

Miért építünk autópályákat?

Döntési szempontok a hazai gyorsforgalmi úthálózat kialakulásának korai időszakában

Az autópálya-hálózat fejlesztése, a hivatalos közlekedéspolitika részét képező tervekhez igazodó teljes körű kiépítése az ezredforduló utáni évek egyik legfontosabb hazai gazdaságpolitikai kérdése. Ezt világosan jelzik az elmúlt kormányok nagy ívű fejlesztési elképzeléseit tartalmazó dokumentumok, mint a Széchenyi-terv és az első, illetve a második Nemzeti fejlesztési terv, de elég csak visszagondolnunk az elmúlt választási kampányok üzeneteire, vitatémáira: az autópályák építése folyamatosan a súlyponti kérdések között szerepelt.

A gyorsforgalmi utak – autópályák és autóutak – építése hosszú tervezőmunka eredménye: sokoldalú, ám többnyire jól követhető szempontrendszer alapján történik a nyomvonal és a pályatest műszaki jellemzőinek meghatározása, a szükséges anyagi források biztosítása, majd az üzemeltetés szabályozása. Mindez azonban már csak következménye egy korántsem egzakt, érdekek sokaságától és az új út különféle hatásaival kapcsolatos várakozásoktól terhelt döntési folyamatnak. Hogy ezek a várakozások ma milyen jellegűek, milyen témákat érintenek, jól jelzi a 2003. évi CXXVIII. (autópálya) törvény preambuluma. E dokumentum szerint az autópálya-hálózat bővítésének fő indoka a páneurópai közlekedési hálózathoz való csatlakozásunk, amit az Európai Unióba való belépésünk ténye állít elénk, mint gazdasági-társadalmi követelményt. Az autópályák építése emellett gazdaságpolitikai és területfejlesztési eszköz is, amit a törvény alkotói az új útszakasz felé irányuló elvárások egész sorával illusztrálnak: „országhatárokon is átnyúló regionális fejlesztés elő-

NÉMETH NÁNDOR
Az Eötvös Loránd
Tudományegyetemen
végzett geográfus
szakon, terület- és
településfejlesztés szak-
irányon. 2000 és 2003
között ösztöndíjasként
az ELTE TTK Földrajz
Doktori Iskolájának
hallgatója volt. Készülő
PhD-disszertációja
témája: fejlődési ten-
gelyek az új hazai tér-
szerkezetben. Munka-
helye 2003 óta az MTA
Közgazdaságtudomá-
nyi Intézete. Kutatási
területe: Magyarország
regionális társadalmi
egyenlőtlenségeinek és
területi folyamatainak
vizsgálata.

segítése, a szomszédos országokkal való kapcsolatok elősegítése, a regionális fejlettségbeli különbségek csökkentése, a hátrányos helyzetű térségek elérhetőségének javítása, a kiegyensúlyozottabb térségi fejlődés elősegítése, valamint a belső gazdasági és társadalmi kohézió erősítése”. A megfogalmazott célok többsége tehát területfejlesztési vonatkozású: a jogalkotó igen határozottan kinyilvánítja, hogy az autópályák építésével a fejlettségi térszerkezet differenciáltságát kívánja csökkenteni.

Az autópálya-hálózat fejlesztésével foglalkozó tágabb kutatásaink egyik fő célja annak feltárása, hogy milyen átalakuláson ment keresztül a hazai gyorsforgalmi úthálózat kialakítását és megépítését körülvevő döntési szempontrendszer a kezdetektől napjainkig. Kérdéseinket alapvetően a területi folyamatok megértésének szándékával tesszük fel, így figyelmünket elsősorban arra összpontosítjuk, hogy milyen szintről, milyen összefüggéshalmazból indulva, milyen úton és mely tényezők hatására váltak területfejlesztési célkitűzések az autópálya-építések fő indokaivá az ezredfordulóra. Jelen írásunkban azt mutatjuk be, hogy a hazai gyorsforgalmi úthálózat tervezésének és építésének korai időszakában (körülbelül az 1950-es évektől az 1970-es évekig) az egyes közlekedéspolitikai dokumentumokban, az autópályák építésével koncepcionális oldalról foglalkozó szakcikkekben milyen szempontok kaptak erőteljesebb hangsúlyt a fejlesztési döntések indoklásában. Az általunk eddig feltárt szakirodalom ismeretében az a sejtésünk, hogy az autópályák területfejlesztő hatásaival kapcsolatos várakozások csak az elmúlt évtizedek során erősödtek fel, váltak mellékszálból e nagyberuházások (egyik) fő indokává. Tanulmányunkban e folyamat kiindulópontját keressük.

A gyorsforgalmi úthálózat bővítési folyamata, kiépítettsége napjainkban

A fő közúttípusok közül a gyorsforgalmi utak összhosszúsága a legcsekélyebb: a hazai közutak alig 2 százaléka tartozott ebbe a kategóriába 2004-ben (1. táblázat). Ez az arány 1980-ban – amikor már számottevő hosszban voltak autópályáink, nemcsak autópályáink – mindössze 0,7, 1990-ben 1,2, 2000-ben pedig 1,7 százalék volt, vagyis ha lassan is, de folyamatosan növekszik a gyorsforgalmi utak súlya a hazai közúthálózaton belül. (Az országos közúthálózat teljes hossza már 1945-ben is 31 ezer km volt, és ma is annyi.)¹ A hivatalos statisztikák pillanatnyilag még csak 2004-ig képesek bemutatni az úthálózat fejlődését, ám 2005-ben és 2006 első felében – e tanulmány megírásának időpontjáig – további jelentős változások történtek e téren.

Az első hazai gyorsforgalmi utat 1960-ban adták át a forgalomnak Budapest és Tatabánya között, igaz, ekkor még nem nevezték így. Ez az út 1965-ben az M1 jelzést kapta meg az autópályát minősítéssel együtt, majd – még ebben az évben – a Tatabánya–Almásfüzitő szakasz korszerűsítése nyomán rajta keresztül jelölték ki a Budapest–Győr–He-

Az országos közúthálózat összetétele főbb útkategóriák szerint, 1966–2004²

Év	Gyorsforgalmi utak		Főutak			Mellékutak			Összesen
	autópálya	autóút	elsőrendű főút	másodrendű főút	egyéb*	összekötő út	bekötő út	egyéb**	
1966	8	67	1875	4103	–	17272	5264	713	29302
1970	8	126	1899	4078	17	17312	5408	698	29546
1980	130	79	1927	4449	64	17426	5099	585	29759
1990	267	82	1888	4499	115	17527	4810	553	29741
1995	335	85	2055	4390	159	17853	4680	516	30073
2000	448	57	2173	4330	242	17916	4646	495	30307
2004	569	117	2165	4346	303	18036	4616	486	30638

*Gyorsforgalmi utak csomóponti ágai (egyéb csomóponti ágak, pihenőhelyek útjainak hosszával együtt).

