

Fleischer Tamás – Magyar Emőke –
dr. Tombácz Endre – Zsikla György

KÖZÚTI ÉPÍTÉS

Beszámoló a Széchenyi Terv

autópálya-fejlesztési program stratégiai környezeti vizsgálatáról

Kivonat

A stratégiai környezeti tanulmány, – érvényes területfejlesztési, környezeti és közlekedési dokumentumok áttekintésével, az egymással összhangban lévőnek talált általános célok, valamint az érvényes európai célkitűzések figyelembevételével, – először azt az értékrendszert rögzíti, amelyik keretül kell szolgáljon a hálózat egésze kialakításának közlekedési-szakmai megalapozásához. Ezt követően a hálózat kialakítására vonatkozó szakmai kritériumokat fogalmaz meg, és ezzel szembesíti a 2030-ra előirányzott hivatalos távlati közúti gyorsforgalmi hálózat tervezetét. A tapasztalt ellentmondásokra irányítva a figyelmet, a tanulmány kísérletet tesz egy, az ellentmondásokat kiküszöbölni, vagy legalább is csökkenteni képes hálózat struktúrájának, jellegének felvázolására. 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.

Bevezetés

A szerzők 2001 folyamán készített tanulmányukban a Széchenyi Terv autópálya fejlesztési programját *stratégiai környezeti hatásvizsgálatai* eljárásnak vetették alá¹. A munkában alapvetően három szinten készültek vizsgálatok:

- *a kiinduló értékrendszer áttekintése*: ennek során a szerzők összevetették mindazon fontosabb dokumentumok általános célkitűzéseit és céljait, amelyek háttérként kellett, hogy szolgáljanak a közlekedési tervezetek és a gyorsforgalmi hálózatfejlesztések kialakításakor (Országos Területfejlesztési Konceptió, Országos Területrendezési Terv, Magyar Közlekedéspolitika, Nemzeti Környezetvédelmi Program, Széchenyi Terv; illetve az európai közlekedési hálózatokra vonatkozó főbb dokumentumok²);
- *a hálózati szint áttekintése*: ennek keretében a készítő meg-

vizsgálták a fő értékelve érvényesülését a 2030-ra tervezett gyorsforgalmi hálózatra vonatkozó tervezet egészén; - *a Széchenyi Tervben szereplő egyes nyomvonalfolyosók vizsgálata*: ennek során a szerzők 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.

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

- 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 terheltségére vonatkozó vizsgálatok szükségességét (TEN Guidelines 1996). A hazai elképzelésekben szereplő autópálya-fejlesztési tervek jó részt, - közvetlenül vagy közvetve - kapcsolódnak a TEN hálózatához, illetve a bővítésben érdekelt országok térségére vonatkozóan kialakított u.n. 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 létesítmény környezeti hatásait számbavevő, *beruházásokra*

1 A cikk 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. (Fleischer T – Magyar E – Tombácz E – Zsikla Gy 2001), ill. ld. <<http://korny10.bke.hu/kti/kiadvanyok.html>>.

2 ld. (OTK 1997), (OTrT 1999 m, n), (Közlekedéspolitika 1996), (NKP 1997), (NKP közl. 1998), (Széchenyi Terv 2000), ill. (CTP 1992), (TEN Guidelines 1996), (Time to decide 2001).

vonatkozó környezeti hatástanulmány elkészítését írhatta elő, addig a Tanács újabb, a stratégiai környezeti hatásvizsgálatokról intézkedő irányelve (SEA Directive 2001) kiterjeszti a hatásvizsgálati gyakorlatot egyes *tervek és programok* környezeti következményeinek a vizsgálataira is. Az új irányelv általános életbeléptetésére kísérleti tanulmányok eredményeinek elemzése után, 2004-től kerül majd sor.

Tanulmányunk mindenekelőtt értelmezte magát a *stratégiai környezeti vizsgálat* (SKV) eljárást. Ez, *ellentétben az egyes tevékenységek, egyes létesítmények hatáseit 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 szintjeit, 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 ezzel kapcsolatos külön összeoglalónkra utalunk³.

Az értékrend meghatározása

A módszertani kérdések tisztázása után áttekintettük a hazai közlekedéshálózati fejlesztések jelentősebb európai és hazai előz-

ményeit jelentő szakmapolitikai, stratégiai munkák célrendszerét, célkitűzéseit.

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. Öröndetes, hogy a kilencvenes évek Magyarországon a társadalmi és térségi méltányossági célkitűzések mellett a környezeti vonatkozású normák is részét képezik ennek az általánosan elfogadott célrendszernek. Ide soroltunk olyan célokat, mint *a jólét, a fejlődés elősegítése, kiegyensúlyozott térségi és szociális viszonyok kialakítása, az ehhez kapcsolódó különbségek csökkentése, integráció a különböző ágazatok között, harmónia a természettel és együttműködés a térbeli szomszédsággal*.

Elemzésünkben áttekintettük az úthálózat-fejlesztést megalapozó közlekedéspolitikát (Közlekedéspolitika 1996, Közlekedéspolitika felülv. 1999), a közúthálózat-fejlesztési programokat (Országos közúthálózat-fejlesztés 1991, Tízéves 1997a, 1997b, 1999, 2000), a területfejlesztési koncepciókat (OTK 1997, OTrT 1999m, 1999n) és a nemzeti környezeti program közlekedési szektortervét (NKP közl. 1998), mint olyan dokumentumokat, amelyek a Széchényi Terv autópálya-fejlesztési programjának előzményeit, forrásait képezik. E dokumentumokban jól megkülönböztethetők voltak a *politikai és szakmai célok, célkitűzések*. *Megállapíthatjuk, hogy a megvizsgált területi, környezeti és közlekedési dokumentumok a politikai célkitűzések átfogó szintjén összhangban vannak egymással, pontosabban a felfedezhető kisebb hangsúlykülönbségeknek kitűzött 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 problémát jelentett számunkra az, hogy:

- a szakmai célkitűzések *gyakran ellentmondtak a dokumentum saját célrendszerének*;
- közvetlenül témánkra, a *hálózatokra koncentrálva, rendszeresnek volt mondható*, hogy a területi kiegyenlítés, vagy az ország egyközpontúságának csökkentését deklaráló általános célok után *vagy szakmailag semmitmondó általános szövegek fogalmazódtak meg térszerkezeti változtatás szükségességére, vagy kifejezetten központosítást fokozó hálózatelemek kaptak támogatási prioritást*;
- úgy látjuk, hogy 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 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 koncentráció és nem kiegyenlítő hatású, továbbá az elképzelt *gerinchálózatok szerkezetének* további centralizációt előidéző hatása, ezen keresztül a főváros-videk lejtő további megerősítése.

3 Fleischer Tamás – Magyar Emőke – Tombác Endre – Zsikla György: Gondolatok közlekedés-fejlesztési programok stratégiai környezeti vizsgálatának készítése kapcsán. *ÖKO*, 2002. Megjelenés alatt.

