

IRODALOM

Földrajzi Értesítő XLJ. évf. 1992. 1-4. füzet, p. 66., 81., 126., 134., pp. 178-180.

Erdősi Ferenc: Kommunikáció és térszerkezet. – Területi és Települési Kutatások 7. Akadémiai Kiadó, Budapest, 1991, 218 old.

Több vonatkozásban is hiánypótló könyvet jelentetett meg az Akadémiai Kiadó, amikor vállalkozott ERDŐSI FERENC munkájának közzétételére. A kötetről bizvást állítható, hogy a hazai közlekedéstudomány legutóbbi időszakának kutatáseredményeit döntő részben összefoglaló mű. A közlekedés problémakörével foglalkozó geográfusaink végre kézbe vehetnek egy elméleti kérdéseket is tárgyaló, közlekedésünk fejlődését a területi folyamatokra való hatásukban értékelő szakkönyvet.

Először olvashatunk megfelelő részletességgel mellett arról is, hogy milyen területi, ágazati stb. érdekek érvényesülésének hatásaként alakult ki hazánk közlekedési hálózata; milyen okok vezettek a monocentrikus térszerkezet kialakulásához és későbbi megmerevedéséhez, mai közlekedési hálózatunk eme súlyos szerkezeti örökségéhez.

ERDŐSI F. munkáját adat- és térképgazdagsága a regionális kutatások sajátos „kézikönyvévé” avatja. Olyan könyvvé, amely kitűnő eredménnyel felhasználható nagyobb régiók és kisebb térségek főbb közlekedéstudományi jellemzőinek és távolabbi területekkel való kapcsolatteremtő képességeinek értékelő bemutatására.

Egy rövid recenzió természetesen nem vállalkozhat a szerző több évtizedes tudományos munkásságának eredményeit tartalmazó, összefoglaló mű részletes ismertetésére, ezért inkább az egyes fejezetek áttekintésekor csupán a legértékesebb és legérdekesebb megállapításokra igyekszik felhívni a figyelmet, mintegy „kedvcsinálónként” a könyv elolvasásához.

A négy önálló fejezetből álló kötetben a szerző elsőként a közlekedéssel kapcsolatos fogalmak (feltártság, hozzáférhetőség, összeköttetés, elérhetőség) meghatározását adja meg, kitérve a definíciók pontosságára vonatkozó problémákra. Ezt követően a közlekedési szükségletek sajátosságaival foglalkozik, kiemelve azok kielégíthetőségének erős jövedelem-érzékenységet. Magyarországon egészen a 80-as évek közepéig a lakossági jövedelmi viszonyok viszonylagos területi kiegyenlítetttsége miatt az egyes társadalmi csoportok közötti jövedelemkülönbségek nem jelentkeztek mobilitási korlátként. Mára viszont, a gazdasági rendszerváltással meginduló erős jövedelem-differenciálódás e területen is komoly gondok forrásává kezd válni.

Az első fejezet második fele országunk belső közhasznú közlekedési kapcsolatainak sajátosságait szemlélteti, részletesen elemezve a távolsági és a vonzáskörzeti összeköttetések területi-települési anomáliáit, továbbá nagyobb városaink közlekedési csomóponti értékének a településhierarchia lejtőjét követő változását. Külön fel kell hívni a figyelmet arra a két térképre, amelyek a magyar városok munkaerő-vonzáskörzeteiben és ingázási övezeteiben 1960 és 1980 közötti végbement területi növekedést szemléltetik. A két ábra jól érzékelteti, hogy az ország iparosításához szükséges munkaerő igényt a vidéki dolgozók nagy tömegeinek rendszeres utaztatásával lehetett biztosítani, s a hivatásforgalom döntő része a közlekedési gerinchálózat vonalához kötődött.

