

Somfai András²

1. Áttekintés

A közlekedéshálózat fejlődéstörténete azt mutatja, hogy hatalmas változások, fel- és leértékelődések, átrendeződések mentek végbe a magyar úthálózatban, főleg az elmúlt két-három évszázad során. A 2004. évi útügyi napoknak helyet adó Békés megye térségében is különösen sok változás volt. A török kiűzését követően a mindössze kilenc településből álló megyében előbb az újranevesítés, a mezőgazdálkodás megindulása, majd a 19. században az ármentesítések és a vasútépítés, a 20. században pedig a határmódosulások és a kollektivizálás hozhatók összefüggésbe egy-egy jelentősebb hálózat- vagy forgalom-átrendeződéssel. Ha e nagy ívű folyamat ismeretében vizsgáljuk azt, hogy a magyar gazdasági-társadalmi térszerkezet utóbbi fél évszázadbéli változásait és a forgalom átrendeződését milyen mértékben (nem) követte a negyven éve megkövült állami úthálózat-szerkezet, akkor a *mai úthálózat felülvizsgálatát akár természetes és aktuális feladatnak is tekinthetjük*. Ezt az elemző munkát egyébként az EU-csatlakozásunk nyomán fokozatosan át-, illetve visszarendeződő európai nagytérszerkezeti helyzetünk is sürgeti.

A felülvizsgálatot azonban nem a forgalmi adatoknál kellene kezdeni, hanem a magyar úthálózat és a gazdaságpolitika viszonyának Széchenyitől napjainkig terjedő alakulásánál.

Azért ilyen széleskörűen, azért folyamatot és azért bő másfél évszázadot indokolt (végre) vizsgálni, mert így lehet a helyenként felszínes jelenségek mögött meglátni az érdembeli összefüggéseket – amelyek elemzése is segít időállóbb elveket megfogalmazni a gazdaságnak és a társadalomnak az úthálózat-szervezéshez. A vizsgálatnak természetesen ki kell terjednie az európai és a szomszédsági összefüggésekre is.

E széles körű kutatási feladatnak fontos része lehet a főút- és a településhálózat díszharmóniájának az elemzése is. Ez a cikk ennek szükségességére és lehetséges következményeire hívja fel a figyelmet.

2. A főúthálózat hetven éves alakulása

1934 előtt nagyrészt a fenntartási szempontok határozták meg az utak csoportosítását, amely taglalásban természetesen bizonyos fontossági sorrend is megjelent. Így az 1890-es első úttörvény³ is állami, törvényhatósági, vasúti állomáshoz vezető, községi vicinális, községi közdűlő, valamint „egyesek... által közforgalom céljára létesített” utak csoportjait határozta meg. 1934-ben – e fenntartói beosztást meghagyva –

állapították meg először számozással az akkor fontosnak ítélt utak egy részéből az ún. „főközlekedési” utak állományát, és I., II., III. rendű hierarchiáját⁴. *Et-től kezdve beszélhetünk közlekedés-szakmai szempontból tudatos úthálózati rendszerről.*

1948 és 1950 között kissé módosították a „főközlekedési” utakat, és megállapították az összekötő, bekötő és állomási hozzávezető utak állományát is. Utána valamennyit állami kezelésbe vették, és nekiláttak a földút-szakaszok kiépítésének. *Ma is ez az – 50 évvel ezelőtti társadalmi-gazdasági értékrendet tükröző – állomány az állami úthálózat zöme.*

1963-ban átszervezték az állami úthálózatot. Az I. és II. rendűeket kissé átrendezték, a III. rendűek nagy részét pedig visszaminősítették összekötőúttá. A „főközlekedési út” elnevezésből „főút” lett – bár még négy évtized után is fel-felbukkan a kissé dagályos régi jelző.

1963 óta az állami úthálózat alig változott. A főhálózat ugyan kiegészült a gyorsforgalmi utakkal – de ez úthosszban mérve mindössze 2% –, vonalátrendezésre pedig csak nagyon kevés esetben került sor. E négy évtizedes változatlanság azonban inkább a magába zárkózást, a szakmának a társadalmi-gazdasági folyamatoktól távol maradását (távol tartását?) tükrözi. Ez is oka annak, hogy a közlekedési ágazat presztízse azóta folyamatosan csökkent.

