

RÉGIÓK, HATÁROK ÉS HÁLÓZATOK¹

(Regions, Borders and Networks)

FLEISCHER TAMÁS

Kulcsszavak:

régió határ hálózat belső struktúra kapcsolatok

Jelen tanulmány a határok régióon belüli funkcióiból indul ki, és azt taglalja, hogy e funkció betöltésében mi a hálózatok szerepe. Napjainkban a konkrét és az átvitt értelemben vett határok esetében egyaránt végbemegy egy eltolódás az éles adminisztratív határok alkalmazásától az elmosódott határok kialakulása irányába. A határövezet által ellátott kiegyenlítő, szűrő és gát szerep mellett egy karakteres térségi belső struktúra képes koherens módon szelektálni a kívülről érkező hatásokat.

Bevezetés

Úgy tűnik, a „Határok és régiók” konferencia címében szereplő *határok és régiók* fogalompár összefüggését kétféle módon értelmezték a résztvevők. Az egyik – a többségi – megközelítés *egy régió és egy nála nagyobb térség* (ország, EU) *határvonalának a viszonyával* foglalkozik: ide sorolható a határmentiség kérdésköre, a határon túlnyúló kapcsolatok, a nemzetközi vonatkozások tárgyalása. A másik lehetséges felfogás *egy adott régiónak a saját határvonalával* való viszonyára koncentrál. Ez az írás az utóbbi kategóriába sorolható.

Régiók

Régiók azonosításakor általában két dologra összpontosul a figyelem, sőt gyakran a szakmai előkészítő tevékenység is: a régió *határvonalának* és a régió *központjának* a kijelölésére. Nem vitatva az ország *egyszeres lefedésének*, illetve a *hovatartozás egyértelmű megfeleltethetőségének* a fontosságát számos ügyben (statisztikai besorolás, közigazgatás, ellátási felelősség stb.), mégis azt kell aláhúzni, hogy a lehatárolásról és a központról folytatott vita sok esetben éppen, hogy eltereli a figyelmet a régió sajátosságáról, profiljáról, belső összefüggéseiről, *a lényegről*. Jelen cikk a *határok* szerepét állítja középpontba.

Határok

Mi a határ tényleges funkciója? Egyfelől az adott régió megkülönböztetése a környezetétől, másfelől a belső szabályok, struktúrák érvényességének, hatókörének kijelölése és más szabályoktól és struktúráktól való elkülönítése.

Az élet számos területén megfigyelhető az eltolódás az éles adminisztratív határoktól a folyamatok által befolyásolt tompább határok felé.

Egyszerűen megfogalmazható feladat és intellektuálisan kellemes kihívás *éles határvonallal* történő lehatárolással, határkijelöléssel foglalkozni. Ugyanakkor feltehető az a kérdés, vajon valóban mindig indokolt-e jelentős tudományos apparátust mozgatni a „jó” lehatárolás érdekében; valóságos cél-e az, hogy éles határvonal alakuljon ki szomszédos, de eltérő szabályrendszerek között?

A gyakorlatban azt tapasztaljuk, hogy az éles mesterséges határvonal mindig jelentős beavatkozást jelent a térbeli folyamatokba, és ez gyakran kifejezetten káros: feltorlódást okoz, vagy jelentős feszültségkeltéssel jár. Ha nagy a nyomás a határ áthágására, elszabadul a korrupció (csempészés, disszidálás stb.), amit rövid távon általában a határ megerősítésével próbálnak fékezni. Az ilyen reakció tipikusan nem megoldja, hanem elmélyíti a kialakult problémát. Példák *árúk, eszmék, emberek* áramlásának éles határral való korlátozására:

- gazdag és szegény ország között, ha éles a lépcső (USA–Mexikó)
- jelentős politikai lépcső esetén (vasfüggöny, Nyugat-Berlin, Schengen?)
- 'van joga / nincs joga' megkülönböztetés (Határ út, Wekerle-telep)

Az éles, határozott határvonal meghúzása azt is feltételezi, hogy egymástól különböző ágazatok, tevékenységek és folyamatok számára *közös* térbeli határ állapítható meg. A tapasztalatok azonban nem igazolják az ilyen, *egyetlen domináns rendező elvre* épülő térszerkezeti gondolkodást, hiszen éppen, hogy eltérő akcióterületük van a különböző tevékenységeknek (különböző termelési kapcsolatok, kereskedelem, üdülés, pihenés, lakás-munkabajárás, személtelhelyezés, víznyerés stb.), sőt ezeken belül is más a racionális „lőtávolságuk” például a különböző közlekedési módok használoinak (kerékpár, tömegközlekedés, autó).

A határ konkrét és átvitt értelmében is kortünetnek tekinthető az *elmosódott határok* kialakulása. Így *diszciplínák* vagy *foglalkozások* korábbi éles határai mosódnak el, ami átrendeződés, újrendeződés jelének is tekinthető. A változás eredménye mindenesetre az, hogy a *határvonal* helyett egy szélesebb sáv, *határmezsgye* alakul ki, a választásnak, a mérlegelésnek nagyobb marad a szabadsága, a határfunkciók nem egy vonalra torlódnak fel, hanem *fokozatos* átmenet keletkezik, ami azután fokozatos ellenállás, fokozatos szűrés, fokozatos kiegyenlítés kifejtését teszi lehetővé.

