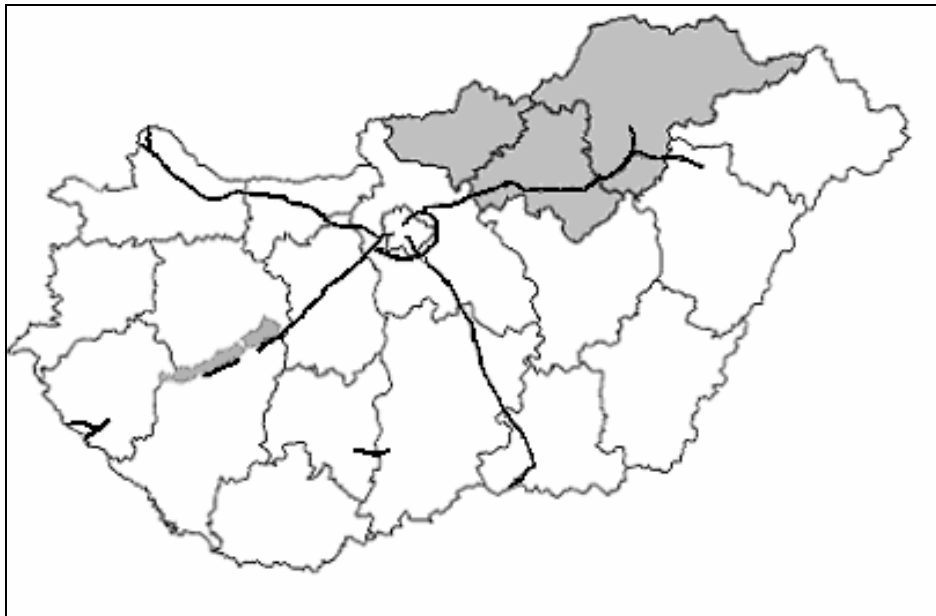


Gyórfy Ildikó

Közúti infrastruktúra vizsgálata az Észak-magyarországi régióban

A regionális gazdaságtani szakirodalmi források szerint a közlekedési hálózatok színvonala szoros kölcsönhatásban áll egy térség gazdasági helyzetével: a vonalas infrastruktúra állapota hatással van a belföldi és külföldi befektetések alakulására, ahogyan a gazdasági teljesítmény növekedése is elősegítheti a hálózatok bővítését. A közlekedési infrastruktúra kihat a regionális kapcsolatok erősítésére, így fejlesztésük egyre fontosabb kérdés. (Button-Hensher 2005) (Tóth 2005)

A hazai közlekedési hálózat legnagyobb problémáját az utak rossz állapota, alacsony teherbírása jelenti. Hazánk ebben a tekintetben a régi 15 uniós tagállamhoz képest lemaradásban van, ami korlátozza a gazdasági fejlődést. A folyamatos fejlesztések, bővítések mellett szükség lenne a gyorsforgalmi utak struktúrájának alakítására is; a gyűrűs-sugaras szerkezet rácsossá formálása segítené a jobb forgalomeloszlást, valamint intenzívebben kapcsolná be a jelenleg nehezebben elérhető térségeket is a gazdaság vérkeringésébe. (Glatz 2000)(Fleischer 2003)



1. ábra: Hazai gyorsforgalmi hálózat (2006)

Forrás: saját szerkesztés

Az Észak-magyarországi régió ma már a hazai átlagnál hosszabb gyorsforgalmi úthálózattal rendelkezik, az autópálya folyamatos bővítésével elérhetősége jelentősen javult. Probléma elsősorban a régióon belül tapasztalható. Egyes területek között gyenge a kohézió, amely a tőke áramlása és a piaci kapcsolatok javítása, valamint az életminőség szempontjából is meghatározó. A régió déli peremét érintő autópálya nem kapcsolja be 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 súlyosbítja, hogy az úthálózat, elsősorban a mellékutak nagy részének minősége nemcsak európai viszonylatban, de az országos átlagtól is messze elmarad, ami akadályozza a térségi gazdaságfejlesztési szándékok megvalósítását. A régióban, főként a határmenti területeken sok a zsáktelepülés, Nógrád megye egyes térségei különösen hátrányos helyzetben vannak a rendkívül hosszú elérési idők miatt, a nyugat- nógrádi területek a földrajzi adottságok és a centrális közlekedési hálózat miatt könnyebben alakítanak ki kapcsolatot a Közép-Magyarországi régióval. (www.nfh.hu.)

