

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.*).

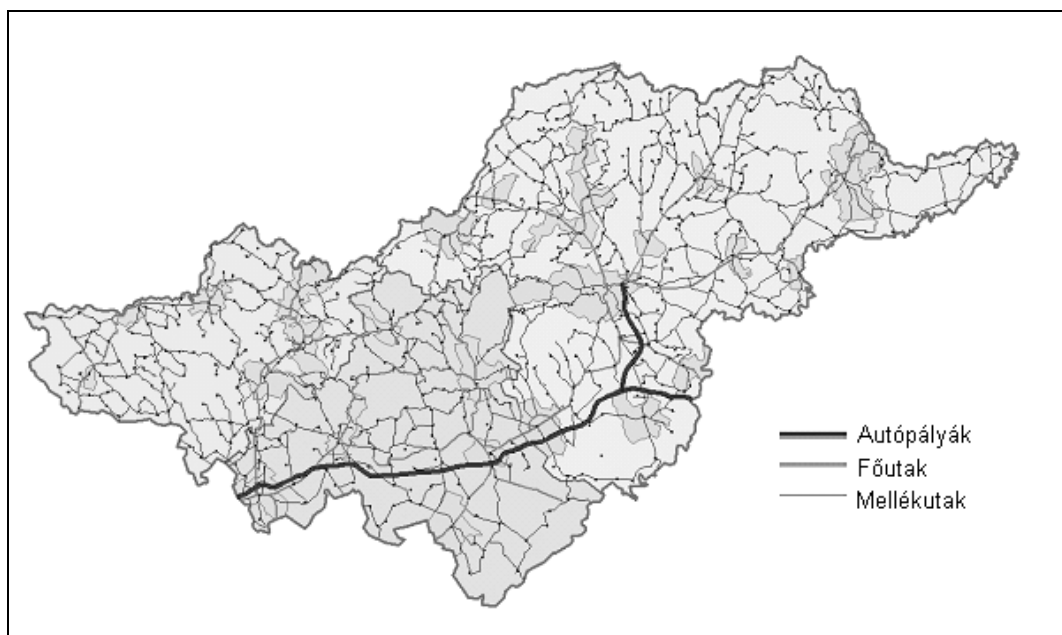
A hálózatok az elérhetőség eszközei, amelyek egy térség fejlődése szempontjából alaptényezőként szerepelnek. A megközelíthetőség sokirányúsága olyan kiépült, belső kapcsolatrendszer mellett érvényesül, amely képes a külső kapcsolatból származó előnyök kihasználására. A többirányú kapcsolatok kívánalma 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 autoutak 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)

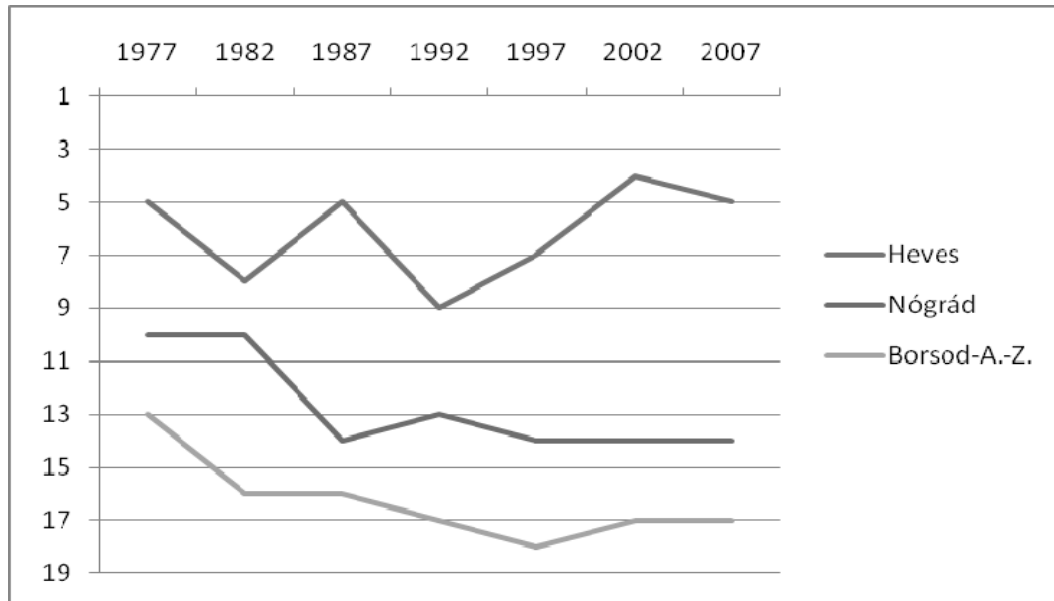
	A másodlagos infrastruktúra sűrűsége					Sorrend
	Személy- gépkocsi	Tehergép- kocsi	Autóbusz	Motor- kerékpár	Üzemanyag- töltő állomás	
	db/1000 lakos		db/10 000 lakos			
<i>Borsod-A.-Z.</i>	240	30,3	16,8	94,4	2,1	18.
<i>Heves</i>	288	39,7	24,1	121,2	3,0	5.
<i>Nógrád</i>	270	32,8	19,4	116,5	3,2	14.
Észak-Magyarország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

