



Magyar Tudományos Akadémia  
**VILÁGGAZDASÁGI KUTATÓINTÉZET**

**Műhelytanulmányok**

**40. szám**

**2002. augusztus**

**Fleischer Tamás – Magyar Emőke –  
Tombácz Endre – Zsikla György**

**A SZÉCHENYI-TERV AUTÓPÁLYA-FEJLESZTÉSI PROGRAMJÁNAK  
STRATÉGIAI KÖRNYEZETI VIZSGÁLATÁRÓL**



1014 Budapest, Orszagház u. 30.  
Tel.: 224-6760 • Fax: 224-6761 • E-mail: [vki@vki.hu](mailto:vki@vki.hu)

## BEVEZETÉS\*

A szerzők 2001 folyamán tanulmányt készítettek, amelyben a Széchenyi-terv autópálya-fejlesztési terveit *stratégiai környezeti hatásvizsgálatai* eljárásnak vetették alá. A munkában alapvetően három szinten folytak vizsgálatok:

- \* *A kiinduló értékrendszer áttekintése* során a szerzők összevetették mindazon fontosabb dokumentumok általános célkitűzéseit és céljait, amelyeknek háttérként kellett szolgálniuk a közlekedési tervezetek és a gyorsforgalmi hálózatfejlesztések kialakításában (Országos területfejlesztési koncepció, Országos területrendezési terv, Magyar közlekedéspolitikai, Nemzeti környezetvédelmi program, Széchenyi-terv; illetve az európai közlekedési hálózatokra vonatkozó főbb dokumentumok).
- \* *A hálózati szint áttekintése* keretében megvizsgálták a fő értékelveik érvényesülését a 2030-ra tervezett gyorsforgalmi hálózatra vonatkozó tervezet egészén.
- \* *A Széchenyi-tervben szereplő egyes nyomvonal-folyosók vizsgálata* alkalmával a hálózati áttekintés eredményei alapján értékelték azt, hogy a közvetlen megvalósításra tervezett gyorsforgalmi fejlesztések közül melyek illenek bele a távlati elképzelésekbe, és melyek azok a nyomvonalak, ahol indokolatlan a ma szükséges forgalmi beavatkozásokat egyben jövőbeli gyorsforgalmi hálózat kiindulásaként tekinteni.

---

\* A *Műhelytanulmányok* ezen száma a szerzőknek a Magyar Tudományos Akadémia *Magyarország az ezredfordulón* c. stratégiai kutatásai keretében, a Környezetvédelmi Minisztérium támogatásával, a Budapesti Közgazdaságtudományi és Államigazgatási Egyetem Környezettudományi Intézetének megbízása alapján „A Széchenyi-terv autópálya-fejlesztési programjának stratégiai környezeti hatásvizsgálata” címmel az ÖKO Rt-ben készített hosszabb tanulmánya alapján készült. A teljes tanulmány hozzáférhető a BKÁE Környezettudományi Intézet könyvtárában, érdemi részei pedig megjelentek az BKÁE Környezettudományi Intézet Tanulmányai sorozatban.

Az elemzés egésze jól beilleszkedik az Európai Unió által javasolt tervezési folyamatba:

- \* Egyfelől a munka tartalmát illetően említést érdemel, hogy az EU közlekedésügyi és környezetvédelmi főigazgatósága már a kilencvenes évek közepén megfogalmazta a transzeurópai hálózatok (*Trans European Networks*, TEN) kialakításához kapcsolódóan a környezet terhelhetőségére vonatkozó vizsgálatok szükségességét (TEN Guidelines 1996). A hazai elképzelésekben szereplő autópálya-fejlesztési tervek jórészt – közvetlenül vagy közvetve – kapcsolódnak a TEN hálózatához, illetve a bővítésben érdekelt országok térségére vonatkozóan kialakított ún. TINA-hálózathoz.
- \* Másfelől módszereit illetően a tanulmány alapul veszi azt a fejlődési folyamatot, amely az Európai Unióban a környezeti vizsgálatok területén napjainkban megy végbe. Míg az 1996-ban kiadott „Irányelvek a transzeurópai közlekedési hálózat kiépítéséhez” (TEN Guidelines 1996) még csak a 85/337 EGK-irányelvet nevesíthette, és a létesítmények környezeti hatásait számbavevő, a *beruházásokra vonatkozó környezeti hatástanulmány* elkészítését írhatta elő, addig az újabb, a stratégiai környezeti hatásvizsgálatokról intézkedő irányelv (SEA Directive 2001) kiterjeszti a hatásvizsgálati gyakorlatot az egyes *tervek és programok* környezeti következményeinek vizsgálatára is. Az új irányelv általános életbeléptetésére, kísérleti tanulmányok eredményeinek elemzése után, 2004-től fog sor kerülni.

Tanulmányunk mindenekelőtt értelmezte magát a *stratégiai környezeti vizsgálat* (SKV) eljárását. Ez, *ellentétben az egyes tevékenységek, egyes létesítmények hatásait vizsgáló környezeti hatástanulmánnyal*, inkább a *stratégiai döntések* célrendszerének és a megvalósításuk érdekében tett javaslatoknak a *természeti, a társadalmi és a gazdasági környezetre gyakorolt következményeit becsüli fel*. Nemzetközi példák nyomán megkülönböztettük a vizsgálat tárgyát képező stratégiai döntéshozatal különböző szint-

jeit, így a *politikai célok meghatározásának szintjét, a politikai célok teljesítésére irányuló stratégiai döntések szintjét, továbbá a fejlesztési programok szintjét*. A közlekedési infrastruktúrára vonatkozó stratégiai döntések és fejlesztési elképzelések esetében speciális szakmai megkülönböztetést érdemel a *hálózati szintre* vonatkozó elképzelések vizsgálata, illetve a *korridor-(folyosó)szinten* kialakított fejlesztési programok elemzése. A módszertanra vonatkozó megállapításaink részleteit illetően külön összefoglalónkra utalunk.<sup>1</sup>

## AZ ÉRTÉKREND MEGHATÁROZÁSA

A módszertani kérdések tisztázása után áttekintettük a hazai közlekedéshálózati fejlesztések jelentősebb európai és hazai előzményeit jelentő szakmapolitikai, stratégiai munkák célrendszerét.

A közútfejlesztésre vonatkozó vagy ahhoz kapcsolódó hazai dokumentumok közül az ágazatpolitikák, koncepciók *átfogó célkitűzéseit* kifejezetten politikai célok alkotják, amelyek tartósan, stabilan – lényegében nem vitatott – fontos törekvéseket fogalmaznak meg. Örvedetes, hogy a kilencvenes évek Magyarországon a társadalmi és térségi méltányossági célkitűzések mellett a környezeti vonatkozású normák is részét adták ennek az általánosan elfogadott célrendszernek. Ide soroltunk olyan célokat, mint *a jólét, a fejlődés elősegítése, a kiegyensúlyozott térségi és szociális viszonyok kialakítása, az ehhez kapcsolódó különbségek csökkentése, az integráció a különböző ágazatok között, a harmónia a természettel és az együttműködés a térségi szomszédsággal*.

Elemzésünkben áttekintettük az úthálózat-fejlesztést megalapozó közlekedéspolitikát (Közlekedéspolitikai 1996, Közlekedés-

politika felülv. 1999), a közúthálózat-fejlesztési programokat (Országos közúthálózat-fejlesztés 1991, Tízéves 1997a, 1997b, 1999, 2000), a területfejlesztési koncepciókat (OTK 1997, OTTrT 1999m, 1999n) és a nemzeti környezeti program közlekedési szektortervét (NKP közl. 1998) mint olyan dokumentumokat, amelyek a Széchenyi-terv autópálya-fejlesztési programjának előzményeit, forrásait képezik. E dokumentumokban jól megkülönböztethetők voltak a *politikai és szakmai célok*. *Megállapíthattuk, hogy a megvizsgált területi, környezeti és közlekedési dokumentumok a politikai célkitűzések átfogó szintjén összhangban vannak egymással, pontosabban a felfedezhető kisebb hangsúlykülönbségeknek témánk szempontjából csekély a jelentőségük*.

