

# MAGYARORSZÁG ÉS KÖZLEKEDÉSI HÁLÓZATA A KÖZÉP-EURÓPAI GAZDASÁGI TÉRBEN <sup>1</sup>

Fleischer Tamás <sup>2</sup>

## BEVEZETÉS

Az alábbiakban a közlekedési hálózatokat először európai perspektívában, majd közép-európai és országos érdekek összefüggésében szemléltetjük. Azért tesszük ezt, hogy két fontos üzenetet hozzákapcsolhassunk e hálózatokhoz.

Az előadás egyik fontos üzenete, hogy **a multimodális nemzetközi folyosók funkciója az, hogy átfogó térségi lefedést biztosítsanak**, – és nem az, hogy különböző felhasználók közvetlenül mellételepüljenek. A felhasználók kiszolgálása *közvetítő kapcsolatokon keresztül* történik. Ehhez kapcsolódik a második üzenet. Eszerint **a közvetítő, belső térségi kapcsolatok nagyon fontosak, és meglétüknek alapvető a szerepe abban, hogy az adott gazdasági tér ki van-e szolgáltva közlekedéssel, vagy nincs kiszolgálva.**

---

<sup>1</sup> A „Hiányzó kapcsolatok” címmel a közlekedési hálózatok térségfejlesztési szempontú, határon átnyúló tervezéséről 2008. október 14-16-án rendezett konferencián, Esztergomban elhangzott azonos című előadás szerkesztett változata.

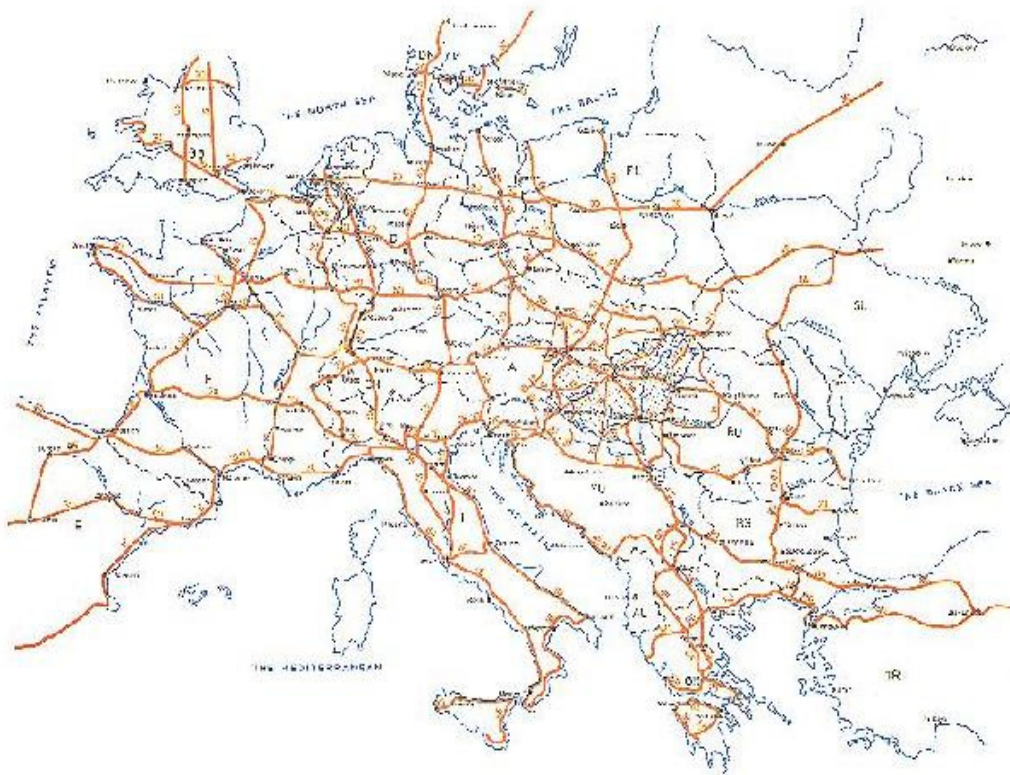
Megjelent: Fleischer Tamás (2009) Magyarország és közlekedési hálózata a közép-európai gazdasági térben. pp. 23-31. In: Ocskay Gyula (szerk.) *Hiányzó kapcsolatok: Konferencia a közlekedési hálózatok térségfejlesztési szempontú határon átnyúló tervezéséről*. Ister-Granum könyvek, Esztergom, Ister-Granum Eurorégió Fejlesztési Ügynökség Kht. 143 p. ISBN 978-963-06-6810-1

<sup>2</sup> tudományos főmunkatárs, MTA Világgazdasági Kutatóintézet.

Minderről az Európai uniós TEN hálózatok, illetve ezek Kelet- és Közép-Európára történő kiterjesztése kapcsán lesz szó. Az előadás végén a tanulságokat a hazai, térségi érdekek szemszögéből kívánom összegezni.

