

TELEPÜLÉS- ÉS KÖZLEKEDÉSHÁLÓZAT A BALATON ÉS A DRÁVA KÖZÖTT

KERESE TIBOR

THE SETTLEMENTS AND TRAFFIC NETWORK FROM LAKE BALATON TO THE RIVER DRAVA

The hilly Somogy landscape located between Lake Balaton and the Drava, which is in the western part of the South Transdanubian Region, has always been an underdeveloped area of Hungary with a sparse texture and weak settlement network. The modernization of transportation could be the main organizing principle of territorial development, which was detrimental to internal areas of the county and it is considered to be one of the determining factors of the decline today. Previously, the rail network made connection to the modern world. The highways induce development in the modern transport approaching the Millennium, in which the whole region is a "stepchild" of Hungary because of the highways run in the north-western and eastern edges exclusively serving only the through traffic. The most important task for the near future is the same as 150 years ago: to improve connectivity of the region through the connection to the main lines running along the boundary.

BEVEZETÉS

Somogy megye a Dél-Dunántúl nyugati részén mindig is hazánk egyik fejletlen, ritka térstruktúrájú része volt. Ezen a dualizmuskori modernizáció és a szocialista fejlesztések sem tudtak változtatni. A mai területi folyamatokban a perifériajelleg erősödése jellemző, a demográfiában pedig régóta országos átlag alatti mutatók szerepelnek. A természetes fogyás mellett a negatív vándorlási egyenleg is apasztja a megye népességét, bár jelentős területi különbségek tapasztalhatók. A balatoni üdülővárosok és a megyeszékhely népességkoncentrációjával a somogyi vidék kiürülő vagy gettósodó falvai állnak szemben.

A Balaton és a Dráva adta természetes határok közt kelet felé a Dunáig szélesedő térben a megyét, sőt az egész régiót szinte szétszakító közlekedéshálózat is hozzájárulhat a negatív térfolyamatokhoz. A legjobb pozícióban lévő Balaton-part az autópályával felgyorsított Adria-tengely révén lépést tud tartani a világgal, így dinamikus fejlődésével célpontja lett a megyén belüli migrációnak is. A belső-somogyi vidékek viszont csak a kamionok által széttaposott, hosszú falvakat átszelő másodrendű főúton és az igencsak leromlott állagú, gyenge minőségű mellékutakon csatlakozhatnak erre a főpályára, de a régióközpont felé is problémás az eljutás. A korábban oly fontos vasút szerepe lecsökkent, s mivel a mellékvonalak felszámolását nem követte a közúthálózat bővítése, a megye déli fele igen távol került a fejlődés fősodrától. Kaposvár agglomerációjának 20. században megfigyelhető dinamizmusa is elakadni látszik. A megye kistelepüléseinek bő harmada zsákjellegetű, a bekötőutak mögötti térben csak poros-sáros földutak kötik össze a falvakat. A relatív zártság hosszú távon is elkerül-

hetetlennek látszó hanyatlást hozott ezekbe a településekbe, ami a népességstruktúra erózióját, s ezen keresztül további lecsúszást eredményez.

A szelektív elvándorlás ebből a rurális környezetből megállíthatatlannak látszik, mivel a gyenge konnektivitás is akadályozza a gazdasági tevékenység folytatását. A képzett fiatalság elvándorol, a maradó népesség viszont egyre gyengébb munkaerő-piaci kínálatot nyújt, így komolyabb tőkebefektetők megjelenése egyre valószínűtlenebb. Sőt, még a dinamikusabb helyi vállalkozók is elvándorolnak. Az előregedés és az etnikai-szegénységi gettótérségek kialakulása igen hátrányos népesség-struktúrát eredményezhetnek hosszú távon, s a humán erőforrások gyengülése a fejlődés egyre magasabb gátja lesz. A kitörési esélyek csökkenése viszont a társadalmi feszültségek éleződését hozhatja, mely a végleges lecsúszás ördögi körébe vezethet. Az M3-as által feltárt Északkelet-Magyarország helyett így lassan a somogy-tolna-baranyai rurális tér lehet Magyarország modernizációtól elzárt szegénypólusa. Ennek közepén az M67-M9 gyorsforgalmi utakra váró somogyi megyeszékhely szigethelyzetében nem sok fejlődési impulzust kap vidékétől, s mivel kívülről sem jön komolyabb fejlesztő hatást generáló tőkeberuházás, lassan lemarad a regionális városok versenyében.

Közleményünkben a település- és közlekedéshálózat egymásra hatását, annak területi differenciálódásban betöltött szerepét elemezzük Somogy példáján. Javaslatot is teszünk a megye közlekedési lehetőségeinek célzott javítására a legkritikusabb pontokon való beavatkozással. Erre napjainkban lehetőséget is adhatna az EU források széles köre, de a lobbicsatározások helyett a célok egységes meghatározásával lehetne ezekhez hozzájutni.

A KÖZLEKEDÉSHÁLÓZAT ÉS A TELEPÜLÉSFEJLŐDÉS

A település- és a közlekedéshálózat egymásra hatása a gazdasági fejlettség adott szintjén nyilvánvaló. A fejlett áruterelés feltételezi a piacok gyors elérését, ami csak korszerű nagykapacitású út- és vasúthálózattal biztosítható. A tőkés fejlődés velejárója a tőke és a termelési javak koncentrációja a kedvezőbb adottságú helyeken, így a különböző méretű és funkciójú települések is hierarchikus hálózatot alkotnak (GILLEN 1996).

