

# ELVEK ÉS UTAK: AZ INTERREGIONÁLIS FOLYOSÓK SZEREPÉRŐL

## KÖSZÖNET ÉS VÁLASZ KÖRMENDY IMRÉNEK

### Amiben nincs vita

Mindenekelőtt köszönet illeti Körmendy Imrét, hogy leírta a gondolatait, megfogalmazta kérdéseit, és ezzel ezt a fórumot a közlekedési hálózat struktúrájáról folytatható élő vita és gondolkodás színterévé is tette. Szemben ugyanis szabadkozásával („építész mérnök lévén – nem szállnék vitába a cikk szerzőjével...”) nagyon határozottan úgy gondolom, hogy a közlekedéspolitika egyáltalán nem a közlekedéstervezők belügye, és térséggel, településsel, önkormányzatokkal (továbbá környezettel, életmóddal, gazdasággal stb.) foglalkozók ugyanolyan jogot formálhatnak arra, hogy ezekben a kérdésekben *hozzáértőként* szólaljanak meg, mint a közlekedésnek hagyományosan a kínálati oldalával foglalkozó szakemberek.

Nagyon fontos megerősíteni azt, amiben teljesen egyetértünk, és amit hozzászólásának a két utolsó bekezdésében fogalmaz meg Körmendy Imre: nagy szükség van arra, hogy elvi kiindulással és összhálózati megközelítéssel alapozzuk meg a hálózatfejlesztés kérdéseit. Továbbá, hogy az erre irányuló megfontolásokat nem lenne helyes eleve félresöpörni azzal, hogy a (esetleg ilyen alapozás nélküli F.T.) hivatalosan kialakított tervezett hálózatot törvény rögzíti.

Mindebből azonban természetesen nem következik az, hogy az általam leírt elvek ne lennének vitathatóak; sőt magam is éppen ezeknek az elveknek a vitáját indítványoztam a cikk utolsó mondatában. Ezen túlmenően, természetesen az elvek maguk kereteket alapoznak meg és nem kész terveket szolgáltatnak: a jövőbeli hálózati struktúrára vonatkozó elképzelések az elvek megszabta keretek között sem mentesek teljesen az intuícióktól és egyéni tervezői felvetésektől. És mindezekon túlmenően, természetesen olyan következtetlenség, hiba is előfordulhat, amikor a tervező rajtacsíphető, hogy áthág egy esetleg éppen általa lefektetett alapelvet.

Körmendy Imre lényegében mindegyik kategóriában tett észrevételt, én megpróbálok valamennyi felvetésére válaszolni.

### A főváros túlsúlya – lehet-e erősíteni, lehet-e gyengíteni?

A kiinduló elvet érinti az a kérdéskör, miszerint „sokan hazánk problémáit leegyszerűsítve a „vízfejlet”, Budapest lé-

tével és túlzott központosítással magyarázzák, és ehhez társítják az elavultnak vagy elvetendőnek titulált sugaras-gyűrűs szerkezetet, úthálózatot is.” Később a Hozzászólás felsorol számos földrajzi adottságot, amely Budapest alkalmasságát igazolja kiemelkedő szerepére. Nos a cikk ugyan nem foglalkozott ezzel, de egyáltalán nem kívánta megkérdőjelezni a főváros kiemelkedő adottságait. Arra viszont utaltam, hogy másfél évszázad aktív beavatkozásai elősegítették, hogy a főváros *még jobban* kiemelkedjen az országból. Ilyen volt Széchenyi tudatosan alakított Budapest-centrikus közlekedéshálózata, de ilyenné vált a második szintű városok és összekötő útjaik háttérön kívülre kerülése az első világháború után, és ilyennek bizonyult a második világháborút követően az egyközpontú politikai rendszer is, amelynek nagyon is megfelelt a túlcentralizált térbeli struktúra. A cikknek tehát nem volt célja a főváros mai szerepét, pozícióját vagy az adottságait megkérdőjelezni, azt viszont valóban gondolom, hogy *sem az országnak, sem Budapestnek nem érdeke*, hogy most különböző beavatkozásokkal *még tovább* erősítsük az adottságokból következő differenciákat; hanem *éppen tompítani kellene* a kialakult különbségeket.

