

NÉHÁNY GONDOLAT A MAGYARORSZÁGOT ÁTSZELŐ KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSI FOLYOSÓKRÓL¹

Fleischer Tamás

KIVONAT

A cikk először a gyorsforgalmi folyosók európai szintű fejlesztésének néhány tanulságát tekinti át. Ezt követően olyan hálózat-kialakítási kritériumokat határoz meg, amelyek kielégítésével a távlati magyar gyorsforgalmi közúthálózat alkalmassá tehető az általános politikai konszenzust élvező térségi, környezeti, társadalmi és gazdasági célkitűzések elérésének elősegítésére. A kritériumok alapján a cikk bírálja a jelenleg érvényben lévő távlati „2030-as” közúti gyorsforgalmi hálózat elképzelését, és vázolja a kívánalmaknak jobban megfelelő hálózat sűrűségére és struktúrájára vonatkozó követelményeket. Az átfogó célkitűzések alapján levezetett távlati hálózat segítségével elemezhetővé válnak a jelenlegi programokban, így a Széchenyi Terv autópálya-fejlesztési programjában is szereplő, kiépítésre szánt útszakaszok. Megállapítható, hogy a rövid távon előirányzott építkezések harmada egyáltalán nem illik bele a a jövőbeli gyorsforgalmi hálózatba, további közel egyharmada pedig csak kisebb módosításokkal alakítható beilleszthetővé.

¹ A cikk elkészítéséhez a szerző felhasználta a Magyar Közlekedési Klub hazai közlekedést elemző kötetéhez (szerk. dr. Kiss Károly) készült saját, hasonló témájú írását, továbbá a magyar autópálya-hálózat Széchenyi Tervben szereplő fejlesztési programjához készített stratégiai környezeti vizsgálat elemzéseit. (ld. Fleischer – Magyar – Tombác – Zsikla 2001)

ITT AZ IDŐ

2001 szeptemberében az Európai Unió nyilvánosságra hozta új közlekedéspolitikáját (Time to Decide 2001). A dokumentum címe – „Ideje határozni” – arra utal, hogy a döntéshozók fontos szemlélet- és irányváltást tartanak szükségesnek a közlekedéspolitikai gondolkodásban. Számot kellett ugyanis vetni azzal a ténnyel, hogy egyfelől megállás nélkül nőnek tovább a mobilitás iránti igények, másfelől viszont az a politika, amelyik megpróbálta kielégíteni és kiszolgálni az elvárásokat, nem tudott változtatni a körülmények tartósan romló tendenciáján: növekvő torlódások, alacsony minőségű szolgáltatások, környezeti károk, komoly balesetek és egyes térségek izolálódása jellemzi ma is az európai (uniós) közlekedés helyzetét.

Az új dokumentum fő üzenete: *nem engedhető meg, hogy a továbbra is kívánatosnak tekintett gazdasági növekedéssel lépést tartson a forgalom növekedése; a beavatkozásoknak célként kell tekinteniük a mobilitás visszafogását, valamint a forgalomnak a különböző közlekedési módok közötti egyenletesebb megosztását.*

Az új közlekedéspolitika a jelenlegi helyzet elemzésekor őszintén mérlegre teszi elődjének, az 1992-es Közös Közlekedéspolitikának a célkitűzéseit és eredményeit is. Megállapítása szerint a fő célt, hogy az egyes országok zárt közlekedési piacait egybenyissák, az Európai Unión belül az elmúlt évtizedben (a vasút kivételével) lényegében elérték: másfelől a piacnyitás következményének is tekinthető a tarifáknak a valós költségek alatti szintre csökkenése és a közúti szállítások iránti igények növekedése.

Tekintettel arra, hogy az 1996-ban a magyar parlament által elfogadott hazai közlekedéspolitika, valamint a kelet-európai közlekedés szerkezetét alapvetően befolyásoló nemzetközi közlekedési folyosók rendszere is a korábbi, 1992-es Közös Közlekedéspolitika célkitűzéseit vette alapul, azzal összhangban fejlődött, a jelenlegi magyar helyzet elemzésekor érdemes visszatekinteni erre a most meghaladott dokumentumra.

Az Európai Unió 1992. évi Közös Közlekedéspolitikája

Az 1992-es Közös Közlekedéspolitika (Common Transport Policy, ld. CTP 1992) alapelve *egységes hálózat megteremtése volt az egységes piachoz.* Az Unió közös közlekedéspolitikája hét pilléren nyugodott:

1. hatékonyan működő és az emberek és áruk mozgását megkönnyítő *belső piac;*
2. a legmegfelelőbb technológiát alkalmazó *koherens és integrált közlekedési rendszer;*

3. egy *transz-európai közlekedési hálózat*, amely összeköti a nemzeti hálózatokat, lehetővé teszi azok együttműködését, és az Unió perifériális régióit összekapcsolja a magtérsséggel;
4. a közlekedési rendszerbe beleépülő *környezet iránti elkötelezettség*, ami elősegíti a nagyobb környezeti problémák megoldását;
5. a lehetséges legszigorúbb *biztonsági előírások* érvényesítése;
6. a közlekedésben dolgozók és a felhasználók védelmét és érdekeit szolgáló *szociálpolitika*;
7. *a kapcsolatok fejlesztése külső országok felé.*

Ezen alapelvek piaci és fizikai kapcsolatok vonatkozásában is a *makroszinten foglalkoztak az összekötésekkel*: az a kifejezés, hogy *belső*, ebben az összefüggésben azt jelenti: unión belüli, uniós országok közötti. Azokkal a közlekedési feladatokkal, amelyek az egyes országok vagy régiók *belső kapcsolatait érinti*, – a szubszidiaritási elv értelmében – nem foglalkozott a Közös Közlekedéspolitika (amint azt a neve is kifejezte).

Transzeurópai hálózatok

Az országok közötti kapcsolatok javításának fő eszközei az EU koncepciójában a *transzeurópai hálózatok*.

A Transzeurópai Hálózatok (TEN = TransEuropean Networks) a közlekedés, a távközlés és az energia európai hálózatainak gerincelemeit foglalják magukban. A nyolcvanas években kialakított fejlesztési programokat 1989-ben a strasbourgi csúcsertekezleten vitatták meg, majd az elképzelés az 1991 decemberében aláírt Maastrichti Szerződés részévé vált, és amint jeleztük, a Közös Közlekedéspolitikának is az egyik pillérét képezte.

A gyakorlatban a TEN kérdéskörében döntő szerepet kaptak a hálózat kialakításához szükségessé váló *beruházások*, ezen belül is az Európa Tanács által 1994 decemberében kiemelt 14 nagy projekt. E beruházások elkészültét az eredeti elképzelések 2005 végére irányozták elő. A tervzet jellegzetessége, hogy az EU magterületén, elsősorban a francia hálózathoz kapcsolódva számít közel 5000 km nagysebességű új vasúti pálya megépülésére, míg innen távolodva a másik súlypontot a (görög, portugál, ír, skandináv) peremvidékek meglévő hálózatainak autópályákká, hagyományos, de korszerű, 200 km/ó sebesség körüli közlekedésre alkalmas vasutakká, illetve autótutakká történő korszerűsítése jelenti.

