

ÚJ ÚTHÁLÓZATI ELVEKKEL A VIDÉK VERSENYKÉPESSÉGÉÉRT

Somfai András

ny. közlekedéstervező szakmérnök, egyéni vállalkozó magántervező

somfai.andras@gyor.net

Az innováció és a közúti közlekedés viszonyában (sajnos) az egyik legkevésbé kutatott terület a közúthálózat-fejlesztés gazdaságossága, pedig a tét pénzben és társadalmi hatásaiban is igen nagy. Az ide rokonítható kutatások [1], [2] alapvetően csak az autópályákkal foglalkoznak és még hosszú letisztulási, szemléletváltóztatási ill. jogszabálymódosítási folyamat szükséges a mindennapi életben történő hasznosításukhoz. *Az előadás azért tárja fel az elmúlt két évszázadnak a mai tudással mérve helytelennek minősülő hálózatszervezési tényeit és a magyar közúti szakma előtt feltáruló tömértelen úthálózat-innovációs feladatot ill. lehetőséget, hogy ezzel is ösztönözze a további kutatásokat.* A „vidéki” úthálózatokra koncentrálással, a világvárosi problémák pillanatnyi mellőzésével a problémakörnek viszonylag könnyebbik oldalát szeretnénk a közúti szakma – és a potenciálisan érintett más tudományágak – látókörébe hozni. A közlekedésfejlesztési „robbanás” előtt vagy közben levő Közép- és Kelet-Európában igen sürgetők ezek a kutatások, miértis ezen országokra kiterjedő, ill. európai uniós szintű tudományos összefogás indokolt.

1. Tanulságos fejezetek az úthálózat-szervezés történelméből

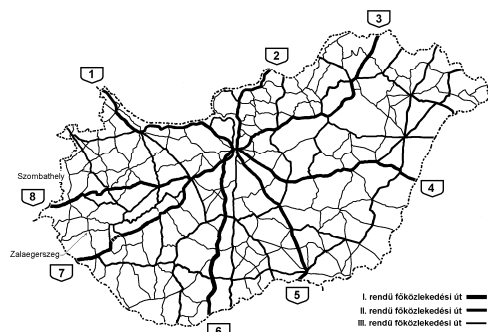
1.1. A mai kiépített főúthálózat rövid története

A történelmi Magyarországon Napóleon korában mindössze 700 km kiépített út volt, amely kisebb, izolált hegyvidéki szakaszokból tevődött össze. Az utak fokozatos kiépítését a 19. század elején a mezőgazdasági és az ipari termelés élénkülése kezdte sürgetni. A főhálózati stratégiát Széchenyi István fogalmazta meg, amely a Kárpát-medencében kialakítandó sugárirányú hálózattal Pest-Budát kívánta Bécs ellenpólusává megtenni a Habsburg-birodalmon belül. Ez a törekvés alakította mind a vasúthálózat kiépítését, mind pedig a főúthálózatét is.

A mai főúthálózati rendszer elődjét az 1934-ben megállapított „főközlekedési” úthálózat rendszere jelentette, amelyik a Széchenyi-féle stratégiára emlékezett (*1. ábra*), pedig a birodalmi viszonyok már nem léteztek. Bár e hálózat mind az 56 akkori várost felfűzte, Szombathelyt és Zalaegerszeget csak harmadrendű „főközlekedési” utakon lehetett elérni. A vak centralizmus nem törődött az országhatár perifériájára került településekkel sem: nem hozott létre az országhatár belső oldalán olyan felfűző utat, mint a szomszéd országok, amellyel a megkönnyítették volna ezen települések egymás közötti összefogását. Ezzel mind a mai napig adósak vagyunk ezeknek a térségeknek!

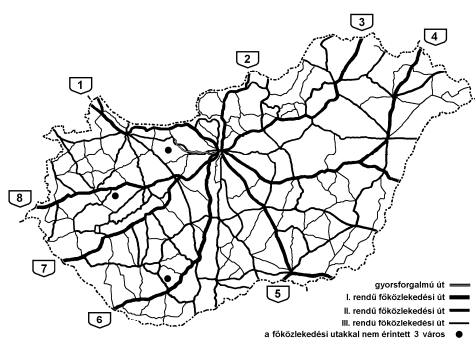
1949-50-ben alakították ki az állami úthálózatot, amelybe a „főközlekedési” utak mellé bekerült minden falunak legalább egy bekötőútja, amely ha még földút volt, azt nagyrészt ki is építettek. A hálózati kép az akkori politikai, gazdasági és közlekedési szemléletet ill. igényeket tükrözte, ami pillanatnyilag előrelépést jelentett.

1963-ban átszervezték az országos úthálózatot. Az új főúthálózatban megszűnt harmadrendű kategória, ezeket is besorolták a négyszámjegyű összekötőutak közé. Az országban 314 falu és két város vesztette el a főútmenti helyzetét és csak hármat érintett új főút. Jellemző az ágazatközi

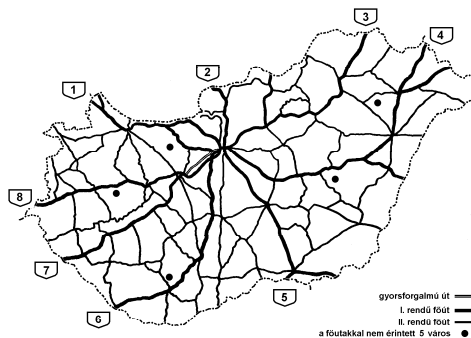


1. ábra. A főközelekedési úthálózat 1937-ben valamennyi akkori várost érintette
Szerk. Somfai András

koordináció hiányára, hogy a vesztes városok egyike éppen az a Túrkeve volt, amelyik a mezőgazdaság élenjárójaként nem sokkal előtte „termelőségvetkezeti város” rangot kapott. Az egyik ágazat jutalmaz, a másik leértékel... Ha ehhez hozzávesszük azt, hogy legszembetűnőbben a baranyai, a békési és a szatmári határmenti területeken törölték el a főutakat, akkor elmondható, hogy az amúgy is hátrányos helyzetű térségeken még a közlekedési ágazat is ütött egyet (2-3. ábra)



