

FLEISCHER TAMÁS

# Budapest regionális szerepköre és az autópályák

Az itt következő tanulmány fővárosunk regionális szerepkörének és az autópályáknak a kapcsolatát kívánja körüljárni. Ebből a célból külön kell foglalkoznunk általában az autópályák szerepével, a magyar autópályák kialakulásával és a jövőbeli pályaépítési elképzelésekkel, valamint Budapest elképzelt jövőbeli szerepkörével (ezt a kötet más tanulmányai részletesebben körüljárják) és a kétféle elképzelés összhangjával, egymáshoz illesztésével.

## Medence? Átjáróház?

Mielőtt a magyar főváros helyzetével külön foglalkoznánk, szót kell ejteni az egész ország, és némely tekintetben egy ennél bővebb térség, a Kárpát-medence helyzetéről. Azok a tanulmányok és elemzések, amelyek a magyar infrastruktúra ágazatainak helyzetét írják le, minden esetben a tágabb térség *hosszú távon létező tartós adottságaiból* kell, hogy kiinduljanak, a műszaki infrastruktúra hálózatai ugyanis a maguk lassan módosuló struktúráival ebben az időléptékben is tárgyalandók.

Érdekes, hogy az ország fekvésének, helyzetének metaforájaként két meghatározás tér vissza az elemzésekben: a térség mint védett *Medence*, illetve a térség mint *Átjáróház* jelenik meg.

A medencejelleg hangsúlyozása a leggyakrabban a vízgazdálkodással kapcsolatban bukkan fel: a szomszédos térségekből érkezik ide a felszíni vizek 95%-a, kiemelt szempont az ár- és belvizek elleni védekezés. Egykor a hagyományos *közlekedési* lehetőségeket is meghatározta e vízi világ változékonysága, a szárazföldi utak járhatatlansága. A medencejelleg ebben az összefüggésben másfelől *védettséget* jelentett, annak tudatosulását, hogy a Kárpát-medencébe hegyeken át és csak kevés kapun keresztül lehet bejutni.

Az ország medencejellegéről mint kiemelendő pozitív értékről számos más tudományág is megemlékezik. Botanikában, ökológiában, a nyelvtudományokban vagy a néprajzban egyaránt fontos szempont, hogy a kevés kapu miatt viszonylag nehéz bejutni a medencébe, ugyanakkor, mivel kijárat is

kevés, ami/aki bejutott, az hosszú ideig itt marad, beépül, a helyi kultúra és élet részévé válik. Ez a fajta medencetulajdonság tehát egy megszürt, korlátozott bebocsátásban, ugyanakkor a bejutottakra nézve egy befogadó jellegű viszonyrendszerben, egy egymásra rétegződő multikulturalitásban foglalható össze.

A közlekedéssel kapcsolatos újabb áttekintések viszont egyáltalán nem az ország medencejellegét 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 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 a tranzit szerepkört tekinteni a magyar fejlődés zálogának.

Két metaforát, Magyarország közép-európai fekvésének kétféle interpretációját emeltük ki a fentiekben, a medencejellegét és az átjáróház-tulajdonságot, amelyek, miközben egymásnak is némileg ellentmondanak, ugyanakkor ténylegesen létező hazai adottságokat testesítenek meg. Kétségtelen az is, hogy az ország külső és belső kapcsolatainak pályáit megszabó infrastruktúra-hálózatok, ezen belül a közlekedési hálózatok is hosszú távon 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. *Szűcs Jenő* történész ismert munkájában<sup>1</sup> az egész kelet-közép-európai 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”<sup>2</sup> *nem központi* szerep, viszont igen gyakran nélkülözhetetlen a kapcsolat fenntartásához: nem a rangja, hanem 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 kicserélőközpont-funkciója; vasúton a nyomtáv váltás [„Záhony”], 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 az átjáróház-adottságok ellentmondásait.

### Áthidaló és elosztó hálózatelemek szerepe

Általában közlekedési megfogalmazásokon *belül* nagyon világosnak tűnik az autópályák szerepkörének meghatározása (nagy sebesség kifejtésére alkalmas, csökkentett baleseti kockázatú, elkülönített gépkocsi-közlekedési pályák), ugyanakkor e pályák térségi szerepéről, megváltozó funkcióiról az ilyen megközelítés semmit nem árul el. Az autópályákról nem elég a korábbi főutak extrapolációjaként beszélni, ezek a pályák — más áthidaló (magisztrális) hálózatokhoz hasonlóan — a térségi kapcsolatrendszerek egy újabb szintjét alapozzák meg.

Ebben a pontban olyan kérdésekről lesz szó, amelyek hasonlóan merülnek fel az infrastruktúra különböző ágazatainak magisztrális szintjén, és ezért egyes tanulságokat az autópálya-hálózatok esetében is célszerű figyelembe venni.

