A közlekedési infrastruktúra hatásainak vizsgálata, különös tekintettel az Észak-Magyarország régióra

GYŐRFFY ILDIKÓ

Bevezetés

A mai regionális gazdaságtani szakirodalom vélekedése szerint: a közúti közlekedési feltételek alakulása szoros kölcsönhatásban áll egy adott 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 (Baum 2002; Jensen-Butler 2005).

A közlekedési infrastruktúra-fejlesztések egyértelmű hatásait nehéz kimutatni, bizonyítani, azt azonban egyértelműen kijelenthetjük, hogy az áruszállítás, illetve a munkaerő mobilitásával összefüggő közlekedés hosszú távon igényli egyes régiók megközelíthetőségi feltételeinek javítását. A közlekedési infrastruktúra erősen összefügg a vidék- és területfejlesztéssel is, befolyásolhatja a regionális kapcsolatok erősítését, így a fejlesztésük iránti igény napjainkban egyre nagyobb szerepet kap.

Az Észak-Magyarország 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 jó elérhetőségét, felzárkóztatását. Korszerűsítésre, bővítésre szorul a járműpark, és problémát jelent, hogy a tömegközlekedés kiszolgáló létesítményeinek komfortfokozata is rendkívül alacsony. Ezen szolgáltatások fejlesztése az életminőség és a települési környezet javítása, a gyorsabb elérhetőség biztosítása, valamint a közlekedésbiztonság növelése érdekében is egyre inkább indokolt.

Kutatásaim során a közlekedési infrastruktúra és a gazdaságfejlesztési, versenyképességi potenciál javítása közötti kapcsolatokat vizsgáltam. Elsősorban arra kerestem a választ, hogy a regionális közlekedés fejlesztése milyen tovagyűrűző hatásokkal járhat, hogyan hathat egy adott térség gazdasági-társadalmi helyzetére. Szakirodalmi áttekintés és saját kutatási tapasztalataim alapján emelném ki azt a megállapítást, hogy a gazdaság működéséhez, valamint növekedéséhez, és hosszú távon fenntartható versenyképességének emeléséhez, a lakosság életviteléhez, életminőségéhez, a települések fejlődéséhez, zavartalan működéséhez szükségesek, hiszen a közlekedési vonalakhoz való csatlakozás megteremtheti a feltételt az adott területi egység számára a gazdasági előnyök jobb kihasználásához. Az infrastruktúra-

befektetések hasznossága azonban a területi fejlődés szempontjából nem kizárólagos, ha további gazdasági feltételek nem adottak, nem fejtenek ki szignifikáns hatást.

Közlekedési infrastruktúra-ellátottság és a telephelyi vonzerő kapcsolata

Kutatásaim során vizsgáltam, hogy a közgazdaságtanban hol jelennek meg szállítási távolságok, valamint a közlekedési infrastruktúra hatásaival foglalkozó megállapítások. A telephelyelméletek a közlekedés szerepét központi kérdésként kezelik. A hagyományos telephelyelméletek alapvetően a feldolgozóipar és a mezőgazdaság működésének térbeli jellemzőit modellezik, ahol a standard termékek előállítása és ehhez kapcsolódva a költségek minimalizálása a legfontosabb cél (Button–Hensher 2005).

Napjainkban azonban a városi gazdaság vált dominánssá, a szolgáltató szektor aránya kimagasló, az egyedi termékek előállítása és gazdaságon kívüli szempontok, externáliák vizsgálata is döntő. A globalizáció következtében előtérbe kerültek az agglomerációs gazdaságok, klaszterek, iparági körzetek és az ellátási láncok, a beszállítói hálózatok, értékláncrendszerek váltak kiemelt jelentőségűvé, amelyek esetében a szállítási, illetve infrastrukturális háttérfeltételek egyre nagyobb szerepet kapnak (Kozma 2003; Nagy 2007).