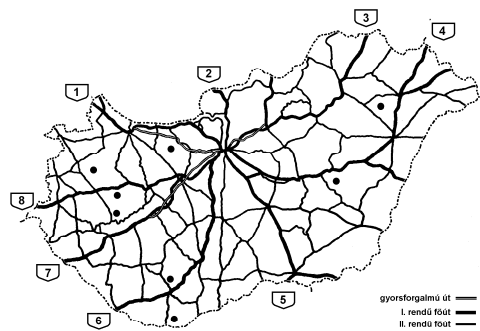
2. ábra. A főközelekedési úthálózat és az ezekkel nem érintett városok 1963-ban
Szerk. Somfai András



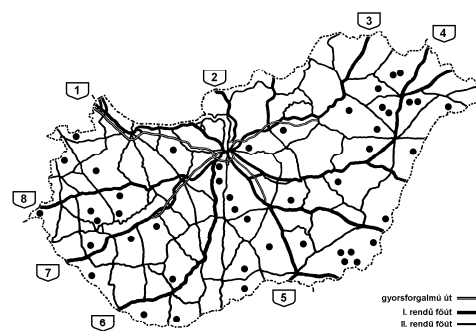
3. ábra. Az országos főúthálózat és a főutakkal nem érintett városok 1965-ben
Szerk. Somfai András

1.2. A közúti kommunikáció alágazatának kommunikációs zavarai

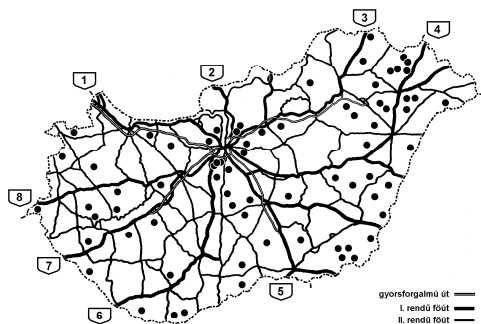
A városhálózat jelentős bővítése a 80-as években kezdődött és e szinte parttalanná vált folyamat ma is tart. Nem értve egyet a városi rangnak a túlszaporítás általi leértékelésével, annyi mégis megjegyzendő, hogy a várossá nyilvánítás politikai felértékelő folyamatára sem reagált a főúthálózat: az 1984-es 9-ről ma már 84-re (28 %) nőtt a főúttal nem érintett városok száma (4-7. ábra). Az új kisvárosok nagy része csak „számozatlan” mellékúton érhető el. Kérdés, hogy jól gazdálkodunk-e a város- és főúthálózatunkban külön-külön rejlő potenciálokkal, illetve a kettő szinergiájában rejlő többlet-erővel? Talán az erősen vasútra szervezette nagyipar – és persze a harmadrendű főút-kategória hiánya is – oka



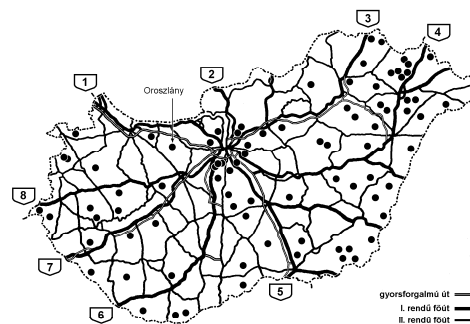
4. ábra. Az országos főúthálózat és a főutakkal nem érintett városok 1980-ban
Szerk. Somfai András



5. ábra. Az országos főúthálózat és a főutakkal nem érintett városok 1998-ban
Szerk. Somfai András

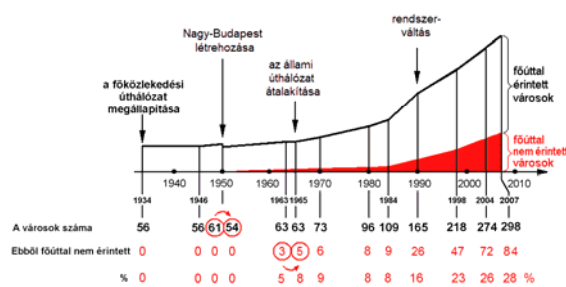


6. ábra. Az országos főúthálózat és a főutakkal nem érintett városok 2004-ben
Szerk. Somfai András



7. ábra. Az országos főúthálózat és a főutakkal nem érintett városok 2007-ben
Szerk. Somfai András

volt annak, hogy a közlekedési ágazat nem reagált megfelelő úthálózat-fejlesztéssel az új ipari góccok, „szocialista városok” és ipari tengelyek kialakulására. Az iparba és az ipari városok fejlesztésébe befektetett milliárdok mellé nem került még néhány százmillió, hogy a város több irányból is jól elérhető legyen. Ajka és Tatabánya főúti szempontból ma sem csomópont, Dunaújváros és Tiszaújváros is csak napjainkban kezd valóban csomóponti helyzetbe kerülni. Az „állatorvosi ló” azonban Óroszlány (7. ábra): e várost sohasem érintette semmilyen főút, sőt bizonyos fokig ma is zsákutca-helyzetben van. Quo vadis, városhálózat (8. ábra)?



