

A TRANSZEURÓPAI HÁLÓZATOK HATÁSA A TERÜLETI FEJLŐDÉSRE

(The Impact of the Trans-European Networks to the Spatial Development)

ERDŐSI FERENC

Bevezetés

Európa egységének, belső kohéziójának megteremtésében és az országok, régiók közötti fejlettségbeli különbségek felszámolásában/csökkentésében az államhatárok közlekedési áramlásokat nehezítő, megtörő hatásainak megszüntetésében, a környezetterhelés mérséklésében és mindezek által földrészünk versenyképességének javításában az Európai Unió különleges szerepet szán a nemzetközi közlekedési, energiszállítási és távközlési magisztrálékat magába foglaló, integrált kommunikációs rendszerre fejlesztendő, az 1990-es évek elején kizárólag az Unió területére kidolgozott Transzeurópai Hálózatoknak (TEN= Transeuropean Network), valamint az 1989/91. évi kelet-európai politikai változások nyomán az Unión kívüli országokra is kiterjesztett Páneurópai Hálózatoknak (=PEN). Egyenlőre a két rendszer önálló neveken szerepel a Közösség dokumentumaiban, de idővel várhatóan szervezetenként is egyetlen rendszerre, "Összeurópai Hálózatokká" egyesül (Erdősi 1998b). Annak a kérdésnek, *hogy e hálózatnak milyen hatásai várhatók a területi fejlődésre, természetesen európai léptékben, földrészünk területi szerkezetének alakulása szempontjából van elsősorban jelentősége, azonban számunkra ugyanilyen fontosak a várható hazai következményei is.*

Azt az alapvető – korántsem csupán kommunikációs ágazati, de nem is kizárólag térszerkezeti, hanem a környezeti vonatkozásai miatt igazán releváns – kérdést azonban, hogy milyen mértékben szabad a forgalmat összpontosítani és hogy a közlekedés milyen alágazati szerkezete a legmegfelelőbb az európai társadalom elvárásainak, igazából teljességében mindmáig megválaszolatlan. E dolgozatban is csupán a területfejlesztés szempontjából igyekszünk bemutatni – a meglehetősen ellentmondásos külföldi szakértői véleményeket egymással és a magunkéval szembeítve – a TEN céljai és a valódi hatásai közötti ellentmondásokat.

A./ Az összeurópai hálózattól „hivatalosan” várt terület- és településfejlesztő hatások

A legfontosabb területfejlesztési célképzéseket is kielégítő és valamennyi közlekedéshordozót szervesen integráló összeurópai rendszert még nem dolgoztak ki. E helyett (mintegy pótcselekvésként) a TEN-re elkészült 7 különböző alágazati fejlesztési irányelv (a közúti, vasúti, belvízi, tengeri és légi közlekedésről, a kombinált szállításokról és a telekommunikációról), a PEN-re pedig 10 komplex korridor és 4 közlekedési területet állapítottak meg. (Ezekről részletek Erdősi 1998a,b tanulmányaiban találhatók.)

A TEN területfejlesztési céljai

A Transzeurópai Hálózatok koncepciója több éves folyamatban érelődött ki és a róla időnként megjelentetett dokumentumokban meghirdetett célok között a mához közeledve nem elhanyagolható különbségek mutatkoznak. A célkitűzéseknek mindeképpen jelentős része – ha a kohéziós politika kereteibe ágyazva, áttételesen is – a területfejlesztést is szolgálja, mégpedig az elérhetőség javításával a periférikus régiókban (a hiányzó összeköttetések megteremtésével, az elszigetelt ultra-periférikus területek – félszigetek, szigetek – elérhetőségének javításával, valamint az agglomerációk forgalmi tehermentesítésével, a forgalmi dugók megszüntetésével).

A TEN koncepcióját kiforrottabb állapotban bemutatók, az Európai Unió közlekedési magisztráléit *tervezők* (elsősorban a Christophensen-csoport) *egyik érve, hogy a TEN előmozdítja a regionális gazdasági fejlődést, fellendíti a termelőtevékenységet az általa érintett térségekben, csökkenti a (központi és periférikus) régiók közötti különbségeket* (Erdősi 1997a)

A közlekedési irányelvekkel egyidőben a Területfejlesztési Bizottság (CSD) kidolgozta az *európai területfejlesztés első tervezetét* (“Egy európai területfejlesztési politika alapjai”). E dokumentum a TEN-nel szemben olyan területfejlesztési elvárásokat fogalmazott meg, mint

- a perifériális régiók helyzetének javítása,
- a közlekedési infrastruktúra közel egyenlő minőségű elérhetőségének biztosítása,
- környezetbarát közlekedési hálózat kialakítása a közúti forgalom egy részének vasútra áthelyezésével,
- az értelmetlen mobilitás növekedésének megakadályozása, a felesleges közlekedés elkerülése (Kunze, E. 1995).

A dokumentum tájékoztató jelleggel és értékelés nélkül tartalmazza a Christophensen-csoport által prioritásra javasolt 4 projektet, de nem foglalkozik ezek megvalósításával.

Ezen az általános szinten a *közlekedés- és területfejlesztési dokumentumok* (közöttük az 1995. évi “Európai Trendforgatókönyvek”) *hasonlítanak a TEN-re vonatkozó kérdések tekintetében*. Egyrészt foglalkoznak a közlekedés területi problémáival (a nagy központok összekötésével, a perifériális régiók csatlakoztatásával, a TEN elérhetőségével), másrészt a környezetbarát, kisebb területigényű közlekedés kialakításának céljaival, e szellemben a vasút elsőbbségével, a közúti szállítás vasútra áttételével.

Az EU dokumentumok többé-kevésbé a “kincstári optimizmus” szellemében és nem kevés következetlenséggel íródtak.

A perifériák közlekedési feltártságbeli felzárkózási folyamatát alátámasztó prognózisszámítások eredményei

Egyes szakértői elemzések is (Gutierrez, J. 1996) megerősítik a Közösség dokumentumai által sugalmazott kedvező hatások bekövetkezését a periférikus térségek-re nézve; sablonos számításaik a perifériák közlekedési ellátottságban való felzárkózását bizonyítják.

a) A TEN úthálózattal ellátottság alakulása

Az úthálózat hosszának 1992–2002 közötti növekedési ütemét tekintve a legfigyelemreméltóbbak a periférikus fekvésű országok várható eredményei (Írországban a 13-szorosára, Portugáliában a 4,5-szeresére, Görögországban a 2,2-szeresére bővül). A lakosságszámhoz mért (az 1 millió lakosra jutó km) úthossz tekintetében a legkedvezőbb helyzetben 2002-re Spanyolország lesz (1. táblázat). A területre számított fajlagos mutató tekintetében viszont lényeges változás nem következik be a magtérsegek és a perifériák között.

Az úthálózat további sűrítésével lényegesen javul az elérhetőség 1992–2002 között, mert egyre nagyobb lesz az „útközeleli” (40–40 km széles) sávok területének aránya az összterülethez képest (1–2. ábra) oly módon, hogy Görögország, Írország, az Ibériai-félsziget és Szardínia lesznek a legnagyobb haszonélvezői a fejlesztéseknek. Valamivel kisebb mértékben javul a helyzete Nagy-Britannia északi részének, Franciaország déli felének, Németország K-i részének és a Jütland-félszigetnek.

Az 1992. évi 69,9%-kal szemben J. Gutierrez (1996) számításai szerint 2002-ben már az EU területének átlagosan a 84,9%-át ölelik fel és a korábbinál jóval egyenletesebb területi megoszlásban a közúti folyosók. *Így a jövő század elejére a perifériák „feljönnek”, megközelítik a fejlett, törzsterületi országok feltártságát autópályákkal/gyorsforgalmi utakkal.* (Feltáratlan „fehér” foltok akkor már csak az Ibériai félszigeten, Franciaország D-i részén – pl. Korzikán –, Írország Ny-i részén fordulnak elő.)

b) Európa főbb gazdasági központjainak elérhetősége

Európa gazdaságilag fontos városainak a TEN-hez való viszonyát részben a magisztráléktól való fizikai távolságukra, részben GDP-termelésük nagyságára alapozó képlet segítségével határozták meg. Az 1992–2002 közötti tíz év alatt várható változások területi (vonzáskörzeti) ábrázolásban (3. ábra) egyértelműen a földrajzi értelemben vett perifériák (a Brit-szigetek, az Ibériai-félsziget Ny-i része, Szardínia és Görögország) előnyére válnak.

Differenciáltabb, elemzésre alkalmasak a 94 európai közép- és nagyváros részletes adatai (melyek teljes körű bemutatásától terjedelmi okok miatt eltekintünk). Ezek alapján Nyugat-Európa viszonylagos értelemben továbbra is megőrzi pozícióját: 2002-ben e városállományból a TEN által legjobban elérhető a Benelux államok, Észak-Franciaország és Németország legnyugatibb részének sűrűn lakott agglomerációiban, elvárosiasodott régióiban, míg a legnehezebben elérhető Dél-Európa legfélreesebb térségeiben (főként a szigeteken) lesznek – nem beszélve az ír és skót városokról.

c) Európa irányok és régiók szerint differenciált „zsugorodása” az elérhetőségi idők változásának eredményeként

Modern korunkban a tér-idő konvergencia nyomán az eljutás feltételeit már nem annyira km-hosszban, mint sokkal inkább az eljutáshoz, az utazáshoz szükséges időben mérjük.

1. TÁBLÁZAT
A transzeurópai úthálózatok való ellátottság alakulása 1992–2002 között
(Changes of Trans-European road network 1992–2002)

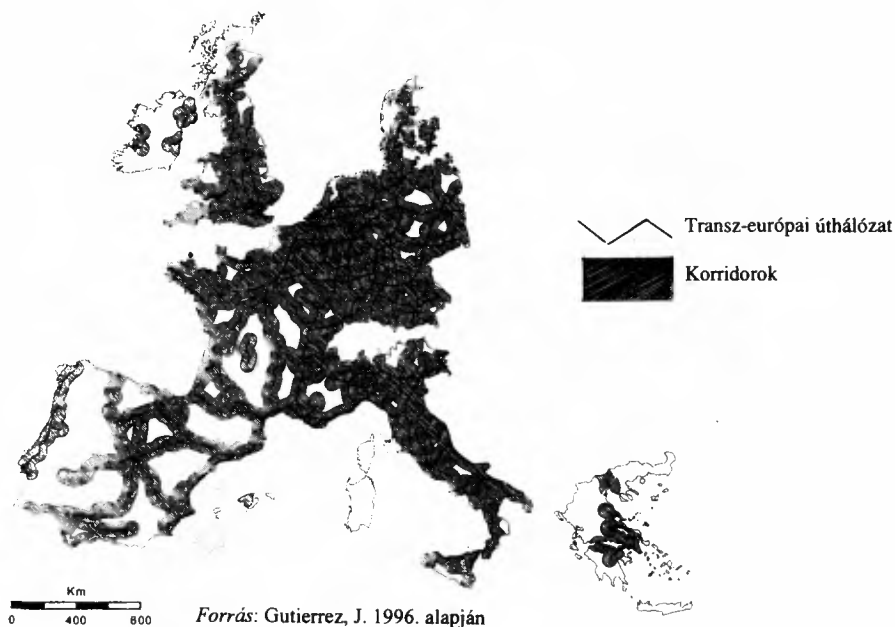
Országok	Népességszám (millió fő)	Terület (1000 km ²)	Hálózat hossza		km/millió lakos		km/1000 km ²	
			1992	2002	1992	2002	1992	2002
Dánia	5.132	4.31	510	866	99.38	168.74	11.83	20.09
Egyesült Királyság	57.236	244.1	2720	3260	47.52	56.95	11.14	13.36
Írország	3.515	68.9	30	401	8.53	114.08	0.44	5.82
Németország	79.100	357.0	10200	11733	128.95	148.33	28.57	32.86
Hollandia	14.849	41.2	1575	1645	106.06	110.78	38.23	39.93
Belgium	9.938	30.5	1415	1503	142.39	151.23	46.39	49.28
Luxemburg	0.378	2.6	70	90	185.18	238.09	26.92	34.61
Franciaország	56.160	544.0	7700	10700	137.10	190.52	14.15	19.67
Olaszország	57.525	301.3	5800	7911	100.82	137.52	19.25	26.26
Spanyolország	38.888	505.8	6100 ^a	9662 ^a	156.86	248.45	12.06	19.10
Portugália	10.337	92.1	320	1376 ^a	30.96	133.11	3.47	14.94
Görögország	10.033	132.0	850 ^a	1840 ^a	84.72	183.39	6.44	13.93
Európai Unió	325.981	2361.6	37290	50082	114.39	153.63	15.79	21.20

Megjegyzés: ^a - autópálya + gyorsforgalmi út

Forrás: Gutierrez, J. 1996 alapján.

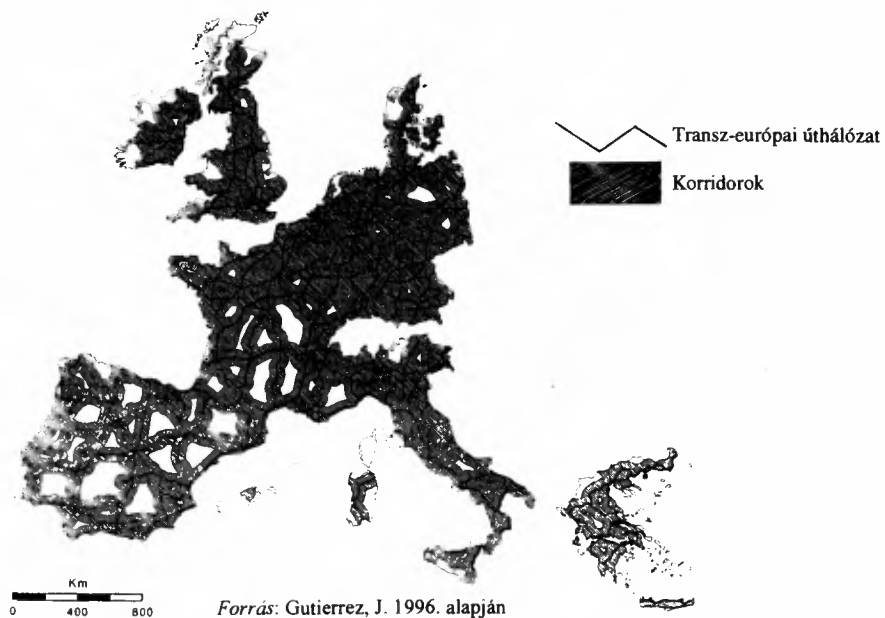
1. ÁBRA

A transz-európai útkorridorok kontaktzónái által lefedett területek 1992-ben
(Areas covered by the corridors along the trans-European road network 1992)



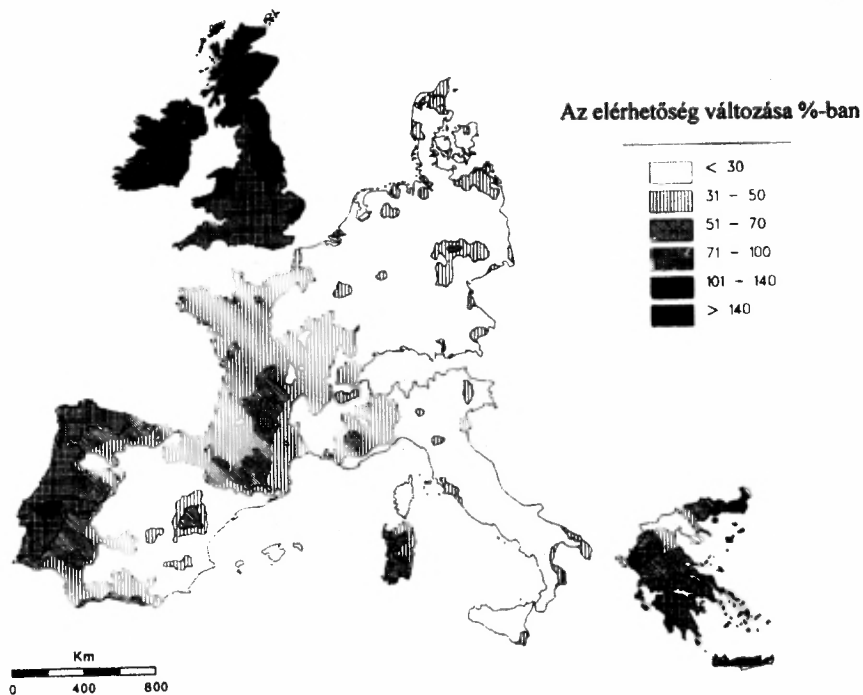
2. ÁBRA

A transz-európai útkorridorok kontaktzónái által lefedett területek 2002-ben
(Areas covered by the corridors along the trans-European road network 2002)



3. ÁBRA

Európa fő gazdasági központjai elérhetőségének változása, 1992-2002
(Changes in accessibility to the main economic activity centres in Europe 1992-2002)



Forrás: Gutierrez, J. 1996. alapján

B./ A TEN valódi hatásai

Az utóbbi években egyre több oldalról fogalmazódnak meg olyan vélemények, amelyek kisebb-nagyobb kételyeknek adnak hangot, vagy egyenesen kétségbe vonják a TEN-nek tulajdonított pozitív regionális hatásokat, de legalábbis rámutatnak arra, hogy az eredeti elképzelések szerinti megvalósításának nemkívánatos következményei is lehetnek. Figyelemre méltóak azok a bírálatok, amelyek az európai városhálózat szerkezet lehetséges/várható és kívánatos modelljének antinomiájába illesztik be a TEN kérdését. Mivel az utóbbi aspektusból a folyamat és a következmények végiggondolása társadalom-földrajzi (ezen belül település-földrajzi) szempontból is Európa egész térszerkezetét érintő alapvető és izgalmas kérdéseket vet fel, ezért előljáróban tisztáznunk kell néhány struktúraelméleti kérdést

Elméleti megközelítések: a hálózatokban gondolkodás elsőbbségének szükségessége a hierarchiákkal szemben

A tevékenységek és szervezetek hálózatok, valamint hierarchiák szerint strukturalódnak.

Az általános értelemben vett (területi infrastrukturális, társadalmi), egymásra ható hálózatok lehetőséget nyújtanak arra, hogy személyek, csoportok és szervezetek között kapcsolatok, összeköttetések jöjjenek létre. A hálózat tulajdonképpen a saját kezdeményezésből keletkező, szabadon végzett tevékenységek metaforája is, amely szemben áll a hierarchiák merev struktúrájával, képletével. Ezért a hálózatok és hierarchiák között rendszerint feszültségek keletkeznek.

A közösségi és magánszervezetek, de az államok és az Európai Közösség is egyaránt hierarchikus felépítésűek, mint ahogyan a területfejlesztésben sem ismeretlenek a hierarchiák. A tevékenységek sokrétűbbé válásával és területi elterjedésével növekszik a (természeti, gazdasági, társadalmi) környezet és a tevékenységi körök komplexitása, amely a konfliktusok megakadályozása érdekében megköveteli a lehetséges kétféle stratégia közüli választást.

A hierarchia primátusa azt jelenti, hogy vertikális összeköttetésekkel, több szabályozással és előírással az összekapcsolódó folyamatokat áttekinthető, formálisan ellenőrizhető pályára állítják. Ezzel szemben a hálózatok primátusa horizontális összeköttetéseken és önálló, innovatív tevékenységeken alapul. A piaci szabályozók is olyan tényezők, amelyek segítik a folyton változó feladatoknak megfelelő hálózatok létrejöttét és a hálózatok gazdasági működtetését.

A két struktúra közül csupán az egyik vagy másik ("tisztá" stratégiaként) nemigen alkalmazható; a gyakorlatban inkább az egymáshoz való viszonyuk megállapítása fontos. Az egyiknek vagy a másiknak az elsőbbsége több dologtól, pl. attól is függ, hogy a területfejlesztésnek a jövőben melyek lesznek a súlypontjai, a legfontosabb feladatai.

A horizontális szervezetek hatásossága régóta ismert, gondoljunk csak a föderalizmus elvére, amit sikeresen érvényesítenek egyes államalakulatokban. De a sikeres multinacionális vállalatok is horizontálisan alakítják szervezetüket. Ez kevés hierarchiaszinttel és sok olyan teljesen önálló egység létezésével, működtetésével jár, amelyek megteremtik a saját hálózatukat. Ezekben az esetekben tehát a hálózatok elsődlegessége érvényesül. Nagyon valószínű, hogy a hálózatokon belül a legtöbb innováció a hierarchiát "nem tisztelő" és a határokat átlépő folyamatokban keletkezik. Ez érvényes mind a tudományos kutatásra, mind a technikai-gazdasági újításokra. *A kifejezetten hierarchikus szervezetek kevésbé hajlamosak arra, hogy valami újat feltaláljanak és alkalmazzanak.* Jó példái ennek az elbürokratizálódott nagy testületek. A politikai-adminisztratív rendszer (az egyes európai országoké, de az Európai Közösségé is) a magasabb komplexitás iránti igényre mindeddig inkább a hierarchiákat előnyben részesítő stratégiájával válaszolt. Következménye a mind több előírás, a szükségest messze meghaladó számú formális és ténylegesen működő hierarchiaszint, valamint a növekvő bürokrácia lett (Maurer, J. 1995).

A fizikai hálózataalkotáson túlmenően a közlekedési rendszerek hagyományosan is hierarchikusan épültek fel, mégpedig a településstruktúrával összefüggően. *A teljesítmény és területi funkció tekintetében, továbbá összeköttetési rendszerében több hierarchikus szintet alkotó vasút után a közúti közlekedés is mind erősebben hierarchizálttá vált* a településeket elkerülő, illetve kikerülő autópályák építésével, amelyeken kétszer akkora sebesség érhető el, mint a szokásos úthálózaton.

A közlekedés hierarchizáltságának a jövőben várható mértéke kedvezőtlen tényező lehet a területfejlesztésben. Azzal a ténnyel kell szembenézni, hogy a hagyományos közlekedésnél jóval kedveltebb, forgalmukat jobban növelő *autópályák, nagysebességű vonatok és légi vonalak hálózata ma a hierarchia legelső szintjén lényegesen ritkább, mint a távolsági utak vagy a vasúti fővonalak hálózata volt egykor.* Ezért igénybe vételük lehetősége meglehetősen kevés kedvezményezett helyre korlátozódik. (Felhajtóágak az autópályákon gyakran 15-20 km-enként, nagysebességű vasutak megállóhelyei 100-200 km-enként, interkontinentális közlekedésre berendezkedett repülőterekből csak mintegy tíz van Európa "magterületén", és alig húsz egész Európában stb.)

Gyakorlati problémák

Az európai városhálózat hierarchizált szerkezetének problémái

a) *A városhálózat szélsőségesen hierarchizált szerkezetének veszélyei, megvárosok kialakulásának lehetősége*

A hierarchiák és hálózatok közötti feszültségek Maurer J. (1995) szerint nagytér-ségi szinten a következő szcenáriók közül választás lehetőségében nyilvánulnak meg:

- A koncentrált közlekedési beruházásokkal elősegített vertikális szerveződéssel, hierarchikus struktúra érvényesülésével *az európai kontinens gazdasági, kulturális, tudományos és politikai életét néhány – tízmilliós nagyságrendű – világváros (London, Párizs, esetleg Berlin) uralja. Ezekben a megagglomerációkban található majd a fontos döntési központok.* A többi városrégió az előbbiektől által meghatározott hierarchiának rendelődik alá. A me-

zőgazdaság iparosodottságára (kevés munkaerőigényére) is visszavezethetően, így azután nagy és meglehetősen “üres” vidéki térségek növelik a kontrasztot; *a területi fejlődés minden tekintetben szélsőségesen alakul.*

- *Horizontális szerveződéssel az európai városok sokrétű hálózata megmarad, a meglévő városrégiók fejlődnek a sajátos (egyedi minőségű) kultúrtájukból és gazdasági potenciáljukból táplálkozva, és válnak a városrégióin túli tevékenységek számára kialakult különböző hálózatok részévé. A közlekedési beruházások lehetővé teszik a hálózatok sokaságát és sokrétűségét, valamint a megfelelő nagyságú regionális piacokat. Ezáltal erősödik Európa régióinak önállósága és egyedi jellege.*

Nem lehet kétséges, hogy az első scenárió ellentmond Európa sokféleségének (mint egyik értékének), ezért a területfejlesztés által az összeurópai érdekek alapján is elutasítandó. Sajnálatos azonban, hogy e változatnak megfelelő törekvések tettenérhetők Európa gazdasági, közlekedési, sőt regionális politikájában és az esetleges “szupermetropoliszok” fejlesztésének, fenntartásának szándékában is.

A szélsőségesen hierarchikus városhálózat létrejötté Maurer J. (1995) szerint különösen a *szűkebb értelemben vett Közép-Európa kilátásait* tenné kedvezőtlenebbé. E térség részei (Dél-Németország, Elzász a Rhône–Alpok régió, Észak-Olaszország, Ausztria nyugati része és Svájc) nem képeznek szerves gazdasági-politikai egységet, de van néhány közös jellemzőjük. Többek között az, hogy a kontinensen belül a leggazdagabbak közé tartoznak. A közép- és kisvállalatok, valamint a “jövőt hordozó” modern gazdasági húzóágazatok aránya itt magas. Régóta nemzetközi irányultságúak és sokféle kisebb és néhány kiterjedtebb hálózattal rendelkeznek. Közép-Európa kultúrája az egyéni kezdeményezés, az önálló cselekvés, a felülről és kívülről érkező befolyások elleni kemény ellenállás értékein alapul. Az Európa más részeivel, sőt a világgal kialakult sokirányú kapcsolat ellenére a lakosság többsége a legerősebben és legbensőségebben a saját településéhez és régiójához, illetve a számára kedves, nagy értékeket hordozó tájához kötődik. Itt a területi szerkezet számos olyan városra épült, amelyek a területi hálózatok kisebb csomópontjai. Ellenben *egyetlen régió sincs ebben a kiterjedt térségben, amelyben elég készletet lenne a “szupermetropolisz” nagyságrend küszöbének átlépéséhez a jövőben.* (Sem Milánó, sem Bécs vagy München fejlődése nem vezethet oda.)

Ehhez társul a realitásokon alapuló gondolkodás, valamint a hatékony, pragmatikus cselekvés képessége, amely számol Európa sajátos területi fejlődésével, a korlátozott erőforrásokkal és Kelet-Közép-, valamint Kelet-Európa sürgősen megoldandó problémáival.

Az előbbi értékei, tulajdonságai alapján éppen *Közép-Európának áll érdekében elutasítani a városok esetleges új (szélsőséges) hierarchiáját.* Ez a magatartás azonban a Közösség adminisztratív központjától, Brüsszeltől való kritikus távolságtartással és a hivatalos európai politika kritizálásával is jár, mert *az eurokraták nagyon erősen a szupermetropoliszokra, valamint ezek összekötésére és multinacionális vállalatok igényeire koncentrálnak, miközben a települések és régiók sokrétű hálózatának nem szentelnek elég figyelmet, annak ellenére, hogy szlogenyszerűen fennen hirdeti a “régiók Európáját”.*

E politika következményeként a sűrűn települt “ballungok”, agglomerációk tovább koncentrálnak (pl. néhány “szupermetropolisz” kialakulása, illetve továbbfejlődése által) és így a városrégiók finoman tagozott hálózata gyengülhet.

Ennek folyamán a szabadidő eltöltést szolgáló különféle üdülőhelyek környezeti terheltsége veszélyes állapotot érhet el, és végső soron csökken a lehetősége annak, hogy a sűrűn és ritkán lakott vidékek egymást funkcionálisan kiegészítsék – az egymáshoz való viszonylag közeli fekvés előnyét kihasználva. Egy ilyen helyzet következményeként ma még alig előrebecsülhető költségek keletkezhetnek a környezet-szennyezés miatt.

A kommunikációs technológiák fejlődése nyomán végbemenő gazdasági és politikai változások a várható tendenciájuk alapján a régi és új államhatárok gazdasági jelentőségét csökkentik. A létrejövő "időintegrált" világrendszerben a kiterjedt té vált városi agglomerációs térségek a nemzetközi kommunikációs hálózatok csomópontjaivá válnak és a korábbiakkal ellentétben nem csupán a környékük, illetve háttérük központjai, hanem országok közi, sőt globális hatókörhöz is jutnak. Ez a hatókör növekedés pedig a fő közlekedési vonalakat vonzó hatásával az európai főhálózat térszerkezetének alakulására, közvetetten pedig a regionális fejlődés differenciálódására döntő hatással lehet.

b) A kiegyensúlyozottabb városfejlődés lehetősége a reálfolyamatok alapján

A megavárosok kialakulásának, egyoldalú növekedésének és Európa városhálózatát erősen torzító, szélsőséges aránytalanságokhoz vezető hatásának víziója azonban az urbanisták egyes köreiből már jóval árnyaltabb nézetű "szelídült". Így pl. P. Hall (1998) szerint Európa városainak fejlődése komplex és ellentmondásos módon megy végbe. Több településkategóriában, illetve típusban mutatkozik fejlődés, de nem általánosan.

- *A kiterjedtebb agglomerációk és nagyvárosok mérsékeltebb továbbfejlődésének esélyei*

A nagyvárosok továbbfejlődésének bizonyos esélyeit a legtöbb urbanista arra az új jelenségre vezet vissza, hogy a globalizáció és az információk gazdaság korszakában a nagyvárosok kiemelkedően fontos (esetenként meghatározó) szerephez jutnak a hatékony közvetlen információcserében és a fizikai közlekedésben is. (Ezekben található a legrangosabb csomópont repülőterek és a nagysebességű vasutak pályaudvarai és itt futnak össze az ingázók személyközlekedési áramlatai.)

A nagy sűrűségű térségek, agglomerációk növekedése valójában tovább tart. Ez a megállapítás azonban a nyugat-európai, központi elhelyezkedésű metropolisz-régiókon (Londonon és a körülvevő DK-Anglián, Párizson és az Ile-de-France-on, a hollandiai Randstadon) kívül Európa más régióinak politikai és gazdasági központjaira (pl. Koppenhágára, Milánóra, Madridra) is érvényes.

Végső soron azonban ez a folyamat tétélesen nem mond ellene a megaváros keletkezés (már idézett) teóriájának, azonban a kompakt óriásvárosok helyett azok területileg kiterjedtebb, jórészt lazább szerkezetűvé váló változatával számol. Még fontosabb e folyamat eredménye funkcionális szempontból, nevezetesen, hogy az újabb keletű posztindusztriális gazdasági tevékenységek igen erősen a legnagyobb agglomerációs térségekben (konurbációkban) összpontosulnak, de oly módon, hogy a velük kapcsolatos munkahely-nyereség főként a külső gyűrűben és még inkább az agglomerációt körülvevő bolygóvárosokban mutatkozik meg.

Az európai városrendszer legfelsőbb szintjén belül eddig éles kontraszt mutatkozott:

- egyfelől az előbbieken tárgyalt (nagyteljesítményű és sűrű légi, nagysebességű vasúti és telekommunikációs összeköttetésekkel behálózott, illetve felfűzött) metropolisz régiók sűrű clusterje, és
- másfelől néhány központi területen levő "gateway" funkciójú, vagy "regionális főváros" között, amelyek ugyan milliós vagy több milliós nagyvárosok, de nincs meghatározó pozíciójuk Európa városhálózatában, még ha fontos szerepet töltenek is be földrészünk térszerkezetének alakulásában.

A földrész szinten európai léptékben kapu szerepet betöltő gateway városok az utóbbi időben nagyon dinamikusan fejlődnek:

- többnyire interkontinentális légi vonalak végpontjai és ezáltal a *globális szolgáltatások széles palettáját kínálják*, főleg azokban az esetekben, amikor egy egész nyelvterület számára meghatározó szerepkörrel rendelkeznek. (Mint pl. Madrid a spanyol nyelvű latin-amerikai országok, Lisszabon a portugál nyelvű Brazília és afrikai országok, Róma a jelentős amerikai és más földrészekbeli olasz etnikum, Marseille a frankofon afrikai országok számára stb.);
- némelyek pozícióját már a nagysebességű vasúti hálózati indulópont (illetve leendő csomópont) funkció is erősíti, amelyek révén ma még szolidabb, a jövőben azonban (a bővülő hálózat eredményeként) *már jelentősebb mértékben képesek az országhatárokat messze átlépő interakciókat vonzani* (Hall, P. 1998).

• A középvárosok

Jellegzetes kategóriáját alkotják az európai városoknak a "tartományi főváros" rangú, kiterjedt vidéki térségekben nagy vonzáskörzettel rendelkező (nagyjából félmillió lelket számláló), a városhierarchia magasabb középszintjét alkotó "középvárosok" (Bristol, Hannover, Bordeaux, Bologna stb.), amelyekben magasabb szintű közösségi szolgáltatások (felsőfokú oktatási, egyetemi orvostudományi háttérrel támogatott egészségügyi stb.) sora, rangos kereskedelem, nagy idegenforgalmi vonzeró összpontosul. Közülük néhány a csúcstechnológiai ipar központja, vagy éppen kiterjedt területre decentralizált irodai (részben táv-) munkahelyek hálózatba szervezéséből (is) profitál.

A városhierarchia alsóbb középszintjét elfoglaló (negyedmilliónál kevesebb népességű) "megyei/kerületi székhelyek, azaz a közepes nagyságú igazgatási- és szolgáltatási központok (amelyek Európa vidéki térségeiben százszámra található), *ugyancsak általában fejlődőképességükről tanúskodnak*, amit a helyi-térségi szolgáltatási központként való növekvő jelentőségüknek köszönhetnek. Gyakran azzal hívják fel magukra a figyelmet, hogy különlegesen kedvező (természeti, kulturális) környezeti feltételeket nyújtanak lakóhelyként való igénybevitelükhöz, ezért mind a beköltözőkre, mind a külföldi tőkebefektetőkre rendkívül erős vonzerót gyakorolnak, és a lehető legideálisabb összhangot igyekeznek megteremteni a közlekedési, energiaellátási és lakóhelyi funkciók között.

• Kisvárosok

Európa meglehetősen kiegyensúlyozott urbanizációs fejlődésére utal, hogy a városhierarchia alsó szintjén elhelyezkedő kisvárosi térségek is növekednek (népességben és foglalkoztatásban), mégpedig lényegesen gyorsabban, mint az óriásváro-

sok. Ez a folyamat tetten érhető a legnagyobb és legsűrűbb nagyvárosi agglomerációk (a londoni, a Randstad deglomeráció) külső övezeteiben, de a nagytérégi decentralizáció folyamatába is beilleszkedik, azaz a világvárosokból körkörösén kifelé, a távolabbi vidéki térségekbeli városokba való áttelepüléshez vezetve.

Nyugat-Európa számos országának közepes- és kisvárosaira azonban kétségtelenül sok esetben nem az endogén, önerejű és öntörvényű fejlődés a jellemző, hanem szinte kizárólag a nagyvárosokból eredő spill-over hatásokból profitálnak, funkcionális értelemben vett (bár urbanisztikai értelemben már csak a távolabbi elhelyezkedésük miatt sem annak minősülő) "kvázi bolygóvárosokként".

- *A korridorvárosok különleges vitalitása*

Tapasztalati tények igazolják, hogy a közlekedési korridorok markáns városfejlődési tengelyeket képező hatása egyáltalán nem csupán a jövőre érvényes teoretikus feltételezés, hanem már létező, kézzel fogható jelenség. Az eddigi magisztrális közlekedési pályakötegelődések (többnyire folyóvölgyekben egymás mellett vezető vasúti fővonal, autópálya, vízi út, csövezeték, nagyteljesítményű távolsági optikai távközlési kábel) igencsak intenzív városodási folyamatot indítottak el, pl. a Mannheimtól D-re eső Felső-Rajna völgyben (a Rajna alsóbb szakaszán már a két világháború között megvalósult a korridor), vagy a Lyon alatti Rhône-völgyben, de ide sorolható az olaszországi Emilia-Romagna tartomány is. Ezekben az esetekben (és túlnyomóan a többi esetekben is) egyértelműen spontán fejlődés vezetett a közlekedési folyosók kialakulásához. Néhány esetben (mint pl. Délkelet-Angliában) tudatos területpolitikára alapozott tervezés produkálta ugyanezt a jelenséget – amelyet a város- és területfejlesztők többsége kedvező következményekkel járónak tart. *Hall, P.* (1998) szerint megegyeznek a vélemények arról, hogy ez a forma, azaz a nagyfontosságú közlekedési tengelyek mentén elhelyezkedő sokfunkciós kisvárosok clusterje feltehetően a városfejlődés leginkább fenntartható formáját képviseli, ezért e fontos szerkezeti elemet egyes állami területfejlesztési stratégiákba is átvették – mint pl. az Egyesült Királyságban.

- *A policentrikus fejlesztési idea alkalmazásának lehetőségei az egyes városkategorikákban*

Az európai szintű területfejlesztési konceptus napjainkban gyakran hangsúlyozott alapelve a decentralizált koncentrációval kialakítható policentrikus rendszer kialakításának szükségességét húzza alá (*Hall, P.* 1998). Ezt az elvet nemzeti szinten több országban már régen a területi tervezés alapjává tették. Ilyen elvek alapján igyekeznek már régóta Hollandiában a gazdasági fejlődést a túlterhelt Randstadból más, "lazább" területekre áttérlni.

A policentrikusságra törekvés tartalma, illetve jelentősége térségi szintek és földrajzi kontextusok szerint különbözik. *Nemzetközi szinten a policentrikus fogalom az alternatív globális gazdasági hatalmi centrumok fejlődésével kapcsolatban merül fel.*

Európában kétségtelenül csak néhány olyan metropolisz található, amelyek világméretben is rangos ellenőrző- és irányító központok: *London* minden tekintetben, *Párizs* némely szempontból ennek minősül. Nehezen túlértekelhető körülmény azonban, hogy földrészünkön egy egész sor "szubglobális" város is van, amelyek bizonyos téren globális funkciókat látnak el: Róma (kultúra), Milánó (divat), Zürich és Frankfurt (bankélet), Brüsszel, Luxemburg, Párizs,

Róma és Genf (szupranacionális kormányzati szervezetek terén). E szinten a *policentrikus* politika elsősorban arra irányul, hogy néhány tevékenység a globális világvárosokból áthelyeződjön a fogadóképes szubglobális városokba. Ezen felül azonban a kérdésnek térbeli fekvésbeli, az európai területszerkezetet érintő dimenziója is van: *e szubglobális városok közül sokan* (habár nem valamennyien) az európai központi elhelyezkedésű *metropolisz régió*n kívül fekvő (többé-kevésbé periférikus) országok politikai vagy gazdasági fővárosai. Ezekhez tartozik Helsinki, Stockholm, Koppenhága, Berlin, Bécs, Róma/Milánó, Madrid/Barcelona, Lisszabon és Dublin. Itt mindenekelőtt az a kérdés merül fel, hogy kívánatos-e a decentralizált tevékenységeket csupán néhány olyan "regionális fővárosra" – így Koppenhágára, Berlinre, Rómára, Madridra – koncentrálni, amelyek funkcionális hatása a közösségi terület jelentős részén érvényesül, vagy hogy nem lenne-é ésszerűbb ezeket a tevékenységeket az ország-fővárosok között (beleértve a kisebb országok fővárosait is) megosztani.

Alacsonyabb szinten persze a *policentrikus fogalom* (illetve a többközpontúságra törekvés) a városok valamennyi kategóriájából (részben az agglomeráció peremiekéből, részben vidéki térségekbeliekből) való vándorlásokhoz is kapcsolható.

E folyamat a legnagyobb méretekben valószínűleg London térségében megy végbe, ahol London város mára egy 30-40 alcetrumból álló, 150 km sugarú rendszer központjává vált, miközben (más történelmi okok miatt) Párizs és Berlin térségében csak viszonylag gyengén fejlett várostömörülési rendszer alakult ki. A következő szinten néhány városnál, mint Stockholm, Koppenhága és Milánó, ugyancsak széles körű elvándorlási folyamat figyelhető meg, miközben ez a jelenség ugyanennek a szintnek más városaira már nem jellemző. *P. Hall* (1998) szerint ezen a szinten a policentrikus fejlesztési elvet a lehetőség szerint nagy méretekben a *decentralizált koncentráció* stratégiájára kell alapozni, a folyamatot azonban bármikor lehetséges néhány kiválasztott közlekedési korridorra irányítani, beleértve a nagysebességű vasúti korridorokat is. (A kvázi nagysebességű, azaz 160-200 km/óra sebességű pályák Stockholm és Koppenhága számára már hamarosan rendelkezésre állnak, belátható időn belül Londont is eléri, de London–Ashford, Amsterdam–Antwerpen vagy Berlin–Magdeburg viszonylatokban is lehet számítani a létrejöttükre.)

A félreeső, periférikus vidéki térségekben a világvárosoktól és szubglobális városoktól távolabbi helyeken a *policentrikus fejlesztési szempont további dimenziót nyer*. Itt a 200–500 ezer lakost számláló "regionális fővárosok" (Bristol, Bordeaux, Hannover, Ravenna, Zaragoza) és a kisebb, 50–200 ezer lakosú "megyei fővárosok" potenciálját kell erősíteni.

C./ A TEN nem kívánatos területi hatásai

a) A kritika szempontjai és célpontjai

Nehéz megnevezni olyan közismert innovációkat, illetve innovatív rendszereket, amelyekről előbb-utóbb nem derül ki, hogy nem kívánatos hatásai is lehetnek. Ez alól nem kivétel a TEN sem.

A TEN-nel szembeni – némelykor bizonyos szkepszist is érzékeltető – kritika részben a közlekedési ellátottságban mutatkozó területi differenciálódás megfordíthatatlanságára, a közlekedési elérhetőség és feltárás, mint területfejlesztő tényező szerepének korlátosságára, de legfőképpen a TEN területi koncentrációhoz vezető folyóhatásaira hivatkozik, megkérdőjelezve a TEN jelenlegi formájának a periférikus térségek felzárkóztatására való alkalmasságát (*Klimke, U. 1996*).

Nem felejthető *hiányossága* a TEN-nek, hogy az 1980/90-es évek elején meghirdetett alapelvekkel szemben a később kidolgozott programjaiban az elvárhatónál

nagyobb mértékben szerepel a nagysebességű szárazföldi hálózat, különösen a környezeti szempontból legjobban kifogásolható közúti közlekedés. Erre az egyoldalúságra bizonyos mértékig magyarázat lehet a *just in time* termelési/szállítási módszerek elterjedése, amely növeli a közúti szállítás iránti általános igényt. E módszer alkalmazói többségükben a főutakhoz közeli cégek, amelyek a legjobban élvezni tudják a gépkocsik rugalmas közlekedéséből származó előnyöket. A termelés ésszerűsítése, az üzemi költségek csökkentése szempontjából korszerű logisztikai módszert tehát a közúti közlekedés "kontójára" alkalmazzák, mivel végső soron csak tovább súlyosítja a forgalomtorlódásból eredő gondokat a már eddig is ettől szenvedő tengelyek menti térségekben, korridorokban (Erdmenger, J. 1996).

A kifogásolható alágazati szerkezet tervezői az EU egyes központi országaiban, illetve a kohéziós országokban az *útépítéseknek biztosított erős prioritással figyelmen kívül hagyták a nyílt tengeri, a part menti és a rövid távú tengeri hajózásban* (mind a szállítási teljesítmény, mind a környezetvédelem terén) *rejlő lehetőségeket*, főleg az Atlanti-óceáni és a Földközi-tengeri térségekben. Pedig ezek igénybevételére már most szükség lenne. Félő ugyanis, hogy a későbbiekben kialakítandó kikötők, illetve a majdani vízi-közlekedési összeköttetések nem képesek jól funkcionáló hálózatát összekapcsolódni és megszabadítani a szárazföldi közlekedési útvonalakat a forgalmi torlódásoktól. A tengerihez hasonlóan a hagyományos *vasúti közlekedés és a belvízi hajózás sem kapott megfelelő szerepet* a TEN-ről hozott döntésekkor.

b) A periféria problematika

Az Európai Unió területpolitikai törekvéseinek középpontjában a periférikus térségek megkülönböztetett módon és gyorsasággal való fejlesztése, felzárkóztatása áll az ún. *kohéziós politika* keretében, amelynek a fejlettségbeli kiegyenlítődéshöz, vagy legalábbis a közlekedéshez kell vezetnie (Lutter, H. 1995). E törekvésnek több motivációja is van: az összetartáson (a belső kohézió) kívül elsősorban a rideg tény, hogy Európa a globális versenyben nem mondhat le perifériáiról, még pontosabban az ottani erőforrásokról, mert a fejlett nyugat-európai magtértség erői önmagukban nem sok esélyt adnak a világ többi erőközpontjaival (Észak-Amerikával, a Távol-Kelettel) folytatott kemény gazdasági harc megvívásához. Ugyanakkor Európa sokszínűségének, mint relevanciájában növekvő értéknek a fenntartására is szükség van, nem szabad, hogy veszélyeztesse a kohéziós folyamat (Towards... 1997).

Mielőtt azonban a TEN-nek a perifériákra gyakorolt hatását elemeznénk, szükségesnek látszik a többértelmű periféria fogalom "körbejárása", az egyes szakági tudományi értelmezések bemutatása.

• A periféria fogalom többféle értelmezése, a központi területek fogalma

A "területi (földrajzi) periféria" fogalom jelentését a korunkbeli politikai és technológiai változásokkal összefüggésben kell értelmezni. Háromfajta perifériát különböztetünk meg:

- a (nemzetközi- és nemzeti) politikai értelemben vett perifériát (amely a gazdasági-politikai rendszere miatt általában elmaradott, illetve amely a "politikacsinálás", döntéshozatal központjaitól messze fekszik),
- a földrajzilag félreeső, kontinens peremi helyzetű területeket,

- a nagy hálózatokhoz nem csatlakozó (“csatlakozáshiányos”) területeket, amelyek egyúttal túlnyomórészt gazdasági perifériák is, azaz elmaradottabbak.

A közlekedési hálózathoz csatlakozás szempontjából az európai perifériákhoz egy sor olyan (hegyvidéki, szigeti fekvésű, illetve “leköszönő” műszaki struktúrájú) terület tartozik, melyek nagyságukban és tulajdonságaikban egymástól eltérnek, és amelyek kohéziójának megteremtése különféle intézkedéseket igényel. Európa centrumtérsegei alatt ezzel szemben olyan városias, sűrűn települt és lakott területek, agglomerációk értendők, amelyek valamennyi közlekedési eszköz hálózatával össze vannak kötve.

A perifériákkal ellentétes “gazdasági tekintetben központi helyzet” tehát egyre kevésbé a geometriai értelemben vett központi fekvést, hanem inkább azt jelenti, hogy az ilyen területről állandóan elérhetők a megfelelő kapcsolat révén a stratégiai jelentőségű tudományos információk, bekapcsolódtak az ismeretek nemzetközi áramlásának pályáiba, és hogy az információkat, a tudásalapanyagot képesek feldolgozni, ez teszi lehetővé az új versenyképes gazdaság megalapozását, a saját belső adottságaik jobb kihasználását.

- *A periféria helyzet kimutatása az agglomerációkhoz való térbeli viszony alapján*

A perifériális és a központi elhelyezkedés gazdasági dimenzióinak meghatározásához az adott térségeknek a jelentős európai agglomerációktól, mint központoktól való távolsága a mérték.

Egészen leegyszerűsítve azok a települések képezik a tágabb értelemben vett agglomerációs térséget, amelyekből a legközelebbi agglomerációs centrum egy órán belül elérhető. Ezek – más régiókhöz képest – központi helyzetben vannak, és lehetővé teszik az ott működő gazdaságnak az agglomeráció előnyeiből való közvetlen részesedést (Viegas, J. 1998).

Periférián levőnek közlekedési szempontból és európai léptékben egyes nyugati területfejlesztési iskolák azt a régiót tekintik, *amelyből az agglomeráció centruma 3 óra oda-vissza utazással nem érhető el.* Még a légi közlekedés (mint a leggyorsabb közlekedés) figyelembe vételével is *sok terület van Európában, amely kívül esik ezen a 3 órás határon.*

- *A perifériák leszakadásának irányzata a közlekedésben és a beruházásokban*

Az utóbbi évtizedekben tett erőfeszítések ellenére a közlekedési infrastrukturális beruházások a perifériákon elmaradtak az európai átlagtól. A versenyképesebb központi térségekben működő cégeket gyakran a szállítási lehetőségek elégtelensége és a kis népsűrűség miatti drágasága tartja vissza attól, hogy a nehezen elérhető periférikus és ultraperiférikus térségekben beruházzanak.

c) A TEN koncentráció, a területi különbségeket növelő hatásai

A kritika abból indul ki, hogy a tervezett transzeurópai közlekedési hálózat a ritkasága és a peremterületeken való gyenge jelenléte miatt aligha éri el eredeti célját, nevezetesen a periférikus régiók megközelíthetőségének, ezáltal versenyképességének javulását. Ezt az igényt azonban már csak az ágazati és a területi politika érdekellentétei miatt sem egyszerű kielégíteni.

- *A közlekedéspolitika (az ágazati érdek) és a területpolitika (a regionális érdek) alapvető célkonfliktusa a hálózat sűrűsége és a vonalak megvalósításának időbeli sorrendje tekintetében*

Ágazati szempontból azok a közlekedési beruházások kívánatosak, amelyek gyors megtérülését nagyfokú kihasználtságuk biztosítja. Ezt a követelményt legjobban a nagy termék-kibocsátású, ezáltal erős forgalmat gerjesztő és gazdaságilag dinamikusan fejlődő központokat összekötő, intenzív vonalvezetésű vonalak képesek kielégíteni. Közlekedéspolitikai és -gazdasági megfontolásból tehát azok a beruházások az ésszerűek, amelyek a legnagyobb méretű szállítási szükségletekre irányulnak. Így a fejlesztések azokon a közlekedési főtengelyeken összpontosulnak, amelyeken a forgalom-áramlások már amúgy is intenzívek. A közlekedéspolitika ezzel kedvez a ritka magisztrális hálózatok létrejöttének, illetve továbbfejlődésének és az olyanfajta hatásainak, amelyek a dinamikus régiók javára válnak. Ez gyakorlatilag azt jelenti, hogy mivel a TEN kiépítésének nincs időbeli ütemezési programja, így fennáll a veszélye annak, hogy először a leggyorsabb megtérülést ígérő legnagyobb korridorok épülnek meg, amelyekhez aránylag a legkönnyebben előteremthetők a beruházáshoz szükséges összegek (Vickerman, R. 1995).

A spontán fejlődés mellett eddig a deffenzív európai közlekedéspolitika is ott segíti elő a közlekedési infrastrukturális beruházásokat, ahol a forgalomáramlás már amúgy is igen intenzív, de szűk keresztmetszet mutatkozik az infrastruktúrában, hegység vagy tengerszoros lassítja az áruk és személyek mozgását. (Pl. a Csalagút, a dán/svéd szorosok híd/alagút rendszere, az új alpesi alagutak és a pireneusi átjárók.)

Az ágazati érdekekkel ellentétben a területfejlesztés kardinális szempontjából, nevezetesen a kiegyenlítődés érdekében sűrűbb, a területek közlekedési feltárására alkalmasabb hálózatra lenne szükség. A TEN hálózat besűrítése viszont (a forgalom egyenetlen megoszlása miatt) megnehezíti, vagy éppen lehetetlenné teheti a gazdaságos üzemeltetését. Ezért ragaszkodnak a tervezők a ritkább és hierarchikusan erősen tagolt, a magisztrálékat preferáló hálózathoz.

A TEN magisztrálékhoz és a kiegészítő hálózatokhoz fűződő érdekek ellentéte a multinacionális és a kisvállalatok között a piacuk szállítási igényei alapján

Az Európát átfogó összeköttetésekkel és együttműködésekkel kapcsolatosan a különböző társadalmi rétegek, gazdasági érdekcsoportok részéről felmerülő valamennyi kívánság természetesen nem teljesíthető. A TEN létrehozása elsősorban a nagy agglomerációkhoz kötődő multinacionális vállalatok érdeke, akik igen nagy piacokra és az ahhoz szükséges infrastruktúrára orientálódnak, ezért standardizálnak, automatizálnak és csak kevés munkaerőt igényelnek. (Ezért a foglalkoztatási gondok enyhítése nem várható tőlük.) Ezzel szemben a közepes és kisvállalatok a regionális léptékű piacokra utaltak, ezért elsősorban jó regionális közlekedési rendszerekre van szükségük. Mindenekelőtt ezek a vállalatok teremtenek új munkahelyeket, képesek enyhíteni a foglalkoztatási gondokat. Az öntudatosabb polgárok pedig egyszerűen nem akarják a regionális önállóságot gyengíteni, pláne feladni; ezért a TEN hálózathoz kapcsolódásért nem rajonganak (Viegas, J. 1998).

A TEN lehetséges szerepe a telephely-választásban és a foglalkoztatásban, illetve a területi fejlődés differenciálásában

- *A posztindusztriális fejlődési modellre alapozó, a korridorok menti növekedéssel nem számoló felfogás*

A szkeptikusok egyik csoportja a termelési telephely-választás szempontjából ad helyet kételyeinek arra hivatkozva, hogy a régiók vagy országok közötti (makroléptékű) helyválasztásnál a teherszállítási lehetőség, mint befolyásoló tényező háttérbe szorul, és a “puha” kritériumok kerülnek előtérbe. A gazdasági eredmény szempontjából fontosabb “nem termelő tevékenységek” nagyobb keresletet támasztanak a gyorsabb, széleskörű területi kapcsolat megteremtésére lehetőséget biztosító személyközlekedés, mint az áruszállítás iránt. A nagysebességű személyszállítás viszont érezhető mértékű munkahelyteremtéshez a folyosók mentén nem vezethet, hanem inkább kevesebb, de értékesebb új munkahely keletkezéséhez a személyszállítás nagy központjaiban, mint pl. repülőterek vagy a szupervasutak nagyvárosi pályaudvarai mellett.

E teória szerint végső soron a korridorok mentén nem, hanem csak az általuk összekötött nagy központokban lesz tetten érhető a TEN növekedést elősegítő hatása.

- *A hagyományos szemléletű, a “szivattyúhatások” miatt erős térbeli koncentrációtól tartó felfogás*

Mások viszont *hagyományos szemlélettel* attól tartanak, hogy a magisztrálék igen erős vonzó (“szivattyú- és alagút”) hatással lesznek a termelési tényezőkre, és ezáltal differenciálják a területi fejlődést.

A régió- és országhatárokon át megvalósuló jobb elérhetőség a magisztráléktól távolabb fekvő térségek “kiüresítésével” P. Hull (1998) szerint kedvezőtlen “szivattyúhatást” vonhat maga után:

- a gazdaságilag erősebb területek (gyengébb) háttértérségei kiterjedtebbé válnak, a ritka hálózaton belüli “lyukak” belsejében levő területek kiüresedő zónákká lesznek, ami kedvezőtlen népesedési folyamatokban is megnyilvánulhat;
- a hátrányos helyzetű vidéki, elmaradott térségekben megépülő új infrastruktúra révén a fejlett régiók gazdasági szereplői könnyebben hozzáférnek a perifériák erőforrásaihoz, így előnytelen versenyfeltételek mellett végbemehet a kiaknázásuk.

A nagysebességű, a hagyományosnál jóval ritkább hálózatok a lineáris közlekedési és gazdasági koncentráció, fővonalak menti fejlődési folyosók kialakulásának veszélyét hordozzák magukban. Ezek “alagúthatást” gyakorolhatnak, ami a befektetőkét eltántoríthatja attól, hogy a főhálózattól kétoldalt távolabb fekvő műszakilag/forgalmilag alig kapcsolódó területekre települjenek.

- *Az európai közlekedésben már ténylegesen végbemenő és a TEN korridorok mentén várható koncentráció hatásai a periférikus térségekre*

A már ma tetten érhető reálfolyamatok igazolják az elméleti feltételezéseket, miután egész Európában a különféle közlekedési alágazatok területi összpontosulásának lehetünk a tanúi (EUROPEAN Spatial... 1997). A légi közlekedésben a más

földrészekkel való összeköttetést főleg az EU központi területén működő nagy repülőterek látják el. A menetrendszerű *interkontinentális járatoknak az északnyugat-európai nagy repülőtereken* (Párizs, London, Frankfurt, Amszterdam, Koppenhága stb.) *való koncentrációja tovább erősödik* (Erdősi 1996a). *A tengeri kikötők között is erős koncentrálódási folyamat megy végbe*: az interkontinentális tengeri összeköttetések – a légi közlekedéshez hasonlóan – ugyancsak Európa ÉNy-i részén összpontosulnak. A Rotterdamt, Antwerpent, Amszterdamot, Hamburgot mind jobban a többi kikötő fölé emelő differenciálódás egyik legfontosabb tényezője a hozzájuk csatlakozó, a kombinált szállítást lehetővé tevő, a kontinens belsejét mélységében feltáró belvízi utak (Rajna, Schelde, Északi-tengeri-csatorna, Elba) teljesítőképessége (Erdősi 1995a,b).

A legfrissebb tapasztalatok (pl. a francia TGV, a német ICE nagysebességű vasutakkal és jó néhány autópályával kapcsolatban is) arra engednek következtetni, hogy *a TEN korridorok a legtöbb esetben markáns gazdasági fejlődési tengelyekké válhatnak* – különösen *konjunktúra idején* a kevésbé fejlett országokban, így Magyarországon is (Erdősi 1996b). (Többek között erre utal Székesfehérvár növekedése, amelynek lakossága a helyi foglalkoztatási lehetőségek révén dinamikusan növekszik az amúgy csökkenő népességű Magyarországon.)

Máris – extrapolálható – *tapasztalati tény, hogy az autópályák és a nagysebességű szupervasutak létrehozása a fejlett, nagy sűrűségű térségekben* (agglomerációkban és nagyvárosokban), *valamint az azokat összekötő korridorok egyes részein válnak különleges fejlesztő erővé*. Ezzel a már régóta tartó koncentrációs irányzat erősödhet.

Ma még részleteiben tisztázatlan, hogy a jövőbeni nagysebességű hálózatnak milyen nagyságrendű központokban lesznek a megállói. Ezeket nyilvánvalóan nem csak a lakosságszám, hanem a gazdasági erő, a struktúrától is függő mobilitási igények alapján kell meghatározni. Az teljesen nyilvánvaló, hogy *a nagysebességű vasút a drágasága, egyéb rendszertulajdonságai, a gazdasági követelmények miatt csak a nagy központok, agglomerációk intenzív összekötésének lehet az eszköze, amelynek nagy forgalomra kell berendezkednie*. A nagysebességű vonatokról joggal feltételezhető, hogy tovább növelik a Közösség központi területeinek előnyét azzal, hogy megvalósul az egymástól távoli metropoliszok közötti utazás idejének 4 óra alá szorítása.

Jóllehet, a Transzeurópai Hálózatok 14 elsőbbséget élvező projektje közül öt a négy kohéziós országban található, *a projektek nagy többsége az EU gazdaságilag jobb helyzetben levő központi térségeiben valósul meg*, azok helyzetét még kedvezőbbé teszi.

A TEN magisztrálék ugyan általában kedveznek a nagyobb városoknak, azonban e tekintetben a fejlesztő hatás árnyaltabban prognosztizálendő, mivel komoly különbségek állhatnak elő a nagyvárosok között a hálózattól való távolságuktól függően.

A legnagyobb nyereségre azok a városok tehetnek szert, amelyeknek eddig alig volt valami esélyük a nemzetközi nagyteljesítményű hálózathoz való kapcsolódásra. Ez tulajdonképpen a kedvezőtlen földrajzi helyzetben levő kohéziós országok (Spanyolország, Portugália, Görögország, Írország) bizonyos városaira (pl. Lisszabonra, Athénre) jellemző.

A legtöbb fenntartással a területtudományok a TEN-nek a periférikus térségekben (hivatalosan) várt fejlesztő szerepével szemben vannak. Egyre nyilvánvalóbbnak látszik, hogy a rendkívül drága, nagyteljesítményű közlekedési eszközök, különösen a *nagysebességű vasút aligha lehet a gyéribben lakott periférikus területek kiszolgálásának*, illetve a "magterületek"-kel (agglomerációkkal) való közlekedési kapcsolatok megteremtésének *eszköze*, tehát nem tudja a gyéren lakott területeket közleltően egyenlő mértékben bekapcsolni.

A TEN fejlesztési eszközöknek a korridorokra koncentrálódása oda vezethet, hogy a félreeső régiók elérhetősége, közlekedési helyzete – legalábbis viszonylagosan – rosszabbodik, imázsuk is romlik.

A perifériákkal ellentétben a központi régiókban az új pályaépítések általi időmegtakarítás összességében kevesebb, ennek ellenére e megtakarítások gazdasági hatásai a nagyobb piacok és a népsűrűség miatt erősebbek mint a perifériákon. Végző soron tehát a TEN nagysebességű hálózata elmélyítheti a területi különbségeket.

- *A perifériák közlekedési elérhetőségének javításából származó előnyök viszonylagossága*

Az előbbieken ismertetett kételyekkel szemben a legtöbb elemzésben abból a feltételezésből indulnak ki, hogy a TEN kiépítése a perifériák elérhetőségének javulásához vezet, amely a közlekedés összköltségét csökkenti, ezért gazdasági hasznot hoz létre (EUROPA 2000+1994, *Die künftige Entwicklung* 1993; *HIGH-SPEED EUROPE...* 1995). Ezek a szimplifikált feltevések azonban alapos átgondolásra, sőt felülvizsgálatra szorulnak.

Először is *körültekintésre van szükség az elérhetőség árának és következményeinek mérlegelésékor*. Az elérhetőséget javító, tökéletesített közlekedés a sebesség növelésével nyilvánvalóan *csökkenti az utazási időt*. Ez önmagában azonban még *nem igazán közvetlen gazdasági haszon, hacsak az időmegtakarítást nem lehet költség-megtakarítássá átváltani*. A hatalmas összegekbe kerülő infrastruktúrafejlesztéseket a közlekedőknek valószínűleg magasabb pályahasználati viteldíjakkal kell megfizetni. Így a fejlesztéssel elért menetidő rövidítésnek (egy bizonyos határon túl) inkább csak a szükséges járműállomány csökkentésében és más közvetett következményekben lehet jelentősége. (Pl. a közlekedés megbízhatóságának javulásában.) Ezért a cégek talán hajlandóak magasabb átlagos díjakat fizetni a jobb szolgáltatásokért.

Másodszor *az elérhetőség javítása nem biztos, hogy a megcélzott kedvezményezett térségben fejt ki a fejlesztő hatását*, előfordulhat, hogy ennek más területek veszik a hasznát.

Így pl. a periférikus régiókra irányuló fejlesztések e területeket, mint piacokat az olyan expanzív, nagy tőkeerejű és keresett árukat gyártó vállalatok számára teszik hozzáférhetővé, amelyek a központi régiókban működnek. Ezek terjeszkedése miatt nem tudnak kellően érvényesülni a helyi termelők a perifériák piacain. Végző soron tehát a hálózat kedvező hatása a perifériákra nem a várt mértékben érvényesül, jóval gyengébb lehet, mint az eleve kedvezőbb helyzetű központi térségekre. Ezt a folyamatot elősegítheti a termelés méretgazdaságossági okok (economies of scale) miatti koncentrációja. A közlekedésfejlesztések hatékonyságát a termelés szállításiigényes-

sége is befolyásolja. Nagy értékű, kis tömegű áruk termelése esetén a periférikus, illetve elmaradott térségekbeli közlekedés-fejlesztéseknek kevés a hozama.

Számításba veendő az is, hogy még, ha az elérhetőség javítása szállítási költségcsökkenést és termelésnövekedést is eredményez, ez nem szükségszerűen vezet az anyagi jólét megjelenéséhez az adott területen lakók körében. *A termelés decentralizálása ugyanis nem zárja ki a termelés irányításának, ellenőrzésének további összpontosítását a központi térségekben. Ez az ellentmondásos szerkezet pedig ezért fenntarthatja vagy növelheti a területi különbségeket a jövedelmek terén.*

Összegező tanulságként megállapíthatjuk, hogy

- Az egyik legnagyobb feladat az *“alagút-effektus” és a “szivattyú-effektus” kiküszöbölése.* Itt a közlekedés intelligenciájába (pl. elektronikus irányításába) való befektetésnek lehet a nagyobb hozama.
- Önmagában a közlekedési feltételek, az elérhetőség javítása egyetlen szinten sem garancia (periférikus) területek, a települések fejlődésének. (Viszont a nem kifejezetten periférikus fekvésű, hanem csupán viszonylagos elszigeteltségű térségek gazdaságai a nem éppen kedvező közlekedési helyzetük ellenére sok esetben képesek életben maradni, megőrizni viszonylagos pozíciójukat.) *Gazdasági növekedési folyamat csak akkor indul meg a hátrányos helyzetű területeken, ha a jobb összeköttetések, a fejlettebb infrastruktúra más (helyi) hatótényezők sikert ígérő kombinációjával (illetve az elmaradott térségek termelési környezetének fejlesztésével, korszerűbb szerkezetűvé alakításával) járnak együtt.* Ezért a beruházásokról hozandó döntési folyamatban azt is vizsgálni kell, hogy ezek a “kiegészítő” tényezők léteznek-e, mert csak a megfelelő érvényesülésük esetén van esély a közlekedési beruházások számottevőbb térségi hatásaira.
- Az EUTEK (Európai Területfejlesztési Konceptció) Noordwijjkben elfogadott vázlatos elképzelése éppen úgy, mint az 1998. áprilisi berlini összeurópai EUREK-konferencia és az EU más dokumentumai is síkra szállnak a *többközpontú területfejlesztés* mellett. Ennek *nemcsak a regionális kohézió számára lehet kedvező következménye, hanem az EU globális versenyképessége számára is* abból a megfontolásból, hogy *ha a perifériákat nem sikerül bevonni teljes értékűen az európai gazdasági fejlődésbe, akkor Európa lemondhat a meglévő erőforrásainak kb. a feléről,* tehát jóval kisebb esélyekkel, nem eléggé kreatívan tud csak részt venni a globális piacokért folytatott versenyben. *Európa nagy értéke a sokarcúsága,* amelyre, mint kiaknázandó, kedvező tulajdonságára a fejlesztők gyakran hivatkoznak. Ez a valós potenciál azonban csak akkor érvényesülhet, *akkor válhat gazdasági erővé, ha a különböző területek feltárása és hatékony hasznosítása megvalósul.*

A TEN nemkívánatos regionális hatásai mérséklésének lehetőségei a területpolitikával összhangban levő közlekedésfejlesztés feladatai

A TEN-nek a területi fejlődés szempontjából kedvezőtlen hatásai kivédésére, illetve mérséklésére elvileg alkalmas lépések, intézkedések köre széles, azonban egyenként nem, hanem csak összekapcsoltan és együttesen képesek eredményeket hozni.

- *A térségek közlekedési problémáit nem lehet egyedül a mobilitási lehetőségek körének bővítésével, az elérhetőség javításával megoldani. A területek jobb elérhetőségén kívül az infrastruktúra hatékonyabb és fenntarthatóbb módon való használatára, e két feltétel együttes biztosítására is szükség van, amihez a tudás és az innovációs képesség legszélesebb körű jelenléte kell, hogy párosuljon. A fenntarthatóságnak és a közpénzek ésszerű működtetésének a kettős követelményét érvényesítő politika nagyobb hangsúlyt helyez a multimodális megoldásokra és más, a már meglévő infrastruktúra még hatékonyabb kihasználására alapozó lehetőségekre.*

- *A közlekedésfejlesztés módjait a főbb területtípusoknak megfelelően kell meghatározni.*

A sűrűn települt agglomerációs térségekben a kisebb helyigényű és környezetbarát villamos üzemű vasút preferálása célszerű a közúti és légi közlekedéssel szemben, mégpedig a logisztikai központokkal kiegészülő multimodális szállítási rendszerek keretében. Ahol a természeti feltételek lehetővé teszik, a vízi szállítás lehetőségeit is fokozottabban igénybe kell venni (Erdősi 1995a). A közlekedés ágazati szerkezetének alakításában rejlt lehetőségek kimerülése esetén további megoldást kínál a szállítási szükségletek mérséklése egyes *szállításigényes tevékenységek áttelepítésével*. Ebben az esetben olyan stratégiákra van szükség, amelyek a közlekedésre, környezetre, területhasználatra és regionális fejlesztésre vonatkozó, a fenntartható mobilitást elősegítő ésszerűsítő elveket egyeztetett módon egyaránt magukba foglalják.

A ritkán települt, részben földrajzilag peremhelyzetű, de egyszersmind gazdasági értelemben vett perifériának is számító térségekben gazdaságossági okok miatt a magisztrális hálózat sűrítése csak ritkán célravezető. E helyett a néhány magisztrálé elérési pontjai számának növelésével, a hozzájuk csatlakozó másodlagos hálózatok kialakításával lehet a területek közlekedési feltárását egyenletesebbé tenni, illetve a helyi sajátosságoknak megfelelő technika alkalmazásával modernizálhatók a regionális közlekedési szolgáltatások. (Pl. egyszerűsített üzemelésű hagyományos vasutakkal, ahol pedig még ezek sem gazdaságosak, ott busszal.) A viszonylag kis utasforgalmat generáló, ritkán lakott térségeknek a sűrűn települt, fejlettebb központi térségekkel való távolsági összeköttetésére a drága (és rosszul kihasználható) nagysebességű vonatoknál és autópályáknál alkalmasabb a regionális légi közlekedés. Kiváltképpen a szigetek kohéziója szempontjából lehet különleges jelentősége a légi kapcsolatnak és a közlekedési szükségletek egy részét feleslegessé tenni képes korszerű távközlésnek (Erdősi 1998a).

- Biztosítani kell a TEN kedvező hatásainak egész Európában való érvényesülését. Ehhez a tervezett teljes hálózat, valamint a még nem tervezett kiegészítő/regionális (forgalomrámhordó/szétosztó) hálózat kiépítésére van szükség.
- A közlekedési rendszerek közötti jól működő helyettesítés/kiegészítés szempontjából fontos tényezőnek tekinthető az *országos, a regionális és a helyi szolgáltatások egybehangolása*. (Ez különösen fontos a ritkán lakott területeken, ahol a hiányzó összeköttetések – legyenek azok infrastrukturális vagy szolgáltatás jellegűek –, még mindig problémát jelentenek.) Lényeges, hogy

a hálózatok között a különböző szinteken hatékony összeköttetések alakuljanak ki. Pl. egy új regionális közlekedési szolgáltatás két kisebb város között képes elősegíteni azok országok közötti (nemzetközi) elérhetőségét is.

- A régiók elérhetősége nem javítható csupán az Európán belüli kapcsolatok alapján, mert érvényesülnie kell az *interkontinentális szempontnak is* (Erdősi 1998d). Európa kikötői és reptülei más világrészekkel való összeköttetéseiben mutatkozó szembeötlő különbségek csökkentése (a reptüterek forgalmának irányszerkezetében végrehajtandó megfelelő módosításokkal, illetve a fő tengeri kikötők funkcionálisan összehangoltabb európai hálózatának megteremtésével) minden régióknak az érdekében állna, legyen az a központban (ahol a közlekedésbeli torlódások súlyosbodásának egyik fő oka a forgalomáramlás kiegyensúlyozatlansága), vagy pedig valamelyik távol fekvő periférikus területen.

D./ Összefoglaló következtetések

A kontinensünk keleti felére kidolgozott Páneurópai Hálózatokkal szemben a TEN nem komplex hálózat, hanem csupán az egyes közlekedéshordozók magisztráléi Európára kidolgozott alágazati hálózatainak összessége, mintegy “gyűjteménye”. Mindegyik alágazat igyekszik a maga fontosságát és a területfejlesztésben betöltött eminens szerepét bizonyítani az alágazati dokumentumokban, projektgyűjteményekben. Lassan egy évtizede lesz, hogy a részprojektek ismertté váltak, *de még nem került sor az integrált összeurópai közlekedérendszer (komplex korridorrendszer) területfejlesztési szempontokat érvényesítő, a lehetséges következményekkel számoló, átgondolt és valóban egyeztetett kidolgozására* (Erdősi 1998c).

Egyenlőre a TEN program végrehajtása meglehetősen illuzórikusnak tűnik több szempontból is:

- *időarányosan* (1998-ig) *rendkívül kevés valósult meg az alágazati hálózati tervekből*, de a kiemelt fontosságú projektek közül is inkább csak azok realizálódtak, melyeket, mint eredetileg a TEN-től független, korábbi vállalkozásokat “beemelték” a TEN keretébe (pl. dán tengerszorosok híd/alagút komplexumait, a TGV vonalak néhány irányban való meghosszabbítását),
- *nem sok jele van annak, hogy a környezetvédelem alapvető szempontként érvényesülne*, mivel a liberalizáció hatására a modal splitben változatlanul tart a közúti közlekedés térnyerése a vasúttal és a belvízi hajózással szemben, és alig valósult meg valami a rövid vonalakon folytatott “regionális” légi közlekedés nagysebességű vonatokkal való helyettesítéséből. Sőt, a regionális légitársaságok forgalma töretlenül növekszik az egymástól csupán 150–300 km-re levő várospárok közötti vonalakon is, holott az európai közlekedéspolitikai határozott célja, hogy az 500 km-en belüli viszonylatokban ott is átteherelődjön a menetrendszerű légi közlekedés a vasutakra, ahol nincs nagysebességű vasút, ahol van, ott viszont 800 km-en belül felesleges a környezetet jobban terhelő repülőgépek (a légtér kapacitásának nagy részét kimerítő módon való) használata (Erdősi 1996a). Egyenlőre az európai polgárok túlnyomó többsége szemében mindjobban leértékelődnek a lassúbb közlekedésre alkalmas pályák és eszközök (a nemzetközi, a nagytávolsági közlekedési vi-

szonylatok arányának növekedésével, a futárszolgálatok iránti igényekkel stb.), miközben a legtöbb ember még nem eléggé fogékony a környezeti problémák iránt, vagy ha felismeri is a közúti közlekedés további térnyerésének veszélyét, saját kényelmét minden más szempont fölé rendelve másoktól vár megoldást, de az önmérsékletre a mobilitás terén alig hajlandó. Ezért *nem valószínű, hogy az EU döntéshozói által kitűzött nagyszabású tervek az elképzelt "környezetbarátibb" alágazati szerkezetben megvalósulnak*, mert a közlekedő–szállító/szállítató polgárok környezeti tudata elmarad attól a szinttől, amikor már – akár anyagi áldozatvállalás és kényelmének bizonyos mértékű feladása árán is – hajlandó az egyéni közlekedéssel szemben a közhasználatú közlekedést előnyben részesíteni. Nagyon valószínű, hogy az egyes személyek tudatára apellálás nem teszi feleslegessé a váltásra készítő intézkedéseket, pl. az *externáliák internizálásával az egyéni közlekedés lényeges drágítását (Erdősi 1997b).*

- A térségi koncentrációs folyamatot a TEN magisztráléi elősegítik és *a terület-politikai intervenciók legfeljebb csak mérsékelni képesek a "szivattyú" és "alagút" effektust.* (Számolni kell a multi- és szupranacionális vállalatok érdekérvényesítésével, a periférikus térségekbeli érdemi fejlesztések késésével és korlátozott anyagi lehetőségükkel, ugyanakkor a fejlett, sűrűbben települt központi térségekbeli korridorok elsők közötti és energikus fejlesztésével.)

Irodalom

- Die künftige Entwicklung der Gemeinsamen Verkehrspolitik. Globalkonzept einer Gemeinschaftsstrategie für eine auf Dauer tragbare Mobilität. - Bulletin der Europäischen Gemeinschaften, Beilage 3/93. - Kommission der Europäischen Gemeinschaften Brüssel-Luxembourg 1993. 82 o.
- Erdmenger, J. (1996) Transeuropäische Netze im Bereich Verkehr. - *EUREG*, 3. 6-10. o.
- Erdősi F. (1995a) *A belvízi közlekedés földrajza.* (Ágazati és regionális kommunikáció-földrajz I.) JPTE, Pécs, 208 o.
- Erdősi F. (1996a) *A légi közlekedés földrajza, légiközlekedés-politika I-II. kötet.* - Kézirat, MTA RKK Pécs, 750 o.
- Erdősi F. (1997a) *A magyarországi közlekedési infrastruktúra regionális jellemzői változásának szükségessége az európai uniós tagság elnyerésével.* - Kézirat (készült az Integrációs Stratégiai Munkacsoport számára), MTA RKK Pécs, 61 o. (Megjelenik az Európai Tükör - Műhelytanulmányok sorozatban.)
- Erdősi F. (1995b) *A tengeri közlekedés földrajza.* (Ágazati és regionális kommunikáció-földrajz II.) - JPTE, Pécs, 174 o.
- Erdősi F. (1998b) *A Transz- és Páneurópai hálózatok.* (A közlekedés szerepe az Európán belüli kohézió erősítésében és a fejlettségbeli kiegyenlítésében.) - Kézirat, MTA RKK Pécs, 32 o. (Megjelenik a Külpolitika c. folyóiratban.)
- Erdősi F. (1997b) *Általános kommunikáció-földrajz.* - Egyetemi jegyzet kézirata. Pécs, 205 o.
- Erdősi F. (1998d) *Az új transzeurázsiai vasúti összeköttetések.* - Kézirat, Pécs, Megjelenik a Közlekedéstudományi Szemleiben.
- Erdősi F. (1998a) *Európa közlekedése és területfejlődése.* - Kézirat, MTA RKK Pécs, 250 o.
- Erdősi F. (1994) Európa közlekedésének "fordítókörongja" az Alpok. - *Tér és Társadalom*, 1994. 1-2. 186-209. o.
- Erdősi F. (1998c) *Európa közlekedési nagyszerkezetének orientációs változása.* - Kézirat, Pécs, Megjelenik a Földrajzi Értesítőben.
- Erdősi F. (1996b) Magyarország kommunikációs tengelyeinek alakulása. - *Tér és Társadalom*, Raumentwicklung EG - Regionalpolitik. - Europäische Kommission. - Brüssel-Luxembourg 1994.
- EUROPA 2000+ (1994) (Europäische Zusammenarbeit bei der Raumentwicklung). EG Regionalpolitik. - Europäische Kommission, Brüssel-Luxembourg

- EUROPEAN spatial development perspective. First official draft. Informal meeting of Ministers responsible for spatial planning of the member states of the European Union. – Noordwijk, gand 10 June 1997 (E.S.D.P.)
- Hall, P (1988) Motoren des globalen wirtschaftlichen Weltbewerbs. - Előadás németre fordított szövege. Sokszorosítva az "Auf dem Weg zu einer gesamteuropäischen Politikstrategie" – c. EUREK-konferenciára. Berlin, 1998. április 27.
- HIGH-SPEED EUROPE. (High Level Group "The European High-Speed Train Network") – Office for Official Publications of the European Communities, Brussels–Luxembourg 1995.
- Klimke, U. (1996) Verkehrspolitik im zusammenwachsenden Europa. - Zeitschrift für Verkehrswissenschaften, 66-75. o.
- Kunze, E. (1995) Österreichs Gestaltungsspielraum Transeuropäische Netze. – RAUM 20. 37-39. o.
- Lutter, H. (1995) Entwurf für einen optimierten Verkehrsträger - Mix. [Transeuropäische Netze] – RAUM 20. sz. 33-38. o.
- Maurer, J. (1995) Neue Aspekte transeuropäischer Netze auf der Sicht Zentraleuropas. - Kézirat, előadva valamelyik vasúti kongresszuson C-sitzung 2: Heuptentwicklungs-achsen: Die Rolle der transeuropäischen Netze 43-48. o.
- TOWARDS A PAN-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK. Report on adjustments to crete corridors. – Brusseles, 1/10/97.
- Vickerman, R. (1995) Restructuring of transport networks. – Előadás kézírata, Prága, 1995. október 16.
- Viegas, J. (1998) Verkehr und Telekommunikation–Weltweite Kommunikation und räumliche Anbindung. – Előadás németre fordított szövege. Sokszorosítva az "Auf dem Weg zu einer gesamteuropäischen Politikstrategie" - c. EUREK-konferenciára, Berlin, 1998. április 28.

THE IMPACT OF THE TRANS-EUROPEAN NETWORKS TO THE SPATIAL DEVELOPMENT

FERENC ERDŐSI

The article aims at addressing the issue of the Transeuropean Network (TEN) and Paneuropean Network (PEN) and their impact on regional economic development in Europe. The chief goal of this study is to highlight the fact that these developments, in reality, are not in tandem with those affects which are „officially” planned by policy-makers. Perhaps, the most significant problem with TEN and PEN is the fact that a complex plan, including the most important principles of spatial development, for developing European transport networks has not been produced yet. The lack of this plan cannot be substituted by the existing documents which outline 7 development principles for TEN and the 10 complex transport corridors and 4 high-priority transport areas for PEN. The other great challenge is how to handle those regional inequalities between regions which are close to the transeuropean corridors and those located further from them, which come to life after the transeuropean networks are in place. There seems to be a danger that national and European regional policies cannot resolve but can only alleviate these inequalities.