A transzeurópai közlekedési hálózat *egésze* körülbelül négyszer akkora fejlesztési igényt képvisel, mint a 14 kiemelt projekt: a becslések szerint 2010-ig mintegy 400 milliárd euro-t tesz ki a finanszírozási igény, amit döntő részben (legalább 90 %-ban)

a projektek által közvetlenül érintett országoknak kell előteremteniük. (TEN Guidelines 1996)

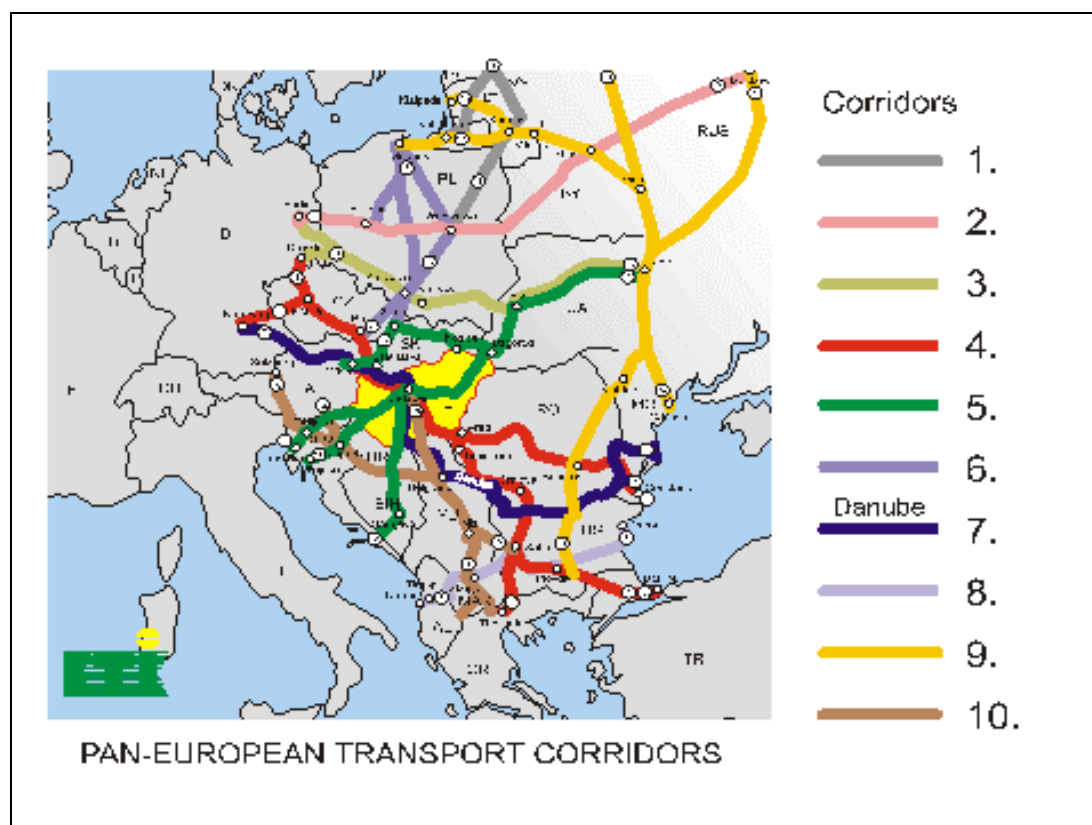
Alá kell húzni, hogy az egész TEN koncepció arra épül, hogy az átlapoló hálózatoknak az egyes régiókon belüli meglévő, működő közlekedési rendszereket kell egymással összekötniük.

Közép- és Kelet-Európa csatlakozni kívánó országaiban viszont egyáltalán nem elegendő a nagy európai hálózatokhoz való kapcsolódást tekinteni megoldandó feladatnak. Ezekben az országokban ezzel párhuzamosan azt is biztosítani kell, hogy a ma még hiányos nemzeti és regionális szintű hálózatok olyan működő rendszereket alkossanak, amelyek képesek a régiókon és az egyes országokon belüli kapcsolatokat megfelelően ellátni. A régióközi hálózatelemek nem helyettesíthetik ezt a hiányzó belső kapcsolatrendszert, sőt, a transzeurópai gerincelemektől várt hatások térségi érvényre jutásának kifejezetten a feltételét képezi, hogy létezzen és jól működjön a helyi háttérkapcsolatokat biztosítani képes hajszalér-rendszer.

Páneurópai folyosók

A kilencvenes évek elejétől a korábban vasfüggönnyel elzárt országokban végbement politikai rendszerváltozás, továbbá a kereskedelmi kapcsolatok átrendeződése miatt egyre jobban előtérbe került az európai *kelet-nyugati* kapcsolatok kérdése. Az átalakuló országok meglévő és tervezett közlekedési hálózatai egy új szemszögből kerültek megítélésre és átértékelésre: nevezetesen dominánssá vált annak vizsgálata, vajon mely hálózatelemek képesek az uniós TEN átlapoló / hálózat tervezetek kiterjesztéseként funkcionálni.

Az Európai Unió szintjén a transzeurópai hálózatok keleti folytatásáról az 1991-ben Prágában megrendezett I. Páneurópai Közlekedési Konferencián kezdődött el a párbeszéd. Az 1994-es krétai, második konferencia már kilenc konkrét folyosót jelölt ki, amelyeket az 1997-es helsinki, harmadik konferencia még eggyel bővített. (*1. ábra*). Ezek u.n. *multimodális* (=több közlekedési ágra kiterjedő) folyosók.



Forrás: http://www.khvm.hu/EU-integracio/A_magyarorszagi_TINA_halozat/Image11.gif

1. ábra. A Harmadik páneurópai közlekedési konferencián 1997-ben jóváhagyott páneurópai vagy helsinki folyosók

Szembevetően az észak-déli kapcsolatok ritkasága a közép-európai térségben. Az egyetlen összefüggő észak-déli összeköttetést a finn és a görög hálózat kapcsolatát a térség keleti részén biztosító IX-es korridor jelenti. A minket közelebbről érintő zónában a 668 km hosszú szlovák-magyar határ Pozsonytól keletre eső 660 km-es részén például nincs kapcsolat a két ország között. Az említett IX-es korridoron kívül kialakult egyetlen további észak-déli összeköttetés az I-es, a VI-os, az V-ös, a IV-és a X-es folyosók darabjaiból áll össze, és lényegében Bécs megközelítésével biztosítja a csatlakozó országok egymás közötti kapcsolatát; – jól mutatva, hogy a hálózat kialakításakor alárendelt szerepet játszott minden olyan térségi szempont, amely *nem* a korábban kialakított TEN-hálózat folyosóinak a meghosszabbítását támasztotta alá.

A TINA-hálózat (=Transport Infrastructure Needs Assessment)

1995-től a páneurópai hálózat Európai Unión kívüli –vagyis a TEN kiterjesztését jelentő – részeire külön programot kezdeményeztek az EU és a csatlakozó országok közlekedési miniszterei. E TINA program eredeti célja *a közlekedési infrastruktúra igények felmérése, a hálózat és a fejlesztési elképzelések értékelési módszerének ki-*

fejlesztése és a hálózathoz kapcsolódó információs rendszer kialakítása volt. Ahogy azt a TINA 1998-ben elkészített jelentése (TINA 1998) bemutatja, a csatlakozó országok valóban lehetőséget kaptak arra, hogy saját elképzeléseik alapján kiegészítő elemeket javasoljanak a hálózatba. Ezek az elemek azonban eleve másodlagos prioritással kerültek figyelembevételre, mert a gerincelemeket kizárólag a Helsinki folyosók, vagyis a TEN hálózat nyugat-európai szemszögből megtervezett kiterjesztő elemei jelentik.

Érdeemes felidézni, hogy a prioritások eldöntésére milyen kifinomult és körültekintő módszert alkalmazott a TINA eljárása: "...a Bizottság azt javasolta, hogy a pán-európai konferencia eredményei, azaz a tíz multimodális páneurópai közlekedési folyosó szolgáljon alapul a gerinchálózat meghatározása során. Láthatóan minden érdekelt egyetértett a folyosók iránti igénnyel, tehát nem volt szükség további gazdasági és pénzügyi indoklásra."² (TINA 1999). – Ennyit tehát illusztrációképpen a hálózatfejlesztési elképzelések értékelésére kifejlesztett egységes módszerekről.