A gerinchálózatok hazai kiemelése részben visszavezethető az EU 1992-es Közös Közlekedéspolitikájának (CTP 1992) egyfajta mintaként való követésére. Az EU Közös Közlekedéspolitikájának azonban *a nemzeti hálózatok összekötésének a 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*; a csatlakozó országok árnyalt kapcsolati igényeit kifejező kiemlések csak újabb merülnek fel, és másodlagos elemekként egyelőre elsikkadnak a tervezési folyamatban.

A hálózatok fejlesztésének következő, gyakorlati szintje az eszköztárszaki szakmai megfogalmazásához képest is változatlanosságot és tehetetlenséget mutat. Miközben a szakmai ágazati tervezetekben az előző sommás kritika érvényessége mellett is megfigyelhetők lassú elmozdulások (harántoló elemek, hidak, fővárost elkerülő kapcsolatok megjelenése), 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 előzőekben felsorolt dokumentumok általános céljainak elfogadásával és a célok teljesülésére irányuló szakmai stratégiai döntések tartalmának esetenkénti felülbírálatával), mely a továbbiakban az értékelés alapját képezhet. Megjegyezzük, hogy a kialakított értékrend nagy összhan-

got mutat az Európai Unió azóta, 2001 szeptemberében nyilvánosságra hozott közlekedéspolitikájának (Time to decide 2001) 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 kívánja a nem kívánatos környezeti hatásokat. Az igények befolyásolása nemcsak gazdasági alapon, hatékonyságnövelési céllal történik, hanem a kezelhetetlen környezeti problémák megelőzése, csökkentése, és a kemény természeti erőforrás-korlátok érvényesítése miatt is. A modellnek fontos eleme tehát, hogy nem kíván 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 túlnő rendszert. A modell elvei alapján lehetett a gyorsforgalmi hálózat fejlesztésére vonatkozó értékrendet kialakítani.

Az értékrendnek a *gyorsforgalmi hálózatra vonatkozó* fontos következtetései a következők voltak: (A következők 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 hosszúságú hálózatot kell építeni.* Olyan állapot teremtsse 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 megerősítet-

ték a szerkezeti centralizációt. Ennek következményeként a tranzitforgalom eleve magas forgalommal terhelt területeken, kiemelten a fővárosi agglomeráción keresztül került átvezetésre. *A tranzitforgalom lebonyolítására kiépítendő folyosók el kell kerüljenek a forgalmilag magától 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 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 tartani, hogy a legerőteljesebb légszennyező- és zajhatások emberlakta területek ne érjenek.*

A hálózat egészének értékelése

Ezen megalapozó áttekintés után térhettünk rá a konkrét vizsgálá-

tokra, melyek első szintje a *hálózat egészének elemzése* volt.

Amint arra 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 gazdaság szerkezet feloldását, a sokpólusú fejlődést, a helyi hálózatok erősödését célozzák, továbbá a hazai szereplők stabil bekapcsolását 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 régióon belüli helyi kapcsolatok gazdagításának, mélyítésének a szándéka. *A közlekedés részéről ezeket az erőfeszítéseket elsősorban a 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 hálózatok-

hoz 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, aminek a kielégítésében 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 döntően befolyásolja. Ahhoz, hogy a folyosók kialakítása ne hasson elenne a helyi kapcsolatok építésével elérni kívánt céloknak, 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 rétegek külön-külön le kell fedjék az országot, azaz nem egyetlen feladatuk, hogy kiszolgálják a magasabb szintet. A régióközi hálózat egy *többrétegű közlekedési szerkezet* egyik rétege;
- a korábban a szakmában elterjedt „sugaras-gyűrűs” 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 kitűzni, ezzel lehet a szomszédos régiókkal kapcsolatba lépni;
- az elsődleges cél a hazai régiók bekötése a régióközi hálózatba, nem pedig a folyosóknak az országon való áthaladásá-

nak a biztosítása. Ennek ellenére – fekvésünkéből 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 mértékű zavarást okozzon* az ország életében. Ennek érdekében *a tranzitfolyosó*

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

A minimális hosszúságú áthaladás geometriai követelményét korábban (Tombác 1993, Fleischer 1994) dolgoztuk ki, most az *1. ábrán* csupán az ennek felhasználásával kialakított hálózati sémát mutatjuk be.

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 egyedi, helyi problémák helyi megoldását célzó javaslatok laza szövevényeként. *A Széchenyi Terv elmulasztotta azt a lépést, 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 bemutatott távlati (2030-ra előirányzott) gyorsforgalmi hálózatot a *hálózatképzés logikája* szempontjából is értékelés tárgyává tettük. Ez a megközelítés tükröztetni képes a környezeti, a gazdasági és a térségi szempontok egy jelentős részét is.

Főbb megállapításaink a következők voltak:

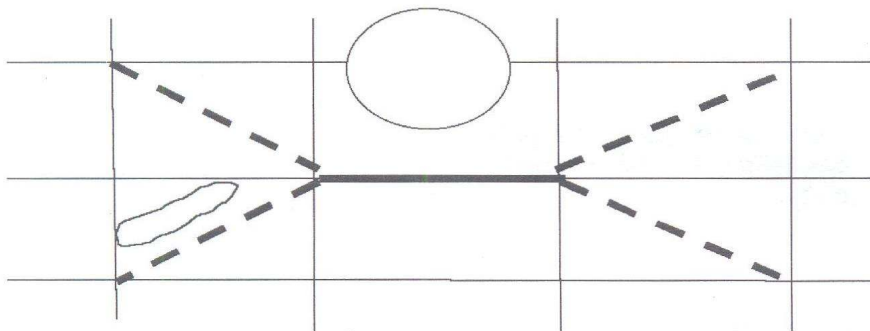
a) a távlati gyorsforgalmi úthálózat még őrzi egy sugaras-gyűrűs elképzelés nyomait, ugyanakkor, különösen a du-

nántúli oldalon e gyűrűk folytonossága már megszakad és a megjelennek az országot harántoló folyosók is. E ket-tősség természetesen felfogható a fejlődés jelének is, itt kis-sé szigorúbban következtel-ségnek és *szerkezeti hibának*, a *gyűrűs és a tengelymenti lo-gika keveredésének tekintjük*. Ilyen hiba a 8-as út átfordulása „középső gyűrűbe“ ami Eger-nél ér véget;

b) az egész hálózat magán őrzi a *főútvonal-hálózat funkcióinak és a régióközi folyosók funkci-óinak keveredését*, tisztázat-

