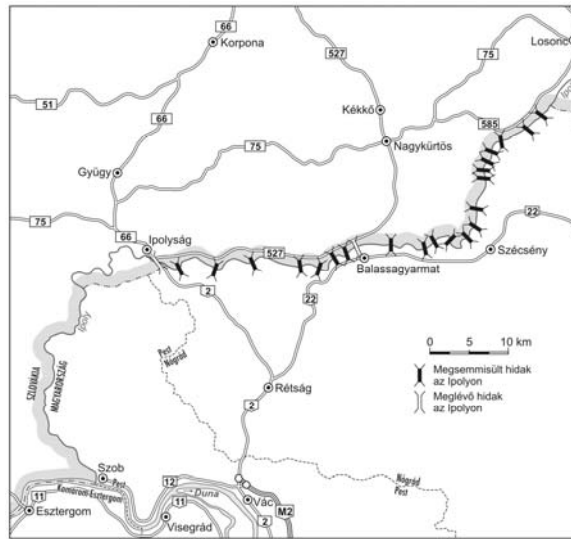
2010-ben Észak-Magyarország régió és Szlovákia egymással közös határszakaszán e hídhelyekből összesen 21 volt (*1. ábra*), ugyanakkor mindössze 3 (!) meglévő Ipoly-híd (Ipolyság és Balassagyarmat közötti hídja, valamint Nógrádszakálnál egy ritkán használt vasúti híd) vezet át a forgalmat a határon.

Ha az Ipolynak ezen a szakaszán a közeljövőben lehetőség nyílna néhány egykori híd újjáépítésére, máris jelentősen javulhatnának Nógrád megye nyugati részén az államhatár két oldalán elhelyezkedő Ipoly menti települések egymással való közúti kapcsolatai, azaz lényegesen csökkenne a régió északnyugati peremén az államhatár településeket elválasztó funkciója.

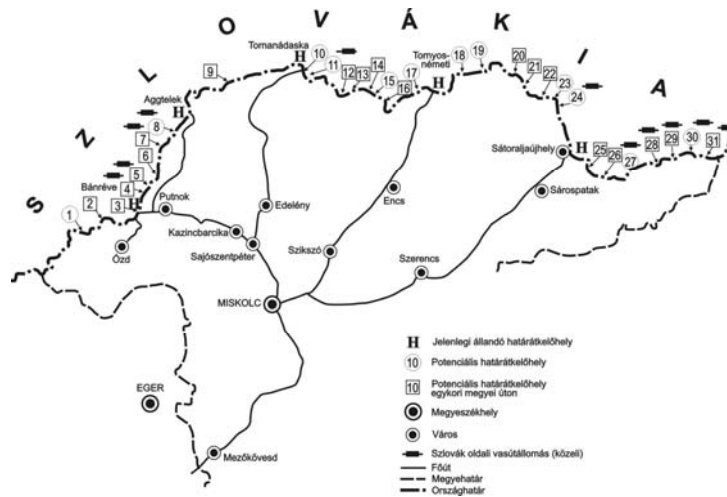
Közúti határátkelésre a legkönnyebben az országhatáron átvezető kiépített közúton, vagyis az egykor hivatalosan kijelölt átkelőhelyeken van lehetőség a Nógrád megyei Hontról (Parassapusztától) egészen a Borsod-Abaúj-Zemplén megyei Pácinig (gépkocsival 16 helyen). Ám jóval száz fölöttinek becsülhető azoknak az egykori, burkolattal ellátott közutaknak, erdei és mezei földutaknak a száma, amelyek a trianoni határ megállapítás előtt átszelték a később meghúzott határt. Egy közel két évtizede készült tanulmány csak Borsod-Abaúj-Zemplén megye országhatár menti települései esetében 31 egykori, 1920 után államhatár létesítés miatt megszüntetett közutat térképezett fel (*Tiner T.* 1994) (*2. ábra*).

Egy régió átjárhatóságának minőségét nagyban befolyásolja, hogy közúti gerinchálózatának elemei az országhatáron túl milyen mértékben kiépített és milyen műszaki színvonalú közutakban folytatódnak. Észak-Magyarország esetében komoly gond, hogy területén egyetlen autópálya sem éri el a magyar-szlovák államhatárt. Ez azt jelenti, hogy a nagytérség

legmagasabb szintű közúti forgalmi kapcsolatai keleti irányban főként belföldi célterületek (Nyíregyháza, Debrecen) irányába terelődnek, háttérbe szorítva a nemzetközi gazdasági kapcsolatok bővítését nagyban elősegítő hajdani Miskolc–Kassa relációt.



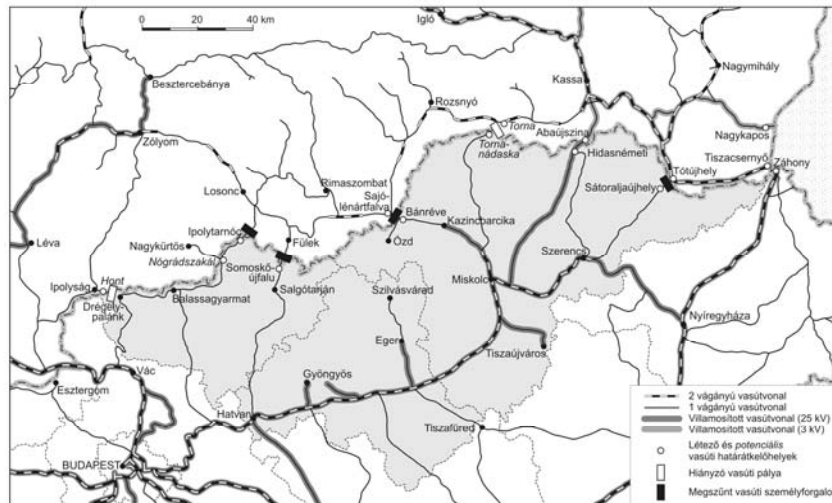
1. ábra: Egykori (1920 előtti) Ipoly hidak helyszínei a magyar-szlovák „schengeni” határon. *Forrás:* Hajós B. 2004 alapján szerk.: Tiner T.



2. ábra: Potenciális határátkelőhelyek (1–31) Borsod-Abaúj-Zemplén megye és Kelet-Szlovákia között 1994-ben. *Forrás:* Tiner T. 1994.

Nem segíti elő Észak-Magyarország és Kelet-Szlovákia NUTS 2 régiók közötti magas szintű közúti kapcsolatok létesítését északi szomszédunk gyorsforgalmi úthálózat fejlesztési stratégiája sem. A jelenleg érvényben levő főútfejlesztési terv csupán Ipolyságnál (Sahy), ill. Kassától délre irányozza elő országhatárt elérő rövid gyorsforgalmi útszakasz építését. (R3, ill. R4) (3. ábra). Nem szerepel benne a 71. sz. szlovákiai főút gyorsforgalmi úttá történő átépítése,

a Sátoraljaújhely–Tótújhely (Slovenské Nové Mesto) viszonylatok. Utóbbi relációban a napi 4 vonatpárból 2 Tótújhelynek Miskolcra való közvetlen elérhetőségét biztosította.



4. ábra: Alacsony műszaki fejlettségű vasúthálózat és leépülő forgalmi kapcsolatok Észak-Magyarország Szlovákiával határos térségében.

Forrás: www.railways.sk alapján szerk.: Tiner T.

2011 májusára közülük csupán Hidasnémeti nemzetközi vasúti átkelőhely szerepe maradt meg, ahol csak a két, Kassáig közlekedő nemzetközi IC (Rákóczi, Hernád) halad át meglehetősen kevés utasával. A kishatárforgalmú vasúti közlekedés Bánrévén és Sátoraljaújhelyen 2009 januárjában, Somoskőújfalun 2011 áprilisában szűnt meg. (Utóbbi a vonalat fenntartó és üzemeltető ŽSSK szlovák vasútállalat döntése volt.)

Megjegyzendő, hogy – ellentétben Észak-Magyarországgal – a hazai régiók többsége legalább 2–2 olyan nemzetközi vasúti határállomással rendelkezik, amelyek képesek voltak megőrizni közép-európai vasútforgalmi szerepüket. (Elegendő megemlíteni Nyugat-Magyarország régióban Hegyeshalmot, Sopront, Rajkát és Szentgotthárdot, az Észak-Alföldön Záhonyt és Biharkeresztést, a Dél-Alföldön Lökösházát és Kelebiát stb.)

Nem kedvez a régió határon túlra nyúló vasúti kapcsolatainak javítása szempontjából a kelet-szlovákiai vasutak kiépítettségi és műszaki állapota. Kelet-Szlovákiának a régióval határos hálózati részein hiányoznak a kétfágányú vasútvonalak és igen alacsony a villamosított vasútvonalak aránya (4. ábra).

Utóbbiak hiánya komoly mértékben csökkenti annak az esélyét, hogy magyar és szlovák közös közlekedésfejlesztési célú beruházások eredményeként valamikor megvalósuljon a Hatvan–Salgótarján–Losonc, valamint a Kazincbarcika–Bánréve–Rimaszombat vasútvonalak villamosítása. Egy ilyen fejlesztés megvalósulása jótékony hatással volna ennek a vasútforgalmi szempontból Pozsonytól, Budapesttől, Kassától és Miskolctól egyaránt jelentős távolságra fekvő, az országhatár mindkét oldalán elmaradott járásokból, ill. kistérségekből álló terület gazdasági fejlődésére.

Igen alacsony a hajlandóság szlovák részről az 1920 utáni államhatár körzetébe felszedett vasútvonalszakaszok közös erőből való visszaépítésére. Ez utóbbi szakaszok rövidségük miatt viszonylag olcsón megépíthetők lennének. Drégelypalánk és Ipolyság (Šahy) között alig 5 km, Tornanádaska és Torna (Turňa nad Bodvou) között pedig mindössze 2,4 km hosszú vasúti pálya megépítésre lenne szükség. Elősegíthetné a nemzetközi vasútforgalmi kapcsolatok bővítését a

Nógrádszakál–Nagykürtös (Veľký Krtíš) közötti, jelenleg csak alkalmi teherszállításra használt vasútvonal személyforgalomra való megnyitása. Ugyanis Nagykürtös a szlovákiai vasúthálózathoz csak a magyarországi Nógrádszakál–Ipolytarnóc vonalszakasz igénybevételével képes kapcsolódni (4. ábra).

A régió *belső vasúti közlekedési átjárhatósága* is szegényedett az ezredforduló óta. Észak-Magyarországon 2007-ben – a helyközi vasúti személyszállítás reformjának keretében kormányhatározatok alapján – 5 vasúti mellékvonalon (összesen 139 km-en) szűnt meg a személyforgalom (1. táblázat) (Tiner T. 2007).

1. táblázat: Megszűnt személyforgalmú vasúti mellékvonalak, vonalszakaszok Észak-Magyarországon 2007-ben

Vonal, vonalszakasz	Hossza, km	Forgalom a megszüntetés előtt, vonatpár/nap	Állomások, megállóhelyek száma
Kál-Kápolna – Kisterenye	55	5	11
Szilvásvárad – Putnok	34	4	6
Diósjenő – Romhány	18	7	4
Hejőkeresztúr – Mezőcsát	17	5	4
Kazincbarcika – Rudabánya	15	5	4
5 vonalszakasz együtt:	139	26	29

Forrás: Gazdasági és Közlekedési Minisztérium, 2009, Budapest, 2009.

A 2 transzverzális (Kál-Kápolna–Kisterenye, Szilvásvárad–Putnok) és 3 szárnyvonal (Diósjenő–Romhány, Kazincbarcika–Rudabánya, Hejőkeresztúr–Mezőcsát) bezárása következtében a régió 4 városa (Borsodnádásd, Mezőcsát, Rétság, Rudabánya) maradt vasút nélkül, 3 város (Kazincbarcika, Kisterenye, Putnok) pedig elvesztette vasúti átszállóhely szerepét. 2008-ban bezárás fenyegetett további két transzverzális mellékvonal-szakaszt (Balassagyarmat–Ipolytarnóc, 41 km; Abaujszántó–Hidasnémeti, 30 km), amelyek végül „kegyelmet kaptak”. Ennek köszönhetően nem vált vasút nélküli várossá a régióban Szécsény és Gönc, továbbá vasúthálózati végponttá Abaujszántó.

A vasútsűrűség értékét tekintve az országos átlagtól (78 km vasútvonal/1000 km²) lényegesen elmaradó Észak-Magyarország (61 km/1000 km²) a fenti vonalbezárások eredményeként ezredfordulós vasúthálózatának közel 20%-át veszítette el, és a hálózat szerkezete lényegében teljesen „fa” alakúvá vált, ami alól csak a Szerencs–Hidasnémeti közötti átlós mellékvonal jelent kivételt. (A régió vasúti személyszállítását az is „minősíti”, hogy Salgótarján az ország egyetlen megyeszékhelye, ahová nem közlekedik a fővárosból intercity!)

A vasúti közlekedés fokozatos leépítése, hálózatának szűkülése, a vasúti áru- és személyforgalom döntő hányadának a vasúti fővonalaira való terelése egyre inkább a közúti közlekedés felé orientálja a régió lakosságát és gazdasági szervezeteit, ami tovább torzítja a régióon belül a különböző közlekedési alágazatok közötti munkamegosztás (*modal split*) alakulását.

Bár a régió *vízi közlekedését* illetően a térség keleti peremén kanyargó Bodrog magyarországi szakasza az európai TEN-T víziút-hálózat része, a folyó a hajózhatósági feltételek és szállítási igénybevétel szempontjából Magyarország egyik legkisebb jelentőségű vízi útjának tekinthető. (Az alföldi régiók vízi útja, a Bodrognál magasabb kategóriába tartozó Tisza is csak marginális szerepet játszik a közép-európai vízi közlekedésben.)

A fenti folyamatok tovább erősítették a régió kiszolgáltatottságát a Budapest központú sugaras szerkezetű közlekedési gerinchálózatoknak. (Nem jelent vigaszt, hogy ez a kiszolgáltatottság valamennyi régiónk esetében fennáll.)

Leértékelődés és belső polarizáció

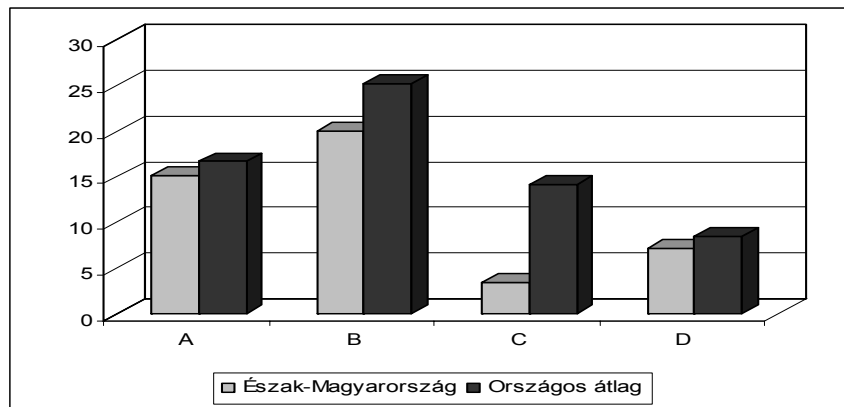
Észak-Magyarország közlekedési viszonyait illetően a régió átjárhatóságában tapasztalható kedvezőtlen tendenciák mellett a nagytérség tartós leértékelődése figyelhető meg, amely jól tükröződik néhány közlekedéshálózati, továbbá vállalati és lakossági jövedelmi mutató alakulásában.

Elsőként a közlekedési infrastruktúra legfontosabb elemét képviselő gyorsforgalmi utakra (autópálya, autóút, első és másodrendű főút) vonatkozó ellátottságot vizsgáltuk meg és hasonlítottuk össze a megfelelő országos értékekkel. Ehhez az alábbi mutatókat képeztük:

- Az autópályák aránya a gyorsforgalmi úthálózaton belül, % (A)
- A gyorsforgalmi utak részesedése a teljes közúthálózathoz, % (B)
- Autópálya-sűrűség (km/1000 km²) (C)
- Főút-sűrűség (km/100 km²) (D)

Az észak-magyarországi és az országos fajlagos értékeket egymás mellé helyezve jól látható, hogy a 13,4 ezer km² területű, 2010-ben 146 km autópályával, 824 km első és másodrendű főúttal, továbbá 4806 km állami kezelésű közúttal rendelkező Észak-Magyarország valamennyi fajlagos mutatóértéke elmarad az országos átlagtól (5. ábra).

Különösen nagy elmaradás tapasztalható az autópálya-sűrűség értékét illetően, ahol a régió értéke (3,4 km autópálya/1000 km²) az országos átlagnak (14,2 km/1000 km²) még a negyedét sem éri el! Ha ehhez hozzátesszük, hogy az ábrából leolvasható országos értékek az európai uniós átlag 36-62%-a között mozognak, egyértelműen megállapítható, hogy a régió a közúti közlekedési gerinchálózat kiépítettsége szempontjából közép-európai viszonylatban is hátrányos helyzetű térségnek tekinthető.



5. ábra: Észak-Magyarország gyorsforgalmi út-ellátottsági mutatói az országos átlagértékekkel való összehasonlításban, 2009. Az A, B, C, D jelkulcsok magyarázatát lásd a szövegben!

Forrás: Észak-Magyarország megyei statisztikai évkönyvei 2009 alapján szerk.: Tiner T.

A régió teljes közúti járműforgalmának gyorsforgalmi utakra való erős koncentrációját jelzi, hogy a teljes forgalom közel 85%-át az M3-as autópályának a régió területére eső szakaszán, az M30-as autópályán, továbbá 5 főútszakaszon (3-as, 25-ös, 26-os, 35-ös, 37-es főutak városláncokat összekötő szakaszain) regisztrálják (2. táblázat).

Észak-Magyarországon a közúti járműállomány növekedése – az utóbbi években tapasztalható ütemlassulás ellenére – hosszú ideje az autópálya menti városokban és községekben, valamint Miskolc és Eger városkörnyéki településeiben volt a legnagyobb mértékű,

miközben a régió kisvárosaiban és kiterjedt falusi térségeiben stagnált vagy éppen csökkenő járműállományt regisztrálnak a statisztikai felmérések.

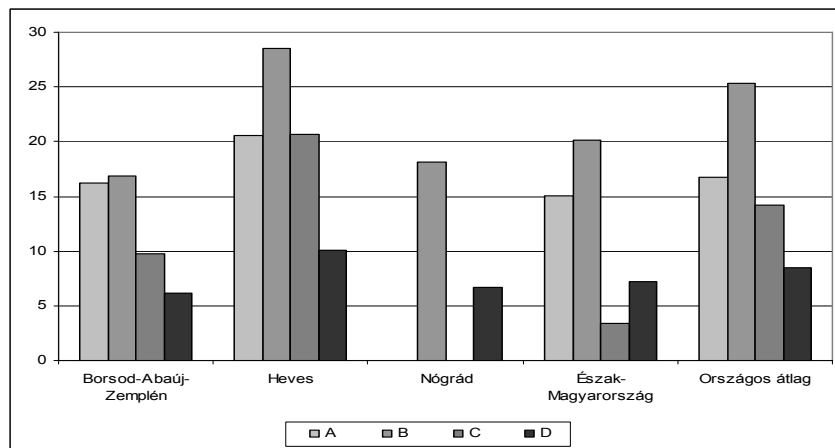
2. táblázat: Az országos főúthálózat legforgalmasabb észak-magyarországi szakaszai 2008-ban (hétköznapi átlagos forgalom)

Autópálya, főút száma	Viszonylat, útszakasz	Átlagos hétköznapi forgalom, 1000 gépjármű/nap
M3	Hatvan – M30 elágazás	20 felett
26	Miskolc – Kazincbarcika	20 felett
M30	M3 elágazás – Felsőzsolca	16 – 20
M3	M30 elágazás – Polgár	12 – 16
26	Kazinbarcika – Putnok	12 – 16
37	Miskolc – Szerencs	12 – 16
21	Hatvan – Salgótarján	8 – 12
25	Füzesabony – Eger	8 – 12
3	Miskolc – Encs	8 – 12
35	Nyékládháza – Tiszaújváros	8 – 12

Forrás: Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Zrt. Budapest, 2010

A folyamat felerősítette a régió belüli belső területi polarizációt, amelynek jellemzője a gépjármű forgalomnak a térség déli peremén való emelkedése, ezzel szemben a centrumterületektől viszonylag messze fekvő északi, országhatár menti kistérségeket elérő főutakra, főútszakaszokra tartósan igen alacsony gépjárműforgalmi értékek adódnak.

A régió belüli a megyék szintjén vizsgálva a fenti mutatókat, megállapítható, hogy az országos átlagértékeket csupán Heves megye érteke haladja meg (a 4 mutató közül 3-ban) Borsod-Abaúj-Zemplén megye esetében mind a 4 mutató értéke átlag alatti, nem beszélve Nógrád megyéről, ahol autópálya hiányában két mutató értéke is 0 (6. ábra).



6. ábra: Észak-Magyarország megyéinek gyorsforgalmi út ellátottsági mutatói a régióátlaggal és az országos átlagértékekkel való összehasonlításban, 2009. Az A, B, C, D jelkulcsok magyarázatát lásd a szövegben! *Forrás:* Észak-Magyarország megyei statisztikai évkönyvei 2009 alapján szerk.: Tiner T.

A *kistérségek* szintjén vizsgálva olyan fajlagos közlekedés-ellátottsági mutatókat, mint az ezer lakosra jutó személygépkocsi száma, és a személygépkocsi átlagéletkora, azt

tapasztaljuk, hogy a régióon belül az M2-es, M3-as és az M30-as autópályák által érintett, ill. az azokhoz közel (25 km-en belül) fekvő térségekben – számuk a régióon belül összesen 13 – e mutatók fajlagos értékei rendre meghaladják a régió egészére vonatkozó átlagértékeket. Ezzel szemben az autópályáktól 25 km-nél nagyobb távolságra elhelyezkedő 15 kistérség esetében ezek a mutatók nem érik el az észak-magyarországi átlagot.

További tapasztalat, hogy a fenti polarizáció olyan demográfiai, foglalkoztatási, és lakossági jövedelmi mutatókra vonatkozóan is igaz, mint a vándorlási különbözet, valamint napi ingázók és a munkanélküliek aránya, továbbá az adózás során bevallott lakossági jövedelmek (3. táblázat).

Arra is fel kell hívni a figyelmet, hogy a fentiekben vizsgált kistérségi szintű közlekedési, demográfiai, foglalkoztatási és jövedelmi mutatók terén kimutatott, az autópályákhoz való közelségből adódó előnyök, ill. a tőlük való távolságból fakadó hátrányokat tükröző különbségek Észak-Magyarország esetében a többi régióhoz képest sokkal élesebben jelentkeznek. Ennek fő oka, hogy a régióban a kistérségi mutatók szóródásának terjedelme valamennyi régió közül itt a legnagyobb.

Végezetül szólni kell egy olyan sajátos területi gazdasági mutatóról, amelynek az ezredforduló utáni kedvezőtlen alakulása plasztikusan érzékelteti a régió fokozatos gazdasági leértékelődését, és amelyre valószínűsíthetően befolyást gyakorolt a régió közlekedési helyzetének a tanulmány előző részeiben bemutatott romlása. Ez a mutató a Creditreform cég 2005 óta minden évben közreadott, az 500–500 legnagyobb árbevételű, ill. nyereségű hazai cég nevét, székhelyét, továbbá bevételi és nyereségadatait tartalmazó lista, amelyből nyomon követhető a kiváltságos 500 cég rangsorának évenkénti változása.

3. táblázat: Autópályákhoz viszonylag közel, ill. azoktól távol fekvő észak-magyarországi kistérségek néhány mutatója, 2009

Mutató	A régió átlagértéke	Autópályához 25 km-nél közelebb fekvő kistérségek*		Autópályától 25 km-nél távolabb fekvő kistérségek**	
		súlyozott átlagértéke	Eltérés a régió átlagától	súlyozott átlagértéke	Eltérés a régió átlagától
Személygépkocsi-ellátottság, szgk/1000 lakos	257	263	+6	231	- 26
Személygépkocsi-állomány átlagéletkora, év	11,4	10,9	+0,5	12,1	- 0,7
Vándorlási egyenleg 2000–2009, fő/1000 lakos	+0,8	+3,6	+2,8	-2,7	-3,5
Napi ingázók aránya, %	16,2	23,9	+7,7	15,4	- 0,8
Munkanélküliek aránya, %	11,3	8,6	- 2,7	16,4	+ 5,1
Átlagos havi jövedelem 1000 Ft/adózó	136	148	+ 12	113	- 23

*Összesen 13 kistérség (Egri, Füzesabonyi, Gyöngyös, Hatvani, Hevesi, Kazincbarcikai, Mezőcsáti, Mezőkövesdi, Miskolci, Rétsági, Pásztói, Szikszói, Tiszaújvárosi kistérségek)

**Összesen 15 kistérség (Abaúj-Hegyközi, Balassagyarmati, Bátorfyerényei, Belpátfalvai, Bodrogi, Edelényi, Encsi, Ózdi, Pétervásárai, Salgótarjáni, Sárospataki, Sátoraljaújhegyi, Szécsényi, Szerencsi, Tokaji kistérségek)

Forrás: A szerző számításai Észak-Magyarország megyei statisztikai évkönyvei, 2009. adataiból

A kiadványnak a 2005–2009. évekre vonatkozó táblázatait tanulmányozva megállapítható, hogy éves árbevétele alapján már 2005-ben is mindössze 37 észak-magyarországi cégnek sikerült beverekednie magát a hazai elitcégek közé, ami a top 500-nak csupán a 7,4%-át tette ki. Ez a kimondottan szerény arány 2009-ben már csak 34 volt (a top 500 árbevételű cég 6,8%-a), de e téren a csökkenés mértéke nem volt látványos.

Drasztikus romlás következett be viszont az Észak-Magyarország területén működő cégek profittermelő képességében, mivel a top 500 legnyereségesebb cég között 2005-ben még 38 észak-magyarországi székhelyű vállalat neve szerepelt, négy évvel később viszont e cégek száma majdnem megfeleződött (4. táblázat). A régió vállalatainak súlya a nyereségességi listán ily módon az egyébként is alacsony 7,6%-ról alig 4%-ra esett vissza.

A táblázat adataiból egyrészt az látható, hogy a régió legnyereségesebb cégeinek számában 2009-ben történt az igazán nagy csökkenés, amikor 9 észak-magyarországi vállalat maradt le a top 500-as listáról. Másrészt viszont a négy éves periódust figyelembe véve megállapítható, hogy Dél-Dunántúl után Észak-Magyarországon következett be a legnagyobb mértékű visszaesés valamennyi régió közül.

4. táblázat: Az 500 legnagyobb nyereségű hazai cég számának változása régióként 2005 és 2009 között

Régió	2005	2006	2007	2008	2009	Változás 2009/2005	
						cégszám	%
Közép-Magyarország	269	275	289	326	338	+ 69	125,7
Közép-Dunántúl	69	68	68	47	41	- 28	59,4
Nyugat-Dunántúl	45	47	46	35	32	- 13	71,1
Dél-Dunántúl	22	17	12	8	10	- 12	45,5
Észak-Magyarország	38	35	34	29	20	- 18	52,6
Észak-Alföld	29	30	26	32	33	+ 4	113,8
Dél-Alföld	28	28	25	23	26	- 2	92,9

Forrás: Creditreform Ltd., 2006–2010

Amennyiben ez a tendencia a következő években is folytatódik, számolni kell a régió gazdasági és szociális helyzetének további romlásával, aminek közlekedési vonatkozásai is lesznek: a belföldi vasúti áru- és személyszállítás teljesítményeinek stagnálása, ill. csökkenése; a határon átnyúló gazdasági kapcsolatok fejlődésének megrekedése miatt a térség tranzitszerepének visszaesése.

Összegzés

Észak-Magyarország közlekedési alaphálózata az országos közlekedési gerinchálózatok monocentrikus térszerkezetét szimbolizálja, amely centripetális orientációjú és Budapest-centrikus. Az ezredforduló utáni időszakban a térség közlekedéshálózata mind közép-európai, mint nemzeti szinten leértékelődött, amelynek fő okai

- a régió mint szállítási célterület súlyának csökkenése Közép-Európán és Magyarországon egyaránt,
- az autópálya-fejlesztések más hazai régiókra való koncentrálódása,
- a térség vasúti mellékvonal-hálózatának fokozatos leépítése (vasútvonal bezárások),
- korábbi magyar-szlovák vasúti személyforgalmi kapcsolatok minimalizálása

- a schengeni határok létrejöttéből adódó előnyök kihasználatlansága (Ipoly-hidak és határon átvezető vasútvonal-szakaszok helyreállításának elmaradása.)

A régió átjárhatóságában tapasztalható kedvezőtlen tendenciák különösen Észak-Magyarország államhatár menti kistérségeit sújtják, tovább erősítve a régió belüli gazdasági-közlekedési polarizálódást. E folyamat hosszú távú relatív nyertesei a térség déli, Hatvan – Gyöngyös – Eger – Miskolc fejlődési tengelye mentén elhelyezkedő kistérségek és városok lehetnek. Ugyanakkor a határ menti térségekben a közúti és vasúti közlekedés korszerűsítésének tartós elmaradása negatív hatással lesz a régió egészének gazdasági fejlődési kilátásaira, az itt élő lakosság foglalkoztatási és élet körülményeire.

Irodalom

- A magyarországi főutak forgalmi terhelése (tematikus térkép).* Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Zrt. Budapest, 2010
- Az országos gyorsforgalmi és főúthálózat nagytávú terve és hosszú távú fejlesztési programja.* 2010. UNITEF - COWI - KÖZLEKEDÉS - UTIBER Konzorcium, Budapest, 160 p.
- Az 500 legnagyobb árbevételű hazai cég, 2005–2009.* Creditreform Ltd., Budapest, 2010.
- Az 500 legnagyobb nyereségű hazai cég, 2005–2009.* Creditreform Ltd., Budapest, 2010.
- Erdősi F. (2011): *A Kárpát-medence közlekedése.* In: Dövényi Z. szerk.: *A Kárpát-medence földrajza.* PTE Földrajzi Intézete, Pécs (megj. alatt)
- Észak-Magyarország megyei statisztikai évkönyvei, 2009. CD-ROM. KSH Budapest, 2010.
- Fleischer T. (2008): *Logisztika – trendek és mítoszok.* In: Szegedi Z. főszerk.: *Logisztikai évkönyv 2007–2008.* Magyar Logisztikai Egyesület, Budapest, 55–61.
- Hajós B. (2004): *A mai és egykori Ipoly-hídhelyek története.* Ipel'sky Euroregion, Komáromi Lap- és Könyvkiadó, Komárno, Szlovákia, 26 p.
- <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=en&pcode=tet00001&plugin=1>
- Ludvig Zs. (2004): *Oroszország és a kibővült Európai Unió gazdasági kapcsolatai.* Közgazdasági Szemle, 51. 849–869.
- MÁV Rt. és MÁV-Start Zrt. Hivatalos menetrendjei, Budapest, 2004 – 2010.
- Tiner T. (1994): *Az országhatár átjárhatóságának néhány közlekedésföldrajzi feltétele Észak-Magyarországon.* In: Simon I. – Boros L. szerk.: *Észak- és Kelet-Magyarországi Földrajzi Évkönyv 1.,* Miskolc-Nyíregyháza, 91–104.
- Tiner T. (2007): *Arccal a Volán felé? Vasúti mellékvonalak megszüntetésének közlekedésföldrajzi következményei.* Földrajzi Értesítő 56. 1–2. 125–130.
- www.hihgways.sk
- www.ralways.sk

Győrffy Ildikó

**Az elérhetőség szerepe a területi egyenlőtlenségek alakulásában
Észak-Magyarország példáján**

A közlekedési feltételek, fizikai paraméterek, kiépítettség, lefedettség mellett a fekvés, elérhetőség regionális fejlődésre gyakorolt hatása egyre gyakoribb kutatási téma. Észak-magyarország elérhetőségi viszonyait befolyásolja közúthálózatának korszerűtlensége, műszaki paraméterei, a főutak alacsony részaránya, a hiányzó összekötő és bekötőutak, nagymértékben hátráltatva a megfelelően el nem látott területek gazdasági és társadalmi fejlődését. Ezen feltételek fejlesztése az életminőség és a települési, vállalkozói környezet javítása érdekében is egyre inkább indokolt.

Kulcsszó: elérhetőség, infrastruktúra, területi diszparitás

JEL-kód: O18

A regionális gazdaságtani szakirodalom szerint közlekedési feltételek alakulása erős kölcsönhatásban áll egy adott térség gazdasági helyzetével. A gazdaság térbeliségével kapcsolatban számos jelentős probléma vetődik fel – pl. a vállalatok telephelyválasztása, a termelés egyenlőtlen földrajzi eloszlásának jelensége, vagy a termelés koncentrációjából fakadó externáliák.

A közlekedési hálózat alágazattól függetlenül térszerkezetet alakító elemnek tekinthető, amely alkalmas az ágazati és regionális szerkezet, valamint mikroökonómiai szinten egyes vállalatok nemzetközi versenyképességének javítására is. A vállalatok telephely választási döntéseik során az input és output piacokról való távolságot fontos faktorként kezelik, melyet elsősorban a szállítási költségek minimalizálása indokol. A vonalas infrastruktúra állapota hatással lehet a belföldi és külföldi befektetések alakulására, ahogyan a gazdasági teljesítmény növekedése is elősegítheti a hálózatok bővítését. A közlekedési infrastruktúra erősen összefügg a vidék-és területfejlesztéssel, befolyásolhatja a regionális kapcsolatokat, ezért fejlesztésük iránti igény napjainkban egyre nagyobb szerepet kap (*Baum H. 2002; Jensen-Butler C. N. 2005; Button K., Hensher D. 2005.*).