Érdemes felismerni a párhuzamosságot más diszciplínák szabályozásának fejlődésével is. Mind a környezetvédelemben, mind a gazdaságban végbement egy hasonló eltolódás az éles határokkal (limitekkal) dolgozó erős adminisztratív szabályozástól a *tompább* átmenetet biztosító piackonform szabályozás irányába. Utóbbi, legalább is az elvárások szerint *kevésbé merev és önkényes*, mint a tisztán adminisztratív szabályozás, hogy egy bizonyos mérlegelési lehetőséget a szabályozott számára is. (Az *adminisztratív / bürokratikus* logika mellett érvényesülni engedi a *technokratikus / közgazdasági* mérlegelést is.)

Mi jelentheti a „piackonform” szabályozást egy régió határai vonatkozásában? Az ideális szabályozás az, ha a térségbe bárki szabadon bejöhet, ám azok, akik nem illeszkednek a belső struktúrához, ott nem érzik otthon magukat és távoznak. Ehhez

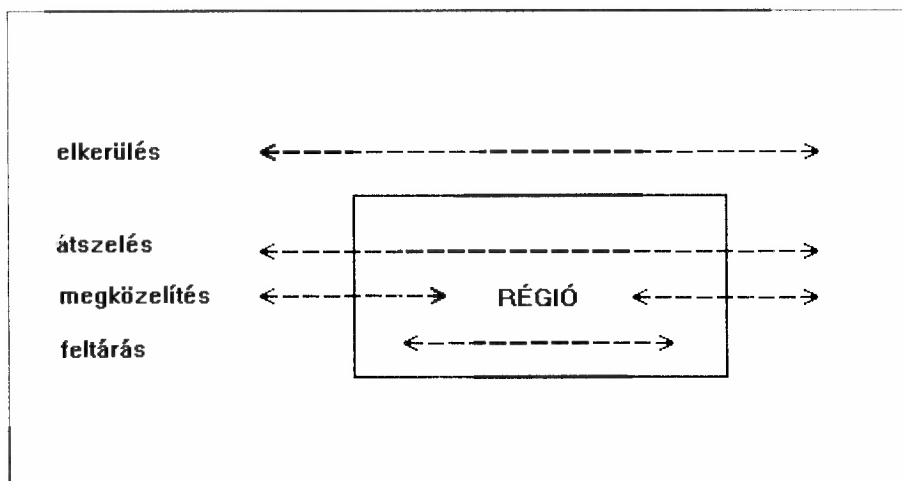
egy *karateres belső struktúrára* van szükség a régión belül: tulajdonképpen ez a struktúra végzi el a szelektiót, amennyiben az érkezőket befogadja vagy éppen kitisztítja magából. Ilyen karakteres belső struktúra a belső összecsiszolódságra, a belső kapcsolatrendszerekre épülő *helyi kultúra*, és fontos belső struktúrát képeznek a *fizikai hálózatok* is.

Mit tehetnek a hálózatok?

Feltártság, megközelíthetőség, átszelhetőség, elkerülhetőség

1. ÁBRA

*Különböző hálózati kapcsolatok egy régióhoz képest
(Different Network Connections for a Region)*



Forrás: Plogmann (1980) nyomán, saját kiegészítéssel.

Az 1. ábra azokat a relációkat szemlélteti, amelyeket hálózati kapcsolatok, például közlekedési pályák elfoglalhatnak egy térséghez képest. *Feltáró kapcsolatnak* nevezzük a térségen *belüli* elemek (például falvak) összekötését. *Megközelítésnek* tekintjük mindazokat a *térség határát átmetsző* kapcsolatokat, amelyek kívülről irányulnak a térségbe, vagy amelyek a térségből irányulnak kifelé. A térség *átszelésének* nevezzük azt a mozgást, amely *átmetszi a térséget* anélkül, hogy belül célja volna (tranzit). Végül megkülönböztetjük és *elkerülésnek* nevezzük azt a lehetséges áramlatot, amely *egyáltalán nem kerül kapcsolatba* a térséggel. A továbbiakban egyfelől határozottan megkülönböztetjük a fenti áramlatokhoz tartozó sajátos funkciókat és szerepeket, másfelől viszont valamennyi funkció ellátásánál közös, összehangolt alapelvekre támaszkodunk.

Feltártság

Egy régió összerendezett működésének feltétele a megfelelő belső hálózat rendelkezésre állása.

Egy térség belső életében, működésében végső soron nem a közlekedési hálózatok jó működése a fontos, hanem az, hogy (a közlekedés nézőpontjából kifejezve) a közlekedési *kiindulópontok és végpontok világa* prosperáljon. Mégis azt állítjuk, hogy ehhez a működéshez az egyik alapvető feltételt jelenti a megfelelő fizikai hálózatok rendelkezésre állása. Természetesen nem azt mondjuk ezzel, hogy a fizikai hálózatok kiépítése *hozza létre* a belső aktivitást, a kapcsolatokat, de azt igen, hogy a hálózat hiánya meg tudja akadályozni e kapcsolatok fejlődését; sőt, a hiányzó fizikai összeköttetés ésszerűtlennek képes mutatni már kialakult kapcsolatokat is. Itt egy kölcsönösségről van szó: a kishatósugarú, szomszédsági (gazdasági, kulturális stb.) kapcsolatok kialakulása és az ennek megfelelő hálózatok megépülése a két tevékenység harmóniája esetén képes *felerősíteni* e megindult folyamatokat (pozitív visszacsatolás). Ha viszont ez a harmónia megbomlik, ha megszűnik a belső térségi struktúra szerves épülése, visszafejlődnek a már kialakult kapcsolatok is; majd mindez visszahat a struktúrára, az szerveslenné válik, szétesik, nem őrzi többé a térség belső értékeit. (Ez is pozitív visszacsatolás, de most a bomlasztás irányában.)