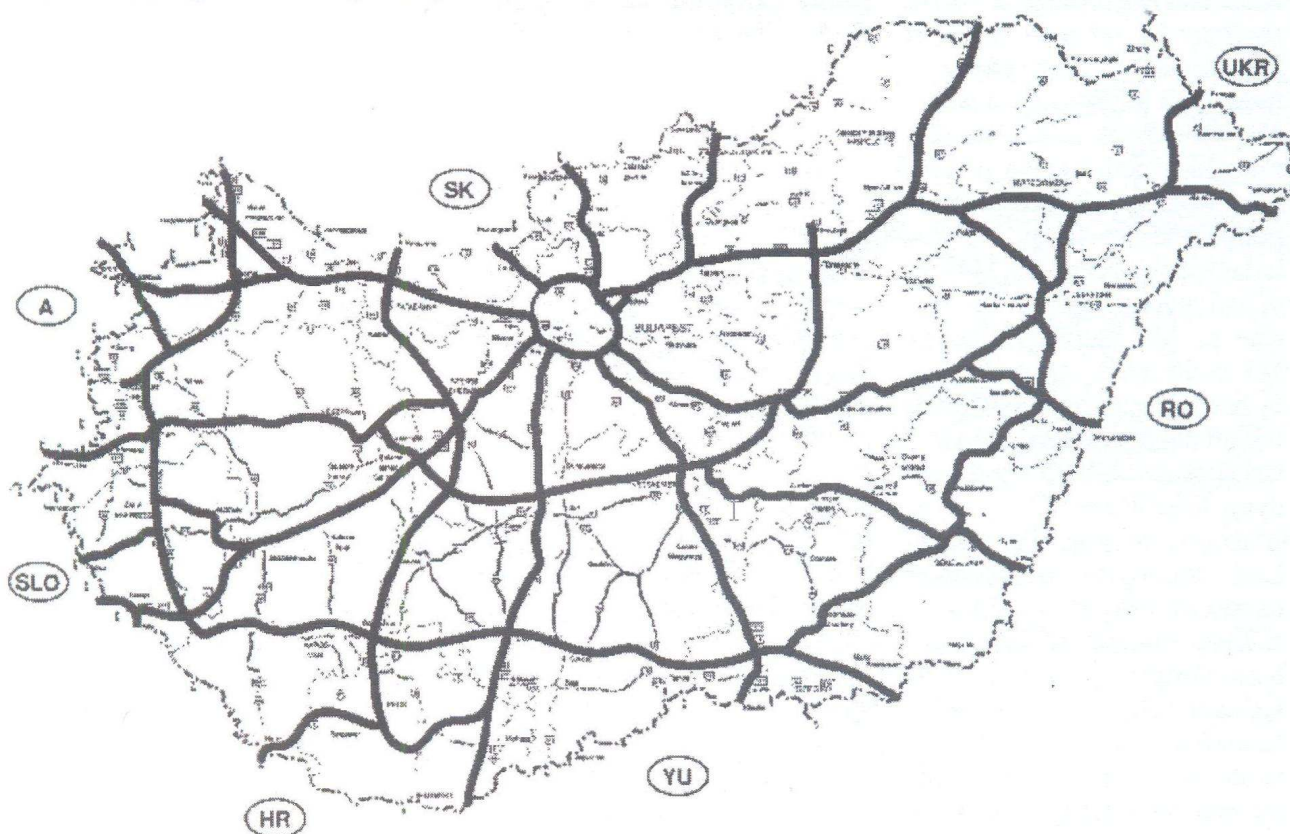
lanságát. Ma már a "városokat összekötő" főútvonalnak is el kell kerülnie a belterületeket, ettől azonban még nem változik meg a hálózat alapvető struktúrája és az elkerülő főút nem válik alkalmassá országos tranzitforgalom lebonyolítására. Különösen az alföldi oldalon, a távlati gyorsforgalmi hálózat 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



1. ábra

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



2. ábra

A magyar közúti gyorsforgalmi hálózat távlati fejlesztési terve, 1999

Forrás: Szabó László (1999) Fejezetek és dokumentumok... Állami Autópálya-fejlesztő és -kezelő Rt.

Budapestről, a távlati tervben nyolc gyorsforgalmi út egészíti ezt ki!)

- d) elvi, funkcionális tisztázatlanságot jelez egyes városok zsákyszerű gyorsforgalmi bekötése a közelében 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 az előző esetekben sem indokolt presztízből interregionális leágazást jelölni a tervekbe. Bár nem zsák-leágazás, 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.* Közeli párhuzamosok azt jelzik, hogy a tervezők nem ennek a feladatnak a megoldásában, hanem 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 kiküszöbölhető, többnyire megoldandó tisztázatlanságot jeleznek a térképen megjelenő kisméretű háromszögek is. Az M3-M0 kapcsolatnál a Gödöllő felől történő bekötés indokolt, a további vonalak 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 korábbiakban 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, 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 rács szerkezet három markáns kelet-nyugati tengelyének a kialakításához kiindulásul szolgáljon. Ezen túlmenően a nyugati országrészben már alakul 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 - Nagyváradi kapcsolat pedig már elfogadott TINA elem. A tisztántúli távlati hálózat teljes egészében mai főutakra van rárajzolva, pedig elképzelhető, hogy a Széchenyi Tervben nyomatékkal szereplő pólusképződés elősegítését éppen itt néhány, kicsit nagyobb új kapcsolat biztosítása szolgálna eredményesen.

Végül, aminek a gondolata sem merül fel a távlati gyorsforgalmi tervben, az a jelenleg a fővárosban található IV-es és V-ös pán-

európai 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, északkelet felé az M4 ugyancsak megteremti Debrecen-Nyíregyháza felé a kapcsolatot, 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 vadonnatúj, kiépítendő Veszprém-Cegléd-Szolnok bázisfolyosó e nagyvonalú elképzelés helyett periférikus kiegészítő feladatokat lát el, ehhez idomították a tervezők a nyomvonalát. *A gyorsforgalmi hálózat jövője kulcselemének tekintjük a Veszprém-Szolnok közötti kapcsolat szerepének megértését, és a szerepének megfelelő jellemzőkkel történő mielőbbi kialakítását.*

A felsorolt problémák korrigálásának szándékával a tanulmányban kísérletet tettünk a hiányosságok kiküszöbölésére, deklarálva azokat az alapelveket, melyeket a távlati gyorsforgalmi hálózatnak teljesíteni kell, ha meg akar felelni az átfogó céloknak. Az eredményt (3.ábra) óvatosan mutatjuk be, mert a korrekciók elvégzése esetén újabb problémákat vetett fel, köztük olyanokat is, amelyeket saját deklarált elveink alapján is javítandónak tartunk. Nem tekintettük azonban feladatunknak, hogy jelen munka keretében ezeknek részleteiben utánajárjunk, illetve, hogy további iterációkban *hálózattervezést* végezzünk. Az ábra bemutatásának a célja nem több mint, hogy jelezze az értékelési kritériumainknak nagyjából eleget tevő alternatív gyorsforgalmi hálózat *sűrűségét és struktúráját.* Az alternatív hálózatot a folyosó mélységű értékelés során abból az egyetlen szem-

pontból kívánjuk figyelembe venni, hogy megállapítsuk, vajon a hivatalosan közzétett és a Széchenyi Tervben alapul vett távlati hálózathoz melyik az az elem, amelyek az általunk felsorakoztatott szigorú követelmények alapján is kiépítendőknak minősülnek, és melyik az, amelyek gyorsforgalmi kiépítése legálább is megkérdőjeleződik.

