

## A NYUGATI KAPUK

### NYUGAT-DUNÁNTÚLI INFRASTRUKTÚRA-HÁLÓZATOK, KOMMUNIKÁCIÓS ÉS KÖZLEKEDÉSI FEJLESZTÉSEK, PROGRAMOK, LEHETŐSÉGEK

*Fleischer Tamás*

A magyarországi infrastruktúrák fejlesztése válaszúthoz érkezett. Míg korábban a hálózatok a különböző *belső igények alapján*, (bár leginkább azoktól elmaradva, elkésve) épültek, addig, most, jelentős nyomás éri az országot abban az irányban, hogy akár az erejét meghaladó tempóban is nagy lépésekkel fejlessze azokat az infrastruktúrákat, amelyek az *európai összeköttetést biztosító hálózatok* részeit képezik.

#### **Közlekedési irányelvek az európai unióban**

A közös Európai Unió közlekedéspolitika alapmotívuma: **egységes hálózat az egységes piachoz**. Az Unió közös közlekedéspolitikája hét pilléren nyugszik. Ezek:

1. hatékonyan működő és az emberek és áruk mozgását megkönnyítő *belső piac*;
2. a legmegfelelőbb technológiát alkalmazó *koherens és integrált közlekedési rendszer*;
3. egy *Transz-Európai közlekedési hálózat*, amely összeköti a nemzeti hálózatokat, lehetővé teszi azok együttműködését és az Unió perifériális régióit összekapcsolja a központtal;
4. a közlekedési rendszerbe beleépülő *környezet iránti elkötelezettség*, ami elősegíti a nagyobb környezeti problémák megoldását;
5. a lehetséges legszigorúbb *biztonsági előírások* előmozdítása;
6. a közlekedésben dolgozók és a felhasználók védelmét és érdekeit szolgáló *szociálpolitika*;
7. *a kapcsolatok fejlesztése harmadik országok felé*.

A pillérek nagyobb része tehát a piaccal, a környezettel, a biztonsággal és a társadalommal foglalkozik, a hétből csak három irányul közvetlenül a kapcsolatok alakítására: nevezetesen a kapcsolatok egységes rendszerének megteremtésére, a meglévő hálózatok összekötésére és a távolabbi térségek bekapcsolására. **Azokkal a közlekedési feladatokkal, amelyek az egyes országok vagy régiók belső kapcsolatait érintik, – a szubszidiaritási elv értelmében – általában nem foglalkoznak Közösségi szinten.**

## **Transzeurópai hálózatok**

A Transzeurópai Hálózatok koncepciója az infrastruktúra három nagy területét: a közlekedés, a távközlés és az energia európai hálózatainak fejlesztési programját öleli fel. Első ízben 1989-ben a strassbourgi EK csúcsertekezleten vitatták meg az elképzelést, majd külön fejezetként (XII.) bekerült az 1991 decemberében aláírt Maastrichti Szerződésbe. Azóta a transzeurópai hálózatok kérdése folyamatosan napirenden van és többek között a Közösség közlekedéspolitikájának is fő pillérét képezi [1].

Az Európai Unió 1996-os irányelveiben az alábbiakban rögzítette újra a Transz-Európai Közlekedési hálózat célkitűzéseit [2]:

- személyek és áruk mobilitásának biztosítása,
- magas minőségű szintű infrastruktúra kínálata a felhasználóknak,
- a közlekedés valamennyi módjának kombinálása,
- a meglévő kapacitások optimális kihasználása,
- együttműködésre való alkalmasság (térségek, közlekedési módok stb. között),
- a Közösség teljes területének lefedése,
- a kibővítés lehetővé tétele (korábban az EFTA-országok,) Közép- és Kelet-Európa valamint a Mediterránium felé

A transzeurópai közlekedési hálózat magába foglal különböző infrastruktúrákat (utak, vasutak, víziutak, kikötők, repülőterek, navigációs berendezések, intermodális árukezelő terminálok, és csővezetékek); továbbá ezen infrastruktúra működtetéséhez szükséges szolgáltatásokat. Valamennyi összetevőt az jellemzi, hogy részben meglévő, kijelölt elemekből áll össze, részben pedig a célkitűzések teljesítésére alkalmas új, általában kiemelkedő szintű szolgáltatást nyújtó fejlesztések szükségesek a hálózat összefüggésienek a megteremtéséhez.

A Miniszterek Tanácsa és az Európai Parlament 1994 áprilisában hozta nyilvánosságra az összes közlekedési módra kiterjedően a jövőbeli hálózatokra vonatkozó irányelveit.

- 56 000 km-nyi korszerű forgalomirányítási felszereléssel ellátott *autópálya és jóminőségű közúti főúthálózat*, amely minden európai régiót megközelíthetővé tesz;
- 70 000 km-nyi *vasúthálózat*, beleértve a nagysebességű vasúthálózatot és a kombinált szállításra létrehozott folyosókat, amelyek a régiókat és a kikötőket teszik elérhetővé;
- A vasúti, közúti, belvízi és tengeri hajózási folyosókon alapuló *kombinált szállítási hálózat*, a hozzá tartozó és a különböző közlekedési módok közötti árumozgást lehetővé tevő váltópontokkal;
- 12 000 km-nyi hajózható *belvízi közlekedési hálózat*;
- 267 kijelölt *transz-európai repülőtér rendszere*
- hatékony és versenyképes, jól felszerelt *tengeri kikötők*;
- európai *tengerhajózási forgalomirányító rendszer*;
- *légi forgalomirányító rendszer* amely integrálni képes a meglévő felügyeleti, kommunikációs és forgalomirányító rendszereket
- *korszerű információs és irányítórendszer* amely a teljes közlekedési hálózaton képes a forgalmi áramlatok kiegyenlített kezelésére.

Alá kell húzni, hogy a felsorolt tervek feltételezik, hogy az átlapoló hálózatok az egyes régiókon belüli meglévő, működő közlekedési rendszereket kötik össze.

**Közép- és Kelet-Európában nem elegendő a nagy európai hálózatokhoz való kapcsolódást tekinteni a jövő feladatának, de ezzel párhuzamosan azt is biztosítani kell, hogy a belső hálózatok olyan működő rendszereket alkossanak, amelyek képesek a régió és az egyes országokon belüli kapcsolatokat ellátni.** A régióközi hálózatelemek nem helyettesíthetik ezt a belső kapcsolatrendszert, sőt, az átlapoló hálózatok hatékony működésének feltétele az alattuk feltételezett szint megléte és jó működése.

Az Unió közlekedéspolitikájában jelentős figyelmet kap az elképzelésekhez hozzárendelt, a becslések szerint 2010-ig mintegy 400 milliárd ECU-t kitevő finanszírozási igény. Ugyanakkor hangsúlyozni kell, hogy ezt döntő részben a projekt által közvetlenül érintett országoknak kell előteremteniük. 1995-ben a Közösség (Council Regulation (EC) No. 2236/95 [3]) külön is szabályozta egyfelől azokat a kritériumokat, amelyeket a projekteknek teljesíteniük kell ahhoz, hogy egyáltalán betervezhetőek legyenek közösségi társfinanszírozásra, másfelől megszabta, hogy a transzeurópai hálózathoz kapcsolódó előtanulmányok, megvalósíthatósági vagy hatástanulmányok legfeljebb a költségek

50%-ig, a teljes beruházás pedig legfeljebb az összes költségek 10 %-ig részesíthető közösségi támogatásban.

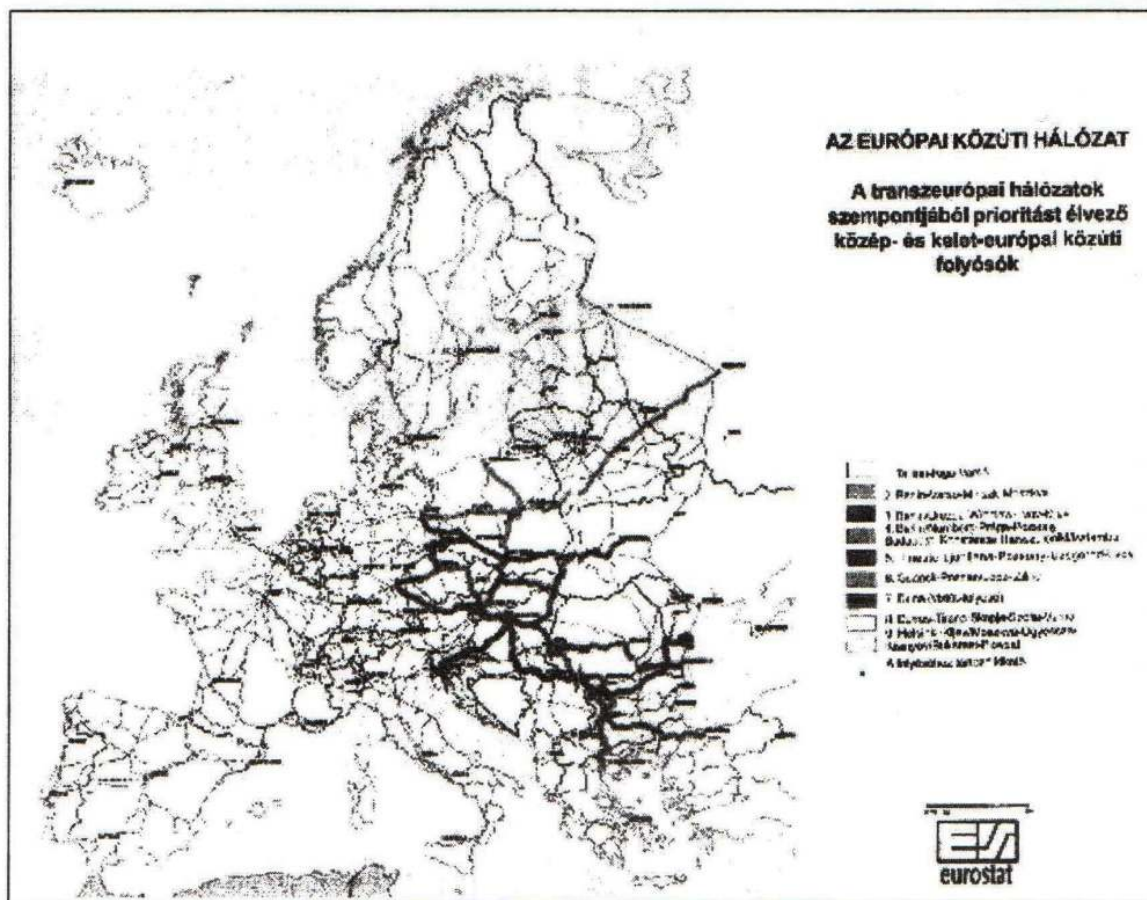
Az Európa Tanács 1994 decemberében Essenben tartott ülésén prioritást adott összesen tizennégy, a Transzeurópai Közlekedési Hálózat részét képező kiemelt projektnek. Az eredeti megfogalmazás szerint kiemelt cél a közúti áruszállítás helyettesítése, a tőkekiadások 80%-a vasútépítésre fordítandó és további 9% közút és vasút közötti kapcsolat megteremtésére. A 14 projekt összköltsége (1997-es áron) 111 Md ECU. 2005 végére kell elkészülniük. A tervezet jellegzetessége, hogy az EU magterületén elsősorban a francia hálózathoz kapcsolódva épül meg közel 5000 km nagysebességű új vasúti pálya, míg innen távolodva a másik súlypontot a peremvidékek (GR, PR, IRL, S-FIN) meglévő hálózatainak autópályákká, hagyományos, de korszerű, 200 km körüli sebességre alkalmas vasutakká, illetve autóutakká történő korszerűsítése jelenti [4].