Az Észak-magyarországi régió közúti infrastruktúrájának általános jellemzőit az 1. és a 2. táblázat mutatja be országos összehasonlításban. A kilenc tényező átlagolt értéke alapján (1. és 2. táblázat adatai) Észak-Magyarország a negyedik.

1. táblázat: A közúti infrastruktúra jellemzői I. (2005. január)

	Országos közutak sűrűsége			Gyorsforgalmi utak aránya ¹	Beton-, kő-, keramit-, aszfalt-burkolatú utak aránya
	Területre vetítve		Lakosságra vetítve		
	Σ	Ebből: főutak	Σ		
	km/100 km ²		km/10e fő		
Közép-Magyarország	37,7	10,1	9,2 ²	6,1	96,5
Közép-Dunántúl	35,4	9,5	35,4	3,8	99,0
Nyugat-Dunántúl	43,2	9,7	49,4	1,9	94,8
Dél-Dunántúl	30,8	7,2	44,7	1,2	96,6
Észak-Magyarország	35,7	7,2	37,7	3,9	98,3
Észak-Alföld	28,0	6,6	32,2	0,4	98,4
Dél-Alföld	27,4	6,2	37,1	1,2	82,6
Magyarország	32,9	7,7	30,3	2,2	94,9

Forrás: KSH adatai alapján saját szerkesztés

A közutak sűrűsége, gyorsforgalmi-, valamint a kiépített utak aránya Észak-Magyarországon meghaladja az országos átlagot, öt tényező (területre vetített országos, ill. főutak sűrűsége, lakosságra vetített közútsűrűség, gyorsforgalmi utak és szilárd burkolatú utak aránya) alapján a régiók közötti sorrendben a harmadik. Emellett azonban mindenképpen figyelembe kell venni azt a tény is, hogy hazánkban az országos közutak sűrűsége alacsonynak számít, az összességében 32,9 km/100 km²-es értékkel Magyarország a ritka hálózatú országok csoportjába tartozik. Hazánkban a gyorsforgalmi utak aránya is rendkívül alacsony: az autópálya-sűrűség az EU átlag negyede. A régiók közötti összehasonlításban Észak-Magyarország helyzete kedvezőnek mondható: az összesen 686 km autópálya és autótút 22%-a halad át a régión, ennél jobb aránnyal csak Közép-Magyarország rendelkezik. (Erdősi 2005) (www.autopalya.hu)

A területre vetített főútsűrűséget megfigyelve látható, hogy a Nyugat-dunántúli és az Észak-magyarországi – teljes közútsűrűséghez viszonyított – alacsonyabb értékeket elsősorban a másodrendű, illetve a mellékutak jelentős hossza eredményezi, tehát ezekben a régiókban

^{1/} 2006-os érték.

^{2/} A mutató alacsony értékének magyarázata, hogy az önkormányzati utak nem tartoznak az országos közutak kategóriájába, amelyek aránya Budapest esetében kiemelkedő.

nagyobb hangsúlyt kapnak a településeket összekötő- illetve bekötőutak. Fejlesztésükre, bővítésükre mindenképpen szükség van a jövőben, hiszen ezek a hálózatok viselik a ráhordó szerepet a gyorsforgalmi úthálózatra és segítik a forgalomelosztást. (Tóth 2005)

A közúti infrastruktúra komplex vizsgálatához a gépjármű-ellátottságot is érdemes számításba venni. A 2. táblázatból megfigyelhető, hogy az Észak-magyarországi régió szinte minden esetben alacsonyabb az országos átlagnál. Összesített sorrendben, a négy fő csoport – országos közutak sűrűsége, gyorsforgalmi utak, szilárd burkolatú utak aránya, másodlagos infrastruktúra – mutatóit véve figyelembe a régió a negyedik helyen áll.

2. táblázat: A közúti infrastruktúra jellemzői II. (2005. január)

	A másodlagos infrastruktúra				Sorrend
	Személy- gépkocsi sűrűség	Tehergép- kocsi sűrűség	Autóbusz sűrűség	Üzemanyag- töltő állomás sűrűsége	
	db/1000 lakos		db/10 000 lakos		
Közép-Magyarország	342	44,9	18,8	1,8	2.
Közép-Dunántúl	278	36,7	22,2	2,4	1.
Nyugat-Dunántúl	291	37,6	16,1	2,3	3.
Dél-Dunántúl	267	35,8	18,4	2,3	5.
<i>Észak-Magyarország</i>	226	29,0	18,0	1,9	4.
Észak-Alföld	229	31,3	13,7	2,0	6.
Dél-Alföld	263	38,2	13,6	2,8	7.
<i>Magyarország</i>	280	37,4	17,3	2,2	-