Egy térség fizikai hálózatai *memóriaként* őrzik a korábban kialakult kapcsolatok pályáit, és megkönnyítik, hogy hasonló irányú kapcsolatok ismét létrejőjenek. A hálózatok éppen ezen tulajdonságaik miatt képesek a kapcsolati kultúra *strukturális elemeiként* funkcionálni és elősegíteni az adott térség belső kohézióját, együttélését, tevékenységi profilok kialakulását, az időben egymást követő események egymásra épülését. A hálózatok közül pedig a „célpontok világával”, azaz a közlekedés tulajdonképpeni értelmét jelentő tevékenységekkel a célpontokat kiszolgáló hajszálerek, *a térség belső feltáró hálózatai* kerülnek kölcsönhatásba.

Csak az ilyen, belső struktúrával rendelkező térségnek van esélye arra, hogy koherens módon szelektálja a kívülről érkező hatásokat és ezáltal legalább bizonyos mértékű ráhatással bírjon az adott régiót kívülről érintő eseményekre.

A belső struktúra mintázata meghatározó abban, hogy életképessé válik-e egy adott térség (és az életképes régiókhoz rendelhető központok, nem fordítva).

A térségen belüli struktúra *mintázata* a fentiek értelmében szoros összefüggést mutat azzal a mintázattal, amibe maguk a – fizikai struktúra által leképezett – tevékenységek rendeződtek. Vagyis egy egyközpontú, hierarchikusan felépült tevékenység- és kapcsolatrendszer nyomán a „memória”, tehát a kiépült struktúra is egyközpontú hierarchikus szerkezetű alakul, sőt továbbra is a hasonló struktúrájú tevékenységek fennmaradásának kedvez.

A szigorúan hierarchikus felépítésű struktúrák jellemzője, hogy a csomópontjaik megkerülhetetlenek, és éppen ezáltal kulcshelyzetűekké válnak, azaz minden tőlük lefelé eső szinten elhelyezkedő pont kiszolgáltatott helyzetbe kerül hozzájuk képest. Ugyanez a tulajdonság, vagyis a szabadságfok nélküli elrendezettség teszi másfelől a hierarchikus szerkezetek működését merevvé és egysíkúvá, minden változással

szemben nehézkessé, ugyanakkor a fennmaradás szempontjából sebezhetővé és rugalmatlanná.

A hálózatokkal foglalkozó irodalom világos útbaigazítást ad arra vonatkozóan, hogy a hátrányos tulajdonságok feloldása érdekében arra van szükség, hogy az egyes elemi pontok egyutas kényszerkapcsolata helyett sokirányú kapcsolati hálókat alakuljanak ki. A sokirányú kapcsolatok spontán kialakulásának azonban az egyik leküzdendő akadálya maga a korábbi működésmódot tükröző *meglévő hálózati struktúra*, továbbá az ennek magasabb csomópontjaiban kialakult kulcspozíciók, és a relatív előnyök védelmében létrejövő ellenállás.

A spontán mozgások elsősorban egy adott struktúra megőrzésére alkalmasak. Egy adott struktúra *kitöltését*, még a *mege erősítését* is rábízhatjuk spontán folyamatokra. Akkor azonban, amikor *egy struktúra megváltoztatásáról* van szó, nem elegendő a spontán folyamatokra támaszkodni, hanem elkerülhetetlen a *változtatás érdekében történő beavatkozás*. A beavatkozásnak világossá kell tenni a *célját*, az *eszközait* és a várható *hatásait*. Ha mindezek az érintettek számára is elfogadhatónak bizonyulnak, akkor van esély a beavatkozás tényleges és hatékony lebonyolítására.

Egy térség belső közlekedési hálózatának az alakításakor feltétlenül a fő célok közé kell emelni olyan *sokoldalú kapcsolatrendszer* biztosítását, amely csökkenti az egyes települések kiszolgáltatottságát, és lehetővé teszi alternatív helyi fejlődési forgatókönyvek megvalósulását. Természetszerűleg a sokoldalú kooperációs formák kialakulásának gazdasági, kulturális, oktatási, szabadidős stb. dimenziókban kell végbemenniük, és csak egy elemük az általában valamilyen szinten meglévő vagy korábban létezett fizikai kapcsolat megtartása, feljavítása, megerősítése, fejlesztése, valamint e belső struktúra hálós szerkezeti folytonosságának hangsúlyozása. *A hálós szerkezet lényege, hogy a térség különböző pontjait a lehetőségekhez mérten hasonló feltártsági pozíció felé közelíti, azaz valamelyest csökkenti (és nem növeli) a helyzetükből adódó különbségeket.*