A kérdés, (amit a cikk valóban nem tett föl, mert konszenzusosnak gondoltam) tehát ebben a témakörben így hangzana: ma az ágazatpolitikákkal, így a területpolitikával és a közlekedéspolitikával fokozni kell-e a főváros és az ország többi része közötti különbségeket, vagy pedig inkább tompítani kell-e a már meglévő eltéréseket? A válasz az OTK-ban az OTrT-ben, a Magyar Közlekedéspolitikában (1996) vagy a Nemzeti Fejlesztési Tervben is ugyanaz, és ez megegyezik az én (F.T.) véleményemmel is: *a beavatkozásoknak nem növelniük, hanem csökkenteniük kell a területi különbségeket*. Nyilván nem tilos ezzel az értékvalasztással sem vitába szállni, de magának a cikknek ez kiindulása volt, nem kifejtett témája.

### Lehet-e aktív közlekedéshálózat-fejlesztéssel rontani vagy javítani a helyzetet?

Az érvényben lévő Magyar Közlekedéspolitika is deklarálja tehát a térségi kiegyenlítést, mint célt. Az állításom az volt, hogy ezen általános deklaráció ellenére ugyanez a dokumentum olyan fővárosközpontú közlekedési folyosókat vesz a programjába, amelyek nem növelik, hanem éppen csökkentik az or-

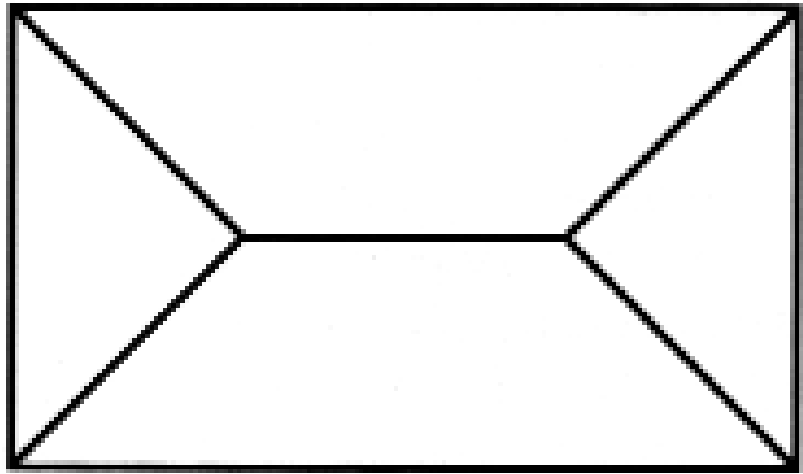
szág régióinak az önállóságát, fejlődőképességét, versenyképességét, és nem csökkentik, hanem növelik a fővárostól való függőséget. És ugyanezt teszik a mai tervezetek is, amelyek egyébként közben beleépültek az OTRT és az NFT dokumentumaiba is. Egyrészt, mert túlzott mértékben az interregionális folyosók szintjére koncentrálnak és elhanyagolják a helyi hálózatokat; másrészt, mert elhanyagolják a csatlakozó országok egymás közötti kapcsolatait; és harmadszor, mert maguk a tervezett folyosók hibás struktúrában, a fővárosból kiinduló sugársorként akarják kiszolgálni az országot. Körmeny Imre valamennyi megjegyzése ehhez a harmadik felvetéshez kapcsolódik.

