

## VÁLASZ-ÚTON A HAZAI KÖZÚTHÁLÓZAT-FEJLESZTÉS<sup>1</sup>

Fleischer Tamás

A magyarországi autópályák és autóutak (együtt: gyorsforgalmi úthálózat) távlati elképzeléseiben ma együtt szerepel két, egymásnak tökéletesen ellentmondó struktúra: egyrészt az egyközpontú, Budapest-centrikus hálózat továbbépítése, erősítése, másrészt a jelenlegi rendszer egyközpontúságának oldási szándéka. A szerző felhívja a figyelmet azokra az elemekre, amelyek az utóbbi célt képesek szolgálni és állást foglal egy ennek megfelelő *nyitott hálós szerkezet* kialakítása mellett.

A gyorsforgalmi hálózat mai terveiben az autópályák egy hierarchikus rendszer gerincét alkotják, ahol a korábbi főhálózatnak és az alsóbbrendű hálózatnak egyaránt az a legfontosabb szerepe, hogy ráhordó elemei, betáplálói legyenek az autópályáknak és autóutaknak. Ezzel szemben kiemeljük, hogy a közlekedési hálózatnak, ezen belül *a közúthálózatnak többrétegű szerkezetet kell alkotnia*, amelyben az – egymástól egyébként eltérő típusú – igényeket az ország egész területén külön is képes kiszolgálni mind az alsóbbrendű-, mind a fő-, mind pedig az inter-regionális hálózat.

A Széchenyi terv olyan időszakban gyorsítja fel az autópályák építését, amikor a jövőre vonatkozó elképzelések jelentős mozgásban vannak. Ilyenkor legfeljebb azoknak az elemeknek a megépítésébe szabad belekezdeni, amelyek mindkét struktúrának a részét képezik, és mindenképpen nyitva kell hagyni azt a lehetőséget, hogy végül a már formálódó korszerűbb szerkezet kiépítése nyerje el a támogatást.

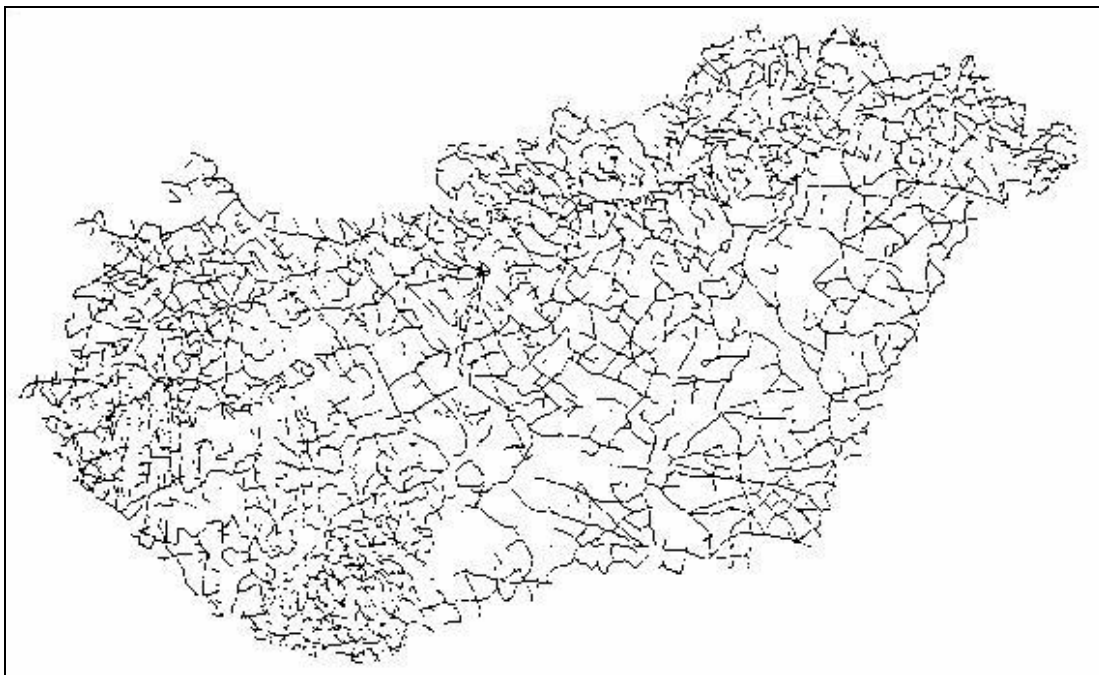
### A közúthálózat szerkezete

Közúthálózatunk alsóbbrendű rétegét olyan utak képezik, amelyek eredetileg szekérközlekedésre szolgáltak, *szomszédos falvakat kötöttek össze*, sűrűn kirajzolva a táj domborzatát, völgyirányait (*1. ábra*). A XIX. század közepétől számíthatjuk egy-

