

HONNAN HOVÁ VEZETNEK?

Úthálózat-fejlesztés válaszüton



Pár éve Ausztriában a tiroliak sátrakat vertek fel az Alpokon átvezető autópályán, így tiltakoztak környezetük tönkretétele ellen. Vajon nálunk hol fog áthaladni a nemzetközi tranzitforgalom? A környezetvédelem és a közlekedéstervezés szempontjait már a hálózati elképzelések kialakításakor össze kell hangolni. Alábbi írásunkat vitaindítónak szánjuk.

Alsóbbrendű közúthálózatunkat olyan utak képezik, amelyek eredetileg szekérközlekedésre szolgáltak, a szomszédos falvakat kötötték össze, s alkalmazkodva a terepviszonyokhoz és a telekhatárokhoz, sűrűn kirajzolták a táj domborzatát, völgyirányait. Az első főutak építései lehetőség adódott arra, hogy kiegyenesítsék az utakat. Néhány évtized alatt létrejött, majd a gépkocsik elterjedése nyomán megerősödött egy új struktúra: a városokat összekötő főúthálózat. Ezt már jól ismerjük térképekről: nagyobb városainktól és köztük persze a fővárostól sugárirányban ágaznak szét főútjaink.

Az elmúlt két-három évtizedben az úthálózatok 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 nagy kapacitású főút, hanem egyben a nagy távolságú, régióközi gépkocsihasználat tömegessé válásának terjesztője is. A nyugati világban is csak a nyolcvanas évek végére ért meg annyira ez a felismerés, hogy elvezessen a forgalmi folyosókban való gondolkodáshoz, ami azután a transzeurópai hálózatok (angol rövidítéssel TEN) kialakításának egyik alapelvevé vált.

KÖZLEKEDÉSI FOLYOSÓK

Az Európai Uniónak nem egyszerűen közlekedéspolitikája, hanem közös közlekedéspolitikája van, amelynek az a feladata, hogy

egységes rendszerre kapcsolja össze a tagállamok hálózatait. Ez pontosan a fentebb tárgyalt harmadik szint, azaz a régióközi közlekedési kapcsolatok szintje, és az EU közös közlekedéspolitikája ennek megfelelően kiemelt szerepet szán a régióközi közlekedés infrastruktúrájának, vagyis a transzeurópai közlekedési hálózatok kialakításának. A többféle közlekedési ágra kiterjedő, intermodális közlekedési folyosókban való gondolkodás mellett érdemes kiemelni még egy mind nagyobb hangsúlyt kapó alapvető, 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 konferenciákat alakították ki, és rögzítették a TEN-hálózat keleti meghosszabbítását jelentő közlekedési folyosókat. A ma 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 páneurópai folyosók határmetszési pontjait természetesen a közvetlenül érintett országok megállapodásai nyomán terjesztették be, az országon belüli vonalvezetés pedig döntően az adott ország elképzelései alapján jutott a konferencia elé. Ezt figyelembe véve megállapítható, hogy Magyarország a rajta átmenő régióközi háló-

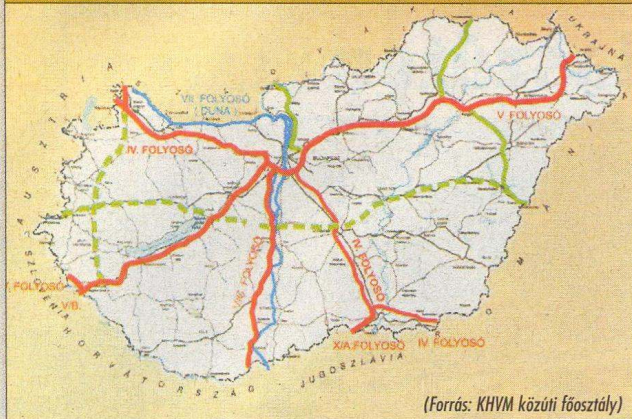
zatra olyan javaslatot fogadott el, amely egyértelműen a meglévő egyközpontú, Budapest-centrikus főhálózat továbbépítésére, megerősítésére irányul.