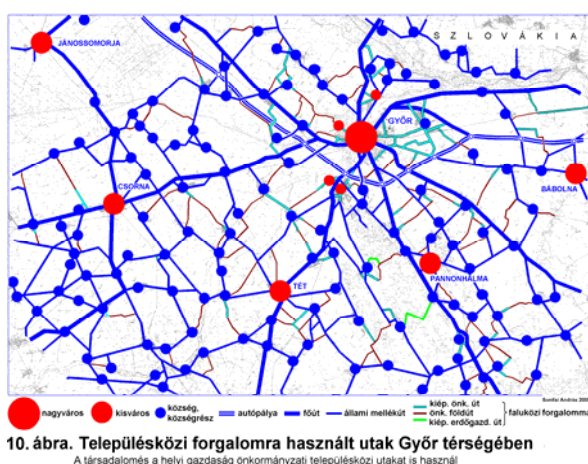
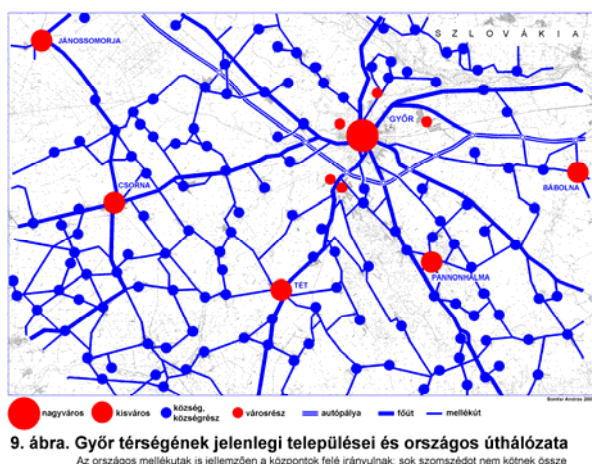
8. ábra. A városok számának növekedése az utóbbi hét évtizedben
Helységnevek és más KSH adatok alapján szerk. Somfai András

Autópályát 1962-ben kezdtünk építeni. A közel fél évszázad sem volt elegendő arra, hogy úthálózat-tervezési szabályzatunk legyen, ezért most állandó elvi viták között folyik a nyomvonalak kijelölése és a részlettervezés. 40 éve 15 km-ként „adott” az autópályán a tervező csomópontot, ma minden település csomópont-létesítéshez köti a vonalépítéshez való hozzájárulását, a szakma pedig viaskodik, nem tud érvelni E-standardokkal, mert nem ér rá ilyeneket beszerezni. 40 éve egy autópálya keresztül tudott törni még a katonai területen is, később viszont a szakmát „megbüntették” a környezet iránti érzéketlensége miatt és erre azóta sem tudott tárgyilagos, méltó választ adni. Mert ma vita nélkül, kigyózzva kerülgeti a természetvédelmi területeket, hatalmas építési és üzemelési többletköltségeket okozva, de nem keres ez ellen szövetségeseket a gazdasági ágazatban és nem foglalkoztat a területrendezőket az optimális fejlesztő hatást adó vonali-csomóponti változat közös összehozása érdekében. *Az autópályák hatalmas innovációs hatása így a véletlenre bízva érvényesül*, mert hiába áradozik a hatásról politikus és szakember, az autópálya-törvényben előírt környezeti hatástanulmány társadalmi és gazdasági hatásokra vonatkozó részét is csak a környezetvédelmi hatóságnak kell benyújtani. Milyen érdekszempontok szerint és milyen tudás birtokában ítélik meg ők ezt? A térgazdálkodási kutatások még gyerekcipőben járnak, közben az autópályák vonala és csomópontjai sorra lerögzülnek, megépülnek. Nehezen találjuk meg az autópályák és autóutak megfelelő helyét és alkalmazási szerepét a hálózati, az innovációs és a térszerkezeti rendszerben.

1.3. Az országos mellékúthálózat és a mellékes úthálózatok

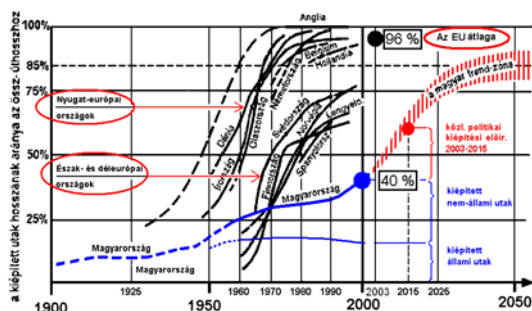
Az állami utak közül hálózatfejlesztési szempontból azonban a *mellékutakat* hanyagolta el leginkább a szakma. A kezdetben még volt hajlandóság bizonyos újabb útkapcsolatok állami kiépítésére, sőt volt