A Hozzászólás tulajdonképpen megkérdőjelezi, vajon el lehet-e egyáltalán kerülni azokat a hibákat, amelyeket nyugat-európai országok előttünk elkövettek. A kérdőjel jogos, nyilván van, amit el lehet kerülni és lesz, amit nem fogunk tudni elkerülni, de ez mégsem teszi fölöslegessé, hogy feltárjuk azokat a buktatókat, amelyeket *jó lenne elkerülni*. Maga Körmeny Imre is nyilván így gondolja, mert ő maga hívja fel a figyelmet arra (a következő bekezdésében), hogy Nyugat-Európa államai egy maitól eltérő nemzetközi helyzetben építették ki *előbb* saját belső hálózataikat, amikor ugyanis még nem érvényesült az egyesült Európa eszméje. Eszerint egy pozitívum (a belső hálózatok megfelelően időzített kiépítése) „elkerülhető” a mai helyzetben, a negatívumokat viszont mind végig kellene járni? Nem éppen az-e a dolgunk, tervezőknek, kutatóknak, irányítóknak és szakcikkek íróinak, hogy ez ne így legyen? Vajon nem „más helyzet”-e az is, hogy a hetvenes évekig Európában is anélkül épültek a közlekedési pályák, hogy egyáltalán szó lett volna a környezet védelméről? Vajon nem újdonság-e az is, hogy ma már árnyaltabban látjuk a gyorsforgalmi utak kiépülésének szerepét a közúti szállítások jellegének a megváltoztatásában (a nagytávolságú közúti forgalom növekedésében)?

## Sugaras-gyűrűs hálózatok

Egy másik felvetésében, és itt már konkrétabb a vita, a Hozzászólás védelmébe veszi a sugaras-gyűrűs hálózatokat – amelyek egyébként kétségtelenül fejlődést jelentenek egy csak tiszta sugaras konstrukcióhoz képest. Én mégis úgy gondolom, hogy rá kell világítani arra, hogy *a sugaras-gyűrűs hálózat is egyközpontú rendszer, és egy nyitott országban a nyitott rács-szerkezet nagyobb mértékben képes a központon kívül is hasonló esélyeket biztosítani az egyes csomópontok térségének*. Ami pedig a Hozzászólás természeti példáját, a pókhálót illeti, az valóban egyközpontú, sugaras-gyűrűs háló: de a pók egy *ragadozó* állat és – ha szabad ezt mondani – a hálója éppen a

*prédaszerzésre* bizonyult optimálisnak; nem biztos, hogy éppen ezt kellene alapul vennünk a főváros és az ország közös hálózati sémájához.



1. ábra. A sarokpont összekötése minimális összes útvonalon

Forrás: Fleischer (1994)

Abban viszont teljesen igaza van Körmeny Imrének, hogy a nyitott rács-szerkezetek között egyáltalán nem kellene leragadni a derékszögű sémánál, és az általa felvetett hatvanfokos rács is a megvizsgálandó lehetőségek közé kell tartozzon. Ez annál is inkább így van, mert eredetileg, tíz évvel ezelőtt a két fő tranzitáló átvezetésének a vizsgálatokor a „minimális zavarás, minimális megépített hossz” elvén alapuló matematikai modell éppen arra a felismerésre vezetett, hogy a négy sarokpont összekötése egy olyan struktúrában optimális, ahol az egyes élek 120 fokos szögben találkoznak egymással (Fleischer 1994). Ebben a 'leragasztott boríték' sémában pedig tényleg „benne van” a hatvanfokos háló lehetősége is.