### EURÓPAI PERSPEKTÍVA

Európa nemzetközi útjai számozásának az alapját 1975-ig Londonból kiinduló sugarak képezték (ugyanúgy, ahogy a hazai számozásban ma is a fővárosból induló főutak). Ekkor a kontinens mintegy fellázadt, és elérte, hogy kezdeményezésére a Nemzetközi Útügyi Szövetség megváltoztassa az utak számozási rendszerét. Akkortól a főbb kelet-nyugati tengelyek 0-ra végződő, a főbb észak-déli tengelyek 5-re végződő kétjegyű számokat viselnek, ez a háló képezi a számozás alapját. Az átszámozástól persze önmagában nem változtak meg az utak, – viszont megváltozott az a *mentális térkép*, ami az európai hálózat egészéről a fejünkben él.



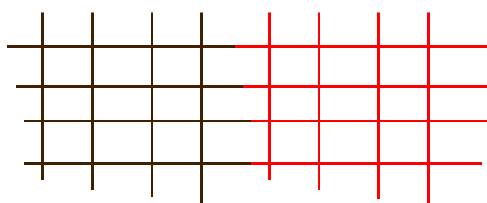
Forrás: Az országos közúthálózat 1991-2000 évekre szóló-fejlesztési programja 1991, KHVM.

### 1. ábra. Az európai folyosók előképe, az 1975-ben bevezetett útszámozás

Azért érdemes visszaemlékezni erre a harminchárom évvel ezelőtti eseményre, mert – megítélésem szerint – egy kiinduló lépést jelentett abban az irányban, hogy a nyolcvanas években már az észak-déli *folyosók* kialakításáról, majd rövidesen a transzeurópai közlekedéshálózat (TEN-T) kialakításáról készüljenek tervezetek az unió akkori, 12 országot átfogó uniós térségében.

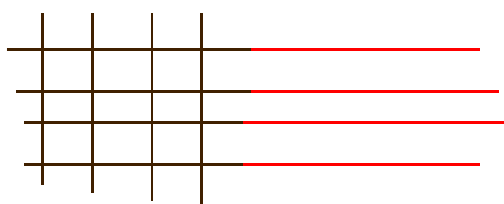
Mire a TEN folyosókra a nyolcvanas években kialakított eszmék a kilencvenes évek során uniós dokumentumokká váltak, Európa térképe megváltozott. A kialakított TEN elképzelések elfogadása és rögzítése haladt az uniós pályáján, de ezzel párhuzamosan 1991-től megindult a már említett, pán-európai közlekedési konferenciának nevezett tárgyalási folyamat, amelynek során (1991 Prága, 1994 Kréta, 1997 Helsinki) három lépcsőben szakminisztériumi delegátusok elfogadták az u.n. „Helsinki folyosók” v. „Páneurópai folyosók” terveit, azaz – a TEN keleti kiterjesztését.

De mit is jelent a TEN keleti kiterjesztése? Jelölje a 2. *ábra* sémájának bal oldala a kilencvenes évekre kialakított TEN-T hálózatot, tehát az unió belső átlapoló folyosóit. A TEN keleti kiterjesztését a 2. *ábra* jobb oldalának megfelelő hálózat jelentené, azaz mindazoknak az elveknek, amelyek korábban a TEN hálózatát létrehozták, egy, most már nagyobb térségben történő érvényesítése.



2. *ábra.* A TEN-T hálózat és kiterjesztése

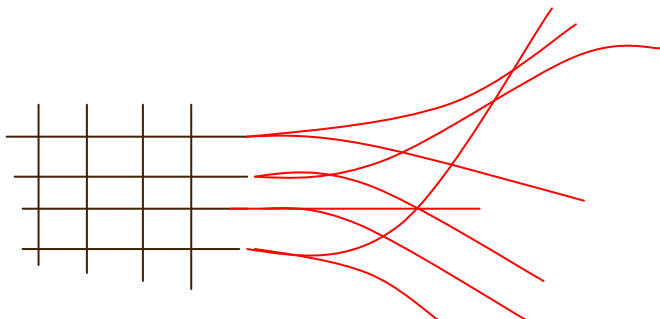
Azonban a folyamat során nem ez történt. A kilencvenes évek bővítési eufóriájában mind nyugati, mind keleti oldalról a kelet-nyugati kapcsolatok javítása tűnt a legsürgősebbnek. A TEN hálózat keleti kiterjesztése helyett a TEN kelet-nyugati folyosóinak a meghosszabbítása kapott prioritást; sőt kis túlzással kizárólagosságot. (3. *ábra*)