A két hálózat kölcsönhatásában egyik is másik is játszhat aktív szerepet. A nagyobb súllyal rendelkező centrumok maguk felé vonzzák a fő közlekedési pályákat akkor is, ha az drága technikai megoldásokat követel. Ha viszont egy területen nincsenek megfelelő erejű centrumok, vagy pl. természeti okok miatt az újonnan kiépülő korszerű pályák elkerülik őket, a településhálózat átstrukturálódik az új közlekedési vonalaknak megfelelően. Azok a korábbi kisközpontok, amelyeket kihagytak az új fő vonalak lassan elmaradnak a fejlődésben, amelyek viszont kedvező közlekedési helyzetbe kerültek, gyors fejlődésnek indulnak, és kiugranak a többi közül. Sőt központi-nyos területeken a közlekedési hálózat új centrumok létrejöttét is determinálhatja (ERDŐSI 1998).

Somogyban mindhárom esetre van példa, hiszen a Balaton part település-együttese a Déli vasútnak köszönheti létét, és Kaposvár is a vasúti centrum szerepének dinamikus fejlődését. Ugyanakkor a belső vidék sokáig harmadik legnagyobb központja, Nagybjom mára erőteljesen visszacsúszott, számos kisebb korábbi központtal együtt.

A SOMOGYI TELEPÜLÉSHÁLÓZAT FEJLŐDÉSI FOLYAMATAI

A somogyi településfejlődés történeti folyamatairól elmondható, hogy a megye az ország gyenge gazdasági elemekkel rendelkező területe volt mindig, és ma is az. A különböző korszakok jobbra belső erőforrásokból táplálkozó fejlődési szakaszait rendre megtörték a történelem viharainak kívülről érkező válságszakaszai. A mai települési térszerkezet létrejöttében a középkori mezővárosi fejlődés, a török megszállást követő újjáépítés, a dualizmus korának közlekedési modernizációja és a balatoni idegenforgalom fellendülése játszották a főszerepet. A településhálózat alján álló falvakban már a 20. század elején megjelent a népességedpresszió, amit a szocialista időszak felülről irányított politikája általánossá tett.

Bár a megye városhálózata sokáig városi rangú települések hiányában nem létezett, számos nagyközség rendelkezett központi funkciókkal, tehát kvázi városi szerepkörrel. Az ezredforduló felé közeledve a városfogalom változása révén is rangot szerzett települések változó fejlődésen mentek át, de a térséget magukkal húzó fejlődési pólus szerepüket többnyire nem tudták ellátni. Ez a Somogyon belül látványos, de országos összehasonlításban már gyenge dinamikájú Kaposvárról is csak részben mondható el.

A szocialista településfejlődés meghatározó eleme volt az 1971-től bevezetett Országos Településhálózat-fejlesztési Konceptió. Ebben pontosan meghatározták az egyes elemek településrendszerben betöltendő szerepét, az ehhez kívánatos népességet és a vele járó anyagi eszközöket (TÓTH 2011). Ennek megfelelően osztották a fejlesztési forrásokat. Azok a települések, amelyek nem feleltek meg a kijelölt célnak, extra lehetőségekkel járó fejlesztendő kategóriába kerültek. Ehhez azon településektől kellett elvonni a forrásokat, amelyek a megjelölt funkciójukhoz képest túlfejlettek voltak, vagy a hierarchia alacsonyabb fokán álltak.

Az OTK időszaka során bővült Somogy városhálózata. 1977-ben Marcali, 1979-ben Barcs vált várossá. Összevonták és fejlesztendő településnek jelölték ki Balatonboglárt és Balatonlellét (Boglárlelle), valamint Fonyódot és Balatonfenyvest. Városi rangjukat már az OTK után, de annak fejlesztési hatásai révén kaphatták meg 1986-ban, illetve 1989-ben. Fonyód mellett szintén város lett Csurgó és Tab, majd 1990-ben Lengyeltóti és Balatonföldvár is. Balatonboglár és Balatonlelle különválásával a megye 12 városi rangú településsel vágott neki a kilencvenes évek átalakulásának. Nőtt tehát az urbanizáció foka, de a funkcionális elemzések szerint az egyértelműen városi szerepkörű települések száma a 20. század elejéhez képest alig változott (BELUSZKY 2005).

Somogy településhálózatában a legélénkebb dinamika továbbra is a Balaton-partot jellemezte, annak ellenére, hogy az ország politikai irányultságának megfelelően az Adria-tengely jelentősége megcsappant. Pótolta ezt kezdetben az állami, SZOT és vállalati üdülők kiépítése, majd a hetvenes évektől a – „gulyáskommunizmus” jegyében egyre jobb anyagi körülmények közé került lakosság által – ezerszámra összekalákázott magánnyaralók tömege, mellyel a tó déli partja az ország egyik speciális idegenforgalmi funkciójú agglomerálódó körzete lett.

Az igazgatási funkciók mellett egyre inkább ipari és szellemi központtá váló Kaposvár dinamikusán fejlődött, és nőtt a megyén túlmutató szerepkörű paracentrummá. A megyeszékhely hatalmas lakótelepe ekkor épült, melyben ma is a népesség harmada él (LENNER 2011). Növekedésnek indult a város körüli faluöv is, kirajzolva a megye második agglomerálódó településcsoportját. Néhány lassan iparosodó másodrangú központ mutatott még mérsékelt, valamint további néhány kismértékű fejlődést. Ezek szigetszerűen helyezkedtek el az elnéptelenedő falvak tengerében.