Vajon volna-e más lehetőség? Ennek megválaszolásához végig kell gondolnunk, 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 nemcsak 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 feladatát, ha közben nem a főhálózat leckéjét akarja megoldani (városok összekötését), hanem azt a főhálózatra hagyva saját léptékére koncentrál, azaz régiók kapcsolatának a megteremtésére. Márpedig a régiót belső kapcsolatainak gazdagsága avatja régióvá, következésképpen nem egyetlen központi települést, hanem a gazdag kapcsolati szövetet kell interregionálisan megközelíthetővé tenni.

A FŐVÁROSNAK SEM ÉRDEKE

Magyarország esetében a térségi tervezés régóta rámutat arra, hogy a túlzott központosítottság sem az ország egészének, sem a kitéüntetett helyzetben lévő fővárosnak nem szolgálja az érdekeit. Ezért az olyan közlekedési hálózat kialakulása, amely legalább enyhíteni képes a jelenlegi torz struktúrát, az ország minden részének kedvező lenne. ►►

A HELSINKI FOLYOSÓK ÉS A HÁLÓZAT KIEGÉSZÍTŐ ELEMEI



(Forrás: KHVM közúti főosztály)

►► Az interregionális hálózatot illetően például a következő megfontolások segíthetnek hozzá egy kedvezőbb jövőbeli struktúra kialakításához: egyközpontú sugaras hálózat helyett nyitott hálós közlekedési rendszer kialakítására van szükség. A hálózat szolgálja ki az ország egészét, kelet-nyugati, észak-déli és átlós folyosók kialakításával. Az országon és az egyes régiókon csak áthaladni kívánó forgalomnak lehetősége legyen arra és ösztönzést kapjon arra, hogy kevésbé környezetszennyező eszközöket válasszon. Az áthaladó forgalom ne érintsen érzékeny területeket (természeti, társadalmi, gazdasági és települési érzékenységet egyaránt mérlegelve). A közúti folyosók meghatározásakor a közlekedési rendszer egészéből kell kiindulni. Az áthaladókkal meg kell fizettetni az áthaladás teljes költségét.

Megállapítható, hogy a mai gyakorlatot és a becsléseket is figyelembe véve Magyarországon három kelet-nyugati és négy vagy öt észak-déli gyorsforgalmi folyosó távlati kialakulása képzelhető el, míg a helsinki folyosókkal megjelölt határpon-

tok összekötése a középső kelet-nyugati folyosó és átlós elemek kombinációjával alakítható ki.

A folyosók mellett két érzékeny térséget is említenünk kell: 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 országrészben Székesfehérvár térségében, az alföldi oldalon pedig Kecskemét–Szolnok térségében hív életre egy-egy markáns logisztikai csomópontot.

Az elmúlt két évben az itt vázolt gondolkodás egyes elemei hivatalos hazai elképzelésekben is megjelentek. Az ábrán piros szín jelzi az úgynevezett 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.

A TEN kiterjesztéseként eredetileg elfogadott IV-es és V-ös folyosók Pozsonytól keletre 500 kilométeres 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 kiterjesztését célzó nagy hálózaton. A magyar hálózati szerkezetet illetően pedig arra érdemes felfigyelni, hogy az eredeti folyosók kizáró-

Az érzékeny térségek elkerülésére való törekvés jegyében kifejezetten káros nemzetközi tranzit-folyosót átvezetni a balatoni üdülőkörzeten. A déli part települései mögött szükség van elkerülő főút megépítésére, hogy az tehermentesítse az üdülőtelepülések belső útját, de szakmai tévedés ide 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 az M1-es, M7-es és M5-ös autópályákat hálózattá összekapcsoló, ma balesetveszélyes M0-s autótú autópályává történő bővítése és a keleti oldalon Gödöllő térségében az M3-asig történő meghosszabbítása. Ezzel szemben Budapest északi oldalán káros lenne a folyosó autópályagyűrűként történő folytatása és a forgalomnak a Budai-hegységben való keresztülvitele.

Az M0-s keleti kiegészítése csak a már eddig a térségbe vezetett autópályák hatását semlegesíti. A helsinki folyosók e kiegészítés után sem keresztelődhetnek Budapest térségében, mert megengedhetetlen az interregionális pályák átpréselése az agglomeráció legterheltebb fővárosi bevezető szakaszain.

lag 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.