** Állomáshoz vezető utak: vasút- és hajóállomáshoz, repülőtérhez, rézhez.

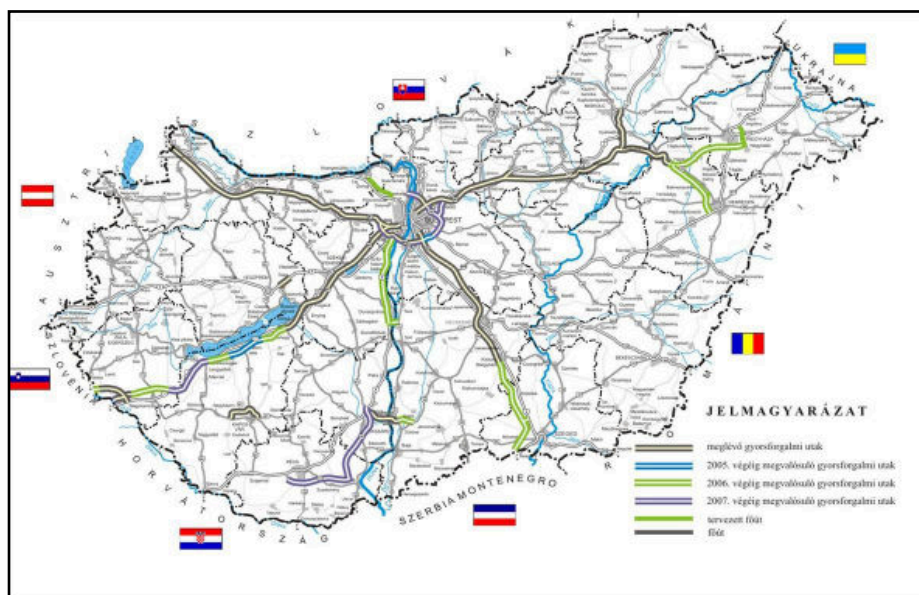
gyeshalom főútvonalat.³ Az első autópálya-szakasz is ebben az évben, 1965-ben készült el: ez volt az M1-es és az M7-es autópályák kétszer kétsávos közös bevezető szakasza Budapestenél, 8 km hosszúságban.⁴ Ez a rövid sztrádarész a következő években tovább épült az M7-es nyomvonalán, de egyelőre csak mint félautópálya. A bal pályarészt folyamatosan építették ki és több ütemben adták át; Székesfehérvárt 1968-ban, Siófokot 1971-ben érte el, majd Zamárdinál becsatlakozott a 7-es számú főútba. Az építkezés ezután a jobb pályatesten is megindult: szintén több ütemben haladva, 1973-ban Székesfehérvárig, 1975-ben már egészen Siófokig átadták a forgalomnak a teljes autópályát. A bővítés itt hosszú időre meg is rekedt; a jobb oldali pálya csak 2002-ben érte el Zamárdit. Az 1970-es években – szintén félautópályás megoldással – elkezdték az M1-es építését is: 1975-ben átadták a bal pályát a tatai és a komáromi lehajtó között, majd 1977-re meghosszabbították azt Győr-Kelet csomópontig.⁵ Sajátos módon a tatai lehajtó volt a kiindulópont a további bővítéshez: innen Budapest felé haladva az 1980-as években készült el az M1-es autópálya, immár mindvégig teljes szélességben, de a jobb pályát a másik irányban, Győr-Keletig csak 1990-ben adták át.

Az 1970-es évek végén megindult az M3-as építése is. 1978-ban adták át az első szakaszt (aszódi lehajtó), 1983-ban elérték Gyöngyöst, majd hosszú időre itt is megrekedtek a munkálatok. A ma meglévő autópályák közül az M5-öst kezdték el legkésőbb építeni, ahol – az M1-eshez hasonlóan – néhány szakaszon szintén nem haladt együtt a két irány bővítése. Így fordulhatott elő, hogy a bal pályatest már 1989-ben elérte Kecskemétet, míg a jobb csak 1996-ban.

Az 1990-es években viszonylag lassan haladt a gyorsforgalmi úthálózat kiépítése, különösen az évtized első felében. Ezen időszak első jelentősebb beruházása az M1-es autópálya Gyórt elkerülő szakaszának megépítése (1994), majd az országhatárig történő meghosszabbítása volt (1996). Ezt 1998-ban követte egy erőteljes bővítési hullám: az M15-ös autópálya, az M3-as Gyöngyös–Füzesabony közti, valamint az M5-ös Kecskemét–Kiskunfélegyháza közti szakaszának átadása.⁶ Majd ismét néhány év szünet következett, és csak 2002-ben találkozhatunk újra új sztrádaszakaszok átadásáról szóló hírekkel. Ilyen volt az M7-es már említett teljes megépítése Zamárdiig, ám igazán jelentős fejlesztés az M3-ason történt (Füzesabony–Polgár), melynek mintegy mellékágaként ebben az évben készült el az M30-as első szakasza is. A hivatalban lévő politikai vezetés ekkor a gyorsforgalmi úthálózat igen rövid időtávon belüli további erőltetett fejlesztését határozta el. 2003-ban tovább folytatódott az M30-as építése, és átadták a majdani M9-es részét képező szekszárdi Duna-hidat is, az év legfontosabb eseménye az autópályák tárgyában mégis a már említett 2003. évi CXXVIII., 2004. január 1-jén hatályba lépő törvény elfogadása volt.

2003-ban 632 km gyorsforgalmi út üzemelt Magyarországon,⁷ e jogszabály pedig további 636 km építését irányozta elő 2007 végéig,⁸ vagyis a jogalkotó szándéka szerint

1. ábra. Gyorsforgalmi úthálózat

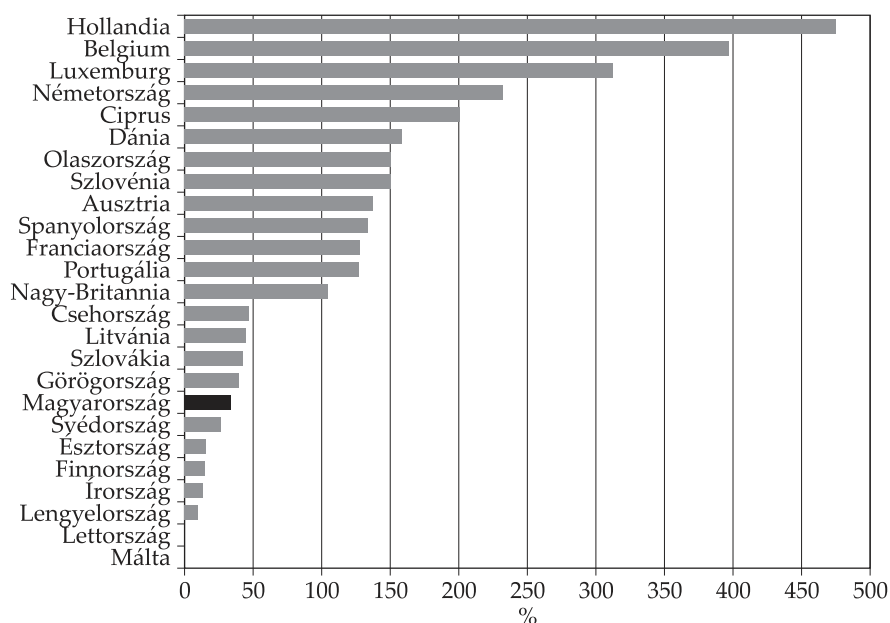


Forrás: <http://www.gkm.gov.hu/feladatai/kozlekedes/autopalyak>. Utolsó meglejtés: 2006. 10. 06.

négy év alatt megduplázódik a hazai gyorsforgalmi úthálózat hossza. A törvény mellékletei tételesen felsorolják a megépítendő útszakaszokat azok hosszával és az átadás tervezett határidejével együtt (1. ábra). Tapasztalataink szerint eddig alapvetően tartja is ezt az építési ütemet a kormány: 2004-ben 54, 2005-ben 83, 2006-ban pedig – ez idáig – 257 km gyorsforgalmi utat adtak át a forgalomnak,⁹ amivel az ország teljes gyorsforgalmi úthálózatának hossza ma már meghaladja az ezer km-t.

Hogy e bővítési folyamatot mennyiségi oldalról reálisan tudjuk megítélni, vessünk egy pillantást az Európai Unió tagállamainak autópálya-hálózatára.¹⁰ A sztráda-hálózat teljes hossza az EU-25 területén 2002-ben meghaladta az 55 ezer km-t, amiből több mint 53 ezer km-rel vette ki a részét az EU legutolsó bővítés előtti tizenöt tagállama. Területarányosan vizsgálva a hálózat sűrűségét azt találjuk, hogy az újonnan csatlakozott, zömmel kelet-közép-európai államok közül egyedül Szlovénia éri el az EU-25 átlagát, míg a többi ország annak 50%-a alatt marad (2. ábra). Az EU-25 átlaga ekkor 14,3 km/km² volt; Magyarország a maga 4,8-es értékével ennek éppen egyharmadán állt. Az Eurostat a további évekre még nem adott ki egységesített adatsort, így Magyarország pillanatnyi helyzetére e téren csak következtetni tudunk. Az Eurostat egyes

2. ábra. Az EU-tagállamok autópálya-hálózata



Forrás: Europe in figures. Eurostat Yearbook 2005. <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/> Utolsó megtekintés: 2006. 10. 02.

országokénti adatai,¹¹ valamint az OECD közlései¹² alapján úgy becsüljük, hogy az autópályák hossza az EU-25 területén 2004-ben már meghaladta az 58 ezer km-t. Ha ezt az értéket elfogadjuk aktuális viszonyítási alapnak, és mintegy 900 km-re tesszük a hazai autópályák összes hosszát, úgy az lehet a sejtésünk, hogy a hálózat sűrűségét tekintve mára már Magyarország megközelítette az EU-25 átlagát.