településrész-bekötőúti program is. Aztán a pénz elapadt és a mellékúthálózat felett megállt az idő. „Nekünk harmincezer kilométer út kell, se több, se kevesebb!” – így jellemezte a lét által meghatározott tudati helyzetet egy minisztériumi kolléga a 80-as évek elején. Pedig közben a megerősödő falusi gazdaságok, az intézményi- és TSZ-összevonások, az éledező hazai autós idegenforgalom újabb útkapcsolatok kiépítését igényelte. Kezdték hátránnyá válni az országos mellékúthálózat azon tulajdonsága, hogy alapvetően a járás- és megyeközpont sugárirányú elérését szolgálta és ez nehezítette az ettől eltérő mozgásokat (9. ábra). Az 1985-ben kezdődött ún. kooperációs útépitések keretében ugyan egyharmados arányban támogatta a minisztérium az országos mellékúthálózat szerkezeti hiányosságait pótló „tanácsi” összekötőutak építését, de az országos hálózatba befogadni már nem volt hajlandó sem ezeket, sem a rendszerváltás után hasonló módon épült mintegy 1000 km (!) „faluközi” utat sem. Ezért kiépített önkormányzati utak – és sok viszonylatban bizony földutak – is működnek településközi útként (10. ábra). *Az állami mellékúthálózat mára nemcsak műszakilag, hanem társadalmi és gazdasági-innovációs szempontból is hiányos, elavult* – azonban az is visszás, hogy mellette felnő egy másik, ugyanolyan funkciójú hálózat, amelyre nincs egységes koncepció, nem kötelező a szabvány és amelynek nincs szakszerű fenntartó szervezete. Ez utóbbi utakat a sűrűn készülő országos közlekedéspolitikai koncepciók meg sem említik – mert a helyi társadalom közlekedési problémái iránt érzéketlenek vagyunk és így nem vesszük észre a potenciális szövetségest sem az őket képviselő önkormányzatokban.

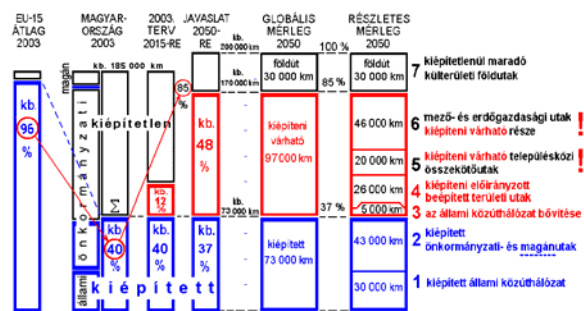


A „tanácsi” utak kategóriáját szintén 1950-ben hozták létre különböző helyi útcsoportokból. Ide sorolták be a nem-állami belterületi utakat és néhány külterületit is, 1990 után pedig az erdészeti utak kivételével fokozatosan a többi külterületi utat is. Közülük a belterületiek differenciált osztályozására van előírás, a külterületieket azonban elvileg mind a K VIII. osztályba kellene sorolni [3] – pedig valójában meglehetősen differenciáltak ezek az utak is, az előbb említett „faluközi” utaktól a legutolsó táblafeltáró gazdasági útig. Hiába van azonban ma ötször annyi önkormányzati út, mint állami út, hiába 40 000 km már a kiépített önkormányzati út a 30 000 km államival szemben, a közúti szakma szinte „lenézi” az önkormányzati utat. Pedig az ezzel együtt számított útkiépítettségi mutatónk, a szilárd burkolatú utak hosszaránya is csak 40 %, holott az Európai Unió 15 országának útkiépítettségi átlaga 2003-ban már 96 % volt (11-12. ábra). Jellemző a hazai politikai – és sajnos a műszaki – hozzáállásra, hogy a falusi utcáknak az életvitelt és az innovációt is elősegítő leburkolása is csak akkor kapott lendületet, amikor 1990 után a kiépítésről a helyi önkormányzat dönthetett. A 2004-es közlekedéspolitikai elvek is felemásak: 2015-re előírnyozzák valamennyi belterületi út kiépítését, de deklarálják, hogy *a külterületi önkormányzati utakkal a szakmának nem is kell foglalkoznia* [4]. Ezek a tényezők a szakma társadalomkapcsolatainak vészes hiányosságaira utalnak, ami tragikus a magyar közlekedésügyre nézve.

1950 és kb. 2002 között létezett a *mezőgazdasági utak* csoportja. Ennek elemei túlnyomó részben mezőgazdasági termelő szervezetek tulajdonában voltak, de mára átkerültek az önkormányzatokhoz. Ezek az utak azért figyelemre méltók a hálózatszervezés szempontjából, mert közülük 1955-1983 között kerekén 5800 km út épült ki a legfontosabb földutak vonalán ún. mezőgazdasági célcsoportos



11. ábra. Európai útkiépítettségi grafikonok



12. ábra. A magyar útkiépítési perspektíva a 21. század közepéig

beruházásban, jelentős állami támogatással [5]. Később, a mezőgazdasági melioráció során a racionalizált területfeltárási úthálózatot is javított talajútként alakították ki. Nagy részük csak a mezőgazdasági üzemvitelt szolgálta, de amelyek szomszédos falvakat kötnek össze, ott száraz időben e földutakat is sokszor használja útrövidítésre a lakosság. A fenntartás általános hiánya miatt a mezőgazdasági utak szinte teljesen leromolva kerültek át az önkormányzatok tulajdonába. Pedig egy-egy út árát – akár megépült, akár nem –, ki kell fizetni. A különbség csak annyi, hogy nem útépitési költségként, hanem áruminőségben, időben, üzemeltetési és gépköltségben [6].

Különleges helyzetük miatt indokolt megemlíteni az *erdészeti utakat* is. Ezek döntő többsége ugyanis állami tulajdon, csak erdészeti kezelésben, magánútként üzemelnek. Bár ez az 5000 km-es hálózat – amelynek kerekén a fele kiépített – alapvetően üzemviteli érdeket szolgál, bizonyos tagjaikat hallgatólagos engedéllyel a közforgalom is használja településközi kapcsolatként vagy szabadidős forgalomra.