---

<sup>1</sup> Rövidítve megjelent a *Heti Válasz* I. évf. (2001) 5. számában.

részt a vasutak, másrészt a "csinált" főutak építését. A töltésekre épült *főutak* kissé elszakadhattak a talaj és a terep kötöttségeitől, arra is mód volt, hogy a korábbi telekosztást módosítsák, az út vezetését kiegyenesítsék. Néhány évtized alatt létrejött, majd a gépkocsik elterjedése nyomán még hangsúlyosabbá vált egy *új struktúra*: a *városokat összekötő főúthálózat*. Ezt jól ismerjük térképekről: nagyobb városainktól és köztük persze a fővárostól sugár irányban ágaznak szét a főutjaink. Ilyen térkép képezi például a 2. ábra háttérét)



Forrás: Országos Térinformatikai Alapadatbázis 1.0 *Geometria Térinformatikai Rendszerház 1991.*

### 1. ábra. A magyarországi alsóbbrendű úthálózat

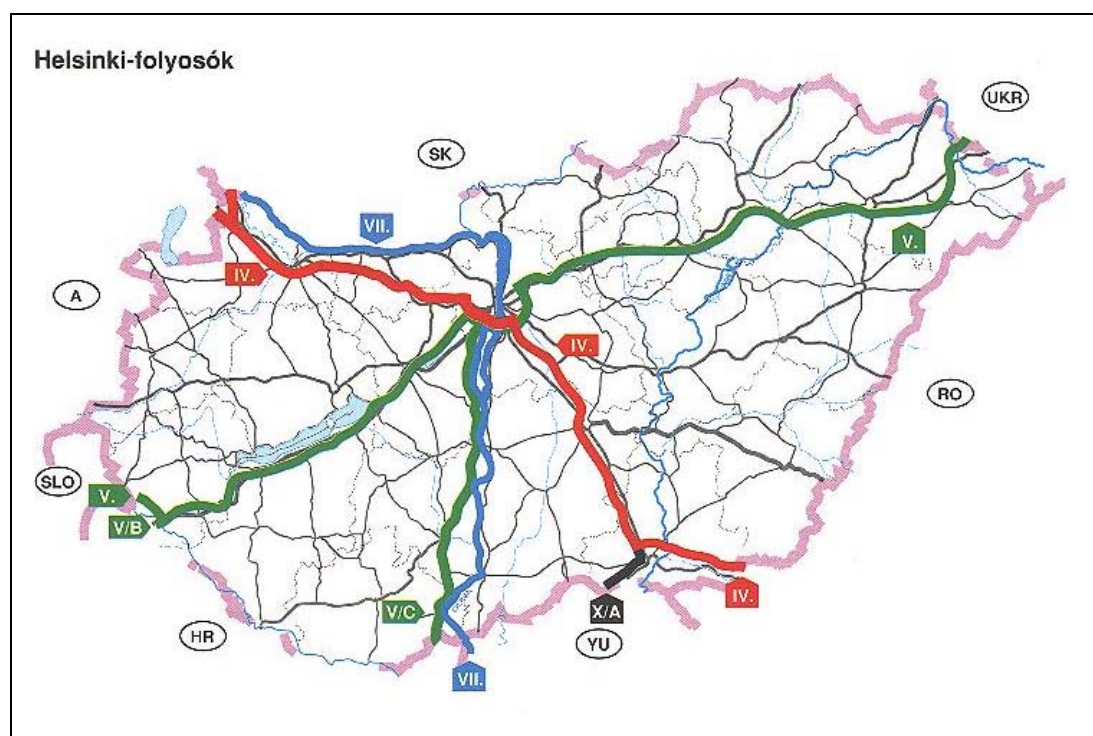
Az elmúlt két-három évtizedben az úthálózatoknak kialakult egy harmadik szintje. Ennek technikai alapja, nevezetesen az *autópálya* már korábban létrejött: de csak az utóbbi időben vált világossá az, hogy az autópálya nem csupán egy nagy kapacitású főút, de egyben *a nagy távolságú, régióközi gépkocsi-használat* tömegessé válásának elterjesztője is. A nyugati világban is csak a nyolcvanas évek végére érett meg annyira ez a felismerés, hogy elvezessen a *forgalmi folyosókban* való gondolkodáshoz, ami azután a *transzeurópai hálózatok* (angol rövidítéssel TEN) kialakításának az egyik alapelvévé vált.