A korábbi kényszerkapcsolatok megléte miatt erre a fajta esélykiegyenlítésre általában szükség van a térség központja és a többi település között is, ami nem jelent többet, mint annak a felismerését, hogy *a térség összessége számára* kell optimális feltételeket teremteni a fejlődéshez, és ez nem szükségképpen azonos a korábról megörökölt belső viszonyok konzerválásával. Amint arra utaltunk, a korábbi kényszerkapcsolatok folyamánként kulcspozícióba került központ gyakran ellenérdekeltnak érzi magát e relatív előny csökkenése miatt, és hajlamos akadályozni a térség egészében gondolkodó fejlesztést, fenntartva a kulcspozíciót akár a fejlődési lehetőség lefékezése árán is. Ehhez a megfontoláshoz társul gyakran az a sugalmazás, *mintha a központ kisugárzása alakítaná ki maga körül a régiót*, így a régióba tartozók számára elsősorban a központba vezető kapcsolatuk javítása képezné a fejlődés zálogát. Alá kell húzni, hogy a térség jó belső feltárással éppen a fordított irányba, a helyi választási lehetőségek *növelése* irányába kívánjuk elmozdítani a pozíciókat, a térség egészének a megjavuló esélyeire alapozva a régió életképességének javulását. Úgy gondoljuk, hogy *a térség központját éppen az teheti fontossá, ha egy növekvő fontosságú térséget tud képviselni*, azaz valójában abban kellene felismernie az érdekeltségét, hogy a régió egésze fejlődjön.

Megközelíthetőség

Egy térség fejlődése szempontjából alapvető fontosságú a megközelíthetőség sokirányúsága.

A belső kapcsolatok fontosságát *nem* a térség külső megközelíthetősége *ellenében* kívántuk hangsúlyozni. Ellenkezőleg, a térség számára éppen azt tartjuk szükségesnek biztosítani, hogy annak hasznára legyenek a külső kapcsolatai. Éppen ennek érdekében van szükség arra, hogy a belső struktúra alkalmas legyen a beérkező javak és hatások felszívására, hogy létezzen egy olyan térségi belső szerkezet, amit az új hatások tovább tudnak építeni, hogy a térségen belül létezzen olyan alap, ami-re az új eredmények rá tudnak épülni.

Mindezek alapján kifejezetten aláhúzendó, hogy a térségeknek maguknak is érdekük, hogy jó megközelíthetőséggel rendelkezzenek. A jó megközelíthetőség mércéjeként a térség egészére vonatkozóan ugyanazt a szempontot emeljük ki, ami a fentiek szerint a térségen belüli feltártságnak is a mércéje kell legyen: ez pedig *a kapcsolatok sokirányúsága és sokoldalúsága*. Egy térség akkor képes jól kiaknázni a külső kapcsolataiban rejlő adottságokat, ha marad mérlegelési lehetősége a kapcsolati irányok és kapcsolati típusok között, ha tehát a kapcsolat nem kényszerpályaként jön létre, hanem a térség birtokában marad a választás lehetősége. Nyilvánvaló, hogy a kapcsolatok többirányúságának fizikai biztonsági előnye is van (nem fordulhat elő, hogy egyetlen pálya kiesése lényegében ellehetetleníti a térség külső kapcsolatait), de ennél a gyakorlatban sokkal fontosabb az a gazdasági, társadalmi és pszichikai függőség, amit egy kényszerkapcsolat idővel kialakít. Magyarországon az országos térszerkezet még ma is olyan módon épül, hogy mind az egyes régiók egymás közötti kapcsolatában, mind pedig nemzetközi megközelíthetőségükben az indokoltnál nagyobb a *főváros térségén keresztül vezető kényszerkapcsolat* aránya.

A külső kapcsolatokon belül meg kell különböztetni a nagyléptékű gerinckapcsolatokat és a szomszédsági (együttműködési) kapcsolatokat.

Bár a fentiekben összességében beszéltünk egy térség külső kapcsolatairól, a gyakorlatban célszerű különbséget tenni a kapcsolatok két szintje között. Az egyik szintet a térségek egymás közötti fő áramlatait biztosító, általában főhálózati szintű, *nagyobb léptékű gerinckapcsolatok* jelentik. Ez a szint tehát rendszerében és fizikai jellemzőiben is elkülönül a helyi összeköttetést biztosító belső feltáró hálózatoktól.

A másik szintet a *belső feltáró hálózatok meghosszabbítása*, azoknak a térség határain történő összekapcsolása jelenti. Ezek az összeköttetések lehetővé teszik, hogy a térség határ menti pozíciójában lévő egységek (pl. falvak) is rendelkezzenek a többirányú helyi kapcsolat lehetőségével, egyúttal azt is biztosítva, hogy ez a szomszédsági együttműködési forgalom ne kényszerüljön kerülőre és ne terhelje a nagyobb távolságú összeköttetés céljára kiépített pályákat. Az alsószintű hálózat folytonossá tétele másrészt lehetővé teszi, hogy azzal kiterjedt összefüggő rendszerként is számolni lehessen (például kerékpárforgalom pályájaként).

A hatások szimmetriája vagy aszimmetriája az összekapcsolt térségek fejlettségi különbségétől függ.

Miután nyomatékosan aláhúztuk a megközelíthetőséget biztosító kapcsolatok fontosságát, fel kell hívni a figyelmet egy veszélyre is. A térségeket összekapcsoló gerinc-utak kiépítése a történelem során birodalmi hatalomgyakorlási tényezőként jelentkezett. Róma számára a birodalom egybetartása érdekében volt szükség olyan utak kiépítésére, amelyen a légiók gyorsan felvonulhattak. A Római Birodalom virágzása idején ezek az utak a hódítást szolgálták és az uralom fenntartását; de azt is látni kell, hogy az összeomlás időszakában ugyanezek az utakon jelentek meg a Rómát támadó barbár hódítók is. Azaz az út mindig az erősebb pozícióját erősítette.