3. A városhálózat alakulása

A városi rang mindig is vonzó volt, mert a településhálózatból a kiemelkedést jelezte. Magyarországon különösen 1871 után nőtt meg e rang súlya, mert a mezővárosi státusz akkori megszüntetésével jelentősen megcsappant a városok száma.

A radikális rostálás ellenére az első világháborúig alig avattak újabb várost. Az 1920-as években is csak azért volt némi élénkülés a várossá nyilvánításban, mert az új országhatárok miatti igazgatási-ellátási átszervezés, illetve a sajátos budapesti helyzet néhány nagyobb községnek fellendülést hozott. Így nőtt a városszám 42-ről 55-re 1900 és 1934 között.

1945 után megindult az új ipari- és bányásztelepülések várossá avatása. A számszerű gyarapodás folyamatát csak időlegesen törte meg Nagy-Budapest létrehozása 1950-ben, amely héttel csökkentette a városok számát⁵ (1. ábra).

A 70-es években előtérbe került a területi elv, az ország egyenletes „lefedése” városokkal. Ez kényszerűen vezetett a mérce csökkentéséhez és a városszám növekedéséhez.

A várossá nyilvánítás azonban 1984-től vett igazán nagy lendületet és ez az ütem a rendszerváltást kö-

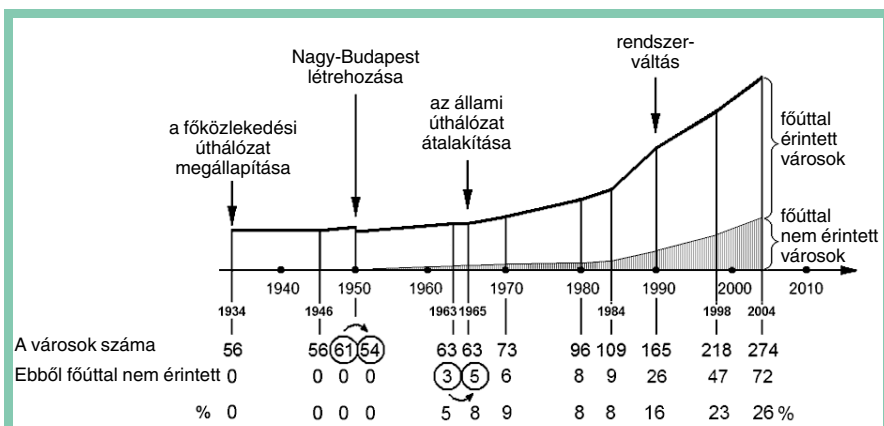
¹ A 2004. évi Békéscsabai útügyi napokon tartott előadás szerkesztett és kiegészített szövege

² Okl. szakmérnök és szaküzemgazdász, nyugdíjas vezető főtanácsos, Győr

³ Az 1890. évi I. törvénycikk

⁴ A 70.846/1934. sz. k.m.rendelet alapján

⁵ A csatoltak közül városok voltak: Budafok, Csepel, Kispest, Pestszenterzsébet, Pestszentlőrinc, Rákospalota és Újpest



1. ábra: A magyar városok számának és főútkapcsolatának alakulása (saját szerkesztés)

vetően is folytatódott. A városok száma húsz év alatt 109-ről a két és félszeresére, 274-re nőtt. A városi cím mára degradálódott, elértéktelenedett. A felgyorsulási folyamatot tanulságos lenne történelmi és európai összehasonlítással elemezni, értékelni.

4. A városhálózat és a főúthálózat viszonya

A két hálózatot külön-külön – de főleg együttesen – szemlélve tanulságos összefüggéseket fedezhetünk fel. Még elgondolkodtatóbb lehet azonban több ország város és főúthálózata viszonyainak az összehasonlítása. A felszínes jegyek mögött megbújó indokokból ugyanis még arra is következtetni lehet, hogy egy ország hogyan gazdálkodik – tudatosan vagy csak ösztönösen – a közlekedés- és településhálózatban rejlő belső energiáival, piaci lehetőségeivel, vagyonával. Mindezekhez indításként, gondolatébresztőül nézzük meg az egyik legegyszerűbb összefüggést: miként alakult a főúttal nem érintett magyarországi városok száma az utóbbi évtizedekben! (1. ábra)

