
KÖNYVJELZŐ

ERDŐSI FERENC: MAGYARORSZÁG KÖZLEKEDÉSI- ÉS TÁVKÖZLÉSI FÖLDRAJZA

(Dialog Campus Kiadó, Budapest–Pécs, 2005, 504 o.)

LIESZKOVSZKY JÓZSEF

Igen nagy megtiszteltetés számomra, hogy Erdősi Ferenc legújabb könyvéről – amely Magyarország közlekedési- és távközlési földrajza címet viseli – készíthetek recenziót.

A könyvben két fontos téma kerül tárgyalásra, egyik hazánk közlekedése, másik pedig az infokommunikáció-telekommunikáció magyarországi helyzete.

A szerző már a bevezetésben ismerteti a gazdaságföldrajz ezen két ágának kapcsolatát: „A közlekedés és a távközlés ma már nem csupán a többi ágazat kiszolgálója, hanem egyre inkább a gazdasági-társadalmi folyamatok vezérlő művének szerepét is betöltve olyan önálló ágazattá nőtte ki magát, amely a gazdasági növekedésben nagyra értékelt húzóágazatként a kommunikációs behálózottsággal Magyarországon is lehetővé teszi a mobil, illetve az információs társadalom kialakulását.”

A bevezetést követően az I. részben a közlekedés fejlődésének rendszerváltást követő eseményeiről ír a szerző, mint a közlekedés és a távközlés felértékelődése, illetve a közlekedés alágazati szerkezete. A fejezet végén megállapításra kerül az, hogy hazánk közlekedése sokkal jobban el van maradva a fejlett gazdaságú országok közlekedésétől, mint azt a korábbi kutatások kimutatták.

A II. részben a közlekedési alágazatok fejlődésének területi sajátosságairól esik szó, a közlekedés szállítási módjai szerint csoportosítva (vasúti, közúti, vízi, légi közlekedés, valamint a logisztika és kombinált áruszállítás).

A vasúti közlekedés alfejezet – korábbi szokásoktól eltérően – nem történeti fellevezetéssel kezdődik, hanem a lehetséges fejlesztések bemutatásával. Ebben a szakaszban a Helsinki és TINA-folyosók magyarországi hatásairól, valamint az elmúlt években hazánkban végzett nemzetközi jelentőségű pályaeépítési beruházásokról (nevezetesen az új magyar-szlovén vasútvonal, illetve a Budapest–Hegyeshalom vonal nagy sebességű pályává való átalakításáról) tudhatunk meg újabb információkat.

A vasúti személyforgalom települési jellemzői között kiemelt helyen szerepel az InterCity és InterPicy szolgáltatások bemutatása. Az InterCityk az egykori 1–3 köztes megállóval rendelkező, fővárosból induló sugárirányú gyorsvonatokból fejlődtek ki, első „megjelenésük” 1991-ben volt a Budapest–Miskolc vasútvonalon, az InterPicy hálózaton pedig (az IC-k kíségetésére motorvonatokkal) a közlekedés 1997-ben indult meg. Jelenleg az IC/IP hálózatba 96 település van bekapcsolva.

Örömmre, a napi sajtóban is igencsak aktuális téma, az elővárosi vasúti közlekedés kialakítására irányuló lépések is ismertetésre kerülnek ebben a fejezetben, kiemelve az agglomeráción belüli átlós vasúti (pl.: Vác-Monor) szolgáltatások kialakításának fontosságát.

A vasúti-teheráruforgalom rendszerváltást követő hanyatlása (a vasúti áruszállítás a GDP-nél kétszer gyorsabban esett vissza!), és a szállítmányszerkezet átalakulása (pl.: nincs darabáru-szállítás) ugyancsak fontos része az alfejezetnek.

A vasúti közlekedés alfejezet végén a keskeny nyomtávú vasutakról is olvashatunk, amelyek egy része hivatásforgalmat lát el, a másik – a nagyobb – részük pedig turisztikai és erdészeti igényeket szolgál ki.

Sorrendben ugyan nem a következő, de a másik fontos alfejezet (a II. részen belül) a közúti közlekedés, amelyben elsőként hazánk közúthálózatának minőségéről, valamint a hálózat geometriai sajátosságairól esik szó.