A fejlesztés körülményei, indokai a kezdeti időszakban

A személygépkocsik megjelenése és fokozatos elterjedése gyökeresen új kihívások elé állította Európa, így Magyarország felelős politikai vezetőit és útügyi szakembereit. A növekvő gépkocsiforgalom levezetésére alkalmatlanok voltak az addig használt burkolat nélküli utak. Az úttesteknek az autók számára már sima felületet, pormentességet és tartósságot kellett biztosítani a tisztán tartás lehetősége mellett. 1919-ben Magyarországon a mintegy 28 ezer km-nyi úthálózat mindössze 4 százaléka volt pormentesen burkolva, míg 42 százaléka mindenféle kiépítést nélkülöző (föld)út volt. 1925-öt követően kezdődött meg a nagy forgalmú utak átépítése, korszerűsítése, aminek jelentős állomását jelentette az első hazai betonút átadása 1927-ben (Tát és Nyergesújfalu között, 3 km hosszúságban). 1928-ban bevezették a gépjárműadót, ami jelentős mértékben megnövelte a szilárd útburkolat kiépítésére fordítható forrásokat. Ennek már a következő évben látványos eredményei mutatkoztak: mintegy 200 km hosszban korszerű, nagyrészt beton- és aszfaltburkolatot kapott a Budapest–Győr és a Budapest–Siófok útszakasz.¹³ A későbbi fejlemények, hálózatfejlesztési megfontolások ismeretében állítjuk: bár még szó sem volt autópályák építéséről, e korai fejlesztésekkel már ekkor eldőlt a jövő sztrádáinak fő iránya. Hasonló hatása volt az *Alliance Internationale de Tourisme* nevű szervezet 1930. évi kezdeményezésének, melyben egy egész Európát átszelő autópályát megépítését szorgalmazta. A tervben Londont és Isztambul közt kötötték össze körülbelül a transzkontinentális expresszvonatok nyomvonalán mentén, így az Bécs és Szeged között Magyarországot is érintette. Ezen E5 számú út Budapest–Szeged szakaszának építéséhez 1932-ben a magyar kormány is hozzájárult, és az építkezést 1935-ben teljes hosszban be is fejezték. A korszak további, a későbbiek során fokozott jelentőségű döntése volt még a főúthálózat 1934. évi rendszerezése. Ennek fő szempontja a következő volt: legyen az úthálózatnak egy olyan gerince, ami biztosítja a szomszédos államokkal való közúti kapcsolatokat, összeköti egymással az ország távoli részeinek fontosabb pontjait, valamint beköti a rendszerbe a fontosabb termelő területeket és lakott helyeket. Eszerint sorolták be az érintett utakat az első-, másod- és harmadrendű főúthálózatba és történt meg a mai napig lényegében változatlan számozásuk.¹⁴ Ez a változatlan számozás egyben azt is jelenti, hogy alapjaiban maga a struktúra is változatlan maradt az elmúlt hetven évben.

A második világháború hatalmas pusztítást végzett útjainkban, mely károkat az 1940-es évek végére lényegében sikerült helyreállítani, túlnyomórészt azonos színvonalon. Ekkoriban az úthálózat mindössze 10 százalékának volt állandó pormentes burkolata, míg az utak háromnegyed részén csak a régi, fogatolt forgalomnak megfelelő (vizes makadám) burkolat volt, a többi úton pedig még csak az sem. Az újjáépítési munkák mellett néhány korszerű útszakasz létrehozására is volt lehetőség, mint például az 1. sz. főút Mosonmagyaróvár–Hegyeshalom közötti része.¹⁵ Az 1950-es években aztán új problémákkal szembesült az útépitésekkel foglalkozó szakmai és politikai vezetés: a háború előtti színvonalon újjáépített, zömmel makadámburkolatok nem bírták el a gazdaság átalakulása, a termelés bővülése következtében egyre növekvő gépjárműforgalmat. Az utak rohamosan és tömegesen mentek tönkre, ezzel párhuzamosan, illetve ennek következtében a járművek fenntartási költségei is emelkedtek. Az 1954. évi útállapot-felvétel szerint úthálózatunk mindössze 15 százaléka volt jó állapotban, 52 százalékuk viszont rossz minősítést kapott.¹⁶ Világossá vált, hogy útjainkat szilárd burkolatúvá, pormentessé kell átépíteni, ám eközben azokon a szakaszokon, ahol a fejlesztés későbbre halasztódott, fokozottan jelentkezett a karbantartás, javítás kényszere. Az első öt éves terv (1950–1954) során az előbbi tényező kapott nagyobb hangsúlyt. A kijelölt főúthálózaton a korszerű, új utak építése mellett rendelkezésre álló eszközöket, a felvett hiteleket inkább az utak korszerűsítésére fordították. Így azonban a jelentkező javítási igényeknek csak mintegy felét tudták kielégíteni, így fordulhatott elő, hogy útjaink több mint fele rossz minőségűvé vált a tervidőszak végére. Ugyanakkor jól jellemzi az akkori állapotokat, hogy 1954-ben még 377 településnek nem volt kiépített közúti kapcsolata. A helyzet megoldása érdekében ebben az évben a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium elfogadott egy fejlesztési programot, amiben tizenöt éves távlatban 9500 km nagy forgalmú makadámút korszerűsítése szerepelt.

Az első gyorsforgalmiút-építési tervek

Az úthálózati viszonyok korszerűtlensége mellett igen korán, már 1942-ben felmerült a gyorsforgalmi utak építésének gondolata. Vásárhelyi Boldizsár, a műszaki egyetem tanára tanulmányában szorgalmazta az utak átépítését olyanná, ami már az autók számára is megfelel, illetve olyan utak létrehozását, amelyeken csak a gépjárművek közlekedhetnek, kihasználva és érvényesítve gyorsasági, teljesítménybeli előnyüket. Elképzeléseiben Budapestről kiindulva öt radiális nyomvonalú autópálya (az ő szóhasználatával: automobilút) szerepel, melyeket a Sopron–Kaposvár–Szeged–Békéscsaba vonalon egy külső gyűrű köt össze. E folyosók kijelölésénél számára elsődleges szempont volt a nemzetközi kapcsolatok biztosítása.¹⁷ Hogy tervei mennyire rányomták bélyegüket a későbbi korok szakembereinek gondolkodásmódjára, jól mutatja, hogy a ma meglévő gyorsforgalmi utak szinte teljes mértékben az azokban lefektetett földrajz-

zi irányokat és hálózati struktúrát követik. Bár a rendelkezésünkre álló források nem térnek ki rá, de véleményünk szerint Vásárhelyinek munkája során legalább két alapvető tényezőt figyelembe kellett vennie. Az egyik annak eldöntése, hogy melyek azok a fő szempontok, amelyek a gyorsforgalmi úthálózat kialakítását szükségessé teszik, és ezeknek milyen struktúra, az egyes utak esetében milyen lefutás, milyen földrajzi elhelyezkedés felel meg leginkább. (Két ilyen szempontról tudunk biztosan, melyekre már utaltunk is: forgalmi kényszerek, valamint a nemzetközi kapcsolatok biztosítása.) A másik tényező pedig az elvi megfontolások szerint kívánatos fejlesztések megvalósíthatósága: hol vannak a forgalmilag túlterhelt utak, a szomszédos országok főútjai, a nemzetközi határátkelők, az összekötni kívánt fontos hazai települések, és nem utolsósorban: hol húzódnak azok a korszerű útszakaszok, amelyeket fel lehet használni egy gyorsforgalmi hálózat elemeiként. Ilyen kiindulópontból, végiggondolva Vásárhelyi terveit, világosan láthatjuk azokat a kereteket, melyek behatárolták a tervezőmérnök lehetőségeit.