A grafikonból leolvasható: 1951-ig valamennyi várost érintette főút („főközlekedési” út), mára azonban már negyedét nem érinti. Bár az is kutatás tárgya lehetne, hogy a főút és a település viszonyát tekintve mely korban, milyen körülmények között és milyen konfiguráció számít pozitívan értékelhető érintésnek és milyen távolságon túl negatív nem-érintésnek, a magyar városhálózat és a főúthálózat kapcsolati viszonya egyértelműen divergáló. Ezen azért is el kell gondolkodni, mert a „város” megnevezéshez évszázadokon át a központi hely és a jó elérhetőség fogalma párosult és a piaccgazdaságra visszatérésünk kapcsán e tulajdonságok je-

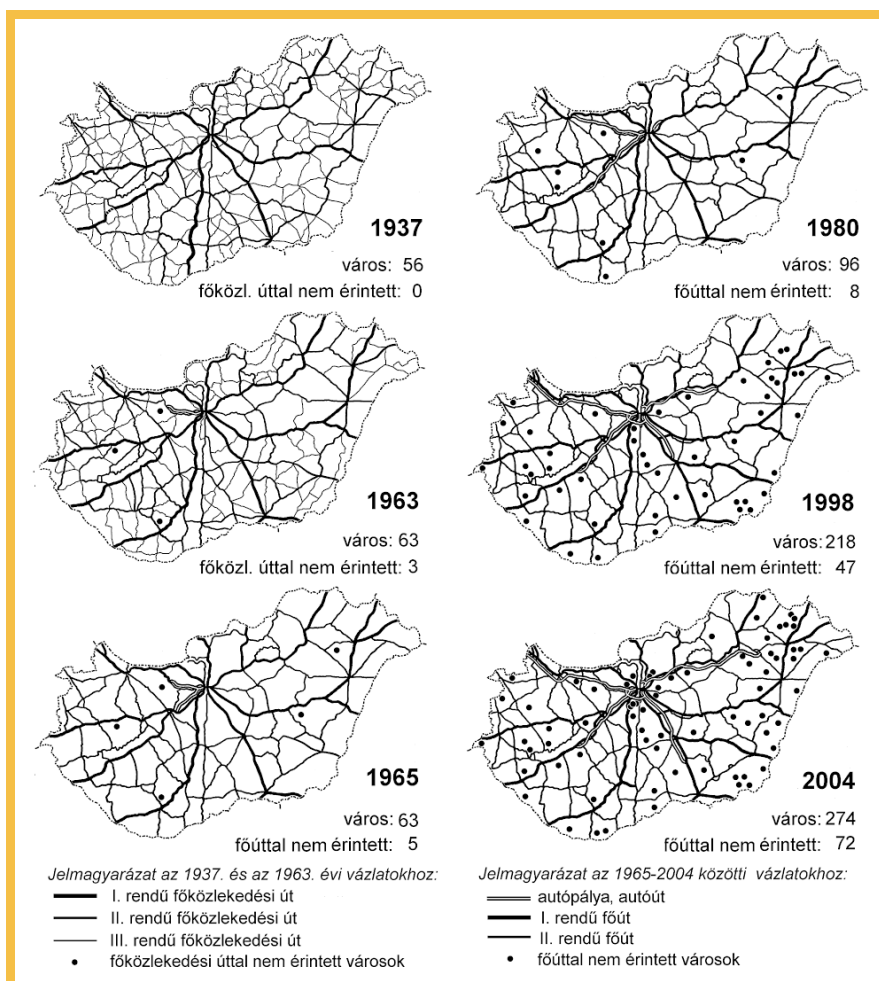
lentősége nemhogy csökkenne, hanem még növekszik is.

Érdekes és tanulságos megnézni a divergálási folyamatot térképes formában is (2. ábra). Néhány jellemző eset így könnyebben fedezhető fel:

– Oroszlány várost a hatalmas ipari és kommunális beruházási korszakában sem „látták el” főúttal – pedig milyen jól jönne ma egy Tatabánya–Oroszlány–Mór közötti főút mind a két bányászváros, mind pedig a Közép-dunántúli régió belső szervezése számára!