### Transzeurópai közlekedési folyosók és keleti kiterjesztésük

Az Európai Uniónak nem közlekedéspolitikája van, hanem *Közös Közlekedéspolitikája*: aminek az a feladata, hogy egységes rendszerré kapcsolja össze az egyes tagállamok meglévő hálózatait. Ez pontosan a fentebb tárgyalt harmadik szint, azaz a

*régióközi közlekedési kapcsolatok szintje, és az EU közös közlekedéspolitikája ennek megfelelően kiemelt súlyt biztosít a régióközi közlekedés infrastruktúrájának, vagyis a transzeurópai közlekedési hálózatok kialakításának. A (többféle közlekedési ágra kiterjedő, azaz) intermodális közlekedési folyosókban való gondolkodás mellett érdemes kiemelni még egy egyre nagyobb hangsúlyt elnyerő alapelvet, az érzékeny térségek elkerülésének követelményét.*

A Maastrichti Szerződés külön fejezetet szentelt a transzeurópai hálózatok kérdésének, aminek konkrét kereteit végül 1996-ban fogadták el az EU döntéshozó szervezetei. Ezzel párhuzamosan, már 1991-től kormányzati szintű összeurópai közlekedési konferenciák alakították ki és rögzítették a TEN-hálózat keleti meghosszabbítását jelentő közlekedési folyosókat. A jelenleg is érvényben lévő tíz folyosót 1997-ben Helsinkiben fogadták el az EU és az érintett országok képviselői. E folyosók közül Magyarországon négy halad keresztül. A 2. ábra a folyosók közúton történő hazai értelmezését mutatja be 1998-ból.



Forrás: Útgazdálkodás 1994-1998. KHVM, Közúti Főosztály

## 2. ábra. A helsinki folyosók hazai közúti értelmezése 1998

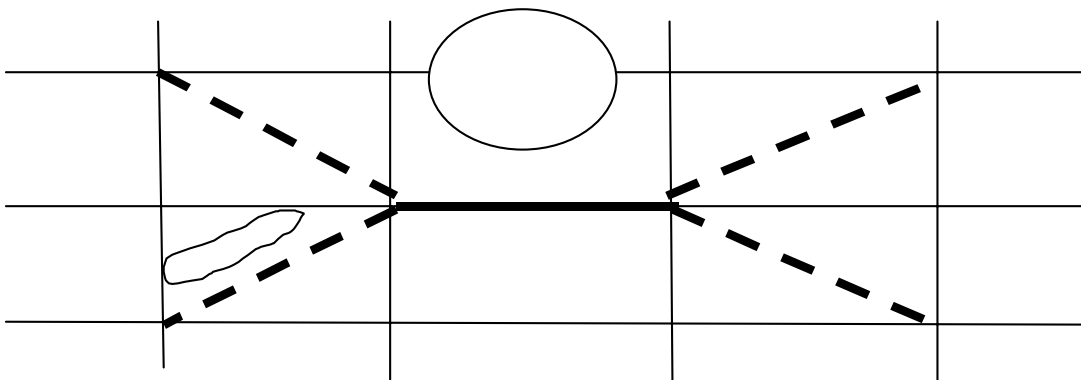
A páneurópai folyosók határmetszési pontjai természetesen a közvetlenül érintett országok megállapodásai nyomán kerültek betervezésre, az országon belüli vonalvezetés pedig döntően az adott ország saját elképzelései alapján jutott a konferencia elé. Ezt figyelembevéve megállapítható, hogy Magyarország a rajta átmenő régióközi

hálózatra olyan javaslatot fogadott el, amely egyértelműen a meglévő egyközpontú, Budapest-centrikus főhálózat továbbépítésére, megerősítésére irányult.