1953-ban született meg a következő fejlesztési elképzelés, a gyorsforgalmi úthálózatról, Murányi Tamás tollából. Ő elsősorban olyan értelemben módosította Vásárhelyi terveit, hogy az autópályákat és autóutakat közvetlenül bevezette a nagyobb városokba, de helyenként módosította a nemzetközi kapcsolatok csatlakozási pontjait is. Terveiben a gyorsforgalmi utak szintben már nem kereszteztek más utakat vagy vasutat, és nyomvonaluk mentén elkerülték a nagyvárosokon kívüli településeket. Fontosnak tartotta az ország szorosabb bekapcsolását a nemzetközi szállítási és idegenforgalmi vérkeringésbe, az ilyen irányú forgalmi igények minél teljesebb kiszolgálásával.¹⁸ Murányi már szorgalmazta a rendszeres és részletes forgalomszámlálások végzését, mondván: a tervezés alapja a forgalom ismerete. 1955-ben el is indultak ezek a forgalomszámlálások, melyek nyomán az 1959-es, Jakab Sándor-féle tervben már nem is szerepel a forgalmi sávok meghatározása – vagyis lényegében az autópályák és az autóutak szétválasztása –, mondván, hogy ezt folyamatosan, az építkezés aktuálissá válásakor ismert forgalmi adatok szerint kell eldönteni.¹⁹ E korai, ám a mai hálózat kialakítását végső soron alapjaiban meghatározó tervekben az alapvető szempont a forgalmi igények kielégítése volt, ami mellett, illetve amivel összefüggésben mindössze a nemzetközi kapcsolatok kaptak nagy hangsúlyt. A hazai nagyvárosok összekötése csak mint másodlagos lehetőség jelent meg, míg területfejlesztési elképzelések még nyomokban sem láthatók.

A gyorsuló motorizáció hatásai

Az első és a második ötéves terv közötti átmeneti időszakban, 1955–1960 között némileg módosítani kellett a közúthálózat fejlesztési programján, ugyanis az ország gépkocsiallóánya – és így a forgalom nagysága is – több mint kétszeresére növekedett,

amit a korszerűtlen útburkolatok már végképp nem bírtak el. Ezért háttérbe szorult az új utak építése, és minden erő a már meglévő utak korszerűsítésére, rendbetételére fordítottak. (Igaz, az első hazai gyorsforgalmi út, a Budapest–Tatabánya szakasz épp ez idő alatt épült.) A már zajló forgalomszámlálások ráadásul azt mutatták, hogy a forgalom egyes főútvonalakra koncentrálódik, ami más oldalról ugyan, de megint csak az addig alkalmazott fejlesztési gondolkodásmód megváltoztatását vetítette előre. Az 1963-as forgalomszámlálás két fontos tanulsággal is járt. Egyrészt kiderült, hogy a közúthálózat forgalma, különböző szakaszainak leterheltsége erősen módosult a korábbi évekhez képest, ami a teljes főúthálózat újraszámozását, a hierarchikus rend módosítását vonta maga után. Másrészt az is világossá vált, hogy egyes útszakaszokon időszakosan már olyan mértékű forgalom koncentrálódik, ami meghaladja az adott út kapacitását.²⁰ A legnagyobb feszültség a főváros és a Balaton között alakult ki: a 7. sz. főúton nyaranként olyan nagyságú mértékadó csúcsgorgalmak koncentrálódtak, amelyeket az adott útszakasz már képtelen volt levezetni. Éppen ez a tarthatatlan forgalmi helyzet vezetett a döntéshez: a meglévő elsőrendű főút mellé, teljesen új nyomvonalon autópálya megépítése vált szükségessé.²¹ Az M7-es néhány év múlva el is készült a vázolt ütemezésben. Az első magyar autópálya megépítésének tehát kizárólag forgalmi okai voltak, a tarthatatlanná vált forgalmi helyzetet oldották meg az új úttal.

A felvázolt helyzet sajátossága, hogy a hazai gyorsforgalmi úthálózat kiépítése nemzetközi viszonylatban igen alacsonynak számító motorizációs szint mellett kezdődött meg. A múlt század első évtizedeiben Európában és az Egyesült Államokban már építettek a gépjárműforgalom lebonyolítására alkalmas utakat. Ezekből fejlődött ki az 1920-as években az autópálya. A világon először Olaszországban épültek kifejezetten az autók közlekedését szolgáló utak; 1935-ben itt már 500 km autópálya üzemelt. Az 1940-es évek elején azonban még egyedül Németország rendelkezett kiterjedt hálózattal; e két országon kívül csak mutatóban voltak gyorsforgalmi utak Európában. Nagyszabású közúthálózat-fejlesztés csak az ötvenes évek második felében indult meg Nyugat-Európában, ami az 1960-as években vett igazán lendületet.²² A motorizációs szint ezekben az országokban 1960-ban 50-150 személygépkocsi/1000 lakos között alakult, míg Magyarországon ez az érték 3 volt.²³ A hazai személygépkocsi-állomány azonban területileg igen egyenlőtlenül oszlott meg: Budapest lakosságárányánál jóval nagyobb mértékben részesedett az ország járműállományából. Így fordulhatott elő, hogy míg az országban települések egész sora még csak kiépített közúti kapcsolattal sem rendelkezett, addig a már 1929-ben korszerű burkolattal ellátott 7-es úton kapacitásproblémák adódtak, torlódások alakultak ki. A személyautók száma az 1960-as években aztán elképesztő ütemben növekedett Magyarországon is: mennyiségük 1960–1973 között több mint megtízszereződött (2. táblázat), amivel a fajlagos személygépkocsi-ellátottság 30 db/1000 lakos fölé emelkedett. Így is elmaradtunk azonban a fejlettebb nyugat-európai országok hasonló mutatóitól, hiszen köztük 1970-ben már nyolc olyat is találunk, ahol

2. táblázat

A járműállomány növekedése, 1960–1973

	1960	1965	1970	1973	1965	1970	1973
	járműállomány (ezer db)				növekedési index (1960 = 1)		
Személygépkocsi	31,3	99,4	240,3	340,2	3,2	7,7	10,9
Összes gépjármű	296,0	540,0	936,2	1139,5	1,8	3,2	3,9

Forrás: Ábrahám Kálmán: *Utak. Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1976. 42.*

3. táblázat

A közúti személy- és áruszállítási teljesítmények növekedése, 1950–1970

	1950	1955	1960	1965	1970	1955	1960	1965	1970
	millió utas-km, illetve árutonna-km					növekedési index (1950 = 1)			
Személyszállítás	1098	1549	5431	8224	13 082	141,1	494,6	749,0	1191,4
Áruszállítás	760	1367	2164	2726	5 820	179,9	284,7	358,7	765,8

ez az érték meghaladta a 200-as szintet.²⁴ Mégis, ez a hazánkban tapasztalható hirtelen és erőteljes növekedés is hatalmas pluszterheket rótt a közúthálózatra, halaszthatatlanná téve annak korszerűsítését, illetve a forgalmi igények kielégítését. Ebből a szempontból egyenes út vezetett az autópálya-hálózat bővítéséhez.

