

BUDAPEST REGIONÁLIS SZEREPKÖRE ÉS AZ AUTÓPÁLYÁK¹

FLEISCHER TAMÁS

MEDENCE? ÁTJÁRÓHÁZ?

Magyarország fekvésének, helyzetének metaforájaként két meghatározás tér rendre vissza különböző elemzésekben: a térség, mint védett *medence*, illetve a térség, mint *átjáróház* fogalmazódik meg. A medence-jelleg hangsúlyozása az infrastruktúra hálózatai közül leggyakrabban a vízgazdálkodással kapcsolatban bukkan fel – a szomszédos térségektől érkezik ide a felszíni vizek 95%-a, kiemelt szempont az ár- és belvizek elleni védekezés. Egykor a hagyományos *közlekedési* lehetőségeket is meghatározta e vízivilág változékonysága, a szárazföldi utak járhatatlansága. A medence-jelleg másfelől *védetség* jelent, annak tudatosulását, hogy a Kárpát-medencébe hegyeken át és csak kevés kapun keresztül lehet bejutni. Erről, mint kiemelendő előnyről számos más tudományág is megemlékezik. Botanikában, ökológiában, vagy nyelvtudományokban, néprajzban egyaránt fontos szempont, hogy a kevés kapu miatt viszonylag nehéz bejutni a medencébe, ugyanakkor, mivel a kijárat is kevés, ami/aki bejutott, az hosszú ideig ott marad, beépül, meghonosodik, részévé válik a helyi kultúrának, életnek. Ez a fajta medence tulajdonság tehát egy megszürt, korlátozott bebocsátásban, ugyanakkor a bejutottakra nézve egy befogadó jellegű viszonyrendszerben, egymásra rétegződő multikulturalitásban foglalható össze. A medence mindezek eredményeképpen olyan hely, ahol a belső kapcsolati viszonyok fontosak, meghatározóak.

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

A medence-jelleg és az átjáróház-tulajdonság, miközben egymásnak is némileg ellentmondanak, ténylegesen létező hazai adottságokat testesítenek meg. Az ország külső és belső kapcsolatainak a pályáit megszabó infrastruktúra-hálózatok, ezen belül a közlekedési hálózatok is legalább részben módosítani képesek azokon az feltételeken,

¹ Előadás a *Magyarország az ezredfordulón* MTA Nemzeti Stratégiai Kutatási Program keretében „BUDAPEST – NEMZETKÖZI NAGYVÁROS” címmel 1998. május 12-én a Magyar Tudomány Akadémián rendezett konferencián.

amelyek a kétféle adottság közötti arányokat meghatározzák. Az infrastruktúra-hálózatok kialakításakor, jövőbeli fejlesztésekor nem hagyható figyelmen kívül ez a térségi fejlődést alapvetően befolyásoló szempont – szűkebb témánk szempontjából pedig hozzátűzendő ehhez, hogy a *térség* szerepének alakulása tovább gyűri a *térség regionális központjának* lehetséges szerepkörére is.

A fenti szembeállításal talán túlzott mértékben is „vagy-vagy” helyzetként érzékeltetett medence- és átjáróház-metaforákat egy harmadikkal célszerű feloldani. Szűcs Jenő ismert munkájában² az egész kelet-középeurópai térséget, mint több ezer éve egymást váltogató nagy (keleti és nyugati) birodalmak mindenkori végvidékét, határmezsgyéjét mutatja be. Elegendő itt a római limesre, a frank birodalom határvidékére, a keleti és nyugati kereszténység határvonalára vagy a török hódításra utalni, majd a legutóbbi idők vasfüggöny-zónájára. Ha ezt a gyepű-adottságot vesszük alapul, és a belőle adódó szerepkört is próbáljuk megfogalmazni, akkor a *közvetítő* szerepe tűnik olyannak, amit ki lehet vetíteni a kapcsolati rendszerekre is. A *közvetítő*, a *tolmács*³ nem központi szerep, viszont igen gyakran nélkülözhetetlen a kapcsolat fenntartásához: nem a rangja, hanem a speciális szakismerete, tudása avatja megkerülhetetlenné. Számos jel utal arra, hogy Európának egy bizonyos polarizáltságával még hosszabb távon számolhatunk, és megfogalmazódnak olyan feladatkörök (az infrastruktúrán belül maradván a távközlési technológiák kicserélő központ funkciója; vasúton a nyomtáv-váltás, az áramnemek váltása; általában különböző minőségű, állapotú és technológiájú berendezések párhuzamos elfogadása, karbantartása stb.) amelyek éppen ebben a térségben fennmaradnak, és egyúttal jó eséllyel betölthetik azt a szelep-feladatkört, ami lehetővé teszi, hogy legalább részben a térségen belülről vezéreljük a szűrés mértékét az egyébként könnyen elhatalmasodó tranzit áramában, vagyis megkíséréljük feloldani a medence és átjáróház-adottságok ellentmondásait.