Vajon lenne-e más lehetőség? Ennek megválaszolásához végig kell gondolnunk, hogy mit jelent egy térség szempontjából a *régióközi hálózat*. A főutak hálózata azért tudott új struktúrát képezni, mert olyan módon látta el a feladatát, a városok összekötését, hogy közben nem csak elkerülte a falvakat, de egyenesen függetlenítette magát a korábbi feladattól (a falvak összekötését ráhagyta az alsóbbrendű hálózatokra). A következő megjelenő szint, a régiókat összekötő hálózat is akkor tudja jól ellátni a saját feladatát, ha közben nem a főhálózat leckéjét akarja megoldani (városok összekötését) hanem azt ráhagyva a főhálózatra, saját léptékére koncentrál, azaz régiók egymással való kapcsolatának a megteremtésére. Márpedig a régiót a *belső kapcsolatainak a gazdagsága* avatja régióvá, következésképpen nem egyetlen központi települést, hanem a gazdag kapcsolati szövetet kell inter-regionálisan megközelíthetővé tenni.

### Az alapelvek alkalmazása a hazai hálózatszerkezetre

Magyarország esetében a térségi tervezés régóta rámutat arra, hogy a túlzott központosítottság sem az ország egészének, sem a kitüntetett helyzetben lévő fővárosnak nem szolgálja az érdekeit. Ezért egy olyan közlekedési hálózat kialakulása, amelyik legalább enyhíteni képes a jelenlegi torz struktúrán, az ország minden részének egyaránt kedvező lenne. Az interregionális hálózatot illetően például a következő megfontolások segíthetnek hozzá egy kedvezőbb jövőbeli struktúra kialakításához:



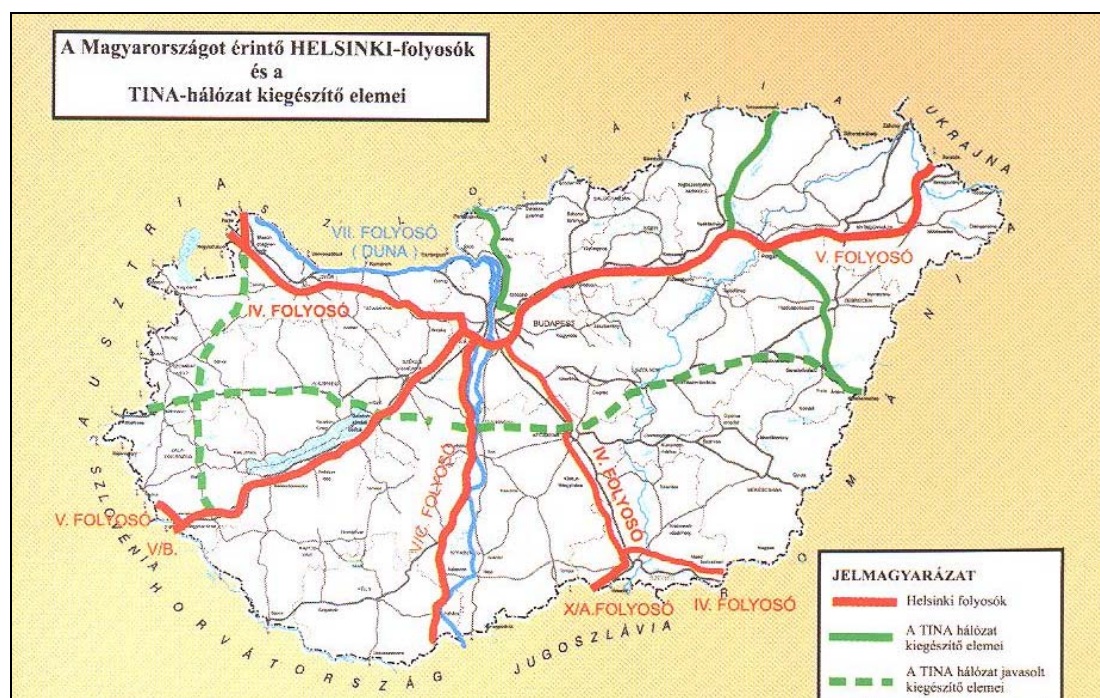
Forrás: A magyar gyorsforgalmi úthálózat...Közlekedéstudományi Szemle 1994 január nyomán