## **Páneurópai közlekedéshálózat**

Az Európai Unió szorgalmazza, hogy saját transzeurópai közlekedési hálózatát kiterjesszék a tagjelölt országok területére, illetve azon is túl kelet felé, hangsúlyozva, hogy mekkora gazdasági jelentősége van annak, hogy a tagjelölt országoknak hatékony hálózatuk legyen, amelyik kapcsolódik a nyugat-európai hálózathoz. A TINA (Transport Infrastructure Needs Assessment [5]) program keretében megkezdődött a legfontosabb prioritások, valamint a közös érdeklődésre számot tartó projektek és ezek életképességének meghatározása.

A program egyik célja, hogy a következő években fokozatosan kiterjesszék az Unió saját, transzeurópai hálózataira vonatkozó irányelveinek hatályát valamennyi tagjelölt országra. A kezdeményezés középpontjában a pán-európai közlekedési partnerkapcsolat koncepciója áll, eszerint az érintett országoknak, az EU-nak, a különböző nemzetközi pénzügyi intézményeknek, a magánberuházóknak, a munkáltatóknak és a szakszervezeteknek egyaránt fontos szerepe van az új közlekedési kapcsolatok kialakításában.

Az EU Phare programja évi 200 millió eurót különít el a közlekedési projektekre, ezen belül is kiemelten a tíz intermodális közlekedési folyosóra. A becslések szerint legalább 50 milliárd euróra lesz szükség ahhoz, hogy a megjelölt tíz közlekedési folyosó közlekedési pályáit a nyugati szabványoknak megfelelően korszerűsítsék. A figyelmet igyekeznek majd arra összpontosítani, hogy a tagjelölt országok a lehető leghamarabb bevezessék az Unió szabványait, mivel ez az előfeltétele annak, hogy a következő 15 évben végre lehessen hajtani a tervbe vett közlekedési hálózatfejlesztéseket [6].



Forrás: Az Európai Unió közlekedési rendszere. Európa Füzetek, ITD Hungary 1995 [1]

**1. ábra. A transzeurópai hálózatok szempontjából prioritást élvező közép- és kelet-európai közúti folyósók.** A tervezet jellegzetessége, hogy elsősorban az EU térségéből sugárirányban kialakuló kapcsolatokra helyez súlyt.

A Phare program által elkülönített évi 200 millió euro 15 év alatt összesen 3 milliárd euro, ha ezt kizárólagosan a 10 folyósóra fordítják, akkor sem haladja meg a várható költségek hat százalékát. Az 50 milliárd ezt leszámítva is ugyanannyi: a tagjelölt országok összes, az *elkövetkező 15 évben várható GDP-jének egy százaléka*. Tehát a teljes GDP egy százalékát folyamatosan ezen egyetlen beruházásra kellene fordítani másfél évtizeden keresztül. – Az EU 15 tagállama 1994-ben 67 milliárd ECU-t fordított *összesen* közlekedési beruházásokra, ami nem haladta meg a 15 EU-ország azévi GDP-je 1,1%-át. Ugyanez az összeg a 10 tagjelölt ország 1995 évi összevont GDP-jének meghaladná a negyedét!

**A TINA hálózat alapját a TEN kiterjesztését képező tengelyek képezik, emellett maguk a tagországok is javasolhatnak további tengelyeket, ezek másodlagos prioritással kerülnek be a tervezetekbe.**

Az Európai Unió nagymértékben szorgalmazza, hogy az EU törvényhozásban kialakult elemeket a tagjelölt országok már csatlakozásuk előtt bevezessék. Jelenleg olyan intézkedések kerültek előtérbe, mint a kereskedelmi járművek súlya és méretei, a hivatásos jogosítvány birtoklásának feltételei, vagy járművek emissziójára vonatkozó környezetvédelmi szigorítások. Fogadó országnak azt is végig kell azonban gondolni, hogy a céljában vitathatatlanul korszerű előírások gyors bevezetése milyen társadalmi, foglalkoztatási, finanszírozási, versenypozíciót érintő stb. hatásokkal jár.

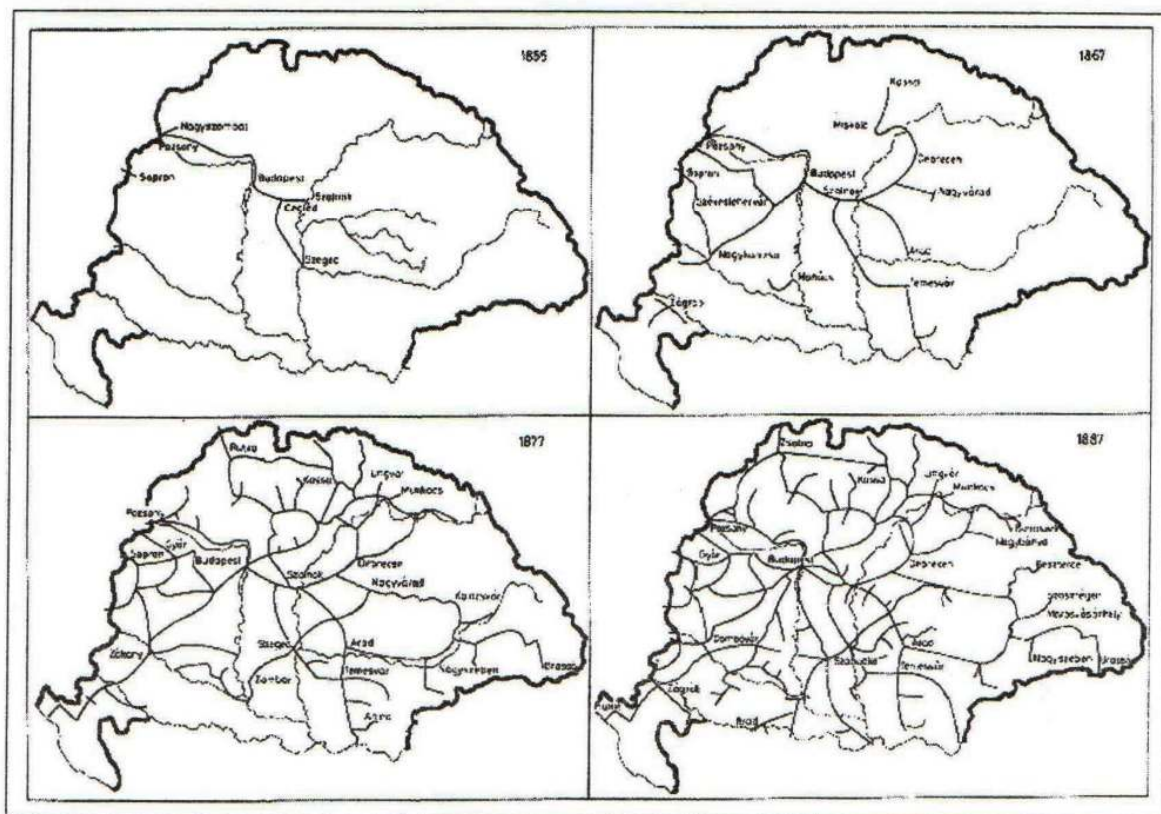
Magyarországon a 30 000 km-es országos közúthálózat folyamatos állapotfenntartása 1998-as árszinten évi 27 milliárd forintot igényelne. Még ennek az ideális összegnek is a többszörösét, becslések szerint mintegy 88 milliárd forint egyszeri ráfordítást igényelne viszont a számítások szerint a jelenlegi 10 tonnás maximális megengedett tengelyterhelésnek az EU-ban elfogadott 11,5 tonnára történő felemelése, illetve a 40 tonnás megengedett maximális jármű-összsúly 44 tonnára történő emelése. (88 milliárd forint az 1997 évi magyar GDP 1%-ának felel meg!) A számítás nem tartalmazza az intézkedésnek a további 105 000 km-t kitevő önkormányzati úthálózatra gyakorolt hatását, továbbá az abból adódó átmeneti következményeket, hogy a magasabb terhelhetőség előnyeit egyelőre a hazai gépjárműpark nem tudja kihasználni, addig tehát az ebből adódó fuvarozói megtakarítások szinte kizárólag a versenytársakat hozzák előnyösebb pozícióba [7].

## **A magyarországi hálózatok kialakulása**

Tegyük túl magunkat egy pillanatra a finanszírozással kapcsolatos gondokon és feltételezzük, hogy ezek a kérdések megoldhatóak. Milyen hálózatok épülnek ki ebben az esetben Magyarországon?