Von Thünen a mezőgazdasági termékek piacra történő szállítási feltételeivel foglalkozott, véleménye szerint a termelést, valamint a piac kiválasztását a szállítási költségek nagyban befolyásolják. Weber 1928-as telephely-elméleti modelljében a szállítási költségek határozzák meg a gyártás helyét, azok a területek élveznek prioritást a választásnál, amelyek esetében alacsonyabb költségekkel érhető el a piac vagy a nyersanyaglelőhely. Véleménye szerint egy gyár optimális elhelyezkedése nagymértékben függ az input és output szállítási költségek és a gyártási költségek arányától. Amennyiben ezen szállítási költségek csökkennek, a cég kiadásai is redukálódnak és növekszik a piaci terület is (Vickerman 1996; Coto– Millán 2006).

Moses a telephelyelméleteket a termelési elméletekkel hozta összefüggésbe. A szállítási költség itt input oldalon, költségfaktorként jelenik meg, amely elemektől függ a telephely kiválasztása. Az inputok költségeinek változása hat a fogyasztási arányokra, amely elmozdíthatja az adott vállalkozás optimális telephelyét. McCann 1995-ben a gondolatot tovább elemezve arra a következtetésre jutott, hogy ha megváltozik az inputok relatív aránya, változik az előállított áru karaktere, így a vele szemben támasztott kereslet, a vásárlók köre is, amely kihat a telephelyválasztásra (Holl 2005).

A telephelyelméletek többsége a Marshall által identifikált agglomerációk gazdaságtanára épül. A klaszterek előnye, hogy a közelségből adódóan

Alacsonyabbak a szállítási és információátadási költségek, a munkahely közelsége, illetve az ebből adódó elérési idő csökkenése hat a jövedelemszintre, így a munkaerőpiacra is.

1. táblázat. A szállítási távolságok, valamint a közlekedési infrastruktúra hatásaival foglalkozó főbb megállapítások a közgazdaságtanban

Kutató	Év	Főbb megállapítás
J. H. Thünen	1826	A termelést, valamint a piac kiválasztását a szállítási költségek nagyban befolyásolják.
A. Marshall	1920	A közelségből adódóan alacsonyabbak a szállítási és információátadási költségek, a munkahely közelsége, illetve az ebből adódó elérési idő csökkenése hat a jövedelemszintre, így a munkaerőpiacra is.
M. Weber	1928	Azok a területek élveznek prioritást a telephely választásánál, amelyek esetében alacsonyabb költségekkel érhető el a piac vagy a nyersanyaglelőhely.
R. Rodan	1950	Az infrastruktúra fogalmának új megközelítése, mint a lakosság szükségleteit kielégítő alapfeltétel.
G. Myrdal	1957	A hálózati kapcsolatok létesítése egy kezdő lökést biztosít, a régió a növekvő skálahozadék révén fejlődik, ami növeli a privát befektetők profitját és elősegíti további termelők megtelepedését.
L. Moses	1958	A szállítási költség, mint input költségfaktor, hat a telephely kiválasztására, a fogyasztási arányokra.
R. Solow	1958	Több infrastruktúra kiépülésével a régió rendelkezésére álló inputok mennyisége nő meg, ami javítja az egyes tényezők hatékonyságát, a termelékenységet.
A. O. Hirschman	1958	Az infrastruktúra fogalma a társadalmi rezsitőkével hozható összefüggésbe.
R. L. Frey	1970	Az infrastrukturális kiadások szükséges jellemzője azok beruházási, valamint technikai, gazdasági és intézményi jellege.
W. Ehrlicher	1975	A közlekedés „reprodukálható termelői vagyon”.
P. McCann	1995	Az inputok relatív arányának változása a keresleten keresztül hat a telephelyválasztásra.
D. Puga	2002	A szállítási költségek csökkenése megváltoztatja a centrifugális és centripetális erők közötti egyensúlyt.