A második fejezetet a szerző ismét elméleti kérdések tárgyalásával, a közlekedés terület- és településfejlődést befolyásoló hatásának elemzésével indítja. A legfontosabb összefüggéseket leíró, ún. HEINZE-féle rendszermodell alapján bizonyítja, hogy a gazdasági fejlődés sajátosságainak hosszú távú következményei alapján a közlekedés is nagyban hozzájárul „fejlődő”, „semleges” és „kiüresedő” gazdasági terek létrejöttéhez, majd – az időtényező hatásaként – ezek helyzetének rövid, ill. hosszú távon való megváltozásához is.

Különösen fontos az a megállapítás, hogy a piacgazdasági feltételek között a térbeli differenciálódás kumulatív erősödése figyelhető meg, amire napjainkban az átalakuló magyar gazdaság esetében is számítani kell.

A későbbiekben a szerző a terület- és településfejlesztésben alapvető szerepet játszó vasút fejlődésének és közúti gépjárműközlekedésnek a gazdasági-társadalmi térszerkezetet átalakító hatásaival foglalkozik. Általános érvényű megállapítások után ERDŐSI F. bemutatja, hogyan is váltak az új technikai eszközök a tér legyőzőivé, hogyan alakultak ki azok a fejlődési tengelyek, folyosók, ahol a termék- és utasáramlás idejének lerövidülése végső soron térbeli-gazdasági előnyök megjelenéséhez, felhalmozódásához, majd egyre nagyobb területű vonzáskörzetek kialakulásához vezetett.

Külön kitér a szerző a fenti folyamat magyarországi sajátosságainak elemzésére, a hazai városfejlesztésnek a közlekedési helyzet változásától való függőségére (ill. későbbi részbeni függetlenedésére), valamint a kettő közötti kölcsönhatások természetének és sokoldalú következményeinek bemutatására.

Érdekes fejtegetésbe kezd ERDŐSI F. a területfejlesztési és a közlekedésfejlesztési politika közötti összefüggések jellemzőinek taglalása során. A Balaton-part autópálya általi kedvező elérhetőségnek példáján érzékelteti, hogy Budapest mint hatalmi centrum mennyire hatékonyan képes befolyásolni bizonyos, lényegében fővárosi üdülési célokat szolgáló infrastrukturális beruházások megvalósítását, tekintet nélkül arra, hogy hosszú távon, állami szinten és más gazdasági funkciók rovására mekkora regionális és lokális szintű károkozás (pl. környezetszennyezés, túlzott beépítettség) történik a létesítmény üzemelésének „mellékhatásaként”.

A könyv harmadik fejezete a hazai közlekedési hálózat létrejöttében alapvető szerepet játszó területi és ágazati érdekek részletes bemutatásával kezdődik. A számos ábrával illusztrált fejezetrész történeti fejlődésben tekinti át azon érdekek szövevényét, amelyek végső eredménye vasút- és autóbushálózatunk döntően monocentrikus térszerkezetét.

Ákár önálló fejezetként is megállná a helyét az a könyvrészlet, amiben ERDŐSI F. a vasútmegszüntetésekről és a területi fejlődésre gyakorolt hatásokról szól. Miután bemutatja a hazai vasúti hálózatcsontvázokat, vasútvonal-felszámolások egyes időszakaszait, rátér a legfontosabbra: a vasútmegszüntetések számos negatív hatásának taglására. A szerző több külföldi példa alapján bizonyítja, hogy a „kordivat” hatásaként kampányszerűen végrehajtott vasútvonal-felszámolások szinte helyrehozhatatlan károkat okoztak országunk több régiójában. Szemléletesen érzékelteti, hogy mekkora gazdasági és társadalmi hanyatlást okozott egy-egy kistérség számára a vasút elvétele (a piaci kapcsolatok beszűkülésétől kezdve a helyközi szállítási költségek drasztikus megnövekedéséig). Végül a szerző sürgeti az e téren elkövetett súlyos hibák helyrehozatalának mielőbbi megkezdését, a vasúti közlekedés megújításának Nyugaton már történt hódító megindítását.