A magyarországi közlekedéshálózat szerkezete a múlt század második felétől alakult ki, az országos jelentőségű utak kiépítésével, illetve a vasúthálózat építésével. A legkorábbi időszakban, a szabadságharc leverése után Bécs nagy súlyt helyezett arra, hogy a birodalom egésze közvetlenül a császárvároshoz kapcsolódjon. Amint az a *2. ábrán* látható, 1967-ig három vasútvonal épült meg Bécs felől Magyarország irányában: az első a Duna bal partján Pozsonyon át Pestre és onnan tovább az Alföldön keresztül; a második a Duna jobb partján Győrön át Székesfehérvárig, valamint a harmadik vonal Sopronon és Szombathelyen keresztül Nagykanizsáig. Utóbbi vonalak végpontjait a Déli Vasút vonala fűzte föl: Budától Székesfehérváron át Nagykanizsáig. A továbbiakban a Déli Vasút-

nak ez a lezáró szerepe meg is maradt, és mivel **Budapesttől délre egész Újvidékig nem épült híd a Dunán**, Budapest központi szerepe egyre erősebbé vált, ezen belül is érdemes kiemelni, hogy Bécs hatásával szemben is Zsolnától Dombóvárig, egy 270 fokban ívben az ország távoli térségeiig dominánssá tudott válni, és tulajdonképpen egyedül a Balaton északi partjáig terjedő negyedben (ami a szlovákiai területeket most nem számítva a mai Nyugat-Magyarországi Régió mellett Veszprém megyét jelentette) érvényesülhetett Bécs közvetlen vonzása.



Forrás: Frisnyák Sándor: Magyarország történeti földrajza. Tankönyvkiadó, Budapest, 1992. [8]

## 2. ábra. A vasúthálózat fő vonalainak kiépítése 1855-től 1887-ig

Hasonlóképpen Budapestre szervezve épültek meg a fő kocsutak is, megalapozva a főváros országon belüli túlsúlyát, amit tovább fokozott az, hogy az első világháború után az ország területének kétharmada a szomszédos országokhoz került, benne a főváros utáni második városok kategóriájának mindegyike. A második világháborút követően az egyközpontú politikai hatalom számára kifejezetten előnyös volt a fővárosból jól szervezhető – és arra ráutalt – ország, és továbbra sem került sor a Budapest-centrikus szerkezet változtatására.

Mindezek nyomán már a hetvenes évek vége óta nem készül Magyarországon olyan közlekedéspolitikai vagy területfejlesztési elemzés, koncepció, amelyik le ne szögezné,

**A TINA hálózat alapját a TEN kiterjesztését képező tengelyek képezik, emellett maguk a tagországok is javasolhatnak további tengelyeket, ezek másodlagos prioritással kerülnek be a tervezetekbe.**

Az Európai Unió nagymértékben szorgalmazza, hogy az EU törvényhozásban kialakult elemeket a tagjelölt országok már csatlakozásuk előtt bevezessék. Jelenleg olyan intézkedések kerültek előtérbe, mint a kereskedelmi járművek súlya és méretei, a hivatásos jogosítvány birtoklásának feltételei, vagy járművek emissziójára vonatkozó környezetvédelmi szigorítások. Fogadó országgént azt is végig kell azonban gondolni, hogy a céljában vitathatatlanul korszerű előírások gyors bevezetése milyen társadalmi, foglalkoztatási, finanszírozási, versenypozíciót érintő stb. hatásokkal jár.

Magyarországon a 30 000 km-es országos közúthálózat folyamatos állapotfenntartása 1998-as árszinten évi 27 milliárd forintot igényelne. Még ennek az ideális összegnek is a többszörösét, becslések szerint mintegy 88 milliárd forint egyszeri ráfordítást igényelne viszont a számítások szerint a jelenlegi 10 tonnás maximális megengedett tengelyterhelésnek az EU-ban elfogadott 11,5 tonnára történő felemelése, illetve a 40 tonnás megengedett maximális jármű-összsúly 44 tonnára történő emelése. (88 milliárd forint az 1997 évi magyar GDP 1%-ának felel meg!) A számítás nem tartalmazza az intézkedésnek a további 105 000 km-t kitevő önkormányzati úthálózatra gyakorolt hatását, továbbá az abból adódó átmeneti következményeket, hogy a magasabb terhelhetőség előnyeit egyelőre a hazai gépjárműpark nem tudja kihasználni, addig tehát az ebből adódó fuvarozói megtakarítások szinte kizárólag a versenytársakat hozzák előnyösebb pozícióba [7].

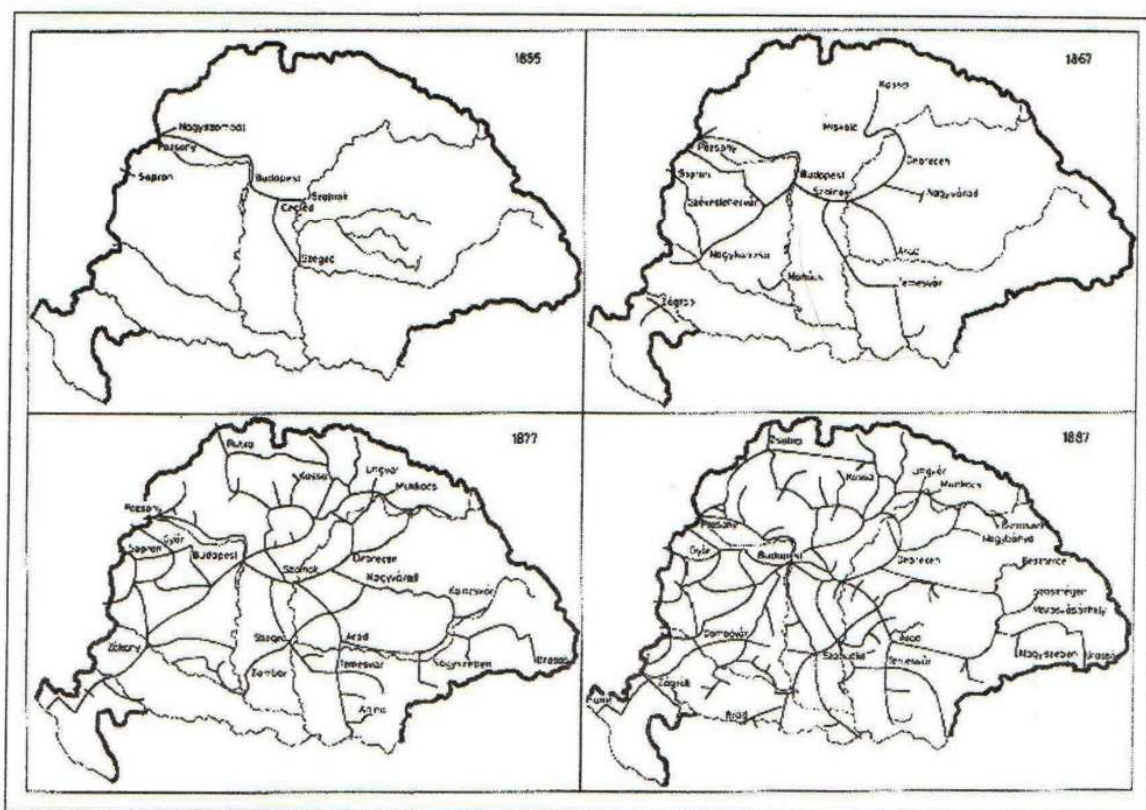
## **A magyarországi hálózatok kialakulása**

Tegyük túl magunkat egy pillanatra a finanszírozással kapcsolatos gondokon és feltételezzük, hogy ezek a kérdések megoldhatóak. Milyen hálózatok épülnek ki ebben az esetben Magyarországon?

A magyarországi közlekedéshálózat szerkezete a múlt század második felétől alakult ki, az országos jelentőségű utak kiépítésével, illetve a vasúthálózat építésével. A legkorábbi időszakban, a szabadságharc leverése után Bécs nagy súlyt helyezett arra, hogy a birodalom egésze közvetlenül a császárvároshoz kapcsolódjon. Amint az a *2. ábrán* látható, 1967-ig három vasútvonal épült meg Bécs felől Magyarország irányában: az első a Duna bal partján Pozsonyon át Pestre és onnan tovább az Alföldön keresztül; a második a Duna jobb partján Győrön át Székesfehérvárig, valamint a harmadik vonal Sopronon és Szombathelyen keresztül Nagykanizsáig. Utóbbi vonalak végpontjait a Déli Vasút vonala fűzte föl: Budától Székesfehérváron át Nagykanizsáig. A továbbiakban a Déli Vasút-



nak ez a lezáró szerepe meg is maradt, és mivel **Budapesttől délre egész Újvidékig nem épült híd a Dunán**, Budapest központi szerepe egyre erősebbé vált, ezen belül is érdemes kiemelni, hogy Bécs hatásával szemben is Zsolnától Dombóvárig, egy 270 fokban az ország távoli térségeiig dominánssá tudott válni, és tulajdonképpen egyedül a Balaton északi partjáig terjedő negyedben (ami a szlovákiai területeket most nem számítva a mai Nyugat-Magyarországi Régió mellett Veszprém megyét jelentette) érvényesülhetett Bécs közvetlen vonzása.



Forrás: Frisnyák Sándor: Magyarország történeti földrajza. Tankönyvkiadó, Budapest, 1992. [8]

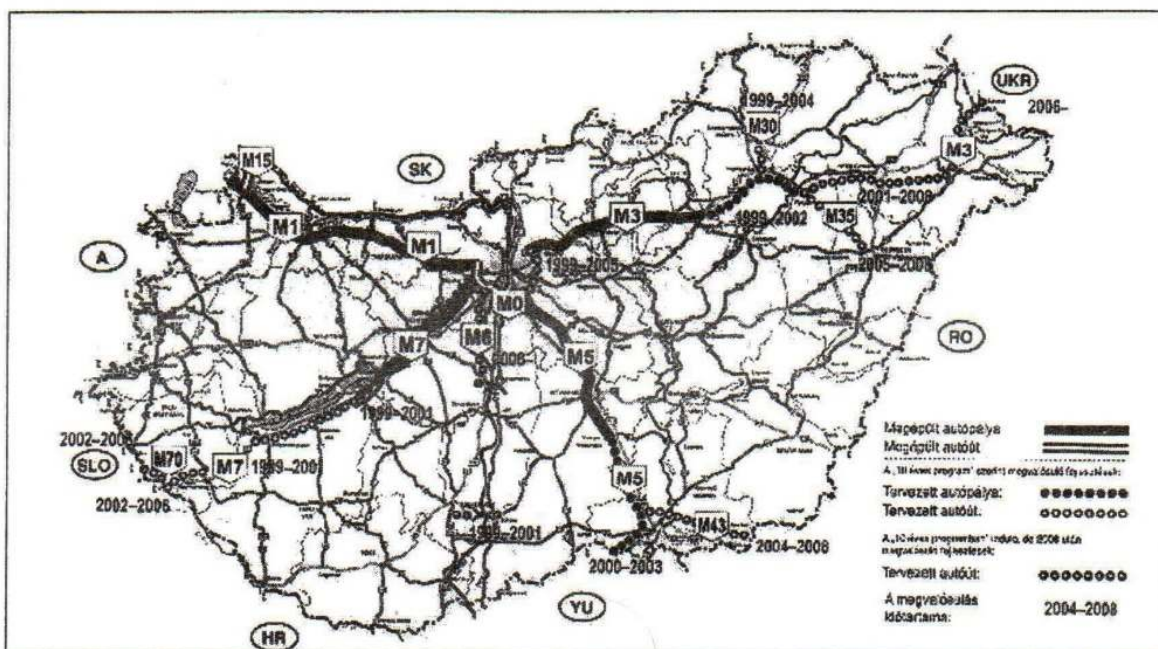
## 2. ábra. A vasúthálózat fő vonalainak kiépítése 1855-től 1887-ig

Hasonlóképpen Budapestre szervezve épültek meg a fő kocsutak is, megalapozva a főváros országon belüli túlsúlyát, amit tovább fokozott az, hogy az első világháború után az ország területének kétharmada a szomszédos országokhoz került, benne a főváros utáni második városok kategóriájának mindegyike. A második világháborút követően az egyközpontú politikai hatalom számára kifejezetten előnyös volt a fővárosból jól szervezhető – és arra ráutalt – ország, és továbbra sem került sor a Budapest-centrikus szerkezet változtatására.