A ma elterjedt különböző műszaki hálózatok közvetlen elődei a múlt században alakultak ki, főként az ipari forradalom időszakának találmányaira (korábbi találmányok tökéletesítésére) épülve (gáz, elektromosság, vízvezeték, burkolt út). A különböző vezetékek előbb házon, majd háztömbön belül nyújtottak ellátást. Európában a városi hálózatok e század elejétől, az országos hálózatok a harmincas évektől, a jelentősebb nemzetközi hálózatok a hatvanas évektől kezdtek kiépülni.

Az európai földgázhálózatok példáján jól bemutatható a kialakult nagytérségi szállítás két markánsan eltérő módja.<sup>3</sup> 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 jól ellátott országokon keresztül, úgynevezett *elosztó (disztributív) rendszeren* át jut el a gáz a kontinens belsejébe. E rendszer jellemzője: 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.)

Markánsan eltér ettől a működési módtól Európának az Algéria vagy Oroszország felől történő földgázellátása. Ezekből az irányokból nagy áthidaló *célvezetékek* épültek, és a betáplált gáz közvetlenül, az áthidalt térségtől függetlenül érkezik Európa fejlett területeire. E magisztrális vezetékek 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 pénzbeli kompenzációt nyújtva a helyi régió számára, de ugyanakkor tartósítva a vezeték mentén meglévő fejlettségbeli különbséget.

Emellett érdemes szót ejteni a magisztrális vezetékek „harmadik oldaláról” is, arról a térségről, amelyet a vezeték áthidal („ahol a csövön egyáltalán nincs lyuk”). E tranzit térségek jellemzője, hogy az áthidaló 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 pénzbeli 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 az áthidaló vezeték szolgáltatásának tartalmi elemeivel (az energiával, az áruval, az információval).

Két fejlett, vagy közel *egyformán fejlett* térség között a magisztrális kapcsolat kölcsönös előnyöket is nyújthat. A lényeg az, hogy *illúzió magától a magisztrális kapcsolat létrehozásától várni a már 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 infrastrukturális elosztóhálózatok (kiterjedt helyi alaphálózatok, mellékúthálózat, vezeték-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 fogadókészség* további szolgáltatások igénybevételére.

## Közlekedésföldrajzi hatások a településhálózat alakulására

A településföldrajz, illetve a közlekedésföldrajz a települések kialakulásában igen jelentős szerepet tulajdonít (más fontos tényezők mellett) a közlekedési adottságoknak, a csomópontképződést elősegítő tényezőknek.<sup>4</sup>

*Elsődleges* csomópontoknak nevezhetők azon közlekedésföldrajzi pontok (fokok, kapuk, szorosok, átkelési lehetőségek), amelyek topológiai okokból nagyobb térség közlekedési áramlatait kényszerűen egy helyre húzzák, „trajektóriák sűrűsödési nyálábjaik” hozzák létre. Ilyen kulcspozíciók közelében egyaránt kialakulnak a közlekedést közvetlenül kiszolgáló (kikötő, lóváltó, javító stb.), a közlekedés lehetőségeit megragadó (kereskedelmi, fogadó stb.), illetve a kialakult pozíció védelmét képező (erőd, vár stb.) létesítmények, amelyek hosszabb távon egyaránt településképző erőknek tekinthetők.

Az elsődleges közlekedésföldrajzi pontok elhelyezkedése és a közöttük bejárható út megszabja és kialakítja a nagyobb távolsági útvonalak irányát. Ilyen útvonalak *keresztezési pontjai*, anélkül hogy bármiféle sajátos topológiai alakzathoz kötődnének, ugyancsak kitüntetett, ún. másodlagos csomóponti szerepre tehetnek szert. Az ilyen pontokban kialakuló települések fejlődésüket szintén a közlekedés hatásaira vezethetik vissza. Ezt a hatásmechanizmust, azaz a kialakult forgalmi áramlatok által generált fejlődést tekinthetjük a közlekedés másodlagos településképző hatásának.

A létrejövő áramlatok és hálózatok a közlekedési technológia fejlődése nyomán létrehozhatnak egy közlekedési ipart. Ezek az iparágak (akár a pályaépítés és -fenntartás, akár a járműgyártás) egyrészt a közlekedési pályák közelségéhez kötődnek, de másrészt, mint minden más iparág esetében, a gyártási folyamatokhoz szükséges egyéb tényezők jelenléte is befolyásolja megtelepedésüket. A közlekedési ipar kialakulásának gócpontjai a közlekedés által létrehozott harmadlagos csomópontok. Az ezeken keresztül létrejövő hatásmechanizmust tekinthetjük a közlekedés *harmadlagos településképző hatásának*.

Természetesen a közlekedési hatások nem kizárólagosak, a települések alakulását, hálózatba szerveződését számos más tényező befolyásolja. Maguk a közlekedési hatásmechanizmusok is, az uralkodó közlekedési mód megváltozásával *más* pontokat tüntethetnek ki. Különösen nyilvánvaló ez a harmadlagos csomópontok esetében (nyilván egész más szempontok befolyásolták mondjuk a szekérgyártás helyszínválasztását, mint a vasúti kocsik gyártásának, majd az autógyáraknak a telephelyválasztását), de könnyű belátni, hogy ugyancsak *eltérő* keresztezési pontok és forgalmi csomópontok adódnak egy terephez és talajadottságokhoz simuló hagyományos szekérúthálózat, illetve egy nagytérségi összeköttetést biztosító pályarendszer esetében. Még az elsődleges topológiai korlátok egy része is idővel elveszítheti jelentőségét: egy korábbi kapunak megszűnik a szerepe például egy mocsárvilág lecsapolása

után; vagy egy hágó fontossága lecsökken, ha egy alagút megépítése reális lehetőséggé válik.