– A városok száma – az 1950-es évet kivéve – folyamatosan nőtt, a főközlekedési úthálózat helyett 1963-ban öncsonkítással kijelölt főúthálózat viszont lényegesen rövidebb lett, és azóta szinte csak az autópályákkal növekedett. Igaz ugyan, hogy 1963-ban a városok közül csak kettőt „hagyott el” a főúthálózat, de a falvak közül 314-et, miközben a főúti nyomvonal-módosítások összesen három új falut tártak fel. Az 1963-as főúthálózat-racionalizálás tehát a települések 10%-át negatívan érintette!

– Az említett 1963-as átszervezés során negatívan érintett két város közül az egyik Túrkeve volt, amely-



2. ábra: A magyar városhálózat és a főúthálózat fejlődési folyamata 1937. és 2004. között (saját szerkesztés a korabeli autótérképek alapján)

- nek neve annakidején a közhíradásokban büszkén így szerepelt: „Túrkeve termelőszövetkezeti város”. Az egyik ágazat felmagasztal, a másik leértékel...
- Az 1963-as és az 1965-ös hálózati képeken látható, hogy leginkább a szabolcsi, a békési és a baranyai határszéli területek „fehéredtek ki” a hálózatát-szervezés során. Vagyis a legújabb kori gyepű-helyzet átkával sújtott területeken még a közlekedési ágazat is ütött egyet... Ez azért tűnik még inkább visszatetszőnek, mert a trianoni határvonal külső oldalán sok szakaszon ott is alakítottak ki főutat, ahol annak nem volt történelmi előzménye!
 - A Vas megyei Celldömölköt vasúti gócponti helyzete tette nagygyá, és végső soron várossá is. Bár a – mindig tolódo – távlati tervekben szerepel a 88-as főút keleti meghosszabbítása és Celldömölknek erre felfűzése, a város jelenleg távol van mindegyik főúttól. Itt még a közlekedési alágazatok szinergia-hasznosítása is várat magára ...
 - Békés megye délkeleti, határ menti térségében öt város alakult az utóbbi húsz évben. A legközelebbi 14 km-re van a *magyarországi* főutaktól, a legtávolabbi 45-re. Melléküti városok – *mellékvárosok*?
 - 1985-ben készült el az országos törzsúthálózat fejlesztési terve. A ma már nyilvánvaló hiányosságai mellett erényeként említhetjük azt, hogy ez a hálózat érintette volna *valamennyi* mai várost!
 - A jelenlegi 274 városból kettő 2000 fő alatti, hét pedig 2-3000 közötti lakosságú. Mindegyik az utóbbi 15 éven belül vált várossá. Ennek kapcsán ha más nem, az a kérdés mindenképpen felmerül, hogy a *de jure* város és a *de facto* város tartalma hogyan alakult az elmúlt évszázadok és főleg az utóbbi évtizedek során? Nem torzult-e el túlságosan a köz-óhaj a *városi rang* felé, a *városias tartalom* helyett.

5. Problémakezelési változatok

Elgondolkodtató az a *diszharmónia*, amely a főút- és a városhálózat között kialakult, főleg az utóbbi két évtizedben. Mit lehetne, mit kellene tenni? Több változat is lehetséges:

- a. *Maradjon minden így, ahogy van.* – Elodázó, csak ideig-óráig tartható változat.
- b. *A főúttal nem érintett városokat minősítsék vissza községnek.* Ilyen tömeges visszaminősítésre volt már példa: a *hatszáz év* alatt kifejlődött és túlbujánzott mezőváros-hálózat nagy részét 1871-ben községgé degradálták. Belátható azonban, hogy a legutóbbi két évtized várossá alakítási dömpingje után illet az ország vezetése sem szakmai, sem politikai okokból nem vállalhat fel, és valószínűleg a negatívan érintett lakosság sem fogadná el.
- c. *Minden várost érintsen országos I. vagy II. rendű főút.* Ez közúthálózati oldalról lenne abszurd megoldás, mivel a II. rendű főút-kategória felduzzasztása nyomán ésszerűtlenül sok közepes és kisebb forgalmú úton kellene a II. rendű főúthoz tartozó magas közúti szolgáltatási színvonalat biztosítani.
- d. *Minden várost legalább harmadrendű főút kösse össze valamennyi szomszéd várossal.* A kisvárosokat is csomóponti helyzetbe hozó ezen „városba-

rát”, sőt „vidékbarát” hálózatszervezés *ésszerű kiindulási alap lehet* a diszharmónia feloldásához.