Mindezek nyomán már a hetvenes évek vége óta nem készül Magyarországon olyan közlekedéspolitikai vagy területfejlesztési elemzés, koncepció, amelyik le ne szögezné,

hogy az ország alapvető problémája a túlzottan központosított közlekedési és térszerkezet. Ugyanezek az anyagok célkitűzéseik között nagy hangsúlyt helyeznek e probléma megoldására, egy kiegyensúlyozottabb térszerkezet kialakítására –majd ennek ellenére, a konkrét javaslatok során újra és újra előkerülnek az újabb, a fővárosnak az eddiginél is nagyobb központosítottságot nyújtó elemek.

A magyarországi autópálya-építések a hatvanas évek végén indultak meg, amikor a motorizáció is nekilendült és a legforgalmasabb utaknak, nevezetesen néhány főút fővárosi bevezető szakaszának a kapacitása kezdett kimerülni. Az első autópálya-szakaszok (eddig valamennyi) e fővárosi bevezető főút-szakaszokkal párhuzamosan, azokat kiegészítve épültek, egyelőre négy irányban, nevezetesen az M7, az M1, az M3, és az M5 autópályák.



Forrás: Közutak Európában. 4. Természetvédelem. KHVM Közüti Főosztály, Budapest, 1999. [9]

### 3. ábra. A magyar gyorsforgalmi úthálózat fejlesztésének a Helsinki folyosók megvalósítását célzó 10 éves programja 1999

Míg a területfejlesztési koncepció nyomán a hetvenes évektől az úthálózat-fejlesztési elképzelésekben is "a túlzottan sugaras főhálózat oldása, gyűrű irányú elemekkel" szerepel a megfogalmazásokban, maga a tervezett autópálya-hálózat nem volt más, mint a négy, a főváros felől megkezdett útnak a határig történő továbbépítése (3. ábra).

Mint ahogy a páneurópai folyosók kijelölésekor annak tervezői nem tudtak másra támaszkodni, mint az egyes országok meglévő útvonalaira és létező fejlesztési elképzeléseire, teljesen magától értetődően, szinte automatikusan került Magyarországon is átve-

zetésre a két legfontosabb folyosó, a IV-es és az V-ös történetesen éppen a tervekben is szereplő autópályák vonalában. Ezzel megerősítésre kerültek az útvonal határpontjai, de önkéntelenül megerősítésre került maga a korábban kijelölt útvonal is: ugyan hol más-hol kellene vezetni e folyosókat, mint a korábban tervezett irányokban, mikor éppen most erősítette meg az európai szervezet is ezeknek az irányoknak a fontosságát!

## A régiók közötti forgalom hálózatai

Pedig ezek a folyosók teljesen más szerepet hivatottak betölteni, mint a 150 éve kialakított úthálózat egyes szakaszai és ennek megfelelően mindenképpen időszerű legalább végiggondolni, hogy az új szerepkörhöz milyen térbeli vonalvezetésnek kell tartoznia.

A magyar közúthálózatnak is, – mint más országok esetében is – az alapjait a szekérúthálózat adta. A szekérutak a falvak határába, a földekhez vezettek, de ezeknek az utaknak egynémelyike kapcsolta össze a szomszédos falvakat is egymással: Ennek megfelelően az út a telekhatárokhoz, a terephez és a talajviszonyokhoz illeszkedve haladt. Ez a hálózat vált a mai alsóbbrendű hálózat alapjává. A főutak (ez a vasutakra is igaz) már magasabb elhatározások alapján, tervezett módon épültek, építésükkor lehetőség volt átvágni korábbi telkeket, elszakadni a tereptől és így sok helyen kiegyenesíteni az út vonalvezetését. Ezek az utak fontosabb célpontokat, városokat kötöttek össze, egyáltalán nem volt céljuk minden településen átmenni. Az eredmény az lett, hogy **a főutak egy teljesen új térbeli struktúrát hoztak létre, elszakadtak az alsóbbrendű hálózat-tól és a városhálózatot rajzolják ki számunkra.** Az már egy újabb fejlemény, hogy ma már a főút sem haladhat át a városok belsején, hanem el kell kerülje a beépített területet: ez azonban nem változtat a főúthálózat alapvető szerepén és struktúráján.

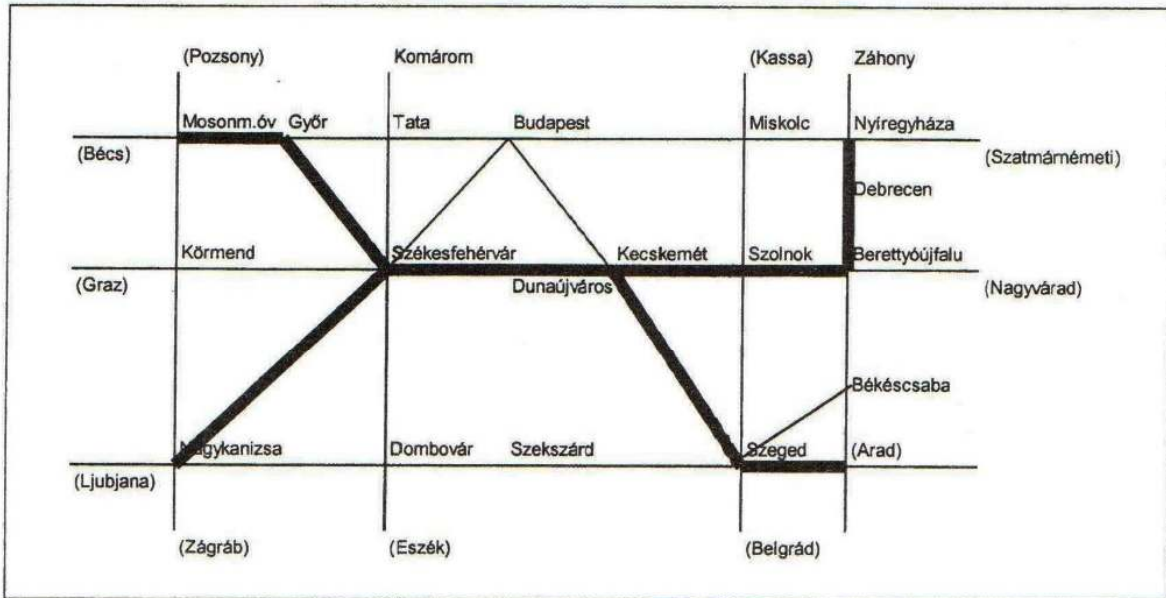
A legelső autópályák megépítése idején még nem volt világos, hogy az autópálya nem csak az út kapacitását növeli meg, nem csak nagyobb sebességek kifejtését teszi lehetővé viszonylag biztonságos módon, de létrehoz egy újfajta forgalmat is: nevezetesen olyan távolságokra is tömegesen és rendszeresen lehetővé teszi a gépkocsi használatát, ami azelőtt elképzelhetetlen volt. Nem egyszerűen a vasút, de kifejezetten a nagytávolságú vasúti forgalom tartományából vett át az autópálya jelentős személy és áruszállítást. Ez a fajta forgalom, függetlenül annak racionalitásától, létezik, és a nemzetközi korridorok éppen ennek a forgalomnak a hordozói.

Ez a forgalom többé már nem városokat, hanem *régiókat* köt össze, és ahogy korábban a főutak a maguk új feladataihoz új hálózati szerkezetet hoztak létre, úgy **a régióközi forgalom pályái számára is meg kell teremteni a saját léptékének megfelelő térbeli struktúrát.**

Itt ismét vissza kell térni arra a gondolatra, amit a transzeurópai hálózatok kapcsán aláhúztunk: **a TEN-re vonatkozó uniós tervek feltételezik, hogy az átlapoló hálózatok az egyes régiókon belüli meglévő, működő közlekedési rendszereket kötik össze.** A kialakítandó hálózatok tehát nem a hiányzó főhálózati vagy alsóbbrendű kapcsolatok pótlását szolgálják, ellenkezőleg, kifejezett zavart okoz a régióközi pályák működésében, ha funkciójuk összekeveredik más, helyi szerepekkel. De még többről van szó. A megfelelő helyi hálózatok hiánya nem csak zavart okoz, de az érintett ország számára hátrányossá is válik a régióközi pályák hatása: nevezetesen **az átlapoló pályák előnyei csak akkor válnak egy ország számára elérhetővé, ha az adott ország rendelkezik megfelelően felszívóképes helyi gazdasággal, iparral, szolgáltatásokkal, kapcsolati rendszerrel** – és ennek a kapcsolati kultúrának a térbeli lenyomatait éppen a helyi közlekedési hálózatok jelentik.

**A régióközi forgalom pályáira szükség van, de ennek a szintnek a kialakítása nem elegendő. Ezzel párhuzamosan fenn kell tartani és fejleszteni kell a helyi (alsóbbrendű- és fő-) hálózatok működőképességét.** Jelenleg Magyarországon ettől eltérő folyamatok zajlanak. Egy olyan kiépülő rendszerben, ahol az interregionális forgalmat szolgáló folyosókat át kívánjuk préselni a fővárosi agglomeráció térségén, hogy megoldjuk vele a fővárosi bevezető utak kapacitásgondjait, egyszerre okozunk kárt mind a folyosónak, mind pedig a térségnek.