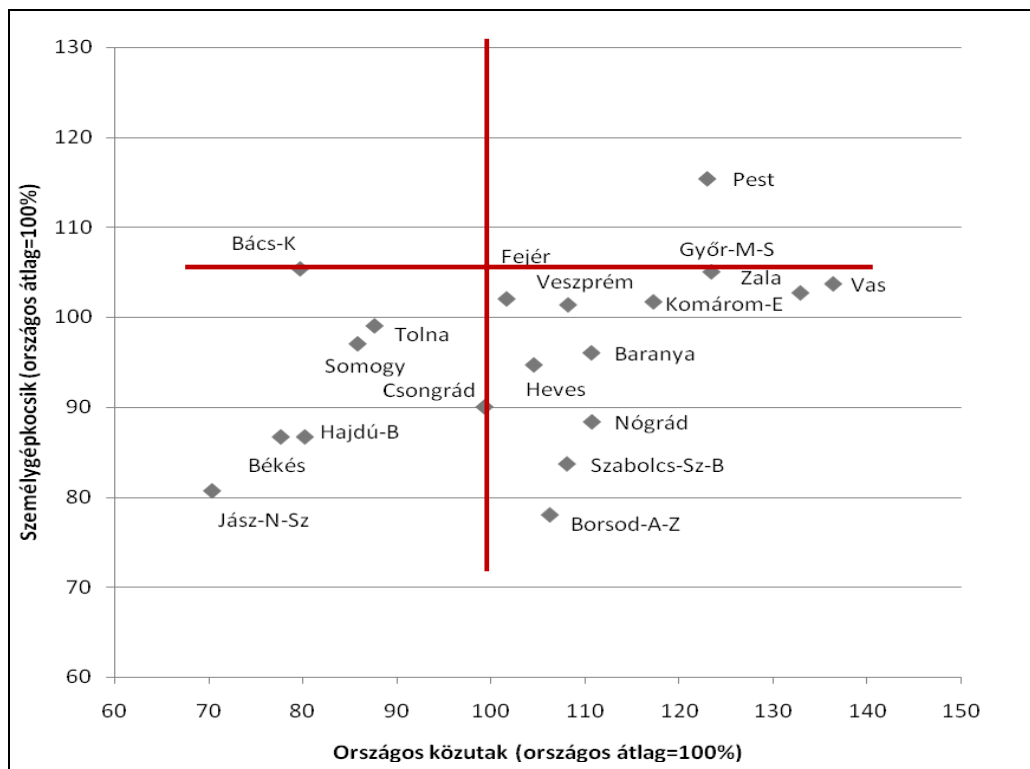
A fenti mutatókból képzett sorrend jelentős pozícióváltást jelez egyes térségek esetében. Megyei szinten a 30 évvel ezelőtti állapot folyamatos változása miatt – az ábra áttekinthetősége érdekében – csak Észak-Magyarország 3 megyéjének a sorrendjét emeltem ki (2. ábra). Heves megye a motorizációs mutatók 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.

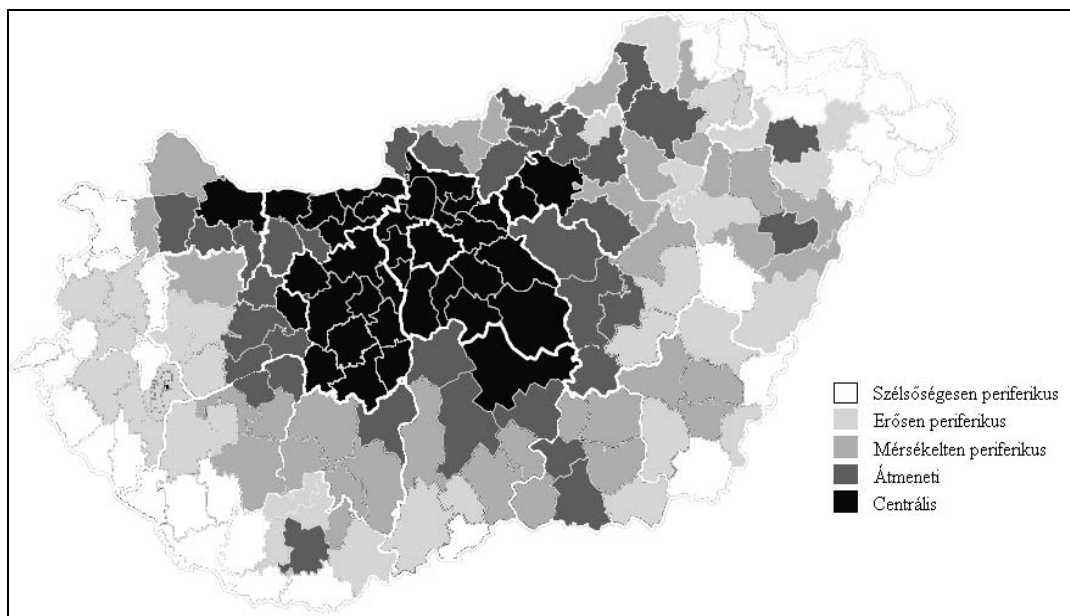
A centralitási index belő és saját potenciálok összegéből áll. Az adott kistérség belső elérhetőségi potenciálját, (ill. a népességi súlytényezőtől adódóan népességpotenciálja) az adott kistérségi településről elérni kívánt tömeg adja meg a közút jellegének megfelelően, percben. A területi ellenállási 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 éri 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.



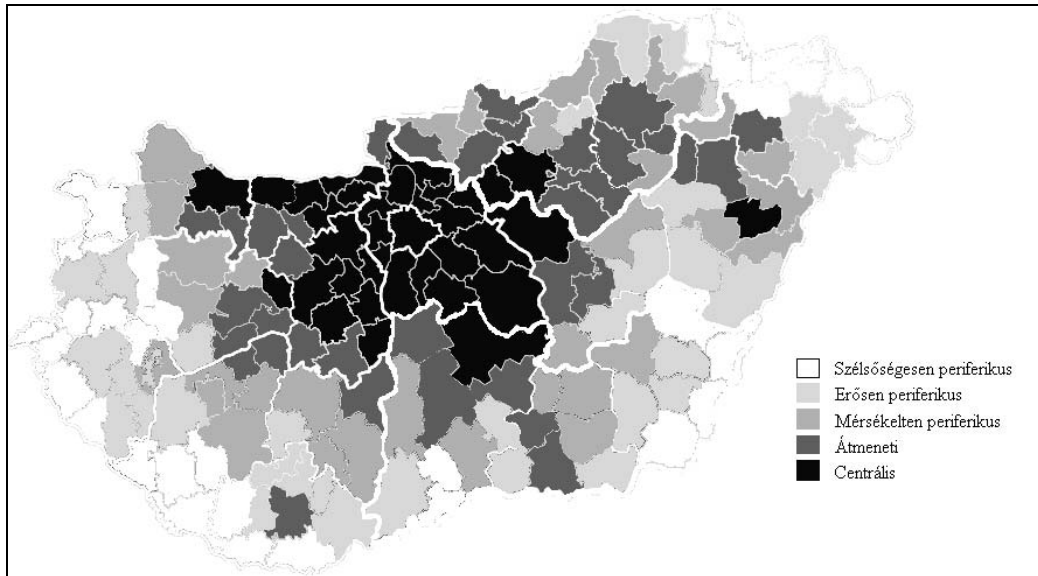
1. ábra: A kistérségek elérhetőségi potenciálja a centralitási indexek alapján (2000)

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.

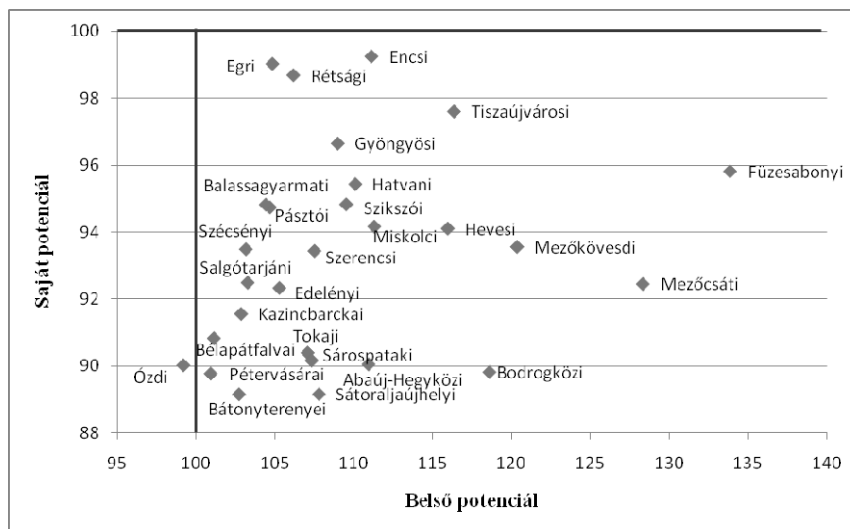
A régió déli, Tiszához közeli településein is hasonlóak a problémák: nem megfelelő az útellátottság, több település megközelítése nehézkes, a kistérségi központok vagy a megyeközpontok elérési ideje hosszú.

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
- Györffy 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.