- e. *Vegyes változat.* A problémamegoldás módozatainak kidolgozására komplex kutatásokat és hatásvizsgálatokat kell végezni. Ezek várhatóan olyan további tényezőket tárnak fel, amelyek nyomán egy kevert, kompromisszumos megoldás születik majd.

6. A városbarát–vidékbarát főúthálózati modell: „a városokat legalább harmadrendű főút kösse össze valamennyi szomszéd várossal”

Az előzőekben említettek szerint a d., változat kiindulási alap lehet a megoldáshoz. Ez nagy vonalakban azt jelentené, hogy egészítsük ki a főúthálózatot a harmadrendű főutakkal oly módon, hogy *a címben megjelölt célt elérjük.* A kapcsolatot a kvázi-legrövidebb vonalon kelljen biztosítani, nem nagy kerülőkkel. E hálózat az 1934–1963. között létezett *harmadrendű „főközlekedési úti” kategória* és az 1985-ös OKFT „kiemelt összekötőúti” kategória korszerű újrafogalmazása lenne, *a városhálózat csomóponti helyzetbe hozásának szándékával.* A harmadrendű főutak döntő többsége az állami mellékutakból kiemelt és felfejlesztett út lenne, de helyenként földutak vagy új nyomvonal-szakaszok fokozatos kiépítésére is szükség lenne. Útkiépítettségünk nagymérvű lemaradásának csökkentéséhez is hozzájárulhat ez a bővítés⁶.

A főúti-városhálózati összhang újbóli megteremtésének, a városok „számozott” – a helyszínen is számmal jelölt – utakkal való felértékelésének óriási jelentősége lenne a mai piacgazdasági helyzetben. Nőhet a városok presztízse, *gazdasági és turisztikai vonzereje*, de javulhat a *vidék önértéktudata és népességmegtartó képessége* is. A „számozott” utak kijelölése lelki-fizikai fejlesztőerőt adhat további ezres nagyságrendű – az új főutakkal felfűzött – faluknak is. A harmadrendű utak hálózatának újraalkotása ezért egyszerre *gazdasági, társadalmi, közlekedési, idegenforgalmi kérdés* – vagyis komplex politikai ügy.

7. A békési mintapélda

A 2004. évi útügyi napok házigazda-megyéjének tiszteletére Békés megye tágabb térségének példáján részletesen is bemutatjuk mind a város- és főúthálózat viszonyának hetven éves alakulását, mind pedig a „város- és vidékbarát” főúthálózat *egy lehetséges változatát.* Az Európai Unió bővítésére gondolva, természetesen tartjuk az országhatáron túl tekintő hálózattervezést is.

Kiindulási alapként a 3. ábrán bemutatjuk egy *szakmatörténeti dokumentum* békési részletét. Ezt is felhasználva, a 4. ábra sematizált rész-térképein a Békés-térségi város- és főúthálózati rendszer alakulása követhető nyomon. Minden bizonnyal máig szóló tanulságokkal szolgálna annak kiderítése, hogy miért változott olyan nagyot a főúthálózat képe 1937 és 1963 között és miért változatlan 1963 óta? Miért viselt egy időben

⁶ 2003-ban az EU-ban az utak 96%-a, nálunk csak kb. az 50%-a volt szilárd burkolatú



3. ábra: Békés megye tágabb térségének főközlekedési közúthálózata 1937-ben (Magyarország közlekedési térképe, 1937. Tervezte és kiadta a Magyar Királyi Központi Statisztikai Hivatal)