Ugyanezek az ágazatpolitikai dokumentumok a politikai célok után *szakmai célokat* is megfogalmaztak az átfogó célok elérésének eszközeként. Ezen a szinten már nagyobb eltéréseket tapasztaltunk. Itt nem egyszerűen az volt a probléma, hogy a különböző ágazatok céljai egymástól eltérnek, ennél nagyobb gondot okozott nekünk az, hogy:

- \* a szakmai célkitűzések *gyakran ellentmondtak a dokumentum saját célrendszerének;*
- \* közvetlenül témánkra, *a hálózatokra koncentrálva, rendszeresnek volt mondható, hogy a területi kiegyenlítés és az ország egyközpontúságának csökkentését deklaráló általános célok leszögezése után vagy szakmailag semmitmondó általános szövegek fogalmazódtak meg a térszerkezeti változtatás szükségességére, vagy kifejezetten a központosítást fokozó hálózatelemek kaptak támogatási prioritást;*
- \* *a korábbi szakmai célkitűzéseknek igen nagy a tehetetlenségük, lassan változnak, és tulajdonképpen önálló életet élnek, függetlenednek az átfogó kormányzati és ágazati célkitűzésektől.*

Másképpen fogalmazva, míg *az átfogó ágazatpolitikai célok fejlesztése, korszerű megfogalmazása nem ütközik ellenállásba, addig*

<sup>1</sup> Fleischer Tamás – Magyar Emőke – Tombácz Endre – Zsikla György: Gondolatok közlekedés-fejlesztési programok stratégiai környezeti vizsgálatának készítése kapcsán. Megjelenés alatt: ÖKO.

*ugyanezen célok szakmai érvényre juttatása sokkal nehezebb és lassúbb folyamat.*

A közúti közlekedési hálózatot illetően a lényegében nem módosuló, évtizede változatlan elemek közül kiemelhető a tranzitot hordozó *gerinchálózatok fejlesztésének jelentős prioritása* a helyi hálózatokkal szemben, ami maga is koncentrálnak és nem kiegyenlítő hatású, továbbá az elképzelt *gerinchálózatok szerkezetének* további centralizációt előidéző hatása, ezen keresztül a főváros–vidék-lejtő további megerősítése.

A gerinchálózatok hazai kiemelése részben visszavezethető az Európai Unió 1992-es közös közlekedéspolitikájának (CTP 1992) egyfajta mintaként való követésére. Az EU közös közlekedéspolitikájának azonban *a nemzeti hálózatok összekötésének megteremtése volt a feladata*, ezért nem szolgálhat mintául egy átfogó nemzeti közlekedéspolitika valamennyi célkitűzését illetően, ahol a belső hálózatok *minden szintjére* figyelmet kell fordítani. A gerinchálózatok szerkezetét illetően viszont az jelent problémát, hogy az EU által a kontinens keleti fele számára ajánlott folyosók a *transzeurópai hálózatok kiterjesztéseként fogalmazódtak meg*, míg a csatlakozó országok árnyalt kapcsolati igényeit kifejező kiegészítések csak újabban merültek fel, és másodlagos elemekként egyelőre elsikkadnak a tervezési folyamatban.

A hálózatok fejlesztésének harmadik, gyakorlati szintje az eszközrendszer szakmai megfogalmazásához képest is változatlanságot és tehetetlenséget mutat. Miközben a szakmai ágazati tervezetekben a fenti sommás kritika érvényessége mellett is megfigyelhetők lassú elmozdulások (harántoló elemek, hidak, fővárost elkerülő kapcsolatok megfogalmazása), addig *a szakmai építési gyakorlat következetesen a deklarált szakmai tervektől is konzervatív irányban tér el*. A ténylegesen elkészülő útszakaszok kényszerűen visszahatnak a tervekre, azokat állandóan hozzá kell igazítani a tervek ellenében megépült valósághoz.

A célok elemzése és azok következetes figyelembevételének kritikája után meg kellett határozzuk azt az *értékrendet* (az előző-

ekben felsorolt dokumentumok általános céljainak elfogadásával és a célok teljesülésére irányuló szakmai stratégiai döntések tartalmának esetenkénti felülbírálatával), mely a továbbiakban az értékelés alapját adhatta. Megjegyezzük, hogy a kialakított értékrend nagy összhangot mutat az Európai Unió azóta, 2001 szeptemberében nyilvánosságra hozott közlekedéspolitikájának (Time to Decide) fő megállapításaival és célkitűzéseivel is.

Az értékrendet egy feltételezett *fenntartható közlekedési modell* alapján határoztuk meg. A fenntartható közlekedés modellje magát a közlekedési tevékenységet két irányból kívánja befolyásolni. Egyrészt ésszerűsíteni kívánja a közlekedési, szállítási igényeket, tehát befolyásolni a tevékenység mértékét, másrészt minimalizálni szeretné a nem kívánatos környezeti hatásokat. Az igények befolyásolása nem csak gazdasági alapon, hatékonyságnövelési céllal történik, hanem a kezelhetetlen környezeti problémák megelőzése, csökkentése, és a kemény természeti erőforráskorlátok érvényesítése érdekében is. A modellnek fontos eleme tehát, hogy nem akar minden felmerülő igényt kielégíteni, illetve nem az egyes problémák megjelenésének helyén kívánja a torlódásokat kínálatbővítéssel megoldani. A modell megpróbálja valós választások irányába terelni a jelenleg kényszerpályára sodródottak tűnő rendszert. A modell elvei alapján lehetett a gyorsforgalmi hálózat fejlesztésére vonatkozó értékrendet kialakítani.

Az értékrendnek a *gyorsforgalmi hálózatra vonatkozó* fontos következtetései a következők voltak: (Az alábbiak tehát olyan értékítéletek, amelyek mintegy megelőzik, keretezik a hálózat kialakításával kapcsolatban kialakítandó *közlekedési-szakmai szempontrendszert*.)

- a) *A meglévő centralizált, sugaras rendszer oldása szükséges.*
- b) *A tranzit forgalom lebonyolítására a lehetséges minimális hálózatot kell kiépíteni.* Olyan állapot teremtése a cél, amely nem gátolja a tranzitot, de nem is csábítja.

- c) Az eddigi hazai autópálya-szakaszok a főhálózat kimerülő kapacitásának a pótlására épültek, és csak megerősítették a szerkezeti centralizációt. Ennek következményeként a tranzit forgalmat az eleve magas forgalommal terhelt területeken, kiemelten a fővárosi agglomerációon keresztül vezették át. *A tranzit forgalom lebonyolítására kiépítendő folyosónak el kell kerülniük a forgalmilag egyébként is leginkább terhelt területeket.*
- d) *A minimálisan szükséges autópálya-hálózaton túl, ahol fennáll a valódi helyettesíthetőség lehetősége – ideértve az autópályáknál kisebb környezeti terheléssel járó közúti változatokat is –, ott a helyettesítő megoldásoknak kell prioritást kapniuk.*
- e) *Vannak olyan érzékeny területek, amelyeket a gyorsforgalmi hálózati elemeknek kötelezően el kell kerülniük.* Az okok a legtöbb esetben természetvédelmi vagy környezethasználati (rekreáció). Térségi szinten ezeken a területeken is gondoskodni kell a megfelelő közlekedési színvonalról, de a környezeti hatások adta kemény korlátok között.
- f) A kereslet, az igények értelmezésénél, értékelésénél, figyelembe kell venni a közlekedési rendszer egészéből adódó kényszereket. A környezeti problémák súlyozása nem függhet azok gazdasági megjeleníthetőségétől.
- g) Tudomásul kell venni, hogy az egy új nyomvonal mellett élő lakosságot az őket érő környezeti hátrányokért nem kompenzálja az a tudat, hogy más területeken környezeti előnyök jelennek meg.
- h) Az új nyomvonalnak ajánlatos a településektől bizonyos távolságot tartania, hogy a legerőteljesebb légszennyező és zajhatások emberlakta területet ne érjenek.

