

# BUDAPEST REGIONÁLIS SZEREPKÖRE ÉS AZ AUTÓPÁLYÁK<sup>1</sup>

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 vizivilág változékonysága, a szárazföldi utak járhatatlansága.

A Medence jelleg másfelől *védettséget* jelent, annak tudatosulását, hogy a Kárpát-medencébe hegyeken át és csak kevés kapun keresztül lehet bejutni. Erről, mint kiemelendő pozitív értékről 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 megszárt, 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 idő-

---

<sup>1</sup> Előadás a *Magyarország az ezredfordulón* MTA Nemzeti Stratégiai Kutatási Program keretében "BUDAPEST – NEMZETKÖZI NAGYVÁROS" címmel 1998 május 12-én a Magyar Tudományos Akadémián rendezett konferencián. Megjelent a *Városi Közlekedés* 1999/4. számában.

szakok voltak a legdicsőbb 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, 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 hozzáfűzendő ehhez, hogy a *térség* szerepének alakulása tovább gyűrűzik a *térség regionális központjának* lehetséges szerepkörére is.

A fenti polarizációval talán túlzott mértékben is "vagy-vagy" helyzetként érzékeltetett Medence és Átjáróház metaforákat egy harmadikkal célszerű feloldani. Szücs Jenő ismert munkájában<sup>2</sup> az egész kelet-középeurópai térséget, mint többezer 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 az Gyepü 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<sup>3</sup> *nem központi* szerep, viszont igen gyakran nélkülözhetetlen a kapcsolat fenntartásához: nem a rangja, hanem a specialis 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 megkíséreljük feloldani a Medence és Átjáróház adottságok ellentmondásait.

---

<sup>2</sup> Szücs Jenő: Vázlat Európa három történeti régiójáról. Gyorsuló idő, Magvető, Budapest 1983

<sup>3</sup> 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

**MAGISZTRÁLIS ÉS DISZTRIBUTIV HÁLÓZATELEMEK SZEREPE**

Az európai földgázhálózatok példáján jól bemutatatható a kialakult nagyterületi szállítás két markánsan 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 gázhálózatokkal) jól ellátott országokon keresztül, úgynevezett *disztributív rendszeren* át jut el a gáz a kontinens belsejébe. 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.)<sup>4</sup>

Markánsan eltér ettől a működési módtól Európának Algéria vagy Oroszország felől történő földgázellátása. Ezekből az irányokból nagy *magisztrális célvezetékek* épültek, és a betáplált gáz közvetlenül, az áthidalt térségtől függetlenül érkezik Európa fejlett területeire. – E magisztrális vezeték jellemzője, hogy két végpontjuk között igen nagy az aszimmetria: a vezetéknek van egy pozitív vége, az "érkezési oldal" ahol a magisztrális vezeték rácsatlakozik egy kiterjedt alaphálózatra, és ezen keresztül e térség *hasznosítja* a fogadott terméket, és van egy negatív végpont, ahol egy *szigetgazdaság* alakul ki, fejlett európai (bányászati) technológiával, ám lényegében elszakadva a helyi gazdaságtól, annak technológiájától, színvonalától, szükségleteitől, kínálatától, egyetlen kapocsként pénzületi kompenzációt nyújtva a helyi régió számára, de ugyanakkor tartósítva a vezeték mentén meglévő fejlettségbeli különbséget.

Érdemes szót ejteni a magisztrális vezeték "harmadik oldaláról" is, arról a térségről, amelyet a vezeték áthidal ("ahol a csövön egyáltalán nincs lyuk"). E tranzit térségek jellemzője, hogy a magisztrális vezetéken szállított tartalommal a környezet semmiféle kapcsolatba nem kerül, így nem részesül annak előnyeiből sem, - csak magának a *szállításnak* a fizikai hatásaiból: a területfoglalásból, az esetleges balesetveszélyből vagy a környezetkárosításból, amiért itt is egy pénzületi kompenzáció jelent egyedüli esetleges ellentételt, s bár itt egy *szolgáltatás* eladásáról van szó, a helyzet, a mérleg és a hatások nagyon hasonlóak a "pénzért nyersanyagot" csereügyletek esetében tapasztaltakhoz, a csere perspektíváinak egyenlőtlenségéhez.

A példa *nem* kívánja azt sugallni, hogy a magisztrális 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 hálózati fokozatok, amelyek segítségével az adott térség kapcsolatba kerülhetne a magisztrális vezeték szolgáltatásának tartalmi elemeivel* (az energiával, az áruval, az információval). Két fejlett, vagy közel *egyformán fejlett* térség között magisztrális kapcsolat is nyújthat kölcsönös előnyöket. A lényeg az, hogy *illúzió magától a*

---

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

is nyújthat kölcsönös előnyöket. A lényeg az, hogy *illúzió magától a magisztrális kapcsolat létrehozásától várni meglévő fejlettségi különbségek kiegyenlítődsét*, ehhez előbb meg kell teremteni azokat a feltételeket, amelyben a kevésbé fejlett térség is *hasznosítani képes* a potenciálisan megjelenő előnyöket. Formálisan e feltételrendszer meglétét az infrastruktúrális elosztóhálózatok (kiterjedt helyi alaphálózatok, mellékúthálózat, vezetékrendszerek 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 igénybevételére.

