

# A vidékszervezés egyes közlekedési feladatai Magyarországon

Somfai András

közlekedéstervező szakmérnök és szaküzemgazdász, Győr (tel.: +36-96-416-237; e-mail: somfai.andras@gmail.com)

**Absztrakt:** A hazai közlekedési infrastruktúra mennyiségi és minőségi szempontból egyaránt jelentősen elmaradt az európai szinttől. Ennek egyik kevésbé elemzett tényezője az, hogy a „vidék vidékén”, a falusi térségeken belül igen kevés a kiépített út és a vasutak is csak egy elavult vonal- és állomáskijelölésű hálózatot tudnak kínálni. Emiatt a falusi kis- és mikrotérségeken belül alacsony fokú a belső szervezettség, drága az üzemelés, nem jön a tőke, nem él meg a középvállalkozó és fizikai-lélektani akadályokba ütköznek az önszerveződő társadalmi-gazdasági kapcsolatok ill. az átszervezhetőség. Az előadás ezeknek komplex tudományos kutatására, az évszázados léptékben is gondolkodás szükségességére és a vidékszervezés társadalmi jelentőségére szeretné a figyelmet felhívni.

## 1. Az új szemléletű vidékszervezés szükségessége

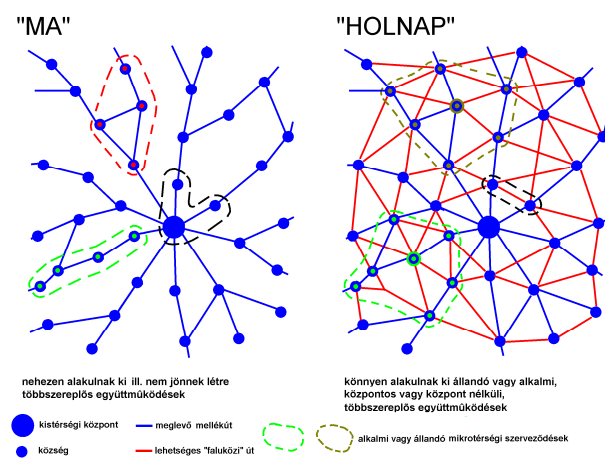
Az 1990-es rendszerváltás egyik nagy vívmányának tekinthetjük a települési önkormányzatok megteremtését. A korábbi – alapjaiban Szent Istvánig visszanyúló – hierarchikus államigazgatás után megkapott önrendelkezés és anyagi erő szinte reflexszerűen hozta létre és fejlesztette a kis falvakban is az önálló polgármesteri hivatalokat, iskolákat, egyéb helyi ellátó intézményeket. A nagyrészt „többfalus” TSZ-eknek ezzel párhuzamosan folyó megszűnése is gyengítette a településközi kapcsolatokat és erősítette a „Magyarország 3200 kis köztársaságból áll” mondás igazát.

Az elmúlt húsz év alatt azonban bebizonyosodott, hogy az ország képtelen ennyi önálló, kicsi igazgatási, oktatási, egészségügyi és más közellátási egységet működtetni, ráadásul a falvak nagy részének csökkelő lakos- és gyermekszáma gazdasági kényszerként vonja maga után az intézmény-összevonások folytatását. Mivel ennek is, valamint a helyi vállalkozások piacbővítésének és a szomszédos falvakban nyílt munkahelyek elérésének is egyre többször gátja a hiányos országos úthálózat, változtatás szükségessége körvonalazódik ezen a téren is.

Új, nagydőtávlatú vidékszervezési stratégiát kell tehát kidolgozni, amelynek fő célja a főutakkal nem érintett „vidéki” települések gazdasági-társadalmi dinamizálása, elsősorban a térségen belüli közlekedési lehetőségek javítása által. Ez a mai – még az egykori járási szinten is jórészt csak sugaras rendszerű – országos úthálózat fokozatos kibővítését és „minden faluból kvázi-közvetlen kiépített út vezet a szomszédos falvakba” nagydőtávlatú állapot megcélzását jelenti – amelyhez természetesen kapcsolódó eszközökre és jogszabály-változtatásokra is szükség lesz. Az így pókháló-szerűvé bővülő kiépített településközi („faluközi”) összekötő úthálózat lehetővé tenné azt, hogy a különböző igazgatási, ellátási, gazdasági, civil, stb. szerveződések az egymáshoz topográfiailag is legközelebb levő, kölcsönösen kínálati helyzetbe kerülő települések hozzassák létre (1. ábra), de legalábbis ne akadályozza úthiány az összefogást. A közvetlen útkapcsolat kiépítése megteremti az összefogás

lélektani alapjait és csökkenti a kooperáció üzemelési költségeit, a nagyobb potenciális ügyfélkör révén biztonságosabbá teszi a helyi-kistérségi ellátó-szolgáltató vállalkozások alapítását, megkönnyíti a meglévők fejlődését, javítja a munkavállalás esélyeit, elősegíti az idegenforgalom számára szélesebb program összeállítását és – nem utolsó sorban – az emberi kapcsolatok ápolását ill. gazdagodását is. Fontos következmény az is, hogy a vidék szervezhetőségének javítása elősegíti a civil önszerveződést, és a helyi-térségi öntudat megerősödését.

A vidékszervezés megújítási törekvései kapcsán nagyszámú kérdés és lehetőség merül fel, amelyekre a választást új, komplex összetételű kutatócsoportokra kell bízni. A következőkben figyelemfelkeltésként felvázolunk a kérdésekből néhányat, a teljesség igénye nélkül.