3. *ábra.* A TEN-T hálózat nyugat-keleti elemeinek a meghosszabbítása

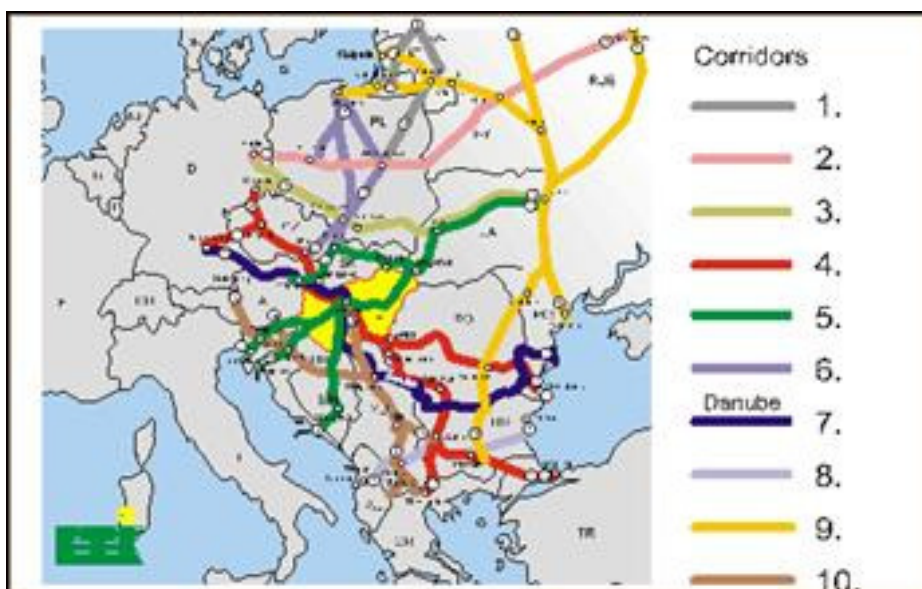
Pontosabban, mivel Európa kelet felé kiszélesedik, továbbá azért is, mert az unióból Olaszország felől is el akartak jutni észak-kelet felé, továbbá Németország felől is dél-kelet felé, a kelet-nyugati folyosók meghosszabbítása nem maradt olyan szemantikus és feltűnő, mint azt a 3. *ábra* mutatja. Inkább a 4. *ábrához* kezdett hasonlítani,

ami már akár hálózatnak is nevezhető – csak éppenséggel nagyon is másféle mintázatú ez a hálózat, mint az, amit pl. az EU-15-ök a *saját belső kapcsolatrendszerük* javítására saját maguknak kialakítottak.



**4. ábra.** A TEN-T hálózat nyugat-keleti elemeinek a meghosszabbítása

Az 5. ábra mutatja be a tényleges pán-európai hálózatot, (annak a közúti elemeit) ahol tehát a 9-es (Finnországot Görögországgal összekötő) folyosó kivételével nincsenek észak-déli folyosók, csak az unióból keletnek tartó, majd északnak, vagy délnek kanyarodók. Utóbbiak darabjaiból alkalmilag összeáll ugyan észak-déli kapcsolat is, de ez láthatóan inkább esetleges, mint tervezett. – Mindenesetre, ami kialakult, az nagyon távol van azoktól az alapeszméktől, amelyek egy *térségi fejlettség ki-egyenlítését elősegítő hálózat* kialakítását céloznák meg. Lerí róla, hogy itt a kelet-nyugati kapcsolatok meghosszabbításáról van szó, és *esetleges* az új csatlakozó államok egymás közötti kapcsolata.



Forrás KTI – GKM <http://www.gkm.gov.hu/data/8568/Image11.gif>

**5. ábra.** A páneurópai (PEN; vagy Helsinki-) folyosók

Ezzel nem ér véget a történet, mert ez még csak a páneurópai folyosók szintje. További kiegészítésül szolgált a TINA-folyamat, ami lehetővé tette a csatlakozó országoknak a hálózat bizonyos mértékű sűrítését. Aztán utóbb, 1999-ben a záró dokumentációban minden tagországi kiegészítést *másodlagos fontosságú* TINA-elemnek minősítettek, elsődleges maradt az, ami korábban páneurópai folyosóként rögzítésre került került. (TINA 1999)

Még ez sem a történet vége, mert amikor tovább kellett bővíteni a hálózatot a Balkán felé, akkor a páneurópai hálózatot és a TINA-hálózatot is adottnak véve egy TIRS-, illetve egy REBIS nevű folyamatban megint csak kiegészítésekkel folytatták a hálózatoknak a továbbépítését. Tehát az egész folyamat egy toldozgatás volt: amit már egyszer egy szűkebb térségben elterveztek, az mindig úgy maradt, de rendre hozzátoldottak egy darabot, – vagy *toldottunk*, most már azt is mondhatom; t.i. mi, a mindenkori unió.

Összefoglalva, az eredeti TEN-T az EU-15 *belső gerinchálózata* volt – ennek előtérbe helyezése szolgálta az (akkori) unió *külső versenyképességének* az elősegítését. Azt láttuk, hogy soha nem került sor az EU-27 (+X) térség *egészének a belső igényein alapuló* hasonló belső átlapoló hálózat kialakítására.

#### KÖZÉP-EURÓPAI EGYÜTTMŰKÖDÉS

Van viszont már hazai javaslat térségünk ilyen hálózatának a kialakítására: Molnár László Aurél munkavázlata a *Közúti és Mélyépítési Szemle* 2007/11-es számában jelent meg. (Molnár László Aurél 2007b)



Forrás: Molnár László Aurél (2007b)

[6. ábra HELYETT egy utalás MLA cikkére, ahol ez az ábra szerepel!]

A részleteket Molnár László Aurél el fogja mondani, de itt külön is felhívom a figyelmet arra az ábrájára, amelyen hangsúlyozza, hogy ezen a területen, tehát a keleti bővítés területén, igenis szükség van észak-déli kapcsolatokra. Nem csak a hiányt említi, hanem tervként megrajzol bizonyos ilyen elemeket.

Itt egy pillanatra megállnék. Egyrészt azért, mert ritkábban látunk ilyen térképet, ahol kivételesen éppen a mi oldalunk van kiszínezve, és a tőlünk nyugatra lévő rész van csak úgy szürkében hagyva, – ugye, mindig fordított ábrázolást szoktunk látni.

