

VI. A HÁLÓZATI INFRASTRUKTÚRA KÖLCSÖNHATÁSA MÁS ÁGAZATOKKAL ÉS A REGIONÁLIS FOLYAMATOKKAL

VI. 1. Gazdaság

A gazdaság térszerkezet-átalakító szerepe jelentősen megnőtt az utóbbi években: egy terület fejlődése és társadalmi-gazdasági fejlettsége nagymértékben függ a betelepülő vállalkozásoktól. A telepítések és fejlesztések döntési kompetenciája a tulajdonos kezében van, vagyis az esetek többségében nem kapcsolható össze államigazgatási szervvel, vagyis a vállalkozások telephelyválasztásához nincs meg a közvetlen befolyásolás lehetősége. Ez, pedig a területi egyenlőtlenségek kiéleződéséhez, a hátrányos helyzetű térségek még erőteljesebb leszakadásához vezet. Mivel a vállalkozások számára az egyik legfontosabb telephelyi szempont a megfelelő infrastruktúra, a területfejlesztésben érintett államigazgatási szervek – és ezen belül is a központi kormányzat – az infrastruktúra-fejlesztés irányainak kijelölésekor közvetetten tudja befolyásolni a vállalkozások telephelyválasztását.

Az infrastrukturális fejlesztések, beruházások döntően központi költségvetésből valósulnak meg, a mindenkori kormányzat felelőssége nagy: a politikai vezetés által preferált területfejlesztési modell, döntően befolyásolja a beruházások területi elhelyezkedését²⁸⁶. Ennek ellenére azt lehet megállapítani, hogy a rendszerváltozás után az állam – vagyis a központi irányítás – szerepe a területi folyamatok szabályozásában valamelyest csökkent: tervalku helyett reális érdekek kerültek, kerülhettek előtérbe²⁸⁷, a szocialista tervgazdálkodás helyett valós piaci folyamatok indulhattak el. Az önkormányzatiság létrejött, pedig a helyi döntések meghozatalát tette lehetővé. Az Európai Unióban megfigyelhető – szubszidiaritás elvén alapuló – trend, hogy a központi irányítás “leadja” a döntési kompetenciáját a megfelelő – területi, települési – szintre. Természetesen ehhez pénzügyi forrásokat is hozzárendel.

A piaci szereplők hálózatépítő tevékenysége a tárgyalt időszakban erősen megélénkült. Ez a tendencia a beruházás-orientált, kedvező telephelyi adottságú területeken jelenthet jelentős változást. A kevésbé frekvenciált területeken a települési Önkormányzat vagy/és a lakosság épít ki infrastruktúrát. Itt helyi adók, lakossági

²⁸⁶ Itt érdemes megjegyezni, hogy nem csak területi, de ágazati szinten is megfigyelhető ez a diszkrimináció.

²⁸⁷ Nyilvánvalóan a helyi, vagy regionális érdekvizonyoknak megfelelően.

hozzájárulás, helyi vállalatok, civil szervezetek és alapítványok lehetnek a finanszírozás alapjai²⁸⁸.

A tulajdonviszonyok hatása

A hálózati infrastruktúra rendszerek tulajdonviszonyai is meghatározhatják egy-egy társadalmi-gazdasági területi egység fejlődését. Ez főként ott lehet érdekes, ahol egy ágazaton belül több külföldi érdekeltségű cég osztotta fel a piacot, vagy annak egy részét²⁸⁹. Ezeken a területeken az eltérő piaci magatartás jelentős különbségeket eredményezhet, ugyanakkor az állami beavatkozás lehetősége erősen korlátozott²⁹⁰

A települési közművek tekintetében jelentős gazdasági, tulajdonlási, üzemeltetési problémát jelentett ezek helyi önkormányzati tulajdonába adása. Ugyancsak gondok merültek fel a gerinchálózat privatizációja kapcsán: külföldi vállalatok megjelenésével a szolgáltatók és fogyasztók közötti érdekellentétek fokozódtak, a problémamegoldás sokszor csak kormányzati beavatkozással volt lehetséges. Ugyanez a gond a közútfejlesztés, közúti közlekedés terén is: a külföldi társaságok szerepe sok esetben meghatározóvá vált²⁹¹.

A kilencvenes évek elején e témában írt tanulmányok kivétel nélkül az infrastruktúra követő jellegét hangsúlyozzák, mint jelentős problémát: a tűzoltómunka-szerű, kampányjellegű fejlesztést, mely sokszor esetleges, a területi (regionális) szempontokat, fejlődési trendeket figyelmen kívül hagyja²⁹². Vagyis ez a követő jellegű infrastrukturális fejlődés, nem kiváltója a településrendszerben végbemenő változásoknak, hanem azokat követve elmélyíti a településrendszer átalakulását²⁹³.

A cél ugyan itt is a kínálat bővítése, minőségi javítása a kereslet igényeinek megfelelően, de a szükségletek utólagos kielégítéséről van szó ebben az esetben²⁹⁴. Tehát a gazdasági fejlettséghez képest az infrastruktúra utólagos fejlesztése valósul meg.

²⁸⁸ Természetesen pályázati úton központi költségvetési támogatás is igénybevehető.

²⁸⁹ Ilyen ágazat például a hírközlés és az energiaszektor.

²⁹⁰ Ez különösen a távközlésre igaz, például a vezetékes távközlés esetében: a hálózatfejlesztésben a magán-tulajdonosi érdek érvényesül, s amint azt a II. fejezetben bemutattam, a szolgáltatók és szolgáltatások terén jelentős területi különbségek alakulnak ki.