1.5. Állományleltár

Talán az 1991-es közúti adatsor [7] volt az utolsó, amelyet még hitelesnek lehet tekinteni. Az utána meglóduló mezőgazdasági privatizáció és a TSZ-utaknak önkormányzati kezelésbe adása a mezőgazdasági utak terén a statisztikában pedig máig tartó bizonytalan állapotokat teremtett. Ha 2002-ről 2003-ra is még 10 000 km-rel nőtt a statisztikában az önkormányzati utak hossza, akkor vajon befejezettek tekinthető-e a nagy átrendezési folyamat? Korrekt beazonosító felmérés és megszervezett precíz változáskövetés hiányában *nem tudjuk pontosan, hogy hány km utunk van*, csak valószínűsíthető, hogy 2003-ban 175 000 km volt az állami és az önkormányzati utak összhossza, az államiba beleértve az erdészeti utakat is. A többi magánútra és a még rendezetlen sorsú mezőgazdaságiakra 10 000 km-t számítva, a hazai úthálózat hosszát 185 000 km-re becsüljük. Az össz-úthálózat kb. 40 %-án van kiépített burkolat (12. ábra).

1.6. Néhány jellemző európai adat

Európai uniós tagként hozzá kell szoknunk ahhoz, hogy szokásaink, cselekedeteink, előírásaink, állapotunk akkor is megmérettetnek európai mércével, ha nem akarjuk, vagy ha kedvezőtlen eredmény várható. Ezt a felismerést az EU belső határellenőrzési rendszerének átalakítása, az élénkülő külgazdasági és idegenforgalmi kapcsolatok, valamint a brüsszeli pályázati támogatások hivatalos és civil vonalon egyaránt szélesíteni fogják. Indokolt tehát, hogy foglalkozzunk ezzel is. A közlekedés terén felsorolunk néhány elgondolkodtató tényezőt:

- Magyarország úthálózata 99 %-os kiépítettséggel szerepel a nemzetközi statisztikában, de az össz-úthálózatra vonatkozó tényleges adat – az előbb vázolt bizonytalanságokat fenntartva – kb. 40 % volt 2003-ban. Az EU 15-ök 2003-as kiépítettségi aránya 96 %, az össz-úthálózatra számítva, (Persze a 11. ábra azt is mutatja, hogy az útkiépítettségi mutató Nyugaton is csak a 60-70-es években, a nemzeti jövedelem erőteljes növekedésével ugrott meg).

- A magyar mezőgazdasági területeket feltáró úthálózat kiépítettsége – az országos utakat is fegyelembé véve – nagyjából 30 %-osra becsülhető. Ha az EU-ban a teljes adat 96 %, akkor a mezőgazdasági területeké 90 % körül lehet, tehát háromszorosan jobb a mienknél. Ezzel a jobban, gyorsabban, olcsóbban és kevesebb szállítási veszteséggel üzemelő, mégis agyontámogatott nyugati mezőgazdasággal kell a magyarnak megküzdenie a szabadpiacon...

- Legtöbb európai ország elsőrendű főúthálózatának képe a fővárosból kiinduló sugaras rendszerű, a nagyobbaké azonban rácsos vagy vegyes rendszerű.

Legtöbb európai országban a gyorsforgalmú utakon kívül háromfokozatú fő- vagy kiemelt útkategória van. Nálunk, Írországban, Svájcban, a Benelux államokban – és a szomszédaink közül a délszláv utódállamokban – kétszintű főúthálózat üzemel. (1934-1963 között nálunk is három kategória volt).

- Magyarországon csak egy olyan E-út van, amelyik nem Budapest felé irányul sugárirányban. A Balatont Északnyugat-Európa felől nem lehet közvetlenül Európa-úton elérni.

2. Az innovatív vidéki úthálózatfejlesztéshez új elvek kellenek

A magyar úthálózat-szervezés története persze nemcsak negatívumokból áll, hiszen működik a hálózat. A felsoroltak alapján azonban belátható, hogy megfelelő előrettekintéssel és szellemi munka befektetésével *lehetett volna egy gazdasági és társadalmi szempontból innovatívabb közúthálózatot is kialakítani* a szervezett magyar útépités elmúlt két évszázada során. A hálózat-történet kritikus mozzanatait ezért fel kellene tárni, széles körben elemezni és a tanulságokat megállapítani a jövő számára. Mivel a magyar útállomány elavult és leromlott, de a gyorsforgalmú utakkal és az EU-s pénzekkel számolva új korszak kezdődik a hazai úthálózat-fejlesztésben is, *az új kor stratégiájának kialakításához nagyon fontos lenne ezeket az elemzéseket elvégezni, hogy tanulni lehessen a múlt innovációs és társadalomkapcsolati hibáiból is*. A jövő közúthálózatát a közlekedésműszaki, a környezet-terhelhetőségi, a társadalmi és az *innovációs* szempontok vitája és – esetenkénti és időben is változható – kompromisszuma kell, hogy alakítsa.

Még egy sajátos szempontot is figyelembe kell vennünk. Ahogy az ország – sajnos – gazdasági, mentális, stb. szempontból megoszlik Budapestre és vidékre, úgy a magyar úthálózat szerkezeti-szervezési problémái is minőségileg más természetűek a koncentráció okán Budapest térségében és megint mások „vidéken”. Mivel az innovációval kapcsolatba hozható úthálózati problémák ill. lehetőségek a főváros térségében bonyolultan és keverve jelentkeznek, a továbbiakban csak a tisztábban érzékelhető vidéki úthálózati innovációval foglalkozunk. Ha majd az ezzel kapcsolatosan remélt kutatások eredményre vezetnek, akkor utána célszerű a bonyolultabb problémákkal is foglalkozni.

A továbbiakban kérdések sokaságának felvetésével törekszünk igazolni azt, hogy széleskörű európai kitekintésre, komplex kutatásokra és együttes elemzésekre van égetően szükség. Új úthálózati elveket csakis ezek alapján, tudományosan megalapova szabad majd megfogalmazni.

2.1. A gyorsforgalmú utak és a vidék

Az egyik alapvető tisztázni való az, hogy a forgalomnagyságon és a nagyterkapcsolati érdekeken túl milyen közlekedési, gazdasági és más szempontok alapján indokolt valamilyen viszonylatban gyorsforgalmú utat létesíteni? Hol indokolt autópálya, hol autóút létesítése? Pécs-Szabadkát fontosabb-e bekötni az M9-be vagy Szekszárdot? Várható-e, hogy Bécsből Szombathely-Nagykanizsán át járnak Zágrábra és az Adriára és hogyan kell erre a hálózatnál reagálnunk? Mik legyenek egy 2x2 sávós első- és másodrendű főút műszaki-hálózati paraméterei ahhoz, hogy ne akarjon minden kistáj autópályát? Milyen tényezők alapján kelljen a jövőben a csomópont-sűrűségeket meghatározni? Kialakítható-e E-standard (európai irányadó érték) a gyorsforgalmú utat keresztező útátvezetések száma, valamint a nagyhidak és az alagutak léptéke tekintetében? Mik a táji környezetben haladó gyorsforgalmú utak térszinti ill. a térszinttől elszakított magassági vonalvezetésének érdekszpontjai? A nagyobb rurális térségeket autópálya, autóút vagy főút segíti-e

jobban és milyen további befektetések kellenének a fejlesztő hatás hasznosításához? Szegedről Komádin keresztül hasznosabb-e gyorsforgalmú utat építeni Debrecenbe vagy Nagyszalonta-Nagyváradon át?

Mik legyenek a gyorsforgalmú utakkal történő kis- és középváros-megközelítés általános ill. egyedi vizsgálati szabályai, mik a városkiszolgáló csomópontok kijelölési szempontjai? Milyen távolságban ideális a különböző adottságú városok mellett az új utat elvezetni? Hogyan kell gazdaság-vonzó autópálya-csomópontot tervezni? Milyen kapcsolati rendszerben, milyen paraméterekkel kell csomópont-közönként az ún. havária-útról (vagy utakról) gondoskodni? Hogyan kell/lehet ezeket felhasználni a csomópontokban jelentkező innovációs potenciál vonalmenti terjesztésére vagy hogyan lehet érzékeny természeti környezetben ezt az erőt gátolni ill. az elfogadható léptékű szabadidős fejlesztések felé terelni? Nem kellene-e a keletkező társadalmi hatásokat és visszahatásokat figyelni, az esetleges torzulások időben érzékelése érdekében?

Milyen szinten, milyen tervekben és milyen részletességig indokolt a gyorsforgalmú utakhoz csatlakozva gazdaságfejlesztési ajánlatokat és/vagy terveket készíteni, területeket kijelölni a ma is kötelező környezeti hatástanulmány részeként? Mely fórum, milyen szakembercsoport kompetenciája legyen a terv megítélése, jóváhagyása és ki finanszírozza a közösségi beruházási részeket? Nem kellene-e folyamatosan figyelni a gyorsforgalmú utakkal feltárt térségek gazdasági helyzetének alakulását és értékelni az innováció terjedését?

Milyen szintű és kiterjedtségű nemzetközi, közép-európai, kelet-európai vagy európai uniós összefogásra lenne szükség ezekben a kutatásokban, hiszen a hálózattervezésben ez úgyis elengedhetetlen? Nem lenne-e célszerű a pártokat, a politikusokat, az önkormányzati képviselőket és a lakosságot is a maguk felelősségi szintjén felvilágosítani az érintettekről?

Nem kellene-e végre úthálózat-tervezési szabványt is alkotni?

2.2. A főúthálózat és a vidék

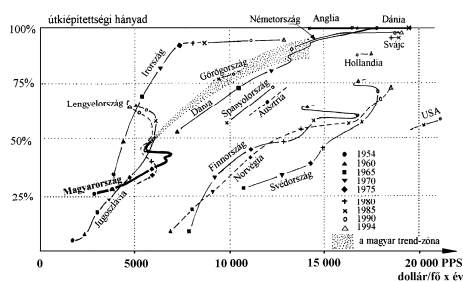
Át kell-e strukturálni – vagy legalább átrendezni – a mai főúthálózat tagjait az autópálya-hálózat kiterjedése nyomán? Nem kellene-e a régiószervezés szempontjainak is érvényesülniük a főhálózatban pl. azzal, hogy az (Esztergom-) Tát-Tatabánya-Oroszlány-Mór- (81. út) –Bodajk-Várpalota- (8. út-Veszprém) vonalon, vagy Egerből Kisgyőr térségén át Miskolcra másodrendű főutat fejlesztenénk ki? A belső határok nélküli Európa szellemében nem kellene-e meg vizsgálni a magyar országhatár két oldalán levő közeli közép- és nagyvárosok közötti útkapcsolatok (pl. Sopron-Pozsony) főúttá fejlesztésének indokoltságát? Nincs-e valahol további főúthálózat, amelyre egy részletes országos (országhatáron túl nyúló) célforgalmi számlálás segíthetne fényt deríteni? Nem kellene-e offenzívát indítanunk azért, hogy néhány harmadrendű Európa-út kijelölésével is segítsük az ország fontosabb idegenforgalmi térségeinek felértékelődését, a nemzetközi szabadidő-forgalomba történő bekapcsolódását?