## A HÁLÓZAT EGÉSZÉNEK ÉRTÉKELÉSE

---

A fenti megalapozó áttekintés után térhetünk rá a konkrét vizsgálatokra, melyek első szintje *a hálózat egészének elemzése* volt.

Amint arra már utaltunk, úgy találtuk, hogy az általunk megvizsgált fő hazai dokumentumok átfogó céljai és a Széchenyi-terv fő célkitűzései egymással összhangban vannak. Ezen túlmenően, *az átfogó célokkal harmonizálva, a Széchenyi-terv gazdasági és területi vonatkozású programjainak szakmai célkitűzései is a nagytérségi egyenlőtlenségek csökkentését, a duális gazdaságszerkezet feloldását, a sokpólusú fejlődést, a helyi hálózatok erősödését célozzák, és a hazai szereplők stabil bekapcsolását serkentik a nemzetközi folyamatokba.*

Ugyanezeket a célokat megismétlik az autópálya-építési programot bevezető célkitűzések is. Ezzel a célrendszerrel viszont az autópálya-fejlesztési program tartalma, vagyis az *autópálya-fejlesztésnek a közlekedési kontextusból való kiemelése* egyáltalán nem alkot összhangot, holott a programnak a célok teljesülését kellene szolgálnia.

A célok egyik csoportja, nevezetesen a gazdaságfejlesztésre, a kiegyensúlyozottabb térségi fejlődésre, a belső kapcsolatok javítására vonatkozó célok – de hozzávehető a környezetvédelem és a biztonság kérdése is – igen erősen kapcsolódnak a Széchenyi-tervnek a hálózatba szerveződésre, a felszívóképesség javítására, a helyi pólusképzésre, a nemzetközi és a hazai gazdasági tevékenység összhangjának megteremtésére irányuló programjaihoz. E programok közös kulcseleme az országon, sőt a régióon belüli helyi kapcsolatok gazdagításának, mélyítésének a szándéka. *A közlekedés részéről ezeket az erőfeszítéseket elsősorban a hasonló léptékű helyi közlekedési kapcsolatok megfelelő sűrűségével, nagy választékával és jó minőségével lehet támogatni. Ezek a célok tehát nem indokolják a gyorsforgalmi hálózat kiemelt támogatását.*

A célkitűzések egy másik része – így a transzeurópai hálózatokhoz való kapcsolódás igénye, a nyugati határok jobb elérhetősége, továbbá részben az országon belüli kapcsolatok fejlesztése és a kelet-nyugat egyenlőtlenség csökkentése – valóban a nagytérségi, interregionális kapcsolatok javítását kívánja. Itt döntő szerep jut a közlekedési folyosóknak. Ezeknek a folyosóknak a hatásait viszont nem csak a kapcsolatok mennyisége, de az ország területén kialakuló *hálózati struktúra* is alapvetően befolyásolja. Hogy a folyosók kialakítása ne hasson ellene a helyi kapcsolatok építésével elérni kívánt céloknak, ahhoz egyszerre kell mind a két léptéket szem előtt tartani és fejleszteni! Ezzel a kívánalommal éppen ellentétes a Széchenyi-tervnek az autópályák építését minden – többek között a közúthálózati – kontextusból kiemelő törekvése.

Az elfogadott célokat megfelelően szolgáló hálózat egészének kialakítására vonatkozó *legfontosabb szakmai kívánalmak* véleményünk szerint a következők lehetnek:

- \* *A régióközi hálózat*, funkciójának megfelelően, *alkosson* az alsóbbrendű és a főhálózattól *elkülönült struktúrát*. Az említett rétegeknek külön-külön kell lefedniük az országot, azaz nem egyetlen feladatuk, hogy kiszolgálják a magasabb szintet. A régióközi hálózat egy *többrétegű közlekedési szerkezet* egyik rétege.
- \* A szakmában korábban elterjedt „sugarasgyűrűs” hálózat kialakítása nem lehet cél. A sugaras-gyűrűs rendszer is egyközpontú szerkezet, egy zárt ország igyekezetét tükrözi a sugaras rendszer meghaladására. Ma, egy nyitott országban egy *nyitott rácsszerkezet kialakítását* kell célul tűzni, ezzel lehet a szomszédos régiókkal kapcsolatba lépni.
- \* Az elsődleges cél a hazai régiók bekötése a régióközi hálózatba, nem pedig a folyosók országon való áthaladásának biztosítása. Ennek ellenére – fekvésünkből adódóan és csak részben előnyként, részben ugyanis hátrányként – számolnunk kell a legforgalmasabb páneurópai folyosók tranzitforgalmával is. Itt az a cél, hogy az átbocsátott forgalom *minimális zavarást*

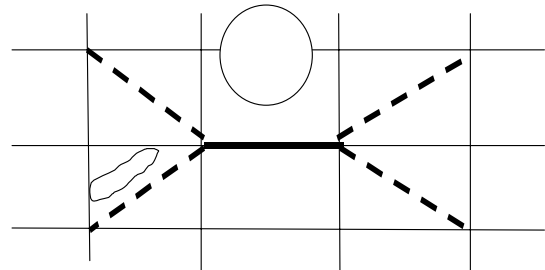
*okozzon* az ország életében. Ezért a *tranzitfolyosó*

- ⇒ *kösse össze a páneurópai folyosókon kijelölt határpontokat,*
- ⇒ *minimális össz-hosszban haladjon át az országon,*
- ⇒ *kerülje el az ökológiailag érzékeny, sűrűn lakott, forgalmilag terheltebb térségeket,*
- ⇒ *orientáljon a környezetileg kevésbé szennyező eszközök és közlekedési módok használatára, s*
- ⇒ *tegye lehetővé az áthaladás költségeinek megfizetését az áthaladókkal.*

A minimális hosszúságú áthaladás geometriai követelményét korábban (TOMBÁCS *et al.* és FLEISCHER) dolgoztuk ki, most az *1. ábrán* csupán az ennek felhasználásával kialakított hálózati sémát mutatjuk be.

1. ábra

A régióközi hálózat „nyitott rác” sémája kelet–nyugati és észak–déli folyosókból, rajta a minimális hosszúságú IV-es és V-ös páneurópai korridor átlós elemek felhasználásával



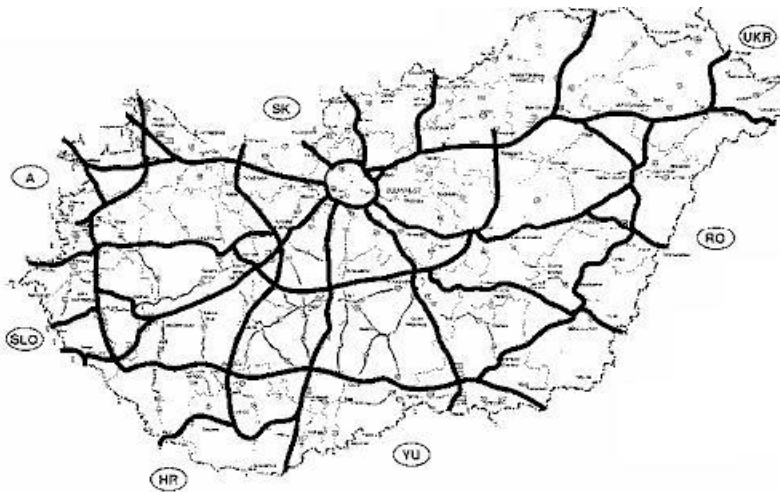
Összefoglalóan megállapítható, hogy mind a megalapozó dokumentumokban, mind pedig a Széchenyi-tervben *szakadást tapasztaltunk az átfogó gazdasági, térségi, környezeti, társadalmi célok, valamint a közlekedési hálózati elképzelések között*. Sajnálatos módon a közlekedési hálózat távlati terve nem az általános célok figyelembevételével és a hálózati kapcsolatok ennek megfelelő korrekcióival alakult ki, hanem az egyedi, helyi problémák helyi megoldását célzó javaslatok laza szövevényeként. *A Széchenyi-terv elmulasztotta, hogy ezen a*

szinten konzisztenciát teremtsen a célok és a szakmai megoldások között, ehelyett átvette a számos dokumentumon átörökített hibás szakmai megoldásokat, és prioritást adott az erre alapozott autópálya-szakaszok kiépítésének.