A közúthálózathoz szervesen kapcsolódik a gépjárműállomány. Ismeretes, hogy a személygépkocsi-ellátottság települési jellemzői szoros kapcsolatot mutatnak az adott település/térség gazdasági fejlettségével, viszont a nagyvárosi autóellátottság a hagyományos képpel szemben mást mutat (Pl: Nyíregyháza fajlagos gépkocsi-ellátottsága magasabb, mint Szegedé. Véleményem szerint itt a fő ok a két város eltérő minőségű helyi közforgalmú közlekedésében keresendő.)

A szerző bőségesen ír a könyv talán legaktuálisabb és a jelen kormányzat által leginkább preferált közlekedési fejlesztéséről, az autópályák fejlesztési lehetőségeiről. Az autópálya-nyomvonalak tervezése során kívánatos lenne a transzverzális irányú vonalak előtérbe helyezése a rendszer sugárirányúságának oldása végett. Azonban ilyen irányú vonalak megépítése csak középtávú célként szerepel (M9). A jövőbeni autópálya-fejlesztéseket összegezve a 39. táblázatban találhatjuk.

A könyv egyik érdekessége Magyarország jelenlegi víziközlekedésének, folyami hajózásának részletes bemutatása és a lehetséges továbblépés felvázolása. Hazánk víziúthálózata európai viszonylatban az átlagosnál sűrűbbnek mondható, kihasználtsága viszont jóval elmarad a sűrű hálózat adta lehetőségektől. Ennek egyik oka a vízi utaink hihetetlen rossz állapota, továbbá hazánk kikötőinek teljesítőképessége is nagyon elmarad az általános és átlagos EU-s viszonyoktól. További sajnálatos esemény volt a teljes magyar tengerhajózás 2000-ben történő felszámolása. A belvízi hajózás – a Balatonon – kezdettől fogva a turizmust szolgálta, míg a folyami személyhajózás valaha közforgalmú (BKV kishajószolgálat) szerepet is betöltött a Dunán, manapság azonban ott is inkább a turisztikai szempontok a dominánsak (szárnyashajó, luxus szállodahajózás).

Hazánk légi közlekedésének tárgyalása során elsőként Ferihegyről ír a szerző; magáról a repülőtérrel, a terminál bővítésének okairól, valamint a városközponttal történő kötöttpályás tömegközlekedési kapcsolatok (metró vagy a vasúti fővonalból való kiágazás) lehetséges megvalósulásairól. Felteszi a kérdést, hogy Budapest (Ferihegy) képes lesz-e Közép-Kelet-Európa kapujává válni a már számtalan Dél- és Közép-Amerikából, valamint Távol-Keletről érkező gépeket fogadó Bécs (Schwechat) mellett. Ezenfelül kitér vidéki repülőtereink területfejlesztő hatásaira

is. Egy regionális repülőtér csak akkor képes színvonalasan kiszolgálni a régiót, ha gyors elérhetőségét jó közúti kapcsolatok biztosítják.

A mű 3. részében Magyarország közlekedésének főbb térreleváns kérdéseiről olvashatunk, – elsőként az európai közlekedési térben elfoglalt szerepünkről, – amelyben hazánk közlekedési térben elfoglalt helyzetéről, illetve a nemzetközi személyközlekedési rendszerekről kapunk újabb információkat (tervezett nagysebességű vasutak vagy a légiközlekedés által teremtett térkapcsolatok).

Ezen 3. részben elkerülhetetlen hazánk közlekedési hálózatának egyközpontúságára is kitérni; a szerző a történelmi gyökerek rövid ismertetését követően rátér az egyközpontúság oldása érdekében tett lépések elégtelenségéről. Fő problémaként az említi, *„...hogya a transzverzálisok megépülésére akkor kerül sor, ha a sugaras rendszerrel szemben már képtelenek igazi térszerkezet-alakító erőként funkcionálni.”*

A megoldás mindenféleképp az lenne, ha valamilyen módon decentralizált modellt (sugaras-gyűrűs szerkezet) hoznának létre, amire a könyvben több példát is felhoz (pl.: Fleischer-féle levélboríték-modell).