A közlekedéscsoport általános szempontjait fővárosunkra alkalmazva megállapíthatjuk, hogy Budapest adott helyen való kialakulásában igen jelentős szerepet játszott kapus szerepe (völgykapu és átkelőhely), és az ehhez folyamatosan társult stratégiai védelmi pozíciók (Contra-Aquincum, Buda vára) fontossága. Ugyanakkor a Duna nemcsak elválasztó akadály, de forgalmi út is: így a térség felfogható a Duna menti és az azt keresztező áramlatok keresztezőpontjának, kereskedelmi csomópontjának is, ami másodlagos hatásként erősítette a város (elődeinek) pozícióját.

## Budapest helyzete az ország közlekedéshálózatában

A fentiekben megállapítottuk, majd némiképp relativizálni próbáltuk a földrajzi tényezőknek a települések alakulására *a forgalmi áramlatokon keresztül kifejtett* hatásait. Hangsúlyozni kell, hogy a települések kialakulásában is, továbbá a már kialakult települések további fejlődésében is óriási szerepe van más, itt nem tárgyalt — természeti, társadalmi, politikai — szempontoknak.

Budapest esetében is elmondható, hogy az igazán jelentős lökést, ami a várost kiemelte a hasonló jelentőségű települések köréből, egy politikai szempont adta. Nevezetesen az a reformkor óta nyomom követhető törekvés, hogy a Magyar Királyság egyenrangú partnere legyen az Osztrák Császárságnak, ezen belül Budapest valódi ellensúlya legyen Bécsnek. A magyar főváros növekedésében óriási szerepet játszott a közlekedési hálózatok tudatos alakítása: konkrétan annak a Széchenyi nevéhez köthető programnak a megvalósítása, amely mind a kiépülő vasúthálózatot, mind pedig a járhatóvá tett fő kocsitakat egy Budapest-centrikus rendszerben építette ki. Természetesen sem Budapest túlsúlya, sem a közlekedési sugárrendszer nem volt annyira aránytalan és merev a Kárpát-medence egészén belül, mint amelyet Trianon után a *második városok* elcsatolása, és a köztük lévő összeköttetések elvesztése nyomán tapasztalhattunk.

Részben meglévő adottságok, részben tudatos fejlesztés, végül egy történelmi változás nyomán olyan helyzet alakult tehát ki, amelyben *Budapest az eredeti topológiai adottságainál is sokkal nagyobb mértékben magához vonta a forgalmat* (elsősorban az ország keleti és nyugati része között). Ráadásul ezen a helyzeten előbb 25 éven át demonstratív módon nem történt változtatás (hiszen a két világháború között Trianon revíziója volt a hivatalos politika célja), majd újabb négy évtizeden át politikai megfontolásokból még tovább erősödött a központosítás (a túlcentralizált hálózat pontosan leképezte a túlcentralizált hatalmi szerkezetet).

Ami a vasúthálózatot illeti, a hálózat kiépülése 1913-ban, az első világháború előtt befejeződött. Azóta a fejlesztések fontosabb elemei pozitív irányban néhány fővonal kétvágányúsítása, villamosítása, negatív irányban pedig a mellék- és szárnyvonalak megszüntetése voltak. Megjegyzendő, hogy eredő hatásként ez is fokozta a főváros-központúságot, hiszen a folyamat során helyi vonalak szűntek meg, és fővárosba tartó hálózatelemek váltak korszerűbbé. Önmagában azonban ez nem lenne probléma, ha a vasúti és a közúthálózati fejlesztések együttműködéséből időközben kialakult volna az országban egy oldottabb belső közlekedéshálózat.

