

BUDAPEST REGIONÁLIS SZEREPKÖRE ÉS AZ AUTÓPÁLYÁK

Fleischer Tamás

BEVEZETÉS

Az itt következő tanulmány¹ Magyarország fővárosának a jövőbeni szerepkörével kapcsolatban az autópályák jelentőségét kívánja körüljárni. Ebből a célból külön kell foglalkoznunk általában az autópályák szerepével, a magyar autópályák kialakulásával és a jövőbeli pályaépítési elképzelésekkel, Budapest elképzelt jövőbeli szerepkörével (ezt a kötet más tanulmányai részletesebben elemzik) és a kétféle elképzelés összhangjával, egymáshoz illesztésével.

MEDENCE ? ÁTJÁRÓHÁZ ?

Mielőtt a magyar főváros helyzetével külön foglalkoznánk, szót kell ejteni az egész ország, és némely tekintetben egy ennél bővebb térség, a Kárpát medence helyzetéről. Azok a tanulmányok és elemzések, amelyek a magyar infrastruktúra ágazatainak helyzetét írják le, minden esetben a tágabb térség *hosszú távon létező tartós adottságaiból* kell, hogy kiinduljanak, a műszaki infrastruktúra hálózatai ugyanis a maguk lassan módosuló struktúráival ebben az időléptékben is tárgyalandók.

Érdekes, hogy az ország fekvésének, helyzetének metaforájaként két meghatározás tér vissza az elemzésekben: a térség, mint védett *Medence*, illetve a térség, mint *Átjáróház* jelenik meg.

¹ Megjelent: Fleischer Tamás (1998) Budapest regionális szerepköre és az autópályák. pp.163-180
In: Budapest – nemzetközi város. (Magyarország az ezredfordulón). Szerk. Glatz Ferenc, összeállította Barta Györgyi. Budapest, Magyar Tudományos Akadémia

A Medence jelleg hangsúlyozása a leggyakrabban a vízgazdálkodással kapcsolatban bukkan fel - a szomszédos térségektől érkezik ide a felszíni vizek 95%-a, kiemelt szempont az ár- és belvizek elleni védekezés. Egykor a hagyományos *közlekedési* lehetőségeket is meghatározta e vizivilág változékonysága, a szárazföldi utak járhatatlansága. A medence jelleg másfelől *védettséget* jelent, annak tudatosulását, hogy a Kárpát-medencébe hegyeken át és csak kevés kapun keresztül lehet bejutni.

Az ország medence jellegéről, mint kiemelendő pozitív értékről számos más tudományág is megemlékezik. Botanikában, ökológiában, vagy nyelvtudományokban, néprajzban egyaránt fontos szempont, hogy a kevés kapu miatt viszonylag nehéz bejutni a medencébe, ugyanakkor, mivel a kijárat is kevés, ami/aki bejutott az hosszú ideig itt marad, beépül, részévé válik a helyi kultúrának, életnek. Ez a fajta Medence tulajdonság tehát egy megszárt, korlátozott bebocsátásban, ugyanakkor a bejutottakra nézve egy befogadó jellegű viszonyrendszerben, egy egymásra rétegződő multikulturalitásban foglalható össze.

A közlekedéssel kapcsolatos újabb áttekintések viszont egyáltalán nem az ország Medence jellegét tekintik elsődlegesnek, ellenkezőleg, ezek az elemzések az ország központi fekvéséből annak *Átjáróház* mivoltára vonnak le következtetéseket. Kétségtelen, hogy a magyar történelemben számos példát lehet arra is találni, hogy a térség *hadak útja*, felvonulási terület volt, a kívülről érkező számára nem önmagában jelentett értéket, csak eszközül szolgált más térségek elérésére. Azonban mindenképpen hozzá kell ehhez tenni, hogy a magyar történelemnek semmiképpen nem ezek az időszakok voltak a legdicsőbb szakaszai, és bár nem tagadható ezzel kapcsolatos adottságunk sem, semmiképpen nem tűnik célszerűnek ezt az adottságot célként tekinteni és az erőfeszítéseket az *Átjáróház* tulajdonságok fokozására összpontosítani, azaz a tranzit szerepkört tekinteni a magyar fejlődés zálogának.

Két metaforát, Magyarország közép-európai fekvésének kétféle interpretációját emeltük ki a fentiekben, a Medence jellegét és az *Átjáróház* tulajdonságot, amelyek, miközben egymásnak is némileg ellentmondanak, ugyanakkor ténylegesen létező hazai adottságokat testesítenek meg. Kétségtelen az is, hogy az ország külső és belső kapcsolatainak a pályáit megszabó infrastruktúra hálózatok, ezen belül a közlekedési hálózatok is hosszú távon legalább részben módosítani képesek azokon az feltételeken, amelyek a kétféle adottság közötti arányokat meghatározzák. Az infrastruktúra-hálózatok kialakításakor, jövőbeli fejlesztésekor nem hagyható figyelmen kívül ez a térségi fejlődést alapvetően befolyásoló szempont, - szűkebb témánk szempontjából pedig hozzáfűzendő ehhez, hogy a *térség* szerepének alakulása tovább gyűrűzik a *térség regionális központjának* lehetséges szerepkörére is.

A fenti polarizációval talán túlzott mértékben is "vagy-vagy" helyzetként érzékeltetett Medence és Átjáróház metaforákat egy harmadikkal célszerű feloldani. Szűcs Jenő ismert munkájában² az egész kelet-középeurópai térséget, mint több ezer éve egymást váltogató nagy (keleti és nyugati) birodalmak mindenkori végvidékét, határmezsgyéjét mutatja be. Elegendő itt a Római limesre, a Frank birodalom határvidékére, a keleti és nyugati kereszténység határvonalára vagy a török hódításra utalni, majd a legutóbbi idők vasfüggöny zónájára. Ha ezt az Gyepü adottságot vesszük alapul, és a belőle adódó szerepkört is próbáljuk megfogalmazni, akkor a Közvetítő szerepe tűnik olyannak, amit ki lehet vetíteni a kapcsolati rendszerekre is. A Közvetítő, a Tolmács³ *nem központi* szerep, viszont igen gyakran nélkülözhetetlen a kapcsolat fenntartásához: nem a rangja, hanem a specialis szakismerete, tudása avatja megkerülhetetlenné. Számos jel utal arra, hogy Európának egy bizonyos polarizáltságával még hosszabb távon számolhatunk, és megfogalmazódnak olyan feladatkörök (az infrastruktúrán belül maradván a távközlési technológiák kicserélő központ funkciója; vasúton a nyomtáv-váltás ["Záhony"], az áramnemek váltása; általában különböző minőségű, állapotú és technológiájú berendezések párhuzamos elfogadása, karbantartása stb.) amelyek éppen ebben a térségben fennmaradnak, és egyúttal jó eséllyel betölthetik azt a szelep feladatkört, ami lehetővé teszi, hogy legalább részben a térségen belülről vezéreljük a szűrés mértékét az egyébként könnyen elhatalmasodó tranzit áramában, vagyis megkíséreljük feloldani a Medence és Átjáróház adottságok elmentmondásait.