## ÉRTÉKELÉS A HÁLÓZATKÉPZÉS LOGIKÁJA SZEMPONTJÁBÓL

A 2. ábrán látható távlati (2030-ra előirányzott) gyorsforgalmi hálózatot a *hálózatképzés logikája* szempontjából is értékeltük. Ez a megközelítés tükröztetni képes a környezeti, a gazdasági és a térségi szempontok egy jelentős részét is.

2. ábra  
A magyar közúti gyorsforgalmi hálózat  
távlati fejlesztési terve, 1999



*Forrás:* Szabó László (1999): Fejezetek és dokumentumok a magyar autópályák üzemeltetésének és fejlesztésének történetéből. Állami Autópálya-fejlesztő és -kezelő Rt. Budapest.

Főbb megállapításaink a következők voltak:

a) A távlati gyorsforgalmi úthálózat még őrzi egy sugaras-gyűrűs elképzelés nyomait, ugyanakkor, különösen a dunántúli oldalon, e gyűrűk folytonossága már megszakad, és megjelennek az országot harántoló folyosók is. E kettősség természetesen felfogható a fejlődés jelének is, de kissé szigorúbban következetlenségnek

és szerkezeti hibának, a gyűrűs és a tengely menti logika keveredésének is tekintjük. Ilyen hiba a 8-as út átfordulása „középső gyűrűbe”, ami Egernél ér véget.

b) Az egész hálózat magán őrzi a *főútvonal-hálózat funkcióinak és a régióközi folyosók funkcióinak keveredését*, tisztázatlanságát. Ma már a „városokat összekötő” főútvonalnak is el kell kerülnie a belterületeket, ettől azonban még nem változik meg a hálózat alapvető struktúrája, és az elkerülő főút nem válik alkalmassá országos tranzit forgalom lebonyolítására. Különösen az alföldi oldalon a távlati gyorsforgalmi hálózat szinte kizárólag magukból a főutakból áll.

c) Ugyancsak a funkciók tisztázatlanságára vezethető vissza, hogy a gyorsforgalmi hálózat közvetlenül ki akarja szolgálni mindazokat a forgalmilag érzékeny területeket, amelyeket éppen mentesítenie kellene. Ilyen hibának tekintjük a Balaton szoros körülépítését régióközi forgalmat hordozó folyosókkal, illetve azt, hogy a hálózat nem bízik saját nyugat-keleti tehermentesítő elemeinek (8-as, 9-es) működésében, és további sugaras gyorsforgalmi utakkal közelíti meg a fővárost. (Ma hét egy számjegyű főútvonal indul Budapestről, s a távlati tervben további nyolc gyorsforgalmi út egészíti ezt ki!)

d) Elvi, funkcionális tisztázatlanságot jelez egyes városok zsákszerű gyorsforgalmi bekötése a közelükben elhaladó folyosóhoz. Természetesen mind Szombathelynek, mind Egernek kapcsolatot kell adni a korridorhoz, de ahogy a Székesfehérvár vagy a Győr mellett elhaladó folyosókhoz megfelelő kapacitású főutak biztosítják a város bekapcsolását, úgy a fenti esetekben sem indokolt presztízből interregionális

leágazást jelölni a tervekbe. Bár nem zsákleágazás, de hasonló hibának tekinthető a Zalaegerszeg–Balatonszentgyörgy-kapcsolat interregionális elemmé fogalmazása is.

- e) Elvi tisztázatlanságot jelentenek a térképen az egymáshoz közeli párhuzamos folyosók. A folyosó feladata, hogy egy szélesebb sáv mentén magához nyalábolja a forgalmat, és ezzel tehermentesítse a köztes területet az ott nem indokolt forgalomtól. A közeli párhuzamosok azt jelzik, hogy a tervezők nem ennek a feladatnak a megoldásában, hanem a meglévő utak „előléptetésében” gondolkodtak. Ilyen indokolatlan párhuzamos az M4 fővárosi gyorsforgalmi bevezetése az M5 mellett, ilyen az M7 és az M61 egy szakasza, és hasonló párhuzamosságnak tekinthető a gyorsforgalmi határkapcsolatok besűrűsödése a nyugati határ mentén.
- f) Bár ez nem mindig küszöbölhető ki, többnyire megoldandó tisztázatlanságot jeleznek a térképen megjelenő kisméretű háromszögek is. Az M3–M0-kapcsolatnál a Gödöllő felől történő bekötés indokolt, a további vonalkák a gyorsforgalmi hálózat logikájában akkor is hibásak, ha egyikük már elkészült autópálya-szakaszt jelöl. A Polgár–Nyíregyháza–Debrecen-háromszögben azt is érdemes figyelembe venni, vajon a nyomvonal jelenlegi módosításával kiiktathatóvá válik-e a „közvetlen” Nyíregyháza–Debrecen-kapcsolat külön megépítése. A Veszprém–Székesfehérvár–Aliga-háromszög esetében a fentebb már jelzett tévedés, a parti út M8 által való hibás tehermentesítési szándéka hozta létre a további problémát. Ha belátjuk, hogy Fűzfő–Aliga „viszonylatban” nem egy tranzitfolyosó odahúzásával, hanem a településeket elkerülő főút megépítésével kell a helyi problémát megoldani, akkor természetesen fel sem fog merülni, hogy Veszprémtől két külön folyosót kellene vezetni Székesfehérvár, illetve a Balaton irányába.

Mindezekon túlmenően megállapítható, hogy *a távlati gyorsforgalmi hálózat terve viszont alkalmas arra, hogy egy nyitott*

*rácsszerkezet három markáns kelet–nyugati tengelyének kialakításához kiindulásul szolgáljon. (Ezen túlmenően a nyugati országrészben már létrejött két észak–déli folyosó is, a Pozsony–Zágráb-kapcsolatot is szolgáló 86-os tengely, illetve a Komárom–Székesfehérvár–Dombóvár-vonal.) A keleti országrész hálózata még nem jutott el ezeknek az alapvonalaknak az elvi megformálásáig sem. Itt esetleg egy Zagyva-völgy – M5-összekötés kínálkozik az egyik észak–déli folyosó kialakítására, a Kassa–Nagyvárad-kapcsolat pedig már elfogadott TINA-elem. A tisztántúli távlati hálózat teljes egészében mai főutakra van rárajzolva, pedig elképzelhető, hogy a Széchenyi-tervben nyomatékkel szereplő pólusképződés elősegítését, éppen itt, néhány kicsit nagyvonalúbb új kapcsolat biztosítása szolgálná eredményesen.*

*Végül, aminek a gondolata sem merül fel a távlati gyorsforgalmi tervben, az a jelenleg a fővárosban található IV-es és V-ös páneurópai korridorok áthelyezése az ország középvonalában kialakuló kelet–nyugati tengelyre. Ehhez a korábban bemutatott sémán jelölt átlós irányok behelyettesítésére van szükség. Dél felől, az M7 és az M5 irányából mindenképpen kialakul egy-egy csomópont az M8–M4-tengellyel; észak–kelet felé az M4 ugyancsak megteremti Debrecen–Nyíregyháza felé a kapcsolatot. Így kizárólag Győr felől a 81-es út mentén kellene átértékelni a hálózat kialakítását. Ezek tulajdonképpen nem nagy hiányok, mégis, jelenleg a hálózat szinte lehetetlennek mutatja egy ilyen tehermentesítő kapcsolat felértékelését, ugyanis a vadonatúj, kiépítendő Veszprém–Cegléd–Szolnok-bázisfolyosó e nagyvonalú elképzelés helyett periférikus kiegészítő feladatokat lát el. Nyomvonalát ehhez idomították a tervezők. A gyorsforgalmi hálózat jövője kulcselemének tekintjük a Veszprém–Szolnok-kapcsolat szerepének megértését és megfelelő jellemzőkkel történő mielőbbi életre hívását.*