A TINA-folyamat formális célkitűzése egy értékelési eljárás elvégzése volt, a gyakorlatban azonban a végeredmény úgy funkcionál, mintha egy hálózatra vonatkozó politikai testületi határozat lenne. Ugyanakkor erre a hálózatra nem készült stratégiai környezeti értékelés ("hiszen a TINA egy értékelés, az értékelést nem kell értékelni") maga a TINA-eljárás azonban forgalmi-műszaki és pénzügyi kérdésekre koncentrált, azaz nem csupán a szociális és a környezeti, de a hálózati szempontokat sem vette körültekintően figyelembe.

Az utóbbi években fokozatosan ébrednek annak a tudatára a különböző közép- és kelet-európai országok, hogy a sebtében elfogadott gerincvonalak egyáltalán nem úgy haladnak, ahogy arra a térség belső összefüggései alapján szükség lenne. Ma még egy-egy további útvonalnak, új korridornak a hálózatba való pótlólagos felvételére irányulnak az erőfeszítések. Ha azonban az körvonalazódna, hogy ezek kiépítésére az egyébként igen szerény uniós támogatásokból sem jut semmi, és a pressziók továbbra is kizárólag a TEN kiterjesztését képező gerincvonalak kiépítésére összpontosulnak, akkor a csatlakozó országok térségi érdekei és a TINA-folyamat értelmezései egymással élesen és kellemetlenül szembekerülnének.

*

A fentiekben Európa keleti része szempontjából a gerinchálózatok kiterjesztésével kapcsolatban két kérdéskört kívántunk hangsúlyozni. Az első a hálózat többrétegűségének a figyelembevételére hívja fel a figyelmet, amiből az EU Közös Közlekedéspolitikája csak a hálózatok átlapoló szintjére koncentrált. Ezt a programot azon-

² 3.1.1. Backbone Network: ... the Commission proposed to use the results of the Conference as basis for the backbone network definition: the ten multi-modal Pan-European Transport Corridors. It was understood that all parties concerned agreed on the need for the Corridors so that further economic or financial justifications were not required.(TINA 1999, p.25)

ban nem lehet változatlan prioritásként alkalmazni olyan térségekben, ahol még most kell megteremteni a helyi hálózatok megfelelő szövetét, és ahol a belső hálózatok minden szintjére egyformán nagy figyelmet kell fordítani.

A másik kérdés a gerinchálózatnak a struktúráját érinti. Míg a TEN-hálózat alakítását Nyugat-Európában belső szempont, a nemzeti hálózatok összekötésének szándéka vezérelte, addig Európa keleti felében a TEN kiterjesztése, azaz egy külső megfontolás volt a hálózatképzés kiinduló szempontja. A TINA-hálózat prioritást élvező gerincelemei ma is tükrözik ennek az eljárásnak a nyomait, és fennáll a veszély, hogy a csatlakozó országok kapcsolati igényeit kifejező kiegészítések elsikkadnak a folyamatban.

A továbbiakban ezeknek a konfliktusoknak az ellentmondásos következményeit a magyarországi hálózatok szemszögéből mutatjuk be.

A HAZAI GYORSFORGALMI HÁLÓZAT: ELŐZMÉNYEK, CÉLKITŰZÉSEK, TÉZISEK

A gyorsforgalmi hálózat kialakulása

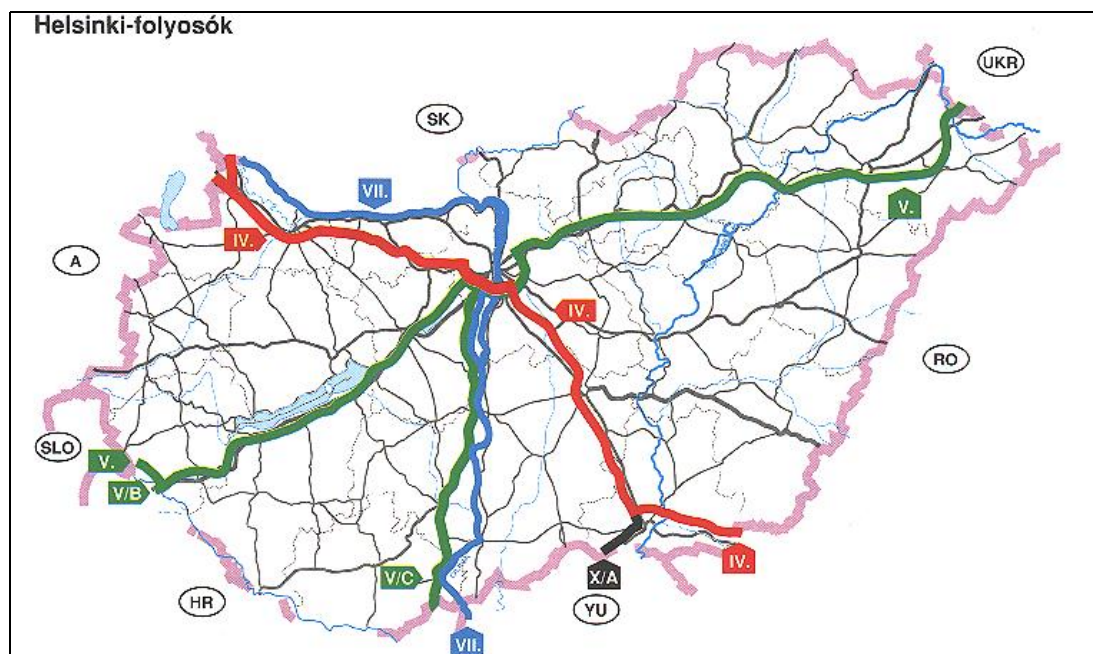
A közúti gyorsforgalmi hálózat sajátos funkcióit csak a hálózat egészéből lehet megérteni, együtt elemezve az országos hálózat három fő rétegét.

A magyar közúthálózat legtradicionálisabb rétege az *alsóbbrendű hálózat*, olyan szekérutak, földutak nyomvonalát őrizve meg számunkra, amelyek *összekötötték egymással a szomszédos falvakat*. Az alsóbbrendű hálózat jellegzetessége, hogy kitüntetett gócpontok nélkül, szinte egyenletesen kitölti az ország teljes területét.

Szerény előzmények után, szinte a vasútépítésekkel egyidőben, a XIX. század közepétől indult meg a magyar *főúthálózat* kiépülése. Ezek már épített utak, amelyek mai funkciója részben a gépkocsi-közlekedés elterjedése nyomán alakult ki. A főúthálózat közvetlenül a *városokat köti egymással össze* és lehetőleg elkerüli a falvakat. A nagyobb városoktól sugarasan indulnak ki a főutak, a hálózat egészében pedig az új funkciónak megfelelő *új struktúra* alakult ki, szerkezetével is jelezve e hálózat bizonyos mértékű függetlenségét a korábbi szekérút-hálózattól, annak feladataitól.

A sugaras, Budapest-központú főút- és vasúthálózat kialakulásának óriási szerepe volt abban, hogy a magyar főváros az 1900-as évekre Béccsel összemérhető súlyú nagyvárossá, egyértelmű központtá tudott válni. Ugyanakkor az egyközpontú struktúra fennmaradását napjainkra valamennyi mértékadó területi, közlekedési, környezeti vagy gazdasági elemzés *a továbbfejlődés akadályának, visszahúzó, korrigálandó szerkezeti problémának* tekinti. Korábban nem volt ilyen világos, de ma már azt is látjuk, hogy *a kialakult struktúra megváltoztatása a közlekedési hálózatok most létrejövő újabb rétegének a feladatát képezi.*

Az 1960-as évektől épülő magyarországi autópályák azonban a meglévő szerkezetben, rendre a leginkább igénybevett főútszakaszok mentén, azok forgalmi tehermentesítésére létesültek. Máig az 1-es, 3-as, 5-ös és 7-es főutak fővárosból kiinduló szakaszaival párhuzamosan épült autópálya. A jövőre vonatkozó hálózati tervek is megragadtak ezen az szinten, és az említett utaknak a határig történő továbbépítését tekintik elsődlegesnek. Ugyanezeket az útvonalakat terjesztette fel a kormányzat európai konferenciákra a hazánkon átvezető legfontosabb páneurópai folyosók (IV-es, V-ös) nyomvonalaként. (2. ábra).