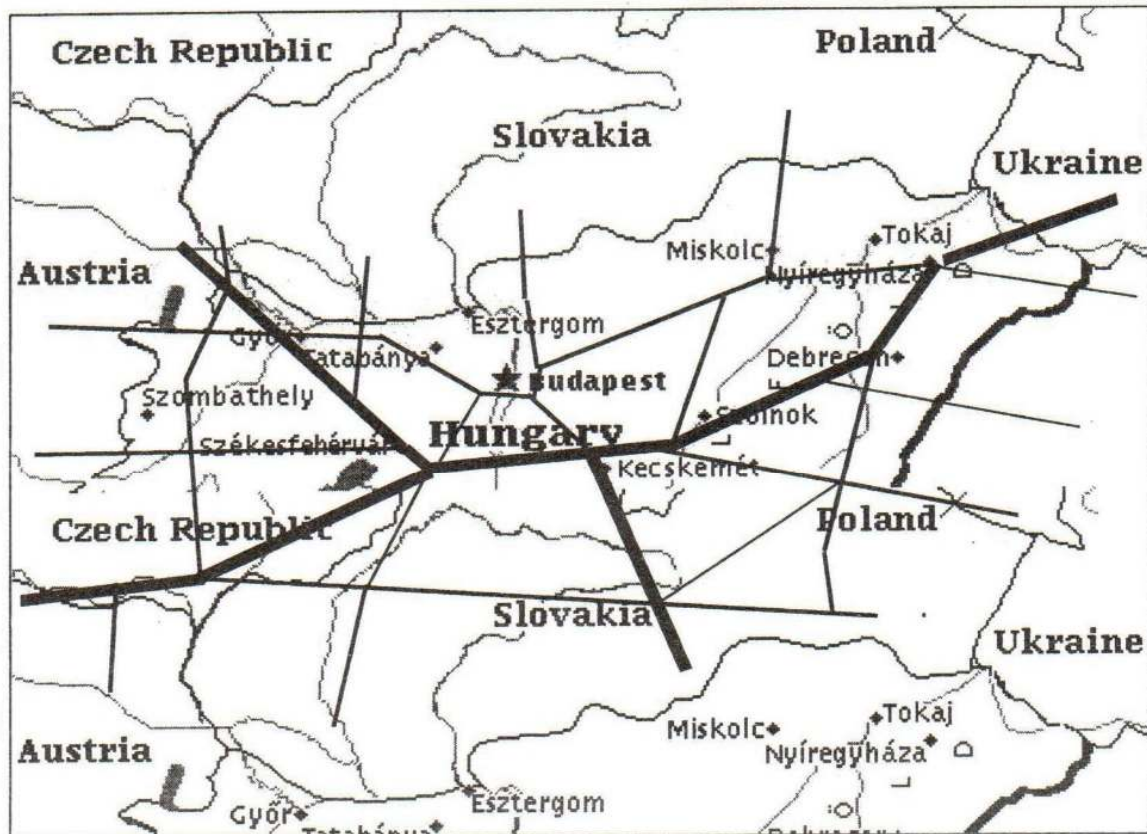
Ami mégis biztató, az az, hogy ha nem is az autópályákra vonatkozóan, de legalább a gyorsforgalmi úthálózat egészét tekintve, lassan, elképzelések szintjén, kezd megformálódni egy olyan hálózat, amelyik alapja lehet a kívánatos jövőbeli struktúráknak. Mára lényegében egyetértés van arra vonatkozóan, hogy ennek a hálózatnak nem gyűrűsugaras (tehát egy továbbra is egyközpontú) szerkezetként, kell kiépülnie, hanem **nyitott hálóként, kelet-nyugati és észak-déli folyosókra alapozva.**



Forrás: A magyar gyorsforgalmi úthálózat...Közlekedéstudományi Szemle 1994 január [10] nyomán

**4. ábra. Javaslat a közlekedési korridorok, és ezen belül a Helsinki folyosót képező autópályák sémájára**

Konkrétebben ez Magyarországon három kelet-nyugati folyosót jelent és négy észak-déli korridort: ez utóbbiak helye nem teljesen jutott még nyugvópontra. A Helsinki folyosók kérdése ebben a rendszerben úgy vetődik fel, hogy – megtartva a nemzetközileg rögzített határpontok helyét – vajon az országon belüli összekötő folyosót továbbra is a fővároson át vezető kelet-nyugati tengelyre kell-e alapozni, vagy inkább az ország közepén haladó "nyolcas" vonalra. Az alábbiakban a középső vonal kiemelése mellett tesszük le a voksunkat, és az ezt érzékeltető sémákat mutatjuk be.

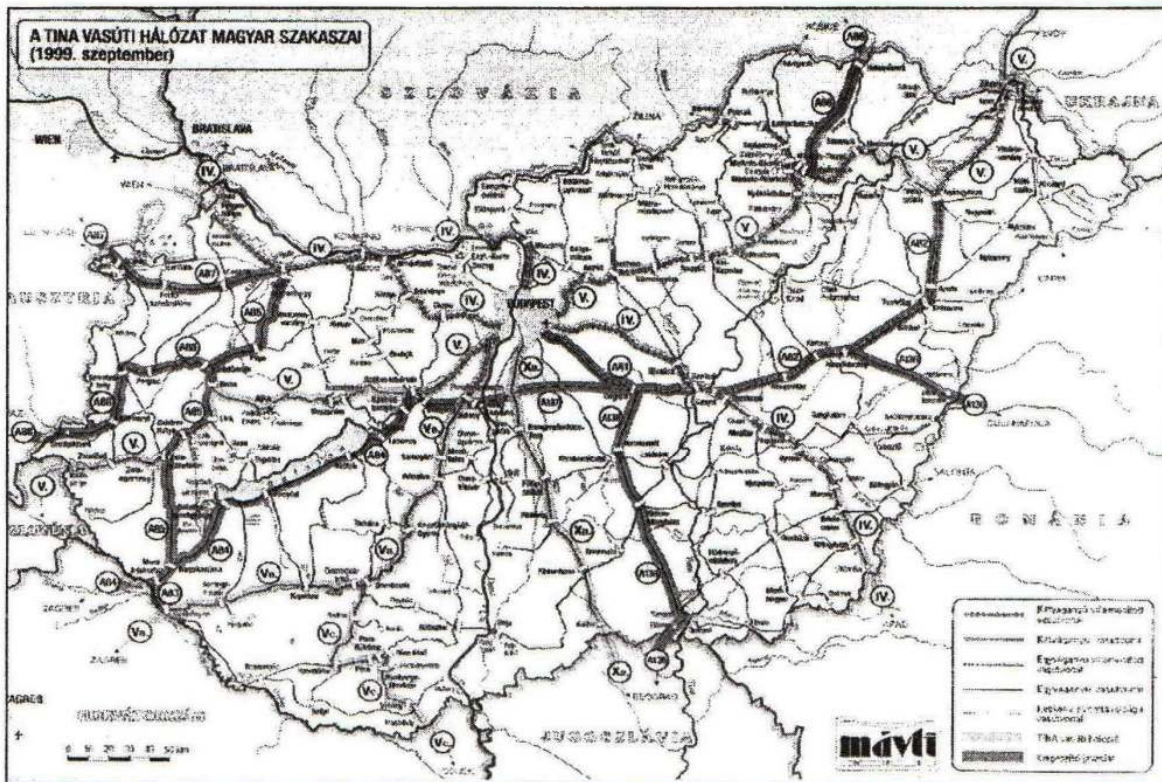


Forrás: A magyar gyorsforgalmi úthálózat...Közlekedéstudományi Szemle 1994 január [10] nyomán

**5. ábra. Javaslat a közlekedési korridorok, és ezen belül a Helsinki folyosót képező autópályák sémájára Magyarország térképén**

A javasolt szerkezet jelentőségét az adja, hogy általa mind az ország nyugati, mind pedig keleti részében kialakulhat –Székesfehérvár, illetve Szolnok térségében – egy-egy olyan logisztikai csomópont, amely egyfelől bizonyos mértékben tehermentesíteni képes a fővárost, másfelől szervező központjává tud válni az adott országrész külső, interregionális kapcsolatainak.

A vázolt általános közlekedési séma számos eleme vasúti vonatkozásban is megvalósítható, vagy éppen létezik is. A 6. ábra a TINA hálózatba tartozó hazai vasútvonalakat tünteti fel, ezen belül a fővárosból kiinduló vonalak képezik a TEN kiterjesztését, vagyis a EU számára prioritást jelentő folyosókat, míg a hazai kiegészítő javaslatok az A-jelű további vonalak. Utóbbiak közül mindenképpen kiemelés érdemel a Boba–Székesfehérvár–Pusztaszabolcs–Szolnok–Püspökladány kelet-nyugati tengely javaslatba hozása, ami pontosan megfelel a korábban tárgyalt "nyolcas" vonalnak.