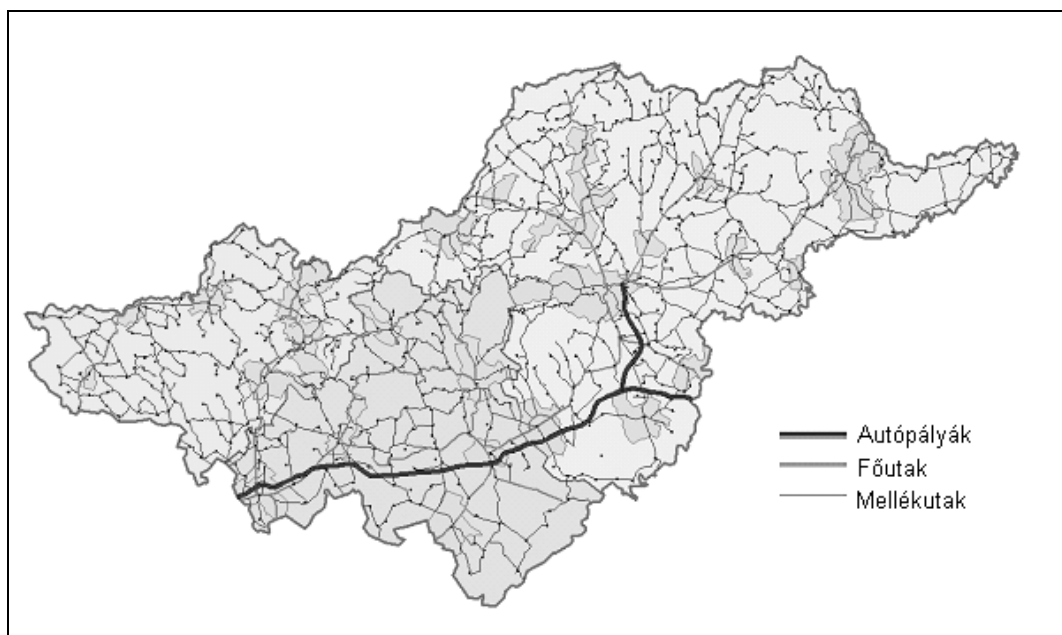
A hálózatok az elérhetőség eszközei, amelyek egy térség fejlődése szempontjából alaptényezőként szerepelnek. A megközelíthetőség sokirányúsága olyan kiépült, belső kapcsolatrendszer mellett érvényesül, amely képes a külső kapcsolatból származó előnyök kihasználására. A többirányú kapcsolatok kívánalma egyszerű fizikai előnyt rejt magában: nincs kiszolgáltatva a térség kevés számú pályának - amelyek hiánya ellehetetlenítené a külső kapcsolatokat - illetve nem áll fenn a kényszerkapcsolatok okozta gazdasági, társadalmi függőség. Magyarország főváros centrikussága például – az elmúlt évtizedek fejlesztései ellenére – érezhető az országos térszerkezet alakulásában, a régiók egymás közötti kapcsolatában (*Erdősi F. 2005; Fleischer T. 2006.*).

A közúthálózat műszaki jellemzői

Észak-Magyarország közlekedés-földrajzi helyzetét a domborzati adottságokon túl jelentősen meghatározzák a változó gazdasági, társadalmi és település földrajzi tényezők. A térség domborzati adottságai – a hegy- és a dombvidék (főként a Mátra, a Bükk, a Cserehát és a Zempléni-hegység), a folyó- (Bodrog, Hernád, Ipoly, Sajó, Tarna, Tisza, Zagyva,) és patak völgyek – a fő közlekedési útvonalakat alapvetően kijelölik. A folyami hidak, vagy éppen azok hiánya is fontos szerepet tölt be a térség fejlődésében.

Gazdasági, társadalmi szempontból meghatározó volt, hogy a középkorban fontos kereskedelmi útvonalakkal rendelkező régió északi, északkeleti, illetve keleti irányba futó út- és vasútvonalait a trianoni országhatár elvágta. A főút- és vasútvonalak többsége esetében az áru- és személyforgalom megszűnt, s csak a legfontosabbakon létesültek nemzetközi határátkelőhelyek. Ezzel együtt felerősödött a régió nyugati, illetve kelet-nyugati irányú forgalma.

A nehézipar válságát követően a régió vasúti áru- és személyforgalma az 1990-es években jelentősen visszaesett. Az ipari üzemek – melyek a legnagyobb szállítási igénnyel rendelkeztek – nyersanyag és termékforgalma, a bányászati termékek vasúti szállítása töredékére csökkent. A szállítási tevékenység az áruszerkezet jelentős átalakulása, az áruszállítások és a szállítási igényesség csökkenése mellett a gyorsabb közúti fuvarozás irányába tolódott el. A személyszállítást a térségbe irányuló ingázás megszűnése csökkentette jelentős mértékben, mind a közúti, mind a vasúti tömegközlekedésben. Ugyanakkor e tekintetben is megfigyelhető a közúti személyszállítás térnyerése a vasúttal szemben.



1. ábra: Az Észak-magyarországi régió főúthálózata (2011)

Forrás: KSH

A közlekedési infrastruktúra későbbi alakulásában a politikai akarat centralizációra irányuló törekvése is szerepet játszott. A fővárosba sugarasan vezető országos közúti és vasúti hálózat régióban áthaladó vonalai nem kedveznek egyformán még a nagyobb településeknek sem. A sugarasan kiépült főúthálózat kevéssé szolgálja a régió belüli közlekedési kapcsolatokat, a határhoz közeli és a földrajzi adottságok miatt elzárt térségek településeitől a fontos főközlekedési útvonalak távol fekszenek.

Az autópálya Budapest-Gyöngyös között még 1983-ban átadott szakasza elsősorban a belföldi forgalom bonyolítása szempontjából volt fontos és nemcsak a keleti országrész fővárosba jutását könnyítette meg, hanem a Budapest felől a Mátrába és főként a síszezonban a Szlovákiába irányuló turista forgalmat is. A Gyöngyös-Füzesabony közötti 43 km-es szakasz építése 1997-ben kezdődött, átadására pedig 1998-ban került sor. Ezzel a Budapest-Füzesabony közötti szakasz teljes hossza 113 km-t ért el. A folytatásaként Polgárig megépült szakasz építése a nyomvonal viták miatt csak később, 2000-ben kezdődhetett el, így az autópálya Emődig tartó szakaszának

átadására 2002 decemberében, míg a Miskolcig továbbépülő M30 gyorsforgalmi út átadására 2003 végén kerülhetett sor. Ezzel a Budapest és Miskolc közötti teljes hossz – melynek megépítése különösen indokolt volt a megyeszékhely Egernek, Miskolcnak és az ipari parkkal is rendelkező Tiszaújvárosnak - autópályán és gyorsforgalmi úton elérte a 180 km-t, javítva ezzel a térség pozícióját. A régió közúthálózatának másodrendű úthálózatában a főváros centrikus kelet-nyugati irányban megépült utak vannak döntő többségben (*ÉMOP 2007-2013*).

A közút minőségét és főbb paramétereit vizsgálva tíz indikátort felhasználva Bennett-módszer segítségével egy régiós, illetve megyei rangsort állítottam fel, melynek eredményeképpen Észak-magyarország helyzetét pozicionáltam. Az elsődleges infrastrukturális mutatók között a területre és a lakosságra vetített útsűrűség, valamint a kiépített utak aránya és a gyorsforgalmi utak aránya szerepel, a másodlagos mutatók között a gépjárműállományra vonatkozó adatokat mértem fel (*1, 2. táblázat*).

A régióban a területre, valamint a lakosságra vetített útsűrűség (100 km²-re, illetve 10 ezer főre jutó úthálózat hossza) az országos átlagnál valamivel magasabb, de regionális viszonylatban nem jelentős értékű¹. A fejlesztések kedvező minőségi vetületeként könyvelhető el, hogy az autópályák és autóutak országos viszonylatban is kiemelkedő mennyisége, közel 40 %-a a régióban valósult meg.

A mellékúthálózaton belül a bekötőutak aránya 24,3% átlagosan, ami lényegesen magasabb az országos értéknél (19,9%), de alacsonyabb az ugyancsak aprófalvas településszerkezetű Dél-Dunántúl értékénél (28,5%). Az összekötő utak 73,7%-os aránya a településszerkezetből adódóan ugyanakkor alacsonyabb az országos 77,5%-os átlagnál. Az aprófalvas szerkezet ellenére Borsod-Abaúj-Zemplén megyében az összekötő utak aránya valamivel magasabb (81,5%), míg a bekötő utaké alacsonyabb (17,1%) a régió belüli átlagnál. Legkevésbé kedvező Nógrád megye mellékúthálózatának összetétele, ahol 38,5% a bekötő utak és mindössze 60,0% az összekötő utak hányada, míg Heves megye értékei a régió két másik megyéjének értékei között szerepelnek.

A régió útjai 83,5 %-ban aszfalt, illetve közel 100%-ban szilárd burkolatúak. E tekintetben a megyék útjai között jelentős eltérések nincsenek, de a nagyobb úthálózattal rendelkező Borsod-Abaúj-Zemplén megyében, valamint Nógrád megyében a makadám utak aránya valamivel magasabb (*KSH, 2009*).

1. táblázat: A közúti infrastruktúra jellemzői II. (2009)

	Országos közutak sűrűsége			Gyorsforgalmi utak aránya	Beton-, kő-, kerámit-, aszfalt-burkolatú utak aránya
	Területre vetítve		Lakosságra vetítve		
	Σ	Ebből: főutak	Σ		
	km/100 km ²		km/10e fő		
<i>Borsod-A.-Z.</i>	35,68	6,01	36,90	2,74	97,37
<i>Heves</i>	35,01	10,00	40,52	5,89	98,51
<i>Nógrád</i>	37,15	6,68	45,56	-	99,37
<i>Észak-Magyarország</i>	35,78	7,22	39,29	3,04	98,11
Magyarország	33,73	8,29	31,28	3,56	95,05

Forrás: KSH adatai alapján saját szerkesztés

¹ A területre vetített főútsűrűség teljes közútsűrűséghez viszonyított alacsonyabb értékeket Nyugat-Dunántúl és az Észak-Magyarország esetében elsősorban a másodrendű, illetve a mellékutak jelentős hossza eredményezi.

A másodlagos infrastruktúra mutatószámai tekintetében jellemző a régió nemzeti átlagtól való lemaradása, ez alól csupán az autóbusz-sűrűség kivétel. Az egyéni közlekedés térnyerésének hatása a gépjárműállomány funkcionális összetételében is megmutatkozik: a termelőeszköz szerepet betöltő tehergépjárművekkel szemben a személyi tulajdonú gépjárműállomány gyarapszik nagyobb ütemben (Erdősi F. 2005.).

2. táblázat: A közúti infrastruktúra jellemzői II. (2009)

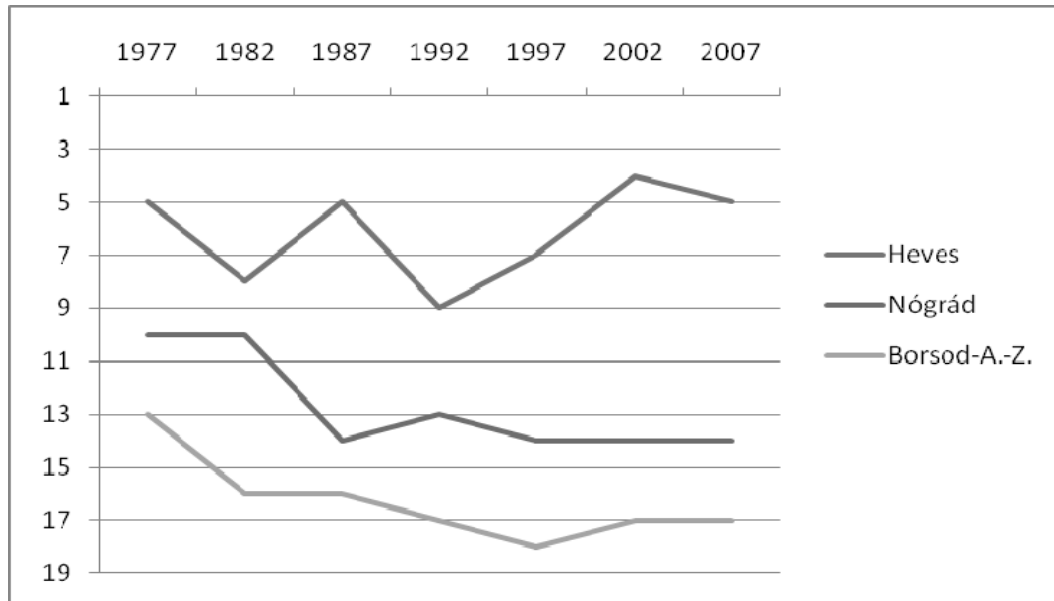
	A másodlagos infrastruktúra sűrűsége					Sorrend
	Személy- gépkocsi	Tehergép- kocsi	Autóbusz	Motor- kerékpár	Üzemanyag- töltő állomás	
	db/1000 lakos		db/10 000 lakos			
<i>Borsod-A.-Z.</i>	240	30,3	16,8	94,4	2,1	18.
<i>Heves</i>	288	39,7	24,1	121,2	3,0	5.
<i>Nógrád</i>	270	32,8	19,4	116,5	3,2	14.
Észak- Magyarország	258	33,1	19,1	105,0	2,5	VI.
Magyarország	301	41,4	17,7	141,5	2,4	

Forrás: KSH adatai alapján saját szerkesztés

A személygépkocsi-ellátottság országos megoszlásáról összefoglalva elmondható, hogy a motorizáció szintje lényegesen nagyobb a Dunántúlon mint Észak-Magyarországon, bár a különbség napjainkra csökkenni látszik. Az autók, mint „tartós fogyasztási cikkek” száma elsősorban a jövedelem függvényében alakul, azonban a kisebb településeken az elégtelen tömegközlekedés, elzártság miatti rászorultság is motiválhatja az autótartást (jelzés értékű, hogy átlagéletkort vizsgálva a dél-alföldi állomány a legöregebb az országban, Észak-Magyarország pedig az 5. helyen áll). Szintén a jövedelmi helyzet különbségeire utal, hogy azokon az aprófalvas területeken, ahol alacsonyabb a személygépjárművek fajlagos értéke, magasabb a motorkerékpárok aránya, azonban ezek nem kompenzálják a meglehetősen alacsony személygépkocsi számot.

Bár a helyközi autóbuszjáratokkal való ellátottság kedvező – a távolsági autóbuszmegállóval rendelkező települések aránya közel 100 % a régióban – egyes térségekben a járatsűrűség tekintetében jelentős eltérések vannak. Különösen az aprófalvas térségek gazdaságosan nem üzemeltethető járatai ritkák annak ellenére, hogy az országos autóbusz állomány 13%-a a régióban található.

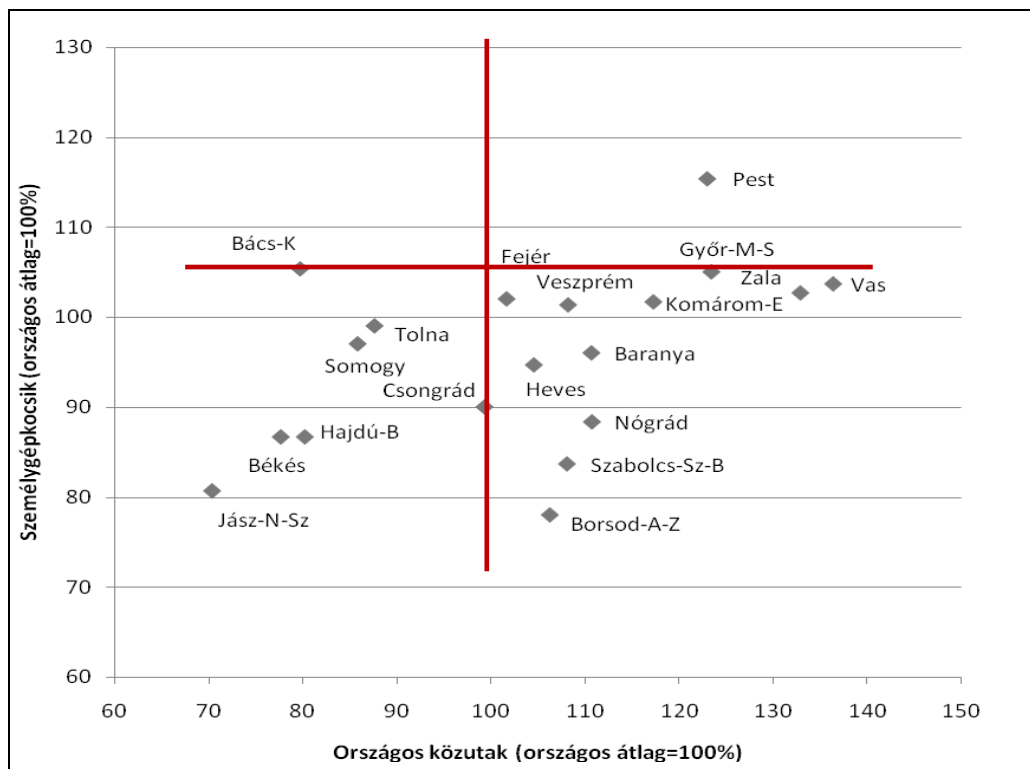
A fenti mutatókból képzett sorrend jelentős pozícióváltást jelez egyes térségek esetében. Megyei szinten a 30 évvel ezelőtti állapot folyamatos változása miatt – az ábra áttekinthetősége érdekében – csak Észak-Magyarország 3 megyéjének a sorrendjét emeltem ki (2. ábra). Heves megye a motorizációs mutatók és az infrastruktúra bővítések miatt került jobb pozíciókba. 2007-ben az 5. helyen szerepelt, a hogyan 30 évvel korábban is, amely előkelő helyezést jelent a 19 megye közötti sorrendben. Nógrád és Borsod-Abaúj-Zemplén 1977-ben középmezőnyből indult, azóta azonban jelentősen visszaesett a pozíciójuk a gyenge motorizációs mutatóknak köszönhetően. Különösen Borsod megye leszakadó helyzete rontja az Észak-magyarországi értékeket.



2. ábra: A megyei sorrendek alakulása Bennett-tábla alapján
 Forrás: saját számítás

Az országos átlag függvényében, két szempont alapján pozicionálva a 19 megyét látható, hogy három régió a közútsűrűség, valamint a személygépkocsi sűrűség tekintetében is országos átlag feletti értéket képvisel (Közép-Magyarország, Közép- és Nyugat-Dunántúl). Az Észak-magyarországi megyék a személygépkocsi-sűrűség tekintetében mutatnak lemaradást, az országos közútsűrűség tekintetében Borsod-Abaúj-Zemplén, Heves és Nógrád megye is meghaladja az országos átlagot (3. ábra).

Országos viszonylatban látható, hogy az 1000 személygépkocsira jutó közúthossz szempontjából a legnagyobb feszültség – kevés út, viszonylag sok autó – Bács-Kiskun, Tolna, Somogy és Pest megyében figyelhető meg. A térségek fejlettségbeli, életszínvonalbeli különbségei a közúti gépjármű-állomány nagyságán túl az összetételében is megmutatkoznak. Amellett, hogy Észak-Magyarország Észak-Alfölddel nagyjából azonos szinten a személygépkocsik számát tekintve a régiók közül a leggyengébben ellátott, a gépjárműállomány magas életkora típusok, műszaki jellemzők tekintetében is kedvezőtlen összetételű. A régióon belül Nógrád és Heves megye mutatói lényegesen magasabbak, mint a személygépkocsival gyengén ellátott Borsod megyei adatok (KSH 1994-2004).



3. ábra: A megyék pozicionálása két faktor alapján
 Forrás: KSH adatai alapján saját szerkesztés

A régió elérhetőségének mérése

A jó fekvés, a kedvező elérhetőség a gazdasági telephelyválasztás alaptényezője, különösen azokon a területeken, ahol a hagyományos gazdasági kapcsolatok hiányosak. Észak-magyarország közötti elérhetősége – elsősorban az autópálya folyamatos bővítésével – az utóbbi években jelentősen javult, de ez a régió északi perifériális térségeinek (Salgótarján, Ózd, Sátoraljaújhely környéke) elérhetőségén nem sokat változtatott a térségbe vezető utak áteresztő képessége és minősége miatt.

Egyes területek között gyenge a kohézió, amelyek a tőke áramlása és a piaci kapcsolatok javítása, valamint az életminőség szempontjából is meghatározó. A régió déli peremét érintő autópálya ma még nehezen tudja bekapcsolni a régió középső és keleti kistérségeit az ország vérkeringésébe, hiszen a megfelelő rákapcsolódási lehetőségek nincsenek kialakítva, megfosztva ezzel a régió nagy részét az elérhetőséget preferáló külföldi tőkebefektetők megjelenésétől. A helyzetet tovább rontja, hogy az úthálózat, elsősorban a mellékutak nagy részének minősége nemcsak európai viszonylatban, de az országos átlagtól is messze elmarad, amely tény szintén akadályozza a térségi gazdaságfejlesztési szándékok megvalósítását.

Az elérhetőség többféle módon és tartalommal értékelhető: a közlekedés-földrajzi elemzések egyes térségek megközelíthetőségét vizsgálják, amely szerint Magyarország középső zónája van relatíve jobb helyzetben. A határok felé közelítve a hálózatok gyűrűs-sugaras szerkezete miatt a térségek perifériának számítanak. Más megközelítés szerint vizsgálható az a tény is, hogy egyes településekről kiindulva mekkora népességtömeg, gazdasági tömeg érhető el. Ezen számítások

azért is jelentősek, mert az elérési idők rövidüléséhez képest jelentős mértékben változtatják meg a kistérségek egymáshoz viszonyított helyzetét.

A területi szerkezet, a területi folyamatok modellezésére, a társadalom térbeli jelenségeinek, folyamatainak feltárásához elterjedtek a fizikai analógián alapuló modellek. A potenciálmodell a kvantitatív területi kutatásokban gyakorta alkalmazott módszer. Az általam adaptált gravitációs modell a Newton által leírt vonzerőt a testek tömege és egymástól való távolságuk függvényében határozza meg (Nemes N. J. 2007, Tagai G. 2007).

A gravitációs modellek Stewart (1984) által alkalmazott, legegyszerűbb alapváltozata szerint a „népességi erő” a P_i és P_j népességszám, valamint i és j közötti fizikai távolság alapján határozható meg. Ezt továbbgondolva Bramhall 1960-ban már az időtényezőt is számításba vette. E modell szerint azok a helyek, térségek minősülnek a legjobb helyzetűeknek, (a legnagyobb potenciálúaknak), amelyek maguk is nagy gazdasági erőt tömörítenek, vagy a legfontosabb erőközpontok közelében fekszenek. A térségi potenciálmodell a települési, illetve regionális tömegek (amely lehet a népességszám, vagy a GDP abszolút volumene) a térségek közötti távolságok mellett az idő alapján generalizálja a teret (Tóth G.-Kincses Á. 2007).

A centralitási indexek meghatározásához ArcView 3.2 térinformatikai alapszoftverre épülő útvonal-optimalizáló program adatbázisát használtam (úthálózati alapadatbázis: GEOK Kft. DTA 50-es katonai alaptérképről digitalizált 1:250000 méretarányú digitális adatbázis), amely a 2000-es, illetve a 2009-es állapot szerinti 174 kistérség egymás közötti elérhetőségét mutatja, percben mérve. Az elérhető célok tömegeit az egyes települések népessége, illetve jövedelme alapján állapítottam meg. Bár a 2000. évben a 150-es kistérségi besorolás volt érvényben, az adatsorok jobb összehasonlíthatósága miatt erre az évre is a jelenlegi kistérségi rendszert alkalmaztam (KSH, 2009, Tóth G.-Kincses Á. 2007, Nemes-Nagy J. 1998).

Az elemzésbe vont 174 kistérség esetében megvizsgáltam az összes területpárhoz tartozó elérhetőségi idők eloszlását, kivéve a 174×174 -es mátrixból a saját elérési időket.

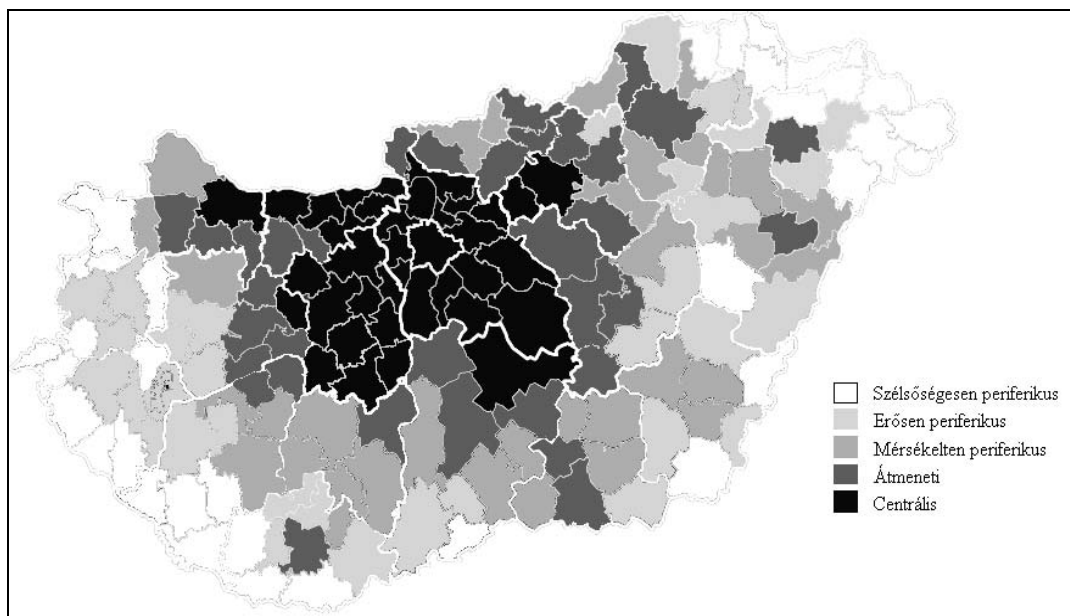
A centralitási index belő és saját potenciálok összegéből áll. Az adott kistérség belső elérhetőségi potenciálját, (ill. a népességi súlytényezőtől adódóan népességpotenciálja) az adott kistérségi településről elérni kívánt tömeg adja meg a közút jellegének megfelelően, percben. A területi ellenállási tényezővel a két pont között leküzdendő távolságot fejezzük ki, segítségével különbséget tehetünk az adott területen és azon kívül elhelyezkedő célok között. A saját potenciált a kistérségen belül elérhető népességtömeg reprezentálja. A számítás pontos menetét korábbi publikációimban ismertettem (Gyórfy I. 2010).

A kistérségek elérhetőségi vonzaskörzetének vizsgálata

Az elérhetőség meghatározásához az előzőekben említett centralitási indexeket alkalmaztam, a térségek relatív, egymáshoz viszonyított pozícióit rangsoroltam. 2000-ben a közúti, lineáris ellenállási tényezővel számított elérhetőség szempontjából Budapest és agglomerációja centrális szerepe emelhető ki, emellett egy-egy nagyváros hatóközponti szerepe a térségben szembetűnő – pl. a Szegedi, Pécsi kistérség esetében, illetve árnyaltan egyes gyorsforgalmi nyomvonal hatása rajzolódik ki. A modell lényegéből adódóan egy-egy központi kistérség és vele szomszédos településcsoportok helyzetére, illetve összekötésükre vonatkozóan is vonhatunk le következtetéseket (az átmeneti csoportba tartozó Pécsi kistérséget körülvevő térségek pl. szélsőségesen periferikus kategóriába tartoznak).

A régióközpont elérhetősége Nógrád egész területéről és a Bodroghöz közeli okoz gondot. Az egyes települések saját kistérségi központjukat az Edelenyi, Encsi és a Szikszói kistérségek északi községeiből, valamint a Pásztói és Balassagyarmati kistérségből érik el a leghosszabb idő alatt (30-90 perc). Mivel Nógrád megye egyes térségei különösen hátrányos helyzetben vannak a rendkívül hosszú elérési idők miatt, így a nyugat- nógrádi területek a földrajzi adottságok és a

centrális közlekedési hálózat miatt könnyebben alakítanak ki kapcsolatot a Közép-magyarországi régióval. A vidéki térségek esetében tehát a földrajzi fekvés határozza meg elsődlegesen a közlekedési igények irányultságát².



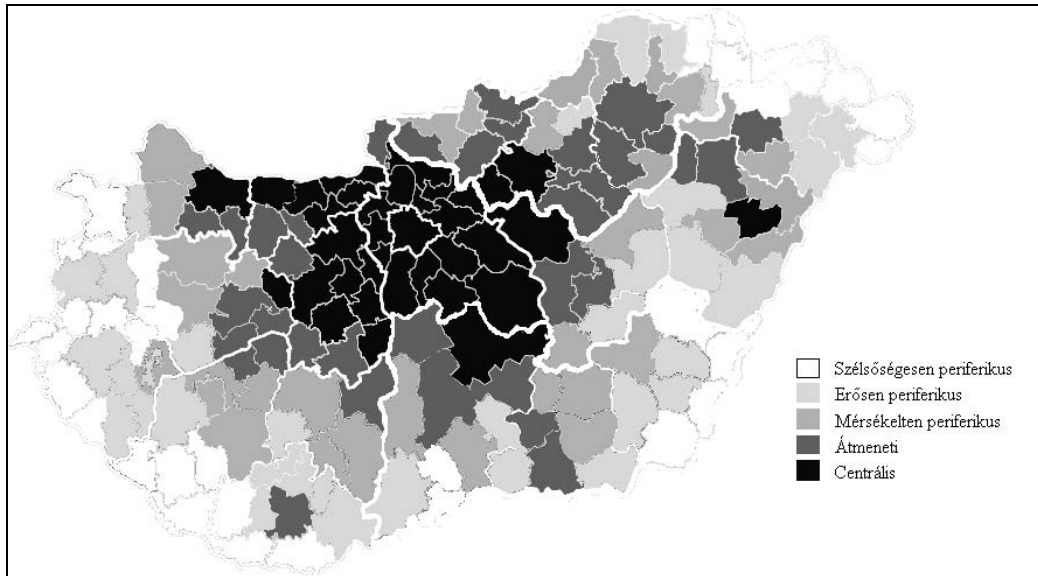
1. ábra: A kistérségek elérhetőségi potenciálja a centralitási indexek alapján (2000)

Forrás: saját számítás

Az elérhetőségi indexek változását a közúti infrastruktúra beruházások – leginkább a gyorsforgalmi úthálózat bővülése – egyes nagyobb városokat érintve az elérési idők csökkentésével nagymértékben befolyásolták. A 2000. évi állapot szerint az Észak-magyarországi régió kistérségeinek többsége – részben a keleti, határ menti területek – mérsékelt periferikus, illetve erősen periferikus kategóriába tartozott. (4. ábra).

A 2009-es vizsgálat esetében abból a feltételezésből indultam ki, hogy a vizsgált időintervallumban nő a vonzereje a periférián lévő kistérségeknek, azonban összességében nem változott szignifikánsan az elérhető tömeg volumene, azaz a fejlesztések hatása lokálisan jelentkezik. 2009-ben a legtöbb periferikus elhelyezkedésű kistérség Észak-Alföldön és Dél-Dunántúlon található, Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében, Vas, illetve Somogy megyében – az átlagos elérési időket figyelembe véve azonban Somogy megye egy elérhetőségi kategóriával feljebb, az erősen periferikus csoportba került (5. ábra).

² Elsősorban történelmi okok miatt a magyarországi vidéki térségek nagy többségére jellemző, hogy a legerősebb vonzást a megyeszékhelyek gyakorolják – mindezt a szolgáltatások és a foglalkoztató helyek csoportosulásával is magyarázzák (Erdősi F., 2002.).



2. ábra: A kistérségek elérhetőségi potenciálja a centralitási indexek alapján (2009)

Forrás: saját számítás

Az Észak-magyarországi régió kistérségeinek centralitási indexei kedvezően pozicionálják Heves megyét. A mutatót felbontva látható, hogy Észak-Magyarország vonatkozásában egyetlen megyeszékhely, Miskolc szerepe hangsúlyozható ki szignifikáns saját potenciállal. Azonban a Miskolcra, saját kistérségen kívül, egységnyi idő alatt elérhető népességtömeg alacsony. A régió legtöbb kistérsége, beleértve két megyeszékhely agglomerációját, a 2. csoportba tartozik – saját népességpotenciájuk alacsony, emellett nincs a közelükben olyan kiemelt erőter, ahogyan pl. Hatvan esetében ez megfigyelhető.