### 3. ábra. A közlekedési korridorok, és ezen belül a Helsinki folyosót képező kiemelt hálózat nyitott hálós sémájára

(a) egyközpontú sugaras hálózat helyett egy *nyitott hálós közlekedési rendszer* kialakítására van szükség, (b) a hálózat szolgálja ki az ország egészét, *kelet-nyugati, észak-déli és átlós folyosók* kialakításával, (c) az országon és az egyes régiókon csak áthaladni kívánó forgalomnak lehetősége legyen arra, és ösztönözve legyen arra,

hogy kevésbé környezetszennyező eszközöket válasszon, (d) az áthaladó forgalom *ne érintsen érzékeny területeket* (természeti, társadalmi, gazdasági és települési érzékenységet egyaránt mérlegelve), (e) a közúti folyosók meghatározásakor *a közlekedési rendszer egészéből* kell kiindulni, (f) az áthaladókkal *meg kell fizettetni az áthaladás teljes költségét*.

A 3. ábra a folyosók mellett megjelöl két *érzékeny térséget* is: a fővárosi agglomeráció és a balatoni üdülőkörzet területét, ezzel arra irányítva a figyelmet, hogy a hálózat kialakításánál nem elég az összekötendő térségekre koncentrálni, de az elkerülendő zónákra is figyelmet kell fordítani. A sémával kapcsolatban azt is jelezni kell, hogy az ország térképére vetítve a kettős Y forma a nyugati országrészen Székesfehérvár térségében, az alföldi oldalon pedig Kecskemét-Szolnok térségében hív életre egy-egy markáns logisztikai csomópontot.



Forrás: A 8. sz. főút fejlesztési feladatai... UKIG Hálózatfejlesztési Főosztálya 2000. szept. 13-15

#### 4. ábra. A helsinki folyosók és a hálózat kiegészítő elemei 2000

Az elmúlt két évben az itt vázolt gondolkodás egyes elemei hivatalos hazai elképzelésekben is megjelentek, amint azt a 4. ábra bemutatja. Az ábrán piros szín jelzi a 2. ábrán is látható u.n. helsinki folyosókat, tehát a TEN hálózatoknak az EU részéről prioritást élvező keleti kiterjesztését, és zöld színnel szerepelnek azok a kiegészítő elemek, amelyeket Magyarország már elfogadtatott, vagy pedig a jövőben kívánja elfogadtatni (szaggatott vonal) hogy bekerüljenek a nemzetközi közlekedési folyosók közé. Megjegyzendő, hogy a páneurópai konferencia szabályai szerint a kiegészítő elemek elfogadásuk esetén is másodlagos prioritású státuszt kapnak, ami

gyakorlatilag hátrányba helyezi ezeket a szakaszokat a támogatásért folytatott versenyben.

A színezés alkalmat ad arra, hogy a 4. ábrán még valamire felfigyeljünk. Nevezetesen a TEN kiterjesztéseként eredetileg elfogadott IV-es és V-ös folyosók Pozsonytól keletre 500 km-es hosszban kapcsolat nélkül hagyták a szlovák-magyar határszakaszt, jól érzékeltetve, hogy a csatlakozni szándékozó országok egymás közötti kapcsolata mennyire lényegtelen szempont volt a nyugat-európai hálózatok kiterjesztése szemszögéből létrehozott hálózaton. A magyar hálózati szerkezetet illetően pedig arra érdemes felfigyelni, hogy az eredeti folyosók kizárólag a fővárosban összefutó elemekből épültek fel. Ehhez képest a kiegészítő elemek döntően a fővárost elkerülő és a kelet-nyugati és észak-déli folyosók rendszerébe illeszthető szakaszokból állnak. A 4. ábra tehát a tervezés egy olyan pillanatát rögzíti, amikor a TEN tényleges alapelveit megtestesítő szakaszok (érzékeny térséget elkerülő, intermodális folyosók a szomszédos országok hálózatának megfelelő összekapcsolására) csak *kiegészítő elemként* vannak jelen, miközben az EU által *elsődleges prioritással* támogatott szakaszok éppen a korszerűtlen egyközpontú struktúrát tartósítják.