A GERINC- ÉS ELOSZTÓ HÁLÓZATELEMEK SZEREPE

Az európai *földgáz-hálózatok* példáján jól bemutatható a kialakult nagytérségi szállítás két jellegzetesen eltérő módja. Az európai kontinensre három fő irányból érkezik a földgáz: az Északi-tenger felől, Észak-Afrikából és a volt szovjet köztársaságok irányából. Az Északi-tenger felől gázzal (és gáz-hálózatokkal) jól ellátott országokon keresztül, elosztó *rendszeren* át jut el a gáz a kontinens belséjébe. E rendszer jellemzője, hogy nem mondható meg, hogy egy, a hálózatba juttatott gázmolekula pontosan hova kerül, azaz a hálózat egy távoli pontjára a rendszer egészének áramlási viszonyai közvetítik a hatásokat. (Hasonlóan, azaz hálózatként működnek a városi vízellátó rendszerek, vagy az összefüggő villamosenergia-hálózatok is.)⁴

Jellegzetesen eltér ettől a működési módtól Európának Algéria vagy Oroszország felől történő földgázellátása. Ezekből az irányokból nagy *célvezetékek* épültek, és a

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

³ Vidor Ferenc több alkalommal vetette fel a „tolmács” metaforát éppen Budapest és Magyarország vonatkozásában. Pl. *Budapest jövője – a jövő Budapestje konferencia az Újvárosházán* 1991. április 5–6. Megjelent 1994. Budapest, Főpolgármesteri Hivatal

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

betáplált gáz közvetlenül, a harántolt térségtől függetlenül érkezik Európa fejlett területeire. – E gerincvezetékek jellemzője, hogy kiinduló- és végpontjuk között igen nagy az aszimmetria: a vezetéknek van egy vége, az „érkezési oldal”, ahol a gerincvezeték rácsatlakozik egy kiterjedt elosztóhálózatra, és ezen keresztül e térség *hasznosítja* a fogadott terméket, és van egy kiindulópontja, ahol egy *szigetgazdaság* alakul ki, fejlett európai (bányászati) technológiával, ám lényegében elkülönülve a helyi gazdaságtól, annak technológiájától, színvonalától, szükségleteitől, kínálatától, egyetlen kapocsként pénzbeli kompenzációt nyújtva a helyi régió számára, de ugyanakkor tartósítva a vezeték mentén meglévő fejlettségbeli különbséget.

Érdemes szót ejteni a gerincvezetékek által harántolt térségről is („ahol a csövön egyáltalán nincs lyuk”). E tranzit-térségek jellemzője, hogy a gerincvezetéken szállított tartalommal a környezet semmiféle kapcsolatba nem kerül, így nem részesül annak előnyeiből sem – csak a *szállításnak* a fizikai hatásaiból: a területfoglalásból, az esetleges balesetveszélyből vagy a környezetkárosításból, amiért itt is egy pénzbeli kárpótlás jelent egyedüli esetleges ellentételt, s bár itt egy *szolgáltatás* eladásáról van szó, a helyzet, a mérleg és a hatások nagyon hasonlóak a „pénzért nyersanyagot” ügyletek esetében tapasztaltakhoz, az ügylet perspektíváinak egyenlőtlenségéhez.

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

A HAZAI ÚTHÁLÓZAT ALAKULÁSA

Az utak még a XIX. század elején is, az egész országban a járhatatlanságig elhanyagolt állapotban voltak. Bár a reformkorban megindult egyes útszakaszok építése, lényegében összefüggő úthálózat nem épült. *Az utak rendszeres építése a szabadságharc leverése után indult meg, az egységes osztrák császárság elvéből kiindulva és birodalmi úthálózatként.*⁵

A magyar közúthálózat természetes módon a korábbi szekérút-hálózatból fejlődött ki. A szekérutak az egyes falvak határába kivezető utak egy részének felhasználásával a *szomszédos falvak összekötésére* alakultak ki. Az épített út valamennyire függetleníteni tudta az út használ-

latát az időjárástól, de nem függetleníttette a terep-, tulajdon- és telekviszonyoktól: az utak a terephez tapadva és faluról falura haladtak.

