

A KÖZÚTHÁLÓZATRÓL ÉS AZ AUTÓPÁLYÁKRÓL

Fleischer Tamás
MTA KRTK Világgazdasági Intézet
<http://www.vki.hu/~tfleisch/tfleischer@vki.hu>

Humánökológia szakirány
ELTE Társadalomtudományi Kar
Társadalomtudományok Módszertana Tanszék
A „Város, közlekedés, társadalom” kurzus 2. órája
Budapest, 2013. február 18.

A közúthálózatról és az autópályákról

- A szárazföldi távolsági közlekedés nehézségei
- A közúti közlekedés funkcionális rétegei
- Az inter-regionális közúti kapcsolatok kialakulása
- A hazai autópályák épülése: a struktúraváltás csődje
- Alternatív hálózati lehetőségek összehasonlítása
- Az előadás alapja egy cikk: Fleischer Tamás (1994) A magyar gyorsforgalmi úthálózat kialakításának néhány kérdéséről. *Közlekedéstudományi Szemle* Vol. 44. No. 1. (január) pp.7-24

<http://www.vki.hu/~tfleisch/PDF/pdf93/APOKO930912.pdf>

http://real.mtak.hu/3939/1/fleischer_gyorsforgalmi_kotszle94-1.pdf

3

A szárazföldi közlekedés nehézségeiről



Repin: Hajóvontatók a Volgán

4

A szárazföldi közlekedés nehézségeiről



Kompátkelés a Tiszán

Greguss Jánostól, Osztrák-Magyar Monarchia írásban és képben, 1888

5

„A közúthálózatról és az autópályákról”

„Első szükség, hogy a már meglévő utak a fenntartás s folytonos igazítás elmulasztása miatt el ne romoljanak, aztán a könnyen helyre állíthatók jól megigazítassanak, s végre újak építenek.”

Grof Széchenyi István:

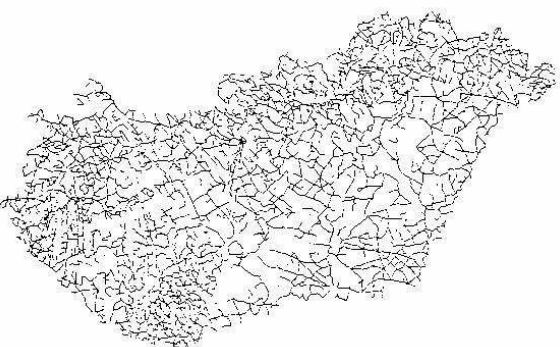
Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről.
Pozsony január 25-dikén 1848.

7



Terep-, tulajdon- és talajviszonyok

12



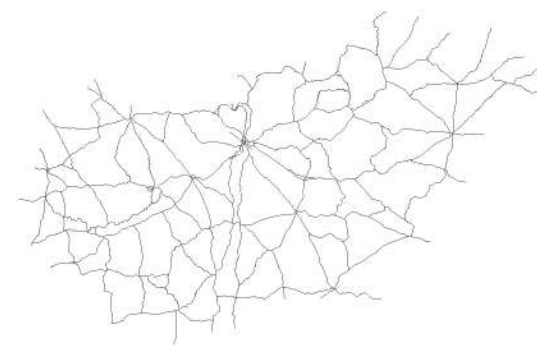
A hazai alsóbbrendű hálózata a **falvakat összekötő** egykori szekérutak mintázatát őrzi. A vonalvezetést a terep-, a tulajdon- és a talajviszonyok határozzák meg.