²⁹¹ Kőszegfalvi György: Települési infrastruktúra. (Területi és települési kutatások. Akadémiai Kiadó, Bp., 1990)

²⁹² Kőszegfalvi György - Síkos T. Tamás: Városok és falvak infrastruktúrája. MTA FKI Budapest 1993. Így fordulhatott elő, hogy a fejlettebb Dunántúl több közvetett területfejlesztési támogatáshoz jutott, mint az Alföld, vagy az Észak-Magyarországi területek.

²⁹³ Agglomerálódási folyamat elmélyítése, településstruktúrák, összefüggő településtart kialakulása.

²⁹⁴ Ez természetesen azt is jelenti, hogy az infrastruktúra-szolgáltatás nem képes kielégíteni a keresletet, nincs valódi piac. A túlzott tulajdonosi koncentráció szintén nem kedvez a piaci viszonyok kialakulásának (monopólium-helyzet).

Célként megfogalmazható, hogy jobban összhangba kell hozni az infrastruktúrát a gazdasági fejlődéssel. Ebben az irányban először az évtized második felében mozdult el az infrastruktúra-fejlesztés: térségi szinten ez az Alföld fejlesztési prioritásában, települési szinten, pedig a kínálati (szolgáltató) típusú önkormányzati modell elterjedésében érhető nyomon.

A hosszú megtérülési idő miatt nem a nyereségesség, hanem a szükségesség kell, hogy vezérelv legyen a hálózatfejlesztéskor. A közlekedés – és a többi hálózati infrastruktúra – gazdaságfejlesztő hatása nem megkérdőjelezhető, de nálunk a hatékonyság elve miatt volt a fejlesztés a legutóbbi időkig követő jellegű. Vagyis a beruházások gyakran arra a területre összpontosultak, ahol viszonylag gyors nyereséget lehetett realizálni, s nem oda, ahol a gazdaságélénkítés szükségessége jelentkezett.

Gazdaság és hálózati infrastruktúra

A gazdaság földrajzi elhelyezkedését – a fejlett ipari országokban – a talajadottságok vagy az ipar települési igényei kevésbé befolyásolják. A szolgáltatási funkciók szabják meg egy-egy település jelentőségét²⁹⁵. Vagyis az, hogy a település milyen minőségi szintet képes szolgáltatni a gazdasági élet aktorainak. Természetesen itt alapvető szempont a hálózati infrastruktúra, a munkaerő szakképzettség, a gazdasági környezet. De fontos az épített és természeti környezetet állapota, a település-image is²⁹⁶.

Az ipar térbeli szerkezetét a technikai-technológiai fejlődés is jelentősen átrajzolja. Az utóbbi időben az egyes technológiai folyamatok helyett az egy telephelyen történő termelési rendszerek kialakulása terjedt el a fejlett nemzetgazdaságokban. Automatizálás előretörése jelentős infrastruktúra igényvel jár: nagyobb energiaigény, biztonságos ellátási feltételekkel, szállítási rendszer koordináltabb kialakítása, védőövezetek gondosabb méretezése válik szükségessé. Nagyobb termelékenység miatt figyelembe kell venni a fogyasztópiacot, kooperációs lehetőségeket, tehát társadalmi vetülete is van az ilyen irányú fejlődésnek.

Láttuk, hogy az energiahordozók változása jelentősen befolyásolja a gazdaság és az infrastruktúra térbeli szerkezetének alakulását is. Az atomenergia megjelenése átrajzolta az energiahálózatot és változást hozott a nemzetközi kapcsolatrendszerekben is²⁹⁷. Majd

²⁹⁵ Enyedi György: Területfejlesztés, regionális átalakulás. Társadalmi Szemle 1993 / 3 szám pp. 133-139)

²⁹⁶ Gordos Tamás település-marketing kutatásai is ezt igazolják

²⁹⁷ Az energiaimport tekintetében.

a szénhidrogének előtérbe kerülésével jelentős hálózatfejlesztés indul el az Alföldön. Ennek jelentősége abban rejlik, hogy szállítása olcsó, nem terheli a közlekedési hálózatokat, és a környezeti ártalmak is kisebbek, mint a szén esetében^{298, 299}. A kitermelőipar³⁰⁰ visszaesésében a gazdasági okok mögött meghúzódnak az infrastrukturális problémák is: a nagy mennyiségű szállítandó anyag miatt kiemelt jelentőségű a közlekedés szerepe, elsősorban vasúté. A korszerűtlen és drága szállítás az amúgy is általános recesszióban levő nehézipart a külföldi versenytársakkal szemben is hátrányba hozta. A gazdasági ágazatok közül a feldolgozóipar és a gépipar nem igényel ágazati koncentrációt. Közlekedési infrastruktúra igénye a “gyors elérhetőség”, míg energiaellátása a biztonság alapelvein nyugszik.

Sajátos helyzetben van a vegyipar, melynek energiaigénye mellett jelentős a folyóvíz igénye is, mely sok esetben csak vízforgatással elégíthető ki. Több tanulmány is kiemeli, hogy ebben az ágazatban a vízi szállítás lehet előnyös, ha már egyszer a gyártás folyóvíz-igényes³⁰¹. Az utóbbi időszak infrastruktúra fejlesztései egy viszonylag fiatal iparághoz, az idegenforgalomhoz is kapcsolódnak.