Az egyes folyosók értékelése

A Széchenyi Tervben felvázolt folyosófejlesztési elképzelésekről a következőket állapítottuk meg (figyelembe véve, hogy a Széchenyi 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):

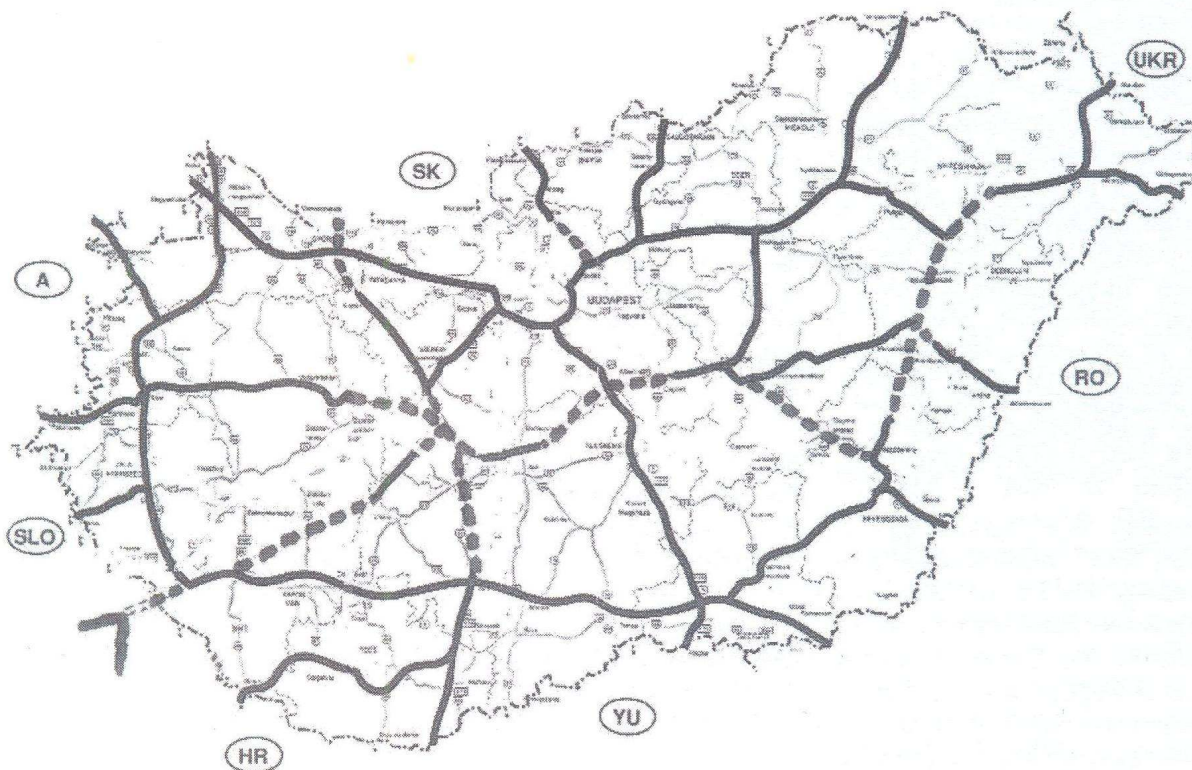
- a IV-es korridor a fenti anyagokban és a Széchenyi Tervben is az M1 – M0 – M5 utakból áll. Ezzel szemben az M1 – M81 – M8 – M5 kapcsolat

IV-es korridorra való minősítését javasoljuk. A fővárosi úticélú forgalom a már kiépült autópálya szakaszokon továbbra is el tudja érni Budapestet, ugyanakkor a legterheltebb bevezető szakaszok folyamatos bővítése, és az M0 déli szakaszának későbbi folyamatos bővítése megtakarítható lesz, továbbá éppen a legnagyobb forgalmú szakaszon 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 legzsúfoltabb 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 autótút 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 bevezetés kiépítése elkerülhető (ezt a Széchenyi Terv sem tartalmazza);

- az V-ös páneurópai folyosót jelenleg az M7 – M0 – M3 utak jelentik. Javaslataink 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



3.ábra
Alternatív javaslat vázlata távlati gyorsforgalmi hálózat kialakítására

megjegyzések vonatkozathatók, amelyek a IV-es folyosó kapcsán az előzőekben említésre kerültek. Az M7-es Székesfehérvár - Budapest szakaszával kapcsolatban meg kell jegyezni, hogy (a Széchenyi terv első ütemében szereplő) kétszer három sávra történő kiépítést 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 lett volna az M8-as Székesfehérvár – Dunaújváros szakaszára fordítva a problémát távlatosan, korszerű szerkezetben rendezni;

- az V-ös tranzitfolyosónak a Balatoni üdülőkörzeten történő átvezetése súlyos hiba. (A Széchenyi Terv tartalmazza.) A déli tópart üdülő-településeiben gyakorlatilag végig vezető főutat természetesen indokolt a települések elkerülésével vezetni, ettől azonban az még országos főút kell maradjon. Ideiglenesen ez a főút hordozhatja a tranzitforgalmat is (ma ugyanezt az üdülő-települések 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 a M9 kelet-nyugati tengely valamint az M81 – M6X észak-déli tengely végleges szerepének és helyének eldöntésével együtt kell a nyomvonal és a kapcsolatrendszer kialakítására visszatérni;
- mivel az előzőek szerint a folyosó forgalmát egyelőre és ideiglenesen az üdülő-településeket elkerülő főút veszi át, az Aliga – Zamárdi szakaszon sem a páneurópai korridor, ha-

nem a 7-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-as jelenlegi elképzelései szintén a Balaton partját akarják tehermentesíteni, emiatt Székesfehérvár és Veszprém között külön gyorsforgalmi utat kellett a tervbe foglalni. A gyorsforgalmi utakat a fő folyosók kiszolgálásához rendeltük, míg a Fűzfő – Aliga 71-es úti forgalom tehermentesítésére a településeket elkerülő főút kiépítését feltételeztük;

- a Széchenyi Tervvel összhangban az M0 térségében a legfontosabb két feladatnak a már kiépített déli szakasz autópályává való kiépítését és az M5-től az M3-as gödöllői kapcsolatáig, a keleti szakasz kiépítését tekintjük. Ezzel a fővárosi bevezető M1, M7, M5, M3 autópályák hálózatba kapcsolása megtörténik. A további feladat a korábban írtak 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 bevezetés kialakítása szükségessé válik, annak Gödöllő térségében célszerű az M0-hoz csatlakoznia;
- a két dunántúli észak-déli folyosó elképzelését lényegében átvettük 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 érintett térség ebben az esetben is kellően megközelíthető a M7 és M9 tengelyek megfelelő kialakításával;

- az alföldi oldalon, mint említettük, a távlati terv nem alakította ki a tengelyek konzisztens rendszerét. Alternatív lehetőségként felvetettünk egy Salgótarján – Cegléd – Kecskemét – Szeged észak-déli tengelyt is, 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 nem volt módunk e felvetéseknek a térségi, regionális összefüggések alaposabb vizsgálatával történő megalapozására. Arra azonban ezzel is fel kívántuk hívni a figyelmet, hogy ország keleti részén a potenciális fejlődési pólusok jobb kapcsolatainak kialakításában még jelentős tartalékok rejlenek. Mindenképpen hozzá kell mindehhez tenni, hogy ebben a térségben a forgalmak egyelőre semmiképpen nem indokolják gyorsforgalmi kapcsolatok azonnali megépítését.