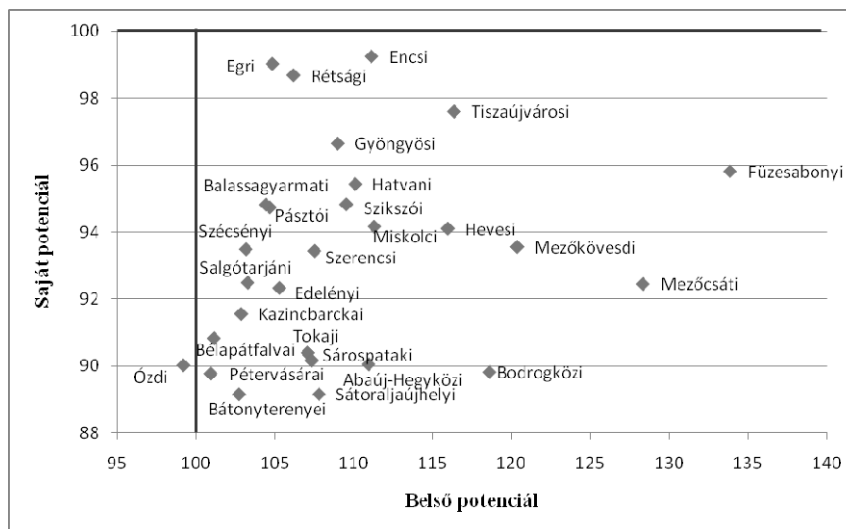
A régió déli, Tiszához közeli településein is hasonlóak a problémák: nem megfelelő az útellátottság, több település megközelítése nehézkes, a kistérségi központok vagy a megyeközpontok elérési ideje hosszú.

Mindemellett fontos kihangsúlyozni, hogy a centrális-perifériális helyzet mindig relatív. Térben abszolút, vonatkoztatási pont nélküli helyzet nincs (Nemes Nagy J. 2009). Kedvező vagy kedvezőtlen helyzetről, pozíciójáról a kistérségek esetében tehát más térségek viszonylatában beszélhetünk. Az elérhetőség javulásával, a közlekedési hálózatok bővítésével továbbra is maradnak rosszabb, illetve jobb elérhetőségű területek.

A kistérségek változó pozíciói

A 2000. évi értékekhez képest az Észak-magyarországi régió kistérségei esetében a saját potenciál, azaz a kistérségek saját erőtere (a kistérségek területén belül elérhető népességtömeg) egyetlen esetben sem mutat növekedést. A legkisebb mértékben Encs és Eger térségének indexe csökkent, a legnagyobb mértékű visszaesés Bátonyterenyét, a Sátoraljaújhelyi, Pétervárái és Bodroghközi térséget érinti. 2009-ben ennek ellenére a centralitási mutatók átlagosan növekedést mutatnak, amely a belső potenciál, azaz a kistérségen kívüli, egységnyi idő alatt elérhető nagyobb népességtömeg tényéből adódik. Regionális, de országos viszonylatban is a Füzesabonyi kistérség belső potenciálja nőtt legintenzívebben, több, mint 30 százalékos javulást jelezve az autópálya-építések hatására.

Régióon kívül saját potenciál tekintetében a Vereseyházi kistérség kimagasló. Negatív példa a sorrendben Mezőkovácsháza, ahol a 2009-es saját potenciál értéke alig haladja meg a 2000. évi 85 százalékát. A kedvezőtlen demográfiai tendenciák miatt a várakozásoknak megfelelően a saját potenciál országos átlaga kis mértékben (1%), de szintén csökkenést mutat. A centralitási indexek 2009. évi magasabb értéke a saját potenciálok közel 7%-os növekedéséből, tehát kistérségek saját határán kívüli, egységnyi idő alatt elérhető nagyobb népességtömegeből adódik.



6. ábra: Észak-Magyarország kistérségeinek 2009-es centralitási indexei a 2000. év százalékában (népességi súly, %)

Forrás: saját számítás

Észak-Magyarország kistérségeinek népességpotenciállal reprezentált erőtere, népességi vonzereje az országosnál tehát jelentősebb mértékben nőtt 2000 és 2009 között, azonban a kedvezőtlen demográfiai tendenciák miatt az infrastruktúra-hatás, illetve a potenciálnövekedés alacsonyabb a vártnál.

Elérhetőségi indexek és területi különbségek

A kistérségek centralitási indexét kategorizálva vizsgáltam egyes tényezők elérhetőségi kategóriánkénti megoszlását. Elsősorban a regionális fejlődést befolyásoló indikátorok alakulását vizsgáltam az elérhetőség függvényében.

3. táblázat: A népesség megoszlása az elérhetőség függvényében (2009, %)

NUTS III	Elérhetőségi kategóriák					
	Szélsőségesen periferikus	Erősen periferikus	Mérsékelt periferikus	Átmeneti	Centrális	Átlag
Borsod-A.-Z.	11,5	20,3	14,8	53,4	-	100,0
Heves	-	4,1	6,9	48,0	41,0	100,0
Nógrád	-	-	60,1	39,9	-	100,0
Ország	9,8	14,8	13,2	19,4	42,8	100,0

Forrás: saját számítás

Különösen kiemelhető Szabolcs-Szatmár-Bereg megye, valamint Békés és Baranya megyék, ahol kiugróan magas a szélsőségesen periferikus területen élők aránya. Pozitív példaként kiemelkedő Fejér megye több térsége, illetve Pest megye egésze. A népesség legnagyobb arányban Vas, Békés, valamint Szabolcs-Szatmár-Bereg megye kistérségeiben él szélsőséges és erősen periferikus területeken, de az ötven százalékot meghaladja Baranya, Somogy és Zala is.

Összevetve a megyék népességének és munkanélküliek megoszlását, figyelemre méltó a periferikus területek magasabb részaránya: Ez alól egyetlen megye, Győr-Moson-Sopron kivétel, ahol kis mértékben magasabb az átmeneti és centrális területeken élő munkanélküliek aránya, mint a népességé.

4. táblázat: A regisztrált munkanélküliek 1000 főre jutó aránya (2009, db)

NUTS III	Elérhetőségi kategóriák					
	Szélsőségesen periferikus	Erősen periferikus	Mérsékelt periferikus	Átmeneti	Centrális	Átlag
Borsod-A.-Z.	15,9	27,7	14,9	41,5	-	100,0
Heves	-	5,4	10,8	54,3	29,4	100,0
Nógrád	-	-	65,2	34,8	-	100,0
Ország	18,9	21,0	18,5	21,4	20,2	100,0

Forrás: saját számítás

Észak-Magyarországon elsősorban Borsod megyében jelentős az eltolódás: a munkanélküliek közel 44 százaléka él szélsőségesen, ill. erősen periferikus területeken, amely 14 százalékkal magasabb a népességi mutatónál. Ez alapján kijelenthető, hogy az általam alkalmazott módszertan eredményei értelmében a periferikus területeken élő munkanélküliek aránya magasabb.

5. táblázat: A regisztrált vállalkozások 1000 főre jutó aránya (2009, db)

NUTS III	Elérhetőségi kategóriák					
	Szélsőségesen periferikus	Erősen periferikus	Mérsékelt periferikus	Átmeneti	Centrális	Átlag
Borsod-A.-Z.	57	55	60	74	-	63
Heves	-	66	75	92	85	84
Nógrád	-	-	80	67	-	73
Ország	77	93	94	98	111	101

Forrás: saját számítás

A regisztrált vállalkozások 1000 főre jutó száma az országos tendenciát tekintve szintén monoton növekedést mutat a perifériától távolodva. Nógrád megyében nem egyértelmű a centrumtérségek felé haladó javuló tendencia – ennek az a magyarázata, hogy a megyeszékhely mérsékelt periferikus kategóriába került. Ugyanakkor szembevetve az elérhetőségi kategóriák országos értékekhez viszonyított lemaradása: az erősen periferikus térségek Heves és Borsod-Abaúj-Zemplén megyében is nagy mértékben elmaradnak az országos, 93-as értéktől, amely különbség Nógrád és Borsod megyében az átmeneti kategóriában is tetten érhető: ezek az értékek nem haladják meg az országos, szélsőségesen periferikus klaszter adatát.

6. táblázat: Az egy lakosra jutó SZJA alapot képző jövedelem az országos átlag százalékában (2009, %)

NUTS III	Elérhetőségi kategóriák					
	Szélsőségesen periferikus	Erősen periferikus	Mérsékelt periferikus	Átmeneti	Centrális	Átlag
Borsod-A.-Z.	87,84	90,08	100,43	102,88	-	95,13
Heves	-	89,84	89,64	98,78	109,50	99,26
Nógrád	-	-	98,30	96,76	-	97,53
Ország	88,93	90,82	89,80	100,97	118,46	100,00

Forrás: saját számítás

Az egy lakosra jutó SZJA alapot képező jövedelem alakulása szintén jelzi a régió alacsonyabb gazdasági potenciálját. Pozitívum, hogy a mérsékelt periferikus és átmeneti kategória estében is magasabb a Borsod megyei érték, azonban a lemaradás Heves megyével szemben is fennáll a 2009-es értékek alapján.

A vizsgált terület egységek gazdasági fejlettségét jellemző indikátorai, azok megoszlása szoros összefüggést mutat a centralitási indexek elérhetőségi kategóriáinak alakulásával. A gazdasági értelemben vett centrum-periféria helyzet az esetek nagy számában egybeesik az előzőekben definiált földrajzi centrum-periféria kategóriával.

Összegzés

Az elmúlt évek közúthálózat fejlesztésének köszönhetően az ország időtere folyamatosan „zsugorodik”. Bár elsősorban prioritást az autópálya-hálózatok kaptak, a jövőbeni fejlesztési tervek készítése során figyelembe kell venni, hogy az adott régióba, megyébe tartozók számára nem csak a központba vezető kapcsolatuk javítása képezi a fejlődés zálogát. Lehetőséget jelent lakosság számára, ha vannak a periférián lévő térségben városi funkciókat ellátó központok. A városok eloszlását, arányát tekintve országos viszonylatban kevés a városi hiányos térség, ugyanakkor egyes városi rangot kapott települések nagyságukból, funkciójukból eredően nem képesek térszervező feladatokat ellátni. Az alacsonyabb rendű utak állapota, így a rossz elérhetőség, a helyi szolgáltatások színvonala és a munkalehetőségek szűkössége miatt az aktív népesség ingázásra kényszerül. Ha városi funkciókat ellátó központok nincsenek a térségben, a lakosság elvándorlása jellemző. Az említett problémák miatt az aprófalvak jelentős részének a népességmegtartó képessége alacsony.

Emellett azonban ki kell hangsúlyozni, hogy az infrastruktúra fejlettségének kizárólagos, direkt hatása nem releváns. Azaz, bár az infrastruktúra fejlesztése elengedhetetlen alaptényező a periférikus térségek felzárkóztatásához, önmagukban nem generálnak területfejlesztő hatást: a vonalas infrastruktúra bővülésével nem változnak szignifikánsan a fejlettséget jelző indikátorok ott, ahol az alaptényezők léte nem biztosított. Közvetlen hatást nem, csak közvetett, gazdasági-társadalmi mutatókon keresztül érvényesülő hatásokat várhatunk a népességpotenciál nagyságával reprezentált elérhetőségtől, amelyet az úthálózat bővítése által a rövidülő elérési idő, valamint a demográfiai tendenciák befolyásolnak.

Azok a fejlesztési irányok, amelyek azt célozzák, hogy a sugaras kapcsolatokra szervezett rendszereknek egyre inkább át kell alakulniuk a térségen belüli lehetséges kapcsolatok gazdagságát kiaknázni képes hálózati terré, mindenképp üdvözítendő, azonban nem várható, hogy önmagában a hálózatbővítés fejlődést indít el a térségben. A közvetett hatások miatt a fő

kérdés az, hogy melyik szakasz képes a többi beruházás számára is vonzó környezetet biztosítani, a magántőke nagyobb bizalmát elnyerni. Emellett biztosítani szükséges, hogy a politikák hatásai mérhetőek, az eredmények rendszeresen ellenőrzöttek legyenek; ehhez a hazai közlekedésfejlesztési tervekben indokolt lenne olyan potenciálmódszerhez hasonló indikátorszámítást alkalmazni, amellyel igazolható, hogy a megépített útszakaszok eredményeként kimutatható bizonyos mértékű fejlődés, amelyet a vizsgált központhoz időben közelebb kerülő népességtömeg jeleníthet meg.

Észak-Magyarország esetében az országon belüli elérhetőség lényegesen kedvezőbb lett az elmúlt években. Emellett a térségen belüli összeköttetések jövőbeni javításával elérhető lehet, hogy a kistérségek intenzívebben bekapcsolódjanak a térségi folyamatokba, vonzóbbá váljanak mind telephelyi, mind lakóhely érték tekintetében többek között a népesség megtartása, a vállalkozássűrűség javítása céljából.

„A tanulmány a TÁMOP-4.2.1.B10/2/KONV-2010-0001 jelű projekt részeként – az Új Magyarország Fejlesztési Terv keretében – az Európai Unió támogatásával, az Európai Szociális Alap társfinanszírozásával valósult meg.”

Irodalom

- Baum H., Korte J. (2002): *“Introductory report” in Transport and economic development*. Paris.
- Button, K., Hensher, D. (2005): *Handbook of Transport Strategy, Policy and Institutions*. Elsevier.
- CONSTRUCT Tervező és Szolgáltató Bt. (2005): *„Észak-magyarországi régió középtávú fejlesztéspolitikai célkitűzései. III. 7. Elérhetőség javítása*. Miskolc.
- Erdősi F. (2005): *Magyarország közlekedési és távközlési földrajza*. Dialóg Campus Kiadó, Budapest.
- Erdősi F. (2002): *Gondolatok a közlekedés szerepéről a régiók/városok versenyképességének alakulásában*. Tér és Társadalom, XVI. évf. 1-2. pp. 135-159.
- Észak-magyarországi Régió Regionális Operatív Program (2007-2013).
- Fleischer Tamás (2006): *Hálózatok, hálózati szintek és hálózatok által kiszolgált szintek*. MTA VKI, Műhelytanulmányok, 74. szám, Budapest
- Győrffy I. (2010): *Availability ranking and regional disparities of the transport infrastructure in Northern Hungary. Theory Methodology Practice*, Miskolci Egyetem, 5/1. szám, pp.19-25.
- Jensen-Butler, C. N. and Madsen B. (2005): *Transport and regional growth in Handbook of Transport Strategy*. Elsevier Ltd.
- Megyei statisztikai évkönyvek, KSH, 1995-2007.
- Nemes Nagy J. (2009): *Terek, helyek régiók. A regionális tudomány alapjai*. Akadémiai Kiadó, Budapest.
- Nemes Nagy J. (2007): *Kvantitatív társadalmi térelemzési eszközök a mai regionális tudományban*. Tér és Társadalom 2007/1. pp. 1-20.
- Tagai G. (2007): *A potenciálmódszer erényei és korlátai a társadalomkutatásban*. Tér és Társadalom, 2007/1. pp. 117-130.
- Tóth G. - Kincses Á.. (2007): *Elérhetőségi modellek*. Tér és Társadalom XXI. évf. 3. szám, pp. 51-87.

Tóth Géza

Haszon alapú elérhetőségi modellek és a valóság

Munkánkban az elérhetőségi modellezés egy, a hagyományos mutatóktól eltérő modelljét, a haszon alapú elérhetőségi modellt kívánjuk alkalmazni konkrét példán keresztül. E vizsgálatunkban azt kívántuk elemezni, hogy a hazai belföldi vándorlás mennyiben tükrözi az elérhetőségi viszonyokat, illetve mennyiben tér el attól, milyen főbb tendenciák mutathatók ki? A vizsgálat előtt az a hipotézisünk volt, hogy a belső vándorlási viszonyok mozgatórugója hazánkban elsősorban a gazdasági fejlettségi viszonyokban keresendő, ezért a következőkben a haszon alapú elérhetőség és a vándorlási viszonyok közötti kapcsolatot elemezzük.

Kulcsszavak: elérhetőség, haszon, belföldi vándorlás

JEL-kód: O18, O15

Elérhetőség

Egyes megfogalmazások szerint az elérhetőség: „a területi interakció jellegét mutatja”, „tevékenységekhez, illetve készletekhez való kapcsolódás lehetősége”, illetve „egy csomópont vonzereje, figyelembe véve más csomópontok tömegét és elérésének költségét a hálózaton” (*Bruinsma–Rietveld* 1998). Az elérhetőség további meghatározását lásd *Martellato–Nijkamp* (1998) és *Vickerman* (1998).

Mint arra *Fleischer Tamás* kétrészes tanulmányában rámutat (*Fleischer* 2008 a/b), sok külföldi és hazai szerző az elérhetőséget kizárólag közlekedési problémaként kezeli, illetve olyan jelenségként, melynek javítása (elsősorban a közúthálózati fejlesztéseken keresztül) pozitív dolog, melyre törekedni kell. Márpedig a térben eloszló erőforrásokhoz, szolgáltatásokhoz kétféleképpen tudunk hozzájutni, vagyis megfelelő szinten elérni. Egyrészt abban az esetben, ha könnyen odajutunk hozzájuk, másrészt pedig ha ezek eleve a közelünkben vannak.

Ez a nézőpont vezet át ahhoz a megközelítéshez, ahol következetesen területfelhasználási-problémakörrel és rendszerrel beszélnek, ezzel is világossá téve, értékelhető, szoros és kölcsönös összefüggésrendszerrel van szó. Ebben az összefüggésben:

„Az elérhetőség azt adja meg, hogy a területfelhasználási-közlekedési rendszer milyen mértékben képes lehetővé tenni egyének (csoportjaik) és áruk számára, hogy elérjék a különböző tevékenységeket ill. célpontjaikat a közlekedés segítségével.” (*Geurs–Ritsema* 2001).

Négy alapvető elérhetőségi mutatócsoportot lehet megkülönböztetni:

- I. Az infrastruktúra-alapú mutatók, a közlekedési infrastruktúra (megfigyelt vagy szimulált) teljesítményét, illetve a szolgáltatási szintjét elemzik, mint például a zsúfoltság szintjét és az átlagos utazási sebességet az úthálózaton. Ezt a mutató típust általában a közlekedéstervezésben használják.
- II. Elhelyezkedésen alapuló mutatók, melyek az elérhetőséget egyes helyszíneken elemzik, jellemzően a makro-szinten. A mutatók a térben elosztott tevékenységekhez való elérhetőség szintjét mutatják meg, mint például a kiindulási helytől a 30 percen belül az utazási időn belüli munkahelyek száma.
Az összetettebb elhelyezkedés alapú mutatók nyíltan belefoglalják a szállított tevékenységi jellemzők kapacitás-megszorításait, hogy ezzel versenyhatásokat is tartalmazzanak. Az elhelyezkedésen alapuló modelleket tipikusan városi tervezésben és földrajzi tanulmányokban használják.

- III. A személy-alapú mutatók, az elérhetőséget az egyén szintjén elemzik, mint például a tevékenységek, amelyekben az egyén részt vehet egy adott időpontban ". Ennek a mutató típusnak az alapja a tér-idő földrajza Hagerstrand (1970), mely vizsgálja (megmutatja), az egyén környezetén belüli cselekvési szabadságának korlátozásait azaz a kötelező tevékenységek elhelyezkedését és időtartamát, a rugalmas tevékenységek elvégzéséhez szükséges időt az idő költségvetés és a közlekedési rendszer által megengedett utazási sebességet..
- IV. A haszon-alapú mutatók azt a (gazdasági) hasznot elemzik, mely az egyes ember számára jelentkezik azzal, hogy hozzáférnek a térben elosztott tevékenységekhez. Ez a mutatócsoport elsősorban a gazdasági tanulmányokból származik, s ez utóbbival kívánunk foglalkozni a továbbiakban.

Haszon alapú elérhetőségi mutatók

A haszon alapú elérhetőségi mutatók a véletlenszerű haszon elméletét alkalmazzák a közlekedési rendszer különböző használói viselkedésének és az utazásból fakadó nettó előnyök modellezésére a (Ben-Akiva – Lerman, 1985). A véletlenszerű haszon elmélete bizonyos összetevőkben hasonlít a hagyományos gazdasági elméletekhez. A walrasi gazdasági paradigma ugyanis térfüggetlen, vagyis csak annyiban tartalmaz területi összetevőt, amennyiben a vizsgálati területet a külső tértől elválasztja. A hagyományos gazdasági elméletek a vizsgálati terület homogenitását is feltételezik. A véletlenszerű haszon elmélete mind a két előbb említett összetevőt tartalmazza.

A véletlenszerű haszon elmélete heterogén gazdasági szereplőket és/vagy heterogén javakat is feltételez. Valamennyi gazdasági szereplő a haszna maximalizálására törekszik. A hasznosság két összetevőből áll, az első a determinisztikus összetevő, mely a modell alapján becülhető és a véletlenszerű összetevő, mely tükrözi az egyén egyediségét, illetve az adott helyzettől, mely a különböző egyének és/vagy javak vonatkozásában más és más (Abraham-Hunt 2007).

A haszon alapú mutatókban az egyén választása az egyes utazási célok között attól függ, hogy az adott út a többi lehetséges úthoz képest számára milyen haszonnal jár. Más szóval az egyén által elért fogyasztói többlet az utazás maximális hasznával egyenlő. Amennyiben feltételezzük, hogy az egyén egy-egy pontba való eljutása esetén az eljutás során minden egyes célterülethez, illetve közlekedési módhoz egy hasznossági értéket rendel hozzá, és ezután azt a lehetőséget választja, mely a hasznát maximalizálja, így az elérhetőség meghatározható a multinominális logit modell (másnéven logsum modell) nevezőjeként (Ben-Akiva – Lerman 1985; Handy – Niemeier 1997). Az i egyén számára j ponthoz kapcsolódó előnyt a következő logit modell számszerűsíti (1):

$$u_{ij} = v_{ij} - \beta c_{ij} \quad (1)$$

Ahol v_{ij} az utazás értéke i egyén számára, hogy eljusson j pontba, a c_{ij} az a költség, mellyel i j -be utazik, β költség érzékenységi paraméter. Tegyük fel, hogy C_i az utazási választási lehetőségek meg az i egyén számára. Ekkor az i egyén számára az elérhetőség A_i (2)

$$A_i = \ln \left[\sum_{j \in C_i} e^{u_{ij}} \right] \quad (2)$$

A hasznossági mutatók számításához valamennyi választási lehetőség tekintetében meg kell határozni a célállomások elérésének hasznát, melynek meg kell haladnia az elérés költségeit. A számítások elvégezhetők különböző társadalmi-gazdasági jellemzőjű egyénekre, illetve egyének csoportjaira is figyelembe véve azok különböző preferenciáit (*Handy és Niemeier 1997*). A módszertani jelentősége ellenére a haszon alapú mutatóknak több hátránya is van (*Martellato et al., 1995*).

Ben-Akiva és Lerman (1985) szerint az

$$E \left[\max_{i \in C_i} u_{ij} \right] \quad (3)$$

meghatározható elérhetőségi mutatóként (3), ahol feltételezve, hogy $E=0$. (logit modellről az egyik legrészletesebb összefoglalás De Jong et al. 2005). Ebből következően lineáris esetben a következő számítással számolható ki a logit modellben szereplő β paraméter:

$$\begin{aligned} u_{ij} = v_{ij} - \beta c_{ij} &\leq 0 \\ \Rightarrow \\ v_{ij} &\leq \beta c_{ij} \\ \Rightarrow \\ \frac{v_{ij}}{c_{ij}} &\leq \beta \Rightarrow \end{aligned} \quad (4)$$

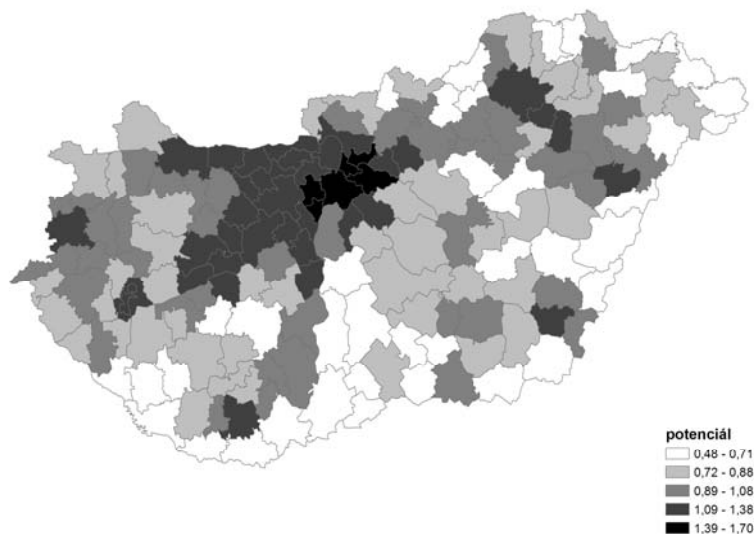
$$\left(\frac{v_{ij}}{c_{ij}} \right)_{\max} = \beta$$

Vagyis az elérni kívánt célok hasznait elosztjuk az eléréshez szükséges költséggel, s a hányadosok maximuma jelenti a keresett konstansot (4).

A vizsgálat

Az egyes kistérségekbe való eljutás értékét az adott kistérség egy főre jutó jövedelmével számszerűsítettük. A elérhetőségi adatokat a Bauconsult Kft.-től kaptuk, melynek ráterhelő programja képes volt a forrás/nyelő pontok közötti legrövidebb utak számítására. A F/Ny pontokat jelen esetben a kistérség központok jelentették. A legrövidebb utak (matematikai értelemben) kereshetők: terheletlen (üres), vagy terhelt (forgalom alatti) esetben. Az a-ból b-pontba való eljutásra kifejtett erőfeszítés kifejezhető távolságban, eljutási időben és eljutási költségben is. Természetesen az eljutási távolság a terhelt vagy a terheletlen úthálózaton azonos; - de az eljutási idők és az egyéni eljutási költségek tekintetében a terhelt és terheletlen úthálózaton számított értékek között már jelentős különbségek vannak. Éppen ezért érdemes a terhelt úthálózat adatait használni, hiszen ez alkalmas elsősorban a valós viszonyok modellezésére. Az eljutási költséget ebben a számításban a terhelt úthálózaton számított költségben (Ft) fejeztük ki, mely magában foglalja az üzemanyag, az amortizáció és egyéb költségeket is.

Mint az 1. ábrán is látható, eredményünk sok tekintetben eltér a hagyományos gravitációs analógián alapuló potenciál modellek eredményeitől. Határozottan kiemelkedik Budapest és agglomerációjának néhány kistérsége, melyhez csatlakozik az M1 és M7 által kedvező helyzetbe hozott kistérségek köre. E szűk csoporthoz elsősorban a regionális központok (Debrecen, Miskolc, Pécs) tud csatlakozni, illetve a Hévízi, Keszthelyi, Szombathelyi, valamint a Békéscsabai kistérség. Egyértelműen kirajzolódik az észak-dunántúli kistérségek kedvező helyzete, illetve az országhatár menti és a Duna középső szakasza melletti perifériák. A következőben ezen eredményeket a 2000 és 2009 közötti, illetve a 2009-es belföldi vándorlási egyenleggel vetettük össze.



1. ábra: A haszon alapú elérhetőségi modell

Eredmény

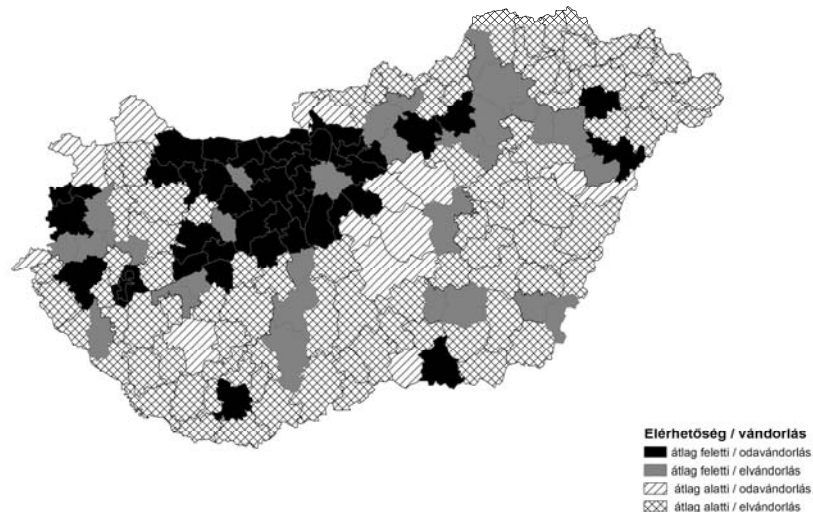
Az összehasonlítás elvégzésénél az Espon (2003) által már elvégzett módszert, illetve klasszifikációt követtük. Ez alapján a kistérségek négy csoportba sorolhatók.

Az első ilyen csoportba azok a kistérségek sorolhatók, ahol az elérhetőség átlag feletti és a belföldi vándorlási egyenleg pozitív. 2000 és 2009 átlagában ide sorolható a budapesti agglomerációba, illetve annak tágabb környezetébe sorolható kistérségek (Budapest kivételével), a Gyöngyösi, Egri, Nyíregyházi, Hajdúhadházi, Szegedi, Pécsi, Hévízi, Keszthelyi, Zalaegerszegi, Szombathelyi, Kőszegi, Csepregi kistérségek. Ebbe a csoportba a kistérségek kicsivel több, mint 25%-a tartozik. A 2000 és 2009 közötti időszakhoz viszonyítva 2009-ben már Budapest is ebbe a kategóriába tartozik, viszont a korábbiakhoz képest jelentősen visszaesett a környezetében ebbe a csoportba tartozó kistérségek száma, s lényegében leszűkült az agglomerációra. Változást jelent továbbá a Debreceni és a Gyulai kistérségek bekerülése is.

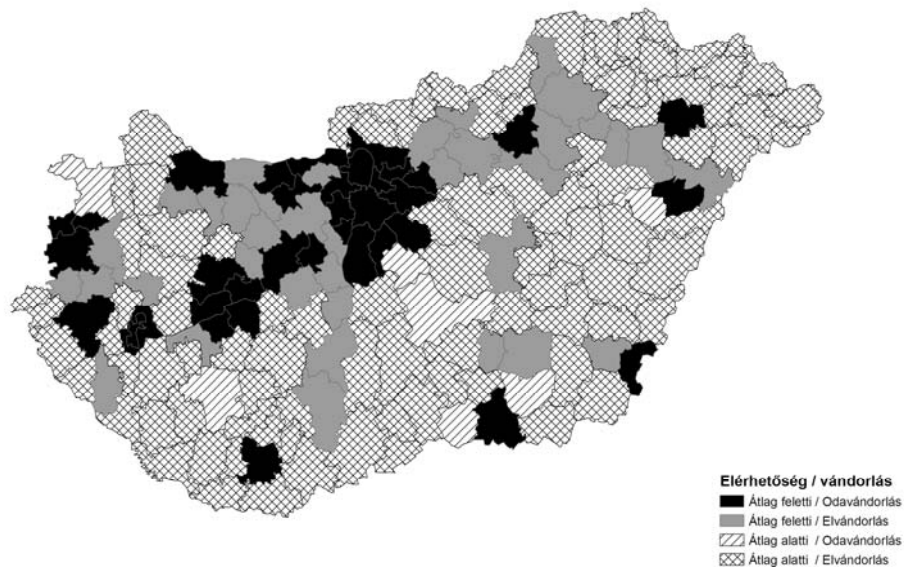
A második csoportba azok a kistérségek kerültek, melyek elérhetősége az átlagánál ugyan kedvezőbb, de elvándorlás jellemzi őket. 2000 és 2009 között ide sorolható többek között a Budapesti, Debreceni, Hajdúböszörményi, Polgári, Tiszaújvárosi, Miskolci, Kazincbarcikai, Gyulai, Békéscsabai, Szentesi, Csongrádi, Kalocsa, Sárvári, Vasvári, Körmenyi. A második csoportba a kistérségek 16%-a sorolható. 2009-ben ehhez képest annyi változás látható, hogy ez a csoport jelentősen kibővült az északnyugat-dunántúli kistérségekkel. Az ide bekerülő kistérségek között kiemelhető a Kisbéri, Pannonhalmi, Téti, Móri, Bicskei, stb.

A harmadik csoporthoz olyan kistérségek tartoznak, melyek elérhetőségi helyzete elmarad az átlagostól, viszont vándorlási egyenlegük pozitív. Ebbe a csoportba tartoznak a teljes vizsgálati időszak alapján a Mosonmagyaróvári, a Sopron-Fertődi, a Kaposvári, a Kecskeméti, Ceglédi, Nagykáti, stb kistérségek. Ez a csoport a legkisebb a négyből, mivel ide csak a kistérségek 8%-a tartozik. 2009-ben ehhez képest tovább csökkent az ide sorolható kistérségek száma, s néhány közülük a negyedik csoportba került.

Végül a negyedik csoportba olyan kistérségeket soroltunk, melyeknél az elérhetőség átlag alatti, s elvándorlás jellemzi őket. Ide tartozik a teljes vizsgálati időszakot tekintve a belső és a külső perifériákon található kistérségek java része. A négy csoport közül ez a legnépesebb, ide sorolhatjuk ugyanis a kistérségek felét.



2. ábra: Az elérhetőség és a 2000-2009 közötti belföldi vándorlási egyenleg összehasonlítása



3. ábra: Az elérhetőség és a 2009-es belföldi vándorlási egyenleg összehasonlítása

Összegzés

A belföldi vándorlás és az elérhetőség térbeli képe kapcsán megállapíthatjuk (2-3. ábra), hogy alapvetően a két jelenség között alapvetően kapcsolat mutatható ki. A fejlett és kedvező elérhetőségű, illetve a fejletlen és kedvezőtlen elérhetőségű régiók csoportjai a legnagyobb csoportok. Együttesen e két csoport a kistérségek 75%-át teszik ki. Kezdeti hipotézisünk ezzel igazolást nyert, hiszen egyértelmű kapcsolat látszik a belföldi vándorlás és a haszon alapú elérhetőség között, vagyis a belső migráció mozgatórugója hazánkban egyértelműen gazdasági okokhoz kapcsolható.

„A tanulmány a TÁMOP-4.2.1.B10/2/KONV-2010-0001 jelű projekt részeként – az Új Magyarország Fejlesztési Terv keretében – az Európai Unió támogatásával, az Európai Szociális Alap társfinanszírozásával valósult meg.”

Irodalom

- Abraham, J. E. – Hunt, J. D. 2007 *Random Utility Simulation Of Spatial Economics*. Technical Paper No. TP-07009 Institute for Advanced Policy Research University of Calgary Calgary, Alberta Canada. p. 10.
- Ben-Akiva, M. – Lerman, S.R. 1985 *Discrete Choice Analysis*. MIT Press, Cambridge, MA.
- Bruinsma, F.R.–Rietveld, P. 1998 *The Accessibility of European Cities: Theoretical Framework and Comparison of Approaches*. In: Environment and Planning A 30. 499-521. o.
- De Jong, G. – Pieters, M. – Daly, A. – Graafland, I. – Kroes, E.– Koopmans, C. 2005 *Using the Logsum as an Evaluation Measure: Literature and Case Study*. Report prepared for AVV Transport Research Centre p. 77.
http://www.rand.org/pubs/working_papers/2005/RAND_WR275.pdf
- Espón 2003 *Transport Services And Networks: Territorial Trends And Basic Supply Of Infrastructure For Territorial Cohesion*. ESPON Project 1.2.1 Third interim report August 2003
http://www.espon.eu/export/sites/default/Documents/Projects/ESPON2006Projects/ThematicProjects/TransportTrends/3.ir_1.2.1-final.pdf
- Fleischer, T. 2008 *Az elérhetőség mérése, példákval*. KÖZÚTI ÉS MÉLYÉPÍTÉSI SZEMLE 58:(3-4) pp. 15-22. o.
- Fleischer, T. 2008 *Az elérhetőségről.: az elérhetőség fogalma*. KÖZÚTI ÉS MÉLYÉPÍTÉSI SZEMLE 58:(1-2) pp. 1-6. o.
- Geurs K. T – Ritsema van Eck J.R. 2001 *Accessibility measures: review and applications. Evaluation of accessibility impacts of land-use transportation scenarios, and related social and economic impact*. Report no. 408505006 265 p.
<http://www.mnp.nl/bibliotheek/rapporten/408505006.pdf>
- Hagerstrand, T. (1970): *What about people in regional science? People of the Regional Science Association* 24, 7–21.
- Handy, S.L. – Niemeier, D.A. 1997 *Measuring accessibility: an exploration of issues and alternatives*. *Environment and Planning A* 29, 1175–1194. o.
- Levine, J. 1998 *Rethinking accessibility and jobs-housing balance*. *Journal of American Planning Association* 64 (2), 12–25. o.
- Martellato, D.–Nijkamp, P.–Reggiani, A., 1995 *Measurement and measures of network accessibility: economic perspectives*. In: Button, K., Nijkamp, P., Priemus, H. (Eds.), *Transport Networks in Europe: Concepts, Analysis and Policies*. Edward Elgar, Cheltenham, UK, pp. 161–179. o.
- Martellato, D.–Nijkamp, P. 1998 *The Concept of Accessibility Revisited. Accessibility, Trade and Locational Behaviour*. Ashgate, Aldershot
- Vickerman, R. 1998 *Accessibility, Peripherality and Spatial Development: The Question of Choice*. *Accessibility, Trade and Locational Behaviour*. Ashgate, Aldershot

Ténykép

Bakos István

A regionális versenyképesség növelésére irányuló támogatások felhasználásának tapasztalatai és további lehetőségei az Észak-magyarországi Operatív Programban

A hazai gazdaság helyzete sajátos kettősséget mutat, ami Európában nem egyedülálló (pl. Portugáliában és Írországban szintén hasonló helyzet alakult ki).

Ennek a „duális szerkezet”-nek az a jellemzője, hogy amíg egy viszonylag szűk nagyvállalati (multinacionális) kör állítja elő a bruttó hazai termék (GDP) meghatározó hányadát, addig a másik oldalnak, a kis és középvállalkozásoknak többségi, meghatározó szerepe van a foglalkoztatásban.

Ez a tény kiemelkedő fontosságúvá teszi a KKV-k támogatását, ami a szektor szereplőinek stabilizálását, fenntartható fejlődési pályára állítását jelenti, mely folyamat közben további, nagy mennyiségű új, adózó, főállású munkahely jöhet létre. Ez a támogatás ma hazánkban szinte kizárólag az európai uniós programok forrásaiból valósulhat meg.

A gazdaságfejlesztésnek rendkívül fontos részét kell, hogy képezzék a régiók versenyképességének javítására irányuló programok, olyan programok és azok projektjei, melyek kiemelten a munkahelyek teremtését szolgálják az üzleti szektorban.

Ha abból a téziséből indulunk ki, miszerint a regionális versenyképességet az utóbbi két évtizedben a magas foglalkoztatási szint mellett gazdasági növekedés jelenti (*Capello 2007.*), akkor e két tényező tükrében kell megvizsgálnunk az Észak-magyarországi régió fejlesztési programjának (ÉMOP) közvetlenül a versenyképesség fokozására irányuló, 2007-2013 közötti időszakra megtervezett prioritásait. Elsősorban az 1. prioritás (A versenyképes helyi gazdaság megteremtése) tartozik ide, de vizsgálatunkat kiterjesztjük a 2. prioritásra is (Turisztikai potenciál erősítése), mivel ez a gazdaság egyik olyan ágazatának a fejlesztését tűzi ki célul, melyben szintén domináns szerep jut a térségben működő KKV-knak, mint potenciális pályázó, beruházó célcsoportnak.

Az ÉMOP részletesebb vizsgálata előtt pozicionáljuk a magyar régiók versenyképességi mutatóik szerinti rangsorában az Észak-magyarországi régiót. A versenyképességet számszerűen kifejező alapmutatókat az 1. táblázatban foglaltuk össze.

A mutatók értékeit összehasonlítva látható, hogy az Észak-magyarországi régió 2008-ban csupán a munkatermelékenység mutatója szerint nem állt a rangsorok utolsó helyén, de itt is csak minimális a különbség a másik két elmaradott térséghez képest.

1. táblázat: A magyar régiók versenyképességi mutatói 2008.

(%)

Régiók	GDP/fő (PPS) EU27=100	Munkatermelékenység (GDP/foglalkoztatott) Országos átlag = 100	Foglalkoztatottsági mutató (15–74 évesek)
Közép-Magyarország	104,1	150	54,8
Közép-Dunántúl	55,6	82	51,1
Nyugat-Dunántúl	61,1	88	52,8
Dél-Dunántúl	42,8	75	46,1
Észak-Magyarország	38,8	72	43,0
Észak-Alföld	39,3	71	43,1
Dél-Alföld	42,4	71	46,9
Magyarország	64,4	100	49,2

Forrás: EUROSTAT, KSH STADAT

Ezek alapján megállapíthatjuk, hogy régiókban kiemelt fontosságú cél kell legyen a versenyképesség fokozása a foglalkoztatottság és a munkatermelékenység növelése által. Ebből a szempontból kell vizsgálnunk és minősítenünk a régió fejlesztési programját, annak prioritásait és az eddig elért eredményeket, a bekövetkezett hibákat pedig sürgősen ki kell küszöbölni, mind ÚMFT (ÚSZT), mind ÉMOP szinten.

Pályázati kiírások a KKV szektor számára az ÉMOP-ban

Az Észak-magyarországi Operatív Programban (ÉMOP) az 1. és 2. prioritáson belül 2010 végéig eltelt akciótervi időszakaián mintegy 35%-os arányú volt a KKV szektor támogatása (2. táblázat). Ez az arány a fentiek értelmében igen alacsonynak mondható. Azokban az országokban, ahol erősebbek a regionális politika területi dimenziói, magasabb fokú a szubszidiaritás és a decentralizáció, a versenyképesség növelésére közvetlenül fordított források aránya jóval meghaladja az 1/3-ot. De még a többi visegrádi ország régióiban is jobb a helyzet, mint hazánk régióiban.

Egyik fő feladat tehát a közeljövőre vonatkozóan, az eddig le nem kötött, maradék ÉMOP források jelentős részének átcsoportosítása a régió versenyképességét növelő konstrukciókba.

2. táblázat: Források megoszlása az ÉMOP-ban

ÉMOP 2007-2013	Forrás összesen (euro)	Forrás összesen (forint, 274 Ft/€)	Források megoszlása
1. Prioritás	154 076 609	42 216 990 866	14%
2. Prioritás	221 402 214	60 664 206 636	21%
3. Prioritás	302 583 025	82 907 748 850	28%
4. Prioritás	239 852 398	65 719 557 052	23%
5. Prioritás	107 011 071	29 321 033 454	10%
6. Prioritás	38 278 906	10 488 420 244	4%
Összesen:	1 063 204 223	291 317 957 102	100%

Forrás: Észak-magyarországi Operatív Program

A 3. táblázat részletesen tartalmazza az ÉMOP KKV-kat is támogató két prioritásának konstrukció szintű pályázati adatait az első két akciótervi időszakban.

3. táblázat: Az 1. és 2. prioritás pályázati adatai (2007-2010)

Prioritás	Konstrukciók		Kiírások száma	Nyertes pályázatok	
				Db	MrdFt
ÉMOP-1	1.1.1	Regionális kiegyensúlyozott, térségi és helyi jelentőségű ipari területek fejlesztése	15	125	16,89
	1.1.2	Vállalkozások fejlesztése tanácsadással	1	0	0
	1.2.1	Klaszterek, vállalati együttműködések kialakítása	2	18	0,92
	1.3.1	Régió innovációs potenciáljának fejlesztése	1	0	0
	Összesen ÉMOP-1			19	143
ÉMOP-2	2.1.1	Versenyképes turisztikai termék- és attrakciófejlesztés	4	36	16,96
	2.2.1	Kereskedelmi szálláshelyek és szolgáltatások minőségi fejlesztése	2	40	10,49
	2.3.1	Desztináció-menedzsment fejlesztés	1	14	0,6
	2.4.1	Turisztikai üzleti szolgáltatások fejlesztése	0	0	0
	Összesen ÉMOP-2			7	90

Forrás: Észak-magyarországi Operatív Program 2007-08-as és 2009-10-es Akcióterve és EMIR (Egységes Monitoring Információs Rendszer) adatlekérdezések (2010. 12. 31.) alapján

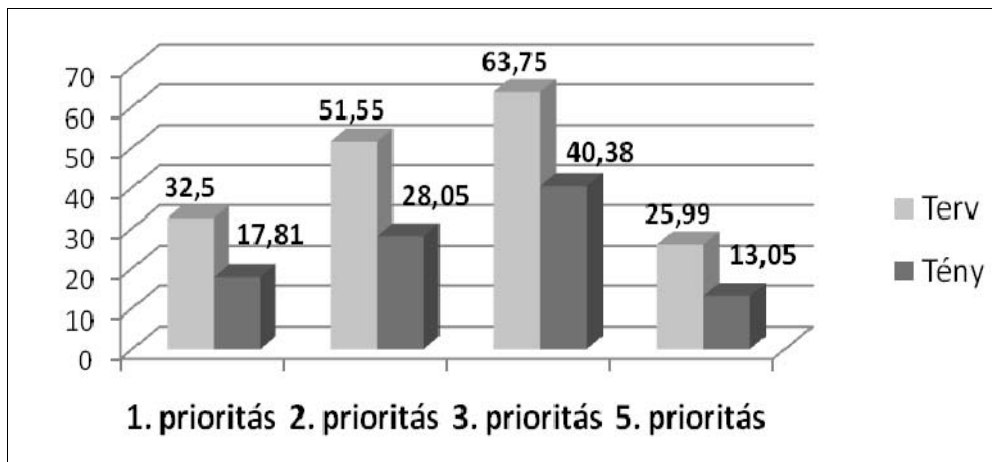
A legnagyobb pályázói aktivitás az 1.1.1 konstrukcióban az ipari területek, a vállalkozói infrastruktúra bővítése, fejlesztése terén volt tapasztalható. Ez a támogatás az ipari parkokra, az inkubátor házakra, az ipari telephelyekre irányult, így munkahelyteremtő hatása csak közvetett és kis volumenű. Ezek a fejlesztések a produktív tevékenységek infrastrukturális kereteit bővítik, fejlesztik.

A közvetlen, termelő, nagy munkahelyteremtő hatású fejlesztésekre egy másik (ágazati) operatív programban (GOP – Gazdasági Operatív Program) kell sikeresen pályázni ahhoz, hogy a fejlesztés komplex lehessen az értéket előállítani képes termelő berendezések beszerzése által. Sőt, ha a beruházás humán erőforrás fejlesztést is igényel, akkor egy harmadik operatív programban (TÁMOP – Társadalmi Megújulás Operatív Program) szintén sikeresnek kell lennie a pályázónak.

Ezt rendszerhibának minősíthetjük, mivel az ÚMFT OP szintű struktúrája nem teszi lehetővé az integrált típusú pályázati konstrukciók létrehozását. Az abszorpciós képességet csökkenti az által, hogy a versenyképességet hatékonyabban növelni képes komplex, infrastruktúra-fejlesztő, termelő beruházó, humán erőforrás fejlesztő munkahelyteremtő projektek generálása nem lehetséges a jelenleg hatályos jogszabályi környezetben. Ezt az anomáliát a következő program időszakban ki kell küszöbölni.

Az elosztás prioritásonkénti és térségi arányai

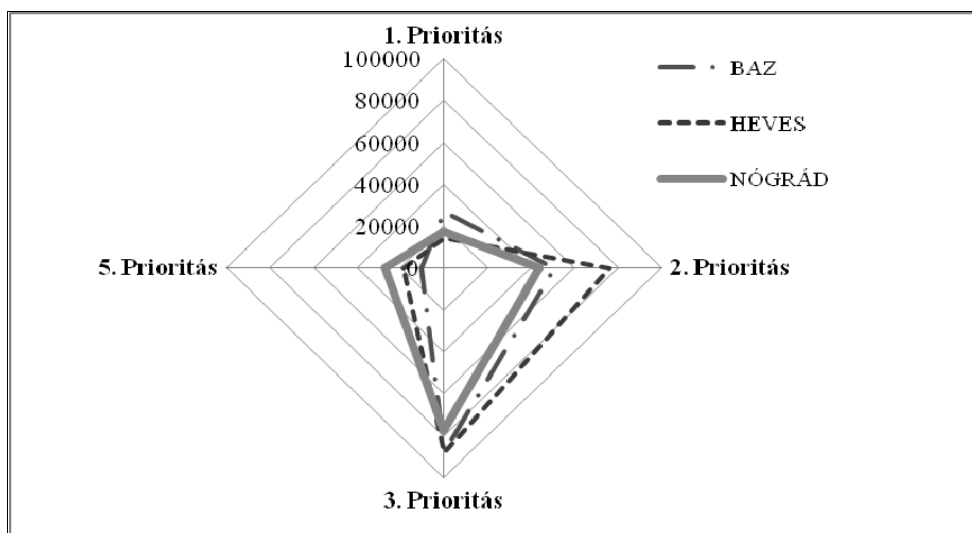
Az 1. ábra az ÉMOP Észak-Magyarországi Regionális Fejlesztési Ügynökség által kezelt négy prioritásban 2010 végéig mért kötelezettség vállalások (meghozott támogatási döntések) mértékét szemlélteti Mrd Ft-ban.



1. ábra: Kötelezettségvállalások alakulása 2007-10. (Mrd Ft)

Forrás: Észak-magyarországi Operatív Program 2007-08-as és 2009-10-es Akcióterve és EMIR adatlekérdezések (2010. 12. 31.) alapján

A támogatások igénylésének prioritások közötti arányait megyénként a 2. ábra mutatja be, melyből látható, hogy az igényelt támogatások terén mennyire aluldimenzionált 2007 és 2010 között a gazdaságfejlesztési prioritás főként a 3. (településfejlesztés) és a 2. (turizmusfejlesztés) prioritásokhoz képest.



2. ábra: 1 lakosra jutó igényelt támogatás prioritásonként (Ft/fő)

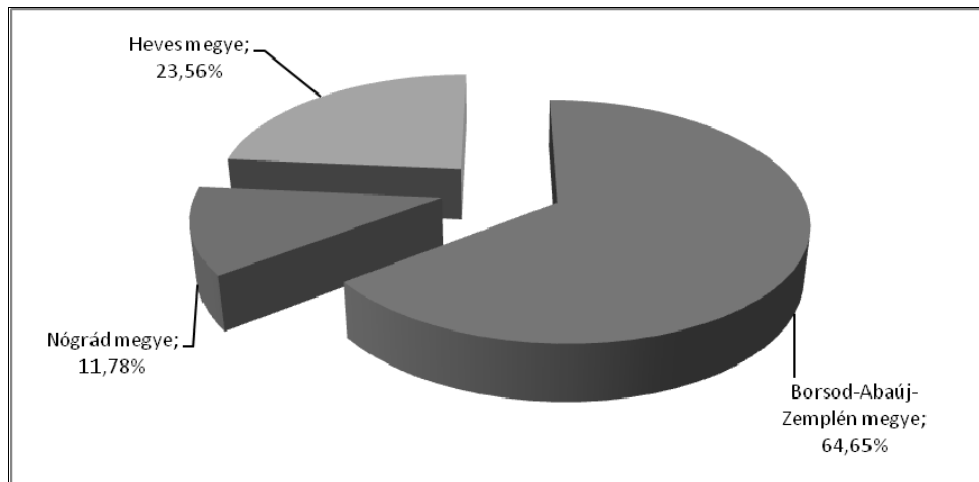
Forrás: EMIR adatbázis, KSH

Megjegyzés: 2007-2010 év eleji átlagos lakónépességből számítva

A megyénkénti megoszlásban nagyobb eltérések elsősorban a turizmusfejlesztés (2. prioritás) konstrukcióiban voltak tapasztalhatók elsősorban Heves megye javára.

A régiós elosztás térségi arányait tekintve az 1. prioritásban a legnagyobb mértékű koncentráció Borsod-Abaúj-Zemplén megyében volt tapasztalható (3. ábra).

Ez az arány túlzott mértékű koncentrációt jelent, még akkor is, ha az értékelésénél figyelembe kell vennünk a megyék közötti lakossági és vállalkozás sűrűségi mutatók közötti különbségeket. Véleményem szerint növelni kellene az alacsonyabb versenyképességű térségek preferálását (persze ésszerű határok között) a pályázat elbírálás folyamatában. Ez eljárásrendi szabályok módosítását igényelné.

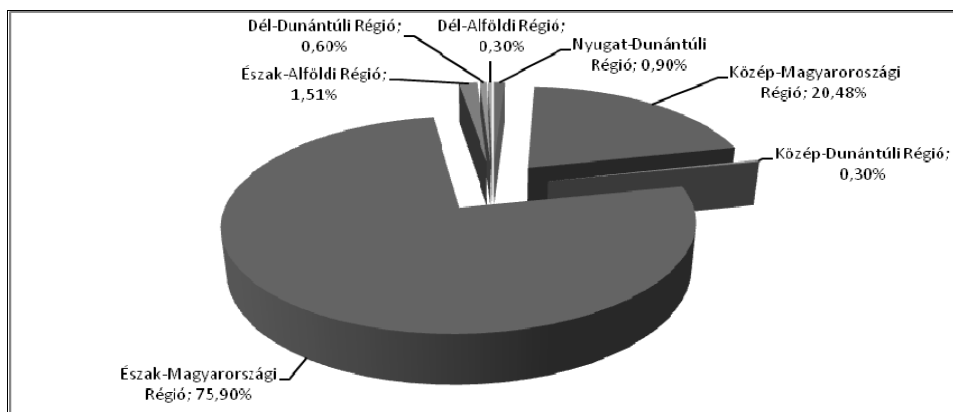


3. ábra: Az elosztás térségi arányai a megvalósítás helye szerint (1. prioritás)

Forrás: EMIR adatlekérdezés (2010. 12. 31.) alapján

Figyelemre méltó megoszlást mutat a 4. ábra diagramja is.

Az Észak-magyarországi régióban megvalósuló projektek pályázói csak mintegy 3/4 részben régióbeli székhelyű vállalkozások, viszont több mint 1/5 részük a Közép-magyarországi régióból (Budapest és Pest megye), további 3,6%-uk a többi régióból pályázott a térségbe.



4. ábra: Az elosztás térségi arányai a pályázó székhelye szerint (1. prioritás)

Forrás: EMIR adatlekérdezés (2010. 12. 31.) alapján

A külső pályázó beruházók mintegy egynegyed részben kaptak támogatást a gazdaságfejlesztési prioritás 2007 és 2010 közötti keretéből, az Észak-magyarországi székhelyű vállalkozások pedig háromnegyed arányban részesültek. Mivel a meghirdetett keretekre túlpályázás volt, azt mondhatjuk, hogy az erősebb abszorpciós képességű pályázók kiszorították a rezidens vállalkozások egy részét. A tőke szabad áramlásának elvét tekintve mondhatnánk, hogy egy egészséges, az EU-ban is preferált jelenségről van szó, amit üdvözlünk, de felvetődik a kérdés, hogy a kétségtelenül jóval versenyképesebb Közép-magyarországi régióból „átpályázó” gazdasági szereplők beruházásaikkal valós fejlesztési impulzusokat hoznak-e át az elmaradottabb térségbe.

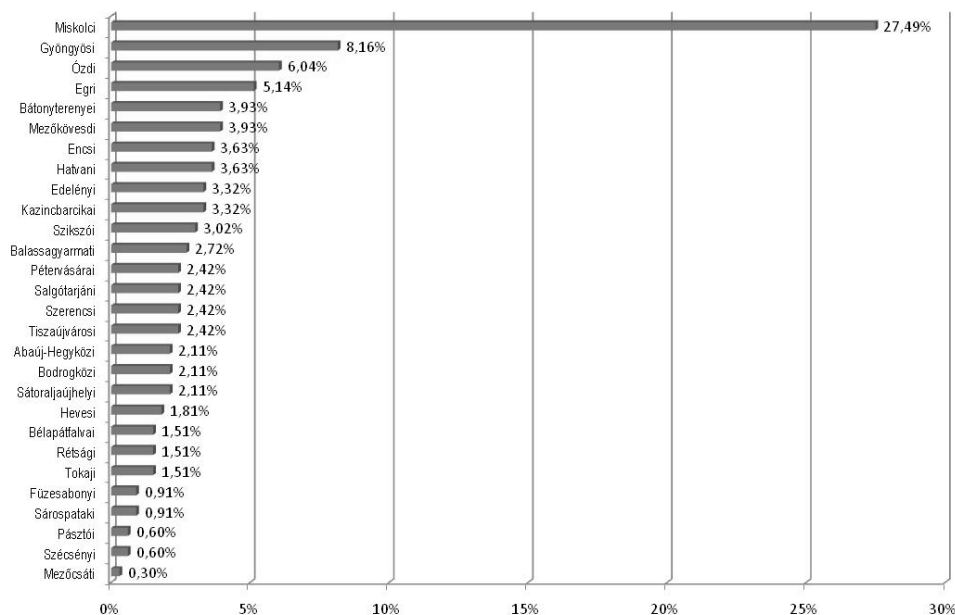
Ezt a kérdést a pályázók által megtervezett, és a megvalósult projektek fenntartási időszakában realizálódó eredmény indikátorok mérésekor lehet majd (remélhetőleg megnyugtatóan) megválaszolni.

Sajnos azonban előrebocsátható, hogy az operatív program féléves érkelésekor elvégzett indikátorelemzések rossz előjelet mutatnak (lásd később).

Jelentős térségi koncentráció tapasztalható az 1. prioritás támogatásainak kistérségi megoszlása esetében is (5. ábra), de ez más jellegű problémát vet fel, mint az előzőekben vizsgált regionális szintű támogatás-megoszlás.

A régióban az 1. prioritás támogatási forrásainak csaknem felét négy kistérségben (miskolci, gyöngyösi, ózdi, egri) beruházó vállalkozók használták/használhatják fel.

Az elmaradottabb kistérségek vállalkozói – nyilvánvalóan létszámuk és alacsonyabb abszorpciós képességük okán – jóval kisebb támogatásban részesülnek, mint a fejlettebbek, versenyképesebbek. A helyzet hasonló mint amiről a megyei szintű eloszlások torzulásánál már szóltunk, csak itt NUTS 4 szintjén, finomabb térségi bontásban észlelhetőek, mérhetőek az aránytalanságok.



5. ábra: Az elosztás kistérségi arányai (1. prioritás)
 Forrás: EMIR adatlekérdezés (2010. 12. 31.) alapján

Szakmai és pénzügyi előrehaladás értékelése

A ROP (Regionális Operatív Program) és így az abba tartozó ÉMOP félidei értékelése során (2010. július) megvizsgálásra került az indikátorok teljesülése a folyamatban lévő és a már lezart projektek esetében. A ROP értékelését végző szakértők arra a következtetésre jutottak, hogy „Összességében az indikátorok olyan mértékű módszertani, feltöltöttségi, tervezési inkonzisztenciákkal bírnak, hogy értelmezésük érdemben gyakorlatilag lehetetlen.” (EMOP mid-term értékelés, 2010.)

Az ÉMOP félidei értékelésének jelentésében az alábbi indikátorokra vonatkozó kritikai megállapítások szerepelnek:

- összehasonlítási problémák,
- mértékegységek eltérő használata,
- OP hatásindikátorainak egy része nem került mérésre,
- nem beszerezhető és értékelhető adatok,
- hibás adatok előfordulása (negatív adatok, nem releváns értékek).

Az ÉMOP fő eredmény indikátorai 2007-2010 között az 1. és 2. prioritásokban^{1/}:

- *Főállású új munkahelyek száma:*
Célérték: 4220 fő
- *Támogatott turisztikai vonzerők látogatottságának (vendégforgalmának) növekedése:*
Célérték: 60%
- *Vendégéjszakák száma a korszerűsített kereskedelmi szálláshelyeken:*
Célérték: 2 044 000 db

Tényértékeket az értékelőknek az EMIR rendszerben nem sikerült számszerűsíteniük.

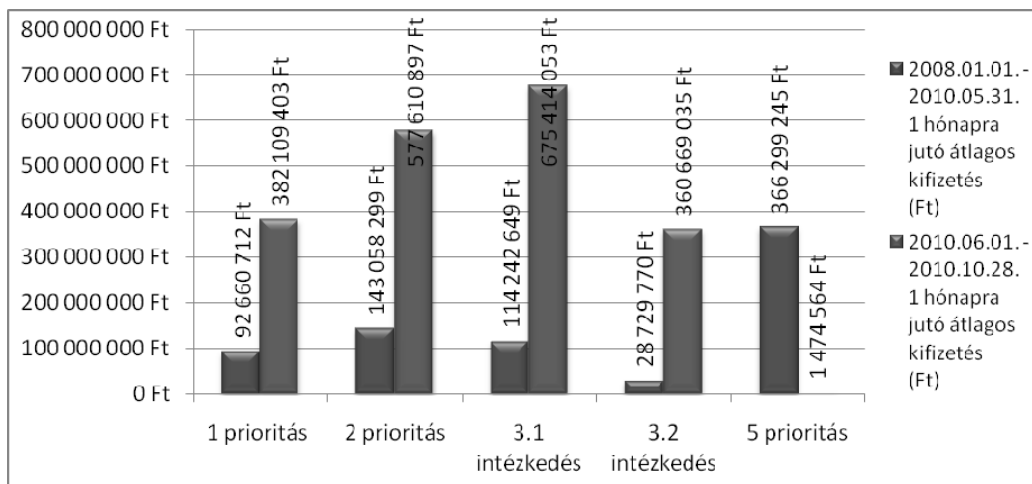
A pénzügyi előrehaladás ez év júniusától – köszönhetően a Regionális Fejlesztési Ügynökségnél, mint az ÉMOP egyik közreműködő szervezeténél végbement szervezeti és működési változásoknak – nagyobb üteművé vált. Ezt a kedvező változást érzékelteti a 6. ábra.

A támogatási döntés után végrehajtási fázisba lépett projekteknél rendkívüli jelentőségű, abszorpciót növelő hatású a kifizetések felgyorsulása, a támogatási források minél rövidebb átfutási idő alatt történő eljuttatása a beruházási projektek részére. Ez két szempontból bír jelentőséggel. Egyrészt stabilizálja a projektgazdák és partnereik likviditási helyzetét, megkönnyítve részükre az utófinanszírozás terhét, másrészt lerövidítheti a beruházás időtartamát, mely makrogazdasági szempontból inflációcsökkentő, versenyképesség növelő hatással bír.

A 2007-2010-es időszak tapasztalatai alapján az alábbi megállapítások és javaslatok tehetők:

- A KKV-k támogatására az ÉMOP-ban meghirdetett keret két prioritásban alig több mint 1/3 arányt képviselt. Ettől nagyobb volumenű támogatásra lesz szükség a következő akciótervi időszakban, ha szignifikáns hatást szeretnénk elérni a KKV szektor gazdasági versenyképességének és ezen keresztül munkahelyteremtő potenciáljának fokozásában.
- Az elosztás ágazati (prioritás szintű) torzulásai mellett területi túlkonzentrálódás is megfigyelhető, ami gátja az elmaradott térségek konvergenciájának. A 2011-13-as időszakban törekedni kell a támogatási források homogénebb (elmaradottabb térségeket preferáló) területi elosztására.

^{1/} Tényértékeket az értékelőknek az EMIR rendszerben nem sikerült számszerűsíteniük.



6. ábra: Kifizetések felgyorsulása 2010. júniustól (Ft/hó)

Forrás: EMIR adatlekérdezés (2010. 12. 31.) alapján

- A kötelezettségvállalások és kifizetések terén időarányos lemaradás tapasztalható az akciótervi kerekhez képest. Ez egyrészt magyarázható a rendszer bonyolult, bürokratikus felépítésével, a kétfordulós pályázati konstrukciók lassító hatásával, az ebből eredő lassú döntési folyamatokkal, másrészt a pályázati elosztó mechanizmus nyári, csaknem három hónapos leállítással.
- Az ÉMOP 1-es és 2-es prioritásainak legfőbb KKV eredményindikátorai (munkahelyteremtés, látogatószám, vendégéjszakák száma) egyelőre egzaktnak nem mérhetőek. Mivel a Kohéziós Politika jelenlegi és jövőbeli elvárása a cél és eredményorientált forrásfelhasználás, ezért törekedni kell az egyszerűbb, egzaktabban definiált, egységesen alkalmazott, átláthatóbb indikátorok alkalmazására.
- Program szinten szükség van az 1. táblázatban alkalmazott versenyképességi indikátorok legalább évenkénti figyelésére, valamint ezen indikátorok és az ÉMOP 1. és 2. prioritásaiban megvalósult fejlesztések közötti hatások feltárására, értékelésére. Ez az ún. midterm programértékelés fontos feladata lenne.
Sajnos a rendszert jelenleg jellemző rendkívül nagyszámú, bonyolult, redundáns indikátorok között csupán a lényegét nem lehetséges megtalálni és kiértékelni.

Új lehetőségek (2011-2013)

Az Új Széchenyi Terv által megfogalmazott prioritások kitörési pontokat jelentnek a KKV szektor számára. Ezeket a súlypontokat le kell tudni képezni a regionális dimenziókban is.

Az ÚSZT számára reform értékű lenne, ha a régió fejlesztési programjában megfogalmazott prioritások egymást kiegészítő és erősítő hatással bíró konformitásban lennének a KKV-kat segítő ágazati célokkal.

Egy példával megvilágítva ez a gyakorlatban azt jelenthetné, hogy a vállalkozási infrastruktúra fejlesztését kínáló ÉMOP projektek keretei direkt munkahelyteremtő hatású tartalommal telnének meg a GOP termelő beruházásokat támogató projektjei által. Ehhez a két operatív program adott konstrukcióinak legalább információ átadás-átvételi kapcsolatban kellene lennie.

Távlati perspektívák

Az Európai Tanács 2010 júniusában elfogadott, Európa 2020 „*Az intelligens, fenntartható és inkluzív növekedés stratégiája*” című stratégiai tervében a gazdasági növekedést fokozó három kulcsterületén jelöl ki uniós, illetve nemzeti szinten elvégzendő feladatokat (EC 2010).

A felvázolt jövőkép három, egymást erősítő prioritása:

- *Intelligens növekedés*: a tudáson és innováción alapuló, az oktatást és a digitális társadalmat középpontba helyező gazdaság kialakítása.
- *Fenntartható növekedés*: erőforrás-hatékonyabb, környezetbarátabb és versenyképesebb gazdaság létrehozása.
- *Inkluzív növekedés*: a foglalkoztatás magas szintjét biztosító, szociális és területi kohéziót eredményező, a munkaerő-piaci részvételt fokozó, a készségek elsajátítását ösztönző és a szegénység elleni küzdelmet elősegítő gazdaság ösztönzése.

Természetes, hogy régióknak és a hozzá hasonló, elmaradott ún. konvergencia térségeknek a fenti prioritások szerint kell felépíteniük 2013 utáni operatív programjaikat.

Okulva ennek a fejlesztési ciklusnak a tanulságaiból, reményeink szerint a majdani stratégiaalkotók elődeikhez képest jobban felismerik a régió szükségleteit, és lesz annyiival több mozgásterük is, hogy a 2020-ig tartó tervezési fejlesztési időszak prioritásait és az azokon belüli pályázati konstrukciókat a térségi sajátosságokhoz sokkal jobban alkalmazkodva tervezzék meg. Ennek a stratégiai (célgeneráló, erőforrás méretező, módszertanilag megalapozott) tervező munkának súlypontilag a regionális versenyképesség fokozására kell irányulnia.

Ehhez az is szükségeltetik, hogy a szubszidiaritás elvei szerint, sokkal önállóbban, dominánsan helyi igényekre és decentralizált döntésekre alapozva, tervezhessenek.

„A tanulmány a TÁMOP-4.2.1.B10/2/KONV-2010-0001 jelű projekt részeként – az Új Magyarország Fejlesztési Terv keretében – az Európai Unió támogatásával, az Európai Szociális Alap társfinanszírozásával valósult meg.”

Irodalom:

Capello, R. (2007): *A forecasting territorial model of regional growth: the MASST model*. The Annals of Regional Science, 4. 753-787. o.

Észak-magyarországi Operatív Program, 2006.

Észak-magyarországi Operatív Program 2007-08-as és 2009-10-es Akcióterve

Regionális Operatív Programok, félidei értékelés 2007-2009.

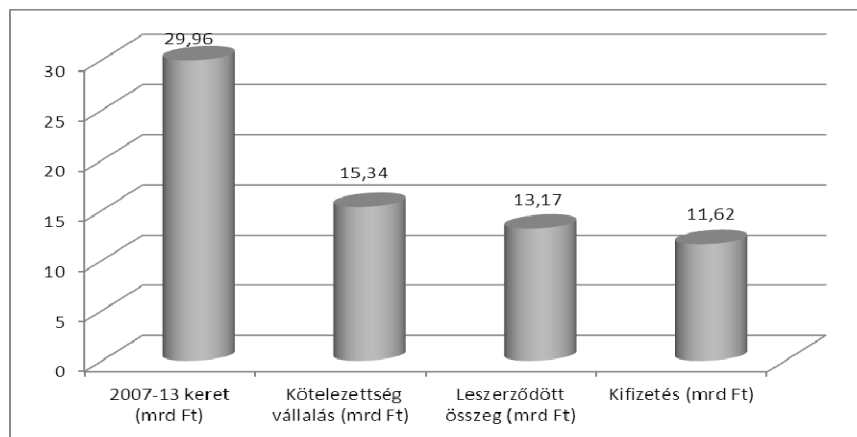
Az Észak-Magyarországi Operatív Program (2007-2013) mid term értékelése I. fejezet, zárójelentés. Miskolc, 2010. október 29.

KSH Regionális statisztikai évkönyvek (2007, 2008, 2009, 2010.)

Truckó Máté**Az Új Széchenyi Terv Észak-Magyarországi Operatív Programjának útfejlesztései****Térségi közlekedés fejlesztésére rendelkezésre álló regionális források**

A Kormány az Észak-Magyarországi Operatív Programon keresztül (ÉMOP) a 2007-13-as időszakban 1 063 204 223 EUR -280 Ft/EUR árfolyamon számolva 297 697 182 440 Ft- uniós és hazai pályázati forrást biztosít az Észak-Magyarországi Régió számára a versenyképesség javítására, a régió belüli területi, társadalmi-gazdasági különbségek mérséklésére. Ezen pályázati forrás több mint 10%-a, 107 011 071 EUR (280 Ft/EUR árfolyamon számolva 29 963 099 880 Ft) szolgált keret a „Térségi közlekedés fejlesztése” prioritás pályázataihoz.

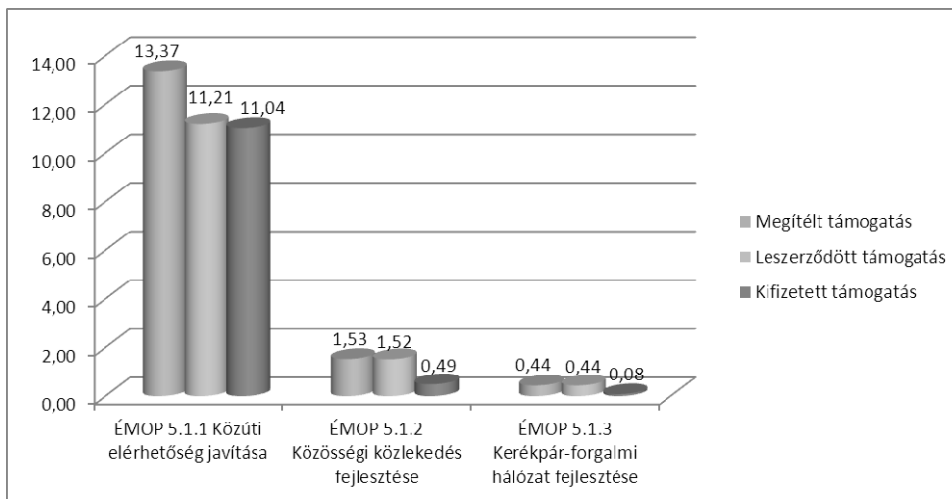
A térségi közlekedés fejlesztése prioritás célja a jelentős gazdasági potenciállal rendelkező területek és turisztikai attrakciós célpontok, a kistérségek központi településeinek és a gyorsforgalmi utak elérhetőségének javítása. A prioritás pályázatai lehetőséget biztosítanak a *térségi elérhetőség javítására* a 4 és 5 számjegyű mellékutak felújításával, a *közösségi közlekedésnek*, mint közszolgáltatásnak a tematikai és infrastrukturális fejlesztésére, valamint *kerékpárforgalmi hálózat kialakítására* és bővítésére.



3. ábra: Az ÉMOP 5. prioritás (A térségi közlekedés fejlesztése) előrehaladása 2007-11-ig
 Forrás: NORDA saját szerkesztés 2011.11.03-as EMIR adattári lekérdezés alapján

A prioritás előrehaladását vizsgálva (1. ábra) megállapítható, hogy a 2007-13-ig rendelkezésre álló keret több mint 50%-ára született kötelezettségvállalás (a támogatói döntéseken keresztül), 44% esetében a támogatói szerződés is megkötésre került és a keret majd 39%-a lett kifizetve a pályázóknak (a kifizetésbe a kifizetett előlegek is beleértendőek).

A prioritás 3 nagy konstrukciója közül (2. ábra) a közúti elérhetőség javítása konstrukció pályázataiban a legmagasabb a megítélt (13,37 mrd Ft)- a leszerződött (11,21 mrd Ft)- és a kifizetett támogatások összege (11,04 mrd Ft), vagyis a prioritásban rendelkezésre álló forrás legnagyobb része a térségi elérhetőség javítására a 4 és 5 számjegyű mellékutak felújítására kerül felhasználásra.



4. ábra: Az 5. prioritás konstrukcióinak előrehaladása 2007-11-ig

Forrás: NORDA saját szerkesztés 2011.11.03-as EMIR adattári lekérdezés alapján

1. táblázat: 2007-2011-ig megjelent pályázatok eredményei „A térségi közlekedés fejlesztése” (ÉMOP 5.) prioritásban

Konstruktív	2007-2011-ig megjelent pályázatok a térségi közlekedés fejlesztése prioritásban	Bérezett pályázatok (db)	Kötelezettség vállalás (db)	Szerződés kötés (db)	Lezárt pályázatok (db)
ÉMOP 5.1.1 közúti elérhetőség javítása	ÉMOP-2007-5.1.1 A kistérségi központok közötti elérhetőségének javítása	22	15	15	14
	ÉMOP-5.1.1/A-09-2f. Közúti elérhetőség javítása	2	2	0	0
	ÉMOP-5.1.1/A-11. Közúti elérhetőség javítása	3	2	0	0
	ÉMOP-5.1.1/C-11. Közutak rekonstrukciója	3	0	0	0
ÉMOP 5.1.2 Közösségi közlekedés fejlesztése	ÉMOP-5.1.2-09. Közösségi közlekedés infrastrukturális fejlesztése	8	5	5	0
ÉMOP 5.1.3 Kerékpár-forgalmi hálózat fejlesztése	ÉMOP-5.1.3-09. Kerékpár-forgalmi hálózat fejlesztése	13	4	4	1
	ÉMOP-5.1.3-11. Kerékpár-forgalmi hálózat fejlesztése	7	0	0	0
	összesen	58	28	24	15

Forrás: NORDA saját szerkesztés 2011.11.03-as EMIR adattári lekérdezés alapján

2007-11-ig összesen 58 db pályázat érkezett be a prioritásban (1. táblázat). A legtöbb (22 db) a 2007-ben megjelent, ÉMOP-2007-5.1.1 kódszámú, „A kistérségi központok közötti elérhetőségének javítása” c. konstrukcióra. Összesen 28 db pályázat részesült támogatásban, melyből 24 esetben került sor ezidáig támogatási szerződés megkötésére. 15 pályázat került lezárásra, melyből 14 db az ÉMOP-2007-5.1.1 konstrukcióhoz kapcsolódik, vagyis 4 és 5 számjegyű mellékutak felújítására irányult, 1 lezárt pályázat pedig a 2009-es „Kerékpárforgalmi hálózat fejlesztése” konstrukcióból valósult meg.

ÉMOP-2007-5.1.1: 310,52 km útfelújítás 15 projektből, több mint 11,2 milliárd Ft támogatással

Az ÉMOP-2007-5.1.1 kódszámú, „A kistérségi központok közötti elérhetőségének javítása” című konstrukció volt az első megjelent pályázat a prioritáson belül. A konstrukció kiemelt tervezési felhívásként jelent meg, a Magyar Közút, a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ és a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő nyújthatott be rá pályázatot. A pályázatból lehetőség volt alacsonyabb rendű, a településeket összekötő közutak, - négy- és ötszámjegyű összekötő utak és bekötő utak - (külterületi és átkelési szakaszok) felújítására, balesetmentessé tételére, zajcsökkentő technikai megoldások építésére. A konstrukcióban 15 db kiemelt projektnek került sor támogatási szerződés megkötésére összesen több mint 11,2 milliárd Ft támogatással (2. táblázat) 100%-os támogatási intenzitással mellett, melyek esetében a projektgazda a Magyar Közút Nonprofit Zrt. volt. A 15 projekt közül 14 projekt lezárásra került, egy projekt zárása jelenleg is folyamatban van, de a megvalósítás szintjén már ez is befejeződött. A konstrukcióból megvalósult projekteknek köszönhetően 310,52 km 4 és 5 számjegyű mellékút került felújításra a régióban.

Szintén az 5.1.1-es konstrukcióban jelent meg 2009-ben a „Közúti elérhetőség javítása” c. kiemelt pályázat (ÉMOP-5.1.1/A-09-2f), melyhez 2 projekt érkezett be a Magyar Közút Nonprofit Zrt.-től több mint 949 millió Ft igényelt támogatással. A két nevesített projekt összesen több mint 19,33 km útfelújítást tartalmaz 10,642 km-t Heves megyében, a 2111. j úton (Hatvan, Heréd, Nagykökényes), és 8,692 km-t Borsod-Abaúj Zemplén megyében, a 2606. és a 3701. jelű utakon (Kazincbarcika, Múcsony, Onga). A projektek jelenleg a támogatási szerződés megkötésének fázisában járnak.

Az Új Széchenyi Terv Közlekedésfejlesztési Programjához kapcsolódva 2 felhívás érhető el jelenleg a régióban 4 és 5 számjegyű utak fejlesztésére: az ÉMOP-5.1.1/A-11 kódszámú „Közúti elérhetőség javítása” című konstrukció, , illetve az ÉMOP-5.1.1/C-11 kódszámú, „Közutak rekonstrukciója” c. kiírás. Ezek keretében pályázni lehet a 4 és 5 számjegyű kül- és belterületi utak burkolatának és alépitményeinek felújítására, útburkolatának szélesítésére, korszerűsítésére, amelybe beleértendő az útberuházáshoz kapcsolódóan a nyitott és zárt csapadékvízvezető-rendszer szükséges mértékben történő helyreállítása, korszerűsítése, támfal építése, rézsű megtámasztása, mederkorrekció, nyomvonalas infrastruktúra helyreállítása, kapcsolódó infrastrukturális elemek korszerűsítése.

A támogatással az útberuházáshoz kapcsolódóan autóbusszöblök felújítása, kiépítése, a balesetveszélyes ívek korrekciója, a meglévő közlekedésbiztonsági elemek korszerűsítése, és új, a közlekedésbiztonságot szolgáló elemek kiépítése is megtörténhet.

Az ÉMOP 5.1.1/C kódszámú, „Közutak rekonstrukciója” elnevezésű pályázat célja, hogy a 2010. évi árvízjárok során megsérült, leromlott úthálózat minél hamarabb felújításra kerüljön, ezért ebben a konstrukcióban a fentebb felsorolt tevékenységekhez kapcsolódó árvízvár okozta helyreállítási munkálatok is támogathatóak.

2. táblázat: ÉMOP-2007-5.1.1, A kistérségi központok közötti elérhetőségének javítása c. kiemelt pályázat támogatott projektjei
(Projektgazda: Magyar Közút Nonprofit Zrt.)

Projekt neve	Leszerződött támogatás (eFt)	Leszerződött összköltség (eFt)	Státusz
ÉM-16. sz projekt (Szécsény, Magyargéc, Nógrádmegyer, Sósartyán, Kishartyán, Salgótarján, Cered, Szilaspogony, Lucfalva)	667 800	667 800	mv
Térségi elérhetőség javítása a 3804, 3807. és a 3814.j. utakon (Ricse, Révleányvár, Cigánd, Kékcse, Pácin, Nagyrozvagy)	439 304	439 304	mv
Térségi elérhetőség javítása a 3616.,3714.,2625., és a 3611. j. utakon (Baktakék, Fancsal, Taktaharkány, Bekecs, Tarcal, Bodrogkeresztúr, Boldogkőváralja)	589 773	589 773	mv
Térségi elérhetőség javítása a 25128., 26103., és a 3703. j. utakon (Halmaj, Kiskinizs, Hernádkércs, Sajóivánka, Sajógalóc)	332 976	332 976	mv
Térségi elérhetőség javítása a 3209., és 3213. j. utakon (Tiszanána, Sarud, Hevesvezekény, Kisköre)	737 302	737 302	mv
Térségi elérhetőség javítása a 2507. j, 2412. j. és a 24124 j. utakon (Sirok, Szajla, Terpes, Pétervására, Tarnalelesz, Fedémes, Borsodnádásd)	597 241	597 241	mv
Térségi elérhetőség javítása a 21139, 21135, 2408, 2207 és a 22107. j. utakon (Nagybárkány, Sámsonháza, Nagykeresztúr, Pásztó, Ludányhalászi, Endrefalva, Piliny)	490 767	490 767	mv
Térségi elérhetőség javítása a 2505. j. úton (Miskolc)	886 728	886 728	zf
Térségi közlekedés javítása a 2416., 3203., és a 3210 j. utakon (Verpelét, Egerszalók, Atkár, Vámosgyörk, Adács)	794 978	794 978	mv
Térségi elérhetőség javítása a 3303. j, 3304. j., 3307. j. és a 33106. j. utakon (Mezőkövesd, Szentistván, Mezőkeresztes)	664 687	664 687	mv
Térségi elérhetőség javítása a 21132., 21133., 21138., 2122., és 2408. j. utakon (Pásztó, Nagybárkány, Kisbárkány, Szécsény, Varsány, Nógrádsipek, Nagylóc, Rimóc)	867 689	867 689	mv
Térségi elérhetőség javítása a 2303., 2304., 23102., 23103., és 23104. j. utakon (Cered, Salgótarján, Mátraszele)	1 493 813	1 493 813	mv
Térségi elérhetőség javítása a 24128. j. és 2505. j. utakon (Eger, Felsőtárkány, Tarnaszentmária, Egerszólát)	696 679	696 679	mv
Térségi elérhetőség javítása a 2601. j. és a 2603. j. utakon (Serényfalva, Kelemér, Zádorfalva, Ragály, Trizs, Aggtelek, Jósvalő, Szinpetri, Szin)	1 064 456	1 064 456	mv
Térségi elérhetőség javítása a 3617. j, 3705. j. és 3613. j. utakon (Tarcal, Prügy, Abaújkér, Erdőbénye, Szegilong, Kesznyéten)	882 370	882 370	mv

mv – megvalósult, zf – zárása folyamatban van

Forrás: NORDA saját szerkesztés 2011.11.03-as EMIR adattári lekérdezés alapján

Az ÉMOP 5.1.1/A pályázat keretösszege 11 152 millió Ft, míg az ÉMOP 5.1.1/C kiírásra 3 000 millió Ft forrás áll rendelkezésre. A Magyar Közút NZrt., a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt., és a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ pályázhat minimum 100 millió Ft, maximum 3 000 millió Ft támogatásra, maximum 100%-os támogatási intenzitás mellett, 2012. december 31.-ig.

Közösségi közlekedés fejlesztése

Az útfejlesztés mellett az ÉMOP 5. fejlesztési tengelye a közösségi közlekedés fejlesztésére is biztosít forrásokat. Az első pályázat ebben a témában 2009-ben jelent meg, „Közösségi közlekedés infrastrukturális fejlesztése” címmel (ÉMOP-2009-5.1.2). A kiírásra települési önkormányzatok, önkormányzati társulások, központi költségvetési szervek és intézményeik és közösségi közlekedés feladatainak ellátására jogosult, közszolgáltatási szerződéssel rendelkező gazdasági társaságok nyújthattak be pályázatot az 1 490 millió Ft-os rendelkezésre álló forrás erejéig. Minimum 50 millió Ft, maximum 400 millió Ft összegre lehetett pályázni, maximum 95%-os támogatási intenzitás mellett. Az önállóan támogatható tevékenységek három nagy csoportra oszlottak: forgalmi épületek, forgalmi pálya fejlesztése; forgalomirányítás, forgalomszervezés és utastájékoztatás fejlesztése; valamint szolgáltatási színvonal erősítése (pl.: elektronikus jegy- és bérletrendszer bevezetése). A kiírásra 8 db projektjavaslat érkezett be, több mint 2,2 milliárd Ft támogatási igénnyel, melyek közül 5 db pályázat részesült összesen több mint 1,5 milliárd Ft támogatásban. A nyertes pályázók körét 4 VOLÁN társaság és a Miskolc Városi Közlekedési Zrt. adja. A projektek jelenleg a megvalósítás szakaszában járnak (3. táblázat).

A közösségi közlekedés fejlesztésére az Új Széchenyi Terv Közlekedésfejlesztési Programjában jelenleg az ÉMOP-5.1.2-11 felhívás pályázati forrása érhető el, melynek keretösszege 618 millió Ft. A konstrukció célja a térségi alapon megvalósuló infrastrukturális fejlesztések megvalósítása a közösségi közlekedés alap-feltételrendszerének a fejlesztése, biztosítása érdekében. Minimum 50 millió Ft, maximum 500 millió Ft támogatásra lehet pályázni, maximum 95%-os támogatási intenzitás mellett. A pályázatból önállóan támogatható forgalmi épületek, forgalmi pálya fejlesztése; és forgalomirányításhoz, forgalomszervezéshez és utas tájékoztatáshoz kapcsolódó fejlesztések valamint a szolgáltatási színvonal erősítését szolgáló fejlesztések. Pályázhatnak települési önkormányzatok; önkormányzati és kistérségi társulások; központi költségvetési szervek és intézményeik; közösségi közlekedés feladatainak ellátására jogosult, közszolgáltatási szerződéssel rendelkező gazdasági társaságok; valamint konzorciumi partnerként a MÁV Zrt. és a MÁV-START Zrt. is. A pályázat benyújtása 2012. április 10-ig lehetséges.

3. táblázat: ÉMOP-2009-5.1.2 Községi közlekedés infrastrukturális fejlesztése c. pályázat támogatott projektjei

Projekt neve	Projektgazda	Leszerződött összeg (eFt)	Leszerződött összköltség (eFt)	Státusz
Korszerű forgalomszervezési és utastájékoztatói rendszer térségi bevezetése	NÓGRÁD-VOLÁN Autóbusz -közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság	318 603	335 371	mf
A Hatvani Volán Zrt. közösségi közlekedés komplex fejlesztése	HATVANI VOLÁN Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság	158 459	186 423	mf
Menetrend szerinti közösségi közlekedés logisztikai és IT fejlesztése a BORSOD VOLÁN Zrt-nél	BORSOD VOLÁN Személyszállítási Zártkörűen Működő Részvénytársaság	392 980	453 418	mf
Miskolc és Felsőzsolca városok közösségi közlekedésének infrastrukturális fejlesztése	MVK Miskolc Városi Közlekedési zártkörűen működő részvénytársaság	291 589	343 046	mf
A Községi közlekedés fejlesztése a gyöngyösi és hevesi kistérségekben	Mátra Volán Autóbusz Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság	360 299	386 859	mf

mv – megvalósult, zf – zárása folyamatban van, mf- megvalósulása folyamatban

Forrás: NORDA saját szerkesztés 2011.11.03-as EMIR adattári lekérdezés alapján

Kerékpár utak fejlesztése

Az 5. prioritás kerékpár út fejlesztésre is lehetőség biztosít az 5.1.3 konstrukció keretében. A konstrukció első pályázata 2009-ben jelent meg ÉMOP-2009-5.1.3 kódszámmal, „Kerékpárforgalmi hálózat fejlesztése” címen, 500 millió Ft-os keretösszeggel. Minimum 30 millió Ft, maximum 200 millió Ft-ra pályázhattak maximum 95%-os támogatási intenzitás mellett települési önkormányzatok, önkormányzati társulások, központi költségvetési szervek és intézményeik. Erre a pályázatra összesen 13 projektjavaslat érkezett be, több mint 1,3 milliárd Ft-os támogatási igénnyel. Ezek közül négy város - Miskolc, Salgótarján, Kazincbarcika és Mezőkövesd kerékpárút fejlesztési pályázata került támogatásra-, több mint 444 millió Ft összeggel, melyek közül a mezőkövesdi projekt zárult le teljes egészében (4. táblázat). A támogatott pályázatok összköltsége meghaladta az 501 millió Ft-ot. A négy nyertes pályázó összesen 11,71 km kerékpárút megépítését vállalta, melyből jelenleg 8,48 km valósult meg.

Az Új Széchenyi Terv Közlekedésfejlesztési Programjában kerékpárút fejlesztésre az ÉMOP-5.1.3-11 „Kerékpárforgalmi hálózat fejlesztése” c. pályázat volt elérhető 2011.11.09-ig az Észak-Magyarországi Régióban. A 2011 februárjában megjelent konstrukció közvetlen célja a lakóterületeket a munkahelyekkel, valamint a mindennapi szolgáltatások, kereskedelem, ügyintézés helyszíneivel összekapcsoló, vonzó, a biztonságos kerékpáros közlekedést szolgáló komplex projektek támogatása, közlekedési célú, szerves egységet képező kerékpáros útvonalhálózatok kialakítása.

4. táblázat: ÉMOP-2009-5.1.3 Kerékpárforgalmi hálózat fejlesztése c. pályázat támogatott projektjei

Projekt neve	Projekt gazda	Leszerződött támogatás (Ft)	Leszerződött összköltség (Ft)	Státusz
Kerékpárforgalmi hálózat fejlesztése Miskolc városában	Miskolc Megyei Jogú Város Önkormányzata	156 079	184 164	mf
Salgótarján, Észak-Dél irányú kerékpárút I. ütemének megvalósítása	Salgótarján Megyei Jogú Város Önkormányzata	137 555	144 795	mf
Kazincbarcikai kerékpárút hálózat bővítése, fejlesztése	Kazincbarcika Város Önkormányzata	110 574	127 907	mf
Mezőkövesd kerékpárforgalmi hálózatának fejlesztése	Mezőkövesd Város Önkormányzata	40 346	44 829	mv

mv – megvalósult, zf – zárása folyamatban van, mf- megvalósulása folyamatban

Forrás: NORDA sajtó szerkesztés 2011.11.03-as EMIR adattári lekérdezés alapján

A konstrukcióra rendelkezésre álló keretösszeg 570 millió Ft. Pályázatot nyújthattak be települési önkormányzatok; önkormányzati társulások; központi költségvetési szervek és intézményeik; és konzorciumi partnerként a Magyar Közút NZrt. és a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. Az igényelhető támogatás nagysága minimum 50 millió Ft, maximum 300 millió Ft volt, minimum 85%, maximum 90%-os támogatási intenzitás mellett. A pályázat három benyújtási szakasszal került meghirdetésre, melyből az utolsó szakasz 2012. március 29. volt, azonban az 1. és 2. szakaszra (2011. október 24-ig) beérkezett magas támogatás igény miatt a konstrukciót 2011. november 09-én lezárták.

Önkormányzati utak fejlesztése az ÉMOP 3. prioritásból

Az 5. prioritáson kívül, az ÉMOP 3., Településfejlesztés elnevezésű prioritása is biztosít forrásokat útfejlesztésekre. Ezen forrásokból többek között önkormányzati tulajdonú utak fejlesztésére is lehetőség van. Kizárólag közlekedésfejlesztésre a 2008-ban (ÉMOP-3.1.2/B) és 2009-ben (ÉMOP-3.1.2/B-09) megjelent „Kistérségek központi településeinek közlekedésfejlesztése” c. kiírások, valamint a 2009-es ÉMOP-3.1.2/D_2. „Kistérségek központi településeinek fejlesztése az LHH kistérségekben” (önkormányzati utak fejlesztése) c. pályázatok biztosítottak forrásokat összesen mintegy 4,29 milliárd Ft értékben. A három pályázatra összesen 45 projektjavaslat érkezett be, melyből 28 esetében született pozitív támogatói döntés. A 28 támogatott projekt 23 település útfejlesztéséhez kapcsolódik, összesen több mint 2,82 milliárd Ft leszerződött támogatással.

A felsorolt pályázatokon kívül az ÉMOP 3. prioritásban több más konstrukció is biztosít forrásokat belterületi önkormányzati tulajdonú útfejlesztésekre is: ezen pályázatok nem kizárólag útfejlesztésekre irányulnak, hanem komplexebb szociális jellegű (ÉMOP-3.1.1) vagy funkcióbővítő településrehabilitációkra, település rekonstrukciókra (ÉMOP-3.1.2), illetve kisléptékű településfejlesztésre (ÉMOP-3.1.3), mely projekteknek elemét képezhetik az útfejlesztések is.

Nagy Zoltán

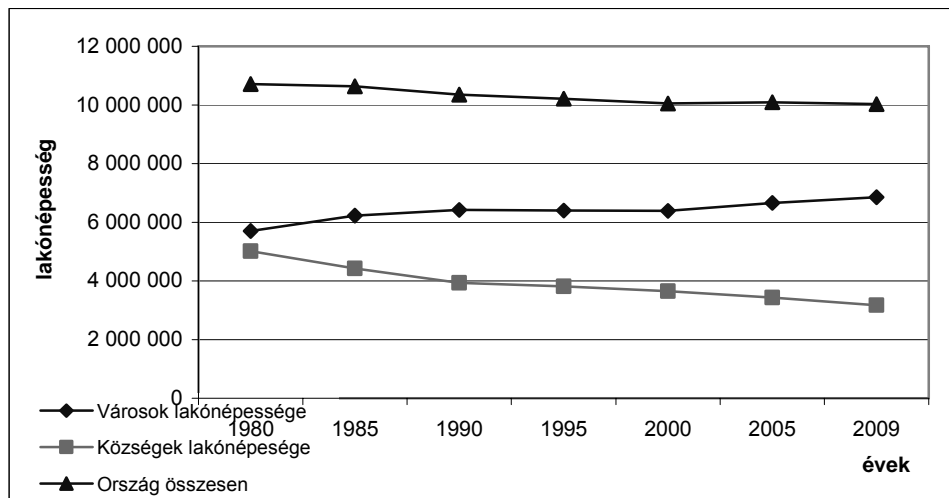
A megyeszékhelyek pozícióinak változása Magyarországon a rendszerváltás után

A magyar megyeszékhelyek a rendszerváltás után is meghatározó szerepet játszanak a településhálózatban. Jelentős különbségek mutatkoznak a településhálózat tagjainak fejlettsége területén, a városok és falvak társadalmi-gazdasági, infrastrukturális jellemzőinek, ellátottságának viszonyaiban, ugyanakkor ezek a differenciák láthatóak a nagyvárosok (főleg a regionális központok és megyeszékhelyek) és a többi város között is.

Változások a rendszerváltás után

A rendszerváltás utáni változások a magyarországi településeket is érintették. A társadalmi-gazdasági differenciák térszerkezeti módosulásokat is okoztak, a főváros-vidék, valamint kelet és nyugat viszonylatában is jelentős különbségek alakultak ki, ugyanakkor a keleti országrész megyeszékhelyei és nagyvárosai az elmúlt két évtizedben mindvégig kiemelkedve környezetükből a legfejlettebb települések közé tartoztak.

A hierarchiában betöltött szerep, vagy a fejlettségi különbség Magyarországon sokszor nem tükröződik a lakónépesség változásában, hiszen a 90-es években nem látható egyértelmű vándorlási veszteség a községek esetében, vagy egyértelmű nyereség a városok esetében (több évben a községekben volt vándorlási nyereség pl.: 1995, 2000-ben). A 2000-es években azonban egyértelművé vált a községek vándorlási vesztesége, míg vándorlási nyereség általában csak a városoknál és a nagy lélekszámú, urbanizált nagyközségeknél látható. A kisebb községek esetében nőtt és magas szinten állandósult a vándorlási veszteség, így az ország periferikus területein elhelyezkedő törpe- és aprófalvak elnéptelenedése egyre jellemzőbb (1. ábra).



1. ábra: A magyarországi települések lakónépességének változásai 1990 és 2009 között

Forrás: KSH Területi Statisztikai Évkönyv 2008 alapján saját szerkesztés

A városok lakónépességének növekedése a városok számának növekedéséhez is köthető, hiszen az utóbbi évek „várossá nyilvánítási lázának” köszönhetően 2010-ben 328 városa volt Magyarországnak. Ugyanakkor ezek az új városok nagyon sokszor szinte semmilyen központi funkcióval nem rendelkeznek, térségükre nem gyakorolnak érezhető hatást, és alapvető infrastrukturális ellátottságuk, gazdasági-társadalmi, jövedelmi viszonyaik sem különböznek a községekéétől.

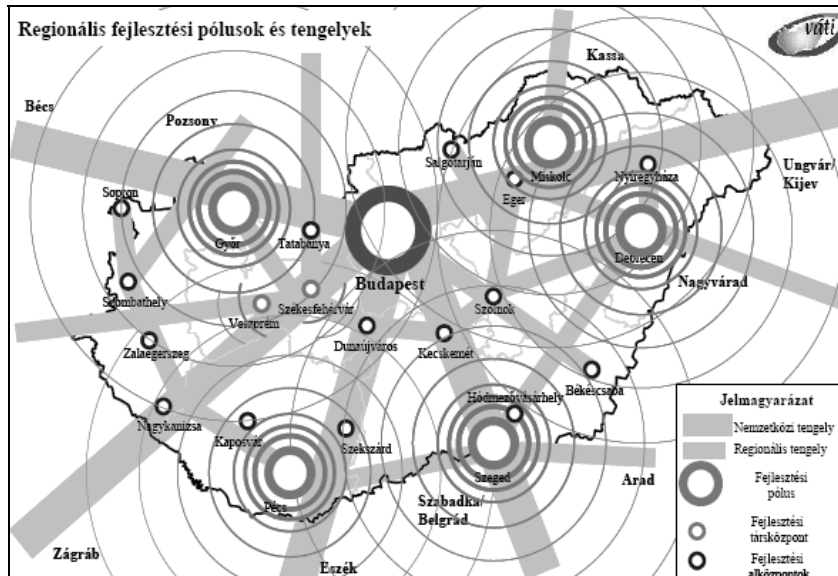
Az elmúlt két évtizedben a településrendszer különbségeit alakító tényezők is megváltoztak, Beluszky P. (1999.) szerint a 90-es évtized végén a legfontosabb tényezők közé a jövedelemszerzés lehetőségei, munkaerőpiaci helyzet, befektetők helyzetértékelése, vállalkozások esélyei tartoztak (addig meghatározó volt a településhierarchiában elfoglalt helyzet, az infrastrukturális, intézményi ellátottság). Lengyel I. és Rechnitzer J. (2000.) szerint a kilencvenes évek elején a klasszikus centrum funkciók (azaz a közszolgáltatásokhoz kapcsolódó intézmények) jelenléte mellett a gazdasági tényezők befolyásolták alapvetően a tagolódást a városok, és így a megyeszékhelyek között. Az évtized végére „az üzleti és gazdasági szolgáltatások, mint a piaci viszonyokat megtestesítő tényezőcsoportok és a gazdasági teljesítmények együttesen befolyásolták a városversenyt.” (Lengyel I. és Rechnitzer J. 2000, 141. old.) Láthatólag háttérbe szorultak a közszolgáltatásokra (oktatás, egészségügy, közigazgatás, igazságügy, kultúra) épülő „hálózat alakító tényezők”, és fontosabbá váltak a piaci, fogyasztási viszonyokhoz, a tulajdonképpeni népességkoncentrációhoz és vonzási funkciókhoz kapcsolódó hatások. A városok versenyképessége az évtized elején még szorosan kötődött a felülről történő irányításhoz, az évtized végére ezek a központi kapcsolatok kevésbé meghatározóvá váltak. Ez a folyamat már erősen elválik, különbözik a hagyományosan felülről-lefelé (top-down) irányuló regionális politikától (Cheshire, P. C.-Magrini, S. 2002). Az tagadhatatlan, hogy ezek a központi kapcsolatok azért továbbra is fennmaradtak, ha alacsonyabb szinten is, és esetenként (jelentős infrastrukturális, intézményi beruházások) komoly szerepet kaphattak a fejlődésben.