Forrás: saját szerkesztés

A gazdaságföldrajz új elméletei is foglalkoznak a telephelyi vonzerő és az infrastrukturális ellátottság kérdéseivel. D. Puga modellje a piaci méretek és a vállalatok közötti kapcsolati hatásokra koncentrál (centripetális erők), amelyek elősegítik a földrajzi koncentrálódást. Ez ellen a centrifugális erők hatnak, a költségbeli különbségek és a versenyhelyzet. A szállítási költségek csökkenése megváltoztatja az erők közötti egyensúlyt, és ellentétes hatást fejt ki a vállalkozások elhelyezkedésére a különböző régiókban. Ha a szállítási költségek magasak, a vállalkozások helyben szolgálják ki a piacot. Ez a távolság a költségek csökkenésével nő. A gyárak a területi koncentrálódás folyamatával, az agglomerációs gazdálkodással előnyhöz juthatnak, azonban lehetséges, hogy a szállítási költségek további csökkenése egyre kevésbé lesz fontos, és a vállalkozások számára vonzerőt a perifériku régiók olcsó árai, alacsony versenyhelyzete jelentik majd (Coto-Millán 2006).

Bár a vállalkozások számára az elérhetőség és a jó közlekedési feltételek kiemelt jelentőséggel bírnak, ritkán jelentenek meghatározó faktort a területi döntések esetében a közgazdasági modellekben. Kivételekről elsősorban a nemzetközi szakirodalomban olvashatunk. Giunmaraes multinomiális logit modelljében, mellyel a Portugáliába irányuló külföldi közvetlen tőkeberuházások mozgását vizsgálja, nagy szerepet kap a fontos városi központok közúti elérhetősége, elérési ideje. Holl a spanyol közúti infrastruktúra-beruházások 1980 és 1994 közötti, elsősorban az új gyártelepítésekre irányuló hatásait Poisson-regresszióval vizsgálta. Az eredmények értelmében az új autópályák hatással vannak az új létesítmények területi elhelyezkedésére, mivel az adott terület vonzereje nő. Később Holl Portugália vonatkozásában is hasonló eredményre jutott (Holl 2005).

Az infrastruktúra területi hatásainak vizsgálatát egyes teoretikusok makro-folyamatokra, mások ágazatokra vonatkozóan végzik, eltérő jelentőséget tulajdonítva a hálózatok szerepének. Az infrastruktúra fejlettségének megítélése szintén viszonylagos, az összehasonlítás tárgyát képezheti többek között valamely térség infrastrukturális ellátottságának szintje, fejlettsége, ellátottsági szintje, konvergenciája vagy a lemaradás mértéke - dolgozatomban egy komplex mutatóval kívántam kimutatni az Észak-Magyarország régió fejlettségének helyzetét infrastrukturális szempontból.

Az észak-magyarországi közúti infrastruktúra jellemzői

Az Észak-Magyarország régió - Borsod-Abaúj-Zemplén, Heves-, és Nógrád megye, az ország területének és népességének egyaránt közel 15%-a, ezzel a régiók rangsorában a negyedik. Észak-Magyarországot a kilencvenes években egyértelműen homogenizálta és összekötötte a térség átfogó visszaesése, a széles településkörre kiterjedő ipari depresszió. Ugyanakkor a régión belül is fellelhetők a

térségi különbségek. Az autópálya mentén és a Közép-Magyarországhoz legközelebb fekvő nyugati térségekben már érezhető a gazdasági fejlődés, de a régió kistérségeinek fele stagnáló vagy elmaradott terület. Az északi határmenti, aprófalvas térség társadalmi-gazdasági szempontból az egész ország legelmaradottabb területe (Tóth 2005).

Az Észak-Magyarország régió ma már az országos átlagnál hosszabb gyorsforgalmi úthálózattal rendelkezik, az autópálya folyamatos bővítésével elérhetősége jelentősen javult. Problémáról elsősorban a régión belül érdemes beszélnünk. 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 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. 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-Magyarország régióval.

A főúthálózati ellátottság gráf térkép alapján

A főúthálózat sűrűsége, az elérhetőség szempontjából a megyék, illetve régiók között nagy különbségek vannak, helyzetük többféleképpen értelmezhető.

A főúthálózat megfelelőségének egyfajta értékelése a gráf elemzés, amely a magyarországi főutak hálózatának struktúráját mutatja be. Egy ilyen jellegű vizsgálat segítségével alapvető hálózati tulajdonságok állapíthatók meg a főúthálózat egészére vagy annak egy részére.