Hasonló fejlettségű térségeket összekötő utak esetében megalapozottan várható, hogy a kapcsolat javulásából származó előnyök is szimmetrikusan oszlanak meg az érintett térségek között. (Ez a helyzet jellemezte például az Európai Unió fejlett országait összekötő legkorábbi transzeurópai hálózatokat.)

Nem ilyen egyértelmű a helyzet, amikor fejlett és fejletlen térséget összekötő pályákról, megközelíthetőség-javításról van szó. Ebben az esetben – most már gazdasági értelemben – felmerül, hogy a kapcsolat javulásából származó előnyök eloszlása nem egyszerűen aszimmetrikus, de kifejezetten hátrányos is lehet a fejletlen térség számára, amennyiben ott eltorzítja a fejlődést, a helyi gazdaság egészétől elszakadó enklávé-térségeket hoz létre, és nem csökkenti, hanem növeli a térség külső függőségét, kiszolgáltatottságát.

Fentebb már foglalkoztunk a térség önvédelmének egyik fontos elemével, a belső struktúra fontosságával. Most azt tehetjük hozzá, hogy a belső struktúra léte, működése fejlettségmérő indikátorként is figyelembe vehető. Leginkább az adott térségben élők kötelessége átgondolni a külső kapcsolatok ugrásszerű változása idején, vajon mi az a mérték és ütem, amit e változából a belső struktúra még elvisel, illetve, hogy milyen fejlesztésekkel és korlátozásokkal érhető el, hogy a belső struktúra fejlesztése lépést tudjon tartani a külső változtatási igényekkel.

Átszelhetőség, elkerülhetőség

A tranzitot a belső viszonyok minimális megzavarásával kell átbozsátani a térségen.

A belső struktúra szerepének az erőteljes hangsúlyozása sem jelentheti azt, hogy a tranzitforgalom kizárható vagy mellőzhető lenne, azzal ne kellene foglalkozni. Sőt, kifejezetten alá kell húzni, hogy az ország központi fekvése, kedvező elhelyezkedése egy pozitív adottság: olyanfajta előny, mint például egy térségnek a nyersanyagokban való gazdagsága. Az analógia azonban tovább is folytatható: az ugyan is a tapasztalat, hogy hosszabb távon a gazdasági versengésben lemaradtak azok az országok, amelyek gazdaságukat kizárólag nyersanyagkészleteik közvetlen eladására próbálták alapozni. A nyersanyagkészletek felhasználásával létrejövő előnyök ott realizálódnak, ahol a nyersanyagok feldolgozásra kerülnek és ahol a gyártott termékek bekerülnek egy sok-kapcsolatú és sokszínű tevékenységi mezőbe. A tranzit szerep pozitívumai sem a „nyersanyag” – a tranzitcsatorna – közvetlen áruba bocsá-

tásával realizálhatók, hanem azáltal, *ha az érintett régió maga képes élni azokkal a lehetőségekkel, amit a tranzitsatorna hordoz*: ha létezik egy olyan helyi gazdaság, amelyik magába tudja építeni, ki tudja aknázni az előnyös adottságokat. Ehhez nélkülözhetetlen, hogy az érintett régió rendelkezzen egy belső struktúrával, belső kapcsolatrendszerrel, hajszáler-hálózattal.

A belső struktúra védelmét, fennmaradását, fejlődését szolgálja az az alapelv, amely szerint viszont a tranzitot, – azt az áramlatot, amely *nem* kerül szerves kapcsolatba e struktúrával – *minimális károkozással, a belső viszonyok minimális megzavarásával kell átbochtani a térségen*. Ebből az alapelvből a tranzitforgalomra vonatkozóan több megfontolás következik: nevezetesen (1) egy *mennyiségi*, (2) egy *közlekedési munkamegosztási* és (3) egy *hálózatkiakítási* megfontolás.