Forrás: KSH adatai alapján saját szerkesztés

A régióban 1995-től a közúthálózat hossza összességében nem nőtt jelentős mértékben. Borsod-Abaúj-Zemplén megye esetében 10 év alatt mindössze 5%-os növekedés történt, amelynek legnagyobb részét a gyorsforgalmi utak fejlesztése jelentette. Heves megye összesen 55 km-rel hosszabb autópályával rendelkezik 1995-höz képest, az összes közút hossza 8%-kal nőtt a vizsgált időszakban. Mindkét megyében a növekedés 58%-át teszik ki a gyorsforgalmi hálózatok. Nógrád megye autópályá- és autótú szakaszokkal nem rendelkezik, közútjai 1995 és 2004 között 3 km-rel, azaz mindössze 0,3%-kal lettek hosszabbak. (KSH, 1995-2004)

Az igények és a hálózati kínálat kapcsolatáról a lakosság személygépkocsi-ellátottságát is vizsgálva kaphatunk képet: a fejlesztési igények felmérése során a növekvő eszközállomány forgalomkeltő hatását is figyelembe kell venni. A járműszám- és a közúti forgalom dinamikus növekedése a városok és a nagyobb települések környezetében folyamatosan érezteti az útkapacitás hiányokat. Természetesen mindezzel szemben mérlegelni kell az érintett térségek sajátos társadalmi-gazdasági fejlettségét és az ökológiai szempontokat is. A személygépkocsi-ellátottság országos megoszlásáról összefoglalva elmondható, hogy a motorizáció szintje lényegesen nagyobb a Dunántúlon mint Észak-Magyarországon (2. táblázat), bár a különbség napjainkra csökkenni látszik. Az autók, mint „tartós fogyasztási cikkek” száma elsősorban a jövedelem függvényében alakul, azonban a kisebb településen az elégtelen tömegközlekedés, elzártság miatti rászorultság is motiválhatja az autótartást. (Erdősi 2005)

Az 1000 személygépkocsira jutó közúthossz szempontjából a legnagyobb feszültség – kevés út, viszonylag sok autó – Dél-Dunántúlon és Közép-Magyarországon figyelhető meg, de Észak-Magyarország helyzete sem kedvező, hiszen a személygépkocsik számát tekintve a régiók közül

– Észak-Alfölddel nagyjából azonos szinten – a leggyengébben ellátott. Emellett jellemző több régióra is az a tény, mely szerint a gépjárműállomány magas életkora típusok, műszaki jellemzők tekintetében kedvezőtlen összetételű. A régió belül Nógrád és Heves megye mutatói lényegesen magasabbak, mint a személygépkocsival gyengén ellátott Borsod megye adatai. (KSH 1994-2004)

3. táblázat: A közúthálózat hosszának és az 1000 lakosra jutó személygépkocsi számának változása a régióban

év	Országos közút hossza (km)			Ebből: gyorsforgalmi utak hossza		100 km ² -re jutó autópálya, autótút		1000 lakosra jutó személygépkocsi		
	B -A -Z megye	Heves megye	Nógrád megye	B -A -Z megye	Heves megye	B-A-Z megye	Heves megye	B -A -Z megye	Heves megye	Nógrád megye
1995	2457	1174	940	-	25	-	0,69	159	195	191
1996	2458	1168	940	-	25	-	0,69	160	202	189
1997	2458	1172	940	-	25	-	0,69	161	208	192
1998	2458	1226	940	-	82	-	2,25	157	197	183
1999	2458	1231	940	-	87	-	2,39	160	205	188
2000	2458	1256	940	-	64	-	1,76	166	211	196
2001	2458	1256	941	-	64	-	1,76	169	220	203
2002	2530	1272	941	47	78	0,65	2,14	183	236	216
2003	2553	1271	940	55	75	0,76	2,06	199	254	232
2004	2579	1270	943	71	81	0,98	2,23	208	259	239

Forrás: KSH adatai alapján saját szerkesztés

Az Észak-magyarországi régió mellett Nyugat-Dunántúl jellemzését választottam, mert a közúti infrastruktúra számos tekintetében hasonló adottságokkal rendelkezik a két térség. Az országos közúthálózat mindkét régióban csekély bővülést mutat az előző évekhez viszonyított növekedési ütem alacsony, a legtöbb esetben 0,5%-ot meg nem haladó értékével. Érdemes megfigyelni, hogy bár a gépjárműsűrűség esetében az elmúlt években Észak-Magyarországon nagyobb volt a növekedés üteme, 2004-ben 1000 főre mindössze két személygépkocsival jutott több, mint tíz évvel ezelőtt Nyugat-Dunántúlon, tehát a lemaradás jelentős mértékű. Az 1998-ban bekövetkezett csökkenéshez nagymértékben hozzájárul az a tény, hogy a BM Központi Hivatala a forgalomból már korábban kivont gépjárművekkel 1998. szeptember és december között pontosította a nyilvántartást. (KSH 1994-2004)