A vizsgálathoz a következő elemekre van szükség:

– hálózaton belüli élek (e) és csúcsok (v) száma,
– az egymástól legtávolabb fekvő hálózati pontok közötti legrövidebb útvonal szakaszainak számát kifejező hálózati átmérő (d) hossza,
– a részhálózatok száma (p),
– a hálózaton belüli körutak száma (μ).

Ezek ismeretében kiszámíthatók és értékelhetők a következő mutatók:

– a ß-index az átlagos fokszám-értéket mutatja: $\beta = \frac{e}{v}$;

– a hosszanti és keresztirányú hálózatkiépítettség mérőszámát kifejező π-index:

$$\pi = \frac{e}{d}$$

– a hálózatban található körutak (μ) száma: $\mu = e - v + p$

– az általános hálózatkiépítettséget mutató γ-index:

$$\gamma = e / e_{\max} \quad \text{azaz} \quad \gamma = e / 3(v-2)$$

Forrás: Erdősi 2005; Tiner 2004 alapján saját számítás

A gráfokból felépülő magyarországi közúthálózat összesen 246 élből és 186 csúcsból áll - elsősorban közúthálózati csomópont funkciókat ellátó városokból. A csomópont-hierarchia élén Budapest áll: innen összesen 16 irányból futnak be a főutak, ezért a főváros fokszám-értéke 16. Második helyen áll Székesfehérvár 9-es fokszámmal, majd Győr és Kecskemét 8-as, Debrecen 7-es fokszámmal. Miskolc mindössze 4-es fokszám-értékkel rendelkezik, a régió másik két megyeszékhelye, Eger és Salgótarján értéke 3. A hazai főúthálózat belső összekötöttsége összességében jónak mondható, amelyet az 1-es fokszámmal rendelkező csúcsok alacsony száma is mutat.

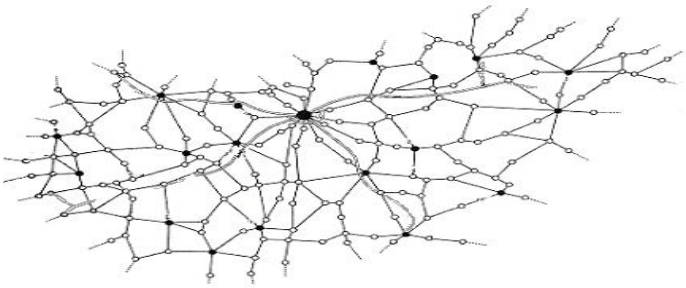
A csúcsok és élek arányából számítható átlagos fokszám-érték, azaz az élek és csúcsok hányadosa, a ß=1,32. A 18 megyeszékhely Budapest nélkül számított átlagos fokszáma 5,73. Érdekesség, hogy a vasút esetében ugyanez a mutató 3,72, tehát ez is mutatja, hogy a megyeszékhelyek számára nagyobb közúti kapcsolatrendszer biztosított.

A főúthálózati gráf átmérőjét (d) a Vas megyei Rábafüzes és a Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei Barabás község közötti távolság adja meg: legrövidebb úton 22 főúthálózati szakaszt számíthatunk. Autópálya-szakasz használata esetén a d értéke 13.

Az országos főúthálózatban a meglévő körutak - az ország területén látható körforgalmi lehetőségek - száma (μ) 67. Megfigyelhető, hogy az Észak-Magyarország régióban igen kevés ezen körkapcsolatok mennyisége, ami az egyes települések közötti kapcsolatok hiányára utal.

A hazai közúthálózatra vonatkozó π-index értéke, amely a hosszanti és keresztirányú hálózatkiépítettség mértékét mutatja, 18,92. Észak-Magyarország a 2,67-es mutatójával jelentősen elmarad az országos átlagtól.

A γ-index 0,45-ös értéke a főúthálózat közepes színvonalú kiépítettségére utal. A régión belüli helyzet kedvezőtlenebb: γ=0,2.



1. ábra. Magyarország főúthálózatának gráf térképe

Forrás: Erdősi 2005. ábrája alapján

Összességében megállapítható, hogy az Észak-Magyarország régió főúthálózata kevésbé kiépített az egyes települések között, és a megyék csomóponti szerepe sem olyan erős, mint a dunántúli régiókban (Erdősi 2005; Tiner 2004; saját számítások).