Másfelől a térkép a közlekedésen túlmenően is elgondolkodtathat bennünket arról, hogy ennek a térségnek, a térség országainak – tudom ez egy kicsit naiv gondolat – nemcsak képletesen, de ténylegesen is össze kellene fogni, és együtt elhatározni bizonyos dolgokat. Ez elvezet minket a *kétsebességes Európa* gondolatához. A kétsebességes vagy többsebességes Európa hallatán gyakran meg szoktunk sértődni, hogy milyen csúnya gondolat. Talán azért, mert mindig úgy képzeljük el a sebességet, mint az autópályán, vagy a vasúton, – ahol a pálya már megvan, és a több sebesség azt jelenti, hogy *vagy lassan megyünk, vagy gyorsan megyünk* ugyanazon a pályán. Ám a mérnökök azt is tudják, hogy a sebesség az egy *vektor*, aminek nemcsak nagysága van, hanem *iránya* is, – tehát a több sebesség *eltérő pályákat* is jelenthet. Inkább azt kellene hangsúlyozni, hogy *többféle mintázatot* is jelent. Azaz a később jövőknek nem biztos, hogy pont ugyanazt kell utánoznia, követnie, amit az elől menők csináltak.

Ez persze egy nehéz ügy. Tapasztalatból ismerünk olyan kísérleteket, melyek baulul sülték el, tehát nem könnyű azt mondani, hogy valami újat kell kitalálni. Mégis ez a térség együtt, érdekérvényesítő erőben és elhatározó képességben, és talán közös célokban is, többet el kell tudjon érni, mint külön-külön, országonként.

Az ilyen együttműködést szolgálják a *térségi, belső összekötő kapcsolatok*. A fizikai összekötő kapcsolatok is nagyon fontosak, hiszen a konferencián a *hiányzó kapcsolatok* alatt most főleg a közlekedést értjük, – de azt nagyon világosan kell látni, hogy a fizikai kapcsolat javítása itt egy eszköz. A valódi cél nem önmagában az, hogy a közlekedési kapcsolatok megjavuljanak, hanem hogy tulajdonképpen *az emberek közötti kapcsolatok megjavuljanak ebben a térségben*.

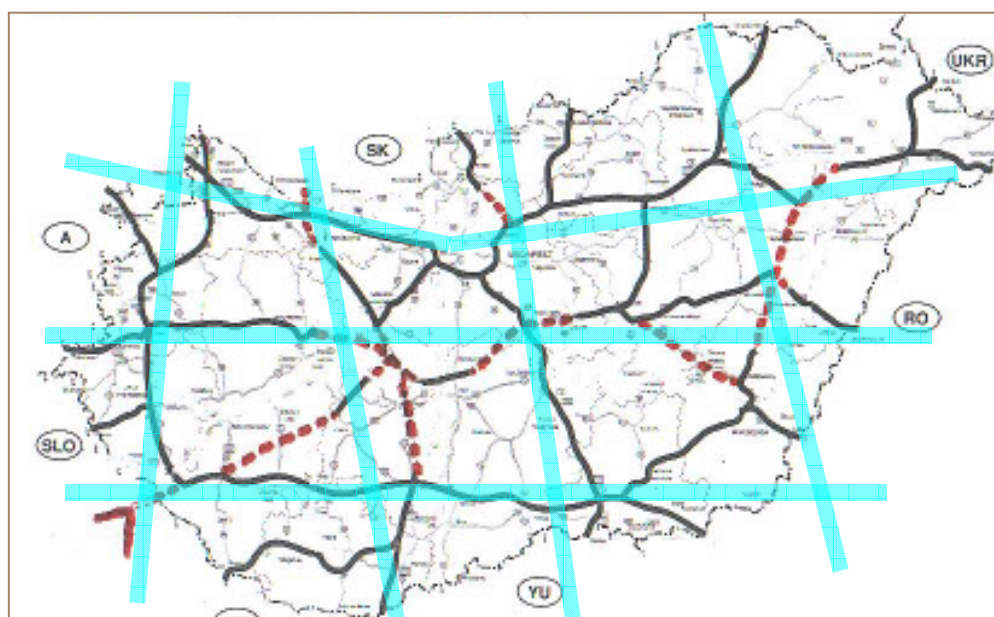
#### HAZAI SZEMPONTOK

Amikor Magyarország közlekedési hálózatait a '90-es években az uniós közlekedéspolitika alapján végig kellett gondolni, sajnálatos módon nem az *elvet* vettük át – vagyis, hogy **a belső kapcsolatok megerősítésére van elsősorban szükség** – hanem elemeket. Vagyis azokat a TEN-T elemeket tekintjük hazai prioritásnak, ami az uniónak valóban belső kapcsolatrendszere – de számunkra *külső kapcsolat*. Közben pedig elhanyagoljuk a saját belső kapcsolatainkat. Amikor a transzeurópai folyosók



nagyon erős prioritást kaptak a hazai közlekedéspolitikában, minden egyéb rovására, akkor a többrétegű közlekedési rendszerből kiemeltük a régiók közti kapcsolatok szintjét, és elhanyagoltuk a városközi, faluközi, tehát a mellékhatásoknak vagy a hagyományos főhálózatnak a szintjét.