A felsorolt problémák korrigálásának szándékával a tanulmányban kísérletet tettünk a hiányosságok kiküszöbölésére, deklarálva azokat az alapelveket, melyeket a távlati gyorsforgalmi hálózatnak teljesítenie



kell, ha meg akar felelni az átfogó céloknak. Az eredményt (3. ábra) óvatosan mutatjuk be, mert a korrekciók elvégzése esetenként újabb problémákat vetett fel, köztük olyanokat is, amelyeket saját deklarált elveink alapján is javítandónak tartunk. Nem tekintettük azonban feladatunknak, hogy ezeknek részleteiben utánajárjunk, illetve hogy további iterációkban *hálózat*tervezést végezzünk. Az ábra bemutatásának a célja nem több, mint hogy jelezze az értékelési kritériumainknak nagyjából eleget tevő alternatív gyorsforgalmi hálózat *sűrűségét és strukturáját*. Az alternatív hálózatot a folyosómélységű értékelés során abból az egyetlen szempontból kívánjuk figyelembe venni, hogy megállapítsuk, vajon a hivatalosan közzétett és a Széchenyi-tervben alapul vett távlati hálózatnak melyek azok az elemei, amelyek az általunk felsorakoztatott szigorú követelmények alapján is kiépítendőknak minősülnek, és melyek azok, amelyek gyorsforgalmi kiépítése legalábbis megkérdőjelezhetővé válik.

## AZ EGYES FOLYOSÓK ÉRTÉKELÉSE

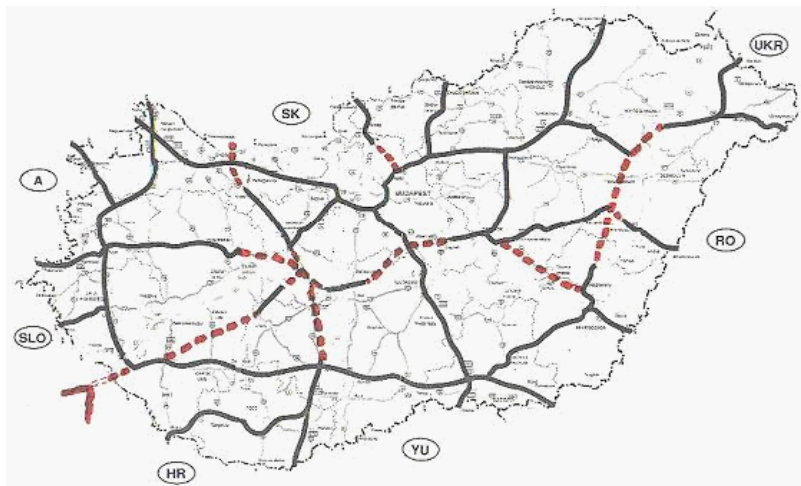
A Széchenyi-tervben felvázolt folyosófejlesztési elképzelésekről a következőket állapítottuk meg (figyelembe véve, hogy a terv az autópálya-építési programjában szereplő elemeket nem a saját célkitűzéseiből vezette le, hanem lényegében átvette a közlekedési tárca többször módosított tízéves fejlesztési programjának éppen esedékes változatát):

\* A IV-es korridor a fenti anyagokban és a Széchenyi-tervben is az M1 – M0 – M5-utakból áll. Ezzel szemben az M1 – M81 – M8 – M5-kapcsolat IV-es korridorra való minősítését javasoljuk. A fővárosi úticélú forgalom a már kiépült autópálya-szakaszokon továbbra is el tudja érni Bu-

dapestet, ugyanakkor a legterheltebb bevezető szakaszok folyamatos bővítése és az M0 déli szakaszának későbbi folyamatos bővítése megtakarítható lesz, továbbá éppen a legnagyobb forgalmú szakaszokon a különböző jellegű és különböző fizetőképességű forgalom nagymértékű keveredése csökkenthető. Megjegyzendő, hogy az M0 déli szakaszának egyszeri sürgős bővítése semmiképpen nem kerülhető el, az autópályáknak éppen a legzsú-

3. ábra

Alternatív javaslat vázlatja távlati gyorsforgalmi hálózat kialakítására



ftabb szakaszon autóúttal való összekapcsolása elméletileg sem indokolható, az útszakasz balesetveszélyessége pedig közismert. A javasolt rendszerben viszont megszűnik az az állapot, amelyben az M0 déli szakaszát adó autóút a főváros és az országos hálózat kiemelt terhelésén túlmenően, egyben a IV-es és az V-ös páneurópai korridorok is közös szakasza.

\* Az általunk javasolt rendszerben az M5-ös autópálya Budapest–Lajosmizse-szakasza megszűnik tranzitfolyosó lenni, viszont távlatban is ellátja az M5 mellett az M4 fővárosi gyorsforgalmi bevezetését. Magán a 4-es úton, mint a főhálózat fontos elemén, a korszerűsítést és a települések elkerülő szakaszainak kiépítését végre kell hajtani (ezt a Széchenyi-terv tartalmazza is), de az M5-tel párhuzamos gyorsforgalmi út bevezetésének kiépítése elkerülhető. (Ezt a Széchenyi-terv sem tartalmazza.)