Ezek a központi kapcsolatok természetesen ma is láthatóak, igaz általában vesztettek jelentőségükből, esetenként (jelentős infrastrukturális, intézményi beruházások) komoly szerepet kaphattak a fejlődésben; összességében nagyságrendjük kisebb lett. Az évtized végére felértékelődött a városok elérhetősége, megközelíthetősége, ami vonzó hatást gyakorol a város vidékére (Kiss E. É. 2001; Lengyel I. 1999; Györffy I. 2009).

Lengyel I. és Rechnitzer J. (2000.) szerint a régiók és a városok akkor versenyképesek, ha nyitott gazdaságukban magas és egyre növekvő az egy lakosra jutó jövedelmük, a foglalkoztatottsági rátájuk magas, és a képződő jövedelmekből a lakosság széles rétegei részesülnek, így a versenyképesség nem más, mint „a globális versenyben elfogadott minél nagyobb gazdasági teljesítmény, amely egyrészt a képződő jövedelmekkel mérhető, másrészt a foglalkoztatottság magas szintjével.” (Lengyel I. és Rechnitzer J. 2000, 137. old.)

Ezek alapján megállapítható, hogy a sikeresség és a versenyképesség szorosan összefüggő kategória Enyedi Gy. (1996.), Lengyel I. és Rechnitzer J. (2000.) szerint is. A verseny sikeres megvívására csak a sikeres városok képesek, amelyek jellemzői a következők: képes a gazdasági szerkezet változtatására, szolgáltató szektorában magas az értékhozzáadó ágazatok aránya, a tudásalapú termelés jellemzi. A sikeres városban erős az innovációs képesség, döntések születnek, erős és gyarapodó a középosztály, emellett nagy értékű környezetet képes nyújtani a gazdaság és a társadalom szereplőinek, ezeken kívül a sikeres város jól kezeli a konfliktusait, jelentősek a külső, nemzetközi kapcsolatai, és ezekkel összefüggésben a sikeres városban növekszik a jövedelem és a foglalkoztatás (Enyedi Gy. 1998).

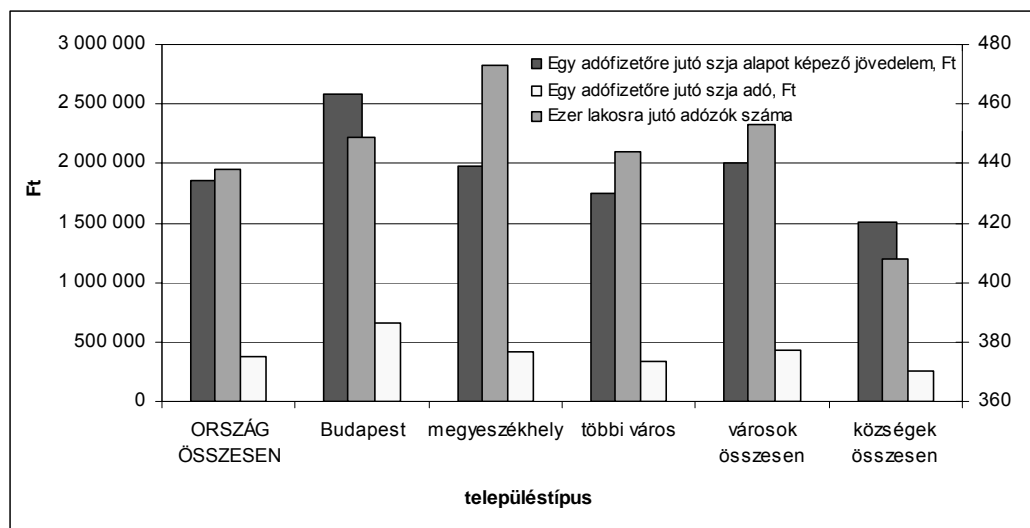
Az információs társadalomban felgyorsulnak a városközi kapcsolatok, megváltozik a távolság és fekvés fogalma, a településhierarchia is átalakul. Ebben a környezetben gyengülnek, esetleg feleslegessé válnak korábbi kis- és középvárosi, szolgáltatási funkciók (Enyedi Gy. 1998). A településhierarchiában a nagyvárosok szerepe megerősödik, főleg azoké, amelyekben stratégiai jelentőségű gazdasági és politikai döntések születnek. Az OTK (2005.) szerint ország növekedési pólusai a következők: Debrecen, Miskolc, Szeged, Pécs, Győr, emellett a Középdunántúli Régióban Székesfehérvár és Veszprém funkciómegosztáson alapuló szerves együttműködés révén fejlesztési társközpontokként működnek. Az ország kiegyensúlyozottabb fejlődése érdekében cél egy, a jelenleginél intenzívebben kooperáló, kiegyensúlyozott városhálózat megteremtése Magyarországon, ahol e pólusok és a nagyobb - megyei jogú - városok, mint regionális alközpontok hálózatosan együttműködnek, és az együttműködés különösen a pólusoktól távol eső térségek dinamizálására képes nagyvárosok szerepének megerősítése szempontjából fontos (2. ábra, OTK (2005)).



2. ábra: Regionális fejlesztési pólusok és tengelyek az OTK (2005) szerint

Forrás: OTK 2005.

Ezeknek megfelelően a tervek szerint a régiók versenyképességének erősítése miatt megkülönböztetett szerepet kap a fejlesztési pólusok és a nagyobb városok hálózatos együttműködése, és ezzel a városok közti közlekedési útvonalak mentén elhelyezkedő fejlesztési tengelyek is. Magyarországon az urbanizációval párhuzamosan jelentősen fejlődött a faluhálózat, javultak az életkörülmények, az infrastrukturális ellátások, de ennek ellenére jelentős különbségek mutatkoznak a településhálózat tagjainak fejlettsége területén, a városok és falvak társadalmi-gazdasági, infrastrukturális jellemzőinek, ellátottságának viszonyaiban, ugyanakkor ezek a differenciák láthatóak a nagyvárosok (főleg a regionális központok és megyeszékhelyek) és a többi város között is. Ez a markáns különbség szinte minden indikátor esetében nyomon követhető, ezek közül a 3. ábrán a jövedelmi, és az adózók száma közötti különbségek láthatóak.



3. ábra: A magyarországi települések ezer lakosra jutó adózóinak száma, és jövedelmi viszonyai 2008-ban

Forrás: KSH Területi Statisztikai Évkönyv 2008 alapján saját szerkesztés

Megyeszékhelyek pozíciói a 2000-es években

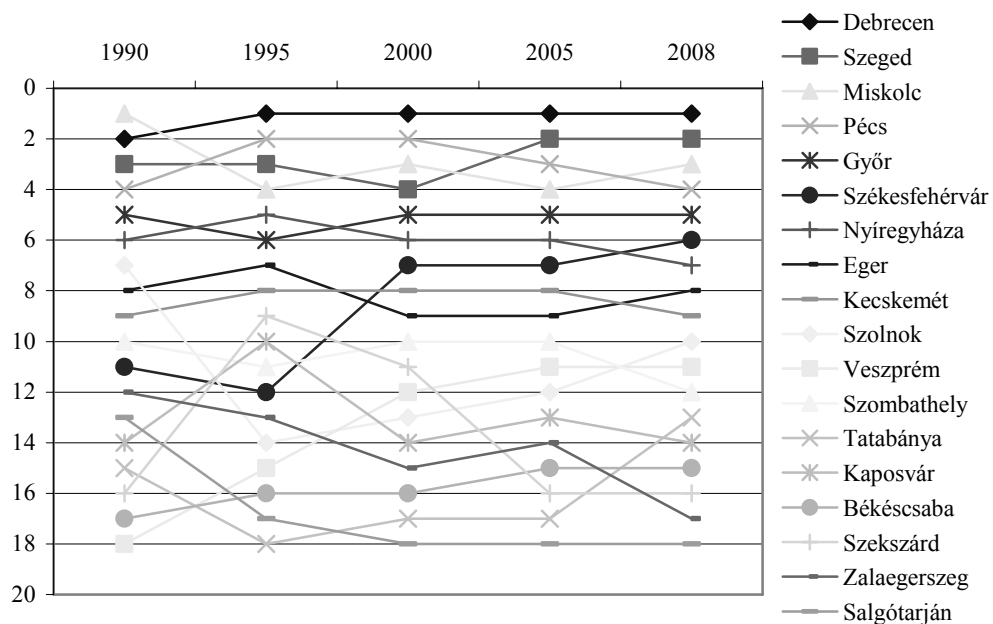
A megyeszékhelyek közötti változások közül figyelemre méltó, hogy a regionális központok mindvégig kiemelkedtek ebből a város csoportból, közülük az évezred elejére Miskolc „magához tért”, stabilizálta pozícióit, felzárkózott Debrecen, Szeged és Pécs mellé, egyes esetekben mögé, és ezt bizonyítják több területen elvégzett vizsgálatok: az infokommunikációs szektor, az innovációs potenciál, az önkormányzatok kommunikációját bemutató vagy a pénzügyi szerepre vonatkozó elemzések.

A megyeszékhelyek közül is a 100 ezer főnél népesebbek szerepelnek előkelő pozícióban (Székesfehérvár, Nyíregyháza, Kecskemét), valamint Eger az Észak-Magyarországi régióból, amely több mutató szerint is kedvező adottságokat, ellátottságot mutat. A vizsgált időszak alatt ebben a városkörben nem figyelhetők meg komolyabb elmozdulások, letisztult kép mutatkozik. A többi megyeszékhely esetében tapasztalható hektikus mozgás, amely köszönhető egyrészt a különböző adottságoknak, múltból hozott hiányosságoknak, a különféle fejlődési utaknak, és az elérhetőségben tapasztalható differenciáknak, Szolnok, Veszprém és Szombathely pozíciói kedvezőbbek e csoportban, és a többi megyeszékhely helyzete kissé változik (javított Tatabánya, és a helyezése in rontott Szekszárd és Zalaegerszeg) Természetesen más indikátorokat alkalmazva kissé eltérő kép jelenhetne meg, kisebb módosulások lennének láthatóak a helyezésekben, azonban az öt regionális központ kiemelkedése a megyeszékhelyek közül más vizsgálatokban is megfigyelhető, más módszerekkel, más tényezőket, a fejlettség, a potenciál más elemeit elemezve is hasonló kép mutatkozik meg (4. ábra, *Beluszky P.* 1999; *Csizmadia Z.* - *Rechnitzer J.* 2005; *Gál Z.* 2000).

1. táblázat: Magyar megyeszékhelyek fejlettségének alakulása 1990-2008 között, a Benett-vizsgálat mutatói (KSH, Datastar, elvira, utvonalterv, atm.hu alapján saját szerkesztés)

Mutató	1990	1995	2000	2005	2008
Lakónépesség száma az év végén	X	X	X	X	X
Vendégéjszakák száma a kereskedelmi szálláshelyeken	X	X	X	X	X
Összes kereskedelmi szálláshely szállásférőhelyeinek száma	X	X	X	X	X
Az év folyamán épített lakóépületek száma	X	X	X	X	X
Összes működő kórházi ágyak száma	X	X	X	X	X
Regisztrált vállalkozások 1000 lakosra jutó száma		X	X	X	X
1000 lakosra jutó személygépkocsik száma		X	X	X	X
Regisztrált egyéni vállalkozások 1000 lakosra jutó száma		X	X	X	X
A helyi önkormányzatok helyi adó bevételei				X	
A helyi önkormányzatok tárgyévi kiadásai				X	
Kábeltelevíziós hálózatba bekapcsolt lakások száma			X	X	X
Egyéni és üzleti távbeszélő fővonalak száma 1000 lakosra jutó száma			X	X	X
1000 lakosra jutó működő háziorvosok száma	X	X	X	X	X
Nappali tagozatos középiskolai tanulók száma				X	X
Felsőoktatásban résztvevő hallgatók száma minden tagozaton				X	X
Mozilátogatások 1000 lakosra jutó száma		X	X	X	X
Közúti elérhetőség ideje Budapestről (perc), 2010. 10.29.					X
Vasúti elérhetőség ideje Budapestről (perc), 2010. 10.29.					X
Vonatkapcsolatok száma Budapesttel (hétköznapi), 2010. 10.29.					X
Bankfiókok száma, 2010. 10.29.					X

Forrás: saját szerkesztés



4. ábra: Magyar megyeszékhelyek fejlettségének alakulása a vizsgált tényezők szerint 1990-2008 között

Forrás: KSH, Datastar, elvira, utvonalterv, atm.hu alapján saját szerkesztés

A transznacionális vállalatok előretörése, a gazdaság alapvető változásai, a gazdasági szervezetek megújulása új kihívásokat állítottak a telephelyek, a munkaerő, a szállítás az infrastruktúra, és ezek egyik legfőbb színtere a városok elé. Ezek az új kihívások a változást, a megújulást követelik meg a településektől, azt, hogy a „New Economy” céljainak is megfelelően működjenek. A nagyvárosi régiók kiemelkedése a településhálózatokon belüli egyenlőtlenségeket növeli, a vonzáskörzetek kitágulnak, átléphetik az országhatárokat is. „A kisvárosok egy része elveszíti önálló funkcióit, betagozódik egy nagyvárosias térségbe, vagy beleszürkül falusias környezetébe.” (Enyedi Gy. 2003, 11. old.)

Az Európai Unió az ESDP (1999.) révén a gazdasági és társadalmi kohéziót, a természeti erőforrások és kulturális örökség megőrzését és az európai térség kiegyensúlyozottabb versenyképességét tűzte ki célul. Az ESPON (2005.) dokumentum ennek megfelelően több célt is meghatároz, például: kiegyensúlyozottabb és többközpontú városrendszerek kialakítását, új kapcsolatok megteremtését a város és vidéke között, a fejlett infrastruktúrához való hozzáférés biztosítását, a természeti és kulturális örökség fokozott védelmét. Az európai területi fejlődés egyik fókuszába a város került, mivel térbeli folyamatai meghatározóak térségeik fejlődésében. A városrendszerek fejlődésében célként jelenik meg a városok közötti kooperációk erősítése. A harmonikus térségi fejlődés egyik feltétele a városok együttműködésének megvalósulása, hálózatok, kooperációk létrejötte, cél, hogy ne szigetelődjenek el egymástól a különböző dimenzióban elhelyezkedő városok. A hálózati kapcsolatok erősítése különös jelentőséggel bír Kelet- és Közép-Európában. Ennek szellemében sokoldalúbbá kell tenni a városok együttműködését részben intraregionális, részben pedig interregionális szinten.

Összegzés

Magyarországon a fejlesztéspolitika fontos célkitűzése kell, hogy legyen a dinamikus és versenyképes városok megteremtése, fejlődésük segítése. Általában a régiók versenyképességének fontos összetevői a városok, mint a gazdasági növekedés motorjai, amelyek válhatnak egy-egy periférikus vagy hanyatló régió megújításának tereivé, mozgatórugóivá. Azonban csak akkor tudják ezeket a funkciókat betölteni, ha a tőke számára vonzóak, ha gazdasági szerkezetük sokoldalú, és megfelelő színvonalú szolgáltatásokkal, infrastrukturális háttérrel rendelkeznek. A városi életminőség javítása szintén fontos lesz, így új irányokat kaphat a városi területhasználat, az infrastruktúra-fejlesztések, az agglomeráció településeinek elérhetősége, a szociális problémák kezelése, a városi ökörendszerek megújítása. A város és vidék közötti új partnerség kialakítása, az eddigi kapcsolatok fejlesztése meghatározó céllá válik, a „nyertesek és vesztesek” dilemma helyett esetleg a „nyertesek és nyertesek” helyzet alakulhat ki, egy win-win pozíció elérése a kapcsolatok létrehozásával, hálózatba szervezésével, nagyarányú dinamizálásával, az összefogás erősítésével.

A fejlődési lehetőségek, a befektetők vonzása nagy mértékben függ az üzleti környezettől, az állami szabályozóktól (állami adórendszer, adminisztrációs terhek, ösztönzések, szociális rendszer stb.) amelyet egyetlen területi egység, régió, kistérség, település sem tud megkerülni. Ezen állami szerepvállalás meghatározza, befolyásolja az önkormányzatokat, a befektetőket, a gazdasági és társadalmi szereplőket. Ezek a hatások a munkaerő jellemzői, az elérhetőség, a piaci lehetőségek mellett döntő fontosságúak is lehetnek a telephelyválasztásban, a befektetők, a külföldi tőke megtelepedésében. Ebben a helyzetben is meghatározó szerepet kapnak a régióközpontok, megyeszékhelyek, nagyvárosok, városok. Kérdés: vajon Magyarországon sikeres városok a regionális központok? Úgy tűnik a vezető pozícióik megmaradtak, de jó néhány fejlesztendő terület van minden városban (Miskolc esetében ilyen például többek között a gazdaságfejlesztés, a munkanélküliség csökkentése és a foglalkoztatottság növelése).

„A tanulmány a TÁMOP-4.2.1.B10/2/KONV-2010-0001 jelű projekt részeként – az Új Magyarország Fejlesztési Terv keretében – az Európai Unió támogatásával, az Európai Szociális Alap társfinanszírozásával valósult meg.”

Irodalom

- Beluszky P. 1999: *Magyarország településföldrajza*. Dialóg-Campus Kiadó, Budapest-Pécs. 584 p.
- Cheshire, P. C. – Magrini, S. 2002: *Competitiveness in European cities – what can we learn?* Urban Governance, Economic Competitiveness and Social Cohesion: What can Britain learn from Europe? Oxford. pp. 1-20.
- Csizmadia Z. - Rechnitzer J. 2005: *A magyar városhálózat innovációs potenciálja*. In: Grosz A. – Rechnitzer J. (szerk) 2005: Régiók és nagyvárosok innovációs potenciálja Magyarországon. MTA RKK, Pécs-Győr. pp. 147-181.
- Enyedi Gy. 1996: *Regionális folyamatok Magyarországon az átmenet időszakában*. Hilscher Rezső Szociálpolitikai Egyesület, Budapest. 138 p.
- Enyedi Gy. 1998: *A sikeres város*. Ezredforduló 3. sz. pp. 3-7.
- Enyedi Gy. 2003: *Városi világ – városfejlődés a globalizáció korában*. Pécsi Tudományegyetem, Pécs 25 p.
- ESDP 1999: *European Spatial Development Perspective*. Brussels. European Commission. (Adopted by the European Council of EU Ministers Responsible for Spatial Planning, in Potsdam, 10-11/05/99.
- ESPN 2005: *Potentials for polycentric development in Europe*. ESPON Luxembourg 1000 p.
- Gál Z. 2000: A regionalizmus kihívásai: a magyarországi bankrendszer fejlődése és területi struktúrája. In.: Magyarország területi szerkezete és folyamatai az ezredfordulón. MTA RKK, Pécs. pp. 374-397.
- Győrffy I. 2009: *Az elérhetőség modellezési lehetőségei*. Jelenkori társadalmi és gazdasági folyamatok, IV. évf., 3-4. szám, pp. 231-236. Szeged
- Kiss E. É. 2001: *A kiemelt regionális centrumok ipara az ezredfordulón*. Földrajzi Értesítő 1-4. sz. pp. 219-236.
- Kocziszky Gy. 2004: *Egészségügyi klaszter(ek) kialakításának lehetőségei az Észak-magyarországi régióban*. (Észak-magyarországi Stratégiai Füzetek, 2. sz. pp. 3-31.
- Lengyel I. 1999: *Mérni a mérhetlent? A megyei jogú városok vizsgálata többdimenziós skálázással*. Tér és Társadalom 1-2. sz. pp. 53-73.
- Lengyel I. és Rechnitzer J. 2000: *A városok versenyképességéről*. In: Horváth Gy. – Rechnitzer J. (szerk.): *Magyarország területi szerkezete és folyamatai az ezredfordulón*. MTA RKK, Pécs. pp. 130-152.
- OTK 2005: Országos Területfejlesztési Konceptió. Országos Területfejlesztési Hivatal. Budapest 127 p.

Dávid Lóránt - Tóth Géza

A magánszállásadás jelentősége az Észak-Magyarország Régió turizmusában az EU csatlakozás után

Bevezetés

Szakmai háttér

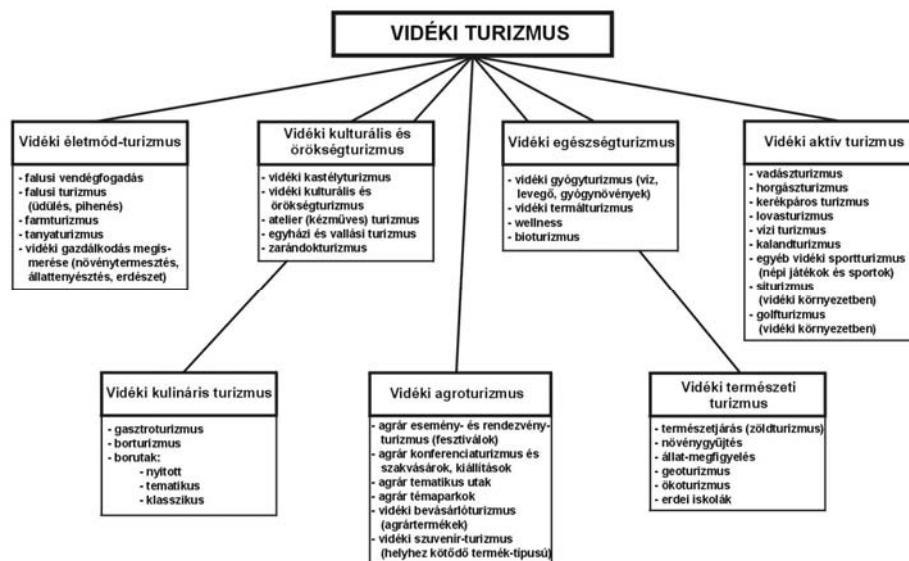
A vidéki (Magyarországon legelterjedtebb elnevezéssel falusi, az Európai Unióban rural tourism) turizmus történeti gyökereit Magyarországon a XIX. századra vezetik vissza. A modern értelemben vett falusi turizmus megjelenése az 1990-es években szervesen és közvetlenül összekapcsolódott a vidék és a mezőgazdaság helyzetének gyökeres megváltozásával és átértékelődésével. A falusi turizmus reneszánsza felfogható vidéki családok újíító törekvéseként a rendszerváltozás utáni társadalmi átmenet kihívásaira. A spontán fejlődés után a vidéki turizmus az ezredfordulótól fokozatosan átkerült egy fejlettebb szakaszba. Így ma már több mint mikrojelenség. Átfogó jelentősége ma már nem a turizmus választékbővítő kínálatában, néhány ezer család jövedelemkiegészítő tevékenységében, hanem abban az új szervezési és együttműködési mintateremtő folyamatban, az emberi és társadalmi tőke mozgósításában, hálózatszervezésben mérhető, amelyen keresztül a vidékfejlesztéshez szükséges értékeket gyorsabban, sikeresebben fogadnak be a helyi társadalomban. Mára a turizmuságazat is beemelte a falusi turizmust a többi turizmusformával egyenjogú taggá, szerepének tényleges kutatásával azonban mindmáig adósak vagyunk (Kovács D. 2003.).

A vidéki turizmus értelmezése

A vidéki turizmus értelmezése és elnevezései a magyar szakirodalomban feldolgozottak tekinthetők (Kovács D. é.n.) A vidéki turizmus (rural tourism) értelmezésünkben nem egy konkrét turizmus típus, hanem turizmusfajták és csoportok egyfajta halmazának tekinthető, amely a vidéki élmény teljességét nyújtja, általános és egyedi elemek kellően strukturált, a természetességen és a tradíciókon alapuló diverzifikált kínálatát jelenti. A részben, vagy egészben benne szereplő turizmusfajták és csoportok vidéki környezetben, vidéki jellegű fogadóképességgel, vidékre jellemző szolgáltatásokat kínálnak komplex termékként, vagy termékelemként (Fehér M.–Kóródi M. 2007.). A könnyebb áttekinthetőség kedvéért ezeket egy összefoglaló táblázatba foglaltuk. Meggyőződésünk, hogy a kérdés ezzel közel sem tekinthető lezártnak, de a további tipizálási törekvésekhez támpontot adhat (Dávid L. et al. 2007).

A kutatás célkitűzése

A kutatás célja a vidéki turizmus gazdasági szerepének, valamint fejlesztési lehetőségeinek vizsgálata az Észak-Magyarországon, különös tekintettel a vidékfejlesztésben betöltött szerepére. Az idegenforgalomnak, mint a nemzetgazdasági ágakon átívelő tevékenységnek a mérésére hosszú idő óta fennáll az igény nemzetközi és hazai viszonylatban egyaránt. Mivel a turizmus bonyolult hatásokat gyakorol a gazdaság fejlődésére, ez a feladat igen nehéz. Különösen igaz ez a vidéki turizmusra, amelynek mérésére, súlyának megítélése nagyon komplex vizsgálatsorozatot igényel regionális szinten is. A kutatás feladata így a vidéki turizmus gazdasági növekedésre, foglalkoztatásra és vidékfejlesztésre gyakorolt hatásainak kimutatása, a gazdaságon belüli hatásainak körülírása. A földrajzi célterület (kutatási terület) az Észak-Magyarország, amely egy ideáltipikus modell a kutatások elvégzésére.



1. ábra: A vidéki turizmus tipizálása
Forrás: Dávid L. et al. 2007

A régió magánszállásadásának általános bemutatása

A 110/1997. (VI.25.) sz. Korm. rendelet hozzájárult a fizetővendéglátás és a falusi szállásadás, mint magánszállásadás fellendüléséhez, és ez mára az idegenforgalom számottevő tényezőjévé vált. E kormányrendelet értelmében lehetőség nyílt a lakások, üdülők és egyéb épületek idegenforgalmi célú üzletszerű hasznosítására, fizetővendéglátás és falusi szállásadás formájában.

2008-ban közel 40 ezer magánszálláshely volt Magyarországon, ennek 7,8%-át találjuk az Észak-Magyarországon, számszerint 3.097-et. (Itt kell megjegyezni, hogy Dél-Dunántúlon található az ország magánszálláshelyeinek 45%-a, ami jelentősen meghatározza, és felfelé módosítja a vidéki átlagot.) Észak-Magyarország három megyéje közül Borsod-Abaúj-Zemplén megyében a legjelentősebb a magánszállásadás szerepe, a vendéglátók 50,1%-a található itt, Hevesben 42,0%-a, miközben Nógrád megyében 7,9%-a. Ez azt jelentette, hogy Borsod-Abaúj-Zemplén megyében 168 településen találunk magánszállásadást, ami a megye településeinek 47%-át teszi ki. Heves megyében 71 településen foglalkoznak magánszállásadással, ami a megye településeinek 59%-a, míg Nógrádban 69 településen, ez 53%-a a megye településeinek. A magánszállásadás falusi szállásadás és fizető vendéglátás formájában történhet. Észak-Magyarország 3.097 magánszállásadó helyéből 2.235 falusi szállásadás, 892 pedig fizetővendéglátás. Az országos átlaghoz és a többi régióhoz képest egyedüli, a magánszállásadóhely két típusának ilyen aránya. Magyarországon 2008-ban – férőhelyek számát tekintve – a magánszállásadóhelyek 20,8%-a tartozott a falusi vendéglátóhelyek kategóriájába, nagyobbik, 79,1%-át a fizetővendéglátás férőhelyei tették ki. Észak-Magyarországon viszont a férőhelyek 73,7%-a a falusi, 26,3%-ot pedig a fizető vendéglátáshoz tartozik.

Észak-Magyarország 610 településén 1 millió 223,2 ezer ember élt 2009. január 1-jén. A legtöbben, 30% 2.000 fő alatti településen.

1. táblázat: A magánzállásadás vendéglátóinak eloszlása a települések népesség-kategóriái szerint Észak-Magyarországon, 2008

Népesség-kategória	Magánzállásadás	Ebből:	
		Falusi vendéglátás	Fizetővendéglátás
– 200	5,1	7,0	0,0
200 – 499	10,0	13,5	0,0
500 – 999	12,3	16,7	0,0
1.000 – 1.999	21,4	28,2	2,6
2.000 – 4.999	27,2	33,8	8,8
5.000 – 9.999	0,7	0,0	2,4
10.000 – 19.999	8,9	0,5	32,6
20.000 –	14,3	0,4	53,5
Összesen	100,0	100,0	100,0

Forrás: KSH adatok alapján saját számítás

A fizetővendéglátás a városokban és a kiemelt gyógy-, vagy üdülőhelyeknek minősített községekben jellemző, míg a falusi szállásadás a vidéki településeken és a már kialakult tanyás térségekben.

Falusi szállásadás Észak-Magyarország 288 településén, 2.235 helyen zajlott, vagyis a régió településeinek közel felén. Magyarországon összesen 7.492 falusi szállásadóhely működött 2008-ban, aminek 29,8%-a Észak-Magyarországon található meg. Ebben a három megyében a legjelentősebb az egész országban a falusi szállásadás típusa. (Mint már említettük a magánzállásadáson belül Észak-Magyarországon ennek a kategóriának sokkal nagyobb az aránya, mint Magyarország más régióiban.) Bogácson, Poroszlón, Noszvajon, Egerszalókon, Szihalmón, Bükkszéken és Hollókőn a legjelentősebb a falusi szállásadás Észak-Magyarországon a vendéglátók számát tekintve.

Falusi szállásadás 65,3%-a 2.000 fő alatti településeken működött 2008-ban. (1. táblázat).

A fizetővendéglátás aránya sokkal csekélyebb, mint a falusi szállásadásé a régióban. Magyarországon 32.032 vendéglátó foglalkozott ezzel a magánzállásadási formával, és ennek csupán 2,7%-a (862 vendéglátó) található Észak-Magyarországon 2008-ban. Ez azt jelenti, hogy a fizetővendéglátás férőhelyeinek aránya a magánzállásadáson belül Észak-Magyarországon (26,3%) több, mint 50 százalékponttal marad el a vidéki átlagtól.

Észak-Magyarországon 25 településen foglalkoztak fizetővendéglátással. Megyei szinten Borsod-Abaúj-Zemplén megyében a legjelentősebb a fizetővendéglátás, mivel 14 településen 516 vendéglátó fogadta a vendégeket. Heves megyében 316, Nógrádban pedig csupán 30 vendéglátó működött 2008-ban.

Fizetővendéglátást az apró falvakban – 1.000 fő alatti településeken – egyáltalán nem találunk Észak-Magyarországon. Ez a típusú szállásadás a 10 ezer és 20 ezer fő közötti településeket jellemezte leginkább.

2. táblázat: Magánzállásadás és annak két típusa Észak-Magyarország három megyéjében, 2008

Megnevezés	Észak-Magyarország	Ebből:		
		Borsod-Abaúj-Zemplén megye	Heves megye	Nógrád megye
Települések száma	610	358	121	131
Ebből:				
Falusi szállásadás	288	156	67	65
Fizető vendéglátás	25	14	6	5

Forrás: KSH adatok alapján saját számítás

Társadalmi-gazdasági vizsgálatok

A továbbiakban arra kerestük a választ, hogy milyen a vizsgált megyék, s azon belül a magánszállással érintett települések általános társadalmi-gazdasági fejlettsége.

Kutatásunkban először a régió általunk legfontosabbnak vélt mutatóit hasonlítottuk a vidéki átlaghoz. (Azért nem az országos átlaghoz, mivel Budapest adata sok tekintetben olyan kiugró, mellyel jelentősen növeli az országos átlagot, s így a vidéki összehasonlítás megtételében kevésbé célszerű alkalmazása.)

Mint a 3. táblázatban látható Borsod-Abaúj-Zemplén népsűrűsége kicsivel magasabb, mint a vidéki átlag, míg a többi megyéé ettől elmarad. A népesség csökkenése mindhárom megyében magasabb a vidéki átlagnál. A korszerkezet kapcsán látható, hogy egyedül Borsodban magasabb a 15 évnél fiatalabbak és alacsonyabb a 60 éves és annál idősebbek aránya a vidéki átlagnál. Az elmúlt 5 évet tekintve mindhárom megyét az elvándorlás jellemezte. A gazdasági aktivitás viszonylagosan alacsony voltát jellemzi az a tény, hogy a vállalkozássűrűség (100 lakosra jutó működő vállalkozások száma) mindhárom megyében alacsonyabb a vidéki átlagnál. Hasonlóan kedvezőtlen tény a magas munkanélküliségi arány (a nyilvántartott álláskeresők aránya a munkaképes korú népességből) és az alacsony egy főre jutó jövedelem.

3. táblázat: A régió megyéinek és a vidék legfontosabb mutatói

Mutatók	Borsod-Abaúj-Zemplén	Heves megye	Nógrád megye	Vidéki átlag
Népsűrűség, 2009. 01. 01. (fő/km ²)	96,7	86,5	81,6	89,9
A 2008-as népesség a 2004-es %-ában	95,8	97,4	95,9	99,0
15 év alattiak aránya, 2008 (%)	16,5	14,8	14,7	15,2
60 éves és idősebb népesség aránya, 2008 (%)	20,4	23,0	22,7	21,0
Vándorlási egyenleg 1.000 lakosra, 2004-2008	-7,0	-1,6	-4,4	0,0
Vállalkozássűrűség, 2007	45,9	57,3	47,3	60,1
Munkanélküliségi arány, 2008 (%)	13,2	8,5	12,4	8,1
Egy főre jutó jövedelem, 2008 (Ft)	654 588	753 453	666 813	745 754

Forrás: KSH adatok alapján saját számítás

Ezután azt elemeztük, hogy a régió megyéinek azon településein, ahol létezik falusi, illetve fizetővendéglátás hogyan viszonyulnak az ilyen (vagyis a valamelyik szállástípussal rendelkező települések) vidéki átlagához. Kezdjük elemzésünket a falusi szállásadással.