Igaz ugyanakkor az is, hogy a fajlagos személygépkocsi-ellátottság, és ezzel párhuzamosan a közúti személy- és áruszállítási teljesítmények erőteljes növekedése (3. táblázat) nem következhetett volna be anélkül, hogy a közúthálózat nagy részét, illetve legfontosabb elemeit ne tették volna időközben alkalmassá az egyre fokozódó terhelés levezetésére. Pozitív visszacsatolási mechanizmus indult be: a korszerűsített úthálózat lehetővé tette a gépjárműállomány és a forgalmi terhelés növekedését, ami viszont a maga természete szerint (egyenlőtlen területi eloszlás, folyamatos technikai modernizáció) kikényszerítette az utak további minőségi fejlesztését, illetve új utak építését. A hazai gyorsforgalmi úthálózat kialakításának korai időszaka ebbe az összefüggérendszerbe illeszkedett bele, amit az 1962. évi úttörvény világosan meg is fogalmaz: az autópályák építése „a kapacitás-kimerülés alapján történik, azon fontosabb útvonalakon, ahol a két forgalmi sávú út kapacitását (1200 E/h-t) meghaladó forgalom nagyobb összefüggő hosszon jelentkezik és a forgalom nemzetközi, valamint idegenforgalmi jelentősége számottevő”.²⁵

A területfejlesztési szempontok felszínre kerülése

1970–1971-ben az úthálózat fejlesztési koncepciójában lényeges változások következtek be. A második (1961–1965) és a harmadik (1966–1970) ötéves tervek időszakában megtörtént a közutak döntő hányadának korszerűsítése, megépült a még hiányzó bekötőutak többsége, és lényegében befejeződött a makadámutak portalanítása. Időközben az útépités technikai színvonala is sokat fejlődött, így a rendelkezésre álló energiákat az 1970-es években már alapvetően az egyre sűrűbbé és gyorsabbá váló forgalom támasztotta minőségi igények kielégítésére lehetett fordítani. Ezt a szándékot lényegében már az 1968. évi közlekedéspolitikai koncepció is megfogalmazta fő célkitűzéseiben:

- a személy- és áruszállítási igények gazdaságos kielégítése, a szolgáltatások minőségi színvonalának emelésével;
- a közlekedési ágak közötti munkamegosztás népgazdasági szempontból hatékony továbbjavítása;
- a gazdaságosság növelése, a közlekedés részvételének fokozása az ország fizetési mérlegének javításában;
- a munkaerő-gazdálkodási kérdések szocialista szemléletű megoldása.

A megvalósítás fő eszközei:

- a vasúti vonalhálózat felülvizsgálata és az üzem korszerűsítése;
- a közúti közlekedés fokozott ütemű fejlesztése.²⁶

Ezeket a célkitűzéseket a „Közlekedés hosszú távú fejlesztésének koncepciója” részletezi, melyet 1970-ben fogadtak el. E dokumentum a személygépkocsi-állomány és a forgalom további erőteljes növekedését prognosztizálta, minek következtében 1985-ig 620 km autópálya és mintegy 600 km kétsávos autótűt építését tartotta szükségesnek.²⁷

Ezekben az években két nagyon fontos szemléleti változás is tetten érhető az autópályák fejlesztési elképzeléseivel kapcsolatban. Egyrészt ez az az időszak, amikortól kormányzati szervek, politikai vezető testületek is foglalkoznak a közutak, köztük az autópályák építésének kérdéseivel. Másrészt ekkor válik világossá, hogy az autópályák és a különböző egyéb főutak fejlesztését nem lehet külön-külön eldönteni, nem lehet csak az éppen aktuális forgalomszámlálásokra hagyatkozva egy-egy túlterhelt szakaszt kiemelni, hanem csak a hálózatban való gondolkodásnak, a kölcsönhatások együttes figyelembevételének van létjogosultsága. Ennek nyomán 1971-ben a minisztertanács határozatban mondta ki: a létrehozandó autópálya-hálózat gerincét négy autópálya (M1, M3, M5, M7) adja, mely irányokban 1985-ig mintegy 500 km sztrádát meg is kell valósítani.²⁸ Már a közép- és hosszú távú tervek készítésének igen korai időszakában is elég volt azonban mindössze egy év, hogy a politika jelentősen átírja a szakmai dokumentumokban lefektetett elképzeléseket. A szakma 1985-ig több mint 600 km autópálya megépítését tartotta megalapozottnak, álláspontjuk szerint ennyi út kellett volna

ahhoz, hogy a fejlesztések lépést tudjanak tartani a növekvő forgalommal. A politikai döntés ezt az igényt erőteljesen csökkentette. Az már más kérdés, hogy az 1970-es évek gazdasági nehézségei és az 1974-es gazdaságpolitikai visszarendeződés hatására a minisztertanács 1976-ban hatályon kívül is helyezte 1971-es határozatát. Az építkezések ennek következtében csak igen lassú ütemben folytatódtak, a megálmodott, illetve a szükségesnek tartott nagyszabású fejlesztések a kitűzött 1985-ös határidőig csak kis részben valósultak meg. Az autópálya-hálózat kiépítettsége lényegében 2006-ban éri el azt a szintet, amit a tervezők az 1980-as évekre tűztek ki elérendő célként.

A szemléletváltás háttérében lényeges elemként húzódik meg az önálló területfejlesztési politika 1970-es évek eleji megszületése. A kormány 1006/1971. számú határozata „a területfejlesztés irányelveiről” első mondatában leszögezi: „A területfejlesztési politika a társadalom- és gazdaságpolitika szerves része”.²⁹ E jogszabály fő elemként a területileg eltérő erőforrások hatékony hasznosítását, illetve a területi fejlettségi egyenlőtlenségek csökkentését emeli ki. Legfontosabb célkitűzései a termelőerők területi elhelyezésének irányelveit és bizonyos társadalmpolitikai kérdéseket érintenek. Az előbbi témakörnek konkrét közlekedéspolitikai vonatkozásai is vannak. Külön pontban foglalkozik a közlekedés és a hírközlés országos hálózatával, amelyről kijelenti, hogy az „a területi szerkezet fejlesztésének fontos eszköze”.³⁰ Ennek a mondatnak témánk szempontjából kiemelt jelentősége van: az első területpolitikai jogszabály kimondja, hogy a közlekedés fejlesztése már nemcsak önmagában értelmezendő tevékenység, hanem annak területfejlesztési vonatkozásai is vannak. Ebből kiindulva a következő mondat így szól: „Terveink juttassák érvényre – a közlekedésfejlesztési koncepciót figyelembe véve – a közlekedés és a településhálózat fejlesztésének összhangját”.³¹ Álláspontunk szerint ennek a mondatnak igen fontos szerepe van az 1971 óta történt autópálya-építések okainak és körülményeinek megértésében. Az új évezred elején építi meg az ország azokat az autópályákat, amelyeket az 1970-es években terveztek és akkor is akartak megvalósítani. Igaz, a tervezőmunka az eltelt több mint harminc évben sem állt le; ma is rendelkezünk közép- és hosszú távú tervekkel, melyek szakítani próbálnak sok évtizedes beidegződésekkel és a gyorsforgalmi úthálózat fejlesztését egy komplex, a mai korra érvényes környezetben és tudásbázison igyekeznek megoldani. A megvalósítás szintjén azonban még csak nyomokban találkozunk egy új közúti közlekedéspolitikai koncepció elemeivel (híd Szekszárdnál és Dunaújvárosnál). A hírek tartalmilag még az elmúlt években sem szóltak másról, mint a már említett 1971. évi minisztertanácsi határozatban megfogalmazottak végrehajtásáról: az M1–M3–M5–M7 tengelyek közül az utóbbi három, még be nem fejezett sztráda teljes megépítéséről. És mivel a hazai gyorsforgalmi úthálózat szinte teljes egésze ezekhez az autópályákhoz tartozik, a „Miért építünk autópályákat?” kérdésre lényegében ma is csak az 1970-es évek válaszait adhatjuk.³²

Az 1006/1971. számú területfejlesztési kormányhatározat a közlekedésfejlesztés szükségességének első pontjaként a nemzetközi kapcsolatok biztosításának fontosságát

hangsúlyozza: „...kiemelten kell fejleszteni az átmenő személy- és teherforgalom vasútvonalait és a nemzetközi idegenforgalom közúti útvonalait.” Az összesen hat pontból álló fejezet további három esetben érinti, vagy inkább érintheti – legalább részben – az autópályákat, hiszen sem a „gyorsforgalmi út”, sem az „autópálya” kifejezés nem szerepel a kormányhatározatban. Az – ahogy az idézet is mutatja – a közútfejlesztés általános, a területfejlesztéssel összefüggő elveit fogalmazza meg, konkrét intézkedéseket nem tartalmaz. A további három szempont, ami területfejlesztési beavatkozásként gyorsforgalmi utak építését vonhatja maga után, illetve befolyásolhatja a megépítendő utak nyomvonalát: Budapest túlzott forgalmi terhelésének csökkentése; a településhálózat központjai, illetve a központok és vonzáskörzetük közötti közvetlen kapcsolatok fejlesztése; a napi ingázás utazási idejének csökkentése.³³

Az 1970-es évek elején több dokumentum foglalkozott a közlekedés- és a területfejlesztési politika összehangolásával. Ezek alapját a területfejlesztés oldaláról elsősorban nem az idézett 1006/1971., hanem a vele együtt, ugyanabban a *Magyar Közlöny*-ben megjelent 1007/1971. számú, az Országos településhálózat-fejlesztési koncepcióról (OTK) szóló kormányhatározat adja. Ennek elfogadását az az általános felfogás tette lehetővé, hogy az ország társadalmi-gazdasági életében a meghatározó folyamatoknak tervszerűen, kiszámíthatóan kell működnie. Az OTK szerint a településhálózatnak hatékonyan kell szolgálnia „a termelőerők racionális területi elhelyezését és a lakosság növekvő színvonalú kulturált ellátását”.³⁴ Tanulmányunk szempontjából e koncepció lényege az ország településeinek hierarchikus rend szerinti osztályokba sorolása. Budapest országos központként való megnevezése a jogszabály legkevésbé váratlan pontja, mint ahogy a felsőfokú központok csoportjából az öt legnagyobb – fővároson kívüli – hazai város, Miskolc, Debrecen, Pécs, Szeged és Győr külön alcsoportként való kiemelése sem meglepő. A koncepció az ország összes további települését is besorolja valamelyik osztályba, így az országos központon és a felsőfokú központokon kívül megnevez közép- és alsófokú központokat is; az ezeken kívüli települések az „egyéb” csoportba kerülnek. A jogszabály mindegyik kategóriához szerepköröket, funkciókat rendel, a felső- és középfokú központokat pedig név szerint fel is sorolja.

A közlekedés- és a területfejlesztési politika összehangolása

E kormányhatározat kialakítása során figyelembe vették a már meglévő közlekedéspolitikai koncepció irányelveit,³⁵ ettől függetlenül azonban szükségesnek látszott a jogszabály elfogadása utáni években a közlekedéspolitika és a terület-, illetve településhálózat-fejlesztés elképzeléseinek összehangolása. E folyamat főbb elveit a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium egyik belső anyagán keresztül tudjuk bemutatni.³⁶ A – név szerint fel nem sorolt – szerzők az OTK két fő közlekedéspolitikai vonatkozását, kö-

vetkezményét emelik ki. Az első szerint a hierarchia magasabb fokán álló települések térkapcsolatai a legkiterjedtebbek, míg e kapcsolatok hatóköre az alsóbb osztályokhoz közeledve egyre csökken. Mindemellett a kapcsolatok intenzitása a távolsággal fordítottan arányos. A másik megállapítás már konkrétan rögzíti azokat az elveket, amelyek a gyorsforgalmi úthálózat későbbi fejlesztését is alapvetően befolyásolták. A tanulmány így fogalmaz: „Az országos központ és a felsőfokú központok közötti kapcsolatok elsődleges fontosságúak, a felsőfokú központok és a középfokú központok közöttiek másodlagos, a középfokú és az alsó fokú központok közötti kapcsolatok pedig harmadrendű fontosságúnak minősíthetők. Az azonos rangú központok egymásközti kapcsolatai ezek között a fokozatok között foglalnak helyet...”³⁷ Ennek megfelelően az egyes közlekedési vonalak is különböző szintű kapcsolatok hordozói. A szakértői anyag térképen is szemlélteti azt a főközlekedési közúthálózatot, ami az OTK elveiből mint elérendő hosszú távú cél következik. Az idézett mondatoknak megfelelően az elképzelt gyorsforgalmi úttal kötné össze Budapestet mind az öt kiemelt felsőfokú központtal. Az akkori felfogás szerint létező településhierarchia e nagyvárosai az ország társadalmi-gazdasági életének is kulcspontjai. Köztük a személyek és az áruk nagy tömegű áramlása várható már a belföldi folyamatok alapján is, amit csak fokozhat az a szándék (vagy kényszer), hogy a fő nemzetközi áramlási irányokat is e nagyvárosok érintésével vezessék el Budapestig. Ily módon adott lesz a megfelelő mértékű forgalmi terhelés is gyorsforgalmi utak építéséhez, ami a közlekedéstervezők elsődleges döntési szempontja, és megvalósul az elképzelt hierarchizált struktúra is: a településhálózat legmagasabb szintű elemeit a legmagasabb szintű utak fogják összekötni egymással. Az öt kiemelt nagyvároson kívül Budapesthez kívánták kapcsolni még az ország legfontosabb idegenforgalmi területeit, valamint az éppen akkor fontosnak számító termelési gócpontokat. A megfogalmazott településhierarchia elveinek szem előtt tartásával, a nemzetközi kapcsolatok biztosításának szándékával, valamint az ipari és idegenforgalmi szempontoknak megfelelően gyorsforgalmi út venné körbe a Balatont, húzódná Székesfehérvártól Veszprémen keresztül Graz felé, vagy kötné be a hálózatba Salgótarjánt, Kazincbarcikát, Biharkeresztet. Emellett létezik egy belső és külső, elsőrendű főutakból álló, helyenként gyorsforgalmivá fejleszhető gyűrű is. A KPM munkatársai szerint ez az elképzelt hosszú távon csaknem teljesen meggyezik a közlekedési tervezés felfogásával; a tapasztalható különbségek alapvetően az idegenforgalmi érdekek eltérő megítélésére vezethetők vissza.³⁸ Ezzel részleteiben is feloldottuk az 1006/1971. számú kormányhatározat azon utasítását, miszerint meg kell teremteni az összhangot a közlekedés- és a településhálózat-fejlesztés között. A területfejlesztő szakma az 1970-es évek elején világos válaszokat adott, ha nem is minden tekintetben az alapkérdésünkre, hogy miért is építünk autópályákat, de arra a kérdésre mindenképpen: miért ott építünk autópályákat, ahol?

Összegzés

Tanulmányunk zárásaként végül még egy dokumentum megállapításait tartjuk fontosnak idézni, melyek – a közlekedésfejlesztő szakma oldaláról – jól összefoglalják az eddig elmondottak lényegi elemeit. Ez a munka az Országos Műszaki Fejlesztési Bizottsághoz (OMFB) kötődik, és az első olajválság idején íródott, amikor már világossá vált, hogy a gyorsforgalmi úthálózat fejlesztése is áldozatul eshet a gazdasági recesszióknak. Az OMFB szerepe e tekintetben igen fontos, hiszen az általa készített koncepciókat a mindenkori kormánynak figyelembe kellett vennie a gazdasági tervezés során. Így volt esély rá, hogy ha az OMFB kiáll a gyorsforgalmi úthálózat további, a tervekben megfogalmazott fejlesztése mellett, akkor azt magas politikai szinten is elfogadják, és a szükségesnek tartott útépitések helyzete megerősödik a gazdasági tervekben.³⁹ Az OMFB e tanulmánya közép- és hosszú távú elképzeléseket is megfogalmaz az úthálózat továbbépítésével kapcsolatban,⁴⁰ de számunkra most nem ezek a fontosak,⁴¹ hanem azok a szempontok, amelyeket figyelembe vettek a tervezés során. Az OMFB szakértői egyértelműen a motorizációt tartják az autópálya-fejlesztések legfontosabb kiváltó okának. A *motorizációt* a társadalmi-gazdasági fejlődés szükségszerű velejárójának tartják, így további növekedése is prognosztizálható, ami megköveteli az autópályák építését, az autópálya-hálózat kialakításának tervezését. A motorizáció növekedése a *közúti forgalom növekedését* vonja maga után, így a tanulmány a következő fejezetben hosszasan elemzi annak térbeli és időbeli megoszlását. Mivel autópályák építése ott válik sürgetővé, ahol a forgalom már meghaladja az adott (elsőrendű) főút kapacitását, a szerzők erőteljesen hangsúlyozzák a forgalomszámlálások és forgalom-előrebecslések fontosságát. Kiemeli a *nemzetközi hálózathoz való kapcsolódást*, elsősorban itt is a forgalom támasztotta igényeket jelölve meg, mint problémát, illetve hangsúlyozva azt a gazdasági érdeket, hogy a nemzetközi forgalom ne kerülje el hazánkat. Ugyanígy felhívják a figyelmet az *idegenforgalmi szempontokra* is: „Javasoljuk, hogy mind az autópálya-alaphálózat, mind pedig a távlati autópálya keretterv a *nemzetközi kapcsolódásokat és az idegenforgalmat* elsőrendű szempontként vegye figyelembe...”⁴² Külön kitérnek a *településhálózat-fejlesztési* tervekhez, valamint az *iparfejlesztési* koncepcióhoz kapcsolódó (forgalmi) igényekre. A sokrétű szempontrendszerből már következtetni tudnak a jövőben várható kapacitáshiányokra, ám ezzel kapcsolatban kiemelik, hogy a kialakított autópálya-fejlesztési terveket és koncepciókat időről időre felül kell vizsgálni és a bekövetkezett változásokhoz kell igazítani. A tanulmány harmadik nagy fejezete az autópálya-hálózat építési jellemzőivel, strukturális kérdéseivel foglalkozik. Középtávon egyértelműen a sugaras rendszer megtartása mellett érvel: „Az autópályák első vonalainak kiépítése már megindult és a törzsvonalak legfontosabb szakaszait 10-15 éven belül meg kell építeni. Ezeknek a vonalaknak a hatása tehát össze kell, hogy essen a népgazdaság 10-15 éven belül bekövetkező fejlesztési irányjaival. Minthogy a népgazdaság jelenlegi struktúrája