A két, egymásnak ellentmondó struktúra együttes szerepeltetése mindenekelőtt a hazai tervezés és koncepciókészítés elbizonytalanodását tükrözi. Alá kell azonban húzni, hogy ez az elbizonytalanodás nagyon is *pozitív megítélést* érdemel akkor, ha azokkal a korábbi tervekkel hasonlítjuk össze, amelyek kizárólag a korszerűtlen és visszahúzó elemekre épültek. A jövőkutatás irodalma *kreatív káosznak* nevezi azt az állapotot, amikor a folyamatokban egyszerre vannak jelen a fejlődési tartalékait elvesztett korábbi trendek, és a mellette megjelenő új tendenciák. Bár ilyen időszakokban nehéz tájékozódni, a helyzet mégis biztató annyiban, hogy magába rejti azt a lehetőséget, hogy a folyamatok át tudnak állni a fejlődést lehetővé tevő új pályára. (Nováky 2001<sup>2</sup>)

### **A hálózatok többi rétegét sem szabad mellőzni vagy alárendelni**

A gerinchálózatok egy ország közlekedésének csak egyetlen rétegét alkotják. Az EU közös közlekedéspolitikája azért erre a szintre koncentrálna, mert, – mint jeleztük, – az egyes országokban működő hálózatok összekötése képezi a feladatát. Súlyos tévedés azonban kizárólag a *közös közlekedéspolitika* elvárásait tekinteni irányadónak akkor, amikor hazai közlekedési gondjaink teljes skáláját akarjuk megoldani.

Kifejezetten veszélyes lenne az EU gerinchálózati elemek fejlesztésére vonatkozó serkentését úgy értelmezni, hogy most ebben a kérdésben a többi hálózati elem rovására is előre lehet szaladni, vagy hogy a gerinchálózattal pótolni lehet megol-

---

<sup>2</sup> Nováky Erzsébet: Hazánk EU-csatlakozásának makrofeltételei. ISES-Preparity Working Papers, Budapest-Kőszeg-Szombathely 2001.

datlan alaphálózati hiányosságokat. Egyfelől pazarlás olyan problémákat, amelyek például települések elkerülő főútjának kiépítésével lennének megoldhatók, a régióközi rendszerre terhelni; másfelől egy így létrejövő "megoldás" végül is mind a főútvonal, mind a tranzitfolyosó szolgáltatását lerontja és veszélyessé teszi. Hibás ugyanis az az elképzelés, amelyik egy ország közúthálózatát olyan rendszerként képzelel el, ahol az autópályák állnak a hierarchia csúcsán, és minden más közúti elem az autópályák betáplálását szolgálja. Az ilyen rendszerben a hagyományos főutaknak és mellékutaknak megszakad a folytonosságuk, és lefokozódnak az autópályák ágrendszerévé. Mind a szorosan vett közlekedésbiztonsági szempontok, mind a hálózati kapcsolatok biztonsága azt teszi szükségessé, hogy a közlekedési hálózatok, ezen belül a közúthálózatok is többrétegű szerkezetet alkossanak, amelyben sem a főhálózatok, sem az alsóbbrendű hálózatok nem szűnhetnek meg saját feladatukat ellátni képes hálózatot alkotni akkor sem, amikor egy magasabb szint létrejön.

### **Az egyik XIX, – de a másik se XXI**

Visszatérve a gyorsforgalmi úthálózat témájához, feltétlenül fel kell tenni azt a kérdést, vajon milyen fejlesztéseket támogat a Széchenyi terv. Mivel a teljes tervnek összességében mintegy negyven százalékát teszik ki az autópálya-beruházások, egyáltalán nem marginális ügyről van szó.

A Széchenyi tervnek a gyorsforgalmi úthálózattal kapcsolatos lendülete kétségkívül támaszkodott egy abból eredő feszültségre, hogy itt "két évig nem történt semmi". Ezzel szemben e sorok írója úgy látja, - és fentebb próbálta érzékeltetni is, - hogy 1998 és 2000 között a gyorsforgalmi hálózat hazai szerepének megértésében, a jövőre vonatkozó elképzelések alakításában nagyobb változások történtek, mint korábban egy évtized alatt. Ha nem is tisztult még le a kép, az kétségtelen, hogy már nem ugyanaz a hálózat fekszik a szakmai illetékesek asztalán, mint két évvel ezelőtt.

Egy ilyen ígéretes pillanatban a Széchenyi terv elővette a két évvel korábban készült tízéves hálózatfejlesztési programot, deklarálta, hogy tíz év helyett öt év alatt meg kell építeni, és most jelentős erőfeszítések folynak eme elhatározás teljesítése érdekében. Úgy tűnik, ebben az előrenyomulásban elsősorban a beruházás mérete, az építendő kilométerek száma számít és elsikkad a beruházás *tartalma*: az, hogy honnan hová vezetnek az utak. Az a paradox helyzet alakult ki, hogy senki nem vizsgálja, hogy vajon elő fogja-e segíteni az elkészülő beruházás is mindazokat a szempontokat, amelyek az építkezés lebonyolításában óriási hangsúlyt kaptak (hazai cégek munkája, hazai anyagok felhasználása). Úgy tűnik, az ma kevésbé fontos, hogy az elkészülő pálya 50-100 évre milyen körülményeket teremt, milyen térszerkezetet tartósít vagy alapoz meg abban a térségben, amit kiszolgál.

Széchenyi István másfél évszázaddal ezelőtt egy olyan közlekedési koncepciót vázolt fel, amely alkalmas volt az akkor vadonatúj vasútépítések kezelésére, és amely

sikeresen az ország Béccsel összemérhető központjává tudta emelni Budapestet. Egy mai koncepciótól is távlatos gondolkodást kell elvárunk és az új áramlatok hasonlóan biztos felismerését.

A Széchenyi terv olyan időszakban gyorsítja fel az autópályák építkezéseit, amikor a jövőre vonatkozó elképzelések jelentős mozgásba lendültek. Ilyenkor legfeljebb azoknak az elemeknek a megépítésébe szabadna belekezdeni, amelyek mindegyik struktúrájának a részét képezik, és mindenképpen nyitva kellene hagyni azt a lehetőséget, hogy a formálódó korszerűbb szerkezet kiépítése nyerje el a támogatást. Egyelőre nem látszanak az ilyen irányú változások jelei.

*Budapest, 2001. március 11.*

**Néhány konkrétum:**

*Az érzékeny térségek elkerülésére való törekvés jegyében kifejezetten káros nemzetközi tranzitfolyosót átvezetni a balatoni üdülőkörzeten. A déli part települései mögött szükség van egy elkerülő főút megépítésére, hogy az tehermentesítse az üdülőtelepülések belső útját, de szakmai tévedés ide ehelyett páneurópai folyosót tervezni. Az V. folyosót az üdülőkörzeten kívül kell elvezetni, olyan módon, hogy alkalmas legyen mind Kaposvár, mind a Balaton térségének a kiszolgálására, de az érzékeny térségbe ne kényszerítsen átmenő forgalmat.*

Sürgős feladat M1, M7 és M5 autópályákat hálózattá összekapcsoló, ma balesetveszélyes M-NULL autóút autópályává történő bővítése és a keleti oldalon Gödöllő térségében az M3-ig történő meghosszabbítása. Ezzel szemben a Budapest északi oldalán káros lenne a folyosó autópályagyűrűként történő folytatása és a forgalomnak a Budai hegységen való keresztülvitele.

Az M-NULL keleti kiegészítése csak a már eddig a térségbe vezetett autópályák hatását semlegesíti. A Helsinki folyosók e kiegészítés után sem kereszteződhetnek Budapest térségében, mert az interregionális pályának az agglomeráció legterheltebb fővárosi bevezető szakaszain való átpréselése is megengedhetetlen.



---

**VÁLASZ-ÚTON**  
**A HAZAI KÖZÚTHÁLÓZAT-FEJLESZTÉS**<sup>3</sup>

Fleischer Tamás

A közúthálózat szerkezete

Transzeurópai közlekedési folyosók és keleti kiterjesztésük

Az alapelvek alkalmazása a hazai hálózatszerkezetre

A hálózatok többi rétegét sem szabad mellőzni vagy alárendelni

Az egyik XIX, – de a másik se XXI

*Budapest, 2001. március 11.*

---

<sup>3</sup> Rövidítve megjelent a Heti Válasz I. évf. (2001) 5. számában.