13



Patkó Károly: Útjavítók (1928)

14

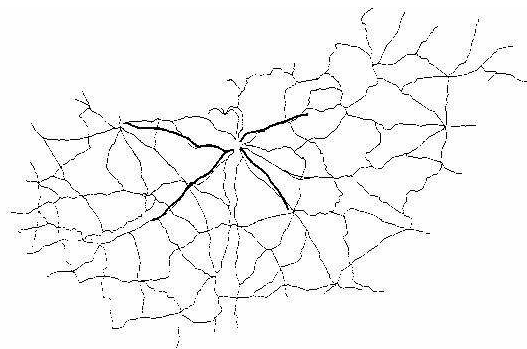


A városokat összekötő főhálózat egy egészen más, új struktúrát képez. Városok körüli sugárirányok. (1851-) 15

„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 némely helyek látszólag szenvednének is; mert ha a helybeli érdekeknek a fővonalak irányára befolyás engedtetik, vagy ha a fővonalakkal egyszersmind minden nevezetes helyeket érinteni akarunk, ebből az fog okvetlenül következni, hogy egy bizonyos vonalban annyi mindenféle czélok elérése fog együtt kívántatni, hogy elvégre semmi egész s rendszeres nem alakulhat.”

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

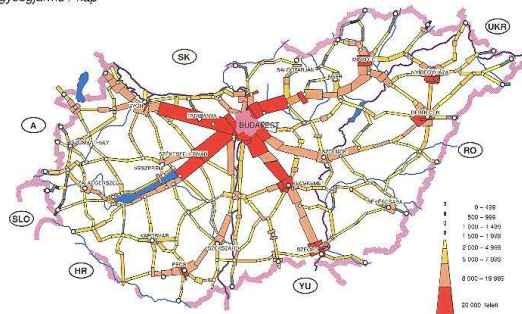
16



Az 1960-as évektől induló autópályaépítések a legforgalmasabb fővárosi bevezető főutakat próbálták tehermentesíteni

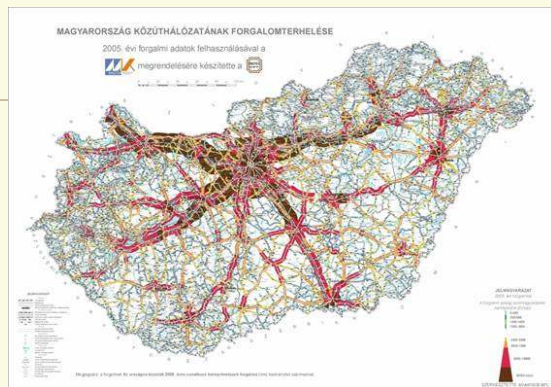
17

Átlagos napi forgalom 1995
egységjármű / nap



Úgy tűnik, az átlagos napi forgalom alakulása alátámasztja az első autópályák helyének megválasztását.

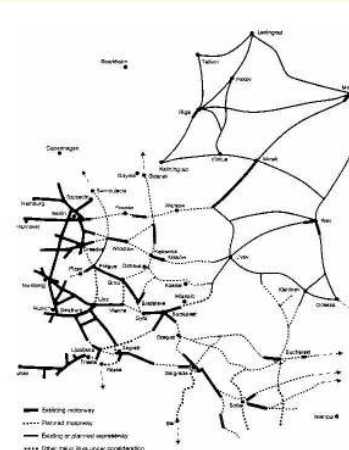
18



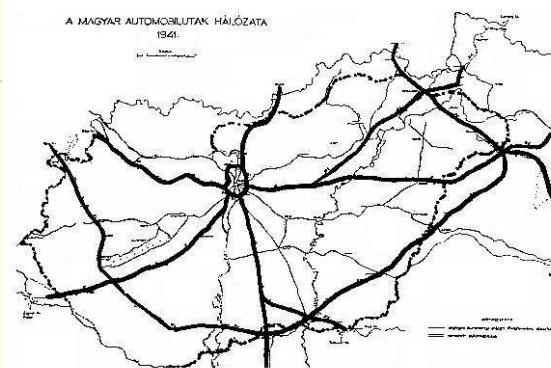
Úgy tűnik, az átlagos napi forgalom alakulása alátámasztja az első autópályák helyének megválasztását.