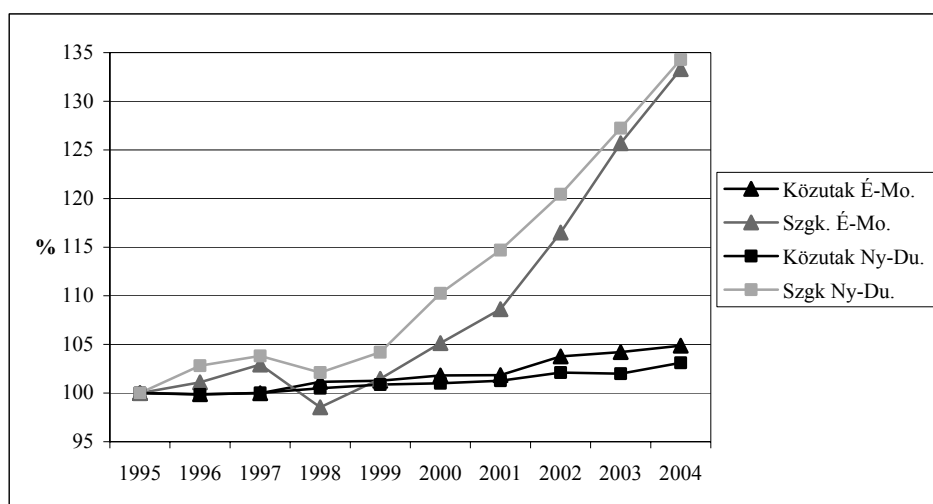
A gépjárműállomány-ellátottsággal nincs összhangban közúti infrastruktúra bővítése (2. ábra). Az Észak-magyarországi régió esetében a személyautók egyre nagyobb száma nem jelenti feltétlenül az életszínvonal növekedését, hiszen a kisebb települések elzártsága miatt is rákényszerülhetnek az emberek kisebb autók tartására, valamint egyre több a hitelre vásárolt gépjármű is. (Erdősi 2005)

4. táblázat: Közút- és személygépkocsi sűrűség az Észak-magyarországi és Nyugat-dunántúli régióban

	100 km ² -re jutó összes országos közút				1000 lakosra jutó személygépkocsi			
	A	Előző év=100%	B	Előző év=100%	A	Előző év=100%	B	Előző év=100%
1995	34,3	-	42,9	-	181	-	227	-
1996	34,0	99,1	42,7	99,5	175	96,7	231	101,8
1997	34,0	100,0	42,8	100,2	178	101,7	235	101,7
1998	34,4	101,2	43,0	100,5	171	96,1	232	98,7
1999	34,5	100,3	43,1	100,2	176	102,9	237	102,2
2000	34,7	100,6	43,1	100,0	183	104,0	251	105,9
2001	34,7	100,0	43,2	100,2	187	102,2	256	102,0
2002	35,3	101,7	43,1	99,8	202	108,0	270	105,5
2003	35,5	100,6	43,1	100,0	219	108,4	284	105,2
2004	35,7	100,6	43,2	100,2	229	104,6	294	103,5

Forrás: KSH adatai alapján saját szerkesztés

Megjegyzés: A – Észak-magyarországi régió
B – Nyugat-dunántúli régió



2. ábra: A közutak hosszának és az 1000 főre jutó személygépkocsik arányának változása (1995=100%)

Forrás: saját szerkesztés

A kisebb települések közlekedési ellátottságának vizsgálata során a közvetlen közhasználatú közlekedési eszközöket is célszerű figyelembe venni. A következő táblázat a megyén belüli elérhetőségről ad információt, amely alapján elmondható, hogy az Észak-magyarországi régió megyéi kedvezőtlenebb helyzetben vannak. Heves megyében a megyeszékhelyről a vidéki népesség több mint 70%-a nem érkezik meg lakóhelyére egy órán belül vonattal vagy autóbusszal, de a legjobb mutatóval rendelkező Vas megyében is 40%-os ez az arány, valamint kevés helyen biztosított az átszállás nélküli beutazás lehetősége is (5. táblázat).