Forrás: Útgyáldálkodás 1994–1998. (KHVM, Közúti Főosztály)

2. ábra. A helsinki folyosók hivatalos hazai értelmezése a közúthálózaton 1998

Az *autópályákról*, amelyek eredetileg nagy terhelésű főutak forgalmának rendezett lebonyolítására jöttek létre, *használatuk során kiderült, hogy ennél szélesebbkörű funkciók ellátására alkalmasak*. A kiépülő autópályákon kialakult a tömeges nagytávolságú közúti áru- és személyszállítás olyan távolságokra, ami korábban közúton nem volt elképzelhető. Az új lehetőség átrendezte az egyes közlekedési módok közötti korábbi arányokat, és mindenféle racionalitási megfontolásoknak ellentmondva a közút javára billentette a piaci viszonyokat is. Ennek a nyomásnak tulajdonképpen semelyik fejlett ország sem tudott ellenállni, és ma a trendek visszafordítására irányuló közlekedéspolitikai deklarációk ellenére is nagyon lassan várhatók csak változások.

Azt viszont már a nyolcvanas években felismerték Nyugat-Európában, hogy a nemzetközi forgalom új dimenziói megkövetelik a *közlekedési folyosókban* (korridorokban) való gondolkodást. Az akkor megfogalmazott észak-déli és kelet-nyugati

multimodális korridor elképzések tekinthetők a későbbi transzeurópai közlekedés-hálózat kiindulásának. A EU Közös Közlekedéspolitikája tulajdonképpen politikai keretet adott annak a felismerésnek, hogy az egyes nemzeti piacok összekötésével együtt az egyes nemzeti közlekedési hálózatok összekapcsolásáról is gondoskodni kell.

A régiókat összekapcsoló közlekedési folyosók *új struktúraképző elemmé* léptek elő. Ahogy a *városokat* összekötő főutak új struktúrát kialakítva elváltak a korábbi *faluközi* úthálózattól, ugyanúgy a *régióközi hálózat* struktúrájának is el kell válnia a városokat összekötő főúthálózattól, mert más szerepet hordoz. A főúthálózat közvetlenül összekötötte a városokat, elkerülte a falvakat; *a régióközi folyosóknak régiókat kell összekötniük, és eközben el kell kerülniük a városokat is.*

A közlekedéspolitika és más hazai dokumentumok célrendszerének összevetése

A hálózatok épülésének kronologikus tényei mellett érdemes áttekinteni azt a döntéshozói célrendszert is amibe a gyorsforgalmi utak terveinek bele kell illeszkedniük.

A közlekedési hálózatok fejlesztésével foglalkozó dokumentumok céljait tartalmilag három különböző szintre lehet besorolni. Az ágazatpolitikák, koncepciók *átfogó célkitűzései* kifejezetten politikai (*policy*) célok, amelyek tartós, stabil, lényegében nem vitatott törekvéseket fogalmaznak meg. Öröndetes módon az ezredforduló Magyarországon a *társadalmi és térségi méltányossági célkitűzések* mellett a *környezeti* vonatkozású normák is részét képezik ennek az általánosan elfogadott célrendszernek. Olyan célokról van szó, mint a jólét, a fejlődés elősegítése, kiegyensúlyozott térségi és szociális viszonyok elérése, meglévő különbségek csökkentése; jobb integráció az ágazatok között, harmónia a természettel, vagy együttműködés a térbeli szomszédsággal. Áttekintésünk alapján (Fleischer et al. 2001) azt mondhatjuk, hogy *a hazai területi, környezeti és közlekedési dokumentumok a célkitűzéseknek ezen az átfogó szintjén összhangban vannak egymással, vagy legalábbis az esetleges kisebb hangsúlykülönbségeknek tárgyalt témánk szempontjából csekély a jelentősége.*

Második szinten ugyanezek az ágazatpolitikai dokumentumok az átfogó célok eléréséhez *szakmai célokat* fogalmaznak meg. Itt már természetesen a különböző ágazatok céljai (és feladatai) egymástól eltérnek: ennél nagyobb problémát jelent azonban az, hogy *a szakmai célkitűzések rendszeresen ellentmondanak a dokumentum saját célrendszerének. Közvetlenül témánkra, a hálózatokra koncentrálva, rendszeresnek mondható, hogy a területi kiegyenlítést és az ország egyközpontúságának csökkentését deklaráló általános célok után vagy semmitmondó szakmai megoldások fogalmazódnak meg térszerkezeti változtatás szükségességére, vagy kifejezetten központosítást fokozó hálózatelemek kapnak prioritást. Úgy tűnik, a 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 korszerű megfogalmazása nem ütközik ellenállásba, addig ugyanezen célok szakmai érvényre juttatása sokkal nehezebb és lassúbb folyamat. A közlekedési hálózatot illetően szembevetendő a tranzitforgalmat hordozó *gerinchálózatok fejlesztésének jelentős prioritása* a helyi hálózatok kárára, ami maga is koncentráló és nem kiegyenlítő hatású; továbbá a *gerinchálózatok sugaras szerkezetének* további centralizációt előidéző hatása, azaz a főváros-vidék *lejtő* további erősítése.

A hálózatok fejlesztésének van egy harmadik, *gyakorlati szintje*, és ez a szakmapolitikai dokumentumokban megjelenő megfogalmazásához képest is változatlanságot és tehetetlenséget mutat. Miközben a szakmai ágazati tervezetekben a fenti negatívumok mellett is megfigyelhetők lassú elmozdulások – harántoló elemek, hidak, fővárost elkerülő kapcsolatok megjelenése, – addig *a szakmai gyakorlat következtében a deklarált szakmai tervektől is konzervatív irányba tér el.*³ A ténylegesen elkészülő útszakaszok pedig kényszerűen visszahatnak a tervekre, amennyiben azokat állandóan hozzá kell igazítani a tervek ellenében megépült valósághoz.

A dokumentumok között témánkat érintően külön is említést kell tenni a ma hivatalosan érvényben lévő, 1996-ban a magyar országgyűlés által elfogadott *magyar közlekedéspolitikáról* (Közlekedéspolitika 1996), melynek öt fő stratégiai iránya van:

- az Európai Unióba integrálódás elősegítése,
- a szomszédos országokkal való együttműködés feltételeinek javítása,
- az ország kiegyensúlyozottabb térségi fejlődésének elősegítése,
- az emberi élet és a környezet védelme,
- a közlekedés hatékony, piackonform működtetése.

Az autópálya- és a gyorsforgalmi közúthálózat fejlesztését erősen érinti az az egész közlekedéspolitikát végigkísérő értelmezés, amely az európai csatlakozást elsősorban *a tranzit- és gerinchálózatok mielőbbi kiépítésével* látja elősegíthetőnek. A gyorsforgalmi pályák hálózati összefüggéseiről a közlekedéspolitika keretében nem készült vizsgálat. A korábbi, 1991-es közúthálózat-fejlesztési program (Országos közúthálózat-fejlesztés 1991) hálózatát alapul véve a közlekedéspolitika a tranzitirányok gyors kiépítését szorgalmazta, ahol a "tranzit irány" egyértelműen fővároson átmenő (1-es, 3-as, 5-ös, 7-es főutak) csatornák prioritását jelentette.

³ Ilyennek tekintjük a hazai elfogadott tervekben prioritást nem kapott, fővárosból induló újabb autópálya V/C folyosóként való elfogadtatását Helsinkiben, vagy a főútvonali elkerülő utak építésére elkülönített alapból készült 2/A főút M2 gyorsforgalmi útként való deklarálását, ezzel ráadásul annak kikényszerítését, hogy soron kívül meg kellett építeni az M0 gyűrűnek egy egyébként a prioritások között nem szereplő, és a főváros elkerülésében nem segítő északi szakaszát.