1. ábra. A korlátozott ill. a kínálati vidékszerveződési lehetőségek

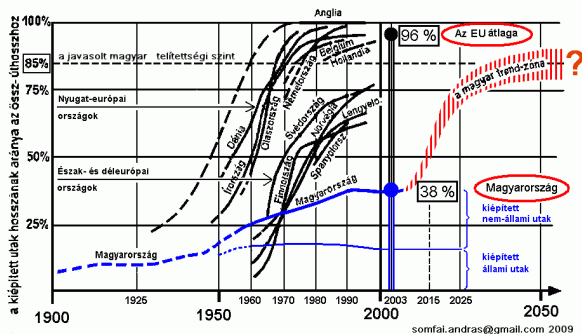
## 2. Általános tényezők

Új tudományágak, határtudományok és szakmaközi bizottságok alakulásának korát éljük. Ez a folyamat arra int, hogy az emberi tudás bővítésének nagy lehetőségei vannak az egymástól látszólag távoli tények és folyamatok közötti

összefüggések kutatása révén. Most három olyan tényezőt mutatunk be, amelyeket ha eddig külön-külön ismertünk is, nem vizsgáltuk az összefüggéseiket. Ezek most a vidékfejlesztés témakörénél találkoznak; az itt felvetettekkel a további kutatások ösztönzését szeretnénk szolgálni.

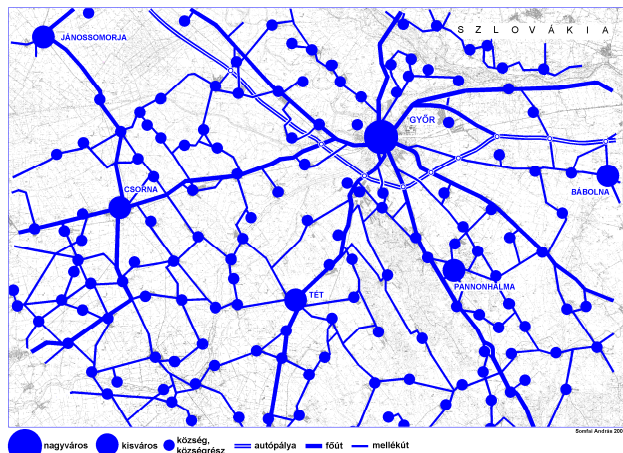
## 2.1. Az európai országok útkiépítési folyamatainak tanulságai

Legelsőnek azt indokolt tisztázni, hogy mekkora realitása van nálunk az előzőekben felvetett külterületi mellékút-kiépítésnek akkor, amikor az autópálya-építés is vontatottan halad?



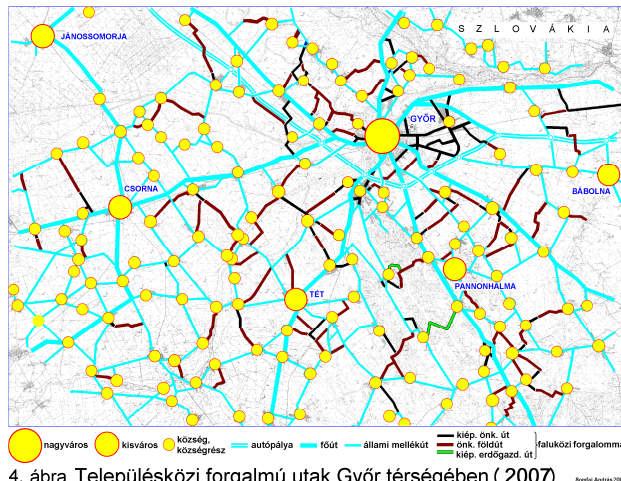
2. ábra. Európai útkiépítettségi grafikonok

A magyarázathoz körül kell nézni a kontinensünkön. Míg Nyugat-Európában az ezredforduló tájékán az utaknak mintegy 95 %-án volt szilárd burkolat, addig Észak-Európában 75 %-os, nálunk pedig kb. 40 %-os volt az útkiépítettség (2. ábra.) A ábra azonban azt is sugallja, hogy az alacsonyabb ellátottságú országokban a kiépítettség további növekedése várható – természetesen csak a nemzeti jövedelem által engedett ütemben. Szükséges tehát az adatok kiegészítése további országokéval, a hatótényezők megállapítása, és ennek alapján a *hazai útkiépítési trend* felvázolása. Felül kell vizsgálni az ábrán szereplő eddigi javaslatot [1]: a 2050-re becsült hazai, 85 %-os *útkiépítettség-telítettségi* szintet is. Mivel néhány megye próbaterve alapján 20 000 km-re (az össz-úthálózat kb. 10 %-ára) becsülhető a jó vidékszervezés közlekedési alapját

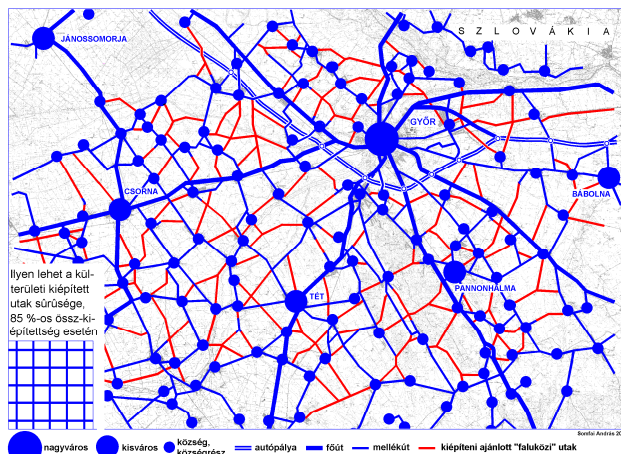


3. ábra. Győr térségének jelenlegi települései és országos úthálózata

jelentő „*minden faluból kvázi-közvetlen kiépített út vezessen a szomszédos falvakba*” megfogalmazású hálózat útépitési igénye, látható, hogy ez *bőven belefér* a mintegy 45 %-nyi kiépítési előirányzatba. A „faluközi” utak kiépítésnek tehát megvan a mennyiségi realitása – persze ha a nemzeti jövedelem is jól alakul. Tanulásképpen bemutatjuk Győr tágabb térségének jelenlegi országos úthálózatát (3. ábra), a településközi forgalomra használt további utakat (4. ábra) és az előbb említett elv alapján nagydíótávra kiépíteni javasolt további településközi utak elvi hálózatát (5. ábra). Külön is felhívjuk a figyelmet az 5. ábra bal alsó sarkában levő összehasonlító rácásra.