A közúti infrastruktúra főbb jellemzői régiónként Bennett-módszer alkalmazásával

Az Észak-Magyarország régió versenyképességét nagyban meghatározza elérhetősége a fővárosból és nyugat-európai piacokról. Ez az elérhetőség- elsősorban az autópálya folyamatos bővítésével - az utóbbi években jelentősen javult, de ez a régió északi perifériális térségeinek helyzetén nem sokat változtatott a térségbe vezető utak áteresztőképessége és minősége miatt.

A közút minőségét és főbb paramétereit vizsgáltam, és 9 indikátort alkalmazva Bennett-módszer segítségével egy régiós rangsort állítottam fel. Az első két táblázattal az 1996-os adatokat, majd a 10 évvel későbbi állapotot vizsgálom. Az értékelés eredményeként elmondható, hogy a fejlettségi különbségek jelentős mértékben nőttek, a lemaradó térségek felzárkózása nem valósult meg.

2. táblázat. A közúti infrastruktúra jellemzői I. (1996)

	Országos közutak sűrűsége			Gyorsforgalmi utak aránya	Beton-, kő-, keramit-, aszfalt-burkolatú utak aránya
	Területre vetítve		Lakosságra vetítve		
	?	Ebből: főutak	?		
	km/100 km2		km/10e fő	%	%
Észak-Magyarország	34,0	6,2	35,4	0,5	98,4
Magyarország	**32,3**	**7,4**	**29,5**	**1,4**	**93,3**

Forrás: KSH adatai alapján saját szerkesztés

A közutak területre vetített sűrűsége, valamint a kiépített utak aránya tekintetében a régió magasan országos átlag feletti értéket képvisel. Emellett azonban mindenképpen figyelembe kell venni azt a tényt is, hogy hazánkban az országos közutak sűrűsége alacsonynak számít, az összességében 32,3 km/100 km^2-es értékkel Magyarország a ritka hálózatú országok csoportjába tartozik. A gyorsforgalmi utak arányát vizsgálva kedvezőtlenebb eredményt kapunk: a 0,5%-os arány a nemzeti átlagnál jóval alacsonyabb, de az országos főutak aránya sem kimagasló.

A területre vetített főútsűrűséget megfigyelve látható, hogy az észak-magyarországi - teljes közútsűrűséghez viszonyított - alacsonyabb értékeket elsősorban a másodrendű, illetve a mellékutak jelentős hossza eredményezi, tehát ezekben a régiókban 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 3. táblázatból megfigyelhető, hogy az Észak-Magyarország régió értékei szinte minden esetben alacsonyabbak 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 az ötödik helyet foglalja el az 1996-os értékek szerint.

3. táblázat. A közúti infrastruktúra jellemzői II. (1996)

	A másodlagos infrastruktúra				Sorrend
	Személy-gépkocsi-sűrűség	Tehergép-kocsi-sűrűség	Autóbusz-sűrűség	Üzemanyag-töltő állomás sűrűsége	
	db/1000 lakos		db/10 000 lakos		
Észak-Magyarország	175	23,6	20,8	1,8	5.
Magyarország	**223**	**29,8**	**18,8**	**2,1**	**-**

Forrás: KSH adatai alapján saját szerkesztés

A régiók közötti sorrendet ugyanazon mutatók elemzése alapján 2007-ben is felállítottam. A gyorsforgalmi szakaszok kiépítésével Észak-Magyarország pozíciója több tekintetben jelentősen javult - az előző táblázattal összevetve az autópályák

arányánál a legszembetűnőbb a változás. Az összesen 686 km autópálya és autóút 22%-a halad át az Észak-Magyarország régión, ennél jobb aránnyal két régió rendelkezik.