MAGISZTRÁLIS ÉS DISZTRIBUTIV HÁLÓZATELEMEK SZEREPE

Jelen tanulmányban autópályákról, a közlekedés magisztrális pályaelemeiről lesz szó. Általában közlekedési megfogalmazásokon *belül* nagyon világosnak tűnik az autópályák szerepkörének elhatárolása (nagy sebesség kifejtésére alkalmas, csökkentett baleseti kockázatú elkülönített gépkocsiközlekedési pályák), ugyanakkor meggyőződésünk, hogy e pályák térségi szerepéről, megváltozó funkcióiról az ilyen megközelítés semmit nem árul el. Az autópályákról nem elég a korábbi főutak extrapolációjaként beszélni, ezek a pályák, - más magisztrális hálózatokhoz hasonlóan - a térségi kapcsolatrendszerek egy újabb szintjét alapozzák meg.

Ebben a pontban olyan kérdésekről lesz szó, amelyek hasonlóan merülnek fel különböző infrastruktúra ágazatok magisztrális szintjén és ezért egyes tanulságokat az autópályahálózatok esetében is célszerű figyelembe venni.

² Szűcs Jenő: Vázlat Európa három történeti régiójáról. Gyorsuló idő, Magvető, Budapest 1983

³ Vidor Ferenc több alkalommal vetette fel a "Tolmács" metaforát éppen Budapest és Magyarország vonatkozásában. Pl: Budapest jövője - a jövő Budapestje konferencia az Újvárosházán 1991 április 5-6. Megjelent 1994 Budapest, Főpolgármesteri Hivatal

A különböző ma elterjedt műszaki hálózatok közvetlen elődei a múlt században alakultak ki, főként az ipari forradalom időszakának találmányaira (korábbi találmányok tökéletesítésére) épülve (gáz, elektromosság, vízvezeték, burkolt út). A különböző vezetékek előbb házon belül, majd háztömbön belül nyújtottak ellátást, Európában városi hálózatok e század elejétől, országos hálózatok a harmincas évektől, jelentősebb nemzetközi hálózatok a hatvanas évektől kezdtek kiépülni.

Az európai földgázhálózatok példáján jól bemutatatható a kialakult nagytérségi szállítás két markánsan eltérő módja⁴. Az európai kontinensre három fő irányból érkezik a földgáz: az Északi tenger felől, Észak-Afrikából és a volt szovjet köztársaságok irányából. Az Északi tenger felől gázzal jól ellátott országokon keresztül, úgynevezett *disztributív rendszeren* át jut el a gáz a kontinens belsejébe. E rendszer jellemzője, hogy nem mondható meg, hogy egy, a hálózatba juttatott gázmolekula pontosan hova kerül, azaz a hálózat egy távoli pontjára a rendszer egészének áramlási viszonyai közvetítik a hatásokat. (Hasonlóan, azaz hálózatként működnek a városi vízellátó rendszerek, vagy az összefüggő villamosenergia hálózatok is.)

Markánsan eltér ettől a működési módtól Európának az Algéria vagy Oroszország felől történő földgázellátása. Ezekből az irányokból nagy *magisztrális célvezetékek* épültek, és a betáplált gáz közvetlenül, az áthidalt térségtől függetlenül érkezik Európa fejlett területeire. - E magisztrális vezetékek jellemzője, hogy két végpontjuk között igen nagy az aszimmetria: a vezetéknek van egy pozitív vége, az "érkezési oldal" ahol a magisztrális vezeték rácsatlakozik egy kiterjedt alaphálózatra, és ezen keresztül e térség *hasznosítja* a fogadott terméket, és van egy negatív végpont, ahol egy *szigetgazdaság* alakul ki, fejlett európai (bányászati) technológiával, ám lényegében elszakadva a helyi gazdaságtól, annak technológiájától, színvonalától, szükségleteitől, kínálatától, egyetlen kapocsként pénzbeli kompenzációt nyújtva a helyi régió számára, de ugyanakkor tartósítva a vezeték mentén meglévő fejlettségbeli különbséget.

Emellett érdemes szót ejteni a magisztrális vezetékek "harmadik oldaláról" is, arról a térségről, amelyet a vezeték áthidal ("ahol a csövön egyáltalán nincs lyuk"). E tranzit térségek jellemzője, hogy a magisztrális vezetéken szállított tartalommal a környezet semmiféle kapcsolatba nem kerül, így nem részesül annak előnyeiből sem, - csak magának a *szállításnak* a fizikai hatásaiból: a területfoglalásból, az esetleges balesetveszélyből vagy a környezetkárosításból, amiért itt is egy pénzbeli kompenzáció jelent egyedüli esetleges ellentételt, s bár itt egy *szolgáltatás* eladásáról van szó, a helyzet, a mérleg és a hatások nagyon hasonlóak a "pénzért nyersanyagot" csereügyletek esetében tapasztaltakhoz, a csere perspektíváinak egyenlőtlenségéhez.

⁴ Mramurác Lajos: A földgáz szerepe és helye a nemzetközi kereskedelemben. MVM Rt Közleményei 1992/1

A példa *nem* kívánja azt sugallni, hogy a magisztrális kapcsolat legalább az egyik fél számára *mindig* káros lenne; annyit állít csupán, hogy nem jelent hasznot azon térségek számára, amelyekben nem léteznek azok az elosztó-közvetítő hálózati fokozatok, amelyek segítségével az adott térség kapcsolatba kerülhetne a magisztrális vezeték szolgáltatásának tartalmi elemeivel (az energiával, az áruval, az információval). Két fejlett, vagy közel *egyformán fejlett* térség között magisztrális kapcsolat is nyújthat kölcsönös előnyöket. A lényeg az, hogy *illúzió magától a magisztrális kapcsolat létrehozásától várni meglévő fejlettségi különbségek kiegyenlítését*, ehhez előbb meg kell teremteni azokat a feltételeket, amelyben a kevésbé fejlett térség is *hasznosítani képes* a potenciálisan megjelenő előnyöket. Formálisan e feltételrendszer meglétét az infrastruktúrális elosztóhálózatok (kiterjedt helyi alaphálózatok, mellékúthálózat, vezetékrendszerek stb.) jelenítik meg, de természetesen a *helyi* hálózatok fizikai léte is *jelzés* csupán, nevezetesen jelzés arra a lényegi összefüggésre vonatkozóan, hogy az elosztóhálózatok nem a semmiben végződnek, valaki megépítette őket, igényli a rajta lebonyolódó szolgáltatásokat, és *van fogadókészség* további szolgáltatások igénybevételére.

KÖZLEKEDÉSFÖLDRAJZI HATÁSOK A TELEPÜLÉSHÁLÓZAT ALAKULÁSÁRA

A településföldrajz illetve a közlekedésföldrajz a települések kialakulásában igen jelentős szerepet tulajdonít (más fontos tényezők mellett) a közlekedési adottságoknak, a csomópontképződést elősegítő tényezőknek⁵.