Forrás: A magyar közlekedéspolitika felülvizsgálata...Közlekedéstudományi Intézet 1999 [11]

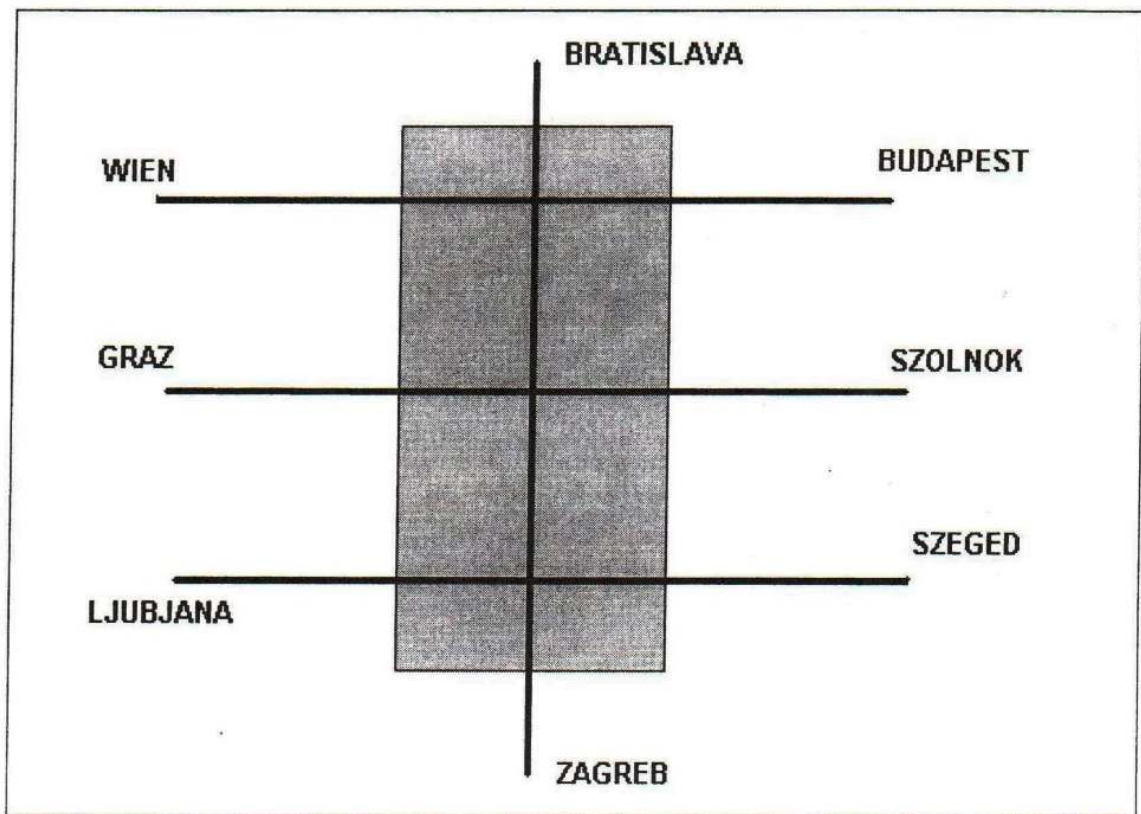
6. ábra. A TINA vasúti hálózat magyar szakaszai

## Következmények a West-Pannon régióban

### Gerinckapcsolatok

A fentebb tárgyalt országos sémának a nyugatmagyarországi tengelyei tulajdonképpen adottak: mind a kelet-nyugati, mind pedig az észak-déli folyosó részben létezik, működik, részben pedig fejlesztése a tervekben szerepel. A 7. ábra mutatja be magát a teljesen sematikus folyosó-szerkezetet. Természetesen ez a "tisztá" modell a meglévő viszonyoknak megfelelően némiképpen eltérően jelenik meg a közúti és a vasúti hálózaton.

A felvázolt modell határozott célja jelenlegi tervekben felbukkanó "külső gyűrű" illetve bizonytalan hierarchiájú gyorsforgalmi átkötések lehetőség szerinti kiküszöbölése, a jelentős tranzit irányok és régióközi forgalmak viszonylag kisebb számú átlapoló forgalmi folyosón való közlekedtetése, egy jól áttekinthető, világos rendszerben.



**7. ábra. Az infrastruktúra átlapoló gerincvonalainak sémája a Nyugat-Magyarországi Régióhoz képest**

### *Közút*

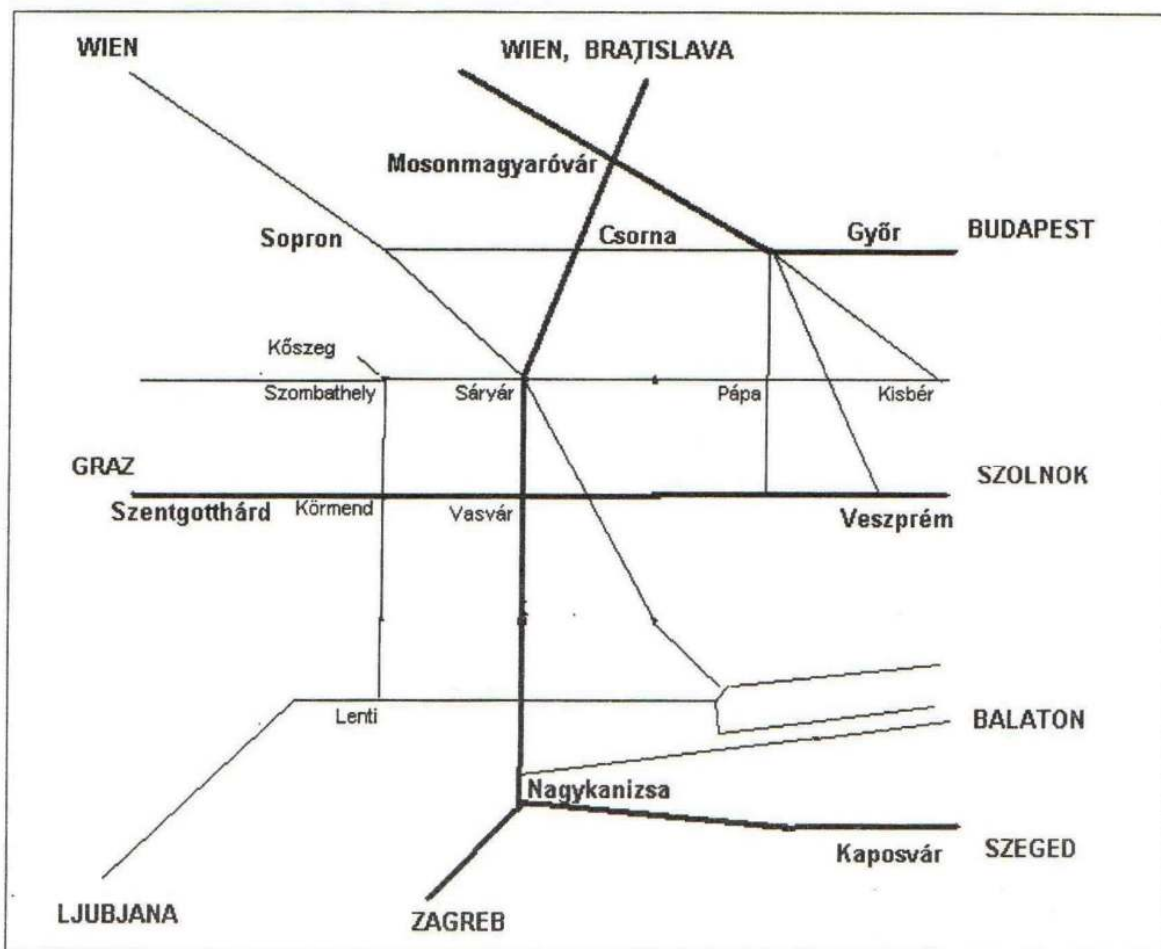
A közúthálózaton (8. ábra) magától értetődő a megfeleltetés a középső kelet-nyugati tengely és a leendő M8-as gyorsforgalmi út között. A régió belül egyéb tervek hiányában egyelőre a jelenlegi 8-as főút vonalát jelöltük meg (Graz–Szentgotthárd–Körmend–Vasvár–Veszprém) illetve innen tovább Székesfehérvár–Dunaújváros–Szolnok irányát.

Északon a kelet-nyugati tengely Westpannon térségen átvezető szakaszát az M1 autópálya alkotja. Itt már dönteni kellett az ugyancsak fontos főhálózati funkciót ellátó Győr–Sopron 85-ös út és az M1 Győr–Mosonmagyaróvár szakasza között. Az ábrán is jeleztük, hogy a Magyarországon belüli geometriai viszonyok csábító követése helyett is a nemzetközileg elfogadott és már kiépült E60-as (M1-es) irány képezi a tengelyt.

A déli közúti tengely speciális helyzetben van. Egyfelől azért, mert itt a 8-as vonalnál is távolibb 9-es elképzelésre támaszkodtunk (Nagykanizsa–Kaposvár–Szekszárd–Szeged). Másfelől mind a jelenlegi 7-es főúton, mind a tervekben szereplő autópálya esetén Nagykanizsától nyugatra egy rövid szakaszon közösen halad a kelet-nyugati és az észak-déli tengely, és csak a határ után válik szét Zágráb, illetve Ljubjana felé. Ter-



mésztesen van lehetőség a magyar oldalról közvetlenül szlovén határállomáshoz jutni; ezt főút kapcsolattal jelzi a vázlat, Lenti irányában.



Forrás: Magyarország nyugati határmenti régiója területfejlesztési koncepciója alapulvételével [12]