4. táblázat. A közúti infrastruktúra jellemzői I. (2007)

	Országos közutak sűrűsége			Gyorsforgalmi utak aránya	Beton-, kő-, keramit-, aszfalt-burkolatú utak aránya
	Területre vetítve		Lakosságra vetítve		
	∑	Ebből: főutak	∑		
	km/100 km2		km/10e fő	%	%
Észak-Magyarország	35,7	7,2	37,7	3,9	98,3
Magyarország	**34,0**	**7,7**	**30,3**	**2,2**	**94,9**

Forrás: KSH adatai alapján saját szerkesztés

Bár a táblázatban nem szerepel, fontos megjegyeznem, hogy a nem megfelelő és rossz felületű utak aránya kedvezőtlenül alakul az egyes régiókban. Egy 2001-es felmérés szerint az Észak-Magyarország régió fő- és mellékútjai az országos átlagnál gyengébb minősítést kaptak: csaknem 56 százalékuk 4-es és 5-ös felületépségű.

A másodlagos infrastruktúra mutatószámai tekintetében elmondható, hogy 2007-ben is jellemző a régió nemzeti átlagtól való lemaradása, ez alól csupán az autóbusz-sűrűség kivétel. Bár az 1000 lakosra jutó személygépkocsik száma is alacsony, jelentős mértékű növekedést mutat az 1996-os értékekhez képest.

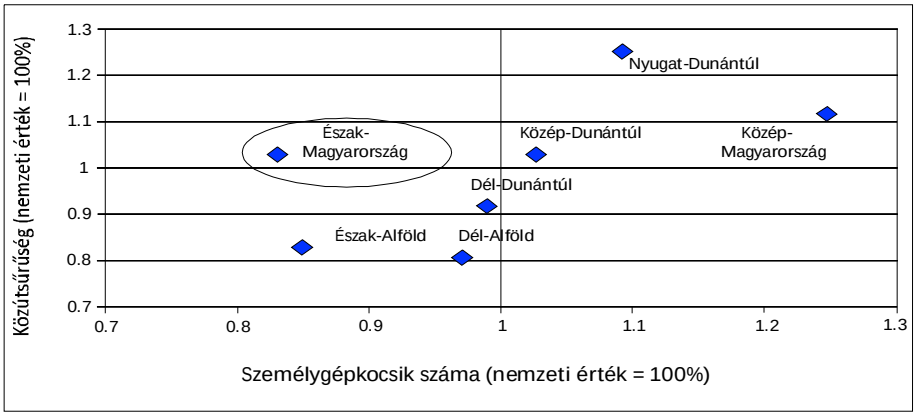
A személygépkocsi-ellátottság nagy általánosságban akár az életszínvonal és az életmód által is erősen alakított életminőség indikátornak is tekinthető, ez a tény azonban nem jelenti feltétlenül az életszínvonal növekedését, hiszen az emberek a kisebb települések elzártsága miatt is rákényszerülhetnek kisebb autók tartására, valamint egyre több a hitelre vásárolt gépjármű (Erdősi 2005).

5. táblázat. A közúti infrastruktúra jellemzői II. (2007)

	A másodlagos infrastruktúra				Sorrend
	Személy-gépkocsi-sűrűség	Tehergép-kocsi-sűrűség	Autóbusz-sűrűség	Üzemanyag-töltő állomás sűrűsége	
	db/1000 lakos		db/10 000 lakos		
Észak-Magyarország	226	29,0	18,0	1,9	4.
Magyarország	**271**	**37,4**	**17,3**	**2,2**	-

Forrás: KSH adatai alapján saját szerkesztés

A vizsgált mutatószámok közül az elsődleges és a másodlagos infrastruktúra egy-egy faktorát választottam ki, amely leginkább alkalmas a régió jellemzésére, és a nemzeti átlag függvényében végeztem el a hét régió pozicionálását. Látható, hogy három régió a közútsűrűség, valamint a személygépkocsi-sűrűség tekintetében is országos átlag feletti értéket képvisel, utóbbiban Észak-Magyarország lemaradást mutat.