Három tézis a gyorsforgalmi hálózat kialakítására

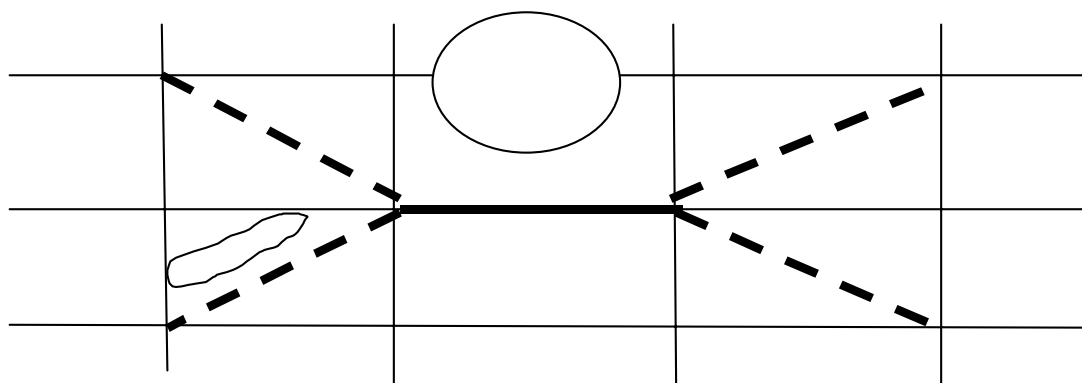
Figyelembe véve mind a fenti megfontolásokat, mind pedig az elmúlt évtized gyorsforgalmi hálózati elképzeléseit, el lehet jutni a kialakítandó hálózat néhány fontos kívánalmához. Ezek az alábbiakban foglalhatók össze:

A régióközi hálózat, funkciójának megfelelően, alkosson az alsóbbrendű, és a főúthálózattól elkülönült struktúrát. Ezek a rétegek külön-külön le kell fedjék az országot, azaz nem egyetlen feladatuk, hogy kiszolgálják a náluk magasabb szintet. A régióközi hálózat a többrétegű közlekedési szerkezet egyik szintje.

A korábban a szakmában javasolt "sugaras-gyűrűs" hálózat kialakítása nem lehet cél. A sugaras-gyűrűs rendszer is egyközpontú; egy zárt ország igyekezetét tükrözte a sugaras rendszer meghaladására. Ma, egy nyitott országban egy nyitott rácsszerkezet kialakítását kell célul kitűzni. (ld. 3. ábra)

Az elsődleges cél a hazai régiók bekötése a régióközi hálózatba, nem pedig a folyosók országon való áthaladásának a biztosítása. Ennek ellenére – fekvésünkől adódóan, és csak részben előnyként, részben ugyanis hátrányként – számolnunk kell a legforgalmasabb páneurópai folyosók tranzitforgalmával is. A cél az, hogy az átbocsátott forgalom minimális mértékű zavarást okozzon az ország életében. Ennek érdekében a tranzitfolyosó (a) kösse össze a páneurópai folyosókon kijelölt határpontokat, (b) minimális össz-hosszban haladjon át az országon, (c) kerülje el az ökológiailag érzékeny, sűrűn lakott, forgalmilag terhelt térségeket, (d) ösztönözzön a környezetet kevésbé szennyező eszközök és közlekedési módok használatára, (e) tegye lehetővé az áthaladás költségeinek a megfizettetését az áthaladókkal.

A minimális hosszúságú áthaladás geometriai követelményét korábbi munkákban (Tombácz et al. 1993, Fleischer 1994) kidolgoztuk, most csupán az ennek felhasználásával kialakított hálózati sémát mutatjuk be.



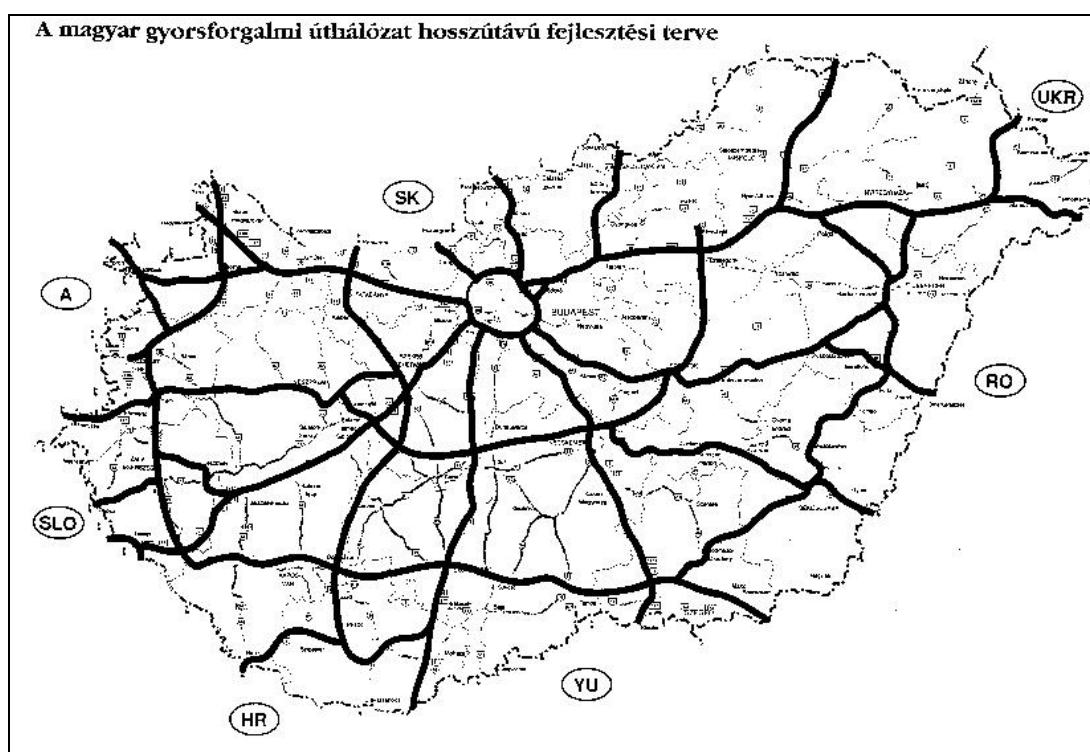
3. ábra. A hazai régióközi hálózat nyitott rács-sémája kelet-nyugati és észak-déli folyosókból. A vastag vonallal jelzett IV-es és V-ös páneurópai korridor minimális hosszban történő átvezetése átlós elemek beiktatását igényli.

A 3. ábra a hálózati elemeken túl feltüntet két érzékeny térséget (Balatoni üdülőkörzet és fővárosi agglomeráció), amelyeken nem célszerű tranzitforgalmat átpréselni.

A GYORSFORGALMI HÁLÓZAT-FEJLESZTÉSI PROGRAM ÉRTÉKELÉSE

A hálózat egészének értékelése

A 4. ábrán a ma érvényben lévő hivatalos, 2030-ra szóló távlati közúti gyorsforgalmi hálózati tervezetet látjuk. Ezt a hálózatot az alábbiakban a *hálózatképzés logikája* fentebb kifejtett fő követelményei szempontjából tesszük értékelés tárgyává.



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

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

(a) A távlati gyorsforgalmi úthálózat még őrzi egy sugaras-gyűrűs elképzelés nyomait, ugyanakkor, különösen a dunántúli oldalon e gyűrűk folytonossága már megszakad, és megjelennek egy rácsszerkezet folyosói. E kettősség felfogható a fejlődés jelének is; itt, kissé szigorúbban, következtetésnek és *szervezeti hibának, a gyűrűs és a rácstengely szerinti logika keveredésének* tekintjük. Ilyen hiba például a 8-as út átfordulása egy "középső gyűrűbe" ami Egernél ér véget.