A rendszerváltást követő változások robbanásszerűen átalakították a gazdaság és a társadalom szervezeti rendszerét, ami viszonylag rövid idő alatt mélyreható változásokat hozott a térben is. A centrum-periféria viszonylatok és a területi differenciák erősödtek az átmenet éveiben (NAGY G. 2007). A társadalmi-gazdasági innovációk terjedését meghatározta az új ismeretek fogadóképessége és területi diffúziója. A külföldi tőke térbeli eloszlása a privatizációs gyakorlat miatt igazodott a regionális folyamatokhoz. Somogy ebben még nem szerepelt rosszul, a megyébe érkező tőke nagy részét a hagyományos élelmiszeriparba, illetve a legmodernebb elektronikába fektették.

A regionális funkciókkal rendelkező nagyvárosok jobban alkalmazkodhattak a gyorsan változó körülményekhez, így befogadói lettek az újdonságoknak (PIRISI – TRÓCSÁNYI 2012). Ugyanakkor a kis- és részben a középvárosoknál is, gyenge piaci erejük következtében centrum szerepük csökkenését, valamint egyoldalú funkcióik, függő intézményrendszerük következtében tartós stagnálást, és az ezzel járó társadalmi konfliktusok éleződését tapasztalhattuk.

A kistelepülések közül a városkörüliek az erősödő agglomerációs folyamatok fő célterületei lettek (BAJMÓCY 2010). A távolabb fekvőkben továbbra is a leszakadás érvényesült, de népességvesztésüket sajátos tendencia csökkentette. A városok ingatlanárai az elszegényedőknek elérhetetlenné váltak, s az olcsó házak vonzásában kiköltöztek a rurális terekbe. Ez a város-vidék relációjú migrációt egy időre megfordította (EKÉNÉ ZAMÁRDI 2000). Az állomány felét kitevő aprófalvak céltelepülései lettek a menekülőknél, ami hátrányos helyzetű helyi társadalmakat hozott létre. A roma etnikum is évtizedek óta gyarapítja a periférikus helyzetű dél- és közép-somogyi falvakat, Baranyával együtt létrehozva az ország második legnagyobb etnikai tömbjét. Persze megjelentek a csendes vidéki környezet miatt kiköltözők, sőt a külföldi ingatlanvásárlók is, őket több „ökofalu” igyekszik csábítani, nem éppen a legolcsóbb árakkal, hanem a rurális térben kimagasló szolgáltatások nyújtásával. A folyamatok révén a falvak is erőteljesen differenciálódtak.

Az ezredforduló óta Siófok az egyetlen dinamikus város a megyében, mert az Adria-tengely fejlesztő szerepe mellett elég közel van Budapesthez és Székesfehérvárhoz is. A csak másodrendű összeköttetésekkel rendelkező Kaposvár jelentősebb tőkeallokáció hiányában inkább csak lépésben halad, bár látványos presztízsberuházásokat is eszközölt a városvezetés, sajnos hitelből. A kisvárosok közül a Balaton partiak fejlődtek, sőt a belső és a Magyarországra irányuló nemzetközi vándorlás egyik célterületét is jelentették pár észak-somogyi faluval együtt, de ez inkább csak nyáron tűnik fel (DÖVÉNYI 2011). A megye többi kisvárosa stagnált vagy hanyatlott, ami általános jelenség ENYEDI (2011) szerint a christalleri szerkezet felbomlása, a modern kor piaci előnyöket maximalizáló új magatartásformái miatt. Somogyban pedig négyvel is nőtt a városok száma 2000 óta, így divatfolyamatnak is tűnhet a nagyobb falvak „miniváros-sá” nyilvánítása. Az új városi jogok mögött azonban gyakran nincs komoly központi funkció, legfeljebb nagyobb városi hiányos térségek (DÖVÉNYI 2006).

Minden extra fejlesztési forrás ellenére Belső-Somogy közép falvainak gazdasági elmaradottsága látványosan nőtt a rendszerváltás óta. Külső-Somogy aprófalvai pedig jórészt a részleges társadalmi degradáció jeleit mutatják, jövőjük egyre bizonytalanabb (VERES L. 2004). A mélyben viszont azok a települések vannak, ahol a népesség legalább harmadát teszik ki a romák (G. FEKETE 2007). Ezek viszont a statisztikában a dinamika érzetét keltik magas természetes szaporodás adta népesség növekedésükkel, pedig csak a legproblémásabb társadalmi hátrányok bővített újratemelésé folyik bennük.

A 2008 óta a világban kialakult bankválság forráshiánya megtörte a nagyrészt hitelből finanszírozott ezredforduló utáni jóléti fejlődést, és a 2011-ben kiéleződő európai adósságprobléma Magyarországot is drasztikus restrikcóra kényszerítette. Eközben a politika teljesen új irányt szabott a területi fejlődésnek is. Az alulról építkezés helyébe az 1971-es OTK felülről vezérlése látszik visszatérni (IVANCSICS – TÓTH 2012). Nemrég még a megyéket is meg akartuk szüntetni, ehelyett újra épültek a járások a közigazgatásban. Ez a struktúra újabb átszabásával ismét gumicsontot dobott a területpolitikával foglalkozóknak. Mindenesetre jelen folyamatok néhány év múlva éreztetik majd hatásukat a térszerkezetben.