- \* Az V-ös páneurópai folyosót jelenleg az M7–M0–M3-as utak jelentik. Javaslatunk szerint a folyosó az M7–M8–M4 (41)-nyomvonalra kerülne (a záró szakasz elnevezése természetesen akár maradhatna M4). Az M0, illetve a fővárosi bevezető szakaszok kiváltásának előnyeire mindazok a megjegyzések vonatkoztathatók, amelyeket a 4-es folyosó kapcsán fentebb tettünk. Az M7-es Székesfehérvár–Budapest-szakaszával kapcsolatban meg kell jegyezni, hogy a Széchenyi-terv első ütemében szereplő kétszer három sávosra történő kiépítését pontosan az a többletforgalom teszi szükségessé, ami a 8-as út és az M7 együttes tranzitforgalmának a Székesfehérvár–Dunaújváros-irányba való csatornázásával nem a fővárosi bevezető szakaszon jelentkezne (és utána nem az M0-t terhelné). Ugyanezt az építési kapacitást tehát indokolt lenne az M8-as Székesfehérvár–Dunaújváros-szakaszára fordítani, és a problémát távlatosan, korszerű szerkezetben megoldani.
- \* Az V-ös tranzitfolyosónak a balatoni üdülőkörzeten történő átvezetése súlyos hiba. (A Széchenyi-terv tartalmazza.) A déli tópart üdülőhelyein gyakorlatilag végig vezető főutat természetesen indokolt a települések elkerülésével vezetni, ettől azonban annak még országos főútnak kell maradnia. Ideiglenesen ez a főút hordozhatja a tranzitforgalmat is (ma ugyanezt az üdülőtelepek belső útjai hordozzák), de az elkerülő főutat ennek ellenére nem indokolt autópályává bővíthető útként tervezni. Maradjon jellemzőiben korszerű főút! A páneurópai korridort az üdülőkörzeten kívül javasoljuk elhelyezni, azzal hogy az M9 kelet–nyugati tengely, valamint az M81–M63 észak–déli tengely végleges szerepének és helyének eldöntésével együtt kell a nyomvonal és a kapcsolatrendszer kialakítására visszatérni.
- \* Mivel a fentiek szerint a folyosó forgalmát egyelőre és ideiglenesen az üdülőtelepüléseket elkerülő főút veszi át, az Aliga–Zamárdi-szakaszon sem a páneurópai korridor, hanem a 71-es korszerű főút kialakításának a szempontjait kell figyelembe venni. A majdani korridor számára a Székesfehérvár térségétől az M63 tengellyel közös szakaszt lehet kialakítani. Ugyanebben a térségben az M8-asra vonatkozó jelenlegi elképzelések szintén a Balaton partját akarják tehermentesíteni, emiatt Székesfehérvár és Veszprém között külön gyorsforgalmi utat kellett a tervbe foglalni. A gyorsforgalmi utakat a főfolyosók kiszolgálásához rendeltük, míg a (Fűzfő–Aliga) 71-es úti forgalom tehermentesítésére a településeket elkerülő főút kiépítését tételeztük fel.
- \* A Széchenyi-tervvel összhangban az M0 térségében a legfontosabb két feladatnak a már kiépített déli szakasz autópályává alakítását és, az M5-től az M3-as gödöllői kapcsolatáig, a keleti szakasz megépítését tekintjük. Ezzel a fővárosi bevezető M1, M7, M5, M3 autópályák hálózatba kapcsolása megtörténik. A további feladat, a korábban írottak szerint, az M8-as vonal kiépítésével annak megelőzése, hogy a forgalom növekedése állandóan a fővárosi bevezető és M0-ás szakaszok kényszeres bővítéséhez vezessen. A fővárostól északra a gyorsforgalmi tranzitkapcsolat megépítése nem indokolt. (A Széchenyi-tervben viszont szerepel.) A 2-es úti elkerülő szakasz (2/A) a főút tehermentesítését szolgálja. Ha az M2-es gyorsforgalmi bevezetésének kialakítása szükségessé válik, annak Gödöllő térségében célszerű az M0-hoz csatlakoznia.
- \* A két dunántúli észak–déli folyosó elképzelését lényegében elfogadjuk a távlati tervből, azzal az eltéréssel, hogy a komáromi tengely déli zárásaként a Székesfehérvár–Sárbogárd–Szekszárd–Mohács-alternatívát tekintjük jobbnak; ebben az esetben Pécsnek a távlati tervben szereplő kelet felől történő bekötésével. Az utóbbi térség is kellően megközelíthető a M7 és M9 tengelyek megfelelő kialakításával.
- \* Az alföldi oldalon a távlati terv nem alakította ki a tengelyek konzisztens rendszerét. Óvatos felvetésként bemutatunk egy Salgótarján–Cegléd–Kecskemét–Szeged észak–déli tengelyt, mintegy a komáromi folyosó pandantjaként. A Debrecen környéki hálózat jelentős egyszerűsítése

mellett felvethető a (Kassa–)Miskolc–Debrecen(–Ártánd) elfogadott TINA-kapcsolat déli kiegészítése Békéscsaba–Gyula irányában. Hangsúlyozni kell, hogy ezek a tengelyek a távlati terv egyes javasolt elemeinek a geometriai tisztogatásai, és eddig nem volt módunk e felvetéseknek a térségi, regionális összefüggések alaposabb vizsgálatával történő megalapozására. Arra azonban ezzel is fel kívántuk hívni a figyelmet, hogy az ország keleti részén a potenciális fejlődési pólusok jobb kapcsolatainak kialakításában

még jelentős tartalékok rejlenek. Mindenképpen hozzá kell mindehhez tenni, hogy ebben a térségben a forgalom egyelőre semmiképpen nem indokolja a gyorsforgalmi kapcsolatok azonnali megépítését.

A Széchenyi-terv autópálya-építési programjában tervbe vett útszakaszok közül sok nem felel meg a terv általános célkitűzéseinek. A Széchenyi-tervben megjelenő folyosók szükségességéről a hálózati összefüggések elemzése alapján összefoglalóan a következők mondhatók el.

A 2002-ig megvalósítandó szakaszokra vonatkozóan:

Az M3 autópálya Füzesabony és Polgár közötti szakaszának és a 36. sz. főút Polgárt elkerülő szakaszának megépítése.	Indokolt ( <i>épül</i> )
Az M7 autópálya rekonstrukciója Budapest és Zamárdi között, a jobb pálya megépítése Balatonaliga és Zamárdi között, a bal pályán harmadik sáv építése Budapest és Székesfehérvár között.	Pályarekonstrukció és kapaszkodósáv építése indokolt, jobb pálya építése, illetve a harmadik sáv építése nem. ( <i>időközben megépült</i> )
A szekszárdi Duna-híd és a kapcsolódó autótűt szakasz megépítése a 6. sz. főút és az 51. sz. főút között.	Távlatban indokolt, szerkezeti összefüggéseit tekintve a dunaújvárosi Duna-híd lenne sürgősebb. ( <i>jelenleg épül</i> )

A 2002-ig megindítandó beruházásokra vonatkozóan:

Az M30 Emőd és Miskolc közötti szakaszán autópályává fejleszhető autótűt megépítése.	A Hidasnémeti–Miskolc–Debrecen–Ártánd (v. Gyula) folyosó része, távlatban is autótűt.
Az M0 útgűrű keleti szektor (M3 és 51. sz. főút között) autópályává fejleszhető autótűt és a 4. sz. főút Üllő–Vecsés elkerülő út megkezdése.	Indokolt Az elkerülő szakasz is indokolt, de nem a gyorsforgalmi hálózat része.
M7 Zamárdi és Balatonszentgyörgy között autópályává fejleszhető autótűt.	Elkerülő főút, nem gyorsforgalmi út. Az M7 délebbre épül. ( <i>jelentős előkészületek történtek az építésre</i> )
M7 Nagykanizsa–Letenye–országhatár autópályává fejleszhető autótűt.	A kapcsolat indokolt, de pontos csatlakozása az M7 végleges helyével, továbbá a 9-es és a 86-os folyosók kialakításával is egyeztetendő.
M70 Letenye–Tornyiszentmiklós (országhatár) autópályává fejleszhető autótűt.	Autótűtként nem indokolt, egyébként ld. előző pont.
M3 Polgár–Nyíregyháza autópályává fejleszhető autótűt.	Indokolt, de a Polgár–Nyíregyháza–Debrecen-háromszög áttervezése után.
M35 Polgár–Debrecen-autótűt.	Indokolt, de a Polgár–Nyíregyháza–Debrecen-háromszög áttervezése után ez kb. Hajdúdorog–Hajdúszoboszló gyorsforgalmi vonalvezetést jelent. Debrecen közvetlen kiszolgálása a főúthálózat korszerűsítését igényli.
M5 Kiskunfélegyháza–Röszke-autópálya.	Indokolt
M0 Északi szektor (Duna-híd) (2. sz. főút és 11. sz. főút között) autótűt.	Nem indokolt M0 gyorsforgalmi kapcsolatként.
M0 útgűrű déli szektor (M1 és M5 között) 2x3 sávós autópályává fejlesztése.	Indokolt és sürgős.

A 2002-ig megindítandó és 2007-en túl befejezendő beruházásokra vonatkozóan:

M43 autópályává fejleszthető autót az M5 autópálya és az országhatár között.	Indokolt
M7 autópályává fejleszthető autót Balatonszentgyörgy és Nagykanizsa között.	Főút korszerűsítés. Az autópálya ettől délre halad.
M8 autót a 6. sz. főút és az 51. sz. főutak között és a dunaújvárosi Duna-híd.	Indokolt. Egyidejűleg gondoskodni kell Székesfehérvár, illetve Cegléd felé a kapcsolatokról.
M6 autópályává fejleszthető autót Budapest–Dunaújváros.	Nem gyorsforgalmi kapcsolat. A főút elkerülő szakaszait már korábban meg kell építeni.
M6 autópályává fejleszthető autót Dunaújváros–Szekszárd.	Nem gyorsforgalmi kapcsolat. A főút korszerűsítése.
M6 autópályává fejleszthető autót Szekszárd–országhatár és Pécsig bekötés.	Indokolt akkor, ha az M63-as Székesfehérvár–Szekszárd-vonalán épül ki az észak–déli folyosó (és nem Székesfehérvár–Dombóvár irányban).
M3 autót Nyíregyháza–országhatár.	Indokolt

2001 novemberében a kormány további programot fogadott el a fentiek bővítéseként. (Széchenyi-plusz 2001).