(b) Az egész hálózat magán őrzi a főútvonal-hálózat funkcióinak és a régióközi folyosók funkcióinak keveredését, tisztázatlanságát. Ma már a "városokat összekötő" főútvonalnak is el kell kerülnie a belterületeket, ettől azonban még nem változik meg a főúthálózat alapstruktúrája, és az elkerülő főutak nem válnak alkalmassá országos tranzitforgalom lebonyolítására. Különösen az alföldi oldalon, a távlati gyorsforgalmi hálózat szinte kizárólag a mai főutakból áll.

(c) Ugyancsak a funkciók tisztázatlanságára vezethető vissza, hogy a gyorsforgalmi hálózat közvetlenül ki akarja szolgálni mindazokat a forgalomra 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 ki Budapestről, a távlati tervben további *nyolc* gyorsforgalmi út egészíti ezt ki: a megépült négy autópálya-bevezetés mellett további négy!)

(d) Elvi, funkcionális tisztázatlanságot jelez egyes városok 'zsákutcás' gyorsforgalmi bekötése a közelükben elhaladó folyosókhoz. Természetesen mind Szombathelynek, mind Egernek szüksége van kapcsolatra a korridorhoz: de ahogy a Székesfehérvár vagy Győr mellett elhaladó folyosókhoz is a megfelelő kapacitású *főutak* biztosítják a város bekötését, úgy a fenti esetekben sem indokolt presztízből interregionális leágazást betervezni. Bár nem zsák-leágazás, de hasonló hibának tekinthető a Zalaegerszeg-Balatonszentgyörgy kapcsolat interregionális szintűvé fejlesztése 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, tranzit jellegű terheléstől. Közeli párhuzamosok azt jelzik, hogy a tervezők nem ennek a feladatnak a megoldására, hanem meglévő utak "előléptetésére" gondoltak. 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.

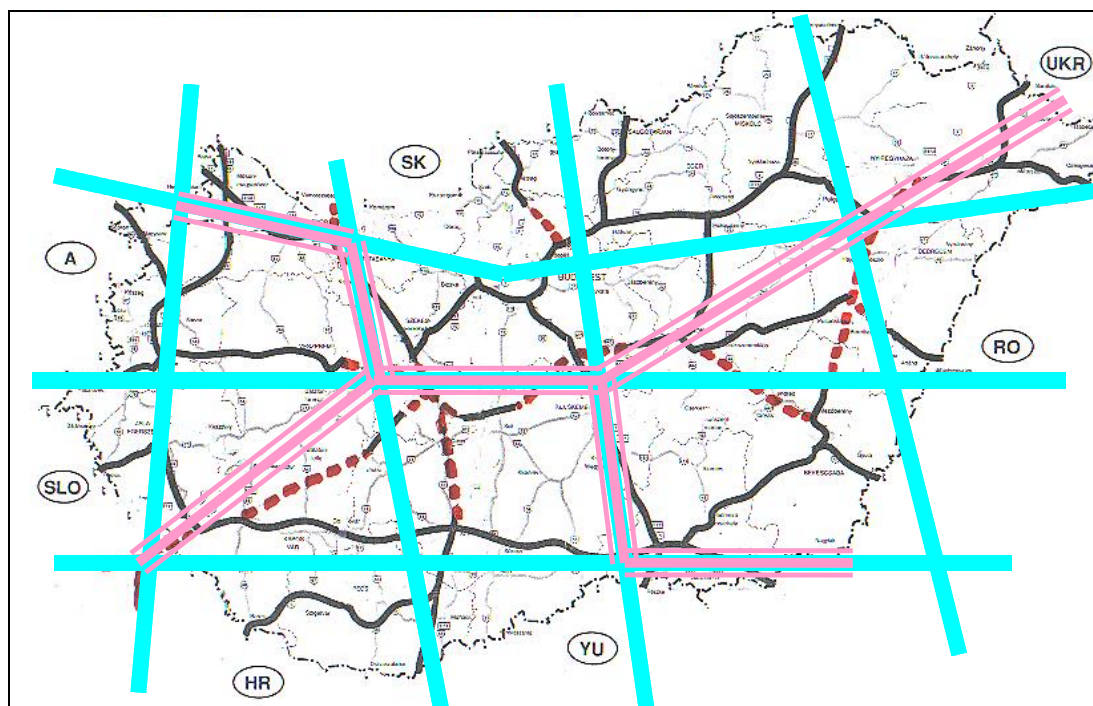
(f) Bár ez nem mindig kiküszöbölhető, többnyire megoldandó tisztázatlanságot jeleznek a térképen megjelenő kisméretű háromszögek is. Az M3-M0 kapcsolatnál a Gödöllő felől történő bekötés indokolt, de a további vonalak a gyorsforgalmi hálózat logikájában akkor is hibásak, ha egyikük már elkészült autópályaszakaszt jelöl. A Polgár-Nyíregyháza-Debrecen háromszögben azt is érdemes figyelembe venni, vajon a nyomvonal jelenlegi módosításával kiiktathatóvá válik-e a "közvetlen" Nyíregyháza-Debrecen kapcsolat külön megépítése. A Veszprém-Székesfehérvár-Aliga háromszög esetében a fentebb már jelzett tévedés, a parti út M8 által való tehermentesítésének hibás szándéka okozza e 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 gyorsforgalmi folyosót kellene vezetni Székesfehérvár, illetve a Balaton irányába.

Mindezekon túlmenően megállapítható, hogy *a távlati gyorsforgalmi hálózat terve viszont alkalmas arra, hogy egy nyitott rácsszerkezet három markáns kelet-nyugati tengelyének a kialakításához kiindulásul szolgáljon, ezen túlmenően a nyugati országrészben már többé-kevésbé kirajzolódott a két észak-déli folyosó is: a Pozsony -Zágráb kapcsolatot is szolgáló 86-os tengely, illetve egy délen egyelőre megtorpanó Komárom-Székesfehérvár-Dombóvár-? vonal. A keleti országrész hálózata még nem jutott el hasonló alapvonalaknak az elvi megformálásáig sem,* egyedül a Kassa-Nagyvárad kiegészítő TINA-elem képez észak-déli folyosót. A tisztántúli távlati hálózat teljes egészében mai főutakra van rárajzolva, miközben a térségi tervekben nyomatékkal szereplő gazdasági pólusképződést éppen néhány, kicsit nagyvonalúbb új kapcsolat kialakítása szolgálhatná eredményesen.

Végül, *aminek a gondolata sem merül fel a távlati gyorsforgalmi tervben, az a jelenleg a fővárosban található IV-es és V-ös páneurópai korridorok áthelyezése az ország középvonalában kialakuló kelet-nyugati tengelyre.* Ehhez a 3. ábrán vastagon jelölt "boríték" forma 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 a jelenleg tervezett hálózat szinte lehetetlennek mutatja a jelzett tehermentesítő kapcsolat felértékelését, ugyanis a vadonatúj kiépítendő Veszprém–Cegléd–Szolnok bázisfolyosó e nagyvonalú elképzelés helyett periférikus kiegészítő feladatokat lát el, és ehhez idomították a tervezők a nyomvonalat. *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 készített 5. 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 szempontból kívánjuk figyelembevenni, hogy megállapítsuk, vajon a hivatalosan közzétett építési programoknak melyek azok az elemei, amelyek az általunk felsorakoztatott szigorú követelmények alapján is kiépítendőknak minősülnek, és melyek azok, amelyek gyorsforgalmi kiépítése legalábbis megkérdőjelezhető.