4. ábra. Településközi forgalmú utak Győr térségében (2007)



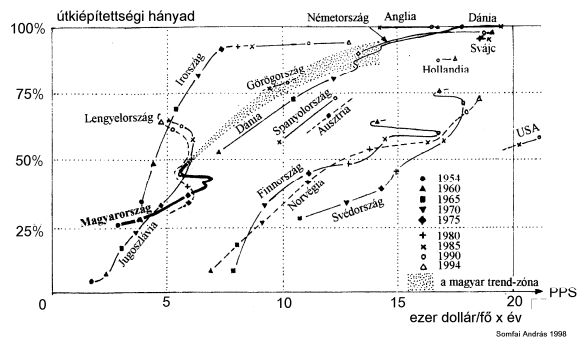
5. ábra. A fokozatosan kiépíteni ajánlott településközi utak Győr térségében

A kiépíteni javasolt településközi utakat az országos mellékúthálózattal egy csoportba kellene besorolni, de a csoportra kötelező műszaki paramétereket felül kellene vizsgálni. A kiépítési pályázatokat komplex vidékfejlesztési szemlélettel kellene megfogalmazni. A ma még sajnos ritkaságszámba menő településközi útépitések számos jogi, pénzügyi, környezeti és lakossági kérdés vetettek ill. vetnek fel, miértis ezeket széles körű elvi ill. egyedi egyeztetésekkel célszerű előkészíteni.

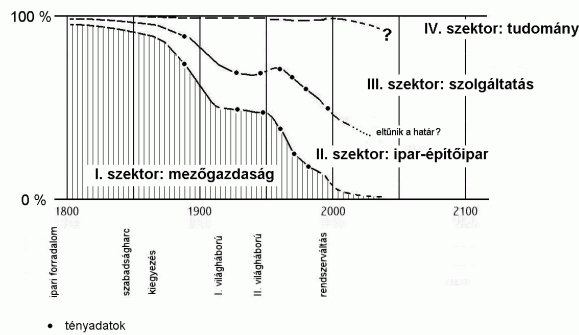
## 2.2. A társadalmi szektorösszetétel és fajlagos közlekedési igények változásának kutatása

„Messziről nézve” látszólag alig használják a külterületi földutakat. Kérdés, hogy az ottani kis forgalomra miért lenne érdemes a földutakat kiépíteni?

A választ az útépitések oktatása adhatja meg. A 1990 óta ugyanis ma már nálunk is természetes, hogy a kisforgalmú lakóutacákat is fokozatosan kiépítik, *a társadalom életminőségi elvárásaként*. Nyugaton a mezőgazdasági utakat is kiépítik (még ha keskeny burkolattal is), mert gazdagabbak



6. ábra. Az útkiépítettség, a PPS és az idő összefüggése egyes országokban



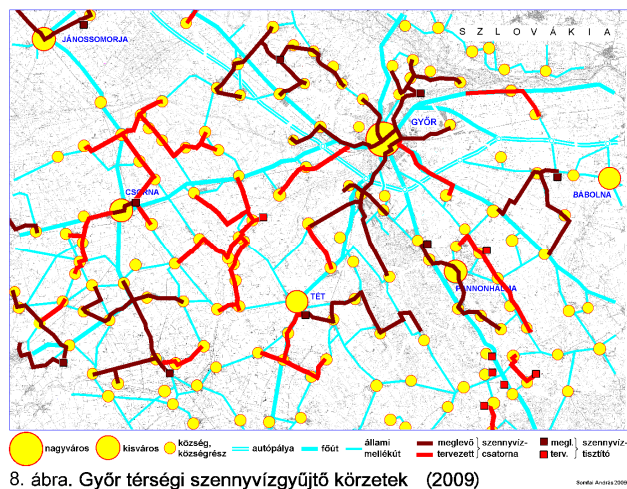
7. ábra. Az aktív keresők társadalmi összetételének változása hazánkban a 19-20. században

és az útépités költsége nemzetgazdasági szinten térül meg, a mezőgazdasági önköltség csökkenése és az exportpiaci versenyképesség növekedése nyomán. Ezek a döntési mechanizmusok éles ellentétben vannak a hazai országos úthálózaton alkalmazottaktól, amelyet már régóta a krónikus pénzhiány vezérel – és messze vannak a hazai külterületi mezőgazdasági utak problémájától is, amelyek szintén a tőkehiány miatt csak nagyon kis ütemben kapnak szilárd burkolatot. Mivel az eddigi vizsgálatok alapján [2] sejthető, hogy a nemzeti jövedelem egy bizonyos színvonalra felett tömegesen lesz képes az ország pénzt költeni az életminőségjavító és a (mezőgazdasági) önköltség-javító utak kiépítésére (6. ábra), kutatást kellene indítani ezen váltópont bekövetkezési feltételeinek meghatározására és időpontjának megbecsülésére. Ehhez a nagyon fontos műszaki-gazdasági vizsgálathoz egyik alapadatként a mainál sokkal alaposabban meg kell ismerni az egyes társadalmi rétegek és gazdasági rész-ágazatok forgalmakeltési szokásait, a forgalom