### 8. ábra. A Nyugat-Magyarországi Régió fő közúti kapcsolatainak sémája

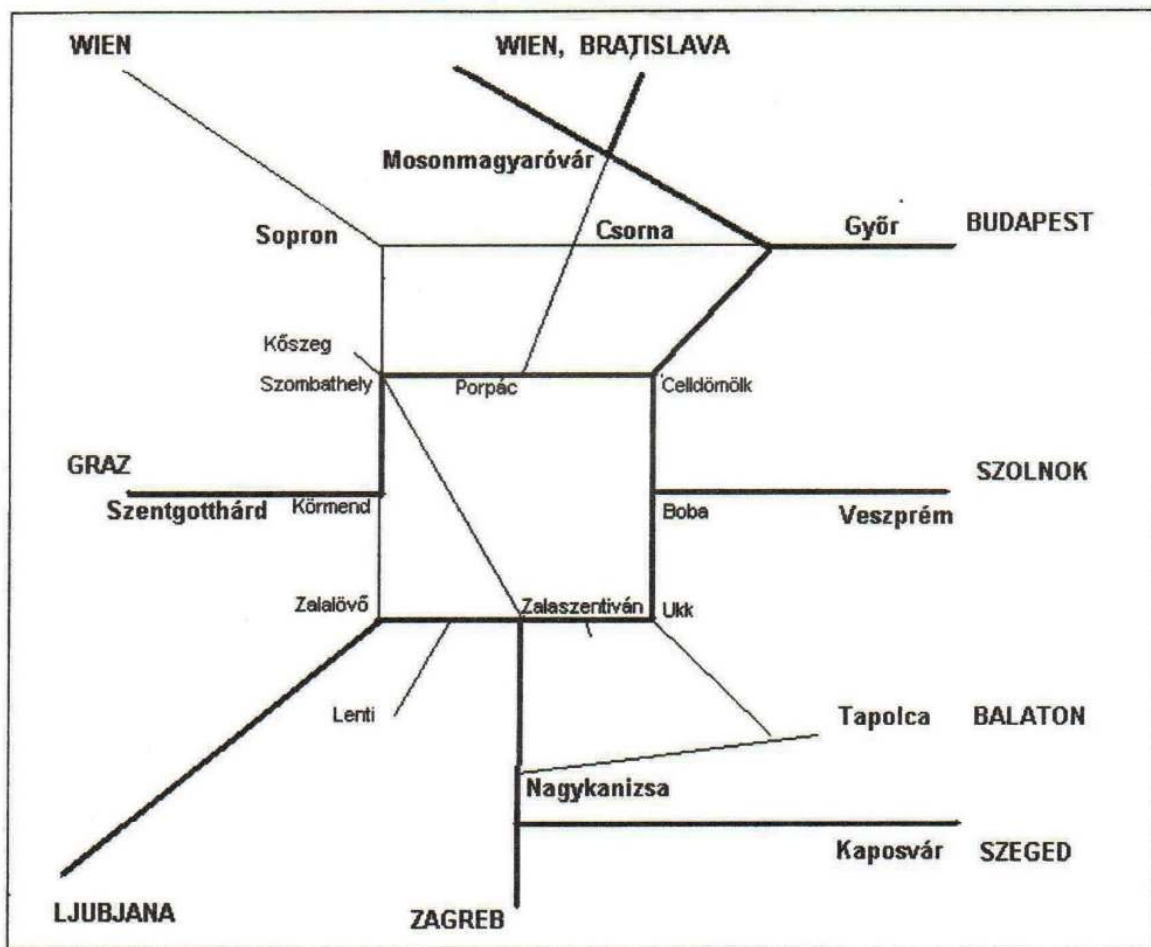
Azzal, hogy előzőleg Pozsonyt és Zágrábot jelöltük meg az észak-déli tengely markáns pontjaiként, tulajdonképpen azt is eldöntöttük, hogy az országon belül közúton nem a (Bécs-)Sopron-Sárvár, hanem a (Pozsony-)Mosonmagyaróvár-Sárvár-Vasvár-Nagykanizsa(-Zágráb) 86-os vonalat tekintjük az észak-déli fő tengelynek.

A felsorolt tengelyeken túlmenően az egyébként egységesen jelölt további főutak közül kettőnek a kiemelését tartjuk fontosnak, összhangban a korábban az ország egészére vonatkozóan bemutatott sémával. Ez két átlós irány, az egyik a Győr-Kisbér szakasz, amely tovább Székesfehérvár térségén át mind Dunaújváros és a hídon át a keleti országrész, mind pedig Dél-Dunántúl elérését teszi lehetővé. A másik átló az M7 vonala, amely azonban csak akkor működhet TINA tranzit hálózati elemként, ha a funkciója nem keveredik össze a Balaton parti főút szerepkörével. Ott, ahol a jelenlegi tervek

Zamárditól az autópálya meghosszabbítását képzelték el, azt a főútvonalat kell megépíteni, amelyik át tudja venni a jelenleg az üdülőterületen végighaladó főút funkcióját. A majdani TINA utat, amely Olaszország, Szlovénia, Horvátország illetve Ukrajna, Románia, között létesít kapcsolatot magyar területen keresztül, a Balaton üdülő körzetén kívül, *a parthoz Marcali és Tab vonalánál semmiképpen nem közelebb* kell megépíteni.

A közúti tranzit folyosók kialakításánál alapelvnek kell tekinteni, hogy ezek a folyosók távlatilag átlapoló pályákként kell működjenek az egyébként teljesértékű és városközi kapcsolati funkcióit maradéktalanul ellátni képes főhálózat "fölött"

### Vasút



Forrás: A TINA magyar vasúti szakaszai (1999. szept.) in MÁVTI-KTI [11] alapulvételeivel

### 9. ábra. A Nyugat-Magyarországi Régió vasúti kapcsolatainak sémája

A régió vasúti kapcsolatai (9. ábra) sajátos struktúrát alkotnak, amennyiben határozott középpont helyett a hálózat egy Szombathely, Celldömölk, Ukk, Zalaötvő négyező köré szerveződik. A távolabbról érkező tengelyek e négyező oldalfelezőjéhez kapcsolód-

nak (Porpác, Boba, Zalaszentistván, Körmend) és tulajdonképpen hagyomány és döntés kérdése, hogy a mely útvonalak tekinthetők kiemelt folyosóknak. A 9. ábrán a MÁV törzsvonalait tekintettük mérvadónak és ezzel összhangban jelöltük meg a tengelyeket, megjegyezve, hogy a déli ("9-es") folyosó (Kaposvár–Somogyszob–Gyékényes) a régió kívül halad és éri el a határt, de a szlovéniai új határátkelés miatt a Ljubjanába vezető szakasz mégis érinti a térséget, – ahogy a sémán is feltüntettük –, legalább annyira a középső, mint amennyire a déli tengelyhez kapcsolódva.

Nem szerepel viszont a modellben egy újabb, *második* észak-déli kapcsolat, amely most fog speciális (nemzetközi, de nem TINA gerincvonal) szerepet adni a régió vasúthálózata egy részének. E második tengely a Pozsony–Zágráb iránnyal mintegy párhuzamosan a Bécs–Graz, Bécs–Ljubjana összeköttetést hivatott megoldani az Alpokat elkerülve, magyar területen, a séma bal oldalán szereplő, meglévő, de ma mellékvonali minőségű vasútvonalak fővonal szintű korszerűsítésével.

E kibontakozó együttműködés jó példája lehet az eurorégió közlekedési lehetőségeinek. Míg ugyanennek a kapcsolatnak a javítása osztrák területen az Alpok terepakadályainak leküzdését igényelné, magyar területen az összeköttetés gyorsabban, egyszerűbben és olcsóbban kialakítható. Osztrák részről az ebből adódó előnyök akkor is jelentkeznek, ha a kialakuló vonal döntően osztrák pénzből készül el. Magyar részről ugyancsak előnyös a kiépítés akkor is, ha a működtetés osztrák-magyar vegyes tulajdonú lesz, hiszen a vasúton átengedett tranzit a tranzit legkevésbé zavaró formája, a vonal a hazai kapcsolatokat is javítja, illetve a hazai területek nemzetközi bekapcsolódását is elősegíti. *Jó példa a kezdeményezés arra is, hogy a határok szerepe az eurorégióon belül csökken, a kétszeres határmetszés nem visszariasztó tényezőként, korábbi meglévő kapcsolatok akadályaként jelenik meg, hanem ellenkezőleg, a határok ellenére a topológiai legkedvezőbb kialakítás érhető el.* (Sajnos Közép-Európa újonnan keletkezett határai mentén többnyire ma még ezzel ellentétes folyamatok zajlanak: a horvát-szlovén, a szlovák-cseh határ mentén is az új építések éppen a határra való tekintettel az átmetszések számának csökkentését szolgálják.) Egyébként érdemes lenne a Westpannon régióban nyerhető tanulságokat a Duna-Ipoly és Ipoly/Neogradiensis eurégiókban is átgondolni, ahol a magyar oldalon képez a középhegység és a Duna-kanyar a fővárostól északra kelet-nyugati irányban nehezen átszelhető akadályt, ami a szlovák oldalon jól elkerülhető lenne, lehetővé téve akár (Ózd,) Salgótarján térségétől Komárom (Győr) térségéig az egymás közötti kapcsolatokban a kényszerű fővárosi áthaladás elkerülését.

## Regionális fő- és mellékhálózatok

Utóbbi példával, a nemzetközi peage kapcsolatokkal tulajdonképpen már áttértünk a helyi érdekű fő- és alsóbbrendű kapcsolatok tárgyalására.

Mindenekelőtt emlékeztetni kell arra, hogy a XXI.században a városokat összekötő közúti főhálózattal kapcsolatban is elvárás, hogy az utak ne haladjanak át a települések belterületén. Ettől még a főutak nem válnak a gyorsforgalmi úthálózat részévé, és nem indokolt jelentős tranzitforgalom rájuk terhelése sem. A Westpannon régióban ez a kérdés kiemelten érinti Sopron, illetve az oda vezető utak jövőbeli szerepét. A jelenleg készült hálózatfejlesztési koncepciók (pl. [12], [13], [14], [15], [16]) M85, M9 gyorsforgalmi utakkal kifejezetten erősíteni szándékoznak Sopron tranzit és logisztikai szerepét, építve az ott kialakított kamion-(RO-LA) terminálra. Jelenleg az M1 autópálya mintegy napi 600-700-as tranzit kamionforgalmának a negyede azért megy végig a 85-ös úton, hogy Sopronban kerüljön rá a vasútra és nyugat felé így folytassa az útját. A Győr-Gönyű (de akár Mosonmagyaróvár) térségében kialakítandó hasonló terminál ezt a feladatot mind hazai térségi, mind fuvarozói szempontból jobban látná el, ebben a kérdésben egyedül a soproni terminál üzemeltetői ellenérdekeltek. Sem Sopron szerepkörét, sem a szélesebb logisztikai összefüggések megfelelő kielégítését nem indokolt egy korábban kialakult terminál állandó továbbfejlesztéséhez kapcsolni.

Mind a Sopron–Győr, (85-ös) mind pedig a Sopron–Sárvár (és tovább Sümeg és a Balaton felé, 84-es) irányokban az igényeket megfelelően kielégítő, a településeket elkerülő, *korszerű főút* kialakítása indokolt (ez részben folyamatban is van), de ahogy a Balaton térsége, úgy Sopron környéke sem arra hivatott, hogy a közúti tranzit szállításokat mesterségesen oda tereljük. Továbbmenőleg, Szombathely, Zalaegerszeg, Nagykanizsa és a többi város megközelítése is a főhálózat feladata, nem indokolt a gyorsforgalmi hálózatba presztízs értékű zsák-leágazások betervezése. Föltüntettük viszont a sémán is a Szombathely–Sárvár–Pápa–Kisbér útvonalat, amely fontos szerepet játszik a régiónak és Veszprém megye északi részének a jobb együttműködésében. (Veszprém déli térsége felé ezt a kapcsolatot a 8-as főút biztosítja).