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

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

Első látszatra az eljárás teljesen logikusnak látszik: hova máshova kellene kétszer kétsávos pályaszakaszokat építeni, mint oda, ahol azt a forgalom igényli: vagyis esetünkben a fővárosi bevezető szakaszok tehermentesítésére? És valóban, azt kell mondani, hogy a hatvanas-hetvenes években a főváros növekvő munkaerő-szükséglete, a közép-osztályosodás és az ezzel járó motorizációs hullám, továbbá egy kezdődő kiköltözés a főváros agglomerációs övezeteibe egyaránt arra utalt, hogy a főváros és környéke között intenzifikálódtak a kapcsolatok, és ez – többek között – a gépkocsiforgalom növekedésében is megmutatkozott.

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

AZ AUTÓPÁLYÁK ÚJ FUNKCIÓJA

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

⁵ Hanzély János: Magyarország közútjainak története. Útügyi Kutató Intézet 14. sz. kiadványa, Budapest, 1960

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

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

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

Mindezek folyományaként a magyar „autópálya-hálózat” jelenleg egyrészt *nem alkot egynemű hálózatot* (az egyes szakaszok egymáshoz a fővároson keresztül, de jobb esetben is csak egy autópályán keresztül kapcsolódnak), másrészt a pályák kialakításában az *országos főútvonal-hálózat fővárosi bevezető szakaszainak kapacitás-kimerülése* volt a vezérlő szempont, ezért az eddig megépült szakaszok *egy jövőbeli hálózatnak sem szükségképpen integráns részei.* Ennek ellenére, sajnálatos módon a hivatalos elképzelésekben fel sem merül más elgondolás, mint a már megépült szakaszoknak a határig történő meghosszabbítása, azaz a jelenlegi Budapest központú főhálózat tartósítása, sőt megerősítése – vagy a másik oldalról szemlélve a Magyarországon áthaladó európai tranzit utaknak (TEN) a főváros térségén történő kényszeres átpréselése.

Ugy gondoljuk, hogy egyrészt nem a központi települést, azaz magát a várost, hanem a *régiót* kell a nagyobb (globális, kontinentális, régióközi) hálózatba bekapcsolni, másrészt viszont az *egyes régiókon belül* igen sokrétű belső kapcsolati hálók szükségesek ahhoz, hogy a térség, a régió egésze versenyképesé váljon. Nem egyes csomópontoktól (pólusoktól) várhatjuk el azt, hogy régiót szervezzenek maguk köré, hanem egyes régiók tényleges belső fejlődése teheti fontossá az ott lévő pólusok szerepét. Ennek megfelelően Budapest regionális szerepköre is csak *egy ténylegesen létező régió* bázisán épülhet ki és fejlődhet.

ELKÉPZELÉSEK BUDAPEST JÖVŐBELI SZEREPKÖRÉRŐL

Akár pénzügyi központról, akár távközlési és információ-gópontról, akár regionális elosztó repülőtérről, akár logisztikai központról szól a történet, az érvelés mögött mindig az húzódik meg, hogy ezek olyan funkciók, amelyekben a központi szerepkör kivívása *többet jelent*, mint egyszerűen az adott ágazatban vezető szerepet betölteni: az ígéret szerint ezek a funkciók (külön-külön is) egy *sokfunkciós hatalmi központi pozíciót* alapoznak meg, ezért az adott ágazat központjának kiépítése önmagán túlmutatóan fontos, és mindenképpen indokolt, hogy erre központi kormányzati pénzeket fordítson az ország.