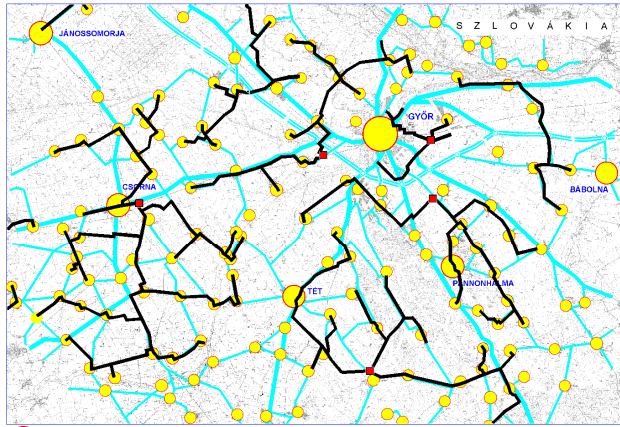
megvalósulásának ill. elmaradásának társadalmi-gazdasági következményeit, valamint mindezek jövőbeni várható alakulását is. A feladat jelentőségét a 7. ábra is jelzi: a mezőgazdasági népesség aránya ugyanis ezalatt 50 %-ról mintegy 6 %-ra csökkent, a falu társadalmja gyökeresen átalakult, mégis ellátja az országot (sőt exportra is termel), míg forgalmakeltése megnőtt és szokásjellemezői erősen átalakultak. Bár természetesen a váltópont ideje előtt is épülnek majd mezőgazdasági utak – főleg azok, amelyek egyúttal a településközi kapcsolatot is biztosítanak –, az útépitési váltópont a vidékfejlesztésben is korszakváltást hoz majd. Ha viszont tudjuk, hogy lesz egy ilyen pont, tudatosan készülhetünk az „előtte” és az „utána” korszak eltérő műszaki, gazdasági és kommunikációs feladataira.

## 2.3. Az utóbbi két évtized falusi közműrendszer-építései tanulságai

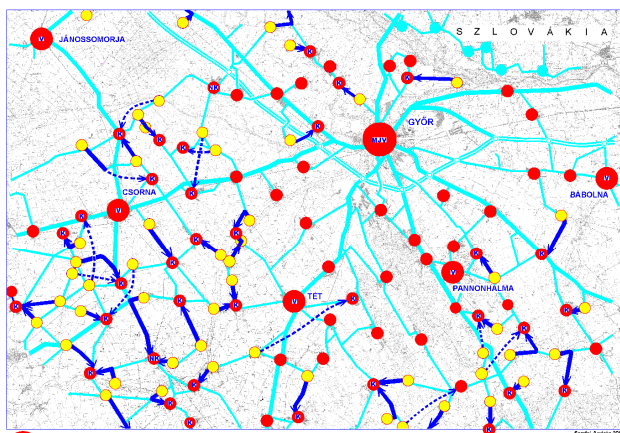
A rendszerváltás után nagy lendülettel megindult körzeti szennyvízcsatorna-, gázvezeték- és telefonvezeték-építés fontos „gyakorlótere” volt az új korszak új típusú, már nem felülről irányított településközi érdekgyezetésének és együttműködésének (8. és 9. ábra). Ezeket azért mutatjuk be, mert bizonyítják, hogy a települések képesek az igen nagy pénzeket mozgó és eddig megszokottaktól teljesen eltérő összetételű (területi lehatárolású) együttműködésre. Az itt szerzett tapasztalatok – a mindenféle hibák, befolyásolás és kudarcok ellenére – túllendítették a résztvevőket azon a korlátokon, hogy csak a korábbi közös tanácsai – vagy az újabb körjegyzőségi – körben keressenek partnereket. Az új helyzetet igazolja a körjegyzőségek összetételének nagyszámú – néha meglepő – változása és a kényszerű szervezeti-intézményi összevonások gyakorlata is (10. ábra). Mindez jó alap arra, hogy a hazai vidékiszervezés „felsőbb osztályba lépjen”: ne csak a jelenleg kiépített úttal összekötött települések együttműködésében gondolkodjon, hanem az új összekötőutak kiépítését esetenként a szomszédok gazdaságosabb település-üzemeltetését elősegítő eszköznek tekintse.



8. ábra. Győr térségi szennyvízgyűjtő körzetek (2009)



9. ábra. Győr térségi elosztó gázvezeték-hálózat (2001)



10. ábra. Települési önkormányzatok Győr térségében (2007. január 1.)

### 3. A vidékszervezés néhány közötti közlekedési részletkérdése

Az országos úthálózatot 1949-50-ben hozták létre a korábbi állami, törvényhatósági és helyi utakból összeválogatva azon elv szerint, hogy minden településnek legyen legalább egy országos megközelítő útja. Az elmúlt hatvan év alatt az állományt csak egyszer szervezték át (1963-ban megszüntették a harmadrendű főközlekedési út kategóriát), de a mennyiség 95 %-a állandó maradt és csak az utóbbi évtized autópálya-építései növelték 31 000 km fölé az össz-hosszat. Ez a szokatlan állandóság is oka annak, hogy még a műszaki szakemberek nagy része is azt véli: a mai szervezésű mellékút-hálózaton kell a „vidéket” az idők végezetéig üzemeltetni. Az útállomány mennyiségű növekedésének folyamatáról a 2.1. fejezetben már szövegtünk; itt két lappangó hálózatszerkezeti problémát emelünk ki.