Meg kellene vizsgálni, hogy a nem helyesebb-e az EU országainak többségéhez csatlakozva a főúthálózatot háromszintűre fejleszteni, ezáltal az kistájakon belüli tájékozódást segíteni, a „főútmenti” helyzetbe kerülő mintegy 800 kistelepülés önbizalmát és innovációs potenciálját is növelni? Nem kellene-e ezt a harmadrendűnek nevezhető főútkategóriát a főúthálózat és a városhálózat diszharmóniájának megszüntetésére (vagy legalább mérséklésére) felhasználni azzal, hogy a kisvárosokat összekötő utakat harmadrendűvé fejlesztjük [8]? Nem kellene-e az országhatáron végződőkre (pl. Pelsőc, szlovák 587. út – Aggtelek) is odafigyelni? Indokolt-e előírni azt, hogy a gyorsforgalmú- és főutaknak legalább harmadrendű főút legyen a havária-útja, a lassúforgalmi kísérőútja? Nem kellene-e az első- és másodrendű főutak településselkerülő korrekció-szakaszait azzal a stratégiával építgetni, hogy fokozatosan alakuljon ki egy önálló, átkelési szakaszoktól és *telekkiszolgálástól is mentes* főút és maradjon meg vagy alakuljon ki egy másik, a településeket felfűző harmadrendű út, a „belső élet útja”? Nem kellene-e valamennyi, eddig elhagyott főúti belterületi nyomvonalat is harmadrendű útnak beszámolni, az út és a település közös méltósága, rangja és vonzereje, valamint az idegenek tájékoztatása érdekében?

Időszerű-e a vasúti, a közúti és az aktuális területi illetékeseknek végigvizsgálni valamennyi főúti vasúti átjárót és nagyidőtávra (30 évre) előretekintően most deklarálni azt, hogy melyeket kell majd valamikor külön szintűvé tenni, hogy a település ezzel számoljon, a rendezési tervében a helyét készítse elő, ne építse el? Nyugati tapasztalatok (E-standardok?) alapján nem célszerű-e előre meghatározni azt, hogy a forgalmasabb ill. veszélyesebb külterületi főúti csomópontok közül melyeket indokolt majd valamikor külön szintűvé fejleszteni, a helybiztosítás és az esetleg a csomópont helyzeti potenciálját kihasználni tervező kereskedelmi-szolgáltatási építmények jó helyre terelése érdekében?

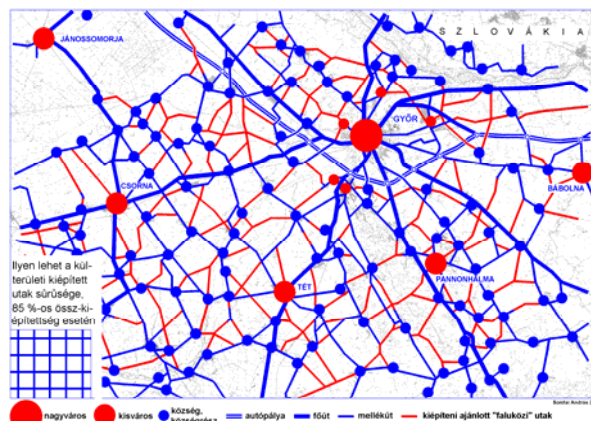
2.3. Az országos mellékúthálózat és a mellékesnek tartott többi út

Mi olvasható le az útkiépítettség és a fajlagos vásárlóerő (PPS) összefüggését ábrázoló grafikonról (13. ábra)? Az EU 96 %-os útkiépítettségi mutatója és az eddigi fejlődési trend nyomán nem kellene-e helyes a magyar útkiépítettség telítettségi értékét szerény 85 %-ban megállapítani, 2050-es időtávra (11. ábra)? Nem kellene-e az így adódó közel 100 000 km-nyi kiépítendő úti növekményből a próbaterv alapján becsült 20 000 km-t a szomszédos falvakat összekötő önkormányzati földutak „civil” használatú kiépítésére szánni (12. ábra), több, mint 40 000 km-t pedig gazdasági forgalmi igények szerint fokozatosan leburkolni?



13. ábra. Az útkiépítettség és a fajlagos vásárlóerő (PPS) összefüggése egyes országokban

ENSZ statisztikai évkönyvek alapján szerk. Somfai András



14. ábra. A fokozatosan kiépíteni ajánlott településközi utak Győr térségében

Az utakat az érintett kistérségek elvileg elfogadják, a települések pedig a rendezési tervükben legalizálják őket.

Mennyire szolgálja a faluközi utak kiépítése által policentrikussá váló faluhálózat a vidékszervezést: a falusi térségek sokféle változatú összefogását, a jobb tömegközlekedési elérést, az olcsóbb ellátás- és szolgáltatás-szervezést, a tökebefogadó-képesség és az idegenforgalom növelését, a mezőgazdasági területek művelésének olcsóbbá tételét [9]? Hogy nézne ki egy térség, ha minden faluközi út kiépülne (14. ábra, [10])? Milyen környezeti, gazdasági és humán vizsgálatok bizonyító eredménye kell ahhoz, hogy a természetvédelem elfogadja a kisforgalmú faluközi utakat, amelyek a vidék működésének és gazdasági népességmegtartó-képességének nagyon fontos eszközei és hogy a táj hetedik megvédendő „eleme” maga a falusi polgár? Nem kellene-e az országos mellékutak és az önkormányzati faluközi utak csoportját egyesíteni, kezelésüket a régiókra bízni, a tervezési előírásaikat pedig lágyabbá, differenciáltabbá tenni? Indokolt-e táj típusonként eltérő mellékút-hálózati modelleket kidolgozni? Nem kellene-e végre egy hiteles, korszerű térinformatikai útnyilvántartást létrehozni és az adatkarbantartást is megszervezni?