Egyet lehet érteni ugyanakkor azokkal az *alsóbbrendű hálózatra* vonatkozó célkitűzésekkel, melyek az egy-egy úton függő zsáktelepülések jobb hálózati kapcsolatainak kialakítását, általában a hálózati elemek hiányainak a pótlását irányozzák elő. (Győr-Sopron megyében 12, Vas megyében 20 zsáktelepülés van jelenleg [13])

## *Határátkelőhelyek*

A legnagyobb, reflektorfényben lévő (és tulajdonképpen a gerincvonalakhoz tartozó) határátkelőhelyek fejlődése mellett az euróregió összefüggésében is különös hangsúlyt érdemelnek a folyamatosan megnyíló kis határátkelőhelyek. 1973-ban a három megyében összesen hét közúti határátkelőhely működött, beleértve a csak a két ország állampolgárai számára használható medvei kishatárforgalmat is. (Medve, Rajka, Hegyeshalom, Sopron, Kőszeg, Rábafüzes, Rédics) Ma ugyanezen a határszakaszon 19 állandó és 13 ideiglenes közúti átkelőhely üzemel: (Győr-Sopron megyében 8 állandó és 5 ideiglenes, (közülük kettőt csak gyalogosok és kerékpárosok használhatnak), Vas megyében 8 állandó és 8 ideiglenes, Zala megyében 3 állandó [13] ). Jelenleg is előkészületek folynak további átkelőhelyek megnyitására (Pinkamindszent, Kétvölgy) és természetesen az a cél, hogy a határok egyetlen valaha létező útkapcsolat esetén se legyenek többé okai az útvonal felhagyásának, akadályai az együttműködés felelevenítésének. Az ezzel kapcsolatos ellenőrzési feladatokat egyszerűsíti, hogy a kisebb határátkelőhelyeken csak a szomszédos országbeli (illetve Ausztria esetében EU-s) útlevelemmel engedélyezett az átkelés.

## **Euro-régiók, határokon átnyúló munkaközösségek**

Az Európai Unió definíciója szerint határmenti térségnek minősülnek azok a *NUTS3* besorolásnak megfelelő közigazgatási egységek, amelyek határai részben az országhatárral azonosak. Magyarországon ilyen egységek a *megyék*, és a 19 megye közül 14 minősül határmenti térségnek. Szigorúan véve, és az eredeti holland-német kezdeményezéshez ragaszkodva az euróregiók a határ különböző oldalán elhelyezkedő határmenti térségek együttműködését jelentették [17]. Vannak azonban példák arra is, hogy az *euróregió* kifejezést nagyobb kiterjedésű térségi munkaközösségekre alkalmazzák. Ez jellemző a Magyarország keleti és déli határai mentén létrejött euróregiókra és azok hazai résztvevőire is, ahol a nemzetközi együttműködésbe bevonták a közvetlen határszakasszal nem rendelkező belső megyéket. Ilyen a *Kárpátok Euróregió* esetén *Heves megye* és *Jász-Nagykun-Szolnok megye*, illetve a *Duna-Kőrös-Maros-Tisza Euróregió* esetén *Jász-Nagykun-Szolnok megye* jelenléte [13].

A *Vág-Duna-Ípoly Euróregió* gyakorlatilag a *Neogradiensis Euróregióval* együtt tekintve már egy lépést tett a bővülés irányában – egyelőre a határ mentén. A *Duna-Dráva Száva Euróregió* esetében kívánatos lenne, (és ezt mind a határon túli terület mérete, mind az euróregió neve, sőt Barcs és Szekszárd jelenlegi részvétele is ígéretesnek ítéli), hogy *Baranya megye* mellett *Somogy és Tolna* is helyet kapjon az együttműködésben. Ha ez megtörténne, tekintetbevéve a *West-Pannon Euróregiót* is, már csak *Veszprém* és *Fejér*

megyék maradnak ki valamiféle eurorégiós együttműködésből. Elképzelhető lenne Fejér megye valamikori csatlakozása *Komárom-Pest-Nógrád* mellé, míg **Veszprém megye számára logikusnak tűnne a West-Pannon régió felé orientálódni.**

Ezzel nem csupán az lenne elérhető, hogy minden hazai térség szerves kapcsolatba kerüljön valamelyik eurorégiós együttműködéssel, de a résztvevő hazai regionális egységek is figyelemreméltóan egyensúlyosakká válnának: **az öt fő eurorégiós zóna kirajzolna egy dél-alföldi, egy észak-kelet magyarországi, egy dél-dunántúli, egy nyugat-magyarországi és egy középső régiót** – Főleg az utóbbi különbözne négy megyéjével jelentősen, de igen logikusan magyarázhatóan a nemrég kialakított magyarországi belső régióbeosztástól.

## **hivatkozások**

[1] Dr. Molnár Éva – Zsolnai Tamás: Az Európai Unió közlekedési rendszere. Európa Füzetek, ITD Hungary 1995

[2] Trans-European Networks. Community guidelines for the development of the trans-European transport network. Decision No 16 92/96/EC  
<<http://www.europa.eu.int/scadplus/leg/en/lvb/124094.htm>>

[3] General rules for the granting of Community financial aid in the field of trans-European networks. Council Regulation (EC) No. 223695) <<http://www.europa.eu.int/>>

[4] Le réseau de transport transeuropéen. Fiches. Conseil européen de Cardiff, Juin 1998. Direction Générale des Transports

[5] Transport Infrastructure Needs Assessment (TINA) Central and Eastern Europe. Progress Report. Vienna Phare EC DG IA - EC DG VII - TINA Secretariat Vienna August 1998

[6] Csatlakozási helyzetkép közlekedésben. Forrás: Európai Bizottság. Euro Info Service, 1998.  
<<http://www.euroinfo.hu/szerver/14fej/koz.htm>>

[7] Hórvölgyi Lajos: A magyar közúthálózat szerepe a hazai szállítási rendszerben, a közútkezelő szervezet fejlődése, jelenlegi helyzete. Útgazdálkodás és finanszírozás Magyarországon, Világbanki szeminárium 1998 szept 23-24 Budapest.

[8] Frisnyák Sándor: Magyarország történeti földrajza. Tankönyvkiadó. Budapest, 1992.

[9] Közutak Európában. 4. Természetvédelem KHVM Közúti Főosztály, Budapest, 1999..

[10] Fleischer Tamás: A magyar gyorsforgalmi úthálózat kialakításának néhány kérdéséről. Közlekedéstudományi Szemle XLIV.(1994) 1.szám (január) pp.7-24.

[11] A magyar közlekedéspolitikai felülvizsgálata és az EU integrációs igények szerinti továbbfejlesztése” Közlekedéstudományi Intézet Rt. 1999 december. Témafelelős dr. Ruppert László, tudományos igazgató

[12] Magyarország nyugati határmenti régiójának komplex területfejlesztési koncepciója. Phare CBC HU 9502-0101-L001. sz. munka "Végleges változat" összefoglalója Pylon Budapest, November, 1998.

- [13] Kapcsolatok a határokon átnyúló együttműködések fejlesztéséért. [=Relations for the development of the cross-border co-operations] Eurorégiók és utak Magyarországon. [=Euroregions and roads in Hungary] 2000. UKIG, Editor Csordás Csaba. Budapest.
- [14] Országos Területfejlesztési Koncepció. A Magyar Országgyűlés 35/1998 (III.20.) sz. határozata az Országos Területfejlesztési Tervről, és ennek háttéranyaga. A Magyar Köztársaság Kormánya, 1997. március p.193
- [15] Országos területrendezési terv. Előkészítő munkafázis, egyeztetési anyag. Váti, Budapest, 1999. március.
- [16] Országos területrendezési terv. Előkészítő munkafázis, egyeztetési anyag. Váti, Budapest, 1999. november. (CD változatban)
- [17] Illés Iván: Határok és határmenti együttműködés Közép- és Délkelet Európában. inco, internetes folyóirat 2000/2..szám <<http://www.inco.hu/inco4/innova/cikk2h.htm>>
- [18] Széchenyi István: A magyar közlekedési ügyről. (1825) Tudománytár füzetek, Könyvtértékesítő Vállalat, Budapest, 1987
- [19] Proposals for an European Motorway Network. Report. AIT/FIA Verkehrskommission 11/94, 1994.
- [20] Tények és adatok a magyar közutakról 1998. Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium, Közúti főosztály
- [21] A Magyar Közlekedéspolitiká. Az Magyar Köztársaság Országgyűlés 68/1996 (VII.9) OGY számú határozata.
- [22] Ehrlich Éva et al.: Magyarország csatlakozása az EU-hoz: tendenciák, fejlesztési és finanszírozási gondok az infrastruktúra néhány ágazatában I. II. III. A Miniszterelnöki Hivatal Integrációs Stratégiai Munkacsoportja kiadványai 52., 53. és 54. kötetek. Budapest, 1999.
- [23] A No. V. (Velence–Trieszt–Budapest–Lvov) vasúti közlekedési folyosón ajánlások az UZ és a MÁV Rt. Csap–Záhony határátmenet fejlesztésére. MÁV Rt. Vezérigazgatóság, (Balogh Imre vez. ig. biztos) Budapest, 1998 október 26 (p.129)
- [24] Összefoglaló információk a Magyarországon 1998-2007 között kiépíteni tervezett gyorsforgalmi hálózatról rendelkező 2119/1997 (V.14.) Kormányhatározatban foglaltakról. KHVM Budapest, 1997. december

# **A NYUGATI KAPU: TELEPÜLÉSI ÉS KOMMUNIKÁCIÓS HÁLÓZATOK**

Kocsis Zoltán

A NYUGAT-DUNANTÉLI TELEPÜLÉSHÁLÓZATAK  
ÉS TERSZERKEZETE

8. oldal

**Interreg IIC „PREPARITY”: Structural Policy and Regional Planning  
Along the External EU Frontier to Central Europe**

Fischer Tamás

A NYUGATI KAPU:  
NYUGAT-DUNANTÉLI INFRASTRUKTÚRA-HÁLÓZATOK,  
KOMMUNIKÁCIÓS ÉS KÖZELKÜLDÉSI FEJLESZTÉSEK,  
PROGRAMOK, LEHETŐSÉGEK

83. oldal

Series editor: Ferenc Miszlivetz  
Published by ISES  
Copy editor: Timea Varga  
©Institute for Social and European Studies, 2001.



**A NYUGATI KAPU:  
TELEPÜLÉSI ÉS  
KOMMUNIKÁCIÓS HÁLÓZATOK**

STUDIES IN EUROPEAN TRANSITION

**ISES PREPARITY  
WORKING PAPERS**

BUDAPEST ■ KŐSZEG ■ SZOMBATHELY

**ISES**  
Institute for Social  
and European Studies