Elsődleges csomópontoknak nevezhetők azon közlekedésföldrajzi pontok, (fokok, kapuk, szorosok, átkelési lehetőségek) amelyek topológiai okokból nagyobb térség közlekedési áramlatait kényszerűen egy helyre húzzák, "trajektóriák sűrűsödési nyálábjaikat" hozzák létre. Ilyen kulcspozíciók közelében egyaránt kialakulnak a közlekedést közvetlenül kiszolgáló (kikötő, lóváltó, javító stb.), a közlekedés lehetőségeit megragadó (kereskedelmi, fogadó stb.), illetve a kialakult pozíció védelmét képező (erőd, vár stb.) létesítmények, amelyek hosszabb távon egyaránt településképző erőnek tekinthetők.

Az elsődleges közlekedésföldrajzi pontok elhelyezkedése és a közöttük bejárható út megszabja és kialakítja a nagyobb távolsági útvonalak irányát. Ilyen útvonalak *keresztelési pontjai*, anélkül, hogy bármiféle sajátos topológiai alakzathoz kötődnének, ugyancsak kitüntetett, u.n. másodlagos csomóponti szerepre tehetnek szert. Az ilyen pontokban kialakuló települések fejlődésüket szintén a közlekedés hatásaira vezethetik vissza. Ezt a hatásmechanizmust, azaz a kialakult forgalmi áramlatok által generált fejlődést tekinthetjük a közlekedés másodlagos településképző hatásának.

⁵ Sztankóczy Zoltán: Közlekedési földrajz. Tankönyvkiadó, Budapest, 1976

A létrejövő áramlatok és hálózatok a közlekedési technológia fejlődése nyomán létrehoznak egy közlekedési ipart. Ezek az iparágak, (akár a pályaépítés és fenntartás, akár a járműgyártás) egyrészt a közlekedési pályák közelségéhez kötődnek, de másrészt, mint minden más iparág, a gyártási folyamatokhoz szükséges egyéb tényezők jelenléte is befolyásolja megtelepedésüket. A közlekedési ipar kialakulásának gócpontjai a közlekedés által létrehozott harmadlagos csomópontok, és az ezen keresztül létrejövő hatásmechanizmust tekinthetjük a közlekedés *harmadlagos településképző hatásának*.

Természetesen a közlekedési hatások nem kizárólagosak, a települések alakulását, hálózatba szerveződését számos más tényező befolyásolja. Maguk a közlekedési hatásmechanizmusok is, az uralkodó közlekedési mód megváltozásával *más* pontokat tüntethetnek ki. Különösen nyilvánvaló ez a harmadlagos csomópontok esetében (nyilván egész más szempontok befolyásolták mondjuk a szekérgyártás helyszínválasztását, mint a vasúti kocsik gyártásának majd az autógyáraknak a telephelyválasztását), de könnyű belátni, hogy ugyancsak *eltérő* keresztezési pontok és forgalmi csomópontok adódnak egy terephez és talajadottságokhoz símuló hagyományos szekérúthálózat illetve egy nagytérségi összeköttetést biztosító pályarendszer esetében. Még az elsődleges topológiai korlátok egy része is idővel elveszítheti a jelentőségét: egy korábbi kapunak megszűnik a szerepe például egy mocsárvilág lecsapolása után; vagy egy hágó fontossága lecsökken, ha egy alagút megépítése reális lehetőséggé válik.

A közlekedésföldrajz általános szempontjait fővárosunkra alkalmazva megállapíthatjuk, hogy Budapest adott helyen való kialakulásában igen jelentős szerepet játszott kapu (völgykapu és átkelőhely) szerepe, és az ehhez folyamatosan társult stratégiai védelmi pozíciók (Contra-Aquincum, Buda vára) fontossága. Ugyanakkor a Duna nem csak elválasztó akadály, de forgalmi út is: így a térség felfogható a Duna menti és az azt keresztező áramlatok keresztezőpontjának, kereskedelmi csomópontjának is, ami másodlagos hatásként erősítette a város (elődeinek a) pozícióját.

BUDAPEST HELYZETE AZ ORSZÁGBAN (AZ ORSZÁG KÖZLEKEDÉSHÁLÓZATÁBAN)

A fentiekben megállapítottuk, majd némiképp relativizálni próbáltuk a földrajzi tényezőknek a települések alakulására *a forgalmi áramlatokon keresztül kifejtett* hatásait. Hangsúlyozni kell, hogy települések kialakulásában is, továbbá már kialakult települések további fejlődésében is óriási szerepe van más, itt nem tárgyalt (természeti, társadalmi, politikai) szempontoknak.

Budapest esetében is elmondható, hogy az igazán jelentős lökést, ami a várost kiemelte a hasonló jelentőségű települések köréből egy politikai szempont adta: nevezetesen az a reformkor óta nyomon követhető törekvés, hogy a Magyar Királyság

egyenrangú partner legyen az Osztrák Császársággal szemben, ezen belül Budapest valódi ellensúlya legyen Bécsnek. Témánkhöz szorosan kapcsolódik az a megállapítható tény, hogy a magyar főváros növekedésében óriási szerepet játszott a közlekedési hálózatok tudatos alakítása: nevezetesen annak a Széchenyi nevéhez köthető programnak a megvalósítása, amely mind a kiépülő vasúthálózatot, mind pedig a járhatóvá tett fő kocsuiutakat egy Budapest-centrikus rendben építette ki. Természetesen sem Budapest túlsúlya, sem a közlekedési sugárrendszer nem volt annyira aránytalan és merev a Kárpát-medence egészén belül, mint amelyet Trianon után a *második városok* elcsatolása és a köztük lévő összeköttetések elvesztése nyomán tapasztalhattunk.

Részben meglévő adottságok, részben tudatos fejlesztés, végül egy történelmi változás nyomán olyan helyzet alakult tehát ki, amelyben *Budapest az eredeti topológiai adottságainál is sokkal nagyobb mértékben magára vonta a forgalmat*, (elsősorban az ország keleti és nyugati része között). Ráadásul ezen a helyzeten előbb 25 éven át demonstratív módon nem történt változtatás (hiszen a két világháború között Trianon revíziója volt a hivatalos politika célja) majd további négy évtizeden át politikai megfontolásokból még tovább erősödött a központosítás (a túlcentralizált hálózat pontosan leképezte a túlcentralizált hatalmi szerkezetet).

Ami a vasúthálózatot illeti, a hálózat kiépülése lényegében 1913-ban, az első világháború előtt befejeződött. Azóta a fejlesztések fontosabb elemei pozitív irányban néhány fővonal kétvágányúsítása, villamosítása, negatív irányban pedig mellék- és szárnyvonalak megszüntetése voltak. Megjegyzendő, hogy eredő hatásként ez is fokozta a főváros-központúságot, hiszen a folyamat során helyi vonalak szűntek meg és fővárosba tartó hálózatelemek váltak korszerűbbé. Önmagában azonban ez nem lenne probléma, ha a vasúti és a közúthálózati fejlesztések együttműködéséből időközben kialakult volna az országban egy oldottabb belső közlekedéshálózat.