Forrás: a 4. ábra alapulvételével és jelen tanulmányban vázolt elvek alkalmazásával

5. ábra. Alternatív javaslat vázlata távlati gyorsforgalmi hálózat kialakítására

Az egyes folyosók illeszkedése a hazai hálózathoz

Fentiek alapján az interregionális kapcsolatokon belül az országot átszelő két átlós páneurópai (multimodális) tranzitfolyosó azon vonalvezetését részesíthetjük előnyben, amelyik a forgalomra érzékeny területeket mentesíteni képes, tehát a 3. ábra "minimális út" modelljét veszi alapul, és nem keresztezi a főváros térségét és a forgalmas üdülőterületeket. Az ország régiói egymás közötti összeköttetését, valamint a határon túli, szomszédos régiókkal való kapcsolatot pedig egy nyitott rács-szerkezetű hálózat tengelyeinek kell biztosítaniuk, azaz kelet-nyugati és észak-déli folyosóknak, ezáltal megfelelően a gazdasági pólusképződés elősegítésére, a térségi különbségek csökkentésére, a környezet védelmére, a biztonságra, stb. vonatkozó, általános térségi és szakmai célkitűzéseknek. Az így vizsgálandó folyosók egy része azonban egyelőre (a hivatalos dokumentumokban is) csak elvi szinten van jelezve, gyakran egyszerűen meglévő utakra van rárajzolva; ebben az összefüggésben első-sorban a hálózati szinten történő értékelésre alkalmas.

Azokat a programelemeket, amelyek konkrét autópálya-fejlesztési célként ma megjelennek, illetve részben épülnek, a Széchenyi Terv, majd a Széchenyi Plusz foglalta össze. Ugyanakkor ezek a projektek kevés összefüggést mutatnak a meghirdetésükkor deklarált általános elvekkel. A Széchenyi Terv az autópálya-építési programjában szereplő szakaszokat nem a saját célkitűzéseiből vezette le, hanem átvette a

közlekedési tárca többször módosított tízéves fejlesztési programjának éppen esedékes változatát. A tízéves program alapját a páneurópai folyosók 2. ábra szerinti értelmezése adta.

A gyorsforgalmi hálózat hiányolt új struktúrájának központi eleme a 2. ábrán bemutatott egyközpontú sugárrendszer átalakítása. Az új szerkezetben meg kell szüntetni azt az állapotot, amelyben az M0 déli szakasza a főváros és az országos hálózat felől rájutó nagy forgalom lebonyolításán túlmenően egyben a IV-es és az V-ös páneurópai korridornak is közös eleme. Ezzel elkerülhető a legterheltebb fővárosba bevezető szakaszoknak és az M0 déli szakaszának későbbi állandó kényszeres bővítése, továbbá éppen a legnagyobb forgalmú szakaszokon csökkenthető a különböző jellegű, és különböző fizetőképességű forgalom nagymértékű keveredése.

A IV-es korridor a hivatalos elképzelésekben az M1–M0–M5 utakból áll. Ezzel szemben az M1–M81–M8–M5 kapcsolat IV-es korridorrá minősítését javasoljuk.

Az V-ös páneurópai folyosót a tervekben az M7–M0–M3 utak alkotják. Javaslataink szerint a folyosó az M7–M8–M4 nyomvonalra kerülne. – Az V-ös tranzitfolyosónak a Balatoni üdülőkörzeten történő átvezetése súlyos hiba. A déli tópart üdülőtelepüléseinek végig áthaladó főutat természetesen indokolt a települések közvetlen elkerülésével vezetni, ettől azonban az még *országos főút* kell maradjon, nem válhat tranzitkorridorrá.

Az M0 térségében a legfontosabb két feladatnak a már kiépített, de balesetveszélyes déli szakasz autópályává való kiépítését és az M5-től az M3 gödöllői kapcsolatáig terjedő keleti szakasz kiépítését tekintjük. Ezzel megtörténik a fővárosi bevezető M1, M7, M5, M3 autópályák hálózatba kapcsolása.

A Széchenyi Tervben rövid távon építésre előirányzott szakaszok értékelése

A hálózati megfontolások alapján a már idézett munkában (Fleischer et al. 2001) a szerzők áttekintették a Széchenyi Tervben szereplő gyorsforgalmi fejlesztéseket. A Széchenyi Terv és a Széchenyi Terv Plusz autópálya-építési programjára vonatkozó értékelés kifejezetten azt vizsgálta, vajon a programban meghirdetett útszakaszok mennyire illenek bele a Széchenyi Terv gazdasági, környezeti, területi és társadalmi célkitűzéseivel összhangban kialakított, fentiekben vázolt gyorsforgalmi hálózatba.

Az eredeti terv összesen 20 tételben sorolt fel autópálya-, vagy gyorsforgalmi út fejlesztési projektként előirányzott szakaszokat, a kiegészítő program további tíz tételt tett ehhez hozzá. A részletesen elemzett szakaszokról itt csak az összesítést közöljük. Eszerint az összesen harminc meghirdetett projekt közül 12 bizonyult olyanoknak, amelyek *megépítése beleillik* a fentiekben kialakított hálózati keretekbe is; további 7 projekt esetében a célkitűzésben szereplő szakaszon *indokolt* gyorsforgalmi

út építése, *de* annak nyomvonalát, elhelyezkedését *jelentősen módosítja* a hálózati összefüggésrendszer; további 11 esetben pedig az építésre előirányzott kapcsolat gyorsforgalmi kialakítására *nincs szükség*. Az arányokból látható, hogy a rövid távú kezdésre kifizűzött munkáknak csak a bő egyharmada olyan, amelyik összhangban van a tanulmányunkban vázolt (és a Széchenyi Terv általános célkitűzéseivel is harmonizáló) célokkal.

*

Nem tértünk ki a fentiekben arra, hogy a kívánatos hálózat kialakítása során az indokoltnak talált folyosók építésének *sürgőssége* is megváltozna, így pl. a tervben *nem szereplő* Győr-Székesfehérvár szakasz szerepe is felértékelődne. Végeredményben a teljes távlati gyorsforgalmi hálózat ütemezését újra át kell gondolni, új tízéves (hétéves) közúthálózat-fejlesztési programot kell készíteni, párhuzamosan értelmezve az alsóbbrendű, a fő- és a gyorsforgalmi úthálózat szerepét. Összehangoltan át kell gondolni az átmeneti helyettesítési lehetőségeket, hiszen a fejlesztés időszakában a korszerűsített (településeket elkerülő) főhálózat *egy darabig* pótolni képes a gyorsforgalmi hálózat kisforgalmú szakaszait. Ez azonban nem vezethet a főhálózat kapacitásának indokolatlan (távlatilag nem szükséges) növelésére, a megfelelő időre a gyorsforgalmi hálózat elemeinek kell átvenniük a tranzit jellegű forgalmat. Ezt a hálózattervezési és programkészítési feladatot természetesen munkánk, amelyik a stratégia értékelésére vállalkozott, nem oldhatja meg.

Végezetül rá kell mutatni arra, hogy a gyorsforgalmi hálózat strukturális összefüggéseit számbavevő fenti értékelés a hálózati logikán túlmenően elsősorban a gyorsforgalmi hálózat és a közúthálózat többi eleme közötti harmónia követelményeire tudott figyelmet fordítani. Egy ennél szélesebb ívű áttekintésnek a teljes hazai közlekedéspolitikát kell hasonlóan átfogó értékelés alá vonnia. Erre jó alkalmat ad az a tény, hogy az Európai Uniónak a bevezetésben idézett új közlekedéspolitikáját, illetve az azt megalapozó megfontolásokat mindenképpen célszerűnek tűnik összevetni a hazai elképzelésekkel. Itthon is elmondható, – talán ezzel az összeállítással sikerült néhány ponton alátámasztani – hogy mai közlekedési fejlesztésekkel néha múltbeli műszaki problémákra próbálunk válaszokat adni, miközben figyelmen kívül hagyjuk azokat a stratégiai összefüggéseket, amelyek komplex térségi, környezeti, társadalmi, gazdasági áttekintésekben válnak láthatóvá. Az új közlekedéspolitika kialakításakor a valóban stratégiai fontosságú kérdésekre kellene koncentrálni. Itt az idő: „Ideje határozni”, hogy ismét az uniós dokumentum címét idézzük.