A gazdaság fejlődése a kapcsolatrendszerek átalakulásához is vezet. A gazdasági átalakulás során hátrányos helyzetbe került térségek közlekedési kapcsolatrendszerei gyengültek meg leginkább. Itt volt jelentős visszaesés az ingavándor-forgalomban, itt fejlődött vissza leginkább a közforgalmú személyszállítás. E térségek nem kaptak megfelelő fejlesztéseket, mert azokat a fejlett területek élénkítésére, példának okáért: a nyugati országrész kapcsolatrendszereinek javítására fordították. A fejlődő gazdaság aztán további fejlesztéseket indukált az infrastruktúra minden területén. A hazai területfejlesztés csak az évtized végére jutott el oda, hogy erőforrásokat csoportosítson át a fejletlen térségek felzárkóztatásához. A hálózati infrastruktúra fejlesztése ugyanis jelentős lökést adhat a gazdasági fejlődésnek, még kevésbé kedvező társadalmi-gazdasági környezetű területeken is. Erre jó példa az M5 autópálya kedvező hatása Kecskemétre és a Nyugat-Alföldre.

²⁹⁸ Nem véletlen, hogy napirenden van a szénelapú erőművek szénhidrogén (földgáz) alapú üzemelésére történő átállítása.

²⁹⁹ A szén esetében az égéstermék (salak) elszállítása és elhelyezése is költségnövelő tényező. Berczik András: A közlekedés és a város 56. oldal. Tankönyvkiadó, Budapest 1974.

³⁰⁰ Bányászat.

³⁰¹ Kőszegfalvi György: Regionális fejlesztés és közlekedés. 60-66. oldal. Tankönyvkiadó, Budapest 1975

VI. 2. Kölcsönhatások a társadalom szférájával

A műszaki infrastruktúra a társadalmi életkörülmények és életszínvonal alakításában is jelentős szerepet játszik, elsősorban az előző fejezetben tárgyalt gazdasági tényezőkön keresztül. Ezzel közvetve is hatással van a népességdinamikára: az infrastrukturális fejlesztés a népességmegtartó-képességet is képes befolyásolni. A társadalom természetesen kölcsönhatásban van a műszaki infrastruktúrával, hiba lenne egyoldalú hatásokról beszélni³⁰².

A 90-es években lezajló társadalmi folyamatok alapvetően a társadalmi egyenlőtlenség növekedésének irányába hatottak. A tárgyalt időszakban a nyolcvanas évek végén meginduló jövedelem és vagyon szerinti differenciálódás felgyorsult ütemben folytatódott és a jövedelmi egyenlőtlenségek tekintetében jelentős különbségek alakultak ki. A kereseti viszonyok szakmánként, ágazatonként és területenként is szélsőséges eltéréseket mutatnak. A jövedelmi adatok vizsgálata nagy különbségeket jelez nem csak a társadalom egyes rétegei, hanem az ország különböző területei között is.

A társadalmi problémák területi vetületei

Az ország társadalmi és gazdasági problémái területi szempontból egyenlőtlenül oszlanak meg, bizonyos társadalmi problémák meghatározott térségekben kumulálódnak³⁰³. A helyi gazdaság jelentősége meghatározó: a települések közötti erőteljes differenciálódás fő motorja. A helyi adóbevételi lehetőségek különbözősége, a gazdaság teherbíró-képessége függvényében, erőteljesen befolyásolja az önkormányzatok fejlesztési lehetőségét, fejlődési esélyeit, ugyanis a helyi önkormányzati bevételek közül az iparüzési adó a legjelentősebb³⁰⁴. Ennek megfelelően a jelenleg jelentős gazdasági potenciállal rendelkező megyeszékhely státuszú települések kevésbé érezték meg a gazdasági recessziót, míg a vidéki, rurális területek egyre jobban leszakadtak. Ennek következményeként az évtized végére településnagyság-kategóriánként erősen szóródtak a települési jövedelmek. A

³⁰² Ez a területfejlesztés definíciójából is adódik: a területfejlesztés - társadalmi tevékenység.

³⁰³ OTK, OTT.

³⁰⁴ Elhangzott: Várostervezés – Városgazdálkodás szakirány., Önkormányzati gazdálkodás stúdium. 2001.

fővárosban a nagyobb adózott jövedelmet elérő lakosság aránya is magasabb, míg a kis településeken alig akad magasabb adózott jövedelmet felmutató polgár.

Az átlagjövedelmek és az egy főre jutó GDP tekintetében is hasonló színvonallejtő figyelhető meg a kisebb települések kategóriája felé haladva.

A polarizálódó társadalomszerkezet területi vetületének bizonyos településkategóriák, régiók leszakadása felel meg. Akut válságtérsegek alakultak ki, amelyekben az elmaradottságból és az ipar leépüléséből adódó szerkezeti, foglalkoztatási és szociális feszültségek egyidejűleg halmozottan jelentek meg (**79 és 80 melléklet**). A területfejlesztési politika szerepe ezen a téren kettős: a térbeli, települési szerkezet változtatásával hozzá kell járulnia a hatékony, innovatív és versenyképes gazdasági tevékenység feltételeinek megteremtéséhez és a gazdaság dinamizálásához, a jövedelemtermelő képesség növekedéséhez.

VI. 3. A hálózati infrastruktúra-, és a regionális fejlődés összefüggései

A hálózati infrastruktúra fejlődését és fejlettségét a társadalmi-gazdasági térstruktúra tagozódásával (**81, 82, 83 mellékletek**)³⁰⁵ összevetve a statisztikai tervezési régiókra az alábbi jellemzőket tartom fontosnak:

Nyugat-Dunántúl és Közép Dunántúl

A rendszerváltozás hátrányait³⁰⁶ kevésbé megérző, kedvező gazdasági térbe került régió, jó infrastrukturális adottságokkal és az infrastruktúra-fejlesztés sokoldalú finanszírozási lehetőségeivel. A régiót a progresszív ipari ágazatok az ország legdinamikusabban fejlődő térségévé léptették elő. A dinamizmus impulzusa a centrumterületekről kiindulva elérte a perifériákat is. Ez a folyamat az agrárstruktúra átalakulását és fejlődését is eredményezte. Az innováció terjedését elősegítette a magas szellemi potenciál és a fejlettnak mondható külső kapcsolatrendszer, kommunikációs hálózat. A régió közlekedés-földrajzi potenciálja a társadalmi-gazdasági átalakulás során jelentősen megnőtt. Az elérhetőség a magyar gazdaságfejlesztés egyik alappilléreivé vált. Az EU felé orientálódó magyar gazdaság számára létkérdés lett, hogy megfelelő közlekedési folyosók kössék össze Nyugat-Európával. Ausztria belépése az

³⁰⁵ Rechnitzer János, Nemes-Nagy József és Kőszegfalvi György munkái alapján.