Ábránk tehát a tervezés egy olyan pillanatát rögzíti, amikor a TEN tényleges alapelveit megtestesítő szakaszok (érezékeny térségeket elkerülő, intermodális folyosók a szomszédos országok hálózatának megfelelő összekapcsolására) csak kiegészítő elemként vannak



FOTÓ: LEMÉNY LÁSZLÓ

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 jövő kutatás irodalma kreatív kaosznak nevezi azt az állapotot, amikor a folyamatokban egyszerre vannak jelen a fejlődés tartalékait elvesztett korábbi trendek és a mellettük megjelenő új tendenciák. Bár ilyen időszakokban nehéz tájékozódni, a helyzet mégis biztató, hogy a folyamatok át tudnak állni a fejlődést lehetővé tevő új pályára.

A gerinchálózatok egy ország közlekedésének egyetlen rétegét alkotják. Az EU közös közlekedéspolitikája azért erre a szintre koncentrál, mert az egyes országokban működő hálózatok összekötése képezi a feladatot. Súlyos tévedés azonban kizárólag a közös közlekedéspolitika elvárásait tekinteni irányadónak akkor, amikor a 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 megoldatlan 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 egyetlen rendszerként képzelel el, ahol az autópályák állnak a hierarchia csúcán, és minden más közúti elem az autópályák betáplálását szolgálja. Az ilyen rendszerben a hagyományos főutaknak és mellékutaknak megszűnik a folytonossága, és lefokozódnak az autópályák ágrendszerévé. Mind a szorosan vett közlekedésbiztonsági szem-

A SZÉCHENYI-TERV AUTÓPÁLYA-ÉPÍTÉSI PROGRAMJA

A Széchenyi-terv – már konkrét források hozzárendelésével – a gyorsforgalmi úthálózat fejlesztése hétéves programjának első szakaszában a 2000 és 2002 között megvalósuló fejlesztéseket foglalja magába.

A 2000 és 2002 között megépítendő autópályák Magyarországon

Szakaszhatárok	Gyorsforgalmi út hossza (km)
Az M3-as autópályá Füzesabony–Palgár közötti szakaszának és a 36. sz. főút Palgárt elkerülő szakaszának a megépítése	61,1 + 4,0
Az M7-es autópályá rekonstrukciója Budapest–Zamárdi között, a jobb pálya megépítése Balatonaliga–Zamárdi között, a bal pályán harmadik sáv építése Budapest–Székesfehérvár között	73,7 + 20,0
A szekszárdi Duna-híd és a kapcsolódó autópályaszakasz megépítése a 6. sz. főút és az 51. sz. főút között	18,6

A 2000 és 2002 között elkezdődő és a hétéves program további éveiben befejeződő autópályá-építések

Szakaszhatárok	Gyorsforgalmi út hossza (km)
Az M30-as Emőd–Miskolc közötti szakaszán autópályává fejleszthető autót út megépítése	24,0
Az M0-s útgűrű keleti szektor (az M3-as és 51. sz. főút között) autópályává fejleszthető autót útja és a 4. sz. főút Üllő–Vecsés elkerülő útja építésének megkezdése	57,0
Az M7-es Zamárdi–Balatonszentgyörgy között autópályává fejleszthető autót útja	59,2
M7-es Nagykanizsa–Letenye–országhatár között autópályává fejleszthető autót út	27,0
M70-es Letenye–Tornyiszentmiklós (országhatár) között autópályává fejleszthető autót út	20,0
M3-as Palgár–Nyíregyháza között autópályává fejleszthető autót út	57,0
M35-ös Palgár–Debrecen közötti autót út	24,0
M5-ös Kiskunfélegyháza–Röszke között autópályá	61,0
M0-s északi szektor–Duna-híd (2. sz. főút–11. sz. főút között) autót út	3,0
M0-s útgűrű déli szektor (M1 és M5 között) 2x3 sávós autópályává fejlesztesse	24,0

A 2002 után elkezdődő és a hétéves program további éveiben, valamint azon túlnyúlóan befejeződő autópályá-építések