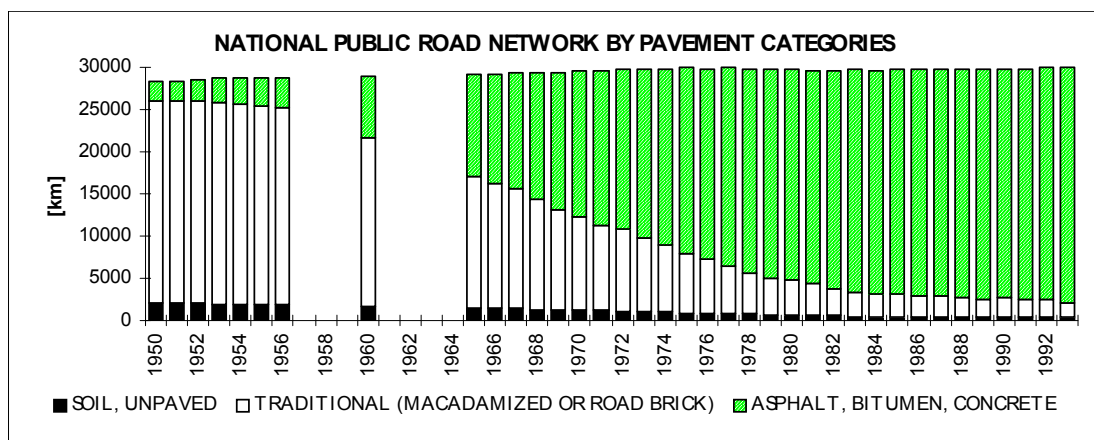
A HAZAI ÚTHÁLÓZAT ALAKULÁSA

Az utak még a XIX.század elején is, különösen ősszel az egész országban a járhatatlanságig elhanyagolt állapotban voltak. Különösen az Alföldön, ahol se kő, se kavics nem állt helyben rendelkezésre, a földutak már kisebb esőben alkalmatlanná váltak a szekérközlekedésre. De az ország más részein sem voltak árkokkal, hidakkal rendelkező utak: ez 1852-ig még a Buda-bécsi útra is vonatkozott. (Az egyik legkorábbi *kiépített út* a XVIII.század elején a 134 km hosszú, Károlyvárostól Fiumébe vezető u.n. Lujza út volt, amely magántársaság tulajdonában volt és aminek a használatáért vámot kellett fizetni).⁶

⁶ Hanzély János: Magyarország közútjainak története. Útügyi Kutató Intézet 14. sz. kiadványa, Budapest, 1960

Az 1825-27. évi országgyűlés 13 útvonal kiépítését fogadta el, majd ezeket az útvonalakat 1836-ban inkább megépítendő *vasútvonalakká* jelölték ki. Bár a reformkorban megindult egyes útszakaszok építése is, lényegében összefüggő úthálózat nem épült. Paradox módon az utak rendszeres építése a szabadságharc leverése után indult meg, az egységes osztrák császárság elvételéből kiindulva és birodalmi úthálózatként, három kategóriában. Nevezetesen (a) a *birodalmi érdekből elsődleges utak* a birodalom költségén épültek, állami kezelésbe kerültek, és u.n. "álladalmi" közutakat alkottak; (b) az *országos utak*, amelyeket ingyenes közmunkával, vagy ennek pénzzel történő megváltásával építettek; végül (c) a *községi utak*, amelyek községi közmunkával épültek és vármegyei felügyelet alatt álltak. Lényegében ez a rendszer folytatódott a Kiegyezés után is, majd az 1890-es, *közutakról és vámokról* szóló törvény próbálta új alapokra (útdó) helyezni a közutak építését. Az alacsonyan megállapított vámok végül is nem tették lehetővé a megfelelő fejlesztést és 1907-től fokozatosan egyre több útszakasz került át állami kezelésbe.

Az első világháború végén a mai Magyarország területén 28000 km állami, törvényhatósági és vicinális út volt: lényegében alig kevesebb, mint a mai országos közúthálózat (30000 km). Az akkori hálózat 4%-a volt pormentes (keramit, kő vagy aszfalt) burkolatú, 54%-a vizes makadámút, a többi földút. A negyvenes évek végére a földutak többségét sikerült felszámolni, míg a korszerű, pormentes burkolat kiépülése zömmel a hatvanas-hetvenes évekre esett. (1. ábra)



Forrás: Statisztikai évkönyvek KSH [5].

1. ábra. A magyar közúthálózat hossza burkolat kategóriák szerint 1950-1993

A magyar közúthálózat természetes módon a korábbi szekérút-hálózatból fejlődött ki. A szekérutak az egyes falvak határába kivezető utak egy részének felhasználásával a *szomszédos falvak összekötésére* alakultak ki. Az egyszerű közúzalékkal kevert épített út valamennyire függetleníteni tudta az út használatát az időjárástól, de természetesen nem függetlénítette a terep-, és birtokviszonyoktól: az utak a terephez tapadva és faluról falura haladtak.

A gépkocsiközlekedés elterjedésével, még pontosabban a gumiabroncs használatával az addig kiépített makadámutak elavultak: míg korábban a szekérforgalom tömörítette az állagukat, addig a gépkocsi kiszívta az apró szemcséjű adalékot és gyengítette az utakat. Az első korszerű beton- és aszfaltburkolatok 1929-ben készültek el, a Budapest-Győr illetve a Budapest Siófok szakaszokon.

Magyarországon csak a második világháború után épült (igaz, speciális stratégiai megfontolások miatt) vonalvezetésében is korszerű, a településeket elkerülő főút, a Budapest - Pécs közötti 6-os út. Az út később mintájává vált az autóközlekedés által igényelt országos főúthálózatnak. E főhálózat jellemzője, hogy most már nem csak burkolatában, de vonalvezetésében is elszakad a terepen kanyargó hagyományos szerkezetektől: *új struktúrát hoz létre, többé már nem falvakat, hanem városokat köt össze.*