- (1) Mindenekelőtt *le kell számolni a mennyiség mítoszával*, azzal a tévhitel, miszerint egy térség fontos érdeke lenne a rajta átfolyó tranzit növelése, minél nagyobb forgalom odavonzása. Példának érdemes a magyar idegenforgalom helyzetét idézni. A vonatkozó statisztikák szerint a *világ nemzetközi idegenforgalmának* a turisták számát tekintve mintegy három–négy százaléka érinti Magyarországot, ugyanakkor a világ nemzetközi *idegenforgalmi bevételeiből* egy nagyságrenddel kisebb arány, néhány ezrelék jut az országra. Világos, hogy a bevételek nem azáltal fokozhatók, ha tovább próbáljuk növelni a hazánkba érkezők *számát*: ma sem az átfolyó mennyiséggel, hanem a hazai idegenforgalom felszívóképességével van a probléma, ennek kellene javulnia: összhangba kell kerülnie a külső igényeknek és a belső struktúráknak. Hasonló mondható el általában is a forgalom és a gazdaság viszonyáról: a belső felszívóképességet meghaladó áruáramlás fogadásához nem fűződnek tényleges hazai érdekek. *A tranzit nem küszöbölhető ki, de semmiképpen nem kell azon igyekezni, hogy minél több tranzitot vonzzunk magunkhoz*.
- (2) A tranzit zavaró hatásait csökkenteni hivatott *közlekedési munkamegosztási megfontolás* értelmében arra kell törekedni, hogy *a távolsági és tranzit szállításokból minél nagyobb hányad jusson az ennek lebonyolítására kiválóan alkalmas vasútnak*. A vasút elhanyagolt fővonalai pályáinak felújítása meg kellene, hogy előzze az adott szállítási csatornát képező autópályák kiépítését, ma ez éppen fordítva történik.
- (3) A helyi struktúráknak a tranzit hatásaitól való védelmét szolgálja az a *hálózatkiakítási megfontolás*, melynek értelmében *rendszerben el kell különíteni egymástól a tranzit- és a helyi érdekeltsgű forgalmat*. Közút esetében ez pályák elkülönítését jelenti, ami első pillanatra pazarlónak tűnhet, pedig e lépés nem csupán célszerű, de a korábbi gyakorlatnak is megfelel. A mai alsóbbrendű közúthálózat alapját a falvakat falvakkal összekötő szekérúthálózat képezi. Az elmúlt százötven évben kiépített *főutak* vonalvezetése fokozatosan elszakadt ettől a terephez, talajviszonyokhoz és telekhatárokhoz kötődő hálózattól és létrejött egy új struktúra, a városokat egymással összekötő főúthálózat. Egy hasonló folyamatnak kell lejátsszódnia akkor, amikor az *autópályák* immár nem városokat, hanem *régiókat összekötő* hálózattá szerveződnek.

Azok az autópálya szakaszok, amelyek eddig Magyarországon épültek, egészen más logika alapján keletkeztek: a legforgalmasabb főútvonalak budapesti bevezető szakaszai mentén vezetnek, ott, ahol a nagy forgalom miatt a főutak kapacitása kimerült. Egyáltalán nem alkotnak új struktúrát, ellenkezőleg, éppen megerősítik és tartósítják az országos főúthálózat sugaras, Budapest-centrikus szerkezetét. Ha ezeknek az autópálya-szakaszoknak az összekötésével és az országhatárig történő meghosszabbításával jönne létre a magyar autópálya-hálózat (ahogy azt a jelenlegi tervek tartalmazzák), akkor a régióközi forgalmat is átpréselnénk, ha nem is Budapesten, de a *budapesti agglomeráció* térségén. Ez mind a forgalom szempontjából, mind pedig a térség szempontjából kifejezetten káros lenne.

Ezzel szemben a régióközi úthálózatot úgy kellene az országon átvezetni, hogy az elkerülje Budapestet és általában a lakott helyeket, a Balaton térségét és általában az üdülőkörzeteket, a védendő értékeket. Emellett környezeti és gazdasági megfontolások egyaránt abban teszik érdekeltté Magyarországot, hogy e tranzitpályákat a lehető legkisebb hosszban kelljen kiépítenie. Geometriailag igazolható, hogy egy leragasztott borítékra \boxtimes emlékeztető $\succ<$ forma képes a legrövidebb összhosszúságban összekötni a tervezett határpontokat (azaz Mosonmagyaróvár, Nyíregyháza, Szeged és Nagykanizsa térségét): a nyugati országrészben Székesfehérvár, keleten Szolnok körzetében egy-egy csomópontot alkotva és csatlakozva a két térséget összekötő, a Dunát valahol Dunaújváros magasságában metsző kelet-nyugati tengelyhez.

Egy ilyen, a fővárost és közvetlen térségét elkerülő artéria nem csak Budapestet tehermentesíti, de azzal, hogy az onnan kivont logisztikai funkciókat két másik ponton koncentrálja, egyben hozzájárul az ország más térségei belső struktúrája fejlesztéséhez. Ez segíti a régió egészének a fejlődését, és ezen keresztül, sajátos módon elősegíti Budapest régióközponti szerepkörének az erősödését is. Ez utóbbinak ugyanis – ahogy korábban általánosítva kifejtettük – kifejezetten hasznára van, sőt feltétele, hogy a központot létező, fejlődő- és versenyképes régió vegye körül.

Egy térség és környezete viszonya

Burok, Medence és Átjáróház

A *Burok*, a *Medence* és az *Átjáróház* metaforákkal egy térségnek és a környezetének a kapcsolatát, a térségen belüli és az azon kívül eső térrészek lehetséges viszonyát próbáljuk meg érzékeltetni.

A *Burok* jelképezi ebben az összefüggésben az elzárt, elszigetelt, azaz külső kapcsolatok nélküli térséget; tehát azt a szélsőséges helyzetet, amikor a belső struktúráknak *semmiféle* kapcsolatuk nincs a külvilággal. Magyarország összefüggésében (szerencsére) nem szükséges ezzel az esettel, mint lehetőséggel számolni.

A *Medence* is egy olyan térrészt jelent, amelynek világosan értelmezhető a határvonala; jól megkülönböztethető, hogy valami azon kívül vagy azon belül helyezkedik-e el. A határ azonban a *medence* esetében nem jelent teljes elzárttságot, *kapuk* teszik lehetővé, hogy mind befelé, mind kifelé forgalmi áramlatok alakuljanak ki.