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

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

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

Természetesen ennek nem mond ellent, hogy távközlésben, közlekedésben vagy másban kialakultak olyan szolgáltatások, melyek esetenként fejlettebbek, mint néhány szomszédos országban. Más szolgáltatási formákban (esetleg ugyanezen ágazatokon belül is) egy-egy másik ország kapcsolt előbb, és a régió számára ez utóbbi ugyanolyan összetartó erő lehet akkor, ha mi *fel is használjuk ezt a szolgáltatást és nem mindenáron felváltani és kiszorítani akarjuk.* Egyelőre a szomszéd országoktól is körülbelül akkora együttműködési készség várható ilyen

ügyekben, mint amire mi hajlandóak vagyunk. *Amíg a közép-európai országok az EU-t tekintik saját stratégiai szövetségesüknek egymás ellenében, és nem egymást az együttélés formáinak (és az EU-tárgyalásoknak) a közös alakításában, addig nem várható a térség régióvá alakulása, következésképpen valódi regionális központi szerepkör nem, vagy csak erőltetett és torz formában jöhet létre.*

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

ÖSSZEFOGLALÁS

A közlekedési hálózatok, ezen belül az úthálózat alakulása mindig szorosan összefüggött a településhálózat alakulásával. Az idők folyamán a közlekedési hálózatok egyre fejlettebb technológiai szintjei nem csak léptéket, de funkciót is váltottak: szomszédos települések, majd városok összekötésétől eljutottunk a *régiókat összekapcsoló gerinchálózatokig*.

Magyarországnak e gerinchálózatokkal való kapcsolatát elemezve megállapíthattuk, hogy saját érdekeink nem egyszerűen az ország mindenáron való átjárhatóságának megteremtéséhez fűződnek, hanem éppen ahhoz, hogy az *országon belüli kapcsolatgazdagság és kommunikációképesség* összhangban tudjon fejlődni az ide bekerülő forgalommal. *A kapcsolatokból és a forgalomból az ország számára elérhető haszon ugyanis egyértelműen a belső felvevőképesség mértékével és nem pedig az országon átbocsátott mennyiséggel arányos.* A tranzit azon részét, amely a mindenkori felvevőszintünket meghaladja, ha nem tudjuk kiküszöbölni, a lehető legkisebb zavarral járó módon áll érdekünkben átbocsátani a térségen. Ebben az összefüggésben Magyarországon a nemzetközi kapcsolatokat fenntartó autópályáknak három fontos feladatot kell megoldaniuk:

- megfelelni a folyamatos nagytömegű áthaladó forgalom műszaki-biztonsági követelményeinek,
- minimálisra csökkenteni a konfliktusokat az áthaladással érintett térség életével,
- olyan kapcsolódási pontokat nyújtani, ahol a helyi közlekedési hálózaton keresztül megteremthetők különböző hazai térségek európai kapcsolatai.

Ebbe az általános keretbe kell tudnunk beilleszteni a *főváros* autópálya-kapcsolatait is. Az a tény, hogy Budapest az ország más részeinek engedi át a gerinchálózat csomóponti funkciókból ott esetleg adódó előnyöket, hosszú távon egyáltalán nem csökkenti a főváros regionális szerepkörére vonatkozó kilátásokat. Ellenkezőleg, Budapest hosszú távú érdekeltisége éppen az, hogy a várost *egy versenyképes ország és egy versenyképes, fejlődő tágabb régió vegye körül*. Csak egy régióként működő térség hívhatja életre azokat a kihívásokat, amelyek nyomán növekvő szükség mutatkozik regionális központi szerepkörök betöltésére. Valódi fejlődést azok a (gerinchálózati és helyi) kapcsolatok ösztönöznek, amelyek a *térség régióvá fejlődéséhez* járulnak hozzá. □

Szerkesztőbizottság:

DR. NAGY ERVIN
elnök
KOVÁCS ZOLTÁN
főszerkesztő
BERCZIK ANDRÁS
szerkesztő
GYÖRFFY LAJOS
képszerkesztő
NAGY JÓZSEFNÉ
tördelőszerkesztő
FELLER TIBOR
műszaki rajz

ABA BOTOND
DR. BÉNYEI ANDRÁS
BODNÁR ÁRPÁD
DERZSI ANDRÁS
DR. HAVAS PÉTER
DR. KERKÁPOLY ENDRE
DR. KISS IVÁN
KÖVESNÉ DR. GILICZE ÉVA
MOLNÁR LÁSZLÓ
DR. MONIGL JÁNOS
SIPOS LÁSZLÓ
VÁRADY TAMÁS

A lapban megjelent cikkek – a szerkesztőbizottság és a szerkesztőség kötelezettségvállalása nélkül – szerzőik személyes véleményét fejezik ki.

VÁROSI KÖZLEKEDÉS

A Közlekedéstudományi Egyesület lapja
Főszerkesztő: Kovács Zoltán – Kiadja a Dinasztia Kiadó, 1142 Budapest, Erzsébet királyné útja 36/b (252-4772) Felelős kiadó: Farkas József. Előállítja: Grafika-Tyopress Nyomdaipari Kft. 1147 Budapest, Kerékgyártó u. 47-49. (221-7598) Felelős vezető: Farkas Józsefné ügyvezető igazgató. Megjelenik kéthavonként. Szerkesztőség: 1980 Budapest VII., Akácfa u. 15. V. em. 505. (322-7074) Előfizetésben terjeszti a Magyar Posta Rt. Hírlapelőfizetési és Elektronikus Posta Igazgatóság (HELP) **Belföldi előfizetés:** Budapesten a HELP kerületi ügyfélszolgálati irodájánál, a hírlapkézbesítőknél, a Hírlapelőfizetési Irodában (HELIR) Budapest VIII., Orczy tér 1. Levélcím: HELIR 1900 Budapest.

Vidéken a postákon és a kézbesítőknél, közvetlenül vagy posta-utalványon, valamint átutalással: Magyar Posta Rt. (HELP) **11991102-02102799-00000000** pénzforgalmi jelzőszámra. **Külföldi előfizetés:** HELIR 1900 Budapest. Fax. 303-3440. Előfizetési díj egy évre 1200 Ft, egy szám ára 200 Ft.

Index: 15879

HU ISSN 0133-0314

E számunk szerzői

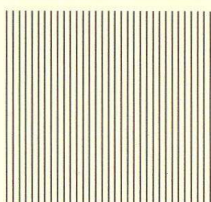
Balogh Gábor okl. közl. tervező üzemmérnök, a KEROSZ ügyvezető elnöke; **Börzsey Béla** okl. közlekedésmérnök, a FÖMTERV Rt. irodavezető helyettese; **Fleischer Tamás** okl. építőmérnök, okl. gazdasági mérnök; **Gróh László** okl. gépészmérnök, a BKV Rt. Hegyiviasút és Kötélpálya Üzem vezetője; **K. Juhász Erzsébet** a BKV Rt. munkatársa; **Keller László** okl. közgazdász, újságíró; **Dr. Klár András** okl. közlekedésmérnök, számítástechnikai szakmérnök, a BKV Rt. Informatikai főosztályának vezetője, a TransIT projekt igazgatója; **Lovász István** okl. villamosmérnök, a BKV Rt. ny. szaktanácsadója; **Pej Kálmán** okl. építőmérnök, a TANDEM Mérnökiroda cégvezetője; **Dr. Rixer Attila** okl. gépészmérnök, kandidátus, a MÁV Rt. Fejlesztési és Kísérleti Intézetnek irodavezetője; **Mag. Werner Straubinger** okl. mérnök, az EDVg-debis Systemhaus GmbH. Co. KG. Ausztria ügyvezetője; **Dr. Suhai Ferenc** okl. közgazda, kandidátus, főiskolai tanár, Széchenyi István Főiskola, Győr; **Dr. Tóth Lajos** okl. közlekedésmérnök, kandidátus, egyetemi docens, a Széchenyi István Főiskola Logisztikai és Szállítmányozási Tanszékének vezetője; **Varga Zoltán** okl. közlekedésmérnök, okl. városi forgalomtervezési szakmérnök, a BKV Rt. Villamos ÜI. Forgalmi Üzemeltetési Osztályának vezetője; **Verő András** okl. villamosmérnök, az EDVg-debis Systemhaus GmbH. Co. KG. munkatársa és a Konzorcium projekt igazgatója.

SAFE PARK[®]
Fizető és bérletes parkoló

MICRO RAAB
Elektronikai és Biztonságtechnikai Rt.
9024 Győr, Mónus Illés u. 47-49.
Tel.: (96) 510-710 Fax: (96) 510-719
e-mail: vevoszolg@microraab.hu

FORGALMAZÓK
VED-ELEM & GATE Kft.
1065 Budapest, Podmaniczky u. 14.
Tel.: (1) 153-3133 Fax: (1) 153-3283
e-mail: vedelem@wall.hu

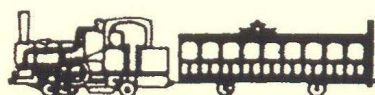
V



K

1999 4

125 ÉVES A
SVÁBHEGYI FOGASKEREKŰ VASÚT



**VÁROSI
KÖZLEKEDÉS**