A Széchenyi-plusz keretében elhatározott kiegészítő beruházások:

M7 autópálya felújítása és továbbépítése keretében Budapest és Székesfehérvár között a bal pálya 3. sávja, továbbá a Zamárdi és az országhatár között a teljes 2x2-sávós autópálya egy ütemben.	Nem indokolt, a Székesfehérvár–Dunaújváros-irány fejlesztése kiváltja.  Főútként két sáv indokolt, nem autópálya!
M0 útgűrű északi szektora és új Duna-hídja a 2. sz. főút és a 11. sz. főút között, valamint az M5–M3 közötti szakasszal együtt az M3 autópálya felé a gödöllői átkötés is.	M0 északi szakasz nem indokolt.  Gyorsforgalmi út az M5-M3 között indokolt.
A dunaújvárosi Duna-hídhoz csatlakozva autópályává fejleszthető autót épüljön Veszprém és Szolnok között.	Indokolt, de a jelenlegi, Fűzfőt felfűző, Székesfehérvár elkerülő nyomvonal hibás, ugyancsak átgondolatlan az alföldi oldal nyomvonala.
M6-M56 autópályává fejleszthető autóúttal egyidejűleg épüljön meg annak Bóly–Pécs bekötése is.	Indokolt akkor, ha az M63-as Székesfehérvár–Szekszárd-vonalán épül ki az észak–déli folyosó (és nem Székesfehérvár–Dombóvár irányban).
M30 Miskolc–országhatár autópályává fejleszthető autót Kassa irányában.	Indokolt

A Széchenyi-plusz keretében elfogadott új beruházások:

M0 autót 11. sz. főút és 10. sz. főút közötti szakaszának megépítése a térség forgalmi feszültségeinek feloldása céljából.	Nem indokolt. Az adott térségben az átmenő forgalom odavitele nem oldja, hanem fokozza a feszültségeket.
M2 autópálya teljes kiépítése Budapest és Vác, valamint az M2 autópályává fejleszthető autót kiépítése Vác és az országhatár között, V/C Helsinki-folyosó összekötése, valamint a központi régió közlekedésének fejlesztése céljából.	Nem indokolt. A fővárosba új autópályát bevezetni nem kell – különösen a célból nem, hogy a városon át csatlakozzon egy helsinki folyosóra. Az M2 autóúttal Gödöllőnél lehet dél felé csatlakozni. Az V/c folyosóra való hivatkozás hibás, ezt az V-ös folyosótól délre jelölték ki. (Lehet, hogy Székesfehérvár–Bátaszék irányban fog vezetni.)
M65 autópályává fejleszthető autót megvalósítása Kaposvár érintésével az M7 autópálya, Balatonlelle és Pécs között, a Közép- és Dél-Dunántúl elérhetőségének javítása céljából.	Nem indokolt. Az M7 helye, illetve a Komárom–Székesfehérvár–Dombóvár/vagy Bátaszék tengelyek kijelölése előtt nem hozható a térségben külön döntés.
M8 autópályává fejleszthető autót további szakaszainak kiépítése a Rábafüzes–Veszprém, illetve a Szolnok–(Debrecen–)országhatár között, a nyugati és keleti régiók, valamint DNy-Európa és K-Európa közötti kapcsolat fejlesztése céljából.	A kapcsolat indokolt, megtervezése a teljes hálózat átértékelését igényli.
M9 autót Szekszárd–Kaposvár és az 51. és 54. sz. út közötti szakaszok kiépítése, a szekszárdi Duna-híd térszerkezeti funkciójának kiteljesítése, a Dunántúl és az Alföld közötti kapcsolatok fejlesztése céljából.	A kapcsolat indokolt, megtervezése bővebb hálózat figyelembevételét igényli.

Az autópálya-program finanszírozásához olyan konstrukcióra lenne szükség, amely elősegítené a sajátos funkciójú, magas minőségi követelményeket teljesítő és drága hálózat létrejöttét ott, ahol arra valódi igény van, és megakadályozná, hogy ugyanezekkel a jellemzőkkel ott épüljön gyorsforgalmi út, ahol valójában más funkcióknak kell megfelelni. A koncessziós rendszer tapasztalatát, a fizetőképes kereslet hiányát a Széchenyi-terv egyoldalúan a túlzott monopolár kialakulásának tulajdonítja, és elmulasztja annak elemzését, hogy fizetőképes kereslet hiányában *indokolt-e ma a közlekedési fejlesztések súlypontját az autópálya-építésekre helyezni*. Ehelyett a terv a korábban, más előfeltevések alapján kialakított programhoz keresett új finanszírozási módot. A kialakított stratégia a megépülő autópályák nyomán keletkező *vesztéséget kívánja minimalizálni*, miközben ésszerű közútgazdálkodás esetén ezeknek a veszteségeknek a keletkezése lenne megakadályozható.

Az autópálya-építési program deklarált céljaival kapcsolatban már bemutattuk, hogy ezek egy része nem autópályák, hanem inkább a helyi hálózatok és az országos főhálózat fejlesztését igényelné. Más célok elérése valóban gyorsforgalmi hálózatot kíván, de nem a jelenleg elképzelt szerkezetben. E célokon túlmenően a Széchenyi-terv még *maguknak az autópálya-beruházásoknak a pozitív gazdasági hatásait említi meg várható előnyként*. *Ezzel kapcsolatban alá kell húzni, hogy a beruházás keresletélénkítő hatása körülbelül hasonló lenne akkor is, ha bármiféle más célt szolgáló építkezésekbe áramolna ugyanennyi állami pénz*. Ez tehát önmagában az autópálya-építés célját nem minősíti, és nem igazolja.

A gyorsforgalmi út építésének mint beruházásnak vannak nem vitatható gazdaságserkentő hatásai, és magától az elkészülő hálózattól is várható az érintett térségek gazdaságának serkentése, de nem nagyobb ütemben, mint ahogy a helyi kapcsolatok fejlődése a térség felszívóképességét növelni képes. Azoknak a céloknak az elérését, amelyeket a Széchenyi-terv egésze és az autópálya-építési program maga is kitűzött, sokkal nagyobb mértékben a tervből hiányzó

*helyi kapcsolatokat fejlesztő infrastruktúra lenne képes elősegíteni, és ugyanez az infrastruktúra nélkülözhetetlen ahhoz is, hogy a gyorsforgalmi hálózattól elvárt előnyöknek legalább egy kis része valóban képes legyen megjelenni az adott térségben.*

## ÖSSZEFOGLALÁS

---

A tanulmány azt a munkát foglalja össze, amit a szerzők 2001 folyamán készítettek a Széchenyi-terv autópálya-fejlesztési terveihez *stratégiai környezeti hatásvizsgálata* céljából. A vizsgálat metodikai megalapozása során kialakított eljárásnak megfelelően, nemzetközi példák nyomán a szerzők megkülönböztetik a stratégiai döntéshozatal különböző szintjeit, így (i) a *politikai célok meghatározásának szintjét*, (ii) a *politikai célok teljesítésére irányuló stratégiai döntések szintjét*, továbbá (iii) a *fejlesztési programok szintjét*.

Megállapítható volt, hogy a politikai célok meghatározásának szintjén a területfejlesztési, a közlekedésfejlesztési és a környezetvédelmi megalapozó dokumentumok átfogó céljai egymással kielégítően harmonizálnak, és ezekkel a célokkal összhangban van a Széchenyi-terv általános célrendszere is.