## A hazai úthálózat alakulása

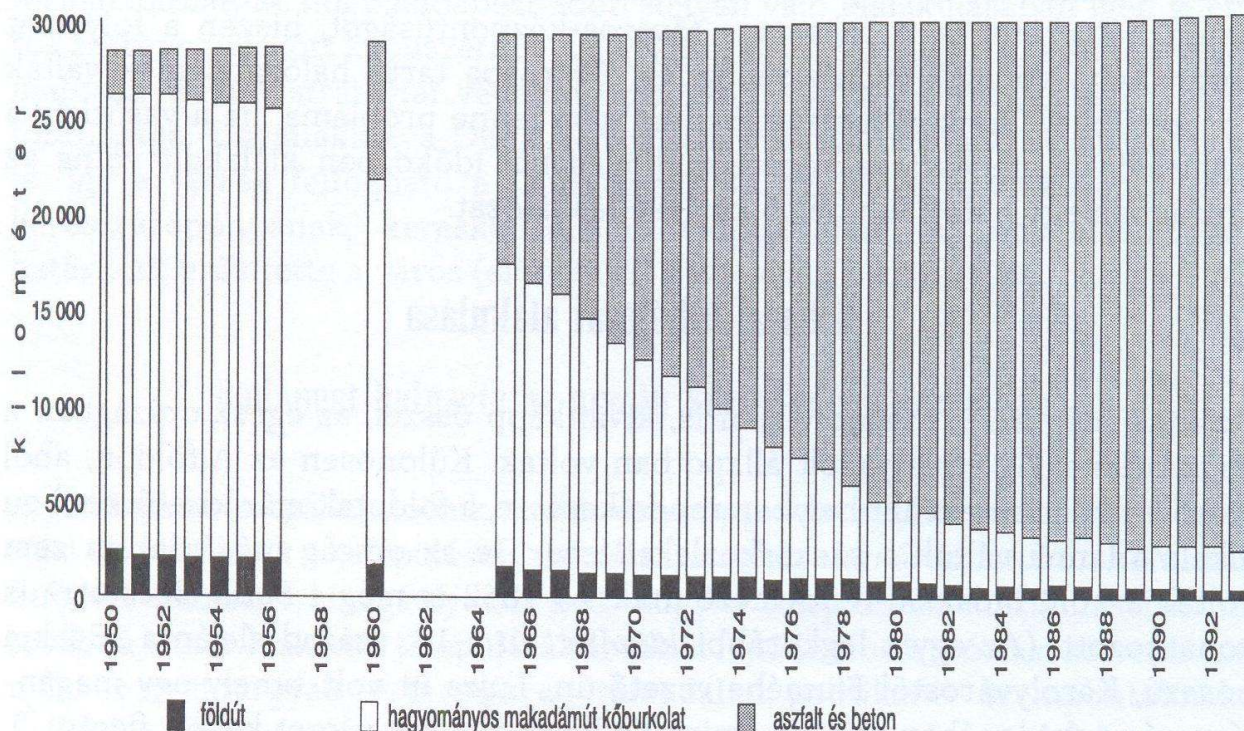
Az utak még a 19. század elején is, kiváltképp ősszel, az egész országban a járhatatlanságig elhanyagolt állapotban voltak. Különösen az Alföldön, ahol se kő, se kavics nem állt helyben rendelkezésre, a földutak már kisebb esőben alkalmatlanná váltak a szekérközlekedésre. De az ország más részein sem voltak árkok, hidakkal rendelkező utak: ez 1852-ig még a Buda-Bécs útra is vonatkozott. (Az egyik legkorábbi *kiépített út* a 18. század elején a 134 km hosszú, Károlyvárostól Fiumébe vezető ún. Lujza út volt, amely egy magántársaság tulajdonában volt, és aminek a használatáért vámot kellett fizetni.<sup>5)</sup>

Az 1825–27. évi országgyűlés 13 útvonal kiépítését fogadta el, majd ezeket az útvonalakat 1836-ban inkább megépítendő *vasútvonalakká* jelölték ki. Bár a reformkorban megindult egyes útszakaszok építése is, lényegében összefüggő úthálózat nem épült. Paradox módon az utak rendszeres építése a szabadságharc leverése után indult meg, az egységes Osztrák Császárság elvételétől kiindulva és birodalmi úthálózatként, három kategóriában. Nevezetesen (a) a *birodalmi érdekből elsődleges utak* a birodalom költségén épültek, állami kezelésbe kerültek, és ún. „álladalmi” közutakat alkottak; (b) az *országos utak*, amelyeket ingyenes közmunkával, vagy ennek pénzzel történt megváltásával építettek; végül (c) a *községi utak*, amelyek községi közmunkával épültek, és vármegyei felügyelet alatt álltak. Lényegében ez a rendszer folytatódott a kiegyezés után is, majd az 1890. évi, *közutakról és vámokról* szóló törvény próbálta új alapokra (útdó) helyezni a közutak építését. Az alacsonyan megállapított vámok végül is nem tették lehetővé a megfelelő fejlesztést, és 1907-től fokozatosan egyre több útszakasz került át állami kezelésbe.

Az első világháború végén a mai Magyarország területén 28 000 km állami, törvényhatósági és vicinális út volt: lényegében alig kevesebb, mint a mai országos közúthálózat (30 000 km). Az akkori hálózat 4%-a volt pormentes (keramit-, kő- vagy aszfalt-) burkolatú, 54%-a vizes makadámút, a többi földút. A negyvenes évek végére a földutak többségét sikerült felszámolni, míg a korszerű, pormentes burkolat kiépülése zömmel a hatvanas-hetvenes évekre esett (1. ábra).

1. ábra

### A magyar közúthálózat hossza burkolatkezelési kategóriák szerint 1951–1993



Forrás: Statisztikai évkönyvek, KSH.