A HAZAI AUTÓPÁLYÁK KIALAKULÁSA

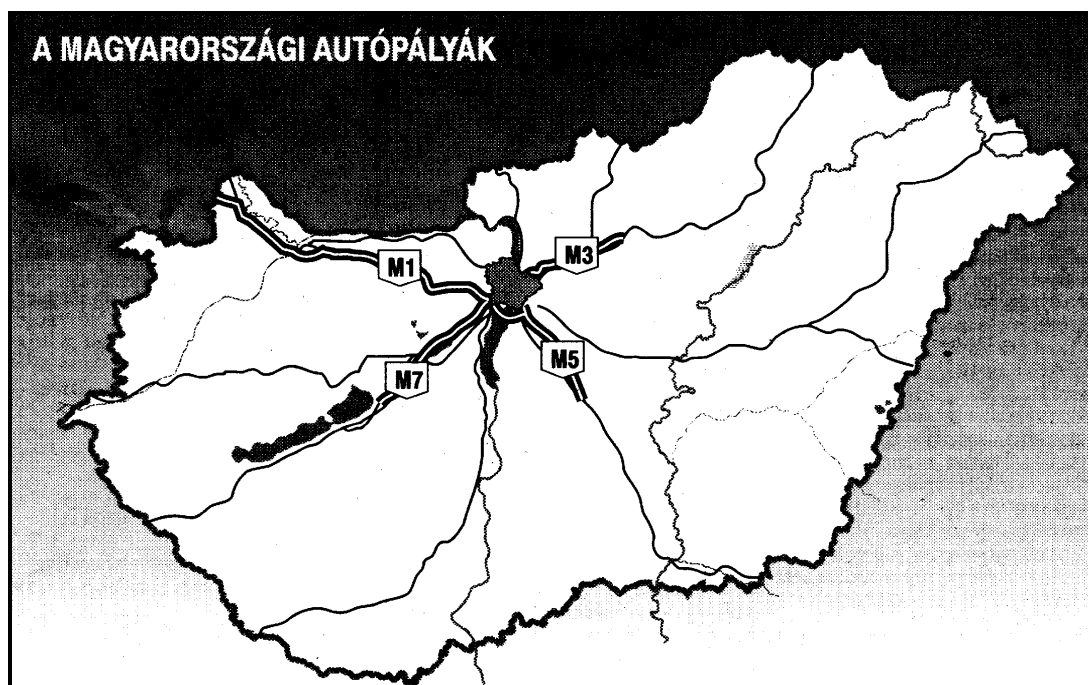
Bár a legkorábbi autobahnokat a háborús felkészülés során Németország alakította ki, a második világháború után, a robbanásszerűen terjedő motorizáció nyomására terjedt el világszerte a gépkocsiközlekedésnek ez az újabb minőségi szintje.

Magyarországon, ahogy 40 évvel korábban az első betonutak, úgy az első autópályák is a Balaton illetve Győr felé indultak el, a főváros felől. A hatvanas évek szolid motorizációs lendülete is elég volt ahhoz, hogy, - különösen a nyári hétvégeken a Balaton felől - a fővárosba érkező gépkocsiforgalom lehetetlen forgalmi körülmények közé kerüljön és sürgős szükség legyen, sőt társadalmi nyomás irányuljon a fővárosi bevezető szakaszok kapacitásának a bővítésére. A Balaton, mint a főváros egyik hétvégi nyúlványa és üdülőterülete felé igen gyorsan teljes hosszában kiépült az autópályák egyik pályája, és hétvégeken Budapest felé egyirányúsítva demonstrálta, mire készült: a vele párhuzamos 70-es út kapacitásának a kiegészítésére. Az ezt követő autópályákat is pontosan ugyanilyen elképzelés szerint tervezték: nevezetesen a négy legnagyobb forgalmú, fővárosból induló főútvonal mellett, azaz az 1-es, a 3-as, az 5-ös és a már említett 7-es utak mentén, azokkal párhuzamos vonalvezetéssel. A kiépítés minden esetben a főváros közelében indult, azon bevezető szakaszok mentén, ahol a tapasztalatok (és a forgalomszámlálások) szerint az országos főútvonal kapacitása kimerült. Ez a folyamat napjainkig követhető, lényegében függetlenül a mindenkori deklarált prioritásoktól. (2. ábra)

Első látszatra az eljárás teljesen logikusnak tűnik: hova máshova kellene kétszer kétsávos pályaszakaszokat építeni, mint oda, ahol azt a forgalom igényli: vagyis esetünkben a fővárosi bevezető szakaszok tehermentesítésére? És valóban, azt kell mondanunk, hogy a hatvanas-hetvenes években a főváros növekvő munkaerőszükséglete, a középosztályosodás és az ezzel járó motorizációs hullám, továbbá egy kezdődő ki-

költözés a főváros agglomerációs övezeteibe egyaránt arra utalt, hogy a főváros és környéke között intenzifikálódtak a kapcsolatok, és ez - többek között - a gépkocsiforgalom növekedésében is megmutatkozott.

A kérdés az, vajon ezt a forgalmat valóban *néhány ponton koncentráltan* kellett-e a fővárosba csatornázni - ahogy kényszerből a korábbi hálózaton az kialakult - vagy esetleg más módja is lett volna a gazdagabb agglomerációs kapcsolatok lehetővé tételének? És a következő kérdés, hogy ha már a kapcsolatok kialakítása így történt, vajon a megépült pályaszakaszok *szükségképpen azonosak-e* azokkal, amelyeken a magyarországi távolsági kelet-nyugati forgalmat (és a München-Isztambul vagy a Kassa-Zágráb forgalmat is) le kell bonyolítani? Másképpen kérdezve, mi értelme van annak, hogy a *régióközi forgalmat* átréseljük a főváros térségén?



Forrás: Népszabadság, 1997 szeptember 30.

2. ábra. A magyarországi autópályák, 1997

AZ AUTÓPÁLYÁK ÚJ FUNKCIÓJA

A találmányok történetében nem ritkaság, hogy egy új felfedezés a tényleges jelentőségét nem azon a téren nyeri el, amire kitalálták, hanem használat közben derül ki róla, hogy egy egészen új célra még inkább alkalmas, mint arra, amire tulajdonképpen létrejött.

Amikor a legfejlettebb országokban és országok között hálózattá kezdtek szerveződni az autópályák, kiderült, hogy az autópálya igazán jelentős változtatást a közúti közlekedési szokásokra nem azzal jelent, hogy egy korábbi út kapacitását kibővíti (nem lehet tagadni ennek, azaz a zsúfoltság-csökkentésnek, továbbá a fajlagos baleseti kockázat csökkentésének a jelentőségét sem) hanem azzal, hogy (a nagyobb sebességnek és a viszonylag egyszerűbb vezetési koncentráció-szükségletnek köszönhetően) a korábbinál sokkal nagyobb távolságra terjesztette ki a gépkocsivezetők által racionálisnak ítélt közúti utazási/szállítási távolságot.

- Egy külön kérdéskör lenne annak megfontolása, hogy vajon ez helyes tendencia-e, és hogy vajon miért kell a vasúton kényelmesen és energiatakarékosabban megtehető távolságokon is közutat igénybe venni. Most azonban nem kívánunk ebbe a vitába belekezdeni. A közösségi racionalitástól függetlenül *tény*, hogy az autópálya-hálózatok létrejöttek, és hogy azokon tömegesen a korábbinál nagyobb távolságra tesznek utazásokat, végeznek közúti szállításokat.