Az EU-ba való belépésünkkel felértékelődött a határok szerepe, ehhez kapcsolódik az államhatárok átjárhatósága alfejezet, amelyben képet kaphatunk a határszakaszaink személy- és áruforgalmáról. A találó nevű híd- és kompföldrajz részben a hidainkról és a magyar kompszolgáltatásokról olvashatunk (A kompforgalom teljesítménye a hidaknak csak az 1 %-át teszi ki!). Szemléletes a könyv 71. ábrája, amiről látható az, hogy a Duna alsó szakasza mind hidak, mind a komppösszekötések számában igencsak hiányt szenved. A szélesnyomtávú vasutak kedvelőinek igencsak tetszhet a 69. ábra, amely a záhonyi átrakókörzetet térségét mutatja.

Számomra az egyik legérdekesebb fejezet a „Hazánk vidéki térségeinek közlekedési ellátottsága” címet viseli. Ebben elsőként a mellékúthálózat szerepéről kaphatunk képet, majd a vasúti mellékvonalak problematikájáról. A Vasutasok Szakszervezete által a szerző rendelkezésére bocsátott 84. ábra jól mutatja, hogy melyek azok a vonalak, amelyeket a MÁV Rt. az – „szép szavakkal kifejezve” – üzemeltetési köréből ki akarja vonni. Az elmúlt évtizedekben a legnagyobb méretű vasútmegszüntetés Belső-Somogyban történt, ahol 5 év leforgás alatt 3 vonal szűnt meg. Ezzel Kaposvár megyén belüli vasúti összeköttetései igencsak lecsökkentek (Megszűnt a vasúti kapcsolat a megye legiparosodottabb kisvárosával, Barccsal, ami a város hosszútávú fejlődésében igencsak kedvezőtlen eredményeket hozott).

A falusi térségek autóbusz-közlekedésének problémái ugyanolyan fontosak, mint a vasúti problémák (A zsákfalvakba sok esetben feleslegesen betérő karácsonyfajáratok nagy veszteséget hoznak a Volán társaságoknak). Erre megoldásként szolgálhat az igényvezérelt tömegközlekedési rendszerek elterjesztése.

Érdekességként megemlíthető az a nem annyira köztudott tény, hogy vannak olyan települések, amelyek azért nincsenek bekapcsolva a Volán autóbushálózatba, mert a vasúti kapcsolatuk kifejezetten jónak mondható. Ezek a települések nagyobb számban nem a főváros környékén találhatók, hanem a Nyíregyháza-Záhony vasútvonal mentén (Fényeslitke, Komoró).

Az utolsó alfejezetben a közlekedésnek a térségi fejlődésre gyakorolt hatásait taglalja Erdősi Professor Úr az autópályák gazdasági hatásai példáján. Az infrastruktúra-fejlesztések igen fontosak a periférikus térségek felzárkóztatása során, de ezek önmagukban hatástalanok. A közlekedés igazán csak akkor tudja a gazdaságot egy adott területen dinamizálni, ha a gazdaság ahhoz megfelelő színvonalon van. Tehát nem érdemes rövidtávon „csodákat várni” az autópályáktól.

A könyv másik fontos témája a távközlés és az infokommunikáció. A rendszerváltást követően a vezetékes hálózatba bekapcsolt lakások aránya folyamatosan nőtt, a mobilkészülékek száma viszont robbanásszerűen ugrott meg a 2000–2002 közötti időszakban. Az ISDN és ADSL ellátottság mutatóiban még napjainkban is erős területi különbségek figyelhetők meg.

Az infokommunikáció fejezet hazánk számítógép-ellátottságával foglalkozik, ezen kívül pedig a domain-név regisztrációkról valamint a felsőoktatásban használt HBONE-hálózatokról is olvashatunk.

A könyv összességében új szempontok szerint mutatja be a közlekedést és a távközlést, több, az eddigi földrajzkönyvekből hiányzó témákat is tartalmaz (infokommunikáció, a közlekedés térreleváns kérdései). A könyv további nagy jelentősége az, hogy számos aktuális információt tartalmaz. Egyszerre könnyen érthető és tudományos jellegű, azaz mind a szakmabeli, mind a nem szakmabeli olvasók örömmel forgathatják.