19

Európa keleti felében az autópályák szinte mindenütt a fővárosok bevezető szakaszait váltották ki



1990-es állapot



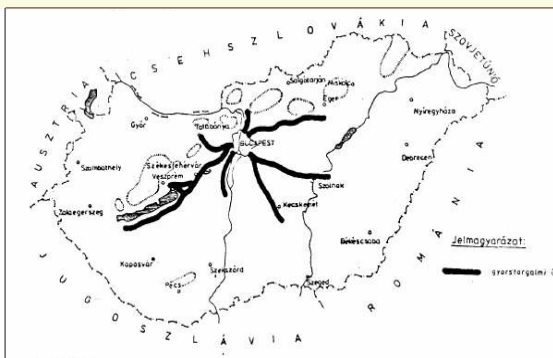
Lehetett volna másként? Automobilutak terve 1941-ből
A tervezett autópályák a főutak szögfelezőibe kerültek

21

A közúthálózatról és az autópályákról

A hazai gyorsforgalmi úthálózat kialakításának korai időszakában érvényes alapelvek az 1890. évi felváltó 1962. évi úttörvény világosan megfogalmazza: az autópályák építése „a kapacitás-kimerülés alapján történik azon fontosabb útvonalakon, ahol a két forgalmi sávos út kapacitását (1200 E/h-t) meghaladó forgalom nagyobb összefüggő hosszon jelentkezik és a forgalom nemzetközi, valamint idegenforgalmi jelentősége számottevő” [Mihályfy 1985: p.389., Nemesdy 1996: p.10. idézi: Németh N 2008.,]

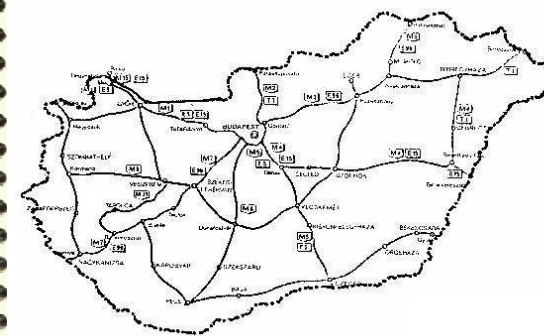
22



Forrás: Mihályfy 1985: 389.

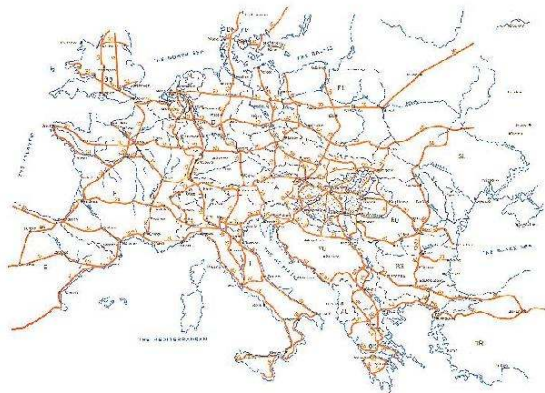
Az Útügyi Kutatóintézet (UKI) úthálózati terve 1965-ből

23



„Sugaras-gyűrűs” hálózat terve 1974-ből

24



Új útszámozás 1975-ből: a TEN és a korridorok előképe
Kialakul egy új hálózati szint: régiókat összekötő utak

25

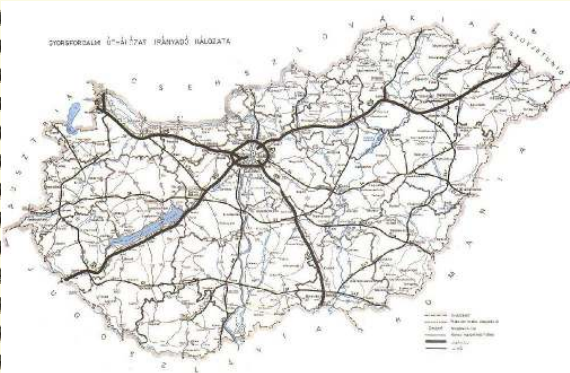


Az 1997. évi, 70. Bélyegnapra megjelent blokkon az 1905. május 15-én elkészült első postautó látható, amit az akkor megnyílt budapesti autó-kiállításon is bemutattak. Az autót Csonka János tervezte, aki 1902-ben kapott erre megbízást a Postától

26



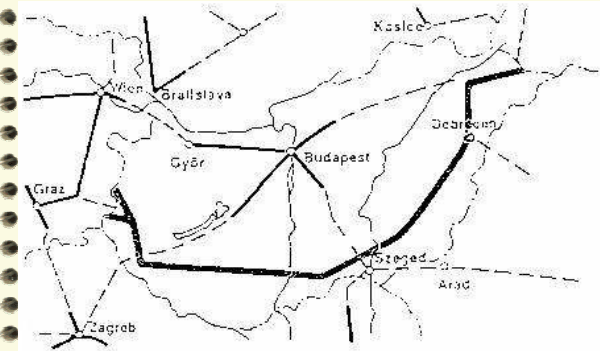
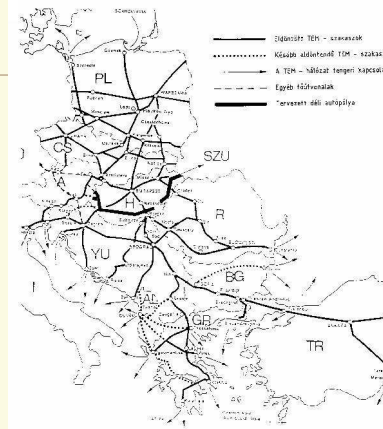
250 ÉVE BOGÁTOÉTA KINCSEKÉRE TEREZIA
POSTAI TEVEKENYSÉGET SZABÁLYOZÓ RENDELESEL



Gyorsforgalmi hálózat terve 1991-ből. Kezd kifomálódni három kelet-nyugati folyosó

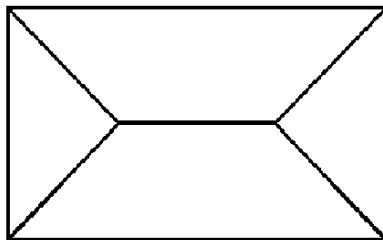
28

A nyolcvanas évek végén magán kezdeményezésű terv készült a déli autópálya megépítésére



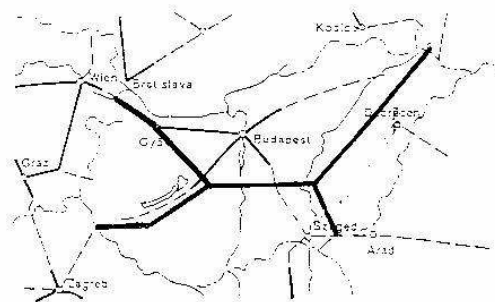
A körülbelül 750 km hosszú déli autópálya felvázolt helye

30



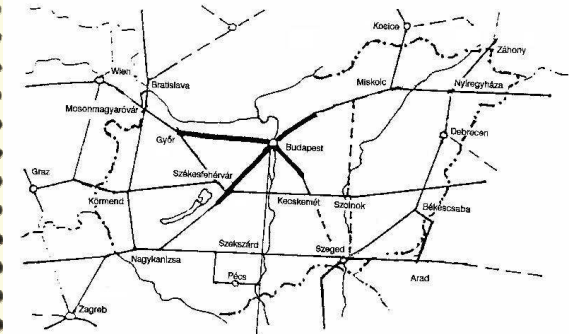
Egy téglalap négy sarokpontjának összekötése a legrövidebb összes vonal segítségével. Steiner-pontok kialakulása

32



A „boríték” vonal ráhelyezése az ország térképére

33



Korai kísérletek rácsos mintázatú hálózat kialakítására.
(Megjelent Közlekedéstudományi Szemle 1994 január)

34