Összefoglalóan három problémát akarok az előadásban jelezni. Az első a *folyosók mintázata*, amit a hosszabb ábrásor mutatott be, tehát a kelet-nyugati irány túlsúlya. A második, amit most említettem, hogy a *folyosók túlzott hangsúlyt kaptak* a közlekedés többi rétegeihez képest. Eddig még nem volt szó a harmadikról, hogy ráadásul Magyarországon egy hibás struktúrában építjük ezeket a folyosókat, egyre tovább *erősítjük az egyközpontú szerkezetet*.



Forrás: Fleischer T *et al.* (2001)

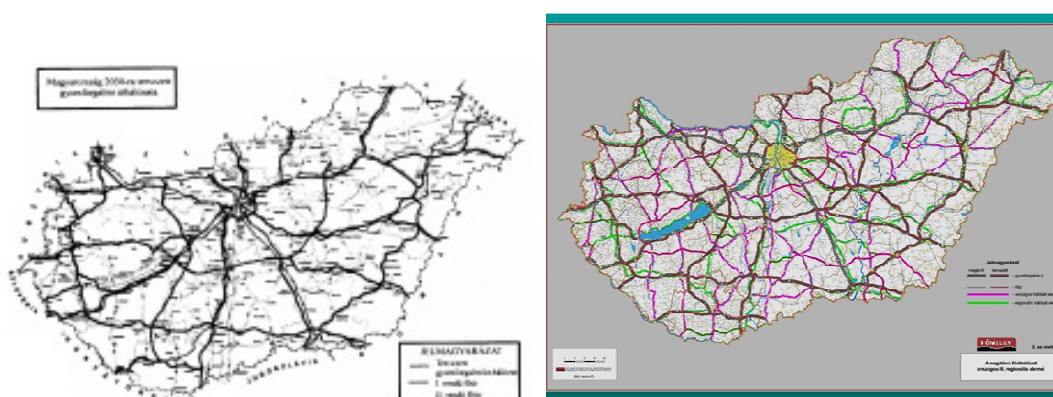
### 6. ábra. Egy lehetséges magyarországi régióközi folyosó-hálózati struktúra

Nyitott hálós szerkezetként alapvetően négy észak-déli és három kelet-nyugati folyosóval lenne jó lefedni az országot, ezt mutatja a 2001-es cikkből kiemelt ábra. A világos séma mögött megjelenik az akkori hivatalos, 2030-ra tervezett hálózat, amelyet a fölöslegek irtásával, korrekciókkal próbáltunk közelíteni a séma elemeihez. Az ábra elsősorban kazettaméreteket akarja bemutatni, nem a konkrét utakat.

Az utóbbi években több szerző, elsőként megint Molnár László Aurélt említtem, (Molnár László Aurél 2007a) megjelenített egy hasonló gondolatkört, hivatkozva a korábbi előzményekre, saját előzményeire is, és történetesen szintén négy észak-déli és három kelet-nyugati folyosót jelölve meg, hiszen ez adódik a kapcsolatokból és a tervekben, egy hasonlóképpen nyílt hálós szerkezet, már megjelenik itt ezen az ábrán.



Ezek után következhet az, amit bevezetőjében Kerékgyártó Attila mondott, vagyis, hogy ideje lenne elkezdni nüánzokról beszélni. Miközben nagyon fontos, hogy idáig eljutottunk, hogy már a hálós szerkezet létéről beszélünk, most már el lehet kezdeni egy második szinten ennek a finomabb részeit is vitatni. Majd rögtön erre is rátérek. Előtte még érdemes utalni arra, hogy a hivatalos tervezetek az elmúlt évtizedben egyáltalán nem e felé a letisztuló gondolkodás felé haladtak.



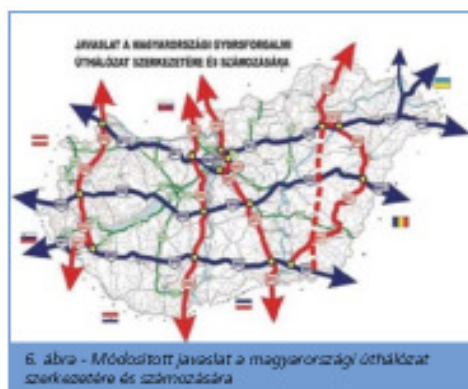
Forrás: Útügyi Napok Tihany (2000) és Főmterv, 2006.

### 7. ábra. Hivatalos tervezetek 1999-ből és 2006-ból.



A 6. ábra kapcsán is említettem, de Molnár László Aurél rácsselemeire is igaz, hogy átvették egy '99-es, 2030-ra szolgáló tervezetből az utakat, kiemelve a fontosakat, elhagyva az elhagyhatókat. Az eredeti tervezet, ami kicsit túltervezett, és némi szakmai hibákat is tartalmaz, (ld. Fleischer 2003, 20-21. old.) egy Főmterves kísérletben még tovább dúsult. A hálózat terve tulajdonképpen főút-előléptetési koncepcióvá vált, megkettőzve: az M4-et, (amiből egy is sok) az M0 nyugati ágát, az M6-ot, az M8 Veszprém-Székesfehérvár közti szakaszát és sok más. Úgy tűnik, ahol valaki szót emelt egy útért, ott mindenütt egy gyorsforgalmi út került a rajzba. Azt gondolom, hogy ez mindenképpen túlzás, és itt merül fel az a kérdés, hogy tudjuk-e pontosan mire szolgál a gyorsforgalmi út. Mit is akarunk elérni a gyorsforgalmi út segítségével?