A magyar közúthálózat természetes módon a korábbi szekérúthálózatból fejlődött ki. A szekérutak az egyes falvak határába kivezető utak egy részének felhasználásával a *szomszédos falvak összekötésére* alakultak ki. Az egyszerű kőzúzalékkal kevert épített út valamennyire függetleníteni tudta az út használatát az időjárástól, de természetesen nem függetleníttette a terep- és birtokviszonyoktól: az utak a terepen haladva faluról falura haladtak.

A gépkocsi-közlekedés elterjedésével, még pontosabban a gumibroncs használatával az addig kiépített makadámútak elavultak. Míg korábban a szekérforgalom tömörítette állagukat, addig a gépkocsi kiszívta az apró szemcséjű adalékot és gyengítette az utakat. Az első korszerű beton- és aszfaltburkolatok 1929-ben készültek el, a Budapest–Győr, illetve a Budapest–Siófok szakaszokon.

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. Ez az út később az autóközlekedés által igényelt országos főúthálózat mintájává vált. E főhálózat jellemzője, hogy most már nemcsak burkolatában, de vonalvezetésében is elszakad a terepen kanyargó hagyományos szekérutaktól: *új struktúrát hoz létre, többé már nem falvakat, hanem városokat köt össze.*



## A hazai autópályák kialakulása

Bár a legkorábbi autópályákat a háborús felkészülés során Németország alakította ki a második világháború után, a robbanásszerűen terjedő motorizáció nyomására honosodott meg világszerte a gépkocsi-közlekedésnek ez az újabb minőségi szintet jelentő pályája.

Magyarországon, ahogy 40 évvel korábban az első betonutak, úgy az első autópályák is a Balaton, illetve Győr irányába indultak el, a főváros felől. A hatvanas évek kis 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 szakaszok kapacitásának bővítésére. A Balaton mint a főváros egyik hétvégi nyúlványa és üdülőtérülete felé igen gyorsan teljes hosszában kiépült az autópálya egyik pályája, és hétvégeken Budapest felé egyirányúsítva demonstrálta, hogy mi célból készült: a vele párhuzamos 70-es út kapacitásának kiegészítésére. Az ezt követő autópályákat is pontosan ugyanilyen elképzelés szerint tervezték: nevezetesen a négy legnagyobb forgalmú, fővárosból induló 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 indult, 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 (2. ábra).

2. ábra

### Magyarország közúthálózata



Forrás: Ezredforduló 1998/1. Kartográfus: Nagy Béla.

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 főváros növekvő munkaerő-szükséglete, 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? 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 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 csökkentésének, továbbá a fajlagos baleseti kockázat csökkentésének a jelentőségét sem), hanem azzal, hogy (a nagyobb sebességnek és a viszonylag egyszerűbb vezetési koncentrációszükségletnek köszönhetően) a korábbinál sokkal nagyobb távolságra terjesztette ki a gépkocsivezetők által racionálisnak ítélt közúti utazási/szállítási távolságot.

Egy külön kérdéskör lenne annak megfontolása, hogy vajon ez helyes tendencia-e, és hogy vajon miért kell a vasúton kényelmesen és energiatakarékosabban megtehető távolságokon is közutat igénybe venni. Most azonban nem kívánunk ebbe a vitába belekezdeni. A közösségi racionalitástól függetlenül *tény*, hogy az autópálya-hálózatok létrejöttek, és hogy azokon tömegesen a korábbinál nagyobb távolságra tesznek utazásokat, végeznek közúti szállításokat.

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, ennek a feladatnak 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 keveredik a két szint, hanem az, ha távlati rendszerében sincs elkülönítve a kettő!) *Azok az autópályák, amelyek a régióközi, nagy távolságú 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 autópályára jellemzően épült meg, *nem azonos* a Kijev–Róma útvonal egy szakaszával.

Utóbbiról (azaz általában a nagy távolságú közúti tranzit pályáiról) minden további nélkül elmondható, hogy azok részéről, akik az adott speciális szolgáltatást valóban igénylik, elvárható, hogy annak költségeit is teljes mértékben térítsék meg, adott esetben díjkapus autópálya vagy más technikai megoldás segítségével. Ezzel szemben a főváros agglomerációs forgalma tipikusan az ország belső forgalmának a része és semmi nem indokolja a megkülönböztetését a *belső forgalom* más résztvevőitől, akik egyelőre *nem* fizetnek külön pályadíjat (igaz, nem is igényelnek különleges többletszolgáltatást: a közúti *alapszolgáltatások* költségeihez pedig a gépjárműtulajdonhoz és az üzemanyag-felhasználáshoz kapcsolt adókon keresztül hozzájárulnak). Önmagában az a tény, hogy korábban *autópálya jellemzőkkel* épült ki az országos úthálózat kapacitásbővítése, nem indok a kényszerű megkülönböztetésre, és a forgalom résztvevői általában nem is hajlandók az indokolatlan megkülönböztető költségeket tudomásul venni.

## Elképzések a jövőbeli autópálya-hálózat alakítására

A korábbiak folyamányaként a magyar „autópálya-hálózat” 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 a hivatalos elképzésekben 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 oldal-

ról szemlélve: a Magyarországon áthaladó európai tranzitutaknak (TEN) a főváros térségén történő kényszeres átpréselése.

Korábban egy tanulmányban megkíséreltük,<sup>6</sup> hogy összehasonlítsuk a közlekedéspolitika által is képviselt fenti hivatalos változatot más, legalább felvetés szintjén felmerült hálózati változatokkal. Az összehasonlításban még további három (azaz összesen négy) hálózat szerepelt:

- a hivatalos *X-változat* (az M1, M3, M5, M7 határig történő kiépítése),
- egy „szigorú zöld” ún. *O-változat* (a már elkészült szakaszokon túlmenően egyáltalán nem épül autópálya),
- az ún. déli autópálya (*D-változat*), amikor is az *X-változat* mellett további 600 km autópálya épül a déli határ mentén,
- végül egy általunk javasolt *M-változat* (minimális hosszúságú változat), ahol azt a kritériumot próbáltuk betartani, hogy a négy frekventált határpontot (amelyet a hivatalos változat is megcéloz) egyrészt minimális hosszúságú összes autópálya-szakasz kiépítésével kössük össze, másrészt e pálya kerülje el az ország leginkább forgalomérzékeny térségeit (pl. a fővárost, a Balaton térségét), ilyen módon biztosítva az ország számára a tranzit lehető legkevesebb zavarkeltéssel történő átvezetését.

Az összehasonlításban mind környezeti szempontok alapján, mind pedig a környezeti, műszaki és területpolitikai szempontok együttes mérlegelése alapján az utóbb említett *M-változatot* találtuk a legelőnyösebbnek. Ebben a változatban a tranzit autópályák egy >-< formációt alkotnak, nyugatról Székesfehérvár térségében (természetesen nem magában a városban), keletről Szolnok térségében egy-egy csomópontot alkotva, és csatlakozva a két említett térséget összekötő kelet-nyugati alapvonalhoz. Az így kialakított hálózatról nem jelent gondot Budapest megközelítése sem: a már eddig elkészült autópálya-szakaszok (mint fentebb láttuk, valójában az országos közúti főhálózat kapacitásbővítései) teljes mértékben lehetővé teszik a javasolt tranzitpálya több pontjáról is a főváros elérését anélkül, hogy azoknak, akiknek nem céljuk Budapest felkeresése, el kellene hagyniuk a fővárost egyébként nem felfűző tranzitpályát.

Hozzátehető a fentiekhez, hogy egy *integrált összközlekedési meggondolás* szemszögéből nézve még problematikusabbnak tűnik a fővárosba vezető autópályák határig történő meghosszabbításának sürgetése, és az a jelenlegi elképzelés, hogy a tranzit autópályák egyfelől közpénzek bevonásával készüljenek, másfelől építésük időben megelőzze a hasonló funkciót ellátni képes, létező vasútvonalak korszerűsítését is.

Ezzel szemben a hivatalos elképzelések továbbra sem tudnak elszakadni a fővároscentrikus kiépítéstől, és bár a közlekedéspolitikai tervezetekbe bekerült a Székesfehérvár-Szolnok gyorsforgalmi összeköttetés is, a tervek, elvek és koncepciók egy pillanat alatt felboríthatók, ha egy újabb fővárosból kiinduló autópályát valamilyen indokkal sikerül előtérbe hozni (3. ábra).

3. ábra

**Az 1998–2007 között építeni tervezett hazai gyorsforgalmi hálózat\***



\* az 1997. májusi kormányhatározat és annak decemberi módosítása szerint  
 Forrás: Összefoglaló információk. Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium, 1997. december.

**A regionális szerepkör és a közlekedés kapcsolatának jövője**

Az eddigiekben bemutattuk, hogy a közlekedés maga jelentős, esetenként döntő szerephez jutott a településhálózat kialakításában, a központi szerepkörök létrejöttében. Ugyanakkor ez a szerep nem függetleníthető a szállításnak az ipar és a kereskedelem fejlődésében, mégpedig egy energia- és anyagigényes ipar és kereskedelem kifejlődésében elfoglalt pozíciójától. Azok a várakozások, amelyek ezen alaptendenciák megváltozására építenek, természetesen az anyagmozgatás és szállítás csökkenésével, következésképpen a közlekedési igények csökkenésével is számolnak. Abban a távlatban, amikor ez bekövetkezik, az autópályák jelentősége is minden bizonnyal mérséklődik. Mégis, hamis jelzés lenne kizárólag ezzel a várakozással elintézettnek vélni a nemzetközi szerepre készülő főváros és az autópályák viszonyát, hiszen itt időben korántsem összehangolt távlatokról van szó.

Abban az időtávban, amelyben a magyar főváros szerepkörének jelenlegi változásai kiteljesednek (migrációs tendenciák, EU-csatlakozás, piacgazdasági átalakulás stb.), esetleges pozitív várakozásaink ellenére is igen erőteljes marad a közlekedés szerepe, esetenként attól függetlenül is, hogy a világban a *valóban jelentős regionális szerepkörök* többé már nem az autópályaszintű mennyiségi közlekedés fejlődéséhez kötődnek.