Az ilyen szállástípussal rendelkező települések népsűrűsége – Nógrád megye kivételével – alacsonyabb, mint a vidéki átlag (4. táblázat). Az elmúlt 5 év során népességük valamivel nagyobb mértékben csökkent, mint a vidéki átlag. Korszerkezet vonatkozásában itt is megfigyelhetjük, hogy Borsod-Abaúj-Zemplén megyében magasabb a 15 évnél fiatalabbak és kisebb a 60 éves és idősebbek aránya a vidéki átlagnál, míg a másik két megye helyzete ennél rosszabb. A vándorlási egyenleg itt is mindhárom esetben negatív, bár Heves megye ebben a tekintetben is a legkedvezőbb helyzetben van. A vállalkozássűrűség mindhárom megye falusi szállásadással foglalkozó településein kedvezőtlenebb, mint a megfelelő vidéki átlag. A munkanélküliség vonatkozásában jóval rosszabb helyzetben vannak az ilyen települések a vidéki átlagnál, míg az egy főre jutó jövedelem tekintetében is elmaradnak attól.

4. táblázat: A régió megyéi és a vidék falusi szállásadással rendelkező településeinek legfontosabb mutatói

Mutatók	Borsod-Abaúj-Zemplén	Heves megye	Nógrád megye	Vidéki átlag
Népsűrűség, 2009. 01. 01. (fő/km ²)	48,6	53,2	79,9	69,7
A 2008-as népesség a 2004-es %-ában	94,8	96,2	95,4	98,6
15 év alattiak aránya, 2008 (%)	16,4	14,8	14,1	15,0
60 éves és idősebb népesség aránya, 2008 (%)	20,7	23,6	24,0	21,2
Vándorlási egyenleg 1.000 lakosra, 2004-2008	-8,4	-2,5	-4,2	-0,3
Vállalkozássűrűség, 2007	38,1	45,9	48,2	57,9
Munkanélküliségi arány, 2008 (%)	14,9	9,8	12,4	8,4
Egy főre jutó jövedelem, 2008 (Ft)	578 286	634 905	679 226	708 180

Forrás: KSH adatok alapján saját számítás

Ha az előzőkhöz hasonlóan a fizetővendéglátással rendelkező településeket hasonlítjuk a megfelelő vidéki átlaghoz (5. táblázat), akkor a demográfiai mutatók tekintetében lényegében az előzőekhez hasonló megállapításokat tehetünk, vagyis: a régió megyéi közül a fizetővendéglátással rendelkező települések népsűrűsége magasabb, fogyása gyorsabb, mint a fizetővendéglátással rendelkező települések vidéki átlaga. Korszerkezet vonatkozásában itt is Borsod-Abaúj-Zemplén van viszonylag kedvező helyzetben, s bár az elvándorlás általános jelenség a régióban, éppen e megyében a legjelentősebb. Odavándorlást csak a hevesi, fizetővendéglátással rendelkező településeknél láthatunk. A vállalkozássűrűség csak Hevesben kedvezőbb a vidéki átlagnál, s ez a helyzet az egy főre jutó jövedelemmel is. Sajnálatos módon a munkanélküliségi arány mindenütt magasabb, mint a vidéki átlag.

Általánosságban kimutatható, hogy a falusi szállásadással rendelkező települések társadalmi-gazdasági fejlettsége még a vizsgált megye átlagához képest is kedvezőtlen, míg a fizetővendéglátással rendelkező települések esetén ennek éppen ellenkezője igaz, vagyis az ilyen szálláshellyel rendelkező települések jobb helyzetűek, mint a megyei átlaguk.

5. táblázat: A régió megyéi és a vidék fizetővendéglátással rendelkező településeinek legfontosabb mutatói

Mutatók	Borsod-Abaúj-Zemplén	Heves megye	Nógrád megye	Vidéki átlag
Népsűrűség, 2009. 01. 01. (fő/km ²)	319,8	289,4	249,8	201,8
A 2008-as népesség a 2004-es %-ában	95,8	97,9	91,7	99,5
15 év alattiak aránya, 2008 (%)	14,6	13,5	13,6	14,3
60 éves és idősebb népesség aránya, 2008 (%)	21,5	22,7	22,6	21,4
Vándorlási egyenleg 1.000 lakosra, 2004-2008	-7,4	1,5	-6,6	0,3
Vállalkozássűrűség, 2007	61,9	80,9	66,5	74,5
Munkanélküliségi arány, 2008 (%)	10,3	6,8	11,5	6,5
Egy főre jutó jövedelem, 2008 (Ft)	789 258	945 210	780 376	849 318

Forrás: KSH adatok alapján saját számítás

Mint azt a legtöbb mutató vonatkozásában megállapíthattuk a régió megyéinek falusi szállásadással, illetve magánszállásadással rendelkező településeinek társadalmi-gazdasági fejlettsége, illetve folyamatai sok tekintetben kedvezőtlenebbek az ilyen szállásadással rendelkező települések vidéki átlagánál.

A magánszállás helyzete a régióban

A magánszállásadás férőhelyei

Észak-Magyarország magánszállás férőhelyeinek eloszlása a 2008-as adatokat vizsgálva területileg meglehetősen egyenlőtlen. A szálláshelyek számát abszolút értékben vizsgálva ugyan Borsod-Abaúj-Zemplén a legmeghatározóbb, de az egy lakosra, illetve az egy vendéglátóra jutó szálláshelyek számát tekintve már más a helyzet.

6. táblázat: Magánszálláshelyek férőhelyeinek megoszlása Észak-Magyarországon, 2008

Terület	Szállásférőhelyek megoszlása (%)	Egy lakosra jutó szálláshely	Egy vendéglátóra jutó szálláshely
Borsod-Abaúj-Zemplén	51,3	19	5,5
Heves	40,6	29,5	3,7
Nógrád	8,1	9,6	6,2
Észak Magyarország	100,0	20,3	4,9

Forrás: KSH adatok alapján saját számítás

A továbbiakban a magánszálláshelyek területi elhelyezkedését települési szinten igyekeztünk vizsgálni. Az összehasonlítást úgy oldottuk meg, hogy a magánszállással rendelkező településeken az 1.000 lakosra jutó szállásférőhelyek számának vidéki átlagát számítottuk ki, s ehhez az értékhez hasonlítottuk a régió településeinek hasonló adatát. Megállapítható, hogy a régió azon települései közül, ahol létezik magánszálláshely csak 95-ben nagyobb a népességarányos számuk a vidéki átlagnál, vagyis vidéki viszonylatban elterjedtségük nem tekinthető általánosnak. A vidéki átlagnál magasabb aránnyal rendelkező települések 64%-a Borsod-Abaúj-Zemplén, 22%-a Heves és csupán 14%-a van Nógrád megyében. Területileg lényegében 4 nagy csomópontot lehet elkülöníteni, ahol a magánszállások népességre vetített aránya kiugróan magas: Aggtelek térsége, Zemplén, Mátra-Bükk térség és a Tisza-tó környéke.

Falusi szállásadás

A falusi szállásadás tekintetében megállapítható, hogy 2004 és 2008 között mind a vendéglátók számában, mind pedig a szállásférőhelyek számában nagyobb növekedés zajlott a régióban, mint a vidéki átlag. A szállásférőhelyek számát tekintve 2008-ban a 2004-es érték 142%-át mérhetjük Borsod-Abaúj-Zemplénben, Hevesben 139%-át és 136%-át Nógrádban, míg a vidéki változás a jelzett időszakban csupán 107%.

A 7. táblázat adatait vizsgálva megállapítható, hogy míg a vendéglátók és a vendégek számát tekintve a régióban Borsod-Abaúj-Zemplén van a legjobb helyzetben, addig a vendégéjszakák viszonylatában már Heves megye.

Az elmúlt öt év folyamatai közül a vendégéjszakák számának és az átlagos tartózkodási idő változását emeljük ki. Megállapítható, hogy mind a három megyében a vidéki átlagot meghaladó mértékben nőtt a vendégéjszakák száma 2004-hez képest. Átlagos tartózkodási idő vonatkozásában országosan csökkenés történt, melyhez képest a Heves megyében jóval nagyobb, Borsod-Abaúj-Zemplénben és Nógrádban kismértékű növekedés zajlott.

7. táblázat: A falusi szállásadás legfontosabb adatai, 2008

Terület	Vendéglátó	Vendég	Külföldi vendég	Vendég-éjszaka	Külföldi vendég-éjszaka	Átlagos tartózkodási idő
Borsod-Abaúj-Zemplén	1 035	26 721	1 187	82 461	5 095	3,1
Heves	986	38 078	3 025	124 713	14 102	3,3
Nógrád	214	8 986	483	27 846	1 685	3,1
Észak-Magyarország	2 235	73 785	4 695	235 020	20 882	3,2

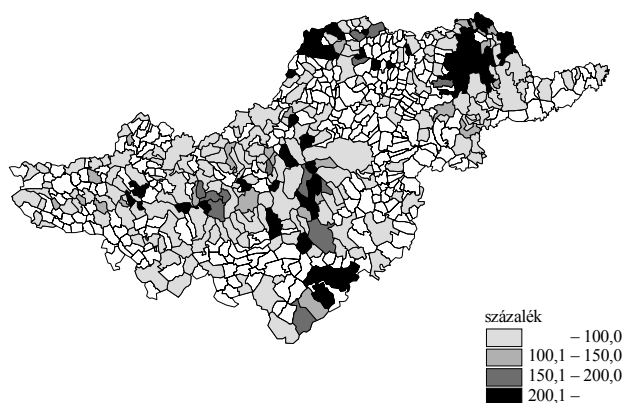
Forrás: KSH adatok alapján saját számítás

8. táblázat: Vendégforgalmi adatok a falusi szállásadásban, 2008

Terület	Egy vendéglátóra jutó vendégéjszaka	Külföldi vendégek aránya, %	Külföldi vendégéjszakák aránya, %	Átlagos tartózkodási idő a vidéki átlag %-ában
Borsod- Abaúj-Zemplén	3,1	4,4	6,2	88,5
Heves	3,3	7,9	11,3	94,0
Nógrád	3,1	5,4	6,1	88,9
Észak-Magyarország	3,5	12,4	15,5	100,0

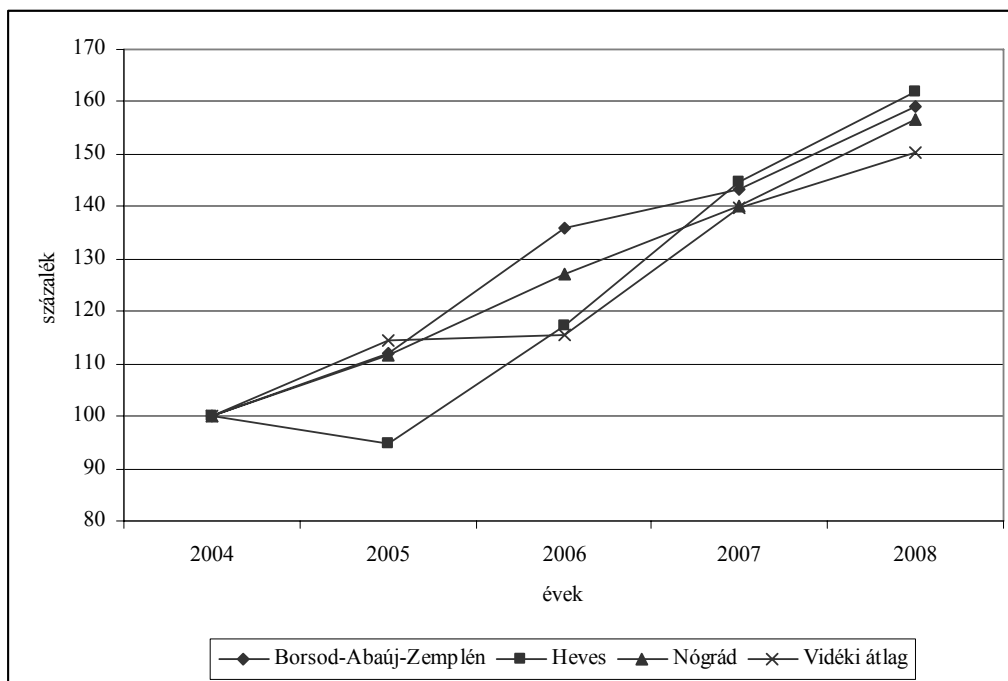
Forrás: KSH adatok alapján saját számítás

A falusi szállások forgalmi adatait a vidéki átlaghoz viszonyítva megállapíthatjuk (8. táblázat), hogy mindhárom megyében alacsonyabb az egy vendéglátóra jutó átlagos vendégéjszaka száma, mint a vidéki átlag. Annak ellenére, hogy az elmúlt 5 év folyamán lényegében folyamatosan, a vidéki átlagnál nagyobb mértékben nőtt a külföldi vendégek és vendégéjszakák száma a régióban, megállapítható, hogy arányuk még mindig alacsony. Az átlagos tartózkodási idő kapcsán fentebb jelzett csökkenése ellenére mellett minden megyében alacsonyabb, mint a vidéki átlag.



2. ábra: Az egy lakosra jutó magán szálláshelyek száma a vidéki átlag százalékában Észak-Magyarországon, 2008

Forrás: KSH adatok alapján saját szerkesztés



3. ábra: Vendégéjszakák számának alakulása a falusi szállásadásban Észak-Magyarországon, 2004=100%

Forrás: KSH adatok alapján saját szerkesztés

Fizetővendéglátás

A fizetővendéglátás vendéglátói tekintetében kijelenthető, hogy 2004 és 2008 között valamennyi megyében a vidéki átlagnál kisebb visszaesés, szállásférőhelyei tekintetében Borsodban és Hevesben stagnálás, Nógrádban pedig a vidéki átlaghoz hasonló visszaesés történt. A szállásférőhelyek számát tekintve 2008-ban a 2004-es értéket 100,1%-át mérhetjük Hevesben, 100,1%-át Borsod-Abaúj-Zemplénben és 92,3%-át Nógrádban, míg a vidéki változás a jelzett időszakban 91,3%.

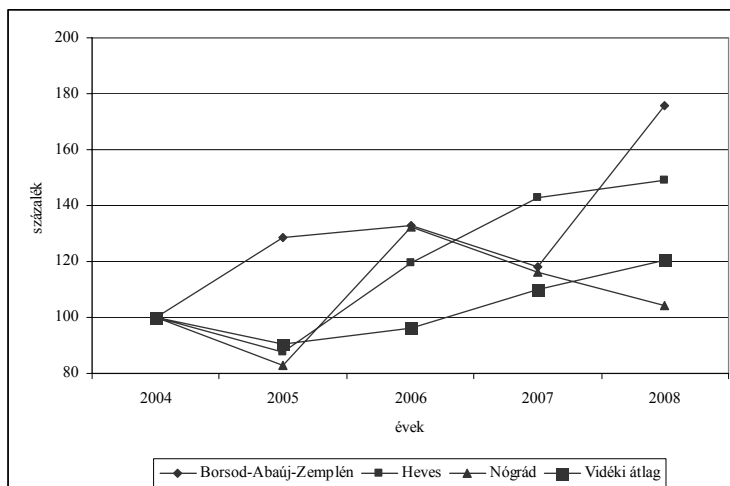
A falusi szállásadáshoz hasonlóan a fizetővendéglátásban a vendéglátók, és a forgalom vonatkozásában egyértelműen Borsod-Abaúj-Zemplén megye dominál, s csak a vendégek száma tekintetében kedvezőbb a hevesi adat (9. táblázat).

9. táblázat: A fizetővendéglátás legfontosabb adatai, 2008

Terület	Vendéglátó	Vendég	Külföldi vendég	Vendégéjszaka	Külföldi vendégéjszaka	Átlagos tartózkodási idő
Borsod-Abaúj-Zemplén	516	21 647	5 030	76 607	21 025	3,5
Heves	316	23 243	4 707	64 699	14 882	2,8
Nógrád	30	1 474	45	5 195	139	3,5
Régió	862	46 364	9 782	146 501	36 046	3,2

Forrás: KSH adatok alapján saját számítás

Az elmúlt öt év folyamatait vizsgálva megállapíthatjuk, hogy a vidéken a vendégéjszakák száma – kisebb visszaesés után – mintegy 20%-ot növekedett. A régióban 2004-ről 2005-re Borsod kivételével hasonló visszaesés játszódott le, míg e megyében 2006-ról 2007-re történt recesszió. A három megyét együttesen nézve közel 60%-os volt a növekmény, ezen belül Borsod-Abaúj-Zemplén 75, Heves 49, míg Nógrád 4%-os gyarapodással jellemezhető. Az átlagos tartózkodási idő tekintetében is általános csökkenés zajlott mind vidéken, mind a régióban, igaz annak mértéke Nógrád megye kivételével kisebb volt, mint a vidéki átlag.



4. ábra: Vendégéjszakák számának alakulása a fizetővendéglátásban Észak-Magyarországon, 2004=100%

Forrás: KSH adatok alapján saját szerkesztés

10. táblázat: Vendégforgalmi adatok a fizetővendéglátásban, 2008

Terület	Egy vendéglátóra jutó vendégéjszaka	Külföldi vendégek aránya, %	Külföldi vendégéjszakák aránya, %	Átlagos tart idő a vidéki átlag %-ában
Borsod-Abaúj-Zemplén	148,5	23,2	27,4	84,8
Heves	204,7	20,3	23,0	66,7
Nógrád	173,2	3,1	2,7	84,5
Vidéki átlag	96,7	32,6	39,0	100,0

Forrás: KSH adatok alapján saját számítás

A fizetővendéglátás forgalmi adatait a vidéki átlaghoz viszonyítva megállapíthatjuk (10. táblázat), hogy az egy vendéglátóra jutó átlagos vendégéjszaka szám a régióban magasabb, mint a vidéki átlag. Az elmúlt öt év folyamán lényegében folyamatosan – a vidéki átlaggal ellentétben – nőtt a külföldi vendégek és vendégéjszakák száma Borsodban és Nógrádban. Ennek ellenére megállapítható, hogy arányuk még mindig alacsonynak tekinthető. Az átlagos tartózkodási idő tekintetében itt is csökkenést láthatunk, melynek mértéke sajnálatos módon minden megyében jelentősebb a vidéki átlagnál. A csökkenés mellett sajnos, 2008-ban, mindhárom megyében alacsonyabb volt az átlagos tartózkodási idő a vidékinél.

Összegzés

A legtöbb társadalmi-gazdasági mutató vonatkozásában megállapítottuk, hogy a régió megyéinek falusi szállásadással, illetve fizetővendéglátással rendelkező települései fejlettsége, illetve folyamatai sok tekintetben, kedvezőtlenebb képet mutatnak, mint az ilyen szállásadással rendelkező települések vidéki átlaga. Ez a kedvezőtlen tény sok tekintetben korlátok közé szorítja e települések fejlesztési lehetőségeit, s ezen belül alapvetően meghatározza a helyi idegenforgalom jövőjét is. A régió településeinek igen nagy részét érintő magánszállásadásban megfigyelhetők a vendégforgalmat tekintve országos összehasonlításban igen kedvező folyamatok az EU csatlakozás óta. E kedvező folyamatok ellenére viszont megállapíthatjuk, hogy a régió felzárkóztatásában a magánszállásadásra önmagában nem lehet alapozni, hiszen nem képes jelentősen növelni a foglalkoztatást, illetve javítani a hátrányos jövedelmi helyzetet, s általában megváltoztatni a kedvezőtlen folyamatokat. Ettől függetlenül szerepe a régió turizmusában és a helyiek életében várhatóan hosszú távon igen fontos lesz, így fontos a jövő folyamatainak folyamatos nyomon kísérése, a területi összehasonlítás elvégzése.

Irodalom

- Dávid Lóránt–Bujdosó Zoltán–Patkós Csaba (2003): *A turizmus hatásai és jelentősége a területfejlesztésben*, In: A terület és településfejlesztés alapjai, szerk. Süli-Zakar István, egyetemi tankönyv, Dialóg Campus Tankönyvek, Budapest-Pécs, pp. 433-453.
- Dávid Lóránt-Tóth Géza-Kelemen Nóra-Kincses Áron (2007): *A vidéki turizmus szerepe az Észak-Magyarország Régióban, különös tekintettel a vidékfejlesztésre a 2007-13. évi agrár- és vidékpolitika tükrében*, Gazdálkodás, 51. évfolyam 4. szám, pp. 38-57.
- Fehér István–Kóródi Márta (2007): *A vidéki turizmus diverzifikációs sajátosságai*, Agroinform http://www.agroinform.com/files/aktualis/pdf_agroinform_20070104102814_turizmus.pdf
<http://www.meh.hu/kormany/kormanyulesek/leirat/20070607.html>
- Kovács Dezső (2003): *Falusi turizmus- rendszerszemléletű közelítésben*
<http://miau.gau.hu/miau/60/fanclub/mfc02/5.doc>
- Kovács Dezső (2003): „*Falusi és vidéki turizmus*” értelmezése a nemzetközi irodalomban, In: Kovács D. szerk. *A falusi turizmus hagyományai*, Mezőgazda Kiadó, Budapest, pp. 57-68.
- Lengyel Imre (2000): *A regionális versenyképességről*. Közgazdasági Szemle, 2000/12. sz. pp. 962–987.
- Nemes Nagy József: *Új kistérségek, új városok. Új versenyzők?* Regionális Tudományi Tanulmányok, 2004/9. sz. pp. 5–42.
- WACHTLER I. (2000): *Falusi turizmus Heves megyében*. Gazdálkodás XLIII. évf. 2. sz. pp. 38-44 p.
- WACHTLER I. (2002): *Falusi turizmus*. PHARE-program által támogatott jegyzet. SZIE GMFK Gyöngyös, pp. 1-131.

Műhely

Jéger Gábor

A városi és elővárosi közlekedés lehetőségei Borsod-Abaúj-Zemplén megyében¹

Magyarországon és így megyénkben is az elmúlt években sorra zártak be a vasúti mellékvonalak. Ezek és néhány működő vonal is kihasználatlan. Annak érdekében, hogy ezek jól működhessenek szükséges a forgalom felülvizsgálata és újfajta, Japánban, Németországban, Franciaországban már évtizedek óta működő elővárosi forgalomra van szükség, amely összekapcsolható a városi villamosvasutakkal. Így egy városi-elővárosi rendszer alakulhatna ki, amely közép és hosszútávon a térség fellendülését is segítheti.

Bevezetés

Hazánkban az elmúlt évtizedben sorra zártak be, illetve a mindenkori kormány szüneteltette a forgalmat, több vasúti mellékvonalon is. Ezek közül néhányon újraindult a vasúti közlekedés 2010-ben, azonban még mindig sok olyan település van, amelyet ugyan bekapcsol a vasút az országos hálózatba, forgalom azonban továbbra sincs.

Az alacsony kihasználtság a magas költségek azonban nem csak Magyarországon, hanem más országokban is problémákat és jelentős fejtörést okoztak a döntéshozóknak. Elsősorban németországi példákból tanulva hazánkban is lenne lehetőség a helyi igényekhez igazodva gazdaságosan működtetni akár a legjelentéktelenebbnek tűnő vonalakat is.

Dolgozatomban a Miskolc és Miskolc környéki településeket felfűző részben működő, részben „üzemszünet” alatt álló vonalak lehetőségeit mutatom be. Ezek a vonalak nem csak önmagukban, mint térségi vasutak működhethetnének, hanem akár nagyobb városok belső közlekedését is jelenthetnék részben vagy egészben. Ez utóbbiakhoz elég Szeged és Hódmezővásárhely esetére gondolni, ahol egy tram-train rendszerű vonallal a két város közti és a városokon belüli közlekedést s fejlesztik egyszerre.

Természetesen, ha egy térségben a közlekedési hálózatot fejlesztjük, azt nem lehet anélkül tenni, hogy annak az országos, kontinentális hálózathoz való csatlakozási lehetőségét meg ne vizsgálánánk. Nem csak a vasúti infrastruktúrát kell figyelembe venni, hanem a közútit is. Olyan rendszer kiépítése a cél, amely mindenki számára elérhető és a lehető legnagyobb hatásfokkal működik, a lehető legalacsonyabb költségfordítással. Ez az amit néhány nyugat-európai országban már el tudtak érni. Megszüntette a párhuzamosságokat, átszervezte az alacsony forgalmú vonalakat és létrehozva valódi intermodális csomópontokat, amelyek többek között időtakarékoská is teszik az utazásokat. Több kutató foglalkozik a közösségi közlekedés problémájával, illetve annak minél hatékonyabb működésével (*T. Schwanen et al.* 2001, *J.C. Garcia-Palomares* 2010, *Tijs Neutens et al.* 2011).

¹ E rövid publikáció része, a Miskolc Megyei Jogú Város Önkormányzata által Pályakezdő ösztöndíjjal támogatott városi és elővárosi közlekedéshez kapcsolódó kutatásoknak. Ezúton is szeretnék köszönetet mondani a támogatásért, amely lehetővé tette többek között ennek a cikknek az elkészülését és megjelenését!

Nem csak a kutatási eredmények, illetve irányok állnak a hazai kutatók rendelkezésére, hanem a külföldön már működő hasonló vasutakról készített beszámolók is, amelyeket az Allianz pro Schiene szervezet tesz közzé Stadt, Land, Schiene című kiadványában. E kiadvány két száma magyarul is elérhető Neumann István fordításában, Város, Vidék, Vasút címen (*Neumann I.* 2006, 2009).

Miskolc és térsége napjainkban

Miskolc az észak-magyarországi régió legnépesebb városa. Közlekedési kapcsolatai jónak mondhatóak, azonban elsősorban a vasúti elérhetőségi idők az elmúlt évtizedekben jelentősen romlottak. 2011-ben Budapestet már nem lehet két órán belül elérni, de növekedett az elmúlt évekhez képest a menetidő Kassa és Nyíregyháza (Debrecen) felé is. Ez a pálya elhasználódásának és az alacsony ráfordításoknak –mind anyagi, mind fizikai– ráfordításoknak köszönhető. A Budapest – Miskolc – Nyíregyháza vasútvonalon azonban európai támogatással egy nagyszabású felújítás veszi kezdetét, amely végeztével remélhetőleg az ország keleti része, ezen belül Borsod-Abaúj-Zemplén megye is közelebb kerül nem csak a Dunántúlhoz, de Európa nyugati feléhez is.

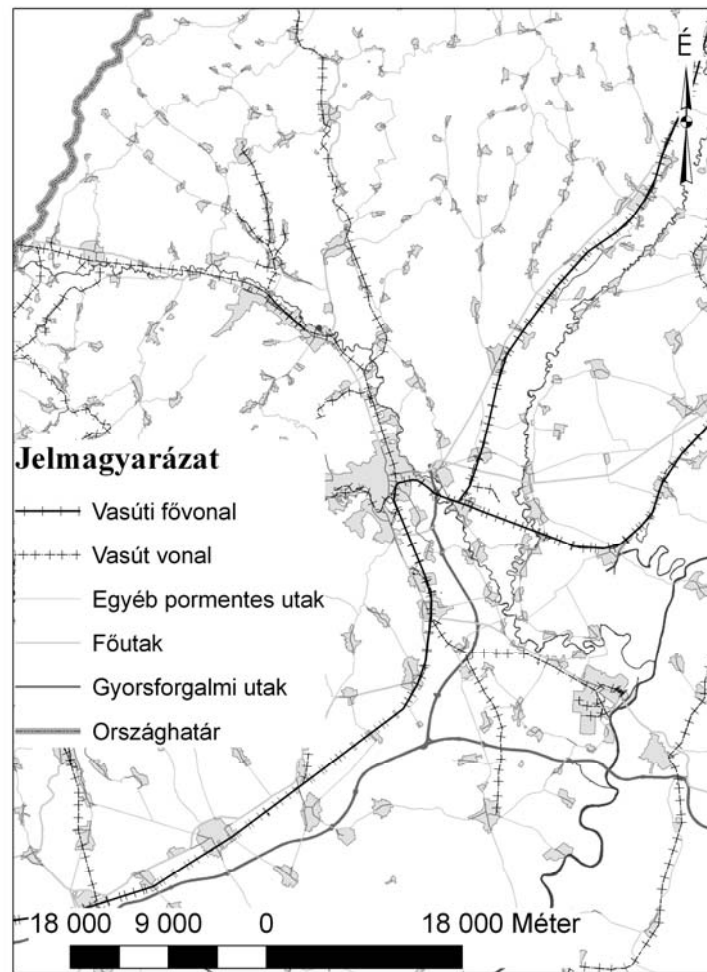
A fővonalak fejlesztése azonban területileg csak nagyon kis részét érinti a megyének, így ahhoz, hogy a távoli területek is részesülhessenek annak pozitív hatásaiból, szükséges egy ehhez a fejlesztéshez kapcsolódó jól működő térségi vasúti hálózat, amely, mint már korábban említettem akár a nagyobb városok belső közlekedését is megoldhatja. Ily módon pedig már városi-elővárosi vasútról beszélhetünk, vagy ahogyan ezt a rendszert az angol szakirodalom hívja tram-train rendszerről (*H. Priemus – R. Konings*, 2001).

Ebbe a rendszerbe az 1. térképen jelölt vasúti fővonalak kivételével a szintén feltüntetett mellékvonalak (vasút vonalként szerepel a térképen) mindegyike bevonható. Ezek közül van, ahol a forgalom újraindítása, van, ahol csak annak átszervezése szükséges.

Elsősorban a szocialista évtizedek ipari fejlesztésének köszönhetően alakultak ki az iparra települt nagyvárosok megyénkben. Ilyenek Tiszaújváros, Kazincbarcika és Ózd is. Ezen települések mellett jelentős helyi, térségi szerepe van Edelénynek, Encsnek, Szerencsnek, Mezőkövesdnek is. Ezen települések mellett a miskolci agglomerációhoz tartozó települések között is vannak olyanok, amelyek több ezres lakosságszámmal rendelkeznek (Sajószentpéter, Felsőzsolca, Nyékládháza) (www.ksh.hu).

Ha megfigyeljük az első térképet, azon jól látszik, hogy a megye vasúti hálózata nagyban hasonlít az ország vasúti hálózatára, pontosabban arra, hogy mind kettő egy központ köré szerveződik. A megyében Miskolc az a település, ahol összefutnak a vasútvonalak. Ez kiváló lehetőség arra, hogy a 20-40 kilométeren belül fekvő településekről rendszeres elővárosi közlekedés valósulhasson meg. Ez a városba futó vonalak közül Miskolc-Füzesabony, Miskolc-Szerencs és Miskolc-Encs viszonylatában már most is működik. Ezekben a vonalakon szinte egésznap egy órás ütemben járnak a vonatok, ami megkönnyíti a városok közti településeken élők közlekedését.

A többi irányba azonban vagy csak részlegesen vagy egyáltalán nem valósul meg ez az ütemes, kiszámítható közlekedés. Először tehát azt kell megvizsgálni, hogy mely irányokba lenne érdemes kialakítani ezt az ütemes közlekedést, illetve, hogy mely városok azok, amelyek lakosságszáma vagy a jelen lévő cégek alkalmazotti létszáma indokolná egy esetleges belső közlekedési hálózat kialakítását.



1. térkép: Miskolc térségének közlekedése

A térségi vasút lehetőségei

Miskolc városának 40 kilométeres körzetében a város népességén felül további mintegy 250 ember él (www.ksh.hu). Azért vizsgálom a 40 kilométeres zónát, mert a külföldön jól működő térségi vasutak is, általában a városok 35-40 kilométeres körzetében tudnak gazdaságosan működni (Neumann I. 2006, 2009). Természetesen nem szabad szorosan ennél a határnál maradni, hiszen Füzesabony és Tokaj is csak néhány lépés ettől a képzeletbeli vonaltól. Azonban mind két város fontos lehet az elővárosi forgalom szempontjából. Füzesabony az Egerrel való minél közvetlenebb kapcsolat megteremtése miatt, Tokaj pedig a vonzereje és az odalátogató turisták miatt.

Nem csak Miskolc viszonylatában érdekes és szükséges megvizsgálni a lehetőségeket, hanem átlósan, a nagyobb foglalkoztatók irányába is. A két vegyipari központ Kazincbarcika és Tiszaújváros ma is jelentős számú embernek ad munkát. Tiszaújvárosban pedig meg kell említeni a Jabil Circuit Gyártó Kft.-t is, amely buszjáratokat üzemeltet munkásai szállítására többek között Encsről és Szerencsről. Hasonlóan sok embert foglalkoztat a Bosch Miskolc és

Szirmabesenyő közötti gyára, amely közvetlen közelében a Miskolc – Kazincbarcika – Ózd vasútvonal halad.

Az elővárosi forgalom létjogosultságát és annak ütemezését Miskolc térségében a már most is működő irányokkal együtt az alábbi vonalakon lehetne megvizsgálni:

- Miskolc – Füzesabony
- Miskolc – Nyékládháza – Tiszaújváros
- Miskolc – Nyékládháza – Mezőcsát
- Miskolc – Szerencs – (Abaújszántó)
- Miskolc – Szerencs – Tokaj
- Miskolc – Encs
- Miskolc – Edelény – (Szendrő)
- Miskolc – Sajószentpéter – Kazincbarcika – (Putnok)
- Miskolc – Sajószentpéter – (Rudabánya)

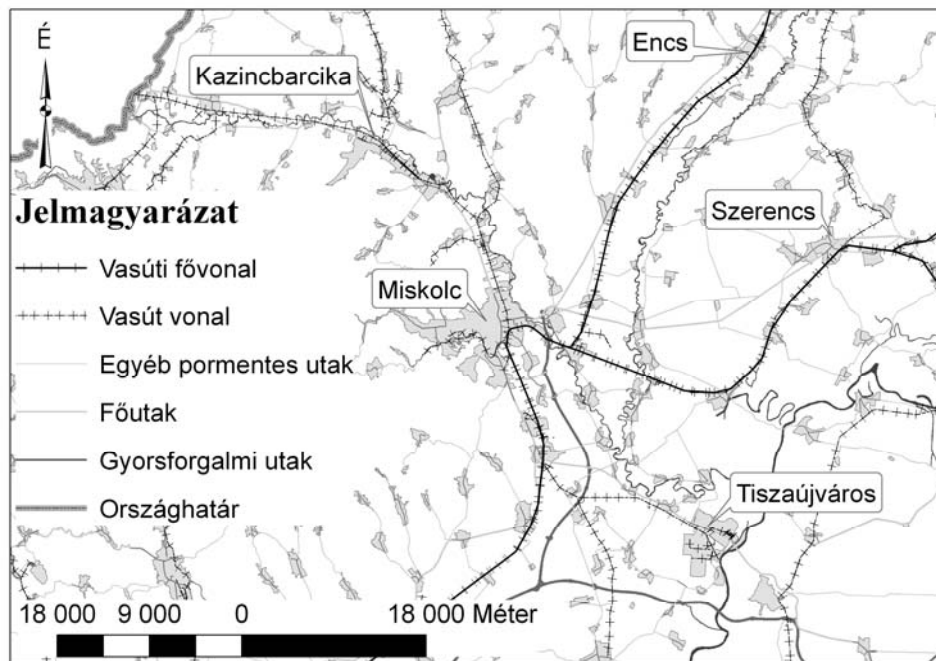
Ezekkel a vonalakkal, ahogyan az az első térképen is látható az északi, keleti és déli irányból érkezők vasúton közelíthetnék meg a megyeszékhelyet. Ennek a nagy előnye lennének, hogy megfelelő menetrenddel a vonatok csatlakozása a többi irányba is meg lenne, valamint jelentősen csökkenne, mind a dugók kialakulásának lehetősége, mind Miskolc és környezetének terhelése.

Önmagában azonban a vasút fejlesztése nem elegendő. Szükség van azon területek feltárására és bekapcsolására is, amelyeket a vasútvonalak nem érintenek. Ezekben a területeken a busz járatok vonatokhoz igazítása lenne szükséges, egyúttal olyan intermodális központok létrehozása, ahol közvetlenül lehet a buszokról a vonatokra átszállni, illetve fordítva. Ez közös peronnal gyakorlatilag bármelyik állomáson vagy megállóhelyen megoldható lenne, hasonlóan a Miskolcon jelenleg is zajló Zöld Nyíl projekt ideiglenes Thököly utcai végállomásához.

A második térképen szereplő nagyobb települések alkalmasak lennének arra, hogy helyi méretekben megvalósulhasson az intermodális közlekedés. Ezen városok, ugyanis napjainkban is térségük központjai, jelentős vonzáskörzettel rendelkeznek, így a meglévő funkciókat gyarapítaná, erősítené egy közlekedési csomóponti jelleg. A különböző közlekedési hálózatok minél szorosabb együttműködése felgyorsítja, mind az áruk, mind az emberek áramlását (C. Macharis – E. Pekin 2009), ennek köszönhetően a személyforgalom esetében csökkenhetnek a menetidők is.

Ehhez azonban szükség van arra, hogy egy olyan mellékvonali/térségi menetrend szülessen, amely alkalmazkodik a fővonalon közlekedő, országos illetve nemzetközi vonatokhoz, azokhoz közvetlen kapcsolatot biztosítva. Azonban a térségi vasúti rendszernek a fővonalon vasúti közlekedés és a helyi, helyközi autóbusz közlekedés között kell elhelyezkednie. Ennek megfelelően a korábban leírtak szerint a vasút által fel nem tárt területekről a közeli nagyobb települések pályaudvarira szállítva az utasokat alakulhat ki egy teljes értékű közlekedési rendszer.

Ezáltal a Volán ráhordaná az utasokat a térségi vasutak járataira, míg azok a vasúti fővonalon közlekedő vonatokhoz csatlakozva, ez utóbbiak utaslétszámát gyarapítanák.



2. térkép: Intermodális kapcsolat kiépítésére alkalmas települések.

Kapcsolódás a városi közlekedéshez

A világ számos pontján vetődött már fel és vetődik fel napjainkban is a kérdés, hogy a buszhálózatot fejlesszék, vagy inkább a kötőtpályás közlekedés felé kellene elmozdulnia egy adott város, térség közlekedésének (A.H. Spencer – W. Andong 1996, M.L. Senior 2009). Annak ellenére, hogy Miskolc kisvárosnak számít a cikkekben szereplő Pekinghez, illetve Manchesterhez lépest, Németországban a hasonló méretű városok esetében már több helyen is megindult az elővárosi vasút városba vezetése, ezáltal a városi kötőtpályás közlekedés fejlesztése. Ilyen városok többek között: Braunschweig, Kassel, Osnabrück (www.lightrail.nl). Magyarországon is már mintegy 10 éves múltja van a közös városi-elővárosi vasutakkal foglalkozó kutatásoknak (Barna. Zs. 2002), azonban napjainkig csak tanulmányok születtek. Legközelebb Szeged és Hódmezővásárhely áll a tram train rendszer megvalósításához.

Magyarországon is van azonban múltja a „tram train” rendszereknek. Elsősorban a XX. század első felében, az 1960-as évekig épültek olyan főként keskeny nyomtávolságú hálózatok, amelyek nem csak városi (Szombathely) (Kalocsai P. 2011) hanem városi és elővárosi feladatokat is elláttak. Ilyen rendszer volt a nyíregyházi kisvasút is, amely a város belsejében futott, a ceglédi vagy a szegedi kisvasút is. De a most divatos karslsruhei példához hasonlóan ismert Kárpát-medencében az Arad-csanádi HÉV (Haraszi V. 1994), amely éppúgy látott el helyi, mint helyközi feladatokat is.

De ide sorolható a hegyközi és a bodroközi kisvasúti rendszer, amely Sárospatak, Sátoraljaújhely belső közlekedését is ellátta, valamint az említett két terület tanyáit, kisebb falvait felfűzve, mintegy elővárosi vasútként is működött.

Napjainkban is lenne lehetőség hasonló rendszerek kiépítésére. Ennek megfelelően a megye nagyobb településeit érintő elővárosi szerelvények nem csak a városok pályaudvarait köthetnék össze egymással, hanem a települések belső közlekedésében is szerepet kaphatnának. Borsod-Abaúj-Zemplén megyében jelenleg Miskolcon van helyi közlekedési vállalat, további

három településen (Ózdon, Kazincbarcikán és Tiszaújvárosban) a Volán látja el a helyi közlekedési feladatokat.

A kötöttpályás közlekedéssel Miskolcon, Kazincbarcikán és esetleg Tiszaújvárosban is lehetne pozitív eredményeket elérni. Először mindenképpen a már meglévő, de kihasználatlan infrastruktúra felhasználásának lehetőségét kell megvizsgálni, hiszen ez a legolcsóbb módja a közlekedési hálózat fejlesztésének. Erre a felsoroltak közül Miskolcon van lehetőség, ahol a város keleti részét sűrűn behálózó iparvágány hálózat van, valamint keletről, délről és nyugatról a legnagyobb lakónegyedet, az Avast is megkerüli egy jelenleg csak ipari célokra használt vasútvonal. Az, hogy ez utóbbin személyszállítás is legyen nem új gondolat, hiszen a második világháború előtt rendszeresen volt személyforgalom Miskolc Tiszai pályaudvara és a Ládi-rakodó között. Így ebben az esetben tehát egy korábbi állapot visszaállításáról lenne szó. Természetesen nem az eredeti formájában, hiszen azóta a város szerkezete és az igények is jelentősen átalakultak. Ennek megfelelően azt kellene ebben az esetben megvizsgálni, hogy miként kapcsolódhatna közvetlenül a városi villamoshálózathoz az Avast körül ölelő iparvágány és a volt Diósgyőri Vasgár területén található ipari vágányhálózat. Nagy előnye lenne az integrálásnak, hogy akár Szirmabesenyőből, akár Tiszaújvárosból közvetlenül elérhető lehetne akár az egyetem, akár a város nyugati része, Diósgyőr vagy Majláth.

Fő kapcsolódási pont a Tiszai-pályaudvar, ahol a MÁV telep rendezése már évek óta húzódozó folyamat és a terület alkalmas lenne, mind a keleti, mind az északi irányból érkező elővárosi szerelvények fogadására és bekapcsolására a városi villamoshálózatba. Hosszú távon, második lépésként, nagyobb beruházással pedig a Gömöri-pályaudvar válhatna az elővárosi forgalom központjává, ahonnan a Búza-tér felé a Szeles utcán egy újabb villamosvonal is kiépíthető lenne.

Hasonló a helyzet Kazincbarcikán is, ahol egy villamos körjáratot lehetne kialakítani, amely a város elején kiágazna a 92-es számú vasútvonalból a Jó szerencsét utcán és az Alsóvárosi körúton keresztül a város északi szélét elérve onnan visszakanyarodhatna déli irányba az említett vasútvonalra. Így egy belső körjárat alakulhatna ki, amely a város keleti részét felfűzve köti össze közvetlenül, átszállás nélkül. Természetesen mindegyik lehetőség befektetéssel és áldozatokkal jár, ezt azonban a jövő érdekében, mindenképpen fel kell vállalni.

Önmagában azonban a városi közlekedés infrastrukturális fejlesztése és összekötése az elővárosi rendszerekkel sem jelent megoldást. Ehhez szükség van a többi közlekedési ág bekapcsolására is. Ez a térség adottságait figyelembe véve a közúti közlekedés, hosszú távon azonban a Mezőkövesdi repülőtérrel is érdemes számolni, hiszen nem szabad elfelejteni, hogy itt található hazánk második leghosszabb kifutópályája. A repülőtér hasznosításának lehetősége többször felmerült, azonban egyelőre használaton kívül van.

Az egyetlen tehát a közúti közlekedés amelyet intermodális szempontból figyelembe kell venni. A városi közlekedésbe való integrálás a P+R parkolókon keresztül valósítható meg, amelyeknek lehetőséget kellene biztosítani a közeli településekről, esetleg a város távoli részeiről érkezőknek, hogy autójukat biztonságban hagyva közvetlenül tömegközlekedéssel (ha lehet kötöttpályán) folytassák útjukat.

Miskolc esetében erre kiváló alternatívák vannak. Az egyik ilyen a Gömöri pályaudvar környéke, ahol nagy területek vannak jelenleg is kihasználatlanul. Egy másik lehetőség a közigazgatásilag már Szirmabesenyőhöz tartozó, a város északi határában lévő terület, ahol jelenleg a Bosch terjeszkedik. De talán a legjobb lehetőség a város belsejében a Tapolcai elágazásnál adódik. Ez a terület közvetlenül bekapcsolható lenne az autópályába egy Miskolc központ lejáróval, amely a Martintelep és Szirma között keresztül haladva a Nádasréten át érhetné el a 3-as számú főutat. A Nádasrét hatalmas kihasználatlan területe és a mellette elhaladó vasútvonal, -amely az Avast kerüli meg és a korábbiakban a városi és elővárosi közlekedés szempontjából már írtam róla- alkalmassá teszi, egy valódi P+R parkoló sőt akár a Volán pályaudvar idetelepítésére is.

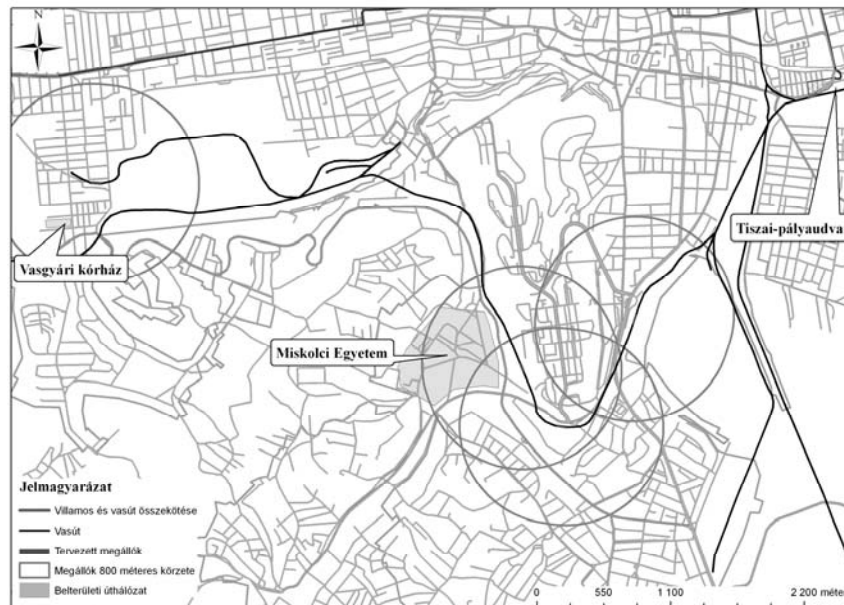
Nagy előnye lenne, hogy a várost északról, keletről és délről érkezők is igénybe tudnák venni az autópályán megközelítve, anélkül, hogy be kelljen menniük a település forgalmas útjaira. Ugyanez igaz a Volán járataira is, amelyek anélkül közelíthetnék meg végállomásukat, hogy közben dugóba keveredjenek.

Lehetőségek Miskolcon belül

A legnagyobb lehetőség és a legkisebb ráfordítással megvalósítható beruházás, mindenképpen Miskolcon a Diósgyőri iparvágány felhasználásával valósítható meg, amely vágány megkerülve az Avast a volt Vasgyár területére érkezik. Ennek a vonalnak a használatával a város lakosságának jelentős része élvezhetné a kötőtpályás közlekedés előnyeit. Mindössze néhány megálló kialakításával (3. térkép) 800 méteren belülre kerülne a „villamos” az avasi I-es és II-es ütem lakói számára, az Egyetemváros tanulói és dolgozói, Hejőcsaba északi részének lakói, valamint a Vasgyárban élők számára. Ez összességében több 10 ezer embert jelent. Tekintettel arra, hogy mind az Egyetem, mind az Avast jelentős tömegeket mozgat nap, mint nap biztosra vehető, hogy ez az irány járható és használható, akár még nyereséget is termelhet.

A vonal nyugati végén mindössze néhány méterre található a jelenlegi kettes villamos hurka, amellyel összekötve, vagy a volt percesi bányavasút nyomvonalán meghosszabbítva akár egy „kör” villamos is létrejöhetne. Ez azonban már nagyobb beruházással és több előkészülettel járó munka, mint az iparvágányon való közlekedés megindítása.

Első lépésben mindenképpen fontos lenne legalább az egyetemig a kötőtpályás közlekedés megindítása, amely vonal nem csak a régió legnagyobb felsőoktatás intézményét, hanem legnagyobb lakótelepét is érintené és közvetlenül összekapcsolná az országos vasúthálózattal. Legnagyobb előnye azonban az lenne, hogy jelentősen lerövidítené az eljutási időket. Az Egyetemvárosból a Tisza-pályaudvarra ma mintegy 30 perc a menetidő ugyanez vasúton kevesebb, mint 10 perc lenne. Egy próbaüzem kedvező vagy kedvezőtlen tapasztalatai alapján a későbbiekben meg lehetne határozni a további fejlesztések irányát, hogy még jobb és még gazdaságosabb közlekedése lehessen Miskolcnak és vonzáskörzetének.



3. térkép: Lehetséges megállók a Diósgyőri iparvágányon

Összegzés

Magyarországon, annak ellenére, hogy már volt példa olyan rendszerekre, amelyek városi és elővárosi közlekedést is lebonyolítottak napjainkban nem jellemző ez a fajta összekapcsolódás. Több nyugat-európai országban nagy sikerrel vezették ezt be, csakúgy, mint az alacsony kihasználtságú vonalak felülvizsgálatát és gazdaságossá tételét.

Észak-Magyarországon több olyan vonal is van, amelyek –a külföldi példák alapján– alkalmasak lehetnek egy olyan rendszer kiépítésre, amely a jelenleg gazdaságtalan és alacsony kihasználtság helyett prosperáló, jól működő vasútvonalakból álló hálózat lehet. Ennek érdekében szoros kapcsolatot kell kialakítani nem csak a nagyobb települések és a megyeszékhely, hanem a megyeszékhelyet érintve egyrészt a nagyobb városok, például Kazincbarcika – Tiszaujváros viszonylatban. Továbbá fontos lenne, hogy ne csak a vasútállomások, hanem a települések belső része is közvetlenül elérhetővé váljon, ezáltal a kötöttpályás közlekedés még vonzóbbá válhat, mint napjainkban.

Ez utóbbira kiváló alternatíva lehet a Miskolcot is behálózó iparvágány hálózat felhasználása. Ennek segítségével akár a Miskolci Egyetem, akár egy megálló kiépítésével a már meglévő vasútvonalon, az olyan nagy foglalkoztatók is elérhetőek lennének, mint amilyen a Bosch. Hosszútávon mindenképpen a környezettudatos, fajlagosan alacsony energiaigényű kötöttpályás közlekedést kell előtérbe helyezni. Ezáltal modern, európai színvonalú közlekedési rendszer jöhet létre Borsod-Abaúj-Zemplén megyében is.

Irodalom

- Barna Zs.– Gábor P. 2002: *Városkörnyéki személyforgalom nagyvasúti és városi vasúti pályán egyaránt közlekedő járművekkel külföldön*, Városi Közlekedés 2002/4.szám, Budapest, 201-209. o.
- García-Palomares, J. G. 2010: *Urban sprawl and travel to work: the case of the metropolitan area of Madrid*, in.: Journal of Transport Geography, 18. évf. 2. szám, 197-213 o.
- Haraszti V. 1994: *A hazai motoros vontatás kezdetei*, in.: Vasúthistória Évkönyv 1994, KÖZDOK, Budapest, 93-109. o.
- Kalocsai P. 2011: *Városi tömegközlekedés a Nyugat-Dunántúlon 1867–1914*, Vasi Múzeumbarát Egylet, Szombathely, 280 o.
- Macharis, C. – Pekin, E. 2009: *Assessing policy measures for the stimulation of intermodal transport: a GIS-based policy analysis*, in.: Journal of Transport Geography, 17. évf. 6. szám, 500-508 o.
- Neumann I. 2006: *Város, Vidék, Vasút*, Magyar Közlekedési Klub, Budapest
- Neumann I. 2009: *Város, Vidék, Vasút*, Magyar Közlekedési Klub, Budapest
- Neutens, T. et al. 2011: *The relationship between opening hours and accessibility of public service delivery*, in.: Journal of Transport Geography, megjelenés alatt
- Priemus, H. – Konings, R. 2001: *Light rail in urban regions: what Dutch policymakers could learn from experiences in France, Germany and Japan*, in.: Journal of Transport Geography, 9. évf. 3. szám, 187-198 o.
- Senior, M. L. 2009: *Impacts on travel behaviour of Greater Manchester's light rail investment*, in.: Journal of Transport Geography, 17.évf. 3. szám, 187-197 o.
- Spencer, A. H. - Andong W. 1996: *Light rail or busway?*, in.: Journal of Transport Geography, 4. évf. 4. szám, 239-251 o.
- Schwanen T. et al. 2001: *Travel behaviour in Dutch monocentric and policentric urban systems*, in.: Journal of Transport Geography, 9. évf. 3. szám, 173-186 o.
- www.ksh.hu: Központi Statisztikai Hivatal honlapja

G. Fekete Éva – Lipták Katalin

II. LHH Nyári Egyetem Irotán

Idén második alkalommal került megrendezésre 2011. augusztus 22-25. között Dr. G. Fekete Éva egyetemi docens (Miskolci Egyetem, Regionális Gazdaságtan Tanszék) szakmai vezetésével a leghátrányosabb helyzetű térségek társadalmi és gazdasági helyzetével, fejlesztési sajátosságaival foglalkozó LHH Nyári Egyetem Irotán. A nyári egyetem „A felsőoktatás és a kistérségek partnerségi programja – Miskolci Egyetem és a Szikszói kistérség” című projekthez kapcsolódott.

A Nyári Egyetemen 25 hallgató és fiatal oktató vett részt, valamint a szakmai előadásokra 10 további vendég érkezett. A résztvevők több tudományterületet képviseltek, így szerepeltek köztük geográfusok a Budapesti Corvinus Egyetemről és az ELTE-ről, kulturális antropológusok a Miskolci Egyetemről, szociális munkás a Szegedi Tudományegyetemről, közgazdászok a Budapesti Corvinus Egyetemről, a Kaposvári Egyetemről és a Miskolci Egyetemről. A miskolci közgazdász hallgatók a Hantos Elemér Szakkollégium tagjai is egyben. A Nyári Egyetem sajátossága, hogy a résztvevők közül többen is tagjai az LHH kistérségek és a felsőoktatási intézmények között működő programnak. Így összesen 3 térség ugyanilyen LHH programjának résztvevői találkoztak, ami lehetőséget adott az eddigi tapasztalatok megbeszélésére és a jövőbeni közös tervek szövegetésére is.

A Nyári Egyetemen délutánonként szakmai előadásokat hallhattunk. Az első délutánon Dr. Bánlaky Pál szociológus és Dr. Csatári Bálint geográfus kultúráközvetítés és fejlesztés az LHH kistérségekben témakörben tartott előadást, Dr. Németh Nándor geográfus pedig a perifériák fejlesztésének sajátos feladataiba, a helyi gazdaságfejlesztés jó gyakorlataiba vezette be a hallgatókat. A vacsorát követően a vidékről, a területi hátrányokról és a posztmodern változásokról beszélgettünk Dr. G. Fekete Éva vezetésével. A második napon a perifériák településeinek és helyi gazdaságának megújításában az agrárium szerepéről tartott előadást Rajnai Gábor az ECOVAST elnöke és Szeremley Béla a HANGYA Szövetség elnöke. A mezőgazdálkodás szerepét és a szövetkezés fontosságát hangsúlyozó előadásokat követően a kistérségi fejlesztés egy gyakorlati szakembere, a dél-borsodi Sárvári Attila az ökológiai alapú helyi gazdaságfejlesztés buktatóival és sikereivel ismertette meg a fiatalokat. A harmadik délután Hernádszentandrás polgármestere, Üveges Gábor politológus volt a vendégünk. A hallgatóságához korban is közel álló polgármester beszélt az elmaradott térségek fejlesztésének sajátosságairól, valamint a településükön közösségi vállalkozási formában elindított biogazdálkodás eddigi tapasztalatairól.

A Nyári Egyetem résztvevői a délelőttönkénti terepmunka keretén belül a Szikszói kistérség néhány településre (Monajra, Kupára, Felsővadászra és Selyebre) rajzoltak ki. A helyi lakosokkal beszélgetve a helyi értékrendek és a települési fejlődési pályák közötti összefüggéseket próbálták feltárni. A helyiekkel készített interjúkat videofelvételken is rögzítették. A „kirajzás” az esettanulmány megoldó verseny feladatainak teljesítésében is segített.

A Nyári Egyetem keretén belül ugyanis ebben az évben esettanulmány megoldó versenyt is hirdettünk. A négy csoportba szerveződött résztvevők az első napon a Szikszói kistérségről kaptak egy hosszabb helyzetleírást, melyben téves adatok és összefüggések is szerepeltek. Feladatuk a téves adatok kiszűrésén túl a térség problémáinak felvázolása, a helyzetleírásra és a délelőtti beszélgetések eredményeire épülő jövőkép és lehetséges fejlesztési célok, innovációs irányok megfogalmazása volt. Az eredményeket a csoportok az utolsó nap délelőttjén prezentálták. A prezentációkat Dr. Nagy Zoltán intézetigazgató-helyettes és Dr.G.Fekete Éva közösen véleményezte és értékelt.

A Nyári Egyetem a hallgatói visszajelzések alapján egyértelműen sikeres volt. Szakmai eredményként pedig az elkészült prezentációkban szereplő javaslatok, fejlesztési ötletek könyvelhetők el. Emellett sikernek tekintjük a különböző intézmények hallgatói, ill. oktatói között kialakult párbeszédet, a közös cselekvésre irányuló szándékok megfogalmazódását.

Az NFÜ által támogatott LHH program a Miskolci Egyetem és a Szikszói Kistérség számára már befejeződött, de a hallgatók lelkesedése és tenni akarása mindenképp indokolja az együttműködés meghosszabbítását és a Nyári Egyetemi hagyományok folytatását.

Summary

Tibor Tiner

Northern Hungary in changing Central European transport space

The structure and the shape of basic transport network of Northern Hungary fit to the highly monocentric transport network of the country centered to Budapest. In the heart of its east-west oriented transportation axes (M3 and M30 motorways, double tracked electrified railway line) run along the southern edge of the macroregion. This magistral connects Northern Hungary with two macroregions (Central Hungary and the North Hungarian Plain), whilst at the same time providing connections between the northeastern peripheries of the Carpathian Basin. In the late 2000s the economic devaluation of more macroregions of Central Europe (Northern Hungary, Eastern-Slovakia, Transcarpathian region in Ukraine) are represented by declining transit role both in passenger and freight traffic. Missing of many bridges over the border river (Ipel') between Hungary and Slovakia, the closing down of more secondary railway lines in 2007 and the economic crisis burst out in the end of 2008 all contribute the polarization of traffic flow towards the chain of towns situated along the motorways. This phenomenon strengthens the influence of Central Hungary and Budapest on the south-western and south stripes of the region. Parallel to it regions and settlements being far from larger settlements and trunk roads more than 25 kms, rather fall into depression.

Ildikó Györffy

Effects of the accessibility on the regional disparities concerning Northern Hungary

The infrastructural development is a key element of the competitiveness of the region, as it increases the economical efficiencies and promotes the integration into the global and international economy. Although the improvement of the infrastructure is an essential factor in the convergence of peripheral areas, they own impact is not able to generate spatial development: with the extension of the infrastructure the growth indicators do not change significantly where the base factors are missing.

During the research, my main aim was to define centre and peripheries in geographical point of view and analyse, if a territory is defined as a geographical periphery, does it mean automatically periphery in economical aspect, as a negative term as well.

Géza Tóth

The aim of our study was to ascertain how the internal migration in Hungary reflect the the utility based accessibility and how they differ from each other, what major trends can be detected? Before testing our hypothesis was that in Hungary the internal migration is especially in connection with the conditions of economic development.

This initial hypothesis was confirmed, since it seems clear link between the Hungarian internal migration and utility-based accessibility, that's mean that the driving force in our country's internal migration is clearly linked to economic reasons.

Szerzőink figyelmébe !

A szerkesztőség kéri a szerzőket, vegyék figyelembe a formai megjelenésre vonatkozó alábbi szempontokat:

Terjedelem, kiegészítések:

- A „Tanulmány” rovatban maximálisan 35.000, a többi rovatokban maximálisan 18.000 karakter terjedelmű tanulmány közölhető.
- A tanulmány elejére öt soros összefoglalót, valamint 3-5 kulcsszó megnevezését és JEL-kód meghatározást kérünk
- A szöveget fájlban kérjük leadni, lemezen vagy e-mailen. (MS WORD bármelyik változatában lementve.)
- Kb. 10-15 sorban rövid összefoglalót kérünk a tanulmányról angolul, valamint a cikkben szereplő ábrák és táblázatok címét is kérjük angolul.
- Kérjük a szerző adatainak megadását az alábbiak szerint: név, tudományos fokozat, beosztás, munkahely

Szöveg formázása

- Oldalméret: JIS B5 – 18,2 x 25,7 cm.
- Margók: fent: 2,22, alul: 2,5, balról: 2,5, jobbról: 2 cm; fejléc és lábléc: 1,25 cm.
- Betűtípus és betűméret: Times New Roman 10-es, a jegyzetek 9-es betűmérettel.
- Bekezdések: cím után nincs behúzás, egyébként 0,7 cm, a bekezdések között sorkihagyás nincs.
- Címek: stílusbeállítás nélkül, fő cím és a fejezetek címei vastag, az alfejezetek címei vastag és dőlt betűtípussal.
- Szövegek közötti kiemelések: szimpla dőlt betűtípussal.

Ábrák, táblázatok:

- Terjedelmi okok miatt kérjük, hogy egy tanulmányban legfeljebb 4-5 ábra szerepeljen.
- Az ábrákat (pl.: térképek, diagramok, rajzok, fényképek) és táblázatokat megfelelően formázva a szövegbe építve kérjük elküldeni. A fénymásolással, szkenneléssel készült ábrákat nem tudjuk elfogadni, mert a nyomda számára nem megfelelő a minőségük. Színes ábrák közlésére sincs módunk. Mindenképpen szükséges az ábrák és táblázatok külön számozása (pl.: 1. ábra; 2. ábra; 1. táblázat; 2. táblázat), s hivatkozásuk pontos feltüntetése a szövegközben, zárójelben, döntve: (*1. ábra*) vagy (*1. táblázat*).
- Az ábra címét az ábra alatt, középen elhelyezve, a táblázatok címét a táblázat fölött balra igazítva kérjük elhelyezni. Az ábrák és táblázatok alatt fel kell tüntetni a forrást is. Ha saját készítésű az ábra, akkor a „*Forrás: Saját szerkesztés, ill. Saját számítás.*” megnevezést kell használni.

Irodalmi hivatkozások, jegyzetek:

- Az irodalmi hivatkozásokat minden esetben kérjük feltüntetni, a szerző *vezetéknévét* és a kiadás évét zárójelbe téve. Pl.: (*Conti* 1993). Pontos idézetnél az oldalszám is szükséges. Pl.: (*Conti* 1993, 76) vagy (*Conti* 1993, 76-86). A hivatkozások ne lábjegyzetként, hanem csak a fent leírt formában kerüljenek a szövegbe.
- Az irodalomjegyzékben csak olyan tételek szerepeljenek, amelyekre a szövegközben hivatkozás található, s minden meghivatkozott irodalmat feltétlenül fel kell tüntetni az irodalomjegyzékben.

- A jegyzeteket kérjük a szöveg végén, számozott formában elhelyezni. A jegyzetek a főszöveg kiegészítéseit tartalmazzák, ne legyen bennük pl. ábramagyarázat, hivatkozás.
- A szöveg után kérjük beírni az irodalomjegyzéket, a következő alapformákban:

Könyv: szerző (megjelenés éve) *A mű címe*, a kiadó neve, a kiadás helye.

Folyóirat: szerző(k) (a megjelenés éve) A cikk címe. – *A folyóirat neve*. (Az évfolyam sorszáma), a szám sorszáma, a cikk kezdő és befejező oldalszáma.

Gyűjteményes kötetben szereplő cikk: szerző(k) (a megjelenés éve) A cikk címe. *A gyűjteményes kötet címe*. – Szerkesztő(k) neve (szerk. vagy ed(s), vagy Hrsg.), a kiadó neve, a kiadás helye, a hivatkozott írásmű kezdő és befejező oldalszáma.

Példák:

Cronaue, U. (1992): *Kommunale Unternehmen*. Erich Schmidt Verlag, Berlin.

Alchian, A.-Demsetz, II. (1972) Production, information costs and economic organisation. – *America Economic Review*, 2. 775-795. o.

Péteri G. (1991): Az önkormányzatok és oktatási intézményeinek viszonya, finanszírozási kérdések. – Kozma T. (szerk.) *Önkormányzat és iskola*. Oktatókutató Intézet, Budapest, 122-154.o.

Köszönjük !

Szerkesztőség

Szerzőink

<i>Bakos István</i>	egyetemi docens, Miskolci Egyetem Világ- és Regionális Gazdaságtan Intézet
<i>Dávid Lóránt</i>	tanszékvezető főiskolai tanár, Károly Róbert Főiskola, Gyöngyös, Turizmus és Területfejlesztési Tanszék
<i>G. Fekete Éva</i>	egyetemi docens, Miskolci Egyetem, Gazdaságtudományi Kar, Világ- és Regionális Gazdaságtan Intézet
<i>Győrffy Ildikó</i>	egyetemi tanársegéd, Miskolci Egyetem Világ- és Regionális Gazdaságtan Intézet
<i>Jéger Gábor</i>	doktorandusz, Miskolci Egyetem Műszaki Földtudományi Kar
<i>Lipták Katalin</i>	PhD hallgató, Miskolci Egyetem Világ- és Regionális Gazdaságtan Intézet
<i>Nagy Zoltán</i>	egyetemi docens, tanszékvezető, Miskolci Egyetem Világgazdaságtan Intézeti Tanszék
<i>Tiner Tibor</i>	tudományos főmunkatárs, MTA Földrajztudományi Kutatóintézet
<i>Tóth Géza</i>	tudományos munkatárs, Károly Róbert Főiskola, Gyöngyös, Turizmus és Területfejlesztési Tanszék, és vezető-tanácsos, KSH, Budapest
<i>Truckó Máté</i>	marketing menedzser, Marketing és nemzetközi kapcsolatok csoport, NORDA Észak-Magyarországi Regionális Fejlesztési Ügynökség Közhasznú Nonprofit Kft.