5. táblázat: Megyén belüli települések elérhetősége közhasználatú közlekedési eszközökkel (2003)

Megye	A megyeszékhelyről		Városokból csak átszállással elérhető vonzáskörzeti települések népességének aránya	Sorrend
	csak átszállással elérhető települések népességének aránya	1 órán belül elérhető települések népességének aránya		
	%	%		
Borsod-A.-Z.	26,8	51,3	12,0	3.
Heves	34,8	28,2	8,4	6.
Nógrád	37,4	42,5	3,3	5.
Győr-M.-S.	29,5	46,1	3,0	2.
Vas	33,3	62,3	2,7	1.
Zala	31,2	29,2	2,9	4.

Forrás: Erdősi F., 2005. adatai alapján

Az Észak-magyarországi régió hálózatának korszerűtlensége, műszaki paraméterei, a főutak alacsony részaránya, a hiányzó összekötő és bekötőutak nagymértékben hátráltatják a megfelelően el nem látott területek gazdasági és társadalmi fejlődését, és az egyes térségek viszonylagos elzártsága ellehetetleníti a hátrányos helyzetű területek felzárkóztatását. Az alacsonyabb rendű közúthálózat fejlesztése a településközi elérhetőség javításán túl a gazdasági tevékenységek bővítését gátló szűk közlekedési keresztmetszetek oldása szempontjából is fontos. Korszerűsítésre, bővítésre szorul a járműpark és problémát jelent, hogy a tömegközlekedés kiszolgáló létesítményeinek komfortfokozata is rendkívül alacsony. Ezen eszközök fejlesztése, valamint a tömegközlekedési ágak közti összehangolás javítása szükséges, hogy a helyi és helyközi tömegközlekedést minél többen vegyék igénybe. A tömegközlekedési szolgáltatások fejlesztése az életminőség és a települési környezet javítása, a gyorsabb elérhetőség biztosítása, valamint a közlekedésbiztonság növelése érdekében is egyre inkább indokolt. (Glatz 2000)

Az Észak-magyarországi régió esetében tehát elérendő cél a közlekedési hálózati hiányosságok megszüntetése, a globális gazdasági-kereskedelmi folyamatokba való bekapcsolódás biztosítása. A települések közötti közlekedési kapcsolatok javításában és az elmaradottabb területek fejlődésében – ha nagyobb útépítési beruházás az alacsony forgalom miatt nem valósulhat meg – fontos szerepet játszhat a kerékpárutak és a kiszolgáló infrastruktúra megépítése. Fejlesztésük környezetvédelmi és idegenforgalmi szempontból is kedvezőnek bizonyulna, és sokat lendíthetne egyes települések elérhetőségében, ahol nem kivitelezhető hosszabb bel- vagy külterületi út. (Gáspár 2003)

A belső kohézió erősítése érdekében tehát olyan hálózati sűrűség kialakítása szükséges, ami a térségek közel azonos arányú fejlődését képes elősegíteni. Az infrastruktúra fejlesztésével felértékelődnek a közlekedési csomópontok, melyek területfejlesztő hatásaként logisztikai, ipari-szolgáltató központok, új munkahelyek jöhetnek létre, a bővítések előnyt hozhatnak a helyi vállalatoknak a szállítási költségek megtakarítása, piacbővítés által, javíthatják a lakóhely minőségét is. Indokolt tehát, hogy az elérhetőség javítása, mint célkitűzés, a gazdasági fejlődés

egyik alapfeltételként jelenjen meg, hiszen a közlekedési infrastruktúra fejlesztésének hozzáadott értéke a közlekedési hálózat csomópontjaiban transzformálódik pénzügyi eredményé. (Veres 2003) (Butto – Hensher 2005)

Irodalom

- Erdősi F. (2004): Európa közlekedése és a regionális fejlődés. Dialóg Campus Kiadó, Budapest.
- Fleischer T. (2002): Néhány gondolat a Magyarországot átszelő közlekedési folyosókról. Magyar Tudomány.
- Gáspár L. (2003): Útgazdálkodás. Akadémiai Kiadó, Budapest, 2003.
- Glatz F. (2000): Közlekedési rendszerek és infrastruktúráik. Magyar Tudományos Akadémia, Budapest.
- K. Button – D. Hensher (2005): Handbook of Transport Strategy, Policy and Institutions. Elsevier.
- Területi Statisztikai Évkönyvek. Központi Statisztikai Hivatal, 1995-2004.
- Tóth G. (2005): Az autópályák szerepe a regionális folyamatokban. KSH.
- Veres L. (2005): Piacok elérhetősége az európai gazdasági térben. Európai Kihívások III. Tudományos Konferencia, Szeged.

www.autopalya.hu

www.nfh.hu