

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 jelentősen 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 meghíúsul 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.

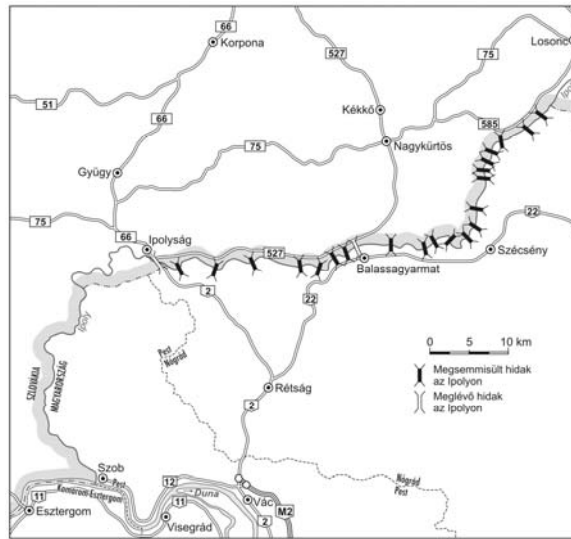
2010-ben Észak-Magyarország régió és Szlovákia egymással közös határszakaszán e hídhelyekből összesen 21 volt (*1. ábra*), ugyanakkor mindössze 3 (!) meglévő Ipoly-híd (Ipolyság és Balassagyarmat közötti hídja, valamint Nógrádszakálnál egy ritkán használt vasúti híd) vezet át a forgalmat a határon.

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.

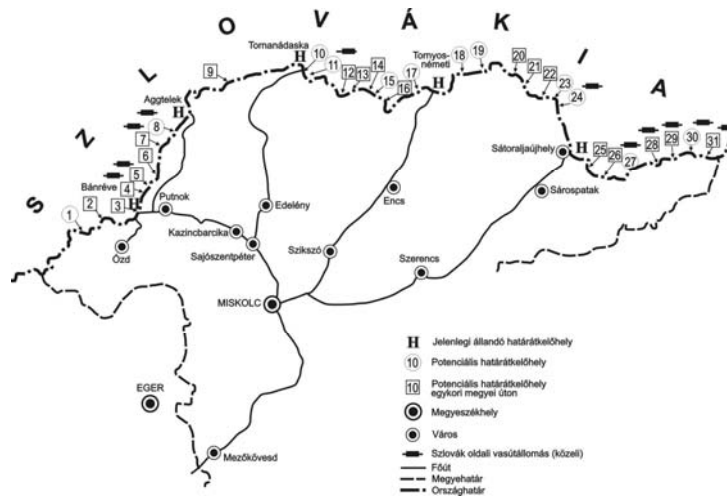
Közúti határátkelésre a legkönnyebben az országhatáron átvezető kiépített közúton, vagyis az egykor hivatalosan kijelölt átkelőhelyeken van lehetőség a Nógrád megyei Hontról (Parassapusztától) egészen a Borsod-Abaúj-Zemplén megyei Pácinig (gépkocsival 16 helyen). Ám jóval száz fölöttinek becsülhető azoknak 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.



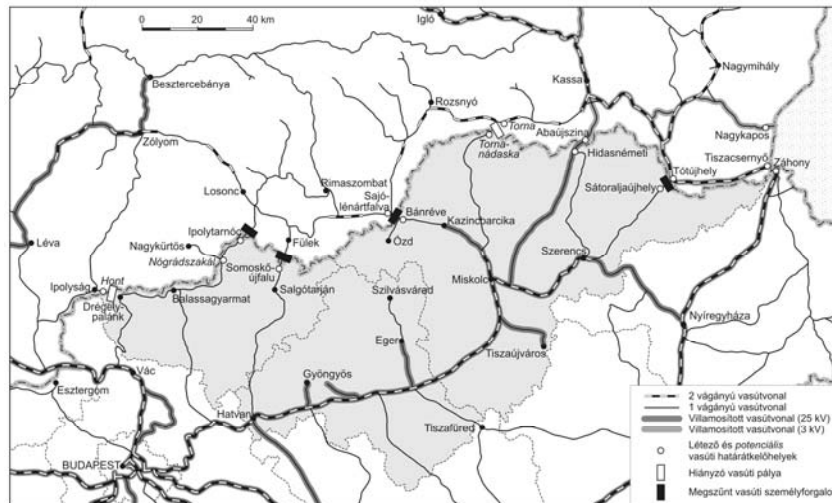
1. ábra: Egykori (1920 előtti) Ipoly hidak helyszínei a magyar-szlovák „schengeni” határon. *Forrás:* Hajós B. 2004 alapján szerk.: Tiner T.