Különösen kevesek által művelt területtel foglalkozik ERDŐSI F. könyve negyedik fejezetében, ahol a hazai telekommunikációs területi működésének törvényszerűségeit taglalja. A szerző elsőként a postai szolgáltatások fejlődésének időbeni áttekintését végzi el, rámutatva a lakossági, a közületi és az idegenforgalmi igények által gerjesztett szükségletek (postai küldemény-, telex- és távbeszélő forgalom) növekedésének térbeli differenciáltságára. Hangsúlyozza: főként a telefonellátottság terén fennálló területi különbségek társadalmi feszültségeket is előidéző tartós fennmaradása aggasztó, mivel egyértelműen bizonyítható, hogy a telefonhiány ma már a településfejlődés egyik fő fékezője országszerte.

Miközben rengeteg a tennivalónk távközlési infrastruktúránk elmaradottságának felszámolásában, nem szabad kimaradnunk a legkorszerűbb telekommunikációs technikák alkalmazásából és elő kell segíteni az általuk kínált ún. „telematikai” szolgáltatások meghonosítását is. Erre a körülményre hívja fel a szerző a figyelmet a következő fejezetrészben s nem ok nélkül. A fejlett világban ui. ezen technikák gyors terjedése jelenti a regionális fejlődés új fázisának fő mozgató rugóját, és rendszereik nélkülözhetetlenek a posztindusztriális társadalom megvalósításához.

Bár ma még a telematikai szolgáltatások bevezetésének csak a kezdeti lépéseit tettük meg, az úton tovább kell menni, mert az e téren való lemaradásnak súlyos következményei lehetnek: a korszerűtlen távközlési viszonyok konzerválódása ui. nem csak gazdasági fejlődésünket vetheti vissza évtizedekre, hanem megakadályozhatja a hőn öhajtott integrálódásunkat Európa fejlett régióhoz is.

A telematika hazai elterjedésének számos területi hatása lesz (pl. a munkahelyek és a lakóhelyek decentralizációja fokozódhat, megváltoznak a vonzáskörzetek határai, újfajta szegregációs jelenségek tűnnek fel stb.) – figyelmeztet a szerző –, amelyek valamennyi következménye ma még nem látható. A nagy területi átrendeződéseknek viszont feltétlenül lesznek nyertesei és vesztesei egyaránt.

Utolsó fejezetrészként a telekommunikáció térszerkezetének jellemzésével összegezi a kommunikációról vallott nézetait a szerző. Megállapítja, hogy a hazai „kommunikációs háló” közel sem fedi le egyetlenes az ország területét, főként a kistérségi, még inkább a települési (azon belül is a falusi) szintű tömegkommunikációs lehetőségek mostohák. Ez utóbbiak minősítése, számszerűsíthetősége ugyanakkor igen nehéz, mivel a kommunikációs térkapcsolatok és igények szociológiai eszközökkel való feltárása hallatlanul munkaigényes feladat, amelyre kevesen vállalkoznak.

Vizont ilyen típusú vizsgálatok nélkül nem határozhatók meg egy térség vagy település kommunikációs potenciálja, az adott település lakóinak a helyi és kistérségi kommunikációban való konkrét részvétele, továbbá a kapcsolattartás különféle formáinak térbeli jellemzői.

Végső soron a telematika jövőbeni gazdasági-társadalmi hatásait nem a technikai adottságok, hanem a használók *magatartása* fogja meghatározni, s a szerzővel ebben messzemenően egyet kell érteni.

ERDŐSI FERENC könyvét, amelyet gondosan összeállított irodalomjegyzék, valamint angol és orosz nyelvű összefoglaló egészít ki, bátran ajánlhatom a közlekedés, a hírközlés területi kérdései iránt érdeklődők, a regionális problémákkal foglalkozók, továbbá a településkutatásokban érdekeltek figyelmébe.

TINER TIBOR