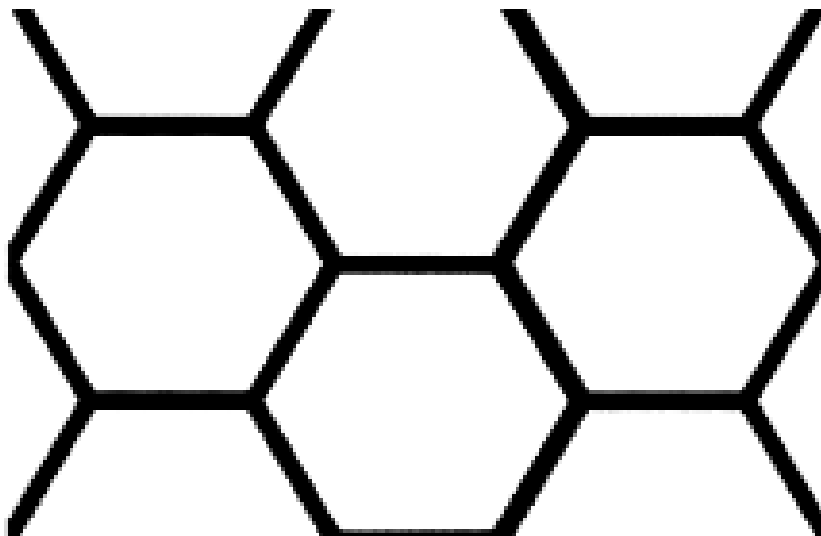
Ha konkrétan szemügyre vesszük a Hozzászólásban felsorolt „60 fokos” hálózati javaslati példákat, azt tapasztaljuk, hogy a felvetett kapcsolatok többsége szerepel a cikk 6. ábráján is, abból az egyszerű okból kifolyólag, hogy a domborzati kényszerek a legtöbb „észak–déli” folyosót eleve a kissé ferde uralkodó törésvonalakba terelték. Nincs különbség a három nyugat-keleti alapvonalban, és a 6. ábrán felrajzolt valamennyi „észak–déli” és átlós tengelyt lefedte Körmeny Imre valamelyik javaslata; viszont többletként megjelent nála egy-egy Ózd–Békéscsaba, Szolnok–Baja, Nagykanizsa–Barcs és Esztergom–Budapest javasolt gyorsforgalmi elem. (A Mosonmagyaróvár, Győr, Sopron, Szombathely négyszögben mind a cikkbeli javaslatom, mind a Hozzászólás javaslata némi pontosításra szorul). Morfológiai szempontból tehát azt lehet mondani, hogy a két javaslat összedolgozható, vagy legalább is párhuzamosan vizsgálható tovább.

## Elméleti rács-séma

Kicsit más a helyzet elméleti szempontból. A gyorsforgalmi szint önálló hálózati sémája a cikkben azzal a megfontolással került kialakításra, hogy a közúti főhálózat struktúrája adott, ezen helyi korszerűsítések, települési elkerülő szakaszok kiépítése, vasúti átjárók kiépítése stb. fontos folyamatos feladatot jelentenek, de a főhálózat alapvető struktúrája *nem fog* megváltozni. Korábban sem a mellékúthálózat (a *falvakat* összekötő alaprendszer, a valamikori székérutak) struktúrája változott meg a növekvő igények hatására, hanem a XIX. század közepétől (a vasútépítésekkel párhuzamosan) fokozatosan e szövet „föle” épült egy új, sugaras struktúrájú főúthálózat, új funkcióval, lényegében a városok összekötésére. Ennek analógiájára most a napjainkban alakuló új hálózati szinttől, a gyorsforgalmi úthálózattól várhatjuk el azt, hogy létrehozza azt az új struktúrát, ami most már nem a városok összekötésének, hanem a régiók jó kapcsolatának felel meg. És itt nemcsak a hálózat jellege (rácsos vagy gyűrűs-sugaras) képez vitapontot, hanem az is, hogy vajon mennyire kell az interregionális struktúra elemeinek felfűzniük a városokat, a forgalmi célpontokat.

Az 1960-as években, az első hazai autópálya tervezésekor még komoly szakmai vitát jelentett Magyarországon: vajon elképzelhető-e, hogy egy olyan nagy városba, mint Székesfehérvár az autópálya *ne* menjen be (a város belterületére). Aztán megépült az M7-es az ismert nyomvonalon, és azóta természetesen senki sem gondolja úgy, hogy Székesfehérvár *ne volna bekötve* a gyorsforgalmi hálózatba. És ebből a szempontból mindegy, hogy 5 km-t vagy 25 km-t kell a bevezető úton haladni, az a fontos, hogy annak a kapacitása megfeleljen a forgalom igényeinek. Ennek ellenére azóta ugyanez a vita ismétlődik meg Debrecen és Szombathely, Eger és a Balaton-part esetében: mindenhol, ahol még nincs autópálya, presztízsvesztésnek tekintik, ha a tervek szerinti forgalom nem hallótávolságra zúdul végig a lakott helyektől.