A politikai célok teljesítésére irányuló *stratégiai döntések* szintjén, a közlekedési infrastruktúrára vonatkozóan, speciális szakmai figyelmet érdemel a közlekedési hálózatokra vonatkozó elképzelések vizsgálata. A tanulmány készítői úgy találták, hogy Magyarországon nem csak a hálózati struktúra *kiépülésében*, de a kívánatos közlekedési hálózatra vonatkozó *elképzelések kialakításában* is lemaradás tapasztalható: az átvizsgált dokumentumok és tervezetek a hálózati struktúrát illetően nagy tehetetlenséget mutatnak, és egyáltalán nem igazodnak a deklarált politikai célokhoz.

A Széchenyi-terv is *politikai célkitűzésekből* indult ki, majd azok megvalósítására *stratégiai döntéseket* fogalmazott meg, ahonnan különböző *fejlesztési programok*

## REFRENCIÁK

kialakításáig jutott el. Az autópálya-építési program esetén azonban e folyamatban szakadás történt, amennyiben a célok megfogalmazását közvetlenül a fejlesztési program kitűzése követte. Szakmai oldalról tekintve a probléma úgy fogalmazható meg, hogy az elvi céloknak – a céloknak megfelelő hálózat szerepének mérlegelése nélkül – közvetlenül az egyes folyosók fejlesztésére irányuló programok révén kívánt a terv megfelelni. A célok módszeres lebontását a hálózat kérdésében a *korábbi kormányzati döntésekre való hivatkozás* helyettesítette, miközben valójában a hivatkozott korábbi döntések is elmulasztották a fő célok és a hálózatfejlesztéssel kialakított stratégia összeegyeztethetőségének vizsgálatát.

A stratégiai környezeti tanulmány az egymással összhangban lévőnek talált általános célok, valamint az érvényes európai célkitűzések figyelembevételével először azt az *értékrendszert* kívánta rögzíteni, amelynek keretül kell szolgálnia a hálózat kialakításának közlekedési-szakmai megalapozásához. Ezt követően a *hálózat kialakítására vonatkozó szakmai kritériumokat* fogalmazott meg, és ezzel szembesítette a 2030-ra előirányzott hivatalos távlati közúti gyorsforgalmi hálózat tervezetét. A tapasztalt ellentmondásokra irányítva a figyelmet, a tanulmány kísérletet tett egy, az ellentmondásokat kiküszöbölő, vagy legalábbis csökkentő hálózat struktúrájának, sűrűségének érzékeltesítésére. Ezt a hálózatot a szerzők szembesítették a Széchenyi-tervben rövid távra kijelölt autópálya-építési programmal, és felhívták a figyelmet azokra a folyosókra, ahol a célrendszerből levezetett értékrend és az ennek megfelelő hálózati struktúra alapján nem tűnik indokoltnak az adott nyomvonalon autópálya vagy gyorsforgalmi út építése. (Az értékelést az eredeti tanulmányban kiegészítette egy olyan „folyosóelemzés”, amelyben a szerzők eltekintettek a saját maguk által kialakított hálózathoz való viszonyítástól, és a meghirdetett folyosókat kizárólag forgalmi és szűkebb értelemben vett környezeti kritériumok alapján minősítették.)

\* \* \* \* \*

CTP (1992): *A közös közlekedéspolitika jövőbeli fejlődése – a fenntartható közlekedés közösségi kereteinek globális megközelítése* [COM(92)494], ill. *Közös közlekedési akcióprogram 1995–2000* [COM(95)302]

Fleischer Tamás (1994): A magyar gyorsforgalmi úthálózat kialakításának néhány kérdéséről. *Közlekedéstudományi Szemle* XLIV. 1. szám, pp. 7–24.

Fleischer T – Magyar E – Tombácz E – Zsikla Gy (2001): A Széchenyi terv autópálya-fejlesztési programjának stratégiai környezeti hatásvizsgálata. *A Budapesti Közgazdaságtudományi és Államigazgatási Egyetem Környezettudományi Intézetének Tanulmányai*, 6. szám, 109 p.

Főhálózat UKIG–UVATERV Rt. (2000): *Az országos főúthálózat távlati fejlesztési terve. Összefoglaló* (UKIG–UVATERV Rt.)

Gyorsforgalmi UKIG–UVATERV Rt. (2000): *Összefoglaló a magyar gyorsforgalmi úthálózat távlati fejlesztési tervéről*. (UKIG–UVATERV Rt.)

Közlekedéspolitika (1996): *A magyar közlekedéspolitika*. Az Magyar Köztársaság Országgyűlésének 68/1996 (VII.9) számú határozata (és melléklete).

Közlekedéspolitika felülv. (1999): *A magyar közlekedéspolitika felülvizsgálata és az EU integrációs igények szerinti továbbfejlesztése*. Közlekedéstudományi Intézet (KTI).

NKP közl. (1998): *Környezetvédelmi intézkedési terv kidolgozása*. Közlekedési ágazati tanulmány. Környezetvédelmi és Területfejlesztési Minisztérium, PHARE program.

NKP (1997): *Nemzeti környezetvédelmi program 1997–2002*. Környezetvédelmi és Területfejlesztési Minisztérium.

- Országos közúthálózat-fejlesztés (1991): *Az országos közúthálózat 1991–2000 évekre szóló fejlesztési programja*. Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium.
- OTK (1997): *Országos területfejlesztési koncepció*. A magyar országgyűlés 35/1998 (III.20.) sz. határozata az Országos területfejlesztési tervről, és ennek háttéranyaga. A Magyar Köztársaság Kormánya, 1997. március, 193 p.
- OTrT (1999 márc.): *Országos területrendezési terv*. Előkészítő munkafázis, egyeztetési anyag. Váti, Budapest.
- OTrT (1999 nov.): *Országos területrendezési terv*. Előkészítő munkafázis, egyeztetési anyag. Váti, Budapest.
- SEA Directive (2001): *Directive of the European Parliament and of the Council on the Assessment of the Effects of Certain Plans and Programs on the Environment*  
[http://europa.eu.int/comm/environment/eia/full-legal-text/0142\\_en.pdf](http://europa.eu.int/comm/environment/eia/full-legal-text/0142_en.pdf)
- Szabó László (1999): *Fejezetek és dokumentumok a magyar autópályák üzemeltetésének és fejlesztésének történetéből*. Állami Autópálya-fejlesztő és -kezelő Rt. Budapest.
- Széchenyi-terv (2000): *Nemzeti fejlesztési program*. Gazdasági Minisztérium.
- Széchenyi-plusz (2001): *A gazdaságélénkítés programja 2001–2002*. Gazdasági Minisztérium.  
<http://www.gm.hu/szechenyi/szt-plusz.htm>
- TEN Guidelines (1996): *Decision of the European Parliament and the Council on Community Guidelines for the Development of the Trans-European Transport Network (1692/96/EC)*
- Time to Decide (2001): *European Transport Policy for 2010: Time to Decide*. White Paper. European Commission, DG Energy and Transport.
- TINA (1998): *Transport Infrastructure Needs Assessment (TINA) Central and Eastern Europe*. Progress Report.
- Vienna Phare EC DG IA – EC DG VII – TINA Secretariat, Vienna.
- Tízéves (1997a): *Összefoglaló információk a Magyarországon 1998–2007 között kiépíteni tervezett gyorsforgalmi hálózatról rendelkező 2119/1997 (V.14.) kormányhatározatban foglaltakról*. KHVM Közúti Főosztály.
- Tízéves (1997b): *Útgazdálkodási és Koordinációs Igazgatóság* (bemutakozik). Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium.
- Tízéves (1999): *A magyar autópálya és gyorsforgalmi úthálózat 10 éves fejlesztési terve, 2117/1999. (V.26.) számú kormányrendelet*.
- Tízéves (2000): *A 2037/2000. (II.29.) számú kormányhatározat* (a gyorsforgalmi úthálózat-fejlesztési program gyorsításáról).
- Tombác et al. (1993): *A gyorsforgalmi úthálózat-fejlesztés koncepciójának környezeti hatásvizsgálata*. ÖKO Rt.