#### 3.1. Főutak lassúforgalmi kísérőútjai

Minden bizonyos forgalmi akadályoztatásnak (is) számított egykor az, ha a gyorsjárású hintónak vagy postakocsinak lassan haladó ökrösszekereket kellett kerülgetnie az egyjárdóvonalas, burkolatlan országúton. A lassú és a gyorsabb járművek forgalmi konfliktusa azonban csak a motoros

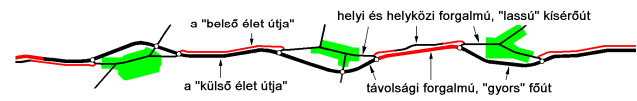
járművek korában, bizonyos nagy távolsági forgalmú, de csak kétsávos úton vált feltűnően zavaróvá. Erre a „szakma” első válasza a lassújárművek kitiltása volt, amely alól azért helyenként felmentést adtak, időkorlátozással. A traktorok, lovas kocsik, kerékpárok forgalmának leválasztása előnyös volt ugyan a távolsági forgalom számára, de ez is a vidék munka- és életvitelét nehezítette – különösen ott, ahol a lassújárművek számára nem biztosítottak helyettesítő útvonalat. A második válasz az évtizednyi ideje fellendült kerékpárút-építés, amelynek az egyik egyoldalúan szelektáló, vidékszervezés-ellenes elve az, hogy a főutak mentén *ott is csak kerékpárútban gondolkodik, ahol a mezőgazdasági és/vagy településközi lassúforgalom leválasztása is célszerű lenne*. Ezt igazolják a baleseti elemzések, de a keveredés egyúttal a kapacitás nagyobb telítődését is magával hozza, a negatív következményeivel együtt. A párhuzamos (vagy kvázi-párhuzamos) lassúforgalmi utak kialakítása ma már legtöbb főutunknál szükséges lenne (11. ábra). Hiányuk különösen ott kirívó, ahol az egymás után következő településelekerülő korrekciók közötti „vegyes” szakaszon visszakényszerülnek a korrekción gyorsabb haladáshoz szokott gépjárművek a lassabb járművek közé. Az *út megkettőzése* (néhol: megháromszorozása), a főút közelében egy kísérőút, lassúforgalmi út, havária-út fokozatos, tudatos kialakítása nem egyszerű forgalombiztonsági kérdés, hanem



11. a. ábra. Alaphelyzet



11. b. ábra. Elkerülő útszakaszok építése



11. c. ábra. Folyamatos lassú út kialakítása

somfai.andras@gmail.com 2009.

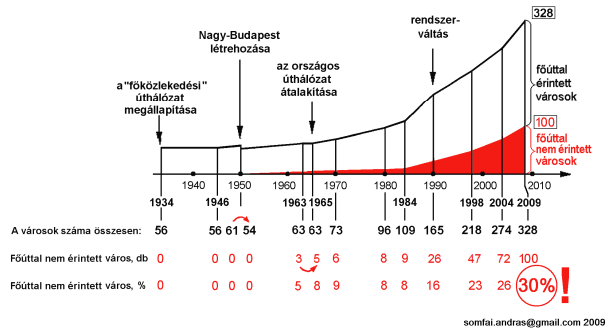
11. ábra. Főút lassúforgalmi kísérőútjának egy lehetséges sémája

lélektani is [3]: nem véletlenül illeti az urbanisztikai szakirodalom a településeket felfűző útvonalakat a *belső élet útja* névvel, míg az elkerülő utakat a *külső élet útjának* nevezik. Ilyen problémákkal is kellene a szakmán belül – és a *másban-szakemberekkel közösen* – beszélgetnünk, közös vizsgálatok alapján az elveket kialakítanunk, hogy útjainknak ne csak vonalvezetése legyen, hanem *szellemisége, lelke* is...

#### 3.2. Városok, főúti kapcsolat nélkül

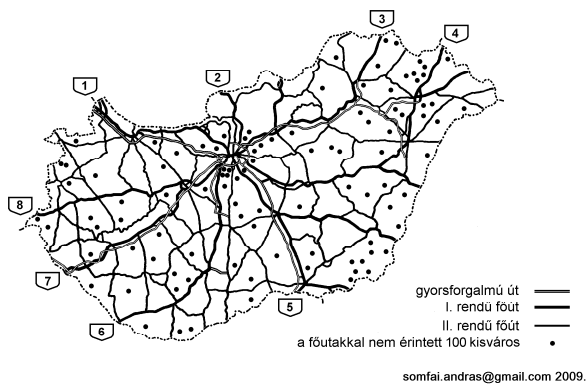
A magyar városhálózat viszontagságos utat tett meg az elmúlt évszázadokban. A különböző érdekek miatt a 19. század közepére 800 fölé duzzadt a városhálózatot, de ennek nagy része funkcionálisan már nem is volt város, csak falu. 1871-ben törvényi erővel megszüntették a *mezőváros* kategóriát és ekkor a mai országterületen összesen 43 város maradt [4]. Ez a szám 100 év alatt 73-ra nőtt, de 1980 után felgyorsult a

várossá nyilvánítási üteme és ez év júliusától immár 328 városunk van (12. ábra).