Én ezzel szemben úgy gondolom, hogy az interregionális folyosó feladata az, hogy összenyalábolja a nagytávolságú forgalmakat és egy erre feláldozott csatornában vigye azt át a térségen. Ennek akkor van értelme, ha nem kell nagyon sűrűn létesíteni ilyen csatornákat. A hálózat sűrűsége nyilván a népsűrűségtől, a forgalom jellegétől, és más szempontoktól is függ, és bár erre semmi modellszerű alátámasztásom nincs, úgy éreztem, hogy hazai körülmények között a gyorsforgalmi útnak képesnek kell lennie mindkét irányban mintegy 40–50 km-es sávot mentesíteni a tranzitforgalomtól. Ha ez így van, akkor ebből kiadódik egy átlagosan kb. 80 km-es éltávolságú rácsszerkezet, ami derékszögű rácsvonalak esetén valójában az ország minden pontját kétszeresen fedi le, ti. egy ‘észak–déli’ és egy ‘kelet–nyugati’ rács elem hatóköre is ér-



2. ábra. Esetleg a „méhsejt” sémát is tanulmányozni kellene

vényesül minden ponton. Ha viszont e derékszögű séma helyett 60 fokos sémára térünk át, akkor az éltávolság nem változik, ugyanakkor minden pontot háromszorosan fog ellátni a (természetesen ötven százalékkal hosszabb) hálózat. Én személy szerint úgy érzem, hogy ez az elvárás túlzott, feleslegesen szabdalja tovább a teret, és olyan funkciókat is gyorsforgalmi utakkal akar megoldani, amire a hagyományos főhálózatnak rendelkezésre kell állnia.

Ezzel együtt, visszautalva a korábbiakra, elfogadom azt, hogy a hazai törésvonalaknak megfelelően az „észak–déli” kapcsolatok általában más szögben haladnak, és az ebből adódó konzekvenciákat valóban érdemes alaposabban továbbgondolni. Hajlok arra, hogy talán a Hozzászólásban felvázolt háromszögrendszer sugaras irányai ritkíthatóak, és talán éppen az ennek nyomán megjelenő hatszögek határvonalai alkalmasak arra, hogy egyfajta „méhsejt” szerkezetben összebékítsék a rács szerkezet elméleti szempontjait, a geológiai törésvonalak elhelyezkedését és a tranzitfolyosók funkcionális szerepéből adódó elvárásokat.

## Mi újság Dániában?

Ezek után – hangsúlyozva, hogy egyetlen példa nem bizonyít semmit, és a helyi körülmények egyedi volta nyilvánvalóan megakadályozza bármiféle messzemenő következtetés levonását – Körmendy Imre kérésére nézzük meg a dániai autópálya-hálózatot. Dánia úthálózata kereken 70 000 km, ez Európa egyik legsűrűbb közúthálózata (az adat a 100 000 km-nyi magyar országos és önkormányzati közutak összességével állítható párhuzamba), míg az autópályák hossza szerényebb, kereken 900 km. Döntő részben – és ez tekinthető interregionális folyosónak – a dániai gyorsforgalmi rendszer egy (kis) ‘h’ betűt formál (ugyanis a nagy ‘H’ jobb felső szára már Svédországban folytatódik ld. 3. ábra). Ez a hálózat történetesen tökéletesen beleillik egy olyan derékszögű rácsrendszerbe, amelyiknek formális, hálózati szempontból létezik még egy második, Kopenhágával egyenrangú csomópont-



3. ábra. Dánia autópálya-hálózata

Forrás: <http://www.investindk.com/visArtikel.asp?artikelID=8256>

ja. Ugyanakkor kétségtelen, hogy ezen a fő folyosórendszeren kívül Koppenhága 30–50 km-es körzetében még további három rövid bevezető autópálya szakasz is kiépült. Megemlítendő továbbá a korrektség kedvéért, hogy dél felé a „H” két „párhuzamos” ága: (azaz a szárazföldi, valamint a szigetről érkező) nem a végtelenben, hanem Hamburg térségében találkozik.