Az 1990-es évek Európájában a kétmilliónál nagyobb agglomerációk egyáltalán nem a fejlett országokban növekednek: az ilyen pólusok többsége az Alpoktól délre és az Elbától keletre esik (Varsó, Bukarest, Belgrád, Kijev agglomerációját is ideértve), míg a másik oldalon olyan centrumok, mint Amsterdam, Brüsszel, Frankfurt, Zürich, Bécs vagy Genf korántsem a növekedésükkel vívták ki maguknak a kétségtelenül jelentős regionális és nemzetközi hatásukat.

Abból, hogy a koncentrált populáció nagyság, a városnagyság kezd veszíteni a jelentőségéből, természetesen nem következik az, hogy a *kapcsolatok* jelentősége csökkenne. Ellenkezőleg: éppen, mert a szoros kapcsolattartásnak azok a lehetőségei fejlődtek, amelyek a fizikai közelséget is képesek helyettesíteni, lehetővé vált a térbeli koncentráció egyes formáinak elkerülése; másképpen fogalmazva a szellemi, irányítási koncentráció többé nem igényel a korábbiakhoz mérhető fizikai koncentrációt.

Ezzel párhuzamosan a nagyságot fizikailag építő elemek, ezen belül az ilyen típusú közlekedési elemek jelentősége *egy régióon belüli település vezető szerepköréhez* a korábinál kisebb mértékben kapcsolódik.

Úgy gondoljuk, ez a tendencia teljes mértékben összhangban van azzal a korábban bemutatott folyamattal, amely szerint egyrészt nem a központi települést, azaz magát a várost, hanem a *régiót* kell a nagyobb (globális, kontinentális, régióközi) hálózatba bekapcsolni, másrészt viszont az *egy régiókon belül* kell igen intenzív belső kapcsolati hálókkal biztosítani az együttműködés lehetőségeit ahhoz, hogy a térség, a régió egésze váljon versenyképesé.

Ha visszatérünk az infrastruktúra nyelvezetéhez, azt kell kiemelnünk, hogy 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

Vannak általános (sokfunkciós) regionális szerepkörök, és megfogalmazhatók egy-egy funkcióra kiterjedő központi szerepek. Sokfunkciós összefüggés-

rendszerrel jár általában a székhely- (főváros) szerepkör, továbbá ilyet hoznak létre egyes funkciók, amelyek az érintett térség életének egészét, a térségben élők életkörülményeinek teljességét olyan mértékben megváltoztatják, uralják, hogy minden más funkciót vagy azok többségét is kényszerűen magukhoz vonzzák (katonai támaszpontok, fejlett technikára épülő bányaközpontok, monokultúrát megszervező foglalkoztatók, hatalmas kikötők stb.). Más, az életforma kisebb szegmensét befolyásoló aktivitás esetében az adott funkció térbeli elrendeződése nem húz magával további tevékenységeket, miközben az adott szakterületen belül a kialakult központokat ismerik, elismerik és számon tartják. (Lényegében minden olyan iparág idesorolható, ahol országosan vagy regionálisan csak kisszámú gyártóközpontra van szükség.) Nem szoktuk regionális központként emlegetni a szénsavgyártás hazai központját vagy egy, akár nagyobb régiót is ellátó hűtőgépgyárat sem.

Be kell hogy lássuk, hogy amikor *regionális központi szerepkör*ről beszélünk, valójában kimondva, vagy ki nem mondva olyan elképzelés húzódik meg mögötte, ami sokfunkciós, az élet számos területére kiterjedő *irányítási* pozícióval ruházza fel az adott központot. Ezzel szembe kell néznünk abban az esetben is, amikor Budapest regionális szerepköre kerül szóba.

Akár pénzügyi központról, akár távközlési és információs gócpontról, 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 pozíció*t 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, 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?

Fentebb bemutattuk, hogy a földrajzi, topológiai helyzet milyen jelentős hatással van a települések kialakulására. Ugyanakkor azt is észre kell venni, hogy az igazán jelentős központok kialakulásához e szükséges feltételen túl, általában valami más, egyedi is hozzájárult.

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, 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 régiónak 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 sokszor emlegetett technikai feltételeknél (regionális elosztó repülőtér, tranzit utak, távközlési kicserélő központok, logisztikai központok, oktatóbázis stb.) is előbbre való, 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 régió központi szerepkörében, vagy légvárat építenek, vagy valamely *helytartói szerepkörre* kacsintanak, amitől viszont szerencsésebb lenne távol tartani magunkat: nevezetesen olyan pozícióktól, amikor a régióban érintett körzetek akaratuk ellenére lennének kénytelenek Budapesten keresztül intézni ügyeiket.