Ami belül van, az egyfajta rendezettséggel, belső struktúrával is rendelkezik. Ami beérkezik a medencébe, az részben idomul a belső viszonyokhoz, részben változtathat is rajtuk, és persze el is távozhat. Fontos, hogy e kölcsönös adaptációs folyamat lezajlása után is értelmezhető maradjon egy belső struktúra, az ne számolódjon föl. Az idomulásnak a kölcsönösségét, egyensúlyát egyrészt az biztosítja, hogy a kapuk szűrni, adagolni képesek a befelé és kifelé tartó áramlatokat, másrészt maga a belső struktúra is „válogat”: van amit könnyen képes magába olvasztani, van amit nem, vagy csak fokozatos átalakulás után. Mindannak, ami végül is bejutott a medencébe, e folyamatok keretében van módja *beépülnie*, *honosodnia*, a belső struktúra részévé válnia.

Ebben a nagyon általános megfogalmazásban szinte mindegy, hogy természeti folyamatokról, például növényi kultúrák terjedéséről van-e szó, vagy éppen társadalmi szokásokról, emberi kultúráról. A medence-jelleg fontos adottsága térségünknek (a *Kárpát-medencének*), és mind ökológiai, mind történelmi összefüggésben nyomon követhető a védettségnek és a kifelé való nyitottságnak e kettőssége.

Az *Átjáróház* olyan térrészt jelképez, ahol *nincs* szerepe a belső struktúrának, az nem válik fontossá; sőt, minden az *érkezőt*, az *áthaladót* szolgálja ki, minden az utóbbiak érdekeinek rendelődik alá, mindent *külső struktúrák* határoznak meg. Kétségtelen, hogy a magyar történelemben számos példa van arra is, amikor az ország hadak útjává, felvonulási területté vált, csak eszközül szolgált más célpontok eléréséhez. Nem tagadhatók tehát a térség ezzel kapcsolatos adottságai sem, de azt is látni kell, hogy nem ezek a periódusok jelentették a magyar történelem legdicsebb korszakait.

Az Európai Unióhoz való *csatlakozási folyamat* felkészülési prioritásai között felütnő – néha kizárólagosnak látszó – hangsúlyt kap a külső kapcsolatok fontossága és az ország „átjárhatóságának” biztosítása. A jelenleg érvényes *közlekedés-politika* pedig szinte a jövő zálogát látja az ország *átjáróház* szerepkörében, és törekvései kifejezetten az ilyen feladatok fokozására irányulnak. Megítélésünk szerint mindkét esetben nagyobb figyelmet kellene fordítani a *belső struktúrák* fenntartására, ápolására, a *belső kapcsolatrendszerek* megőrzésére és javítására, annak megakadályozására, hogy teljes szétrombolással a változások teljesen alárendelődjenek a külső szempontoknak.

A közúthálózatok esetében például a 30 000 km-es országos közúthálózat *összesége* testesíti meg a *belső* struktúrát. Ez a hálózat zömében a hatvanas–hetvenes évek folyamán kapott korszerű, a gépjárműközlekedés kívánalmainak megfelelő burkolatot. Ma a magyar úthálózat attól „európai”, hogy ez a rendszer működik. Ha e rendszert hagyjuk leépülni, ha az úthálózat fenntartását elhanyagoljuk, a hálózat *nem lesz többé európai*, függetlenül attól, ha akár 1000 km-nyi autópályát építünk is ki időközben az ország *átszelésére*.

A műszaki hálózatok, ezen belül a közlekedési hálózatok alakításával befolyásolni lehet egy térség adottságait, és ennek kapcsán Magyarországon most éppen arra lenne szükség, hogy a Medence tulajdonságokat erősítsük, és amennyire módunkban áll, csökkentsük az Átjáróház szerepbe történő belesodródás veszélyét.

Összefoglalás

Jelen tanulmány a határok régión belüli funkcióiból indul ki, és azt taglalja, hogy e funkció betöltésében mi a hálózatok szerepe. Napjainkban a konkrét és az átvitt értelemben vett *határok* esetében egyaránt végbemegy egy eltolódás az éles adminisztratív határok alkalmazásától az *elmosódott határok* kialakulása irányába. A határövezet által ellátott kiegyenlítő, szűrő és gát szerep mellett egy *karakterszerű belső struktúra* képes koherens módon *szelektálni* a kívülről érkező hatásokat.

A hálózatok lehetséges térségi szerepei a belső *feltártság*, a külső *megközelíthetőség*, valamint a térség *átszelhetőségének* illetve *elkerülhetőségének* a biztosítása. Egy régió összerendezett működésének feltétele annak kellő *feltártsága*, azaz megfelelő *belső hálózatok* rendelkezésre állása. E struktúra *megelethe* mellett annak *mintázata* is meghatározó: egy térség belső közlekedési hálózatának az alakításakor fontos cél olyan *sokoldalú hálós szerkezet* létrehozása, amelyik a térség különböző részeit a lehetőségekhez mérten *hasonló feltártsági pozíció* felé közelíti, azaz csökkenti (és nem növeli) az egyes pontok *helyzetéből* eleve adódó különbségeket.

A jó *megközelíthetőség* mércéje a *kapcsolatok sokirányúsága és sokoldalúsága*. A megközelítési kapcsolatok két fontos szintje: a főhálózati, nagyobb léptékű *gerinc-kapcsolatok*, valamint az alacsonyabbrendű *belső feltáró hálózatok meghosszabbításaként* kialakuló kapcsolatok. Felhívtuk a figyelmet arra, hogy *fejlett és fejletlen térségek* összekötése esetében a kapcsolat javulásából származó előnyök nem *szimmetrikusan* oszlanak meg az érintett térségek között.