## FINOMSÁGOK



Forrás: Fleischer T *et al.* (2001); és: dr Rigó Mihály (2008)

### 8. ábra. A rácsszerkezeti séma, és Rigó Mihály javaslata.

Visszaidézem egy pillanatra a 6. ábrát, és mellé teszek egy javaslatot Rigó Mihály cikkéből, (Rigó M dr 2008) aki részben átvette, részben korrigálta egy kicsit Molnár László Aurél hivatkozott ábráját. Akkor most ezen mondanám el a finomságokat.

Molnár László (most Aurél nélkül), Budapestet tervezi, és a budapesti régióért szorít. Neki nem tűnik föl, hogy ebből a négy észak-déli elemből kettő annyira be van húzva Budapestre, hogy a korábbi sugaras hálózatra lehetett rátenni, mert három fél-ág közülük Budapestre fut be, és a negyedik is csak egy picikét mellé érkezik tangenciálisan, országos összefüggésben azt lehet itt mondani, hogy ez még mindig Budapestet erősíti.

Na, most ha egy esztergomi kollégát szólítok meg, akkor ő már észreveszi, hogy e két párhuzamos tengely közül – észak felé haladva – egyszer csak elfogy a Duna, és akkor végképp egy helyre futnak be. Molnár Lászlónál már láttuk, hogy azért egy

kicsit el is kanyarodott a jobb oldali ág, Balassagyarmat felé – de még mindig nagyjából egy helyre futnak be, Szlovákia szempontjából. Esztergomban hajlamosak erre azt mondani, hogy akkor *az a másik ág* nem is kell.

Ha egy szegedi kolléga rajzolja le a rácsot, ő fel is háborodik a cikkében, ha mások Arad és Temesvár felé vezetnék a legkeletibb folyosót, hiszen akkor eltávolodik Szegedtől. Valamennyit egyenesített és engedett Szeged mellől, de azt már nem tudja elképzelni, hogy ez igazából Arad és Temesvár felé menő tengely is lehet.

Végül a szombathelyi kollégákat is megszólítva, – hogy ne maradjon ez a tengely se említés nélkül – ők hajlamosak Szombathelyre ék alakban behúzni az utat, mint egy parittyát, el sem tudják képzelni, hogy a gyorsforgalmi tengely a Rába távolságában haladjon át a térségen.

Mi a közös ezekben a felvetésekben? Az, hogy miközben elfogadjuk, hogy a nyitott hálós szerkezet és az országnak a lefedése a fontos, még mindig egy kicsit úgy gondolja mindenki, hogy az ő városához azért nagyon közel kell elhaladnia egy tengelynek. Ezért hajlamos a viszonylag egyenletes kiosztású hálószemeket azon a ponton elhúzni, eltorzítani. Úgy vélve, hogy ezzel szolgálja a saját városának az érdekeit.

Szóval úgy gondolom, hogy a „finomságokra” vonatkozó vitákon ezeket a kérdéseket is meg kellene beszélnünk, hogy tényleg úgy van-e, hogy egy-egy városhoz kellene torzítani a gyorsforgalmi rács elemeit, hogy tényleg ettől válik-e versenyképesebbé a város térsége. Mert mire is való ez a gyorsforgalmi hálózat? Úgy gondolom, jó, ha ezt egy nálam komolyabb tekintély mondja el.

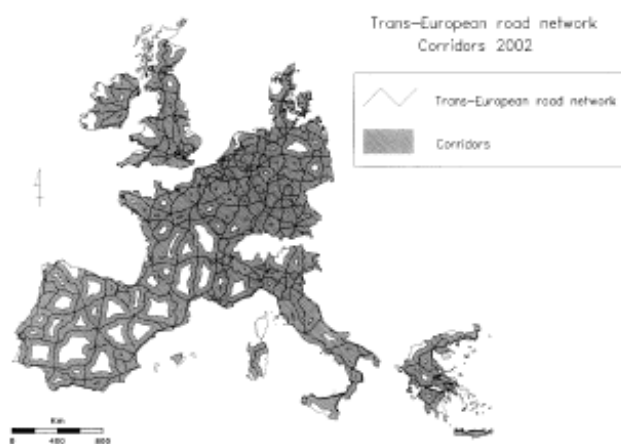
**„A közlekedési vonalak meghatározásánál – kivált a vaspálya fővonalainál – elengedhetetlen szabály, hogy azok a kijelölt végpontok felé egyenes irányban vezessenek, mert ez mind az átviteli mind a helybeli forgalomnak főfeltétele. Ezen szabályt még akkor is szigorúan meg kell tartani, ha szinte ez által némelly helyek látszólag szenvednének is; mert ha a helybeli érdekeknek a fővonalak irányára befolyás engedtetik, vagy ha a fővonalokkal egyszersmind minden nevezetes helyeket érinteni akarunk, ebből az fog okvetlenül következni, hogy egy bizonyos vonalban annyi mindenféle célok elérése fog együtt kivántatni, hogy elvégre semmi egész s rendszeres nem alakulhat.”**

Grof Széchenyi István:  
Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről.  
Pozsony január 25-dikén 1848.

„...ha a helybeli érdekeknek a fővonalak irányára befolyás engedtetik...  
...elvégre semmi egész s rendszeres nem alakulhat.” Ezt mondta Széchenyi 160 évvel ezelőtt, és minden bizonnyal ez érvényes ma is még.

### MIRE VALÓK A GYORSFORGALMI UTAK?

Gutiérrez és Urbano egy '96-ban írt cikkben összehasonlítottak az 1996-os és a (akkor még tervezett) 2002-es európai hálózatot. Mindkét oldalon egy-egy negyven kilométeres sávot mellé tettek a gyorsforgalmi utaknak vagy autópályáknak, és azt mondták, ez a térség van ellátva Európában, ha mindez megépül. Ez egy nagyon fontos dolog. Ahol nagy a népsűrűség, Hollandia környékén, Belgiumban, Németországban, ott már összeérnek ezek a lefedések, ahol pedig még most építették ki az első gyorsforgalmi tengelyeket, ott még nem érnek össze. Ezzel azonban az ábrázolás felkínál egy visszacsatolási lehetőséget is: jó helyre terveztük-e az utat, olyan területeket látunk-e el vele, ami eddig még nem volt ellátva?



Forrás: Gutiérrez, J. – Urbano. P. (1996)

### 9. ábra. A TEN-T közúti hálózata mentén ellátott folyosók 2002-ben az unióban, 40-40 km légvonali távolság lefedettségét feltételezve

Nálunk is készültek hasonló, sőt kifinomultabb ábrák, a 15 perces, 30 perces elérési idők vannak rajta. Bizony itt nagyon jól látszik, hogy miközben 30 percen kívül is maradnak fehér területek, mégis oda tervezzük a négyes utat az ötös mellé, ahol már 10 percen belül is találkoznak a lefedett zónák. Tehát beletenyernelnek egymás lelkébe, kell-e vajon oda ez a bevezető szakasz; – vagy pedig tovább lehetne hozni az M4-est Cegléd-től az M5-ig ahonnan a bevezetés meg van az már oldva.



Országos Fejlesztéspolitikai Koncepcióról szóló 96/2005. (XII. 25.) OGY határozat

**10. ábra. A hazai gyorsforgalmi közúti hálózat menti folyosók 15-15 ill. 30-30 perces eléréssel lefedett sávja 2015-ben (terv)**

A Balaton déli partja – ez az út már ott van, erről már nem érdemes beszélni. De az jól látszik, hogy az egyik oldalra kiszolgál 15 percet, meg 30 percet, miközben a másik oldalra nem tud a szerencsétlen, mert ott víz van. Most építünk egy másikat, a Duna partján, amivel egyébként ugyanez történik.

Itt jönne a visszacsatolás, hogy amikor még nincs kész a hálózat, és lerajzolunk egy ilyen rajzot, akkor nemcsak annak kell örülnünk, hogy ennyire elérhető lesz az autópálya, (mert ezeknek az ábráknak az szokott a címe lenni, hogy „az autópályák elérhetősége”). Fordítva is lehetne nézni, hogy mennyit fed le, mekkora területet szolgál ki a hálózat. Az az izgalmas feladat, hogy olyan hálózatot tervezzünk, hogy kevés gyorsforgalmi úttal jól le legyen fedve az ország. Ehhez az kell, hogy tudomásul vegyük, hogy az autópálya *nem ad közvetlen kiszolgálást*, ez az egyik legfontosabb tulajdonsága, hanem közvetett módon, **más útkategóriákon keresztül biztosít térbeli lefedettséget**.

Mit jelent ez? Azt, hogy attól, hogy magában kiépül egy gyorsforgalmi folyosó, még nem lát el egy területet, nem lendít fel egy gazdaságot. Akkor lendíti föl a térséget, ha le lehet szívni ott azt a gazdagságot, azt az árut, ami ezen az autópályán áramlik. Ehhez pedig mi kell? Az, hogy legyenek hajszálerék, legyenek másodlagos és harmadlagos kapcsolatok, (ha útról beszélünk, másodlagos úthálózat, vagy alsóbbrendű úthálózat), amivel fel lehet tárnai a térséget. E nélkül a gyorsforgalmi út a térség számára nem biztosít semmit.

Egyébként nem egyedül az autópálya olyan felsőfokú szolgáltatás, amelyik *csak közvetetten érhető el*. Például az egyetem is ilyen. Hiába születik valaki a Budafoki úton, a Műegyetem szomszédságában, attól még nem kerül egyből az egyetemre, hanem neki is először neki általános iskolába kell járnia, még akkor is, ha az messzebb

van; utána középiskolába, – és csak ha azt is jól elvégezte, akkor mehet az egyetemre. Attól, hogy a közelében van az egyetem, még nem válik elérhetőbbé számára; sőt, ha az említett alsóbb fokú intézmények nem jól működnek, egyáltalán nem fog eljutni az egyetemre.