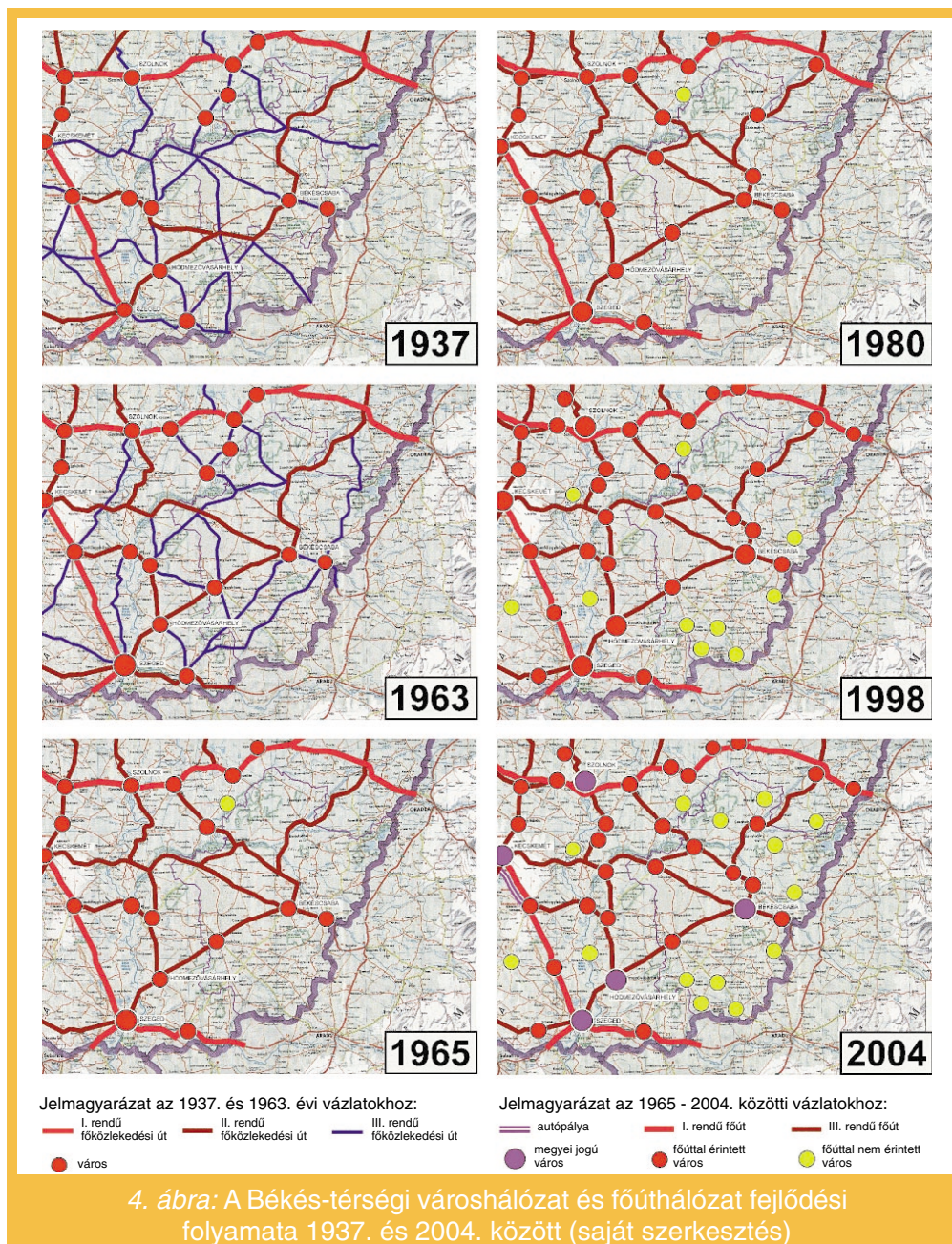
40-es számot a Kecskemét–Békéscsaba és 43-ast a Szeged–Berettyóújfalú közötti út? Milyen távolsági (városközi) forgalmi kapcsolati igények vannak, és mennyire szolgálja ezeket a mai főúthálózat? Van-e szignifikáns különbség a főút menti és a főútmentes kisvárosok gazdasági, demográfiai stb. viszonyai között? Hogy látja települési és úthálózati jövőjét a megye déli sarkában levő négy „főútmentes” kisváros, amelyek közelebb vannak az országhatáron túli Aradhoz, mint a megyeszékhely Békéscsabához? – A térképsorozat alapján további kérdések, felismerések, következtetések, tanulságos összehasonlítások tehetők a térség életének sok területén, amelyekben a közlekedéshálózati helyzet közvetlen vagy közvetett hatása fellelhető.