Természetesen ennek nem mond ellent, hogy távközlésben, közlekedésben vagy más ágazatban kialakultak olyan szolgáltatások, amelyek fejlettebbek, mint néhány szomszédos országban. Más szolgáltatási formákban (esetleg ugyanezen ágazatokon belül is) egy-egy másik ország kapcsolt előbb, és a régió számára ez ugyanolyan összetartó erő lehet akkor, *ha 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, és nem egymást tekintik saját stratégiai szövetségüknek, addig nem várható a térség régióvá alakulása, következésképpen a *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 nemcsak a konkurencia, de a lehetőségek is nőnek attól, hogy több ország régióként vállalkozik a kelet-nyugati közvetítői szerepre.

## Következtetések

A közlekedési hálózatok, ezen belül az úthálózat alakulása mindig szoros összefüggést mutatott a településhálózat alakulásával. Az idők folyamán a közlekedési hálózatok egyre fejlettebb technológiai szintjei nemcsak léptéket, de



funkciót is váltottak: szomszédos települések, majd városok összekötésétől eljutottunk a *régiókat összekapcsoló magisztrális hálózatokig*. E magisztrális hálózatokon az utazások és szállítások közbenső, tranzit szakaszát kell ipari léptékben megoldani, és e pályáknak egyik fő feladatukká vált a forgalomnak a mindennapi élet védett színtereitől való elkülönülése.

Magyarországnak e magisztrális hálózatokkal való kapcsolatát vizsgálva megállapítható, hogy saját érdekeink nem egyszerűen az ország átjárhatóságának mindenáron való megteremtéséhez fűződnek, hanem éppen ahhoz, hogy az *országon belüli kapcsolatgazdaság és kommunikációképesség* tudjon összhangban 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 át bocsátott mennyiséggel arányos. A tranzit azon részét, amely a mindenkori felvevőszintünket meghaladja, ha nem tudjuk kiküszöbölni, a lehető legkisebb zavarral járó módon áll érdekünkben át bocsátani az országon.

Ebben az összefüggésben Magyarországon a nemzetközi kapcsolatokat hordozó autópályáknak három fontos feladatot kell megoldaniuk:

- megfelelni a műszaki-biztonsági követelményeknek, mint a folyamatos, nagy tömegű 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 beilleszteni a főváros autópálya-kapcsolatait is. Egyáltalán nem indokolt, hogy az országon áthaladni kívánó forgalmat keresztülprézeljük a fővárosi agglomeráción — miközben természetesen a tranzitpálya több csomópontjáról is el kell tudni érni a Budapestet. (Utóbbit már ma biztosítják az autópálya jellemzőkkel kiépített fővárosi bevezető szakaszok.)

Az a tény, hogy Budapest az ország más részeinek engedi át a magisztrális csomóponti funkciókból 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 életre hívni azokat a feladatokat, amelyek nyomán növekvő szükség mutatkozik a regionális központi szerepkörök betöltésére. Valódi fejlődést azok a (magisztrális és helyi) kapcsolatok képesek életre hívni, amelyek a *térség régióvá fejlődéséhez* járulnak hozzá.

## Jegyzetek

- 1 Szűcs Jenő: *Vázlat Európa három történeti régiójáról*. Gyorsuló idő, Magvető, Budapest, 1983.
- 2 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: Budapest, Főpolgármesteri Hivatal, 1994.
- 3 Mramurácz Lajos: *A földgáz szerepe és helye a nemzetközi kereskedelemben*. MVM Rt. Közleményei, 1992, 1.
- 4 Sztankóczy Zoltán: *Közlekedési földrajz*. Egyetemi jegyzet a BME Közlekedésmérnöki Karán. Tankönyvkiadó, Budapest, 1976. 92 p.
- 5 Hanzély János: *Magyarország közútjainak története*. Útügyi Kutató Intézet 14. sz. kiadványa, Budapest, 1960.
- 6 Fleischer Tamás: *A magyar gyorsforgalmi úthálózat kialakításának néhány kérdéséről*. Közlekedéstudományi Szemle, 1994, 1. 7-24. p.

© Barta Györgyi, Bellon Erika, Beluszky Pál,  
Ekéné Zamárdi Ilona, Enyedi György, Fleischer Tamás,  
J. J. W. van Hastenberg, Isabelle Ramond, Keresztély Krisztina,  
Michalkó Gábor, Nagy Sándor György, Tiner Tibor

**ISBN 963 508 077 8**

**ISSN 1419-3507**

Kiadja  
a Magyar Tudományos Akadémia  
Kiadásért felel: Glatz Ferenc, az MTA elnöke  
Borítón: Zsolnai György 11 éves tanulónak (Bp., Kelta u. Ált. Isk.)  
az Óbudai Művelődési Központ „Budapest – nekem” pályázatára készített rajza  
Borítóterv: Horváth Imre  
Szedés, tördelés: MTA Történettudományi Intézete Kiadványcsoportja  
Vezető: Burucs Kornélia  
Tördelő: Turcsán Anita  
Nyomdai munkálatok: Áldási és Németh Nyomda Bt.  
Felelős vezető: Németh József  
Megjelent: 22,5 A/5 ív terjedelemben, 2500 példányban

# BUDAPEST – NEMZETKÖZI VÁROS

MAGYARORSZÁG AZ EZREDFORDULÓN

TERÜLETFEJESZTÉS