10-15 éven belül döntő módon nem fog megváltozni, ezért az autópálya-hálózat kiépítésének kezdetén meg kell tartani a *sugaras rendszert*.⁴³ A nyomvonalak részletes kialakítását befolyásoló tényezőkként említ még különféle *honvédelmi szempontokat*, illetve a *vidéki városok hálózati kapcsolatainak* kérdését.

Mintegy tanulmányunk esszenciájaként, szó szerint idézzük, hogy a szerzők miként foglalják össze a gyorsforgalmi úthálózat kialakítását befolyásoló tényezőket:

- „1. forgalmi kapacitási igény,
- 2. területfejlesztés gazdasági indokai: iparfejlesztés, mezőgazdaság fejlesztés, idegenforgalom stb.,
- 3. úthálózati indokok,
- 4. nemzetközi kötelezettség,
- 5. honvédelmi indokok,
- 6. egyéb indokok.”⁴⁴

Ez tehát a komplex igény- és feltételrendszer, amelyben gyorsforgalmi úthálózatunk első tervei megszülettek, és amelyek mentén az 1960–1970-es években elkezdődtek az építkezések. És mivel még ma, az új évezred elején is e tervek realizálására kell összpontosítanunk, talán joggal feltételezhetjük: az említett hálózatfejlesztési szempontok – ha némi módosítással is – ma is élnek, valójában ma is a felsorolt tényezők alapján folynak e nagyberuházások. Csakhogy közben a minket körülvevő világ gyökeresen megváltozott, új szempontok, új értékek kerültek előtérbe. Ezeket érvényesíteni viszont már nagyon nehéz, hiszen a megvalósítás alatt álló koncepció harminc-negyven éves, mely helyzet konfliktusok egész sorát szüli. E helyt mindössze a tanulmány bevezetőjében citált 2003. évi CXXVIII. törvényre utalunk vissza: a hálózatfejlesztés indoklásában csak a nemzetközi hálózathoz való csatlakozás szerepel az 1970-es évek súlyponti elemei közül, valamint a területfejlesztés, ami a kétezres évek elejére már szinte egyeduralkodóvá vált a témát érintő kommunikációban. Időközben magában a koncepcióban semmi sem változott: most is az és abban az irányban épül, ahogy azt több évtizeddel ezelőtt az akkori kor szakemberei megálmodták.

Irodalom

- Ábrahám Kálmán: *Utak*. Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1976.
- Balogh Béla–Kóródi József–Wirth Gyula: Az Országos Településhálózat-fejlesztési Koncepció. *Területi Statisztika*, 1971. 3. 233–248.
- Bödőnyi Károly: A magyar közlekedés és hírközlés 30 éve. *Közlekedéstudományi Szemle*, 1975. 4. 145–151.
- Erdősi Ferenc: *Magyarország közlekedési és távközlési földrajza*. Dialóg Campus Kiadó, Budapest–Pécs, 2005.
- Jánoshegyi Ferenc: A magyarországi autópálya-hálózat kialakulása. *Közlekedéstudományi Szemle*, 1978. 11. 481–488.
- Kaján Béla: Autópályák Európában. *Közlekedéstudományi Szemle*, 1973. 7. 324–328.

- KPM Közlekedéspolitikai Főosztály: *A terület és településhálózat fejlesztés és a közlekedésfejlesztési koncepciók összehangolása*. KPM, Budapest, 1974.
- Magyar Statisztikai Évkönyv 2004. Központi Statisztikai Hivatal, Budapest, 2005.
- Matus Erich: Az első magyar autópálya építése. *Mélyépítéstudományi Szemle*, 1966. 3. 105–114.
- Mihályfy Árpád: A magyar autópálya-hálózat és a közúthálózat-fejlesztés kapcsolata. *Közlekedéstudományi Szemle*, 1985. 9. 384–396.
- Nemesdy Ervin (szerk.): *A magyar autópályák története. Az első 35 év*. KHVM Autópálya Igazgatóság, Budapest, 1996.
- Országos Műszaki Fejlesztési Bizottság: *A magyarországi autópálya-hálózat terve és megvalósítási lehetősége*. Országos Műszaki Könyvtár és Dokumentációs Központ, Budapest, 1974.
- Szabó László: *Fejezetek és dokumentumok a magyar autópályák üzemeltetésének és fejlesztésének történetéből*. Állami Autópálya-fejlesztő és -kezelő Rt., Budapest, 1999.

Hivatkozott weboldalak:

<http://index.hu/gazdasag/>.

<http://www.gkm.gov.hu>.

<http://fiordiliji.sourceoecd.org>.

<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/>.

Jegyzetek

- 1 Nemesdy Ervin (szerk.): *A magyar autópályák története. Az első 35 év*. KHVM Autópálya Igazgatóság, Budapest, 1996. 1–3.
- 2 Forrás: Erdősi Ferenc: *Magyarország közlekedési és távközlési földrajza*. Dialóg Campus Kiadó, Budapest – Pécs, 2005. 106.; Magyar Statisztikai Évkönyv 2004. Központi Statisztikai Hivatal, Budapest, 2005. 512.
- 3 Nemesdy (szerk.): i. m. 9.
- 4 Szabó László: *Fejezetek és dokumentumok a magyar autópályák üzemeltetésének és fejlesztésének történetéből*. Állami Autópálya-fejlesztő és -kezelő Rt., Budapest, 1999. 6.
- 5 Mihályfy Árpád: A magyar autópálya-hálózat és a közúthálózat-fejlesztés kapcsolata. *Közlekedéstudományi Szemle*, 1985. 9. 385.
- 6 Szabó: i. m. 15.
- 7 *Magyar Statisztikai Évkönyv 2004*. i. m., 512.
- 8 A 2005. évi LXV. törvény módosította a 2003/CXXVIII. törvényt, így ez az – eredetileg évekre is lebontott – útmennyiség ebben a formában ma már nem hatályos.
- 9 Magyar Statisztikai Évkönyv 2004: i. m. (2004) 512.; <http://index.hu/gazdasag/magyar/ppenz050810>. Utolsó megtekintés: 2006–10–02.
- 10 E kérdéskörben az EU hivatalos statisztikái kifejezetten az autópályákra vonatkozóan közölnek adatokat, a teljes gyorsforgalmi úthálózatra, amibe már az autótutak is beletartoznának, viszont nem.
- 11 <http://epp.eurostat.ec.europa.eu>. Utolsó megtekintés: 2006. 10. 11.
- 12 <http://fiordiliji.sourceoecd.org/pdf/fact2006pdf/10-05-01.pdf#search=%22length%20of%20motorways%2C%20Greece%22>. Utolsó megtekintés: 2006–10–11.
- 13 Ábrahám Kálmán: *Utak*. Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1976. 31–32.
- 14 Ábrahám: i. m. 32.
- 15 Ábrahám: i. m. 33–34.
- 16 Ábrahám: i. m. 33.
- 17 Nemesdy (szerk.): i. m. 5–6.
- 18 Nemesdy (szerk.): i. m. 6–7.
- 19 Nemesdy (szerk.): i. m. 7–8.