#### 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. *Paradox módon az utak rendszeres építése a szabadságharc leverése után indult meg, az egységes osztrák császárság elvéből kiindulva és birodalmi úthálózatként.*

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

Magyarországon csak 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. E főhálózat jellemzője, hogy most 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 demonstrálta, mire készült: a vele párhuzamos 70-es út kapacitásának a kiegészítésére. Az ezt követő autópályákat is pontosan ugyanilyen elképzelés szerint tervezték: nevezetesen a négy legnagyobb forgalmú, fővárosból induló főút 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 in-

dult, azon bevezető 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 tűnik: 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 munkaerőszükséglete, a középosztályosodás 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* átpréseljük a főváros térségén?

#### AZ AUTÓPÁLYÁK ÚJ FUNKCIÓJA

A találmányok történetében nem ritkaság, hogy egy új felfedezés a 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.

Amikor a legfejlettebb országokban és országok között hálózattá kezdtek szerveződni az autópályák, 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 zsúfoltság-csökkentésnek, továbbá a fajlagos baleseti kockázat csökkentésének a jelentőségét sem) hanem azzal, hogy (a nagyobb sebességnek és a viszonylag egyszerűbb vezetési koncentráció-szükségletnek 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 biztosítani, 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 autópályajellemzőkkel épült meg, *nem azonos* a Kievróma útvonal egy szakaszával.

Mindezek folyományaként a magyar "autópályahálózat" jelenleg egyrészt *nem alkot hálózatot* (az egyes szakaszok kapcsolata a fővároson keresztül, de jobb esetben is csak egy autóúton keresztül biztosított), másrészt a pályák kialakításában az *országos főútvonal* hálózat fővárosi bevezető *szakaszainak kapacitáskimerülése* volt a vezérlő szempont, ezért az eddig megépült szakaszok *egy jövőbeli hálózatnak sem szükségképpen képezik integráns részét*. 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-centrikus főhálózat tartósítása, sőt megerősítése, – vagy a másik oldalról szemlélve a Magyarországon áthaladó európai tranzit utaknak (TEN) a főváros térségén történő kényszeres átréselése.

Úgy 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 *egyres régiókon belül* kell igen sokrétű belső kapcsolati hálókkal biztosítani az együttműködés lehetőségeit ahhoz, hogy a térség, a régió egésze váljon versenyképesé. Nem egyes csomópontoktól (pólusoktól) várhatjuk el azt, hogy régiót szervezzenek maguk köré, hanem egyes régiók tényleges belső fejlődése képes az ott lévő pólusok szerepét fontossá tenni. 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 információs gócpontról, akár regionális elosztó repülőteréről (HUB) 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 egy-

ben. 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* központként általában olyan városok működnek, amelyek pozíciójukat korábbi, esetleg több évszázados világhatalmi kulcsszerepben, gyarmatbirodalmi központként, vagy gazdasági nagyhatalomként szerezték meg (London, Párizs, Moszkva, New York, Tokio). Budapest nyilvánvalóan nem akar és természetesen nem is akarhat ilyen pozíciót célbavenni. - 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 előbbrevaló, hogy megfogalmazódjon 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 légvárakat építenek, vagy valamely *helytartói* szerepkörre kacsintanak, amitől viszont szerencsebb lenne távol tartani magunkat, nevezetesen olyan pozícióktól, amikor a régióban érintett körzetek *akaratauk ellenére* lennének kénytelenek Budapesten keresztül intézni ügyeiket.

Természetesen ennek nem mond ellent, hogy távközlésben, közlekedésben vagy más területeken 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 középeurópai 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 közlekedéshálózatok, ezen belül az úthálózat alakulása mindig szoros összefüggést mutatott 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 magisztrális hálózatokig*.

Magyarországnak e magisztális hálózatokkal való kapcsolatát elemezve megállapíthatjuk, 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 hordozó autópályáknak három fontos feladatot kell megoldaniuk:

- megfelelni a műszaki-biztonsági követelményeknek, mint a folyamatos nagytömegű áthaladó forgalom hordozói,
- minimálisra csökkenteni a konfliktusokat az áthaladással érintett térség életével,
- olyan kapcsolódási pontokat nyújtani, ahol a helyi közlekedési hálózaton keresztül biztosítani lehet különböző hazai térségek európai kapcsolatait.

Ebbe az általános keretbe kell tudnunk beilleszteni a *főváros* autópályakapcsolatait is. Az a tény, hogy Budapest az ország más részeinek engedi át a magisztrális 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 megfogalmazódó térség képes életrehívni azokat a kihívásokat, amelyek nyomán növekvő szükség mutatkozik regionális központi szerepkörök betöltésére. Valódi fejlődést azok a (magisztrális és helyi) kapcsolatok képesek életrehívni, amelyek a *térség régióvá fejlődéséhez* járulnak hozzá.

*Budapest, 1998 április 20.*