Szakaszhatárok	Gyorsforgalmi út hossza (km)
M43-as autópályává fejleszthető autót út az M5-ös autópályá és az országhatár között	58,0
M7-es autópályává fejleszthető autót út Balatonszentgyörgy–Nagykanizsa között	35,2
M8-as autót út a 6. sz. főút–51. sz. főutak között és a dunaújvárosi Duna-híd	4,5
M6-os autópályává fejleszthető autót út Budapest–Dunaújváros között	61,0
M6-os autópályává fejleszthető autót út Dunaújváros–Szekszárd között	66,0
M6-os autópályává fejleszthető autót út Szekszárd–országhatár között és Pécsig bekötés	70,0
M3-as autót út Nyíregyháza–országhatár között	72,5

Forrás: Nemzeti Autópályá Rt.

pontok, mind a hálózati kapcsolatok biztonságát 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 akkor sem, amikor egy magasabb szint létrejön.

TÁVLATOS GONDOLKODÁS

A Széchenyi-tervnek a gyorsforgalmi úthálózattal kapcsolatos lendülete kétségkívül támaszkodott az abból eredő feszültségre, hogy itt „két évig nem történt semmi”. Ezzel szemben 1998 és 2000 között a gyorsforgalmi hálózat hazai szerepének megértésében, a jövőre vonatkozó elképzelések kialakításában 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 teljesítésére. Úgy tűnik, ebben az előrenyomulásban első sorban a beruházás mérete, az építendő ki-

lométerek mennyisége számít, és elsikkad a beruházás tartalma: az, hogy honnan hová vezetnek az utak. Az a paradox helyzet alakult ki, hogy senki nem vizsgálja, vajon elősegíti-e a beruházás mindazokat a szempontokat is, 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 olyan közlekedési koncepciót vázolt fel, amely alkalmas volt az akkor vadonatúj vasútépítések kezelésére, és amely az ország Béccsel összemérhető központjává tudta emelni Budapestet. Egy mai koncepciótól is távlatos gondolkodást kell elvárnunk, 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 nyerve el a támogatást.

Fleischer Tamás

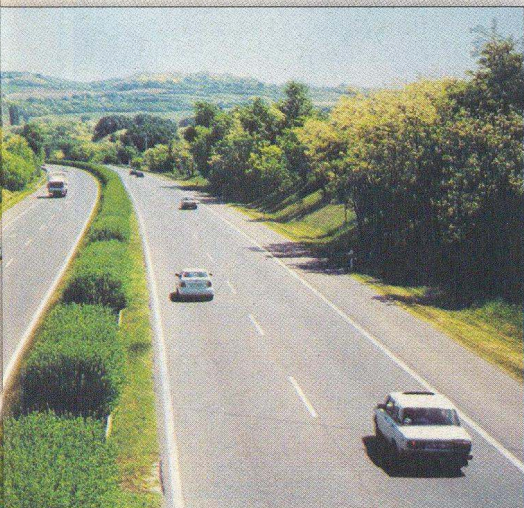
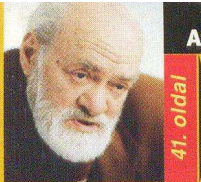


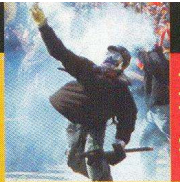
FOTO: DILLAI SANDOR



A SZELLEM FELSZABADULÁSA

41. oldal

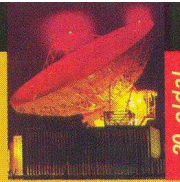
Schéner Mihály szerint a játékot a rend élteti



UTCAI ZAVARGÁSOK

18. oldal

A környezetvédők elvetik a globalizációt



LÉZER TÁMADJA A RAKÉTÁT

20. oldal

Csillagháború a banditaállamok ellen

I. évf., 5. szám 2001. 05. 11.

Ára: 198 Ft

H E T I

www.hetivalasz.hu



Válasz

KÖZÉLET

KULTÚRA

KÖRNYEZET



**Szegénynegyed
Mohács határában** 122. oldal

**Botrányos
nyaralások** 28. oldal

**Természetfotóink
világsikere** 64. oldal

23. oldal

Rendhagyó zarándokút



9 771587 080006