- 20 Ábrahám: i. m. 37–39.
- 21 Nemesdy (szerk.): i. m. 8.; Matus Erich: Az első magyar autópálya építése. *Mélyépítéstudományi Szemle*, 1996. 3. 105.
- 22 Nemesdy (szerk.): i. m. 4–5.
- 23 Kaján Béla: Autópályák Európában. *Közlekedéstudományi Szemle*, 1973. 7. 325.
- 24 Kaján: i. m. 325.
- 25 Idézi: Nemesdy (szerk.): i. m. 10.
- 26 KPM Közlekedéspolitikai Főosztály: *A terület és településhálózat fejlesztés és a közlekedésfejlesztési koncepciók összehangolása*. KPM, Budapest, 1974.
- 27 Nemesdy (szerk.): i. m. 12.
- 28 Nemesdy (szerk.): i. m. 15.
- 29 *Magyar Közlöny*, 1971. 17. 267.
- 30 *Magyar Közlöny*, 1971. 17. 268.
- 31 *Magyar Közlöny*, 1971. 17. 268.
- 32 Ez a néhány, kissé sarkított állítás annyiban mindenképpen kiigazításra szorul, hogy 1971-ben még nem szerepelt a tervekben az M0-s körgyűrű, illetve napjainkban már építik az M6-os gyorsforgalmi utat is. Az M0-s építése alapvetően technikai, forgalomszervezési kérdés, kevés területfejlesztési, annál több környezetvédelmi, településfejlesztési és területrendezési vonatkozással. Az M6-os építése pedig – Dunajváros és Pécs összekötése Budapesttel – nemhogy cáfolná, de megerősíti érvelésünket.
- 33 *Magyar Közlöny*, 1971. 17. 268–269.
- 34 *Magyar Közlöny*, 1971. 17. 272.
- 35 Balogh Béla–Kórodi József–Wirth Gyula: Az Országos Településhálózat-fejlesztési Koncepció. *Területi Statisztika*, 1971. 3. 247.
- 36 KPM Közlekedéspolitikai Főosztály: i. m.
- 37 KPM Közlekedéspolitikai Főosztály: i. m. 4.
- 38 KPM Közlekedéspolitikai Főosztály: i. m. 14.
- 39 Nemesdy (szerk.): i. m. 16.
- 40 Országos Műszaki Fejlesztési Bizottság: *A magyarországi autópálya-hálózat terve és megvalósítási lehetősége*. Országos Műszaki Könyvtár és Dokumentációs Központ, Budapest, 1974. 55.
- 41 E dokumentum is 800 km autópálya megépítését tartotta szükségesnek 1990-ig, vagyis az itt lefektetett tervek nagy része ugyanúgy csak papír maradt, mint e kor sok más fejlesztési elképzelése. Ráadásul olyan utak is szerepeltek az OMFb terveiben, mint az M4-es és az M71-es sztrádák, amelyek megépítése mind a mai napig nem kezdődött el.
- 42 Országos Műszaki Fejlesztési Bizottság: i. m. 25.
- 43 Országos Műszaki Fejlesztési Bizottság: i. m. 41.
- 44 Országos Műszaki Fejlesztési Bizottság: i. m. 48.

Summary

NÁNDOR NÉMETH THE BUILDINGS OF MOTORWAYS IN HUNGARY

The expansion of the motorway network is one of the most important economic questions of the years following the millennium in Hungary. This is indicated in the governmental development plans, government programs and even in parliamentary electioneering.

The building of clearways – motorways and motor roads – is the result of a long-term planning procedure. The selection of the trace, the determination of the road's technical characteristics, the disposition of the financial resources and the operational regulations are all carried out according to a versatile and clear system of aspects. The implementation is only the consequence of a decision making process concerning interests and the prospective effects of the new road. The preamble of the 'motorway-law' (2003. No. CXXVII.), which regulates the expansion, contains the issues influenced by the connecting expectations. According to the above mentioned law the main reason for motorway network expansion is that Hungary has joined the European road network. In addition, building motorways is an instrument of economic policy and regional development, which the law-makers illustrate with a wide range of expectations towards the new road section: it assists the cross-border regional development and the relationship with the neighbouring countries; reduces the development gap amongst the affected regions; increases the availability of underprivileged regions; assists the balanced regional development, and amplifies the inner economic and social cohesion. The majority of the expressed aims are of regional development respects: the law-makers declare intention to reduce the difference in spatial structure by building motorways. The connecting literature we have explored so far claims that the expectations about the regional development effects of motorways have cumulated and strengthened in the last few decades, and turned into the main interests of major investment projects. In our study we are looking for the starting point of this process. We analyse what aspects were stronger in the developmental decisions' justification in the transport policy documents of the early period of inland clearway network planning and building (from the 1950's to the 1970's). We pay special attention on when and how the regional development purposes appeared in this process.

Hungary joined the group of motorway builder countries relatively early at a poor level of motorization. The construction of the first motorway (end of the 1960'-beginning of the 1970's) had exclusively traffic reasons: the weekend traffic between Budapest and Lake Balaton overloaded the existing main road. In the 1960's a motorization explosion occurred in Hungary, which was followed by a remarkable increase in traffic, particularly on main roads. The planners – based on international experience – calculated parallel with economic development and the decades-long continuous increase in motorization level. This was attached to the distress of the roads' capacity in the main traffic directions at the same time. Primarily owing to traffic reasons higher level roads – motorways and motor roads – were demanded. This general demand justified the preparation of medium- and long-term development programs.

Besides traffic aspects and in connection with such aspects, the demand for international relations appeared very early as development strategy. This was principally motivated by the recognition that Hungary's participation in the international transit

traffic is the economic interest of the country. The country's favourable geographical location enables the participation. But the inland diversion of the main international directions was motivated by a wide range of other aspects.

The formation of the official regional development policy started at the end of the 1960'-beginning of the 1970's in Hungary. Statutes occurred in 1971, which contained provisions and demands influencing traffic policy in a declared way. Duly to that time's dominant planned economy system the development of the country's regions and the development of the settlement system's elements was envisaged in a planned way as well. All settlements in the country were categorized into a hierarchical order. The quality and quantity of the settlements' functions were determined by the created hierarchy. Budapest and the highly populated towns were declared to be the most important junctions in the country. Beside them the most significant industrial, agricultural and touristic areas were appointed too. The development concept of the settlement network was harmonized with the traffic policy in the next few years. Settlements standing on the highest level of the hierarchy were demanded to be connected to Budapest through the highest level roads: finally the present clearway network evolved this way. The international traffic was planned to be diverted through these directions too. The touristic aspects were of high importance because by this time the traffic generating role of the Lake Balaton had been proven.

Above I introduced the complex requirement system in which the first plans of our road network were born, and along which the building operations started in the 1960's and 1970's. As the realization of those plans is still in progress at the beginning of the new millennium, we suppose that the major investments projects are still based on the introduced factors. But in the meantime the world around as has radically changed, there are new aspects and values to be taken into consideration.

The realization of these values and aspects is extremely difficult, because the concept is 30-40 years old. Plenty of conflicts derive from this fact. Out of the significant elements only the attachment to the international network is still present in the justification of network development. And of course regional development, which has become dominant by these days in the communication concerning the topic. In the meantime nothing has changed in the concept: we are still building the same thing in the same direction as the experts imagined some decades ago according to the conditions of that time.