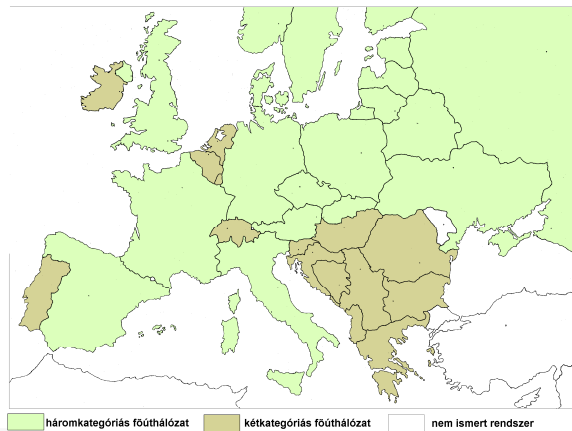


12. ábra. A városok számának növekedése az utóbbi hét évtizedben

Most nem vitatva azt, hogy helyes-e ez a tendencia, az ábrán az is látható, hogy 1980-tól kezdve erősen nőtt a főúttal nem érintett városok száma is és mára 100 kisvárosnak – a hálózat 30 %-ának – nincs főúti megközelíthetősége (13. ábra). Vagyis ezek a városok a közúthálazon „rangtalan” módon helyezkednek el, mert a közlekedési ágazat szakmailag nem csatlakozott a várossá nyilvánításhoz. – Mivel a másodrendű főutakat tovább sűríteni már nem célszerű, körültekintően meg kellene vizsgálni azt a javaslatot [5], hogy nem lehetne-e az 1963-ig létezett harmadrendű főút kategóriáját újra bevezetni, és a főút nélküli városokat ezekkel a hálózati



13. ábra. A főúthálózat és a főutakkal nem érintett városok 2009. július 1. óta



14. ábra. A főúthálózat útkategóriáinak száma Európában (a gyorsforgalmi utak nélkül)

elemekkel csomóponti helyzetbe hozni? A kérdés további problémákat vet fel, amelyek boncolgatásánál indokolt visszaemlékezni arra is, hogy az 1963-as főúthálózat-megritkításkor két város és 314 falu veszítette el „főútmienti” helyzetét és széles határmenti sávok maradtak rangosabb út nélkül. Ez egy nagyléptékű vidék-visszafejlesztés volt. Az sem lehet közömbös, hogy Európa azon kevés országai közé tartozunk, ahol nincs harmadrendű főúti kategória (14. ábra).

### 3. Néhány „vasúti” vidékszervezési kérdés

A vasút ma leginkább csak „gyengélkedik”, elvesztette a tartását – sok oka van ennek. Azonban éppen a mai állapotok kell, hogy ráébresszenek bennünket arra: szükséges a vasúton is változtatni. A változtatás előtt viszont célszerű visszafelé is nézni.

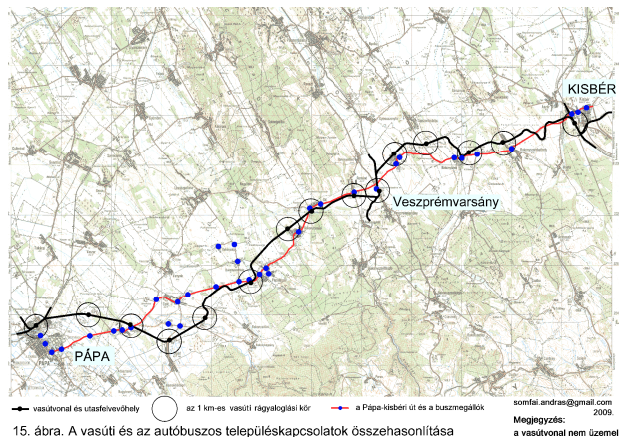
#### 3.1. Vasútvonalaink nyomvonal- és állomáskijelölési elveinek elemzése

A hazai vasútvonalak zöme 1850 és 1910 között épült. A visszaillesztés egy válfajaként nézzük meg az egyes vonalakat, hogy terep- és településkapcsolati szempontból ma is így terveznénk-e meg őket, és ebből milyen tanulságok vonhatók le ebből a jövőre nézve.

Már az első, vázlatos vizsgálatokból is leszűrhető, hogy nincsenek örökérvényű tervezési elveink; az egyes vonalakon rajta van a bélyege vagy a kornak, vagy az egykori építetőnek, vagy a társadalomnak, ill. mindhárom egykori viszonyának. Például az 1848-as szabadságharc leverése utáni évtizedben a Kisalföld tágabb térségében épült Bécs-Győr-Újszöny(Komárom)-Fehérvár és a Sopron-Szombathely-Nagykanizsa vonalak helyét birodalmi nagyvonalúsággal jelölhették ki, hiszen a Bach-korszakban kevésbé merték a földtulajdonosok a vélt vagy valós érdekeik miatt a vonalvezetést befolyásolni. A helyi érdekek nevezett tényezők nagy része egyébként besorolható az újtól való félelem, a szántóterület görcsös védelme és a (nagy)birtok-központok bekapcsolásának igénye címszavak mögé, de pl. Kapuvártól a Répce árvizeinek visszaduzzasztásától való félelem tetette a Győr-soproni vasút vonalát a várostól délre (1876). Kompromisszumos megoldás volt a községhatár mellé tördelés pl. a Győr-pápai vonal Gecse-Gyarnat állomásnál (1871) vagy a Győr-veszprémi vonal Győr és Nyúl között(1896). Kérdés, hogy örökké kell-e minden vonalszakaszon nyögnünk az egykori nyomvonal-kijelölők hibáit, tévedéseit vagy rossz kompromisszumait?

Újabb tényezők is felmerültek a vasútépítési korszak utolsó fázisában, kb. 1890 után, amikor már „kimondott cél volt az ország gazdasági vérkeringésének biztosítása vasúttal a járási székhelyek és a vásáros helyek napi elérésének lehetővé tétele” [6]. Nem véletlen, hogy az ebben a korban létesült vonalak nagy része napjainkban a megszüntetés határára került. Ekkor ugyanis a vasút időtlen mindenhatóságának (hamis) hitében épült nagyszámú helyi érdekű vasutat – a rövidnek prognosztizált szállítási távolságok miatt és a

beruházás-takarékos állami megrendelés nyomán – sok esetben *igen kanyargós, kis ívsugarú, terephez tapadó vonalazással* építettek meg (15. ábra). E vonalak száz év utáni