A térséget *átszelő* tranzitot a belső struktúra védelme, fennmaradása, fejlődése érdekében *minimális károkozással*, a *belső viszonyok minimális megzavarásával kell átbocsátani*. Tudomásul kell venni, hogy a tranzit nem küszöbölhető ki, de semmiképpen nem kell azon igyekezni, hogy minél több tranzitot vonzzunk a térségbe.

A *Burok*, a *Medence* és az *Átjáróház* metaforákkal összefogóan érzékeltetjük egy térségnek és a környezetének a kapcsolatát. A *Burok* képviseli az elszigetelt, külső kapcsolatok nélküli térséget. A *Medence* olyan térrészt jelent, amelynek világosan értelmezhető a határa; ott *kapuk* vannak, s ezek szűrve, adagolva átengednek áramlatokat. Ugyanakkor a térségi belső struktúra is „válogat”: van amit könnyen képes magába olvasztani, van amit nem. Az *Átjáróház* olyan térrész, ahol *nincs* szerepe a belső struktúrának, az nem válik fontossá; sőt, minden az *érkezőt*, az *áthaladót* szolgálja ki, mindent *külső struktúrák* határoznak meg.

A közlekedési hálózatok alakításával befolyásolni lehet egy térség adottságait, és ennek kapcsán Magyarországon (Közép-Európában) most éppen arra van szükség, hogy a *Medence* tulajdonságokat erősítsük, és amennyire módunkban áll, csökkentjük az *Átjáróház* szerepbe történő belesodródás veszélyét. A hálózatok ilyen szerepének megértése lehetőséget ad arra, hogy tudatos fejlesztési politika keretében a hálózatok jól ütemezett kialakításával azok képesek legyenek átvenni a határok szerepének egy részét, funkcionális összhang alakuljon ki a belső struktúrák és a határövezetek feladatai között.

Jegyzet

¹ Elhangzott 1999. november 29–30-án a JATE Gazdasági Földrajzi Tanszék által rendezett „Határok és régió” című nemzetközi konferencián.

Irodalom

Plogmann, F. (1980) *Die Bedeutung der Verkehrsinfrastruktur für das regionale Entwicklungspotential.* Beiträge zur Siedlungs- und Wohnungswesen und zur Raumplanung. Münster.

REGIONS, BORDERS AND NETWORKS

TAMÁS FLEISCHER

The title of the conference “Borders and Regions” was considered by the majority of the lecturers as problems of a region at the border of a larger region (country, European Union). This lecture deals rather with the relation of a region to its *own* border: sets out the main functions of the frontiers of a region and concludes how certain networks can help to fulfil the same tasks.

Nowadays both in strict sense and figuratively there is a shift from using sharp administrative borders towards creating indistinct frontiers. Sharp spatial borders become concentration of tension rather than solving problems (iron curtain, US–Mexican border etc.). As an analogy we can also refer to the general shift from regulation with sharp administrative limits towards market-type regulation with softer frontiers (in economy, environmental protection etc.).

Over the roles supplied by a frontier zone (buffer, filter and barrier) it is a *characteristic spatial structure* within the region that has a chance to select the external effects arriving to the region. The physical networks that are spatial imprints of the existing relation systems have four possible roles as internal *provision*, external *accessibility*, to assure *through-cut* and of *avoiding* a region.

The condition of the good operation of a region is the good *local provision*, that is the existence of appropriate internal networks. Out of its existence the *pattern* of the structure is also determining: creating appropriate internal transport network in a region it is an important target to built out multilateral net structures so, that a similar provisional position be able to decrease (and not increase) the differences originated from the position of these different localities.

The measure of good *accessibility* is the multilaterality and multidirectionality of relations. There are two important levels of accessibility links to be distinguished: the direct main, large-scale axes and the transborder extension of the subordinated internal provision networks. In case of similarly developed linked regions, we can expect that the advantages due to the improvement of the relation will also be symmetrical between the regions. Improving accessibility between developed and less developed regions, it is not so clear, that the result is similar: we also have to take into account whether the internal structure in the underdeveloped side able to develop at a measure needed by externally controlled changes.

In order to defend and develop the internal structure, the *through traffic* crossing the region has to be led with minimised harmfulness and with minimised troubling of internal relations. We have to learn, that it is impossible to eliminate through traffic, but on the other side it is not at all an aim to attract more of it into the region.

With the metaphors *Island*, *Basin* and *Crossroad* we try to describe the relation between a region and its environs. The *Island* represents the isolated region without external relations. A *Basin* disposes with clearly interpretable frontiers, while there are *gates* along this frontier that are able to both let and filter the inflow. In the same time the internal structure is also able to select: there are incoming element easily melting into the structure, while other elements are not. The *Crossroad* is a part of the space where the internal structures have no role or importance; everything serves those arriving, everything is determined by external structures.

By forming the transport network we can influence the endowments of a region. In connection with that task now in Hungary (and in Eastern Central Europe) we just have to strengthen the *Basin*-characteristics and as we are able we have to decrease the danger to be involved into a *Crossroad* role. Understanding such role of the networks gives us a possibility that the networks, in frame of a conscious development policy be ready to take over a part from the role of the frontiers and by that development a functional harmony could be created between the tasks of the frontiers and the internal structures.