2. ábra. A régiók pozicionálása két faktor alapján (2007)

Forrás: KSH adatai alapján saját szerkesztés)

A megyén belüli elérhetőségről elmondható, hogy nem megfelelő az útellátottság, több településnek a megközelítése nehézkes, a kistérségi központok vagy a megyeközpontok elérési ideje hosszú. Heves megyében a megyeszékhelyről a vidéki népesség több mint 70%-a nem ér haza egy órán belül vonattal vagy autóbusszal, és további problémát jelent, hogy kevés helyen biztosított az átszállás nélküli beutazás lehetősége is. A megyeszékhelyek szerepe, vonzáskörzete igazgatási, gazdasági funkció tekintetében kiterjed az egész megye területére, közvetlen elérhetőségük biztosítása ezért is kiemelt jelentőségű.

Összegzés

A vizsgált problémák ismeretében és a belső kohézió erősítése érdekében olyan infrastrukturális feltételek kialakítása szükséges, ami a térségek közel azonos arányú fejlődését képesek elősegíteni, hiszen az elérhetőség elégtelen színvonalának negatív hatásai ismertek. Az infrastruktúra fejlesztésével felértékelődnek a közlekedési csomópontok, melynek területfejlesztő hatásaként logisztikai, ipari-szolgáltató központok, új munkahelyek jöhetnek létre, a bővítések előnyt hozhatnak megtakarítása, piacbővítés által, javíthatják a lakóhely minőségét is. Indokolt tehát,

hogy az elérhetőség javítása, mint célkitűzés, a gazdasági fejlődés egyik kiemelt prioritásaként jelenjen meg (Veres 2005).

A várható hatások számszerűsítése kiemelt fontosságú, hiszen alapvetően nem igazolt az infrastruktúra fejlettségének kizárólagos hatása a területi fejlődés vagy a telephelyválasztás szempontjából. A regionális közlekedés kérdéskörének megítélésénél ma jelentősen keveredneknek politikai presztízs-szempontok a gazdasági és gazdaságpolitikai érveléssel. A fejlesztésekhez mindenképpen szükséges a közvetett és közvetlen előnyök hozzávetőleges meghatározása, az arra való törekvés, hogy minél pontosabban előre tudjuk jelezni és mérni tudjuk a mikrogazdasági szinten nem jelentkező további, externális előnyöket, a térségi fellendülést, a kapcsolatbővülésből származó gazdasági és a jóléti hatásokat.

Kulcsszavak: infrastruktúra, regionális fejlődés, elérhetőség, úthálózat, a hely elmélete.

Irodalomjegyzék

Baum H. – Korte J. 2002. *Introductory report in Transport and economic development.* Paris: OECD, 549.

Button K. Hensher D. 2005. *Handbook of Transport Strategy*, Policy and Institutions. Elsevier Science Ltd, Oxford.

Coto-Millán–P. Inglada V. 2006. *Essays on Transport Economics*. PhysicaVerlag, Leipzig.

Ehrlich É. 2003. *A magyar infrastruktúra*. Miniszterelnöki Hivatal, Budapest.

Erdősi F. 2005. *Magyarország közlekedési és távközlési földrajza*. Dialóg-Campus Kiadó, Budapest.

Holl, A. 2004. Transport infrastructure, agglomeration economies and firm birth. Empirical evidence of Portugal. *Journal of Regional Science*, Vol. 44., 693-712., 2004.

Jensen-Butler, C. N.–Madsen B. 2005. *Transport and regional growth in Handbook of Transport Strategy*, Policy and Institutions. Elsevier Science Ltd., Oxford.

Kozma G. 2003. *Regionális gazdaságtan*. Kossuth Egyetemi Kiadó, Debrecen.

Nagy Zoltán 2007. *Miskolc város pozícióinak változásai a magyar városhálózatban a 19. század végétől napjainkig*. Kossuth Egyetemi Kiadó, Debrecen.

Területi Statisztikai Évkönyvek. KSH, 1995, 2006.

Tóth Géza 2005. *Az autópályák szerepe a regionális folyamatokban.* KSH.

Veres Lajos 2005. *Piacok elérhetősége az európai gazdasági térben*. Európai Kihívások III. Tudományos Konferencia kiadványkötete, Juhász Nyomda, Szeged.

Vickerman R. W. 1996. *Location, Accessibility and Regional Development*: the appraisal of Trans-European networks in Transport Policy, Vol. 2., 223-294.