ÖSSZEFOGLALÁS

Az országos térszerkezet egyközpontúsága, a kelet-nyugati lejtő, a duális gazdaság szerkezet enyhítésének a szándéka; a térségi kiegyenlítődés elősegítése, az ország érzékeny területeinek a megkímélése a túlzott mértékű átmenő forgalomtól, a településeken belüli életkörülmények javításának szándéka, a szomszédos országok felé mutató kapcsolatok fejlesztése – mind olyan *átfogó politikai célkitűzés*, amelyben a hazai területpolitika, a gazdaságpolitika, a közlekedéspolitika és a környezetpolitika – megalapozó dokumentumaik célrendszerének tanúsága szerint – összhangban van egymással.

Sokkal ellentmondásosabbak a kitűzött célok eléréséhez választott szakmai stratégiák, melyek nemcsak az egyes ágazatok között térnek el egymástól, de esetenként egy-egy ágazaton belül is ellentmondanak az ugyanazon dokumentumban lerögzített fő céloknak. A közlekedés-hálózat tervezés országos szintjén ma is évtizedekkel korábbi elképzelések megvalósítását próbálja az ágazat elérni, strukturális értelemben igen csekély és nagyon esetleges módosítgatásokkal. A célok és a stratégiai teendők átfogó szinten történő elemzése elmaradt, az ágazat fő programjai részben nem a mai kihívásokra adnak válaszokat.

Dolgozatunkban először a gyorsforgalmi folyosók európai léptékű fejlesztésének néhány tanulságát elemeztük. Ezt követően meghatároztuk azokat a hálózatkialakítási kritériumokat, amelyek kielégítésével a távlati hazai gyorsforgalmi hálózat alkalmassá tehető az idehaza konszenzust élvező térségi, környezeti, társadalmi és gazdasági általános célok elősegítésére. A kritériumok alapulvételével bírálat tárgyává tettük a jelenleg érvényben lévő távlati „2030-as” közúti gyorsforgalmi hálózat elképzelését, és kísérletet tettünk egy, a kívánalmaknak jobban megfelelő hálózat sűrűségét és struktúráját érzékeltető tervezet bemutatására. Ezt a hálózatot a továbbiakban arra használtuk, hogy segítségével elkülönítsük a jelenlegi programokban, így a Széchenyi Terv autópálya-fejlesztési programjában is szereplő, kiépítésre szánt folyosók közül azokat, amelyek kialakítását az átfogó célkitűzések alapján levezetett távlati hálózati terv is visszaigazolja, azoktól, amelyek kiépítésének szükségessége a kritériumok alapján legalábbis megkérdőjelezhető.

HIVATKOZÁSOK

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

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

- Fleischer Tamás – Magyar Emőke – Tombácz Endre – Zsikla György (2001): A Széchenyi Terv autópálya-fejlesztési programjának stratégiai környezeti hatásvizsgálata. 109 p. A Budapesti Közgazdaságtudományi és Államigazgatási Egyetem Környezettudományi Intézetének tanulmányai, 6. szám. Sorozatszerkesztő Kerekes Sándor és Kiss Károly. Budapest, 2001 december
- Közlekedéspolitika (1996): A Magyar Közlekedéspolitika. A Magyar Köztársaság Országgyűlése 68/1996 (VII.9) OGY számú határozata. (és melléklete)
- Molnár É. dr.– Zsolnai T. (1995): Az Európai Unió közlekedési rendszere. Európa Füzetek, ITD Hungary 1995
- Országos közúthálózat-fejlesztés (1991) [Az] Országos Közúthálózat 1991-2000 évekre szóló Fejlesztési Programja. *Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium Budapest, 1991 február*
- Szabó László (1999): Fejezetek és dokumentumok a magyar autópályák üzemeltetésének és fejlesztésének történetéből. Állami Autópálya-fejlesztő és -kezelő Rt. Budapest 1999
- Széchenyi Terv (2000) Nemzeti Fejlesztési Program. Gazdasági Minisztérium, Budapest
- Széchenyi-Plusz (2001) A gazdaságélénkítés programja 2001-2002. Gazdasági Minisztérium, Budapest, 2001. november <http://www.gm.hu/szechenyi/szt-plusz.htm>
- TEN Guidelines (1996) Decision of the European Parliament and the Council on Community guidelines for the development of the trans-European transport network (1692/96/EC)
- Time to decide (2001) European transport policy for 2010: Time to Decide. White Paper. European Commission, DG Energy and Transport, September 2001
- TINA (1998) Transport Infrastructure Needs Assessment (TINA) Central and Eastern Europe. Progress Report. Vienna Phare EC DG IA - EC DG VII - TINA Secretariat Vienna, August 1998
- TINA (1999) Transport Infrastructure Needs Assessment (TINA) Final Report. Vienna Phare EC DG IA - EC DG VII - TINA Secretariat Vienna, October, 1999
- Tombácz et al. (1993): Gyorsforgalmi úthálózat-fejlesztés koncepciójának környezeti hatásvizsgálata. ÖKO Rt., 1993 (megbízó KTM)
- Útgyáldkodás 1994–1998. Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium, Közúti Főosztály

KÖSZÖNETNYILVÁNÍTÁS

A szerző ezúton fejezi ki köszönetét dr. Kiss Károlynak, dr. Tombácz Endrének, Magyar Emőkének és Zsikla Györgynek, akikkel közösen készítették „A Széchenyi Terv autópálya-fejlesztési programjának stratégiai környezeti hatásvizsgálata” (Fleischer et al. 2001) c. tanulmányt. Bár ez a cikk szándéka szerint a szerző saját megfontolásait tartalmazza, gondolataira és azok végső megfogalmazására természetesen termékenyítően hatott a munka során kialakult együttműködés.

2002. május 14.

utolsó javítás. 2002. július 17.

NÉHÁNY GONDOLAT A MAGYARORSZÁGOT ÁTSZELŐ KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSI FOLYOSÓKRÓL⁴

Fleischer Tamás

KIVONAT	1
ITT AZ IDŐ	2
Az Európai Unió 1992. évi Közös Közlekedéspolitikája	2
Transzeurópai hálózatok	3
Páneurópai folyosók	4
A TINA-hálózat (=Transport Infrastructure Needs Assessment)	5
A HAZAI GYORSFORGALMI HÁLÓZAT: ELŐZMÉNYEK, CÉLKITŰZÉSEK, TÉZISEK	7
A gyorsforgalmi hálózat kialakulása	7
A közlekedéspolitika és más hazai dokumentumok célrendszerének összevetése	9
Három tézis a gyorsforgalmi hálózat kialakítására	11
A GYORSFORGALMI HÁLÓZAT-FEJLESZTÉSI PROGRAM ÉRTÉKELÉSE	12
A hálózat egészének értékelése	12
Az egyes folyosók illeszkedése a hazai hálózathoz	15
A Széchenyi Tervben rövid távon építésre előirányzott szakaszok értékelése	16
ÖSSZEFOGLALÁS	18
HIVATKOZÁSOK	18
KÖSZÖNETNYILVÁNÍTÁS	19

2002. május 14.

utolsó javítás. 2002. július 17.

⁴ A cikk elkészítéséhez a szerző felhasználta a Magyar Közlekedési Klub hazai közlekedést elemző kötetéhez (szerk. dr. Kiss Károly) készült saját, hasonló témájú írását, továbbá a magyar autópálya-hálózat Széchenyi Tervben szereplő fejlesztési programjához készített stratégiai környezeti vizsgálat elemzéseit. (ld. Fleischer – Magyar – Tombác – Zsikla 2001)