Ahogy korábban a szekérutakat felváltó *főúthálózat* többé nem a falvakat kötötte össze, hanem a falvak elkerülésével a városokat, ugyanúgy egy következő szinten *az autópálya-hálózatok többé nem városokat, hanem városok elkerülésével régiókat kötnek össze*. Azoknak az autópályáknak, amelyek az európai régióközi hálózatok folytonosságát kívánják Magyarországon keresztül biztosítani, erre a feladatra kell megfelelniük.

Ez azt jelenti, hogy ahogy korábban a *főhálózatnak* egy integráns, összefüggő rendszert kellett alkotnia, (függetlenül az alsóbbrendű hálózatoktól, de természetesen lehetővé téve az átjárást a két szint között), ugyanúgy a *régióközi* és a *főhálózati* forgalom sem keveredhet egymással *rendszerében* össze. (Azaz nem az a problémánk, ha ideiglenesen keveredés van a két szint között, hanem az, ha távlati rendszerében sincs elkülönítve a kettő!) *Azok az autópályák, amelyek a régióközi, nagytávolsági forgalmat szolgálják, nem csupán Budapest Belvárosán nem préselhetők keresztül, de a budapesti agglomerációs forgalom pályáin sem!* A fővárosi bevezető forgalom céljára létesített út, függetlenül attól, hogy műszaki jegyeiben autópálya-jellemzőkkel épült meg, *nem azonos* a Kiev - Róma útvonal egy szakaszával.

Utóbbiról (azaz általában a nagytávolságú közúti tranzit pályáiról) minden további nélkül elmondható, hogy azok részéről, akik az adott speciális szolgáltatást valóban igénylik, elvárható, hogy annak költségeit is teljes mértékben térítsék meg, - adott esetben díjkapus autópálya, vagy más technikai megoldás segítségével. Ezzel szemben a főváros agglomerációs forgalma tipikusan az ország belső forgalmának a része és semmi nem indokolja a megkülönböztetését a *belső forgalom* más résztvevőitől, akik egyelőre *nem* fizetnek külön pályadíjat (igaz, nem is igényelnek különleges többlétszolgáltatást: a közúti *alapszolgáltatások* költségeihez pedig a gépjármű-

tulajdonhoz és az üzemanyagfelhasználáshoz kapcsolt adókon keresztül hozzájárulnak). Önmagában az a tény, hogy korábban *autópálya jellemzőkkel* épült ki számukra az országos úthálózat kapacitásbővítése, nem indok egy kényszerű megkülönböztetésre, és a forgalom résztvevői általában nem is hajlandók az indokolatlan megkülönböztető költségeket tudomásul venni.

ELKÉPZELÉSEK A JÖVŐBELI AUTÓPÁLYAHÁLÓZAT ALAKÍTÁSÁRA

A korábbiak folyományaként a magyar "autópálya-hálózat" jelenleg egyrészt *nem alkot hálózatot* (az egyes szakaszok kapcsolata a fővároson keresztül, de jobb esetben is csak egy autóúton keresztül biztosított), másrészt a pályák kialakításában az *országos főútvonal* hálózat fővárosi bevezető *szakaszainak kapacitáskimerülése* volt a vezérlő szempont, ezért az eddig megépült szakaszok *egy jövőbeli hálózatnak sem szükségképpen képezik integráns részét*. Ennek ellenére, sajnálatos módon a hivatalos elképzelésekben fel sem merül más elgondolás, mint a már megépült szakaszoknak a határig történő meghosszabbítása, azaz a jelenlegi Budapest-centrikus főhálózat tartósítása, sőt megerősítése, - vagy a másik oldalról szemlélve a Magyarországon áthaladó európai tranzit utaknak (TEN) a főváros térségén történő kényszeres átréselése.

Korábban egy tanulmányban megkíséreltük, hogy összehasonlítást tegyünk a közlekedéspolitika által is képviselt fenti hivatalos változat, és más, legalább felvetés szintjén felmerült hálózati változatok között ⁷. Az összehasonlításban *további három* hálózat szerepelt:

- tehát a hivatalos *X-változat* (= az M1, M3, M5, M7 határig történő kiépítése),
- egy "szigorú zöld" u.n. *O-változat* (=a már elkészült szakaszokon túlmenően egyáltalán nem épül autópálya),
- az u.n. Déli Autópálya, (*D-változat*), amikor is az *X-változat mellett* további 600 km autópálya épül a déli határ mentén,
- végül egy általunk javasolt *M-változat*, (=minimális hosszúságú változat), ahol azt a kritériumot próbáltuk betartani, hogy a négy frekventált határpontot (amelyet a hivatalos változat is megcélzott) egyrészt minimális hosszúságú összes autópályaszakasz kiépítésével kössük össze, másrészt e pálya kerülje el az ország leginkább forgalomérzékeny térségeit (pl.a fővárost, a Balaton térségét) ilyen módon az ország számára biztosítva a tranzit lehető legkevesebb zavarkeltéssel történő átvezetését.

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

Ezzel szemben a hivatalos elképzelések továbbra sem tudnak elszakadni a fővároscentrikus kiépítéstől, és bár a közlekedéspolitikai tervezetekbe bekerült a Székesfehérvár - Szolnok gyorsforgalmi összeköttetés is, a tervek, elvek és koncepciók egy pillanat alatt felboríthatók, ha egy újabb fővárosból kiinduló autópályát valamilyen indokkal sikerül előtérbe hozni. (3. ábra)

*

A REGIONÁLIS SZEREPKÖR ÉS A KÖZLEKEDÉS KAPCSOLATÁNAK JÖVŐJE

Az eddigiekben bemutattuk, hogy a közlekedés maga jelentős, esetenként döntő szerephez jutott a településhálózat kialakításában, központi szerepkörök létrejöttében. Ugyanakkor ez a szerep nem függetleníthető a szállításnak az ipar és a kereskedelem fejlődésében, mégpedig egy *energia és anyagigényes* ipar és kereskedelem ki-fejlődésében elfoglalt pozíciójától. Azok a várakozások, amelyek ezen alaptendenciák megváltozására építenek, természetesen az anyagmozgatás és szállítás csökkenésével, következésképpen a közlekedési igények csökkenésével is számolnak. Abban a távlatban, amikor ez bekövetkezik, természetesen az autópályák jelentősége is minden bizonnyal lecsökken. Mégis, hamis jelzés lenne kizárólag ezzel a várakozással elintézettnek vélni a nemzetközi szerepre készülő főváros és az autópályák viszonyát, hiszen itt időben korántsem összehangolt távlatokról van szó.

Abban az időtávban, amelyben a magyar főváros szerepkörének jelenlegi változásai kiteljesednek (migrációs tendenciák, EU csatlakozás, piacgazdasági átalakulás stb.) esetleges pozitív várakozásaink ellenére is a közlekedésnek a szerepe igen erőteljes marad: esetenként attól függetlenül is, hogy a világban a *valóban jelentős regionális szerepkörök* többé már nem az autópályá szintű mennyiségi közlekedés fejlődéséhez kötődnek.