SOMOGY A NEMZETKÖZI TÉRSZERKEZETBEN

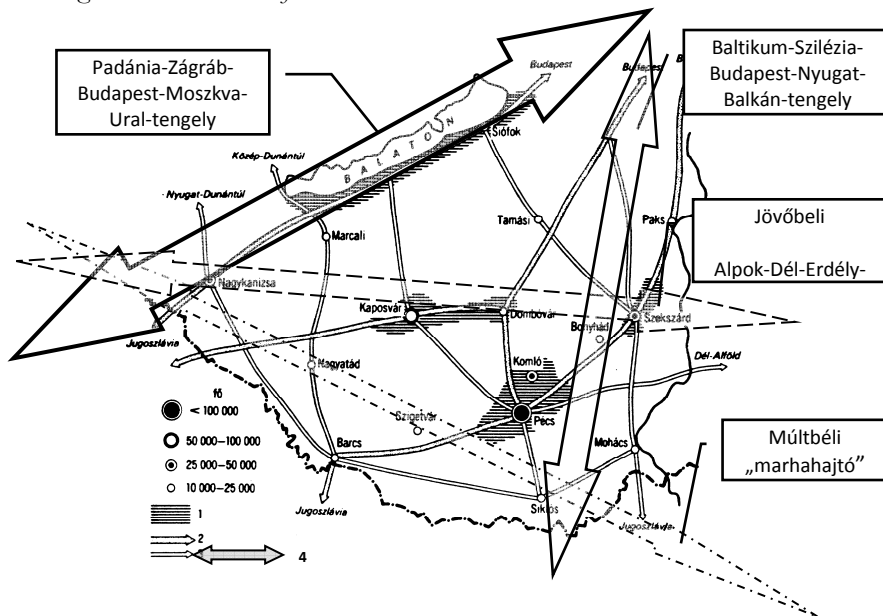
Európa terében a La Manche vidéki szív mellett a Nyugat-Mediterráneum ma már innovatív csúcstechnikákat is hordozó központi térsége (Padánia, Dél-Franciaország) egyre fontosabb, mellyel a kontinens súlypontja némileg visszatolódóban van Itália felé. Innen kiindulva egy markáns térszerkezeti vonal nyúlik Oroszország irányába. Ez Magyarországon metszi a La-Manche-Balkán-tengelyt, így a modern gazdasági struktúrában is megjelenik az „andrásskereszt”, mely a Kárpát-medencét érő hatalmi-gazdasági-kulturális törekvések és hatások évezredes konfigurációja (TÓTH 2006). A kilencvenes évek leszállóágában padlóra került orosz gazdaság – Putyin „rendcsinálása” óta

– az olajárak szárnyain látványos emelkedésbe kezdett. Ezzel együtt az orosz politika is visszatért az európai szintérre, csak a tankok és a vörös csillag helyett az „olaj- és gázdiplomácia” eszközeivel. Padánia pedig a líra euróra cserélésének is köszönhetően az EU legdinamikusabb fejlett térsége lett. Tehát a korábban Magyarország számára legjelentősebb Adria-erőtengely újra felértékelődőben van. Ahogy a két erőközpont kapcsolatai fokozódnak, úgy fog növekedni a délnyugat-északkelet folyosó szerepe a közép-európai térben.

Somogyot ugyan nem, de a régiót érinti a délkelet-európai országok normalizálódásával kialakulóban lévő Baltikum-Balkán térszerkezeti vonal is, mely az országon észak-déli irányban a Duna mentén vezet át. Jelentősége azonban az előbbtől mesze elmaradó, csak távlati szempontból értékelhető, amit jelez az új M6-os pálya Szekszárdtól szinte üres aszfaltcsíkja. Ugyanakkor egyre erősebben mutat a Délkeleti-Alpok térségéből – Nagykanizsánál keresztezve az Adria-tengelyt – Szeged felé egy új irány Románia és a tervezett TRACECA folyosó kiépülésével Ázsia felé is, melyet már jeleznek a 61-es utat taposó román kamionok. Ez viszont az M9 megépítését, és a BALOGH (2009) által korábban felvetett Fiume-Kaposvár-Szeged-Constanta vasúti projekt komolyan vételét sürgetné, mert így erősödhetne meg igazán a keleti kapcsolat.