Nem lenne-e sürgős a mezőgazdasággal közösen az útjavítások-útkiépítések termelési önköltségcsökkentő hatását különböző termények esetére kidolgozni, a komplex megtérülési mutatókat meghatározni, hogy az útfejlesztésben a két szakág összefogasson és 2050-ig a mezőgazdasági területeket feltáró földutak nagyrésze is burkolatot kapjon, hasonlóan az osztrákok 70 év alatt véghezvitt programjához?

Nem kellene-e a szakmának propagálnia a földút-javítás, a talajstabilizáció és más olcsó technológiák alkalmazását vagy nyomsáv-burkolat, stb. építését a mezőgazdasági utakon, hogy az üzemvitel egyre kevésbé függjön az időjárástól? Nem kellene-e az érintett négy tárcának koordináltan támogatnia a falusi munkanélküliek külterületi útárok-kiásó, árok- és útkarbantartó tevékenységét?

Meg kellene vizsgálni a külterületi főútkísérő kerékpárút-építéseket, hogy nem helyesebb-e 3 m-es mezőgazdasági feltáróutat létesíteni, amelyeken kerékpározni is lehet és a mezőgazdasági forgalom is leterelhető a főútról?

3. Összefoglalás

A kérdések sora még hosszan bővíthető, hiszen a felvetések újabb és újabb gondolatokat kelthetnek. Tudományos kutatás és európai körkép segítségével történő megválaszolásuk nem várhat soká, mert vészes teherré növekedhet a tisztánlátás híján hibásan megválaszolt problémák tömege. A tudomány felelőssége a figyelemkeltő vészjelzések megfogalmazása és a megfelelő hangoztatása.

A mostani kor azonban különleges és a most leadandó vészjelzések is erősebbek kell, hogy legyenek, mert a tét sokkal nagyobb, mint 1945 óta bármié. Az ezredzáró évtizedben ugyanis nemcsak a világpolitikában volt „Kondratyev-ciklusváltás”, hanem több más fontos tényező ötven, száz vagy több száz éves „Kondratyev-ciklusa” ért véget vagy váltott. A *globalizáció, az energiaválság, az esetleges éghajlatváltozás árnya* az élettényezők oly távoli szféráiból támasztanak szokatlan új igényeket – és vetnek el régiakat – a közlekedéssel szemben is, hogy ma igen veszélyes cselekedet rutinválaszokra építeni bármely hosszútávú tervet. A megfogalmazott – és a keletkező nagyszámú további – kérdés lelkiismeretes megválaszolásához tehát esetenként más tudományágak saját ön-újragondolását is meg kell várni, velük együtt kell gondolkodni, *ki kell törni az izolált szakmapolitikák fogságából*. Együttes jövőkép-alkotás szükséges a településtudománnyal, a területfejlesztéssel, a földrajztudománnyal, a közgazdaság több ágával, a környezetgazdálkodással és új nézőpontú kutatásokra kell serkenteni a társadalomtudományokat is. Várható, hogy a partnereknek is lesz új gondolataik, igényeik felénk. A szaktudományok összefonódása-kapcsolódása oly mértékűvé válhat, hogy fel fog merülni a tudományágak ötnegyed századdal ezelőtti széttagozódásának újrendezése is.

Egy ilyen cseppfolyós közegben igazán nagyszerű feladat a most következő kor kihívásainak megfelelő közlekedési jövőképek megfogalmazása. A kutatásokat mielőbb meg kell kezdeni, mert akadozó, hosszan elhúzódó folyamatra számíthatunk. A vidék versenyképességét elősegítő úthálózati elvek kidolgozása fontos része lehet ennek. Akkor is, ha fennáll a veszélye annak, hogy a legelőször kidolgozott tételek egy részét a közös gondolkodás valamelyik következő fázisában át kell dolgozni.

Szakirodalom

- [1] Dr. Vörös A. kutatásai. Vörös Attila - Polányiné Csányi Ágnes (2001):Az M8 autópálya várható terület- és gazdaságfejlesztő hatásai. In: Közlekedéstudományi Szemle 2001/12. szám, pp. 449-464.
- [2] Dr. Tóth Géza: Az autópályák szerepe a regionális folyamatokban. KSH kiadvány, 2005.
- [3] Közutak Tervezése (KTSZ), ÚT 2-1.201:2004 jelű Útügyi Műszaki Előírás 6. p. GKM 2003.
- [4] Magyar Közlekedéspolitikai 2003-2015, 29. p. GKM, 2004.
- [5] Ányos András: Mezőgazdasági utak építése és fenntartása 14-16. p. Mezőgazdasági Kiadó Budapest, 1984.
- [6] Ányos András: Mezőgazdasági utak építése és fenntartása, 21. p. Mezőgazdasági Kiadó Bp, 1984.
- [7] A közutak főbb adatai, 1991. december 31. UKIG Budapest, 1992.
- [8] Somfai András: A főúthálózat és a városhálózat összhangjának megteremtése. Közúti és Mélyépítési Szemle 2004/4. szám, 24-29. p.
- [9] Somfai András: A vidékszervezés és a birtokrendezés. In: Településrendezés, birtokrendezés konferencia, Agárd, 2006. kiadványa, 91-94. p. Nyugat-magyarországi Egyetem Geoinformatikai Kar, Székesfehérvár.
- [10] Győr-Moson-Sopron megye mellékúthálózat-fejlesztési programja, 2001. Tervező: Somfai András A terv megtekinthető a szerző www.somfai.try.hu jelű honlapján, több cikkével együtt.