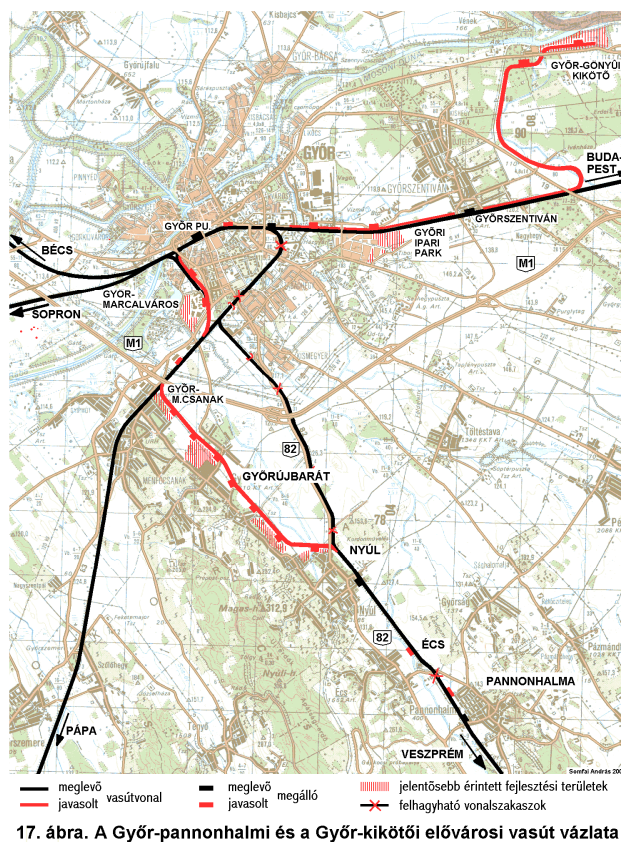


kudarcahoz az is hozzájárult, hogy bevett módszerként sok esetben *több falu számára összevont, „körzeti” állomásokat jelöltek* ki, mindegyiktől 2-3-5 km-es távolságban, vagy rossz kapcsolattal (16. ábra). Ezt akkoriban elfogadta a lakosság, mert a vasút óriási előrelépést jelentett a sáros földutakhoz viszonyítva. Ezek a vasúti felvételi helyek azonban a *személyszállításban ma már* nem képesek állni a versenyt a falvak főutcáján akár 2-3 helyen is megálló autóbusszal. A higgadt értékeléshez vizsgálni kellene azt is, hogy hogyan alakultak a különböző viszonyok között az *elviselhető rágyalogási távolságok* és mik a további külső és belső befolyásoló tényezők? Napjaink fel-fellángoló vasútmegszüntetési vitáiban ezeket is oda kellene az érvek közé tenni!

### 3.2. A vasút lehetőségei a jövő vidékszervezésében

A vizsgálatoknál azonban nemcsak múlttal és a jelen helyzettel kellene foglalkozni. Az energiagazdálkodással és a városi forgalmi problémák feloldásával összevontan foglalkozó Európai Unióban ugyanis a vasútnak ismét

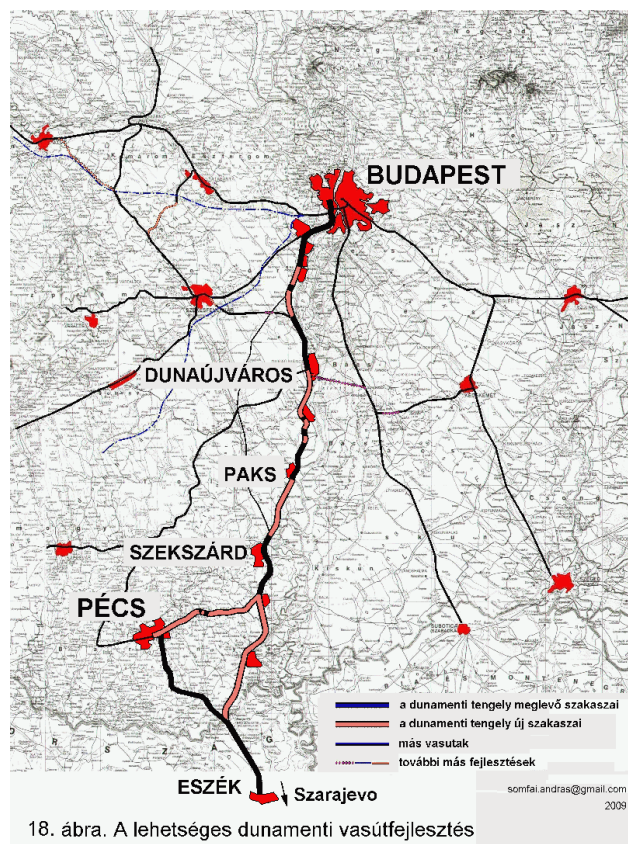
nagyobb szerepet szánunk – persze szelektáltan. Ennek részeként nemcsak Nyugaton vizsgálták és fogják vizsgálni azt, hogy *hogyan lehetne az egyes vonalakat villamosítással, vonalkorrekciókkal, sebességemeléssel, ütemes menetrenddel, megállók beiktatásával vagy áthelyezésével, stb. stb. a mai-holnapi igényekhez alakítani?* Gazdaságos-e az átalakítás *össztársadalmi* (vagy uniós) szinten, ill. *milyen időtávtalban* lesz gazdaságos? Vidékfejlesztési szempontból *interaktív* vizsgálat indokolt, hiszen a vasúti kínálat színvonala és a lakossági-gazdasági igénybevétel is kölcsönhatásban vannak egymással. (Itt még a társadalom-összetétel változásából származó igényváltozásra is gondolnunk kell.) Igen tanulságos a Fertővidéki HÉV története [7], mivel az ausztriai szakasz személyforgalma és gazdasági eredménye akkor emelkedett meg, amikor az 1980-as években korszerűsített pályán a korábbi napi két vonatpár helyett nyolcat (!) kezdtek – nagyobb sebességgel – közlekedetni. A sikerhez azonban az a „külső” tényező is kellett, hogy ezekben az években kezdtek telítődni Bécs bevezető útjai ill. a fővárosi parkolók, miáltal előnyösebbé vált a vonatkozás a Fertőzúgából Bécsbe. Vagyis az egyes konkrét vasútvonalak jövője – az általános feltételeken túl – a *feltárt vidék* gazdasági-társadalmi folyamataiba illesztve határozható meg reálisan.