A 3. ábrán tehát kibontakozik előttünk a keresett rácsszerkezet: mégis, ha a dán autópálya-hálózatot most a hagyományos fő- és mellékúthálózat összefüggésében is megnézzük, azt találjuk, hogy Dániában új régióközi struktúra alakult ugyan ki a korábbi sugaras/fióksugaras országos rendszerhez képest, de ezt az új struktúrát *nem* egy tudatos struktúraváltási folyamat keretében hozták létre (4. ábra).

Ennek megfelelően az interregionális folyosó nem a félsziget gerincén halad végig, hanem a keleti part forgalmas tengelyét, a korábbi legforgalmasabb főutak csatornáját erősítette meg. Tudni kell ugyanakkor, hogy éppen a legforgalmasabb szakaszokon Dániában korán, már a hatvanas-hetvenes években épültek az autópályák, tehát egy olyan időszakban, amikor még nem látszott világosan, hogy a gyorsforgalmi utak nem egyszerűen biztonságos kapacitásbővítő elemek a főúthálózatban, de kiépítésük alaposan átstrukturálja a forgalmat, létrehozva a tömeges távolsági (interregionális) közúti szállítást.

Az én állításom tehát az, hogy lemaradásunk egyetlen előnyét kihasználva, és a tapasztalatokból okulva, nekünk már idejében tudatosítanunk kell azt, hogy most egy új interregionális folyosó struktúra kiépülését alapozzuk meg. Nekünk már módunkban van előre figyelembe venni a majdani kész gyorsforgalmi hálózat közlekedési funkcióját és az ehhez társítandó interregionális hálózati struktúrát, és ennek megfelelően kell határozunk a folyosók helyéről.

### Válaszok konkrét kérdésekre

Végül Körmeny Imre feltett néhány nagyon konkrét kérdést is. *A cikk 3. ábrájáról hiányzik a székszárdi Duna-híd.* – Azt illusztrálandó, hogy 2000-re már hivatalos elképzelésekben is kezdett elfogadottá válni a rács-séma néhány eleme, átvettem a cikkben is hivatkozott UKIG Hálózatfejlesztési főosztály ábráját. Hogy 2000 szeptemberében ezen miért nem szerepelt a székszárdi Duna-híd, azt tőlük kellene megkérdezni. (Vagy hogy, hogyan épült meg, ha nem szerepelt a tervben?)

*A cikkbeli 5. ábra hálós sémájának, miért ne felelne meg a páneurópai folyosók fővárosok metsző mai elrendezése?* – Azért kellett kialakítani a rácsszerkezetű sémát, hogy az ország különböző csomópontjait a mainál *egyenlőbb* helyzetbe hozzuk. Ennek a megfontolásnak központi eleme, hogy a tranzitfolyosót a fővárosi agglomerációt metsző K–Ny tengelyről átteszi az ország közepén húzódó 4-es–8-as tengelyre, azon belül is kiemelten a Székesfehérvár térsége és Szolnok térsége közötti vonalra, amely a IV-es és az V-ös páneurópai folyosó közös szakaszává válik. Míg ez a forgalom mind az M0-ás térségében, mind az odavezető fővárosi bevezető szakaszokon fölösleges terhelést jelent (ld. az M7-es háromsávossá bővítése, az M0-ás állandó baleseti problémái), addig az említett térségben kifejezetten a prosperitást segíti elő, és támogatja az ország keleti és nyugati logisztikai decentrumainak a létrejöttét. Továbbra is állok, hogy ennek a kérdésnek alapvető jelentősége van a hazai regionalizáció előrehaladása szempontjából.

*A 6. ábráról hiányzik néhány meglévő gyorsforgalmi elem. Csak nem akarom elbontani vagy visszaminősíteni?* – Valóban nem akarom ezeket elbontani: de visszaminősíteni igen. Ilyen elem a 2-es elkerülő út céljából kiépült 2/A, aminek főút szerepe van, de elhibázottnak tartanám autópályává bővítését. Ilyen elem volt az M7-es Aliga–Zamárdi szakasza is, de időközben ennek autópályává bővítése megtörtént.