Azt kellene elérni, hogy az autópályára se úgy tekintsünk, hogy az járt jól, aki ott van közvetlenül mellette, ahol megépült – és más pedig rosszul. Ha tényleg így működik, és elszívja a munkalehetőséget a háttérből, összetömöríti az út mentén, akkor az a térség nem jól működik. A háttérterületek leszívását meg kell akadályozni, mert csak így válhat valóban 40-40 kilométert lefedő, tehát 80 vagy 100 km-es sávban a térséget kiszolgáló szolgáltatással a gyorsforgalmi pálya vagy adott esetben egy nagyobb sebességű vasút. (Bár az meg egy másik probléma, mert a ritka megálló miatt az pontszerűen szolgál ki, vagy még inkább pontszerűen szolgál ki, mert az autópálya is valamennyire pontszerűen szolgál ki.)

Összefoglalva, miközben az előadásban főleg a nagy folyosókról beszélek, mégis az a fő üzenet, hogy **e folyosók csak akkor hasznosak számunkra, ha rendelkezünk egy jó belső térségi feltáró hálózattal**, anélkül ugyanis nincs kapcsolata a térségnek a külvilággal, akárhány folyosó szeli is keresztül.

A belső hálózatok kapcsán el kell mondani, hogy azok nem kizárólag a főhálózaton át kapcsolódhatnak külső területekhez, vagyis a belső hálózatoknak is jó, hogyha vannak külkapcsolataik. Ez a *varratmentes* kapcsolat, tehát a másodrendű hálózatok se érjenek véget az országhatáron, azoknak is lehet ilyen értelemben külső folyamatosságuk.

## TANULSÁGOK

Az előadás hangsúlyozni kívánta, hogy **az interregionális nemzetközi folyosóknak nem a közvetlen kiszolgálás a feladata**, hanem egy szélesebb térség, összesen 80-100 km-es sáv alaphálózatának a helyzetbe hozása, ezen keresztül lefedve a teljes térséget viszonylag kevés pálya kiépítésével.

A teljes európai térségnek a folyosókkal történő összekapcsolása tartandó szem előtt, és ehhez a feladathoz kell több országnak **együtt kialakítania egy megfelelő átlapoló hálózati struktúrát**. Az erre vonatkozó kezdeményezésben ez a konferencia élen járhat, és adott esetben akár közép-európai konferenciává fejlődhet tovább.

A területi ellátottságnak a kulcseleme viszont nem a folyosó, hanem **a helyi, térségi közlekedési hálózat**, ami maga is lehet határon túlnyúló, tehát nem feltétlen országhoz kötött, vagy megyéhez kötött. Az ilyen hálózat hiánya vagy nem kielégítő állapota teszi versenyképtelenné az akár folyosóval ellátott térségeket is.



Mindezek alapján bölcsebben kellene végiggondolnunk a folyosók fejlesztését, továbbá nemcsak a folyosókat kellene fejleszteni, harmadrészt nemcsak fejleszteni kell, – ráadásul a sorrend se így jó, hanem fordítva. De ezt most megint egy komolyabb tekintélytől idézném. Tehát, nem csak fejleszteni kell, mert

„Első szükség, hogy a már meglévő utak fenntartás és folyamatos igazítás elmulasztása miatt el ne romoljanak.

Aztán a könnyen helyreállíthatóak jól megigazíttassanak.

És végre újak építtessenek.”

Természetesen ez is Széchenyitől származik.

#### HIVATKOZÁSOK

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.

Fleischer Tamás (2003) A közlekedéspolitikai és a fenntartható fejlődés dilemmái, különös tekintettel a közúthálózatokra. *Falu Város Régió* 10. évf. No. 3. pp.16-25.

Gutiérrez, J. – Urbano. P. (1996) Accessibility in the European Union: the impact of the trans-European road network. *Journal of Transport Geography* Vol. 4. No. 1. pp. 1-12.

Molnár László Aurél (2007a) Gyorsforgalmi úthálózatunk szerkezete és számozása. *Közúti és Mélyépítési Szemle* 57. évf. 8. szám.

Molnár László Aurél (2007b) Kelet-KözépEurópa úthálózata, mint a felzárkózás eszköze. *Közúti és Mélyépítési Szemle* 57. évf. 11. szám.

Országos Fejlesztéspolitikai Konceptióról szóló 96/2005. (XII. 25.) OGY határozat [http://net.jogtar.hu/jr/gen/hjegy\\_doc.cgi?docid=A05H0096.OGY](http://net.jogtar.hu/jr/gen/hjegy_doc.cgi?docid=A05H0096.OGY)

Rigó Mihály dr (2008) Javaslat rácsos szerkezetű úthálózatra. *Közúti és Mélyépítési Szemle* 58. évf. 7. szám.

[Grof] Széchenyi István: Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről. Pozsony január 25-dikén 1848.

TINA (1999) Transport Infrastructure Needs Assessment (TINA) Final Report. Vienna Phare EC DG IA – EC DG VII – TINA Secretariat Vienna, October, 1999.

Útügyi Napok Tihany 2000. szeptember 13-15 (leporello a távlati M8-M4 gyorsforgalmi útról) UKIG Hálózatfejlesztési Főosztálya – Veszprém Megyei Állami Közútkezelő Kht.

*Esztergom, 2008. október, – Budapest, 2009. március*