A vasútnak azonban további lehetőségei is vannak a vidék szervezésében való aktívabb részvételre. Az *elővárosi üzem* bevezetése, a *kérvágányúsítás* nyilván csak a nagyvárosi agglomerációk intenzívebb lakott vagy szabadidős „csápjáiban” kerülhet szóba, de lehet, hogy a *megállóhelyek átosztása* és *sűrítése* is hoz utast. (A sűrítés mérlegelése a

nagyvárosi belső szakaszokon is indokolt.) A megvalósítás szempontjából előnyös, hogy pl. a *Pannonhalma-Győr-kikötő vonalszakasz*nak lassacskán idősebbé váló elővárosivá fejlesztését már 35 éve meghirdették, mert a vonal helye, ha nehezen is, de biztosítva van (17. ábra). A *Veszprém-Balaton vasúti kapcsolat* 21. századi színvonalú újrafogalmazása elsősorban az északi partsáv kiemelten fontossá váló közút-tehermentesítési érdekében lehet *össztársadalmi szinten* gazdaságos.

Végül egy különleges vasúthálózat-átalakítási gondolatot mutatunk be, amely az eddig tárgyaltnál nagyobb léptékű: a *Budapest-Szekszárd-Pécs* közötti területsávra vonatkozik (18. ábra). E térség nagy hátránya, hogy a nagy vasútépítések



korában – a török kor szomorú utóhatásaként – gyéren lakták, és így nem alakult ki vasúti tengely a Duna nyugati partján. Az utóbbi fél évszázadban azonban jelentős ipari- és népességtömörülés alakult ki a folyam mentén, amely sávot az épülő M6-M60 autópálya új, vonzó fejlesztési zónává értékeli fel és ezt tetézi e dunamenti vonal X.c. jelű Helsinki Folyosóvá minősítése. Mindezek miatt várható, hogy az újabb fejlődés 15-20 év múlva indokolttá teszi a *dél-dunai jobbpárti vasúti fővonal* kifejlesztését is. A pályát a felhasználható vonalszakaszok korszerűsítésével és új szakaszokkal történő összekötésével lehetne kialakítani. A fővonal jelleget a várható személyforgalom és az autópályáról ésszerűen a vasútra áttehető *távolsági teherforgalom is indokolhatja*, a megvalósítást pedig a Helsinki Folyosóhoz tartozás anyagilag is kedvezővé teszi. A

szlavóniai-boszniai folytatás dunamenti változata esetén is indokolt a Bátaszék-pécsi vasút fővonalként történő újraépítése, miáltal Pécs a dunaparti városláncolat déli szervező elemévé válhat. A *történelmi hiánypótlásnak* is nevezhető – és sokrétű összefüggéseiben még tovább mérlegelendő – javaslat csak példa arra, hogy a hazai vidékszerkezetben vannak nagyobb léptékű torzulások és fejlesztési lehetőségek is. Vajon hány ilyen van még?

#### 4. A tennivalók összefoglalása

Voltaire Candide-ja sok mindent furcsának talált, ami a hétköznapi életben élők számára fel sem tűnt. Azért kell a magyar vidék szervezéséről és szervezhetőségéről is megkezdeni a vitákat és az elemzéseket, mert „belülről nézve” nem látszik, hogy ezek alacsony színvonalának elsősorban a hazai közlekedési infrastruktúra mennyiségi és minőségi elmaradottsága az oka. Ezért a vidéket érintő minden jelenségnél – főleg a negatívoknál – fel kell tennünk a kérdést, hogy *lehet-e* rajta javítani jobb közlekedéssel, vagy *össztársadalmi szinten nem olcsóbb-e* javítani a közlekedéssel, legyen az technikai vagy humán kérdés? Új szemléletre, komplex kutatásokra és esetenként az országos általánosítások elkerülésére van szükség a „vidék” szervezési problémáinak kezelésénél. Az előadás – néhány jellemző kérdés felvetésével – ehhez a folyamathoz szeretne hozzájárulni.

#### Irodalom

- [1] Somfai András: A közúti hálózati infrastruktúra-gazdálkodás feladatai, különös tekintettel a nem gyorsforgalmú úthálózatra. Technológiai Előrettekintési Program, 1998. pp. 19., 2.2.1. pont.
- [2] Ugyanott, 2.2.2. pont.
- [3] Somfai András: Van-e szükség havária-utakra Magyarországon? Elhangzott a Magyar Mérnök Akadémia 2008. évi konferenciáján, Budapesten. Fellelhető a somfai.try.hu jelű honlapon.
- [4] Magyar statisztikai évkönyv, 1912.
- [5] Somfai András: A főúthálózat és a városhálózat összhangjának megteremtése. Közúti és Mélyépítési Szemle, 2005/ 4. szám, pp. 24-29. Fellelhető a somfai.try.hu jelű honlapon is.
- [6] Beluszky Pál: Magyarország történeti földrajza 2. kötet. Dialóg Campus Kiadó 2008. 94.p.
- [7] Lovas Gyula: A Fertővidéki HÉV (1897-1997) Soproni Szemle, 1998. pp. 30-43.