A 90-es évek Európájában a kétmilliónál nagyobb agglomerációk egyáltalán nem a fejlett országokban növekednek: az ilyen pólusok többsége az Alpoktól délre és az Elbától keletre esik (Varsó, Bukarest, Belgrád, Kiev agglomerációját is ideértve), míg a másik oldalon olyan centrumok, mint Amszterdam, Brüsszel, Frankfurt, Zürich, Bécs vagy Genf, korántsem a növekedésükkel vívták ki maguknak a kétségtelenül jelentős regionális és nemzetközi hatásukat.

Abból, hogy a koncentrált populáció-nagyság, a városnagyság kezd veszíteni a jelentőségéből, természetesen nem következik az, hogy a *kapcsolatok* jelentősége csökkenne. Ellenkezőleg, éppen, mert a szoros kapcsolattartásnak azok a lehetőségei fejlődtek, amelyek a fizikai közelséget is képesek helyettesíteni, lehetővé vált a térbeli koncentráció egyes formáinak az elkerülése; másképpen fogalmazva a szellemi, irányítási koncentráció többé nem igényel a korábbiakhoz mérhető fizikai koncentrációt.

Ezzel párhuzamosan a nagyságot fizikailag építő elemek, ezen belül az ilyen típusú közlekedési elemek jelentősége *egy régió belüli település vezető szerepköréhez* a korábbinál kisebb mértékben kapcsolódik.

Úgy gondoljuk, ez a tendencia teljes mértékben összhangban van azzal a korábban bemutatott folyamattal, mely szerint egyrészt nem a központi települést, azaz magát a várost, hanem a *régiót* kell a nagyobb (globális, kontinentális, régióközi) hálózatba bekapcsolni, másrészt viszont az *egy-egy régiókon belül* kell igen intenzív belső kapcsolati hálókkal biztosítani az együttműködés lehetőségeit ahhoz, hogy a térség, a régió egésze váljon versenyképessé.

Ha visszatérünk az infrastruktúra nyelvezetéhez, azt kell kiemeljük, hogy nem egyes csomópontoktól (pólusoktól) várhatjuk el azt, hogy régiót szervezzenek maguk köré, hanem egyes régiók tényleges belső fejlődése képes az ott lévő pólusok szerepét fontossá tenni. Ennek megfelelően Budapest regionális szerepköre is csak *egy ténylegesen létező régió* bázisán épülhet ki és fejlődhet.

ELKÉPZELÉSEK BUDAPEST JÖVŐBELI SZEREPKÖRÉRŐL

Vannak általános (sokfunkciós) regionális szerepkörök és megfogalmazhatók egy-egy funkcióra kiterjedő központi szerepek. Sokfunkciós összefüggésrendszerrel jár általában a székhely (főváros) szerepkör, továbbá ilyen hoznak létre egyes funkciók, amelyek az érintett térség életének egészét, a térségben élők életkörülményeinek teljességét olyan mértékben megváltoztatják, uralják, hogy minden más funkciót vagy azok többségét is kényszerűen magukhoz vonzzák (katonai támaszpontok, fejlett technikára épülő bányaközpontok, monokulturát megszervező foglalkoztatók, egyes hatalmas kikötők stb.). Más, az életforma kisebb szegmensét befolyásoló aktivitás esetében az adott funkció térbeli elrendeződése nem húz magával további tevékenységeket, miközben az adott szakterületen belül a kialakult központokat ismerik, elismerik és számontartják. (Lényegében minden olyan iparág ide sorolható, ahol országosan vagy regionálisan csak kisszámú gyártóközpontra van szükség.). Nem szoktuk regionális központként emlegetni a szénsavgyártás hazai központját, vagy egy akár nagyobb régiót is ellátó hűtőgépgyárat sem.

Be kell, hogy lássuk, hogy amikor *regionális központi szerepköréről* beszélünk, valójában kimondva, vagy ki nem mondva olyan elképzelés húzódik meg mögötte, ami sokfunkciós, az élet számos területére kiterjedő *irányítási* pozícióval ruházza fel az adott központot. Ezzel szembe kell nézzünk abban az esetben is, amikor Budapest regionális szerepköre kerül szóba.

Akár pénzügyi központról, akár távközlési és információs gópontról, akár regionális elosztó repülőtérrel (HUB) akár logisztikai központról szól a történet, az érvelés mögött mindig az húzódik meg, hogy ezek olyan funkciók, amelyekben a közpon-

ti szerepkör kivívása *többet jelent*, mint egyszerűen az adott ágazatban vezető szerepet betölteni: az ígéret szerint ezek a funkciók (külön-külön is) egy *sokfunkciós hatalmi központi pozíciót* alapoznak meg, ezért az adott ágazat központjának kiépítése önmagán túlmutatóan fontos, és mindenképpen indokolt, hogy erre központi kormányzati pénzeket fordítson az ország.

Ha megnézzük a legjelentősebb regionális központokat, valóban azt tapasztaljuk, hogy azok többnyire pénzügyi központok, jelentős regionális jelentőségű repülőterük van, jelentős az áruforgalmuk és a világ információs és távközlési gócpontjai is egyben. Ebből azonban még *nem következik az ok-okozati összefüggés iránya*: vajon valóban az említett funkciók (vagy azok egy része) volt-e olyan súlyú, hogy az húzta magára a sokfunkciós központi szerepkört? Vagy éppen fordítva van, ott tudták megragadni a legfontosabb kapcsolati szálakat, ahol *egyébként* adott volt a regionális szerepkör, adott volt a hatalmi súly?

Fentebb bemutattuk, hogy a földrajzi, topológiai helyzet milyen jelentős hatással van a települések kialakulására. Ugyanakkor azt is észre kell venni, hogy az igazán jelentős központok kialakulásához e szükséges feltételen túl, általában valami más, egyedi is hozzájárult.

A világban több szinten léteznek regionális központi szerepkörök. *Globális* központként általában olyan városok működnek, amelyek pozíciójukat korábbi, esetleg több évszázados világhatalmi kulcsszerepben, gyarmatbirodalmi központként, vagy gazdasági nagyhatalomként szerezték meg (London, Párizs, Moszkva, New York, Tokio). Budapest nyilvánvalóan nem akar és természetesen nem is akarhat ilyen pozíciót célbavenni. - Regionális szinten ugyancsak úgy alakultak ki központok, hogy egyes városok egy hozzájuk rendelhető, definiálható *régió*nak válhattak a központjává. (Beleértve azt is, hogy ezt a pozíciót esetenként hatalmi úton kivívták maguknak, ami most ugyancsak nem lehet követendő példa).

Ahhoz, hogy Budapest *ilyen értelemben* a mainál jelentősebb regionális központtá válhasson, a sokszor emlegetett technikai feltételeknél (HUB repülőtér, tranzit utak, távközlési kicserélő központok, logisztikai központok, oktatóbázis stb.) is előbbrevaló, hogy megfogalmazódjon az a régió, *aminek* a központi szerepköre egyáltalán szóba jöhet. Azok az elképzelések, amelyek a régió megfogalmazása *nélkül* jelentős stratégiai esélyt látnak a régióközponti szerepkörben, vagy légvárat építenek, vagy valamely *helytartói* szerepkörre kacsintanak, amitől viszont szerencsésebb lenne távol tartani magunkat, nevezetesen olyan pozícióktól, amikor a régióban érintett körzetek *akarataik ellenére* lennének kénytelenek Budapesten keresztül intézni ügyeiket.

Természetesen ennek nem mond ellent, hogy távközlésben, közlekedésben vagy más területeken, kialakultak olyan szolgáltatások, melyek esetenként fejlettebbek,

mint néhány szomszédos országban. Más szolgáltatási formákban (esetleg ugyanezen ágazatokon belül is) egy-egy másik ország kapcsolt előbb, és a régió számára ez utóbbi ugyanolyan összetartó erő lehet akkor, ha mi *fel is használjuk ezt a szolgáltatást és nem mindenáron felváltani és kiszorítani akarjuk*. Egyelőre a szomszéd országoktól is körülbelül akkora együttműködési készség várható ilyen ügyekben, mint amire mi hajlandóak vagyunk. Amíg a középeurópai országok az EU-t tekintik saját stratégiai szövetségesüknek egymás ellenében, és nem egymást az együttélés formáinak (és az EU-tárgyalásoknak) a közös alakításában, addig nem várható a térség régióvá alakulása, következésképpen a *regionális központi szerepkör nem, vagy csak erőltetett és torz formában jöhet létre*.

Nem csupán egy *regionális központ* szerepköre feltételezi egy *régió* meglétét, de a korábban felvetett másik lehetséges szerepkör, a közvetítői szerepkör elismertetése is akkor könnyebb, ha a régiót egészében jellemzi. Sajátos módon nem csak a konkurencia, de a lehetőségek is nőnek attól, hogy több ország régióként vállalkozik a kelet-nyugati közvetítői szerepre.

KÖVETKEZTETÉSEK

A dolgozat Budapest és az autópályák szerepét mérlegeli egy jövőben várhatóan kialakuló európai összefüggésben.

Áttekintve a közlekedéshálózatok, ezen belül a közúthálózat kialakulását, megállapítottuk, hogy a folyamat mindig szoros összefüggést mutatott a településhálózat alakulásával, és utóbbiban a közlekedési lehetőségek meghatározó szerepet játszottak. Ugyanakkor az idők folyamán a közlekedési hálózatok egyre fejlettebb technológiai szintjei nem csak léptéket, de funkciót is váltottak: szomszédos települések, majd városok összekötésétől eljutottunk a *régiókat összekapcsoló magisztrális hálózatokig*. E magisztrális hálózatokon az utazások és szállítások közbenső, tranzit szakaszt kell ipari léptékben megoldani, és e pályáknak egyik fő feladatukká vált a forgalomnak a mindennapi élet védett sztereitől való elkülönítése.

Magyarországnak e magisztrális hálózatokkal való összefüggését vizsgálva megállapítottuk, hogy saját érdekeink nem egyszerűen az ország mindenáron való átjárhatóságának megteremtéséhez fűződnek, hanem éppen ahhoz, hogy az *országon belüli kapcsolatgazdagság és kommunikációképesség* tudjon összhangban fejlődni az ide bekerülő forgalommal. A kapcsolatokból és a forgalomból az ország számára elérhető haszon ugyanis egyértelműen a belső felvevőképesség mértékével és nem pedig az országon átbocsátott mennyiséggel arányos. A tranzit azon részét, amely a mindenkori felvevőszintünket meghaladja, ha nem tudjuk kiküszöbölni, a lehető legkisebb zavarral járó módon áll érdekünkben átbocsátani a térségen.

Ebben az összefüggésben Magyarországon a nemzetközi kapcsolatokat hordozó autópályáknak három fontos feladatot kell megoldaniuk:

- megfelelni a műszaki-biztonsági követelményeknek, mint a folyamatos nagy-tömegű áthaladó forgalom hordozói,
- minimálisra csökkenteni a konfliktusokat az áthaladással érintett térség életével,
- olyan kapcsolódási pontokat nyújtani, ahol a helyi közlekedési hálózaton keresztül biztosítani lehet különböző hazai térségek európai kapcsolatait.

Ebbe az általános keretbe kell beilleszteni a főváros autópályakapcsolatait is. Egyáltalán nem indokolt, hogy az országon áthaladni kívánó forgalmat keresztülpréseljük a fővárosi agglomerációra, - miközben természetesen a tranzitpálya több csomópontjáról is el kell tudni érni a Budapestet. (Utóbbit már ma biztosítják az autópálya-jellemzőkkel kiépített fővárosi bevezető szakaszok)

Az a tény, hogy Budapest az ország más részeinek engedi át a magisztrális csomóponti funkciókból ott esetleg adódó előnyöket, hosszú távon egyáltalán nem csökkenti a főváros regionális szerepkörére vonatkozó kilátásokat. Ellenkezőleg, Budapest hosszú távú érdekeltisége éppen az, hogy a várost *egy versenyképes ország és egy versenyképes, fejlődő tágabb régió vegye körül*. Csak egy régióként megfogalmazódó térség képes életrehívni azokat a kihívásokat, amelyek nyomán növekvő szükség mutatkozik regionális központi szerepkörök betöltésére.

Valódi fejlődést azok a magisztrális kapcsolatok képesek életrehívni, amelyek a térség régióvá fejlődéséhez járulnak hozzá.

Budapest, 1997 december 31.

BUDAPEST REGIONÁLIS SZEREPKÖRE ÉS AZ AUTÓPÁLYÁK

Fleischer Tamás

| | |
|--|----|
| BEVEZETÉS | 1 |
| MEDENCE ? ÁTJÁRÓHÁZ ? | 1 |
| MAGISZTRÁLIS ÉS DISZTRIBUTIV HÁLÓZATELEMEK SZEREPE | 3 |
| KÖZLEKEDÉSFÖLDRAJZI HATÁSOK A TELEPÜLÉSHÁLÓZAT ALAKULÁSÁRA | 5 |
| BUDAPEST HELYZETE AZ ORSZÁGBAN (AZ ORSZÁG KÖZLEKEDÉSHÁLÓZATÁBAN) | 6 |
| A HAZAI ÚTHÁLÓZAT ALAKULÁSA..... | 7 |
| A HAZAI AUTÓPÁLYÁK KIALAKULÁSA | 9 |
| AZ AUTÓPÁLYÁK ÚJ FUNKCIÓJA..... | 10 |
| ELKÉPZELÉSEK A JÖVŐBELI AUTÓPÁLYAHÁLÓZAT ALAKÍTÁSÁRA..... | 12 |
| A REGIONÁLIS SZEREPKÖR ÉS A KÖZLEKEDÉS KAPCSOLATÁNAK JÖVŐJE | 14 |
| ELKÉPZELÉSEK BUDAPEST JÖVŐBELI SZEREPKÖRÉRŐL..... | 15 |
| KÖVETKEZTETÉSEK | 17 |