

TÓTH GÉZA: AZ AUTÓPÁLYÁK SZEREPE A REGIONÁLIS FOLYAMATOKBAN

(Központi Statisztikai Hivatal, Budapest, 2005, 128 o.)

LIESZKOVSZKY JÓZSEF

Mindig öröm számomra olyan témával kapcsolatos művet olvasni, amelyről még nem készült részletes és szabatos tanulmány. Ilyen Tóth Géza doktori disszertációjának olvasható kivitelben való megjelenése. „Az autópályák szerepe a regionális folyamatokban” az első olyan magyar nyelven megjelent nagyobb lélegzetű tanulmány, amelyben az autópályák és a regionális folyamatok együtt szerepelnek.

Igen szimpatikus számomra az, hogy már a 2. fejezet elején megfogalmazódik az a fontos megállapítás, hogy a közlekedés csak akkor tudja a gazdaságot egy adott területen dinamizálni, ha a gazdaság ahhoz megfelelő színvonalon van. Azaz az infrastruktúra-fejlesztések igen fontosak a periférikus térségek felzárkóztatása során, de ezek önmagukban hatástalanok. Kellő eredmény csak abban az esetben érhető el, ha hozzá más területfejlesztési eszközt is alkalmazunk.

A szerző elsőként az autópályák gazdasági hatásait elemzi. Ezek az adott térségekben igencsak összetett folyamatként jelentkeznek – megemlíthető itt például a megvalósíthatósági tanulmányok hatásai, munkanélküliség csökkenése vagy a fogyasztási kiadások hatásai – s mindenféleképp megemlíthető, hogy egy autópályának a gazdaságélénkítő hatásai akkor is jelentősek, ha annak forgalmi hatása elmarad a várakozásoktól (BK). Egy új autópálya előnyeiből leginkább a szállítást végző cégek profitálnak, s akkor lehet igazán nagy befektetésekre számítani, ha ipari parkok kialakításával teremtik meg a zöldmezős vállalatoknak a megtelepedés lehetőségét. Általában elmondható az, hogy az autópálya-építésekkel kapcsolatos hatások inkább pontszerűen jelennek meg, így folyamatosan szétterülő településfejlődési hatásokról ezen esetben nem beszélhetünk.

A vállalkozások telephelydöntéseiben is fontos szerepet játszik az autópálya léte vagy nem megléte, azonban ez térségenként eltérő súllyal szerepel. Egyes területek számára már nem jelent versenyelőnyt az autópálya-építés, hazánkban viszont még mindig az egyik legfontosabb területfejlesztési feladat a régióközpontok bekapcsolása az autópálya-hálózatba.

Ágazati szinten a feldolgozóipari vállalkozások (ezen belül is a gépipar) számára a legfontosabb az autópályához való hozzáférés. Egy holland felmérés alapján kimutatták, hogy az autópálya-felhajtókhoz való közelség a vállalkozásoknak egyik legfontosabb telephelyválasztási szempontja. Hazánkban az M0-ás mentén található vállalkozások körében végeztek kérdőíves felmérést, amely kimutatta, hogy ezen cégek java része könnyen mobilizálható, kiskereskedelemmel foglalkozik, s nem tervez hosszú távra.

A szerző külön fejezetrészt szentel az autópályák és a városi közlekedés kapcsolatának. Az autópályák sok esetben egyes városrészek teljes szerkezeti módosulását eredményezik, mint ahogy tette ezt az M3-as autópálya a főváros XV. kerületében, Rákospalotán.

Az autópálya és az adott társadalom kapcsolata másképp alakult az USA-ban, mint Kelet-Közép-Európában. Amíg az Egyesült Államokban főleg a legfelsőbb rétegek költöznek ki a szuburbiákba – kihasználva az autópályák adta előnyöket –, addig térségünkben ezen társadalmi csoporton kívül az alacsony keresetű és végzettségű rétegek is kiköltöztek az agglomerációba, azonban számukra az autópálya elhelyezkedése egyáltalán nem fontos lakóhely-választási tényező.

A szerző a szuburbanizáció nyomán létrejött új és fontos városképző folyamatot is bemutat, mégpedig az edge city, azaz peremváros jelenséget. A peremvárosok a szuburbia olyan alközpontjai, amelyek szorosan kapcsolódnak az autópályákhoz, illetve azok csomópontjaihoz. Tehát elmondható, hogy a szuburbanizáció és az autópálya-fejlesztés egymással kölcsönhatásban álló folyamatok.

A 3. fejezetben az autópályák és a gazdaság közötti kapcsolatról esik szó. A kapcsolatok szorosságának vizsgálata során megállapítható, hogy létezik kapcsolat a közúti infrastruktúra, valamint a területi fejlettség között, továbbá a szerző által elvégzett kutatások bizonyítják, hogy leginkább megyei szinten érezhetők a gyorsforgalmi úthálózat fejlesztésének hatásai.

Egyes gazdasági mutatók tekintetében az autópályával rendelkező kistérségek a kitüntetett Budapestnél is sokkal jobb dinamikával rendelkeznek. Ezekben a térségekben nőtt meg az aktív korúak, valamint az épített lakások száma is, továbbá a regisztrált munkanélküliek száma ezen térségekben csökkent a leginkább. A térségek vándorlási egyenlege már régóta pozitív.

A 4. fejezetben az északkelet-magyarországi autópálya-fejlesztéseket mutatja be a szerző három megye, Borsod-Abaúj-Zemplén, Hajdú-Bihar és Szabolcs-Szatmár-Bereg példáján, melyek a legnagyobb strukturális problémával küzdő térségek. Ezen periférikus, tartós válságban található kistérségek számára az autópálya-építés önmagában nem jelent fejlődést, hiszen az alapja sincsen meg a további fejlődésnek. Azonban megállapítható ezzel szemben az, hogy az autópályák kiépítését részben indokolja a jelenlegi forgalom nagysága is, s a közeljövőben várható folyamatok ezt még jobban megalapozzák.

Összegezve megállapítható hogy a szerző kutatásai igazolták a közlekedésfejlesztés és a területi folyamatok közötti kapcsolatot, tehát a településfejlesztés sem hagyhatja figyelmen kívül az autópálya-építések során elkezdődő folyamatokat.