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 kétvágányú 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

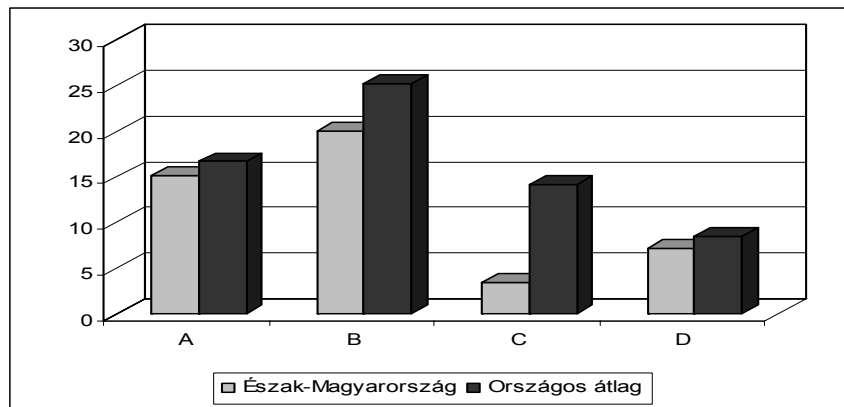
Észak-Magyarország közlekedési viszonyait illetően a régió átjárhatóságában tapasztalható kedvezőtlen tendenciák mellett a nagytérség tartós leértékelődése figyelhető meg, amely jól tükröződik néhány közlekedéshálózati, továbbá vállalati és lakossági jövedelmi mutató alakulásában.

Elsőként a közlekedési infrastruktúra legfontosabb elemét képviselő gyorsforgalmi utakra (autópálya, autótút, 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.

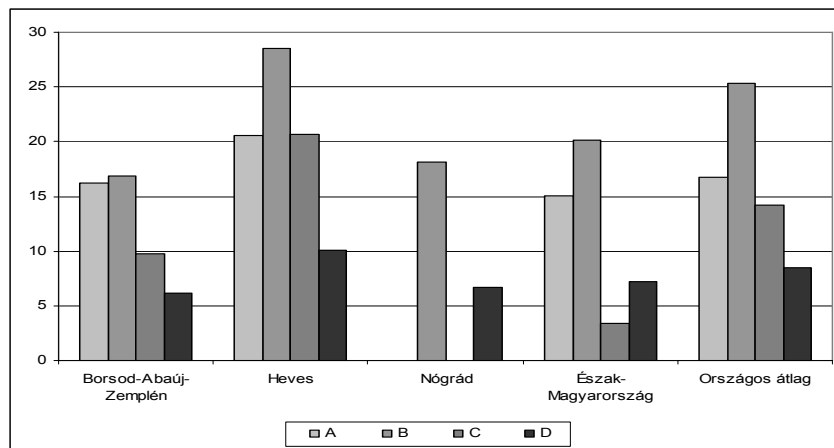
2. táblázat: Az országos főúthálózat legforgalmasabb észak-magyarországi szakaszai 2008-ban (hétköznapi átlagos forgalom)

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, Bátorterenyi, Belpátfalvai, Bodrogi, Edelényi, Encsi, Ózdi, Pétervársai, 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 régióon 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-híd helyek 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