A kérdés lényege azonban az, hogy az interregionális gyorsforgalmi hálózat elemeinek funkcionális szerepük van, régiók közötti nagy távolságú forgalmat bonyolítanak le. Elképzelhető, hogy ezenkívül is szükség van autópálya jellemzőkkel kiépíteni egyes kisebb útszakaszokat. Lehet, hogy ilyen lesz pl. a gyorsforgalmi folyosótól Egerbe bevezető út. Ettől azonban ez az útszakasz még *nem* lesz része az interregionális hálózatnak, ahogy a Székesfehérvárra bevezető főutat sem tekintjük az M7-es autópálya részének.

### Balaton-part és Belső-Somogy

Az általam vázolt rendszerben a Balaton-parti településeket elkerülő 7-es (hagyományos) főút fontos elem lenne, aminek már régen meg kellett volna épülnie. Azért nem épült meg, mert ezt a főúti funkciót mindenki az autópályára akarta terhelni, ami viszont drága. Ma a településeket elkerülő főút hordozná ideiglenesen az V-ös folyosó forgalmát (ami egyelőre ehelyett végighajt az üdülőtételepeken) és amikor ez a főút kimerülne, addigra kellene gondoskodni a Kaposvárt és a Balaton-partot egyaránt ellátó, egyben mindkettőt kellő távolságban elkerülő folyosóról.

A hetvenes évek végén készített Balaton-fejlesztési koncepciónak komoly vívmánya volt, hogy akkor először nem a közvetlen part menti sávot, hanem a háttérterületekkel együtt értelmezett üdülőtérseget kezdte egységként kezelni. Nyilván el lehet arról vitatkozni, hogy a tranzitfolyosó hol zavar jobban, hol veszélyeztet nagyobb értékeket: az üdülőkörzeten belül vagy azon kívül. Lehet, hogy a vita eredményeképpen Körmeny Imre érvelésével összhangban valóban visszatolódna a nyomvonal a Tab–Márcali vonalról a tó felé. De azt látni kell, hogy ez már egy *másik vita* lenne, ami a *feláldozott területek értéke* alapján zajlana. Eddig azonban a nyomvonalról *nem* ezen az alapon történt döntés, hanem különböző gazdasági fikciók és spekulációk alapján. Ezt a meghozott döntést, amely tehát forgalmi és gazdasági érdekekre hivatkozva a parti üdülőtételepek határában akarja elvezetni a tranzitforgalmat mind közlekedési, mind területfejlesztési szempontból hibásnak tartom.

### Végül

még egyszer és őszintén megköszönöm Körmeny Imrének a feltett kérdéseit, és azt remélem, hogy ha nem is fogadja egyet-



4. ábra. Dánia közúti hálózata: főutak és megyei utak 2000 decemberében

Forrás: [http://www.vd.dk/pdf/svn01/TTRN\\_9.pdf](http://www.vd.dk/pdf/svn01/TTRN_9.pdf)

értéssel minden válaszmot, összességében mind számára, mind a levélváltást esetleg figyelemmel követő olvasók számára tisztult a kép annyiban, hogy a korábbinál markánsabban sikerült megvilágítani az álláspontokat. A válaszadással azonban természetesen egyáltalán nem volt az a célom, hogy eléjét vegyem további, a hálózat fejlesztésének alapelveit tisztázni szándékozó vitáknak; ellenkezőleg, éppen erre szeretném serkenteni a tisztelt olvasókat.

### Hivatkozások

Körmeny Imre (2003) Hozzászólás Fleischer Tamás „A közlekedéspolitika és a fenntartható fejlődés dilemmái, különös tekintettel a közúthálózatokra” című cikkéhez. In: Falu Város Régió, Vol. 10. No. 5. pp. 15–16

Fleischer T. (2003) A közlekedéspolitika és a fenntartható fejlődés dilemmái, különös tekintettel a közúthálózatokra. In: Falu Város Régió Vol. 10. No. 3. pp. 16-25 <http://www.vati.hu/fvrdata/cikkek/513/03-03-4.pdf>

Fleischer T. (1994) A magyar gyorsforgalmi úthálózat kialakításának néhány kérdéséről. *Közlekedéstudományi Szemle*, Vol. 44. No. 1. (január) pp. 7–24