A Széchenyi Terv autópálya építési programjában tervbe vett útszakaszok közül sok nem felel meg a Terv általános célkitűzéseinek figyelembevételével kialakított gazdasági, környezeti, területi és társadalmi célokat figyelembe vevő gyorsforgalmi hálózatnak. A Széchenyi Tervben megjelenő folyosók szükségességéről a hálózati összefüggések elemzése alapján összefoglalóan a következők mondhatók el.

Az autópálya-program finanszírozásához olyan konstrukcióra lenne szükség, amely elősegítené a sajátos funkciójú, magas minő-

A 2002-ig megvalósulásra tervezett szakaszokra vonatkozóan:

Az M3 autópálya Füzesabony-Polgár közötti szakaszának, és a 36. sz. főút Polgárt elkerülő szakaszának a megépítése	Indokolt. (épül)
Az M7 autópálya rekonstrukciója Budapest-Zamárdi között, a jobb pálya megépítése Balatonaliga-Zamárdi között, a bal pályán harmadik sáv építése Budapest-Székesfehérvár között	Pályarekonstrukció és kapaszkodósáv építése indokolt, jobb pálya építése ill. a harmadik sáv építése nem. (időközben megépült)
A szekszárdi Duna- hid és a kapcsolódó autópálya szakasz megépítése a 6. sz. főút és az 51. sz. főút között	Távlatban indokolt, bár a dunatújvárosi Duna-híd sürgősebb lenne. (jelenleg épül)

A 2002-ig beindítandóként tervezett beruházásokra vonatkozóan:

Az M30 Emőd-Miskolc közötti szakaszán autópályává fejleszthető autópályát megépítése	A Hidasnémeti-Miskolc-Debrecen-Ártánd (v. Gyula) folyosó része, távlatban is autópályát.
Az M0 útgyűrű K-i szektor (M3 és 51.sz. főút között) autópályává fejleszthető autópályát és a 4.sz. főút Üllő-Vecsés elkerülő út építésének megkezdése	Indokolt.
M7 Zamárdi - Balatonszentgyörgy között autópályává fejleszthető autópályát	Elkerülő főút, nem gyorsforgalmi út. Az M7 délebbre kell, hogy épüljön.
M7 Nagykanizsa - Letenye - országhatár között autópályává fejleszthető autópályát	A kapcsolat indokolt, de a pontos csatlakozása az M7 végleges helyével, továbbá a 9-es és a 86-os folyosók kialakításával is egyeztetendő.
M70 Letenye - Tornyiszentmiklós (országhatár) között autópályává fejleszthető autópályát	Autópályaként nem indokolt, egyébként ld. előző pont.
M3 Polgár - Nyíregyháza között autópályává fejleszthető autópályát	Indokolt, de a Polgár-Nyíregyháza –Debrecen háromszög áttervezése után
M35 Polgár - Debrecen között autópályát	Indokolt, de a Polgár-Nyíregyháza –Debrecen háromszög áttervezése után. Ez kb. Hajdúdorog-Hajdú-szoboszló gyorsforgalmi vonal-vezetést jelent. Debrecen közvetlen kiszolgálása a főúthálózat korszerűsítését igényli.
M5 Kiskunfélegyháza - Röszke között autópályát	Indokolt.
M0 Északi szektor /Duna-híd/ (2.sz. főút -11.sz. főút között) autópályát	Nem indokolt M0 gyorsforgalmi kapcsolat-ként.
M0 útgyűrű D szektor (M1 és M5 között) 2x3 sávú autópályát fejlesztése	Indokolt és sürgős.

ségi 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 tapasztalatait, a fizetőképes kereslet hiányát a Széchenyi Terv egyoldalúan a túlzott monopolár kialakulásának tulajdonítja, és elmulasztja annak az 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 kialakít-

tott stratégia a megépülő autópályák nyomán keletkező veszteséget kívánja minimalizálni, miközben ésszerű közút-gazdálkodás 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. Önmagában ez tehát az autópálya-építés célját nem minősíti, és nem igazolja.

A gyorsforgalmi út építésének, mint beruházásnak nem vitathatóan vannak 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 felszívóképeségét növelni képes. Azoknak a céloknak az elérését, amelyeket a

A 2002-ig beindítandó és 2007-en túl befejeződőként tervezett beruházásokra vonatkozóan:

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

2001 végén a kormány további programot fogadott el az előzőek bővítéseként (Széchenyi-Plusz 2001)

A Széchenyi Plusz program keretében elhatározott kiegészítő beruházásokra:

M7 autópálya felújítása és továbbépítése keretében Budapest és Székesfehérvár között a bal pálya 3. sávja, továbbá 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 útgyűrű északi szektora és új Duna-hídja a 2. sz. főút és a 11. sz. főút között, valamint M5-M3 közötti szakasszal együtt az M3 autópálya felé a gödöllői átkötés is	M0-nak nem indokolt északi szakasz Gyorsforgalmi út az M5-M3 között indokolt.
a dunaiújvárosi Duna-hídhöz csatlakozva autópályává fejleszthető autót épüljön Veszprém és Szolnok között	indokolt, de a jelenlegi, Fűzfőt felfűző, Székesfehérvárt 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.

Széchenyi Terv egésze, és az autópálya-építési program maga is maga elé tűzött, 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.

A konkrét folyosó-vizsgálatok további eredményei

Az előzőekben a hálózat egészére vonatkozó megállapításaink alapján mondtunk véleményt az egyes folyosók szükségességéről. Az erre vonatkozó állításaink fenntartása mellett is figyelembe kellett vennünk, hogy az általunk felvetett hálózatalakotási elvek és az ennek nyomán kialakított hálózat olyan szakmai javaslat, ami-

nek egyelőre nincs dokumentumokban lefektetett legitimitása. Erre való figyelemmel, – egyébként továbbra is elsődleges fontosságúnak tartva a hálózati szintű megállapítások megvitatását és az abból történő kiindulást – a munka keretén belül nem mellőzhettük, hogy a jelenleg folyosóként deklarált útszakaszokra is megállapításokat tegyünk, ezúttal függetlenül attól, hogy az adott

A Széchenyi Plusz program keretében elfogadott új beruházásokra vonatkozóan:

M0 autótút gyűrű 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 autótút kiépítése Vác és az országhatár között, – az V/C Helsinki-folyosó összekötése valamint a központi régió közlekedésének fejlesztése céljából	nem indokolt. A fővárosba új autópályát bevezetni nem kell – különösen acélból nem, hogy a városon át, csatlakozzon egy helsinki folyosóba. Az M2 autótúttal 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 autótút megvalósítása Kaposvár érintésével az M7 autópálya, Balatonlelle és Pécs között – a Közép- és Dél-Dunántúl elérhetőségének javítása céljából	nem indokolt. Az M7 helye, ill. a Komárom-Székesfehérvár-Dombóvár/vagy Bátaszék tengelyek kijelölése előtt nem hozható a térségben külön döntés.
M8 autópályává fejleszthető autótút 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 autótút Szekszárd-Kaposvár közötti 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,

A Széchenyi Tervben szereplő, a következő 5-7 évben fejlesztésre kerülő hálózatra vonatkozó megállapítások:

Folytatás a következő oldalon

(Faint, illegible table content, likely a continuation of the project list)

Folytatás az előző oldalról

A Széchenyi Tervben szereplő, a következő 5-7 évben fejlesztésre kerülő hálózatra vonatkozó megállapítások:

Helyreigazítás

A Közlekedéstudományi Szemle októberi számában közölt cikkünkben (*Fleischer Tamás - Magyar Emőke - Tombácz Endre - Zsikla György: Beszámoló a Széchenyi Terv autópálya fejlesztési programjának stratégiai könyvezeti vizsgálatáról.*) a *Közlekedéstudományi Szemle*, LII. évf. (2002) 10. sz. pp. 377-390.) számában sajátos módszerrel és akaratunk ellenére fokoztuk Dr. habil. Gáspár László idézettségét: a tördelés szeszélye ugyanis hosszadalmas utolsó táblázatunk helyére Gáspár Lászlónak - a saját cikkében egyébként szerencsére szintén szereplő - ugyancsak hosszú táblázatát „idézte“ be. Ettől cikkünk egyfelől korszerű és posztmodern lett, másfelől pedig szerzőként rájöttünk, hogy saját hiányzó táblázatunk elmaradása egyáltalán nem vált a mondanivalónk kárára. Úgy is mondhatjuk, hogy a Gondviselés Keze szerkesztett bele a kefelevonaton egyébként még az eredeti elképzelésünknek megfelelően alakuló szövegbe. Ezért most eltekintenénk attól, hogy a kimaradt táblázat külön közlését erőltessük, tanulmányunk figyelmes olvasóit pedig megnyugtatjuk, hogy egyáltalán nem érte őket számottevő veszteség.

Köszönettel:



Fleischer Tamás, Magyar Emőke, Tombácz Endre, Zsikla György

folyosó kialakítását a távlati hálózati szerepkör indokolja-e.

Ennek alapján a Széchenyi Tervben szereplő hálózatra vonatkozó megállapításainkat táblázatos formában foglaltuk össze.

Összefoglalás

A tanulmány azt a munkát foglalja össze, amelyet a szerzők 2001 folyamán készítettek, a Széchenyi Terv autópálya-fejlesztési terveinek *stratégiai környezeti hatásvizsgálata* céljából.

A vizsgálat metodikai megalapozása során kialakított eljárásnak megfelelően, nemzetközi példák nyomán a szerzők megkülönböztetik a vizsgálat tárgyát képező stratégiai döntéshozatal különböző szintjeit, így

- a politikai célok meghatározásának szintjét,
- a politikai célok teljesítésére irányuló stratégiai döntések szintjét, továbbá
- a fejlesztési programok szintjét.

Megállapítható volt, hogy a politikai célok meghatározásának a 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* szintje esetében a közlekedési infrastruktúrát illetően speciális szakmai figyelmet érdemel a közlekedési hálózatokra vonatkozó elképzelések vizsgálata, – míg a nevesített harmadik szint, a fejlesztési programok szintje a közlekedés-hálózatokon főként korridor (folyosó) szinten kialakított tervezeteket jelent. A tanulmány készítői úgy találták, hogy Magyarországon nemcsak a hálózati struktúra *kiépülésében*, de a kívánatos közlekedési hálózatra vonatkozó *elképzelések kialakításában* is lemaradás tapasztalható: az átvizsgált dokumentumok és tervezetek a hálózati struktúrát il-

letően nagy tehetetlenséget mutatnak, és egyáltalán nem igazodnak a deklarált politikai célokhoz.

A Széchenyi Terv is *politikai célkitűzésekből* indult ki, majd ezek elérésére irányuló *stratégiai döntéseket* fogalmazott meg, ahonnan különböző *fejlesztési programok* kialakításáig jutott el. Az autópálya-építési program esetén azonban e folyamatban szakadás volt tapasztalható, amennyiben a célok megfogalmazását közvetlenül a fejlesztési program kitézése követte. Szakmai oldalról tekintve a probléma úgy fogalmazható meg, hogy az elvi céloknak – az e céloknak megfelelő hálózat szerepének mérlegelése nélkül, – közvetlenül az egyes folyosók fejlesztésére irányuló programok révén kívánt a Terv megfelelni. A célok módszeres lebontását a hálózat esetében *korábbi kormányzati döntésekre való hivatkozás* helyettesítette, miközben valójában a hivatkozott korábbi döntések is elmulasztották a fő célok és a hálózatfejlesztéssel kialakított stratégia összeegyeztethetőségének a vizsgálatát.

A stratégiai környezeti tanulmány az egymással összhangban lévőnek talált általános célok, valamint az érvényes európai célkitűzések figyelembevételével először azt az *értékrendszert* kívánta rögzíteni, amelyik mintegy keretül kell szolgáljon 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 érzékeltetésére. 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 kiegészítette egy olyan folyosó elemzés, 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.

Irodalom:

- CTP (1992) A közös közlekedéspolitikai jövőbeli fejlődése – a fenntartható közlekedés közösségi kereteinek globális megközelítése [COM(92)494] ill. Közös közlekedési akcióprogram 1995-2000 [COM (95)302]
- Fleischer Tamás: A magyar gyorsforgalmi úthálózat kialakításának néhány kérdéséről. Közlekedéstudományi Szemle XLIV.(1994) 1. szám (január) pp.7-24.
- Fleischer T - Magyar E - Tombác E - Zsikla Gy: A Széchenyi terv autópálya-fejlesztési programjának stratégiai környezeti hatásvizsgálata. 109 p. A Budapesti Közgazdaságtudományi és Államigazgatási Egyetem Környezetudományi Intézetének tanulmányai, 6. szám. Sorozatszerkesztő *Kezrekes Sándor* és *Kiss Károly*. Budapest, 2001. december
- Főhálózat UKIG-UVATERV Rt. Az Országos Főúthálózat Távlati Fejlesztési Terve. Összefoglaló (UKIG-UVATERV Rt., 2000)
- Gyorsforgalmi UKIG-UVATERV Rt. Összefoglaló a Magyar Gyorsforgalmi Úthálózat Távlati Fejlesztési Tervéről. (UKIG-UVATERV Rt., 2000)
- Közlekedéspolitikai A Magyar Közlekedéspolitikai. Az Magyar Köztársaság Országgyűlés 68/1996 (VII.9) OGY számú határozata. (és melléklete)
- Közlekedéspolitikai felülv. A magyar közlekedéspolitikai felülvizsgálata és az EU integrációs igények szerinti továbbfejlesztése. Témafelelős *dr Ruppert László*. Közlekedéstudományi Intézet (KTI) Budapest 1999. december.
- NKP közl. Környezetvédelmi Intézkedési Terv Kidolgozása. Közlekedési ágazati tanulmány. Környezetvédelmi és Területfejlesztési Minisztérium

- PHARE program, Budapest 1998. december.
- NKP Nemzeti Környezetvédelmi Program 1997-2002. Környezetvédelmi és Területfejlesztési Minisztérium Budapest 1997.(1998)
- Országos közúthálózat-fejlesztés [Az] Országos Közúthálózat 1991-2000 évekre szóló Fejlesztési Programja. Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium Budapest, 1991. február.
- OTK Országos Területfejlesztési Konceptió. A Magyar Országgyűlés 35/1998 (III. 20.) sz. határozata az Országos Területfejlesztési Tervről, és ennek háttéranyaga. A Magyar Köztársaság Kormánya, 1997. március p.193
- OTrT Országos területrendezési terv. Előkészítő munkafázis, egyeztetési anyag. Váti, Budapest, 1999. március.
- OTrT Országos területrendezési terv. Előkészítő munkafázis, egyeztetési anyag. Váti, Budapest, 1999. november. (CD változatban)
- 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
- Szabó László: Fejezetek és dokumentumok a magyar autópályák üzemeltetésének és fejlesztésének történetéből. Állami Autópálya-fejlesztő és -kezelő Rt. Budapest 1999.
- Széchenyi Terv, Nemzeti Fejlesztési Program. Gazdasági Minisztérium, Budapest, 2000.
- Széchenyi-Plusz, A gazdaságélénkítés programja 2001-2002. Gazdasági Minisztérium, Budapest, 2001.
- 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, September 2001.
- TINA Transport Infrastructure Needs Assessment (TINA) Central and Eastern Europe. Progress Report. Vienna Phare EC DG IA - EC DG VII - TINA Secretariat Vienna August 1998
- Tízéves (1997a) Összefoglaló információk a Magyarországon 1998-2007 között kiépíteni tervezett gyorsforgalmi hálózatról rendelkező 2119/1997 (V.14.) Kormányhatározatban foglaltakról. KHVM Közúti Főosztály, Budapest, 1997. december
- Tízéves (1997b) Útgazdálkodási és Koordinációs Igazgatóság, Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium é.n. (1998)
- Tízéves (1999) A magyar autópálya és gyorsforgalmi úthálózat 10 éves fejlesztési terve, 2117/1999. (V. 26.) számú kormányrendelet.
- Tízéves (2000) 2037/2000. (II. 29.) számú kormányhatározat (a gyorsforgalmi úthálózatfejlesztési program gyorsításáról).
- Tombácz E. és szerzőtársai:* Gyorsforgalmi úthálózat fejlesztés koncepciójának környezeti hatásvizsgálata, ÖKO Rt., 1993. (megbízó KTM)

Zusammenfassung

Fleischer, Tamás – Magyar, Emőke – Dr. Tombách Endre – Zsikla, György: Bericht über die strategische Umweltuntersuchung „des Autobahnentwicklungsprogramms des Széchenyi Planes“377
Die Autoren haben in ihrer, in 2001 erstellten Studie das Autobahnentwicklungsprogramm des Széchenyi Planes einer strategischen Wirkungsuntersuchung unterworfen. Die Zusammenfassung dieser Studie wird im Artikel vorgestellt. In der Studie wird versucht den Charakter, die Struktur darzustellen, welche fähig sind die Widersprüche zu beseitigen oder wenigstens zu vermindern.

Résumé

Dr. Péter Honti-Lajos Tóth: Le Livre Blanc - la politique des transports361
Les auteurs présentent la politique des transports de l'Union Européenne jusqu'à 2010. Dans le présent article les parties relatives à la politique des transports et à la circulation routière du Livre Blanc sont résumés. Les constatations du Livre Blanc concernant le transport ferroviaire, rivière et le transport aérien ou bien concernant le transport combiné seront présentées dans un autre article.

Dr. habil László Gáspár: Le développement des modèles de conduite du réseau routier367
Des modèles de conduite du réseau routier étaient développés sur la base de l'observation de l'état des six états-paramètres pour des sections d'étalon pendant une période de onze années. Ces modèles peuvent être utilisés fortement pour beaucoup de gestions des routes. L'auteur présente les résultats de recherche et de mesure relatif à ce sujet.

Tamás Fleischer-Emőke Magyar-Dr. Endre Tombácz-György Zsikla: Compte rendu sur l'examen stratégique et environnemental du "Programme de Développement des Autoroutes du Plan Széchenyi"377
Les auteurs ont performé un examen d'action stratégique le programme de développement des autoroutes du Plan Széchenyi dans leur étude élaboré pendant l'année 2001. Ils font la tentative dans leur étude de l'éliminer ou bien au moins d'esquisser la structure et le caractère d'une méthode, qui est capable de la réduction des contradictions.

Information sur les tâches actuelles et les résultats de la MÁV S. A.391
Les nouveautés actuelles des transports395

Summary

Dr. Péter Honti-Lajos Tóth:
The White Paper - the transport policy of the European Union for 2010361
The authors present the transport policy of the European Union for the year 2010. In the present article the parts dealing with the general transport political and road traffic issues of the White Paper are summarised. The statements of the White Paper related to the railway, river shipping and air transport and those of the combined transport will be presented in a following article.

Dr. habil László Gáspár: Development of road network behavioural models367
Road network behavioural models were developed for six state-parameters based on the behaviour observation of a period of 11 years. Those models can be utilised well for the purpose of several road management activities. The author explains the research and measurement-investigation results related to this theme.

Tamás Fleischer-Emőke Magyar-Dr. Endre Tombácz-György Zsikla:
Report on the strategic-environmental investigation of the "Motorway Development Program of the Széchenyi Plan"377
The authors made a strategic impact investigation of the motorway development program of the Széchenyi Plan in their study elaborated during 2001. The summary of this study is presented in this article. They made an attempt to eliminate of the contradictions or at least to sketch the character and the structure of a method, which is able to reduce those contradictions.

Information about the timely tasks of the MÁV Inc.391
Actual transport news395

KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI SZEMLE
a Közlekedéstudományi Egyesület tudományos folyóirata

VERKEHRSWISSENSCHAFTLICHE RUNDSCHAU
Zeitschrift des Vereins für Verkehrswissenschaft

REVUE DE LA SCIENCE DES COMMUNICATIONS
Orange de la Société Scientifique des Communications

SCIENTIFIC REVIEW OF COMMUNICATIONS
Monthly of the Scientific Association for Communication

A lap megjelenését támogatják:

ÉPÍTÉSI FEJLŐDÉSÉRT ALAPÍTVÁNY, GySEV,
HUNGAROCNTROL, KÖZLEKEDÉSI
FŐFELÜGYELET, KÖZLEKEDÉSI MÚZEUM,
KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI INTÉZET, MAHART,
MÁV (fő támogató), MTESZ., PIRATE BT., PRO
RENOVANDA CULTURA HUNGARIAE
ALAPÍTVÁNY, UVATERV,
VOLÁN vállalatok közül: ALBA, BAKONY,
BALATON, BÁCS, BORSOD, GEMENC, HAJDU,
HATVANI, JÁSZKUN, KAPOS, KISALFÖLD,
KÖRÖS, KUNSÁG, MÁTRA, NÓGRÁD, PANNON,
SOMLÓ, SZABOLCS, TISZA, VASI, VÉRTES, ZALA,
VOLÁNBUSZ, VOLÁNCAMION, VOLÁN-TEFU RT.

Megjelenik havonta

Szerkesztőbizottság:
PÁL JÓZSEF elnök
DR. IVÁNY ÁRPÁD főszerkesztő
HÜTTL PÁL szerkesztő

A szerkesztőség címe:
1146 Budapest, Városligeti krt. 11. Tel.: 343-0565

Kiadja a Közlekedési Dokumentációs Kft.
1074 Budapest, Csengery u. 15.
Igazgató: Nagy Zoltán

Terjeszti a Magyar Posta Rt. Üzleti és Logisztikai
Központ (ÜLK). Előfizethető a hírlapkézbesítőknél és
a Hírlapelőfizetési Irodában (Budapest, XIII. Lehel u.
10/a. levélcím: HELIR, Budapest 1900), ezen kívül
Budapesten a Magyar Posta Rt. Levél és Hírlapüzletági
Igazgatósága kerületi ügyfélszolgálati irodáin, vidéken
a postahivatalokban.

Egy szám ára 200,- Ft, egy évre 2400,- Ft.
Külföldön terjeszti a Kultúra Külkereskedelmi Vállalat
1389 Bp., Pf. 149.

Nyomdai előkészítés és kivitelezés:
KÖZDOK Kft. Digitális Nyomdaüzeme
1074 Budapest, Hársfa u. 51. Tel.: 478-0305
E-mail: zoli@kozdok.ehc.hu

Igazgató: Nagy Zoltán

Tördelőszerkesztő: Bacsó Gábor

Publishing House of International Organisation of
Journalist INTERPRESS,
H-1075 Budapest, Károly krt. 11.
Phone: (36-1) 122-1271 Tx: IPKH. 22-5080

HUNGEXPO Advertising Agency,
H-1441 Budapest, P.O.Box 44.
Phone: (36-1) 122-5008, Tx: 22-4525 bexpo

MH-Advertising,
H-1818 Budapest
Phone: (36-1) 118-3640, Tx: mahir 22-5341

ISSN 0023 4362

Tartalom

<i>Dr. Honti Péter – Tóth Lajos: Fehér Könyv – Az Európai Unió közlekedéspolitikája 2010-re</i>	361
A szerzők ismertetik az Európai Unió 2010-ig szóló közlekedéspolitikáját. Jelen cikkben e kérdéssel foglalkozó Fehér Könyv általános közlekedéspolitikai, valamint a közúti közlekedésre vonatkozó részeit foglalják össze. A Fehér Könyv vasúti, vízi és légi közlekedésre, illetve a kombinált szállításra vonatkozó megállapításait egy következő cikkben mutatják majd be.	
<i>Dr. habil Gáspár László:</i>	
Úthálózat-viselkedési modellek kifejlesztése	367
Etalonszakaszok tizenegy éves állapotmegfigyelésével hat állapotparaméterre hálózat-viselkedési modelleket fejlesztettek ki. Ezek a modellek számos útgazdálkodási célra jól hasznosíthatók. A szerző ismerteti e témához kapcsolódó kutatási, illetve mérés-vizsgálati eredményeket.	
<i>Fleischer Tamás – Magyar Emőke – dr. Tombác Endre – Zsikla György: Beszóló a „Széchenyi Terv autópálya-fejlesztési programjának” stratégiai környezeti vizsgálatáról</i>	377
A szerzők 2001 folyamán készített tanulmányukban a Széchenyi Terv autópálya fejlesztési programját stratégiai hatásvizsgálati eljárásnak vetették alá. E tanulmány összefoglalóját mutatják be a cikkben. Tanulmányukban kísérletet tesznek egy, az ellenmondások kiküszöbölésére, vagy legalább csökkenteni képes hálózat stuktúrájának, jellegének felvázolására.	
Tájékoztató a MÁV Rt. időszerű feladatairól, eredményeiről . . .	391
Aktuális közlekedési hírek	395

Szerzőink:

Dr. Honti Péter okl. közgazda, a Közlekedéstudományi Intézet Rt. tudományos főmunkatársa, *Tóth Lajos* okl. gépjármű szakmérnök, a Közlekedéstudományi Intézet Rt. tudományos munkatársa, *Dr. habil Gáspár László* okl. mérnök, okl. gazdasági mérnök, Euro-mérnök. MTA doktora habitált doktor, a Közlekedéstudományi Intézet Rt. tudományos igazgatója, egyetemi tanár a Széchenyi István Egyetemen, *Dr. Fleischer Tamás* építőmérnök, közgazdász, a közgazdaságtudomány kandidátusa, a MTA Világgazdasági Kutatóintézet tudományos főmunkatársa, *Magyar Emőke* táj- és kertépítész, az ÖKO Rt. főmunkatársa, *Dr. Tombác Endre* közgazdász, az ÖKO Rt. szakmai igazgatója, *Zsikla György* közgazdász, egyéni vállalkozó.

*A lap egyes számai megvásárolhatók
a Közlekedési Múzeumban*

*Cím: 1146 Bp., Városligeti krt. 11.
valamint a*

*KÖZDOK Misztótfalusi Könyvesboltjában
1074 Budapest, Hársfa u. 51.
Tel.: 322-7697, fax: 322-1080*

Közlekedés- tudományi szemle

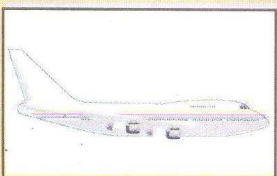
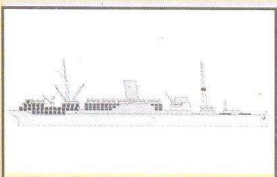
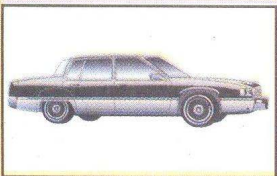
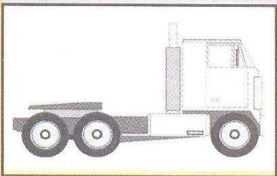
10.

2002

október

LII.

évfolyam



Fehér Könyv - Az Európai Unió közlekedéspolitikája 2010-ig

Úthálózat - Viselkedési modell kifejlesztése

Autópálya - fejlesztési program stratégiai környezeti vizsgálata

Tájékoztató a MÁV Rt. időszerű feladatairól, eredményeiről

Aktuális közlekedési hírek



A KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI EGYESÜLET SZAKLAPJA