Somogy elhelyezkedését a nemzetközi gazdasági-politikai térben az 1. ábra foglaltuk össze. A TÓTH (2003) által megrajzolt országos erővonalakat kiegészítve a nemzetközi tér tengelyeivel, disszonáns konfigurációt láthatunk. A kimagasló Pécs-Komló agglomeráció mellett a Kaposvár-Dombóvár és a Balaton déli partján létrejött üdülotelepülés-együttes jóval gyengébb jelentőségűek. Az országos térben legfontosabb Pécs-Budapest szerkezeti vonal nemzetközileg csak másodlagos szerepű, ráadásul utóbbi egyenesen délnek tartva nem tér ki Pécs irányába. A nemzetközi térszerkezetben elsődleges Adria-tengely viszont csak a régió időszakos gazdasági potenciállal rendelkező Balaton menti üdülőtérségét fűzi fel. A Kapos völgyben futó országos térszerkezeti vonal ugyanakkor a jövőben bírhat nemzetközi jelentőséggel az Alpok térsége és Dél-Erdély között, sőt a TRACECA korridor létrejöttével akár ázsiai távlatokban is. A Pécset érintő egykori „marhahajtó” – mely a régióközpont nyugati kapcsolódását biztosíthatná – ma már alig funkcionál. A transzverzális térbeli kapcsolatokat csak másodlagos jelentőségű erővonalak képezik a régióban. Somogy helyzete speciális ebben a térszerkezetben, mert mindegyik hazai fővonal áthalad területén, s ez megkérdőjelezi a megye társadalmi-gazdasági egységét. Nem csoda, hogy a területi reformjavaslatok mindegyike felosztásban gondolkodott. A nemzetközi térben kiemelkedően fontos Adria-tengely viszont hiába halad át a megye északi szegélyén, ha a gyenge kapcsolatok révén nehezen tud a térség rácsatlakozni.

1. ábra. A Dél-Dunántúl térszerkezete és a főbb nemzetközi erővonalak
 Figure 1. The texture of South-Transdanubia and the main international axes



Jelmagyarázat: 1 – gazdasági-népességi koncentrációk, 2 – országos jelentőségű erővonalak, 3 – körzeti jelentőségű erővonalak, 4 – jelentős nemzetközi erővonalak. Forrás: Tóth 2003 nyomán saját szerkesztés

A KÖZLEKEDÉSHÁLÓZAT HATÁSA SOMOGY TELEPÜLÉSFEJLŐDÉSÉRE

A globalizálódó világgazdaságba részben méretük szerint kapcsolódhatnak be a települések, részben meghatározó lett differenciálódásukban a globális tér áramvonalaihoz viszonyított pozíció. Éppen ezért a közlekedési hálózat fejlesztésének finanszírozása, a felépíteni szándékozott autópályák és gyorsforgalmi utak nyomvonalai is politikai viták, lobbicsatározások keresztjüébe kerültek (Hardi 2000). Emlékeztet a déli autópálya projekt, mely feloldotta volna az ország erősen centrális közlekedési helyzetét Dél-Magyarország perifériális helyzetű centrumainak felfűzésével, bekapcsolva őket a nyugat-európai sztráDAHálózatba, de a Budapest központú területpolitikánk ez nem kellett. Az M7 kontra Balatonföldvár esetnek köröshégyi szuperhidunkat köszönhetjük, meg egy bő évtized elvesztését a térszerkezet nemzetközi kapcsolatainak délnyugati irányú megerősítésében. A régiók határára került Nagykanizsa kedvező kapuhelyzetét sem volt képes kihasználni sokáig a pálya és a regionális szerepek hiánya miatt (CSAPÓ 2000). Ez komoly hátrányt okozott az egész Dél-Dunántúlnak, mert a

magyar települések helyzetét ma leginkább a megtelepülő külföldi vállalatok határozzák meg, allokációjukban viszont az egyik főszerepet a gyorsforgalmi utak jelentik (TÓTH 2004).

Hiába fogalmazódott meg a taszári katonai reptér polgári hasznosítása is, ami Kaposvárt előnyös közlekedésföldrajzi helyzetbe hozhatta volna. Ez először az amerikai hadsereg intenzív jelenlétén, később épp a kivonulásán, végül a magyar politika leszerelési döntésén megbukott (ERDŐSI 1999). A felépített polgári terminál mellett pusztán maradt betont gyom verte fel, újra felszereléséhez és forgalomba állításához többször írtak ki tendert, de a lobbivetélkedés és a politikai huzavona tétlenségre kárhóztatta a korábbi nyertest. Ugyanakkor a három régió határán létesült Balaton Airport a lehető legmesszebb van mindhárom régióközponttól, így csak nyáron funkcionálhat turisztikai célból.

A közlekedési hálózatban az M7-es autópálya megépítése, a másodrendű főutak terherbíró képességének fokozása, a vasúti fővonalak villamosítása a pozitív, a három dél-somogyi vasúti mellékvonal felszámolása, a harmadrendű és bekötőutak elhanyagolása negatív irányban befolyásolta a települések fejlődését. A közlekedéshálózat újabb modernizációja a főpályák nyomvonalának kiépítésével – a 19. századvégi vasútépítésekhez hasonlóan – a települések differenciálódását vonja maga után a 21. században is.

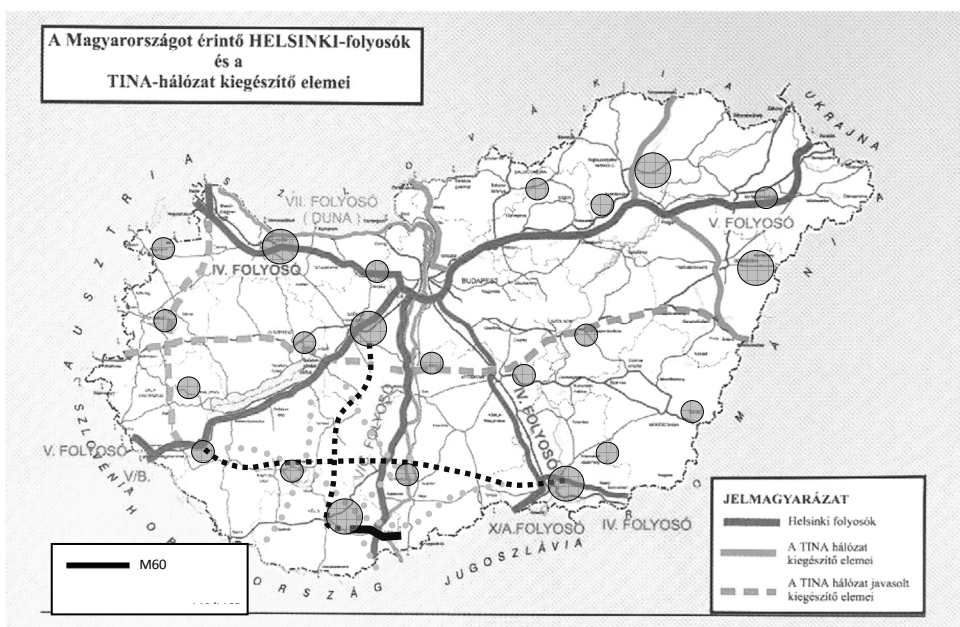
Az EU Helsinki folyosói és az ezeket kiegészítő TINA és TIRS hálózat elemei jelentik manapság térségünk gazdasági, ezen keresztül a településfejlődésében is érvényesülő egyik legfontosabb térszervező tényezőt. A PEN Közép-Európában egyrészt a tölcésesen keletre szélesedő tér, másrészt a német és olasz centrum érdekei, harmadrészt az anyagi források korlátai miatt nem a nyugati rácsos szerkezet meghosszabbítása. A nyugat-keleti folyosók, Közép-Európába érve részben elágazva északkeleti és délkeleti irányban elhajlanak, létrehozva egy átlósan rácsos képet. Ezt a viszonylag ritka rendszert sűríti be a TINA, melynél az észak-dél, kelet-nyugat vonalvezetés érvényesült. A TIRS a Balkán felé terjeszti ki az egységes hálózatot.

Magyarországon átlósan áthúzó IV. és V. PEN folyosók jelentik az elsődleges áramlási vonalakat, melyek az „andráskereszt” közlekedésföldrajzi vetületeként is értelmezhetők (2. ábra). A másodlagos elemeket a nyugat-keleti M8-M4 és az észak-déli M2-M6 képezik, melyből az M6 V./C jelöléssel szintén a PEN eleme, s az EU támogatásából gőzerővel megépült pálya véglegesen visszaállította a Dél-Dunántúl térképére a régió keleti peremén futó évezredek észak-dél nemzetközi erővonalat (FLEISCHER 2009). Az „andráskereszt” viszont így lassan kezd „györgykeresztté” formálódni, s Budapest centrális helyzete az autópálya-hálózatban is rögzülhet.

Somogy és Dél-Dunántúl szempontjából is a Padánia-Moszkva erővonal alakulása lehetne a jövőt pozitívan meghatározó tényező, ha ezt a közlekedési hálózat topológiája is támogatná. De a régió belseje még sokáig kimarad a gyors forgalomból. Két autópályává kiépített folyosó halad át a régión, de mindkettő a peremén fut anélkül, hogy elsődleges centrumait felfűzné. Pécs az egyetlen régióközpont, melyet a PEN és a TINA hálózat sem érint. Kaposvár a legnépesebb megyeszékhelyünk, amelyet 2020-

ig sem kapcsol be Európába gyorsforgalmi út, igaz autópálya-csomópontja már négy is épült a majdani M9-es várost elkerülő szakaszán. Ez a szűkös fejlesztési források elosztását „dicséri”, hiszen a négy csomópont és a 61-es rekonstrukciójának árából rengeteg kilométer új útpályát lehetett volna építeni, mondjuk Nagykanizsa felé, kikerülve az 50-es tempóra kényszerítő hosszú somogyi falvakat. A kultúra fővárosa 2010-ben kapott ugyan egy „bekötőutat” az M6 felé, de ennek fejlesztő hatása kétes, hiszen szerencsétlen vonalvezetése miatt sok pécsi inkább a régi utat választja Szekszárdtól. Továbbá északra nem igazán várható jelentősebb tőke és innováció a térségbe, inkább a nyugati határ gyors elérhetősége lehetne a fő dinamizáló tényező (NÉMETH 2005).

2. ábra. Dél-Dunántúl helyzete a pólusvárosok gyorsforgalmi elérhetőségében
Figure 2. The position of South-Transdanubia by the highway accessibility of Hungarian cities



Forrás: UKIG Hálózatfejlesztési Főosztálya nyomán saját szerkesztés

Kaposvár számára esélyt az M9-es gyors ütemű kiépítése jelenthetne, amit az EU-hoz csatlakozott román és bolgár gazdaság – a padániai kapcsolat számukra is fontos – még jelentősebbé tesz. A régió belső közlekedését és a régióközpont nyugati kapcsolódását ez sem fogja megoldani, mivel nyomvonalra kihagyja Pécsét, így térszervező hatása nem lesz teljes. Meggondolandó lett volna az M6-os nyugatabbra húzása és az M9-es Kaposvár-Pécs-Baja vonalú vezetése, melyek Pécsnél keresztezhetnék volna egymást, biztosítva a régió három központjának direkt összekötését. Ezt kiegészítve egy Szekszárd-Enying és egy Barcs-Balaton főúttal az észak-déli kapcsolatok is utat

kaphattak volna. A két főpálya a jelen állás szerint az ország legkisebb fejlődési potenciállal rendelkező megyeszékhelyét dinamizálhatja, ami a térség számára valószínűleg kevesebbet fog hozni, mint a régióközpont négyirányú bekötése jelenthetett volna az európai hálózatba.

A 67-es út Kaposvárig történő gyorsforgalmúsítása megkezdődött ugyan, de folytatásáról csak beszélnek, a Kaposvár-Pécs autóútról pedig még szó sem esik a tervekben. A pécsi régiós lobbikorábban a belga sűrűséget tervező OTIF-ben szereplő M65-ös pálya mellett tette le voksát, mely viszont teljesen kihagyná Somogyot az észak-déli forgalomból, nem csoda, hogy a kaposvári politika nem állt ki mellette. A lobbicsatákon viszont a régió jövőjét leginkább meghatározó M9-es projekt is elcsúszhat, s mivel az európai hálózatnak sem sikerült részévé tenni, EU forrás nem igényelhető rá. A beruházás megkezdése így csak a távlatokban várható.

Az egész térséget érintő főpályák mellett néhány mellékút feljavításával a másodrendű úthálózat sűrűségét is növelni kellene, így javítva a kistérségi központok elérhetőségét. A régóta tervezett Marcali-Tab főút mellett egy az interregionális kapcsolatot is javító Tapsony-Zalacomár és a megyék összeköttetését fokozó Tab-Nagykónyi főútra, továbbá legalább még egy Dráva átkelőre lenne szükség. Ezek néhány település számára jelenthetnek kiemelkedő fejlesztőfaktort, de az egész vidéken javíthatnák a konnektivitást, fokozva a térség belső kohézióját. Számos helyen a meglévő földutakat kellene csak leburkolni, hogy összeköttetés teremtődjön a szomszédfalvak közt. Ilyen pl. a Gamás-Hács, a Kálmánca-Istvándi, a Buzsák-Öreglak vagy a Fonyód-Csisztapuszta összekötő út, melyek közül utóbbi elengedhetetlen lenne Európa egyik legjobb gyógyvizének magasabb szintű kiaknázásához.

Fontos lenne ezen túl a meglévő másodrendű főutak és a mellékutak burkolatának szélesítése főleg ott, ahol a növekvő teherforgalom ezt indokoltá teszi. A burkolatminőség is sürgős általános javításra szorul, mely az „úthibák” feliratok társaságában megjelenő egyre gyakoribb sebességkorlátozó táblák miatt már a településeken kívül sem tesz lehetővé a gyors közlekedést. A rengeteg kátyú – melyek sokszor nyár végéig sem tűnnek el a somogyi utakról – a balesetveszélyen túl gyakran okoz károkat is a járművekben.

ÖSSZEGRÉS

Amíg nyugat felől csak kerülő úton, vagy a „lassújelekkel” teletűzdelt másodrendű utakon zötykölődve, hosszú falvakon átcammogva érhetők el a Dél-Dunántúl központjai, nem igazán kell csodálkozni azon, hogy a régió lemaradó gazdaságot tud csak felmutatni. Ebben természetesen nem egyetlen tényező az úthálózat, de annak vonalvezetése sem segíti az amúgy is problémákkal küszködő régiót, s ez fokozza a hátrányokat. A gyorsan megépült M6 az észak-déli kapcsolatokat és a főváros elérhetőségét ugyan könnyítette, de a Baltikum-Balkán folyosó irányából komoly dinamizáló tényező nem valószínű, a fő áramlatok továbbra is nyugatról esetleg hosszabb távon kelet-

ről várhatók. Egyetlen régiónk sem került ennyire hátrányos közlekedésföldrajzi helyzetbe, nem csoda, hogy sereghajtó lett a Dél-Dunántúl a versenyképesség mutatóiban (ENYEDI 2009), és Somogy egésze a balatoni dinamikus folyosó ellenére is leszakadó tendenciát mutat.

A jövő kérdései között a legégetőbbnek ugyanaz látszik, mint 150 éve. A térség belső közlekedési feltártságának javítása, a peremeken futó főpályákhoz való csatlakozással, ami a gazdaság fejlődését elősegítheti. Bár mindezt a Dél-dunántúli Operatív Program is megfogalmazta, eddig alig történt valami, mivel a nagyobb beruházások a keleti országrészen folytak. A Dél-Dunántúlon az M9 nyugati szárnyának mielőbbi felépítése és egy Kaposvár-Pécs útvonal teremtene kapcsolatot Nyugat-Európa innovációs és tökecentrumával, továbbá a 67-es gyorsforgalmú út jelentene Kaposvár számára is gyors összeköttetést a fővárossal. A somogyi politikai körök az utóbbit helyezték előtérbe, pedig a komolyabb befektetések vonzása érdekében az M9-nek kellene nagyobb prioritást adni. Félő, hogy a mostani forrás-szűk időszakban tovább késleltethet a terület fejlődését elősegítő korszerű pályák megépítése.

IRODALOM

- BAJMÓCY P.** (2010): Urbanization and inner migration trends in Hungary after 1990. *Geographica Timisiensis* 19. /1. pp. 23-32.
- BALOGH T.** (2009): Úton Kelet és Nyugat között. Alternatív transzeurópai vasúti főirány – a Rijeka–Constanța (Transzbalkáni) vasút. *Falu, Város, Régió – Európai Duna Régió Stratégia* különszám 1. pp. 44–47.
- BELUSZKY P.** (2005): Magyarország történeti földrajza. Dialóg-Campus, Pécs-Budapest, 462 p.
- CSAPÓ T.** (2000): A Nyugat-Dunántúl megyei városainak regionális szerepkörei. In: Dövényi Z. (szerk.): *Alföld és nagyvilág*. MTA-FK, Budapest, pp. 201-224.
- DÖVÉNYI Z.** (2006): „Ez a falu város”. Tűnődések a hazai várossá nyilvánítások kapcsán. In: Blahó J. – Tóth J. (szerk.): *Tanulmányok Mendöl Tibor születésének 100. évfordulójára*. Orosháza – Pécs, pp. 109-115.
- DÖVÉNYI Z.** (2011): A migrációs folyamatok sajátosságai a Balaton térségében. In: Bokor L. et al. (szerk.): *Geográfusok a Balatonért*. IDRResearch Kft. – Publikon Kiadó, Balatonfüred, Pécs, pp. 189-199.
- EKÉNÉ ZAMÁRDI I.** (2000): A belső vándorlás és a munkaerőpiac összefüggései a fejlett nyugati országokban és Magyarországon. In: Dövényi Z. (szerk.): *Alföld és nagyvilág*. MTA-FK, Budapest, pp. 123-139.
- ENYEDI Gy.** (2009): Competitiveness of the Hungarian regions. *Hungarian Geographical Bulletin* 58/1. pp. 33-48.
- ENYEDI Gy.** (2011): A városnövekedés szakaszai – újragondolva. *Tér és Társadalom* 25/1. pp. 5-19.
- ERDŐSI F.** (1999): Légi közlekedés és területi fejlődés. *Tér és Társadalom* 13/4. pp. 45–76.
- ERDŐSI F.** (1998): A transzeurópai hálózatok hatása a területi fejlődésre. *Tér és Társadalom* 12/3. pp. 27-50.

- FLEISCHER T.** (2009): A közlekedés szerepe a policentrikus városhálózat fejlesztésében. *Tér és Társadalom* 23/1. pp. 19-42.
- G. FEKETE É.** (2007): Aprófalvak átalakulóban. In: Csapó T. – Kocsis Zs. (szerk.): Kistelepülések helyzete és településföldrajza Magyarországon. Savaria University Press, Szombathely, pp. 24-37.
- GILLEN, D.W.** (1996): Transportation infrastructure and economic development. *Logistic and Transportation Review* 1. pp. 39-62.
- HARDI T.** (2000): A gyorsforgalmi úthálózat fejlesztésének hatásai. *Comitatus* 10/5. pp. 16-22.
- IVANCICS I. – TÓTH J.** (2012): A járások múltjáról és lehetséges jövőjéről. *Területi Statisztika* 52/1. pp. 6-33.
- LENNER T.** (2011): Lakótelepek a megyeközpontokban: az OTK, mint városfejlesztési koncepció. In: Csapó T. – Kocsis Zs. (szerk.): Az 1971. évi OTK hatása a hazai településrendszerre. Savaria University Press, Szombathely, pp. 95-103.
- NAGY G.** (2007): Divergencia, vagy konvergencia. Az átmenet gazdasági térfolyamatainak mérlege földrajzos szemmel. *Tér és Társadalom* 21/1. pp. 35-51.
- NÉMETH N.** (2005): Az autópálya-hálózat térszerkezet alakító hatásai – Magyarország esete. In: Fazekas K. (szerk.): A hely és a fej. Munkapiac és regionalitás Magyarországon. MTA KTI, Budapest, pp. 139-179.
- PIRISI, G. – TRÓCSÁNYI, A.** (2012): The Development of the Hungarian settlement network since 1990. In: Csapó, T. – Balogh, A. (eds.): Development of the settlement network in the Central European countries. Springer-Verlag, Berlin-Heidelberg, pp. 63-73.
- TÓTH G.** (2004): Az autópályák és a gazdaság területi összefüggései. *Gazdaság és Statisztika* 3. pp. 14-27.
- TÓTH J.** (2003): A Dél-Dunántúl történelmi és mai társadalmi viszonyai. In: Frisnyák S. – Tóth J. (szerk.): A Dunántúl és a Kisalföld történeti földrajza. PTE Földrajzi Intézet – Nyíregyházi Főiskola, Nyíregyháza-Pécs, pp. 55-85.
- TÓTH J.** (2006): A közép-európai migráció keretei és kutatási tézisei. In: Kiss A. – Mezősi G. – Sümeghy Z. (szerk.): Táj, környezet és társadalom. SZTE Éghajlattani és Tájföldrajzi Tanszék, Szeged, pp. 723-735.
- TÓTH J.** (2011): Az 1971-es Országos Településhálózat-fejlesztési Koncepcióról. In: Csapó T. – Kocsis Zs. (szerk.): Az 1971. évi OTK hatása a hazai településrendszerre. Savaria University Press, Szombathely, pp. 5-23.
- VERES L.** (2004): Belső perifériák jelene és jövője a társadalmi-gazdasági térszerkezetben Magyarországon. In: A magyar földrajz kurrens eredményei, II. Magyar Földrajzi Konferencia, Szeged, CD kötet