³⁰⁶ Elsősorban az ipari szerkezetváltást.

Európai Unióba³⁰⁷ azt is jelentette, hogy Magyarország határos lett az Unióval, számos lehetőséget – és forrást – biztosítva területfejlesztési akcióknak³⁰⁸. A közlekedésfejlesztésben tehát prioritást élveztek a nyugati orientációjú hálózatok, így vasút terén a hegyeshalmi vonal korszerűsítése és a szlovén – és ezen keresztül az olasz – kapcsolat kiépítése. A közúthálózat fejlesztés is ezt a trendet követve – igaz koncesszióban – bekapcsolta hazánkat az európai autópálya-hálózat vérkeringésébe. A fejlesztések sajátossága, hogy kizárólag sugárirányúak, vagyis a régiókat nem tájrák fel kellőképpen, ez továbbra is a mellékálózat feladata marad s ez mindenféleképpen kedvezőtlen a régió belső és külső kommunikációja tekintetében. A régió belső kommunikációs rendszere a gazdasági fejlődéshez mérten nem kielégítő: több összefüggő periferikus terület is fellelhető a régióon belül³⁰⁹.

A fejlesztések közvetve a mellékálózat fejlődésére is hatást gyakoroltak, hiszen egy élénkülő gazdasági térben az elérhetőség követelménye miatt is a térbeli kapcsolatrendszer sokoldalúsága és színvonalának minőségi emelése elengedhetetlen. A régió esetében már így is megkésett, követő jellegű fejlesztésről beszélhetünk, a hálózatfejlesztés súlypontjának már a keleti térségekre kellene esnie, ahol ezek a fejlesztések indíthatnák el a gazdaság élénkülését³¹⁰.

A hírközlés terén a régió magas fejlettséget ér el. A postai szolgáltatások terén nem alakultak ki hátrányos helyzetű területek, a postai szolgáltatások átszervezése kevésbé érinti a régió településeit. Különösen jelentős volt a régió fejlődése a vezetékes telefonellátottság tekintetében: a várakozási idő és a várakozók aránya minimális³¹¹. Az évtized elején indult jelentős fejlődésnek a régió. A sokoldalú, fejlett kapcsolatrendszer kialakulásához elengedhetetlen volt a hírközlési infrastruktúra fejlesztése. Az évtized közepére Zala megye rurális területeinek fejlesztésével a gyengén ellátott területek megszűntek, a területi különbségek mérséklődtek a régióon belül.

Az országos átlaghoz viszonyítva alacsony a vezetékes gázellátottság, a fejlesztések elkerülték a régiót.

³⁰⁷ 1995-ben

³⁰⁸ PHARE CBC, PHARE INTERREG

³⁰⁹ Például: Őrség-Vendvidék, Répce mente

³¹⁰ A dolgozat írása alatt e tendencia úgymond embrionális állapotba került.

³¹¹ Gyakorlatilag nincs várakozási idő például a soproni, a szombathelyi vagy a győri primer körzetben

A hálózati infrastruktúra minőségi színvonala különösen magas a csatornázottság tekintetében. Ez főleg városok esetében korábbi fejlesztések eredménye, falvak esetében pedig a magánérős (lakossági) beruházás aránya magas³¹².

A településrendszer átalakulása itt kevésbé volt jelentős (**84. melléklet**), de ki kell emelni a városhálózat fejlettségét, kapcsolatrendszerét, természetföldrajzi, társadalmi, gazdasági adottságok jó kihasználását, mely agglomerálódó településstruktúrát³¹³, valamint területi-funkcionális összefonódást is eredményezett³¹⁴.

A Közép-Dunántúl közlekedés-földrajzi helyzetének és kapcsolati rendszereinek köszönheti fejlődését. Gazdasági struktúrájában a progresszív ipari ágazatok éppúgy megtalálhatók, mint a válságágazatok. Ennek megfelelően jelentős fejlettségbeli különbségek és feszültségek alakultak ki a régió belül³¹⁵. Az innovációs készség csak a nagyvárosokban jó, különösen hátrányos helyzetű kis- és középvárosok³¹⁶ felzárkóztatásának akadálya e készség hiánya. A régió a nyugati orientációnak és fővárosközelségének köszönhetően az országos átlaghoz képest jelentős fejlődésen ment keresztül. Számos hálózatfejlesztés köthető a régióhoz, így a Budapest-hegyeshalmi, a Székesfehérvár-szombathelyi vasúti fejlesztések, a Budapest-hegyeshalmi, a Székesfehérvár-veszprémi közúti fejlesztések. Jelentős fejlődés ment végbe a hírközlés terén is az évtized első felében, amely töretlen maradt az évtized második felében is: Veszprém és Fejér megye is jelentősen fejlődött. Ugyanígy folyamatos fejlődés figyelhető meg a csatornázottság tekintetében az idegenforgalmi területeken és a városokban. A régió belül hagyományosan szoros kommunikációval rendelkezik Fejér és Veszprém megye, jórészt annak köszönhetően, hogy sugaras hálózati elemek kötik őket össze. Komárom-Esztergom megye ugyanilyen okból kifolyólag Pest és Győr-Moson-Sopron megyével áll szorosabb kapcsolatban. Dunaújváros és térsége a megyeszékhely mellett Bács-Kiskun és Tolna megyével is tart fenn kapcsolatrendszert.

³¹² Mivel a területfejlesztési támogatások jelentős része az ország keleti régióiba került.

³¹³ Győr, Szombathely-Kőszeg, Keszthely-Hévíz.

³¹⁴ Győr-Székesfehérvár, Győr-Sopron "tengely".

³¹⁵ Székesfehérvár-Várpalota, Veszprém-Ajka.

Dél- Dunántúl

Kevésbé lendületes átlagos fejlődés, nagy területi különbségekkel, számos eltéréssel, melyek okai lehetnek: településhálózatban meglévő markáns és nem megszüntethető különbségek (népsűrűség, településsűrűség), az idegenforgalom kiemelt területeinek régió belüli perifériális területi elhelyezkedése. Központi funkciók területileg egyenlőtlen eloszlása, funkcionális városok hiánya, nagy területű városhiányos térségek jellemzik. Ennek köszönhetően “pólusfejlesztés”, mely az innovációs begyűrűzést befogadni képtelen perifériák végleges leszakadásához vezethet, vagy már vezetett is. A hálózatfejlesztés a perifériákon rendkívül szerény mértékű volt³¹⁷. A kormányok is elsősorban az alföldi és észak-magyarországi megyékben kezdtek válságkezelési akciókba. A másik végponton az idegenforgalmi területek – elsősorban a Balaton déli partja és a Duna-part – intenzív fejlesztése és magas fokú infrastrukturális ellátottsága áll³¹⁸.

A közlekedési hálózat viszonylagos fejletlensége a településhálózat kedvezőtlen struktúrájára és a domborzati viszonyokra vezethetők vissza. Kommunikációs rendszerére a belső tagoltság jellemző. A K+F és regionális központ Pécs közlekedési árnyékban helyezkedik el. Kaposvár külső kapcsolatrendszere lényegesen erősebb, míg Szekszárd Bács-Kiskun (Baja), Fejér (Dunaújváros), és Baranya (Pécs) megyéhez (városhoz) kötődik szorosan. Szekszárd vasúti, Kaposvár közúti elérhetősége és közlekedése nagy kívánnivalót maga után. A régióban a vasúthálózat korszerűsítése vagy racionalizálása elkerülhetetlen: számos vonal műszaki mutatói kritikussá váltak, több esetben a forgalom szüneteltetése mellett döntött a MÁV. A nagykanizsai vonal kivételével a jelentős fejlesztések elkerülték a régiót. Közúthálózat fejlesztésében a korszerűsítés volt a jellemző. Ezek azonban területileg szórtan és nem jelentős hosszúságú szakaszokon valósultak meg: a legjelentősebb fejlesztés a Dombóvár-Kaposvár-(Böhönye) szakaszon (21 (54) km) volt. Jellemző a régióra, hogy 1998-ban egyetlen megyeszékhelyének sem volt elkerülő útja. A régió belüli a megyei tagozódás meghatározó a kapcsolatrendszerekben, egyedüli kivételt Dombóvár jelent, amely Kaposvár felé orientálódott az utóbbi időben.

³¹⁶ Sárbogárd, Várpalota, Oroszlány.

³¹⁷ A statisztikai mutatók alapján ezek a területek a legfejletlenebb alföldi térségek mutatóival rendelkeznek, ráadásul sokkal kedvezőtlenebb térszerkezeti és kommunikációs kapcsolati viszonyok között.

³¹⁸ Igaz itt is vannak hiányosságok: az M7 folytatása körüli problémák, áldatlan állapotok a korszerűtlen 6-os úton, szennyvízelvezetési hiányosságai a Duna-völgyi településeknél, vezetékes gázellátottság alacsony színvonal a Tolnában.

A régió kimaradt a rendszerváltás utáni időszakot jellemző távközlési „boom”-ól. A korábban fejlett Baranya megye a középmezőnybe esett vissza, az eddig is fejletlen Tolna megye az egyetlen, ahol 1998-ig nem történt számottevő fejlesztés. Csak Somogy megye fejlődött az országos trendnek megfelelően, ez elsősorban a balatonparti települések fejlesztéséből adódik.

Az infrastruktúrafejlesztést gátolhatja, hogy kevés – és a meglévők sem jelentősek Pécs kivételével – az agglomerációk száma. Az aprófalvas területeken a fejlesztés kevésbé gazdaságos, ugyanakkor a nagyon alacsony településsűrűségű Somogyban a regionális művi elemek³¹⁹ kiépítése lehet költségesebb az átlagosnál³²⁰.

Központi Régió

Egyértelműen a főváros vonzásterülete miatt, kiemelkedő mutatószámokkal rendelkezik a régió a hálózati infrastruktúra terén.

Az agglomerációkat felfűző vasútvonalak jelentős része villamosított, sőt a tárgyalt időszakban további fejlesztésekre is sor került. Az autópálya hálózat nem fejlődött, a gyorsforgalmi úthálózatban viszont jelentős változások mentek végbe az M0 és az M2 megépítésével. A régió kommunikációja rendkívül sokoldalú, középpontjában természetesen Budapest áll, belső kapcsolatrendszere szinte teljesen sematikus és Budapest centrikus. „Elszívó” hatás csak Cegléd, Abony, Nagykőrös térségéből figyelhető meg Szolnok és Kecskemét felé.

A hírközlési infrastruktúra fejlesztése a fővárosi agglomerációban volt jelentős. A periferikus területek és Budapest telefonellátottsága nem változott jelentősen.

Az ún. lakossági infrastruktúra³²¹ fejlődése az eddig mostohagyerekként kezelt fővárosi agglomerációban volt igen jelentős, de itt a korábbi mutatószámok rendkívül alacsonyak voltak. A fejlesztés az infrastrukturális feszültségek miatt is elodázhatalanná vált, s mint korábban említettem, a követő jellegű infrastruktúrafejlesztés egyik tipikus példája lett. Ez a fejlődési folyamat a régió belül jelenleg szétterjedőben van: a fejlődési és fejlesztési potenciál a fővárostól távolabb eső, de az agglomerációhoz tartozó településeken is jelentkezik.

³¹⁹ Szennyvízkezelés és tisztítás; regionális vízmű.

³²⁰ Természetesen nem lehet mindent csak a beruházás oldaláról vizsgálni: tendenciózan elmaradó beruházások miatt történő esetleges elvándorlás, "kiürülés" hosszútávon sokkal költségesebb megoldás lehet.

³²¹ Csatornahálózat, vízvezeték-hálózat, telefon, lakossági gázvezeték-hálózat.

Észak - Magyarország:

A régiót kettős orientáltság jellemzi Nógrád és Heves megye Budapest felé is próbál nyitni.

Ellentmondásos településstruktúra jellemzi: elmaradott társadalmi-gazdasági helyzetű falusi településstruktúra mellett hanyatló iparvárosok jellemzik, feszült társadalmi-gazdasági és infrastrukturális helyzettel. Ami közös bennük: a krízishelyzet. Az előbbieket infrastruktúrahiány, utóbbiakat a műszaki állapot okozta ellátási feszültségek jellemzik³²². Településviszonyokra jellemző, hogy a centrumok kialakítása nem megoldott, új városi települések infrastrukturális ellátottsága nem megfelelő, főleg Észak-Keleten, Nógrád megyében. Miskolc regionális szerepköre nem érvényesül: saját körzetének sem megfelelő vonzáskörzettel rendelkezik, jobb közlekedési kapcsolatrendszerrel pedig az Észak-Alföldet is elláthatná. Természetföldrajzi korlátok is hátráltatják a régió fellendülését: két folyó völgyben erősödött fel az agglomerációs folyamat³²³, amely azonban megakadhat az infrastrukturális beruházások elmaradása miatt.

A hálózati infrastruktúra fejlettsége, ellátottsági szintje átlagosnak mondható, elsősorban még a háború utáni fejlesztéseknek köszönhetően. Azonban e fejlesztéseknek köszönhető az infrastruktúra alacsony műszaki színvonala, a korszerű megoldások alkalmazásának hiánya³²⁴. Ugyancsak jelentős probléma a régióban, hogy a statisztikai mutatók mögött nagy területi szórások mutatkoznak. Problematikus, hogy a meglévő infrastrukturális hálózati kapacitást nem képes kihasználni a társadalom, ami a további fejlesztések, fejlesztési elképzelések realitását megkérdőjelezi³²⁵. A településhálózat kapcsolatrendszerét hiányosságok terhelik, mind a régió belül, mind kívül. Így a régióközpont Miskolc nem képes funkcióját teljesen betölteni. Nógrád például orientálódik a főváros felé, ugyanis kooperációs együttműködések kialakításával a megyének lehetősége van javítani kedvezőtlen gazdasági helyzetén.

A régió közlekedési tengelye területének déli részén húzódik, az északi részek kapcsolatrendszere fejletlen. Jelentős fejlesztés is csak a déli vásárvonalhoz köthető,

³²² Még az új városok infrastrukturális fejlesztése sem érte el a kívánt intenzitást.

³²³ Zagyva, Sajó.

³²⁴ Ezt azért is szükséges kiemelni, mert a statisztikai adatok elfedik ezeket a különbségeket.

³²⁵ Lakossági vízfogyasztás például ebben a régióban esett vissza a legnagyobb mértékben anélkül, hogy a vízvezeték-hálózat hossza és kapacitása csökkent volna.

Miskolc és Eger elérhetősége javult ezáltal, az északi területek továbbra is kommunikációhiányosak.

Rendkívül rossz Nógrád megye vasúti ellátottsága, s nem sokkal jobb Heves megyéé sem. A közúti feltártság a régió egészében rossz, kivételt csak a borsodi iparvidék jelent.

A régió belső kapcsolatrendszere ennek megfelelően hiányos, különösen Salgótarján, mint megyeszékhely kapcsolatai gyengék, igaz pár éve új – igaz elég gyenge - kapcsolati elemmel bővül a város az Észak-Alföld felé. A régióközpont kapcsolati rendszere a legfejlettebb, hiányosságok itt is fellelhetők – Észak Alföld, régió belüli kapcsolatok hiánya. Az M3 autópálya és a hozzá kapcsolódó „szárnyvonal” javíthat Miskolc helyzetén. Eger, a közlekedési tengelytől északra helyezkedik el, ezért kapcsolatai valamivel gyengébbek, de nem rosszak, mivel a régió „ütőere” itt még érezteti a hatását, másrészt Eger idegenforgalmi potenciálja miatt a kissé kedvezőtlen fekvést kevésbé érzi meg.

A nagyvárosok kivételével az energiahordozó felhasználás struktúrájában (főként fűtési idényben) a fa, tűzifa jelentős hányadot képvisel, a gázhálózat fejlesztés ellenére.

A jelentős fejlesztéseknek köszönhetően a telefonellátottságban a lemaradás csökkent, de az Alföldi régiókkal együtt még mindig itt találhatók a leggyengébben ellátott területek.

Észak-Alföld és Dél-Alföld

Korszerűtlen – történetileg nem változott – infrastruktúra jellemzi. Ennek ellenére a településstruktúra szerkezete a hálózati fejlesztések szempontjából kedvezőnek mondható, bár a településsűrűség alacsony, az átlagos településnagyság viszont gazdaságos beruházást tesz lehetővé, melyhez még a természetföldrajzi tényezők is kedvező terepet biztosítanak Térszerkezetét, településstruktúrájának alakulását döntően a mezőgazdasági termelés területi elhelyezkedésének sajátosságai, a mezőgazdasági gazdálkodás feltételei határozzák meg.

Az északi régiót – kis iróniával – közlekedési régióknak is nevezhetnénk, mivel egy közlekedési folyosóra „szerveződött”. Ezért a belső kommunikációja rendkívül erős, ami jelenleg még csak potenciálként jelentkezik, valós folyamatként nem. Külső kapcsolatrendszere ugyanakkor gyenge. A harántirányú kapcsolatok hiánya miatt elsősorban Észak-Magyarország és Dél-Alföld felé hiányoznak a kapcsolatok. A régió

hosszú alakjának köszönhetően megyénként más a külső orientáció. A két keleti megye inkább észak felé, míg Jász-Nagykun-Szolnok Budapest felé orientálódott az utóbbi időben. A régió nagyvárosai a közlekedési folyosóban találhatók, azonban jelentős középvárosok (Jászberény, Hajdúböszörmény) fekszenek közlekedési árnyékban is.

A Dél-Alföldi régió a nemzetközi kapcsolatrendszerek kiépítésének másik nagy nyertese a régió. Az ÉNY-DK irányú európai migrációs és gazdasági mozgások miatt nemzetközi jelentőségűvé vált – elsősorban közúti - fejlesztések a régió két megyéjének kommunikációját jelentősen javították és a várhatóan beinduló vasúti fejlesztések tovább javítják majd. A „jóból” kimaradó Békés megye vasúti kapcsolatrendszere jelenleg is erős, azonban a közút fejlesztése mind a belső, mind a külső, sőt határon túli kapcsolatok erősítése céljából elengedhetetlennek tűnik. A periferikus elhelyezkedésű Szeged vasúti kapcsolatrendszere gyenge, ezt közúton próbálja ellensúlyozni. A megépülő szekszárdi híddal a közút dominanciája várhatóan még erősebb lesz. A régió jelenlegi közlekedési ütőere Kecskemét, kedvező nagytérégi kapcsolatrendszere miatt is melyet a folyami hidaknak (Solt, Tiszaug) köszönhet.

Az Alföld műszaki infrastruktúrájában a szovjet orientáció időszakának lenyomatai lelhetők fel. Ebben az időszakban épült ki az energiahálózat a lakossági gázhálózat, villamos légvezetékek, gáz-és kőolajvezetékek jelentős része. A rendszerváltozás után a fejlesztések a 90-es évek második felétől élénkültek meg. Fokozatosan csökkent a lemaradás a hírközlés és az energiaellátás terén, viszont nőtt a lemaradás a csatornázottság tekintetében és jelentős problémát okoz az árvízvédelem és a belvíz elvezetése.

A régióközpontok mellett korábbi megyeszékhelyek³²⁶ infrastrukturális ellátottsága kedvező a déli régióban, északon a középvárosok fejlesztésének üteme lassú volt, a felzárkózás nem történt meg.

Számos tanulmány megemlíttette a 90-es évek közepén, hogy “az elmaradt térségekben a háztartási gázvezeték-építés kapott kormányzati támogatást, amely nem területfejlesztő hatású. E térségek fő problémája nem a háztartások komforthiánya, hanem a munkanélküliség, és a földrajzi elzártság”³²⁷. Valóban: a fejlesztési prioritás az elérhetőség kell, hogy legyen, vagyis a közlekedési hálózatok fejlesztése. De úgy

³²⁶ Gyula, Hódmezővásárhely, Csongrád.

³²⁷ Enyedi Györgytől idézve.

gondolom, hogy közműfejlesztés nélkül a kis és középvállalatok nem telepednek meg és ez kihat a munkanélküliségre is.

VI. 4. A hálózati infrastruktúra fejlődésének aspektusai településkategóriák szerint

A fejlettségi különbségek tehát csak részben területi aspektusúak. Jelentős részük a településhierarchia különböző szintjei között határozottabban nyilvánul meg, mint területi szinteken³²⁸. Az infrastruktúra fejlettségbeli különbségei is jórészt urbanizációs különbségekre vezethetők vissza.

Az általam készített térképek adatsorainak felhasználásával a statikus és dinamikus adatokat külön is ábrázoltam (**85. és 86. melléklet**). Ez alapján a településeket az alábbi kategóriákba soroltam:

1. szökésben levők³²⁹: Budapest és a népesebb városok³³⁰, kivéve a szocialista városokat és a gazdasági potenciál jelentős mértékű csökkenését elszenvedő városokat³³¹.

2. felzárkózók³³²: kedvező geopotenciállal rendelkező városias jellegű települések, például: a fővárosi agglomeráció gyűrű települései³³³, nyugati határvidék középvárosai³³⁴, egy sikerágazatra összpontosító, tulajdonképpen monofunkcionális kisvárosok, mint fürdővárosok³³⁵, zöldmezős beruházások – általában gépipart, vagy szolgáltató-kereskedelmi szektort – letelepedését támogató települések³³⁶.

3. visszaesők³³⁷: szocialista városok és a gazdasági potenciál jelentős mértékű csökkenését elszenvedő városok.

4. leszakadók³³⁸: perifériális területek községei, aprófalvak.

³²⁸ Nyilvánvaló, hogy Győr és Nyíregyháza között kisebb a különbség, mint Győr és Mosonszolnok között. A regionális különbségeket az azonos településkategóriák közötti különbségek jelentik.

³²⁹ Azon települések tartoznak ebbe a kategóriába, amelyek kedvező hálózati infrastruktúrával rendelkeztek a rendszerváltozás előtt és fejlődésük a tárgyalt időszakban meghaladta az országos átlagot.

³³⁰ Régióközpontok, megyeszékhelyek.

³³¹ Például: Miskolc, Pécs, Salgótarján.

³³² Települések 1989-ben kedvezőtlen mutatókkal, melyek az átlagosnál magasabb fejlődési ütem hatására 1998-ra az átlagos szintet elérő, vagy azt meghaladó értéken álltak.

³³³ Például: Budaörs, Fót, Nagykövácsi.

³³⁴ Például: Sárvár, Kőszeg, Kapuvár.

³³⁵ Harkány, Hévíz, Hajdúszoboszló.

³³⁶ Biatorbágy, Mór.

³³⁷ A nyolcvanas években fejlett hálózati infrastruktúrával rendelkező települések, melyek az átlagosnál szerényebb mértékű fejlődésnek köszönhetően fokozatosan hátrébb csúsztak.

³³⁸ Történelmi hátrányokat cipelő, fejlesztéshiányos települések.

A településkategóriák hálózati infrastruktúra színvonala és fejlődési üteme alapján lehatárolható jellemzői pedig az alábbiak:

Budapestet egyedülállóan kedvező közlekedésföldrajzi helyzet jellemzi, mely az erősödő autópálya fejlesztésekkel és vasúti pályarekonstrukciókkal tovább erősödik. Ugyancsak kiemelkedő a távközlési infrastruktúra fejlettsége, ami viszont a vidék erőteljes fejlődésével egyre kevésbé lesz szembetűnő. Jelenleg a településnagyság növekedésével a hírközlési infrastruktúra és az ellátottság is fokozatosan javul, a kisebb települések erőteljesebb fejlesztésével a hírközlési „olló” fokozatosan zárul.

A kiépítettség a hálózati infrastruktúra teljes vertikumában magas, a műszaki színvonal a magas életkorból adódóan egyes – elsősorban belvárosi – területeken kritikus, de összességében sem jobb az országos átlagnál³³⁹.

Jelentős fejlesztéseket mondhatnak maguknak a központi szerepkört betöltő települések. Közúti kapcsolatrendszerük fejlesztése tágabb környezetük számára is fontos feladat volt. Sok településen épültek ki tehermentesítő utak, de ahol nem, ott is napirenden van az építésük. Vasúti közlekedésben az országos átlagnál kisebb visszaesés figyelhető meg: a hivatásforgalom csökkenéséből származó negatívumot a regionális szintű kapcsolatrendszerek erősödése tompította.

A regionális központok egymás közötti kapcsolatrendszere azonban szerepükhöz mérten gyenge és részben a főváros közvetítésével valósul meg.

A városok átlagos fejlettsége jelentősen meghaladja a falvakét. Demográfiai viszonyaik is kedvezőbbek. A falvak jelentős részében csökkenő népességszám és elvándorlás figyelhető meg, ennek következménye lehet az is, hogy a lakásmutatók, infrastrukturális mutatók valós fejlesztés nélkül is javulnak. Ugyanakkor ott, ahol népességszám növekedés mutatható ki – jellemzően a társadalmi-gazdasági fejlődés területeinek központi településein – az új, részben lakossági beruházások hatására infrastrukturális ellátottsági mutatók növekedése figyelhető meg.

Jelentős változáson ment keresztül a településhálózat is. A kisváros-hálózat 1998-ra már átszötte az országot, a rendszerváltás utáni tömeges várossá nyilvánítás miatt már nincsenek jelentős városhiányos térségek. **(84. melléklet)**

Az arányosabb városhálózat alakult ki, melynek fellendülése az ellátási viszonyok regionális különbségeit is mérsékelheti. A kisvárosok kategóriájában érződik leginkább

³³⁹ Legszembetűnőbb példaként talán a belvárosi vízvezeték-hálózat katasztrofális állapotát lehet kiemelni.

a fejlettségben meglévő különbség a két országrész között. A keleti országrész kisvárosai elsősorban csatornázottság, és elérhetőség tekintetében vannak jelentősen lemaradva. Kisebb lemaradás tapasztalható a hírközlés terén, a háztartási gázvezeték hálózat viszont fejlettebb, a felhasználás arányában nincs számottevő különbség.

A vasúti mellékvonalak romló műszaki paraméterei elsősorban a településhierarchia alján levő szegmensét, vagyis a falvakat érintették kedvezőtlenül. A kisforgalmú, jelentéktelen teherforgalmat lebonyolító mellékvonalakon fejlesztés nem várható, sőt uniós csatlakozásunk esetén e vonalak megszüntetése, vagy önkormányzati tulajdonba adása – amely a jelenlegi viszonyok között egyenlő a megszűnéssel – sem kizárt.

A jelentős fejlesztés eredményeképp valamelyest csökkent a falvak hátránya az telefonellátottságban, de még mindig e településkategóriában a legalacsonyabb az ellátottság és legmagasabb a várakozók aránya, ami a további fejlesztések bázisát is jelentheti. A postai szolgáltatások terén a kis lélekszámú települések jelentős hátrányba kerülhetnek az ágazat racionalizálása során.

Az energiafogyasztás a városokénál magasabb értéket mutat. A jelentős fogyasztás részben a mezőgazdasági gépek használatából ered, a Dunántúlon ehhez hozzájárul még a háztartási gázhálózat hiányos kiépítettsége.