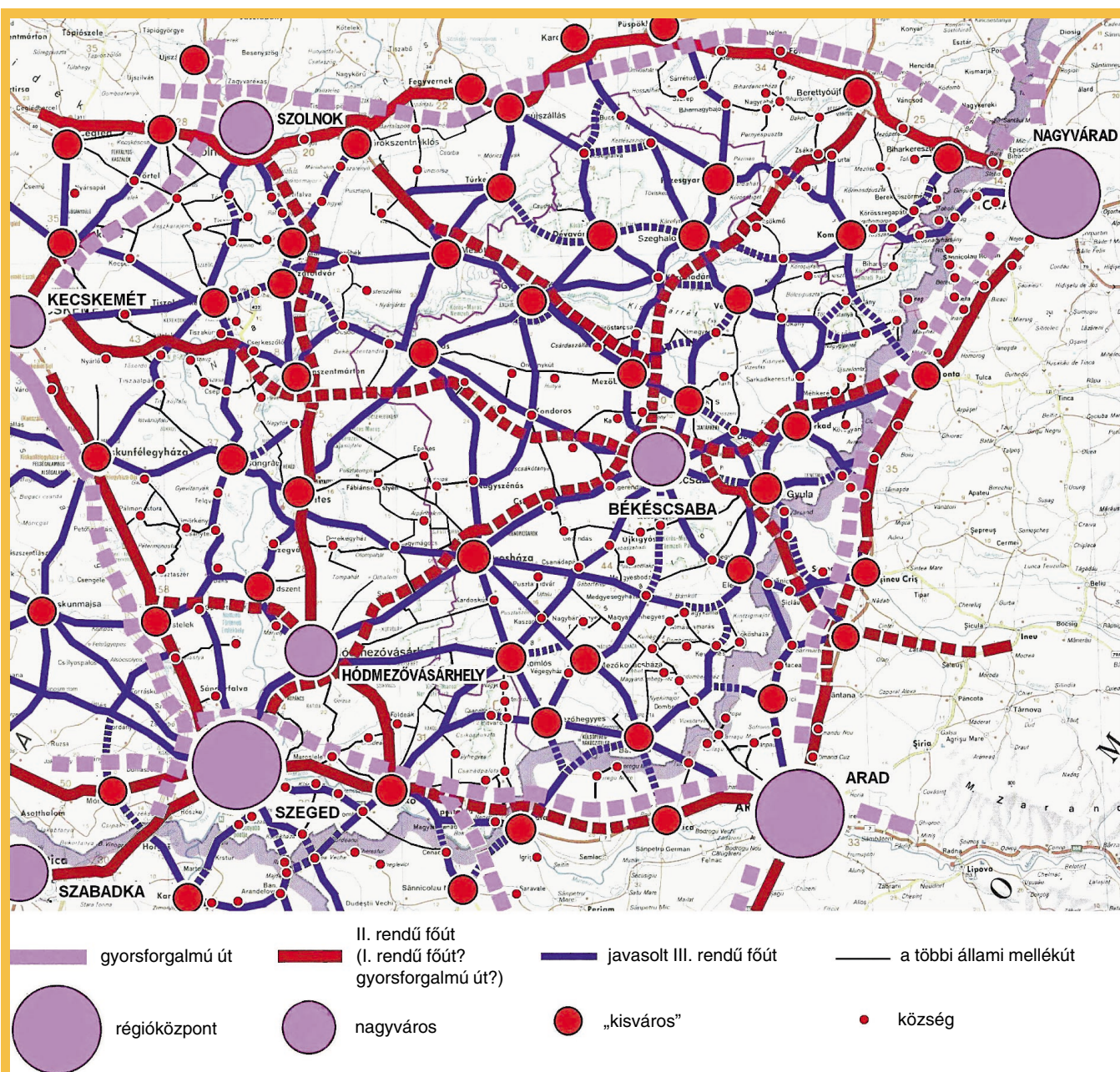
Milyen legyen ezek után a térség kiegészített főúthálózata a „minden várost legalább harmadrendű főút kössön össze a szomszéd városokkal, a kvázilegrövidebb vonalon” elv alkalmazása esetén?

Az 5. ábrán felvázoltuk ennek egy lehetséges képét, vitaindítóként, előzetes jelleggel, kiforrott részletes hálózatbavételi elvek és a szükséges komplex előkészítés nélkül. A harmadrendű (regionális?) főúti kategória bevezetése ugyanis széles körű műszaki, pénzügyi, társadalmi előkészítést és nagyszámú szabályozási, rendeletmódosítási stb. feladatot vet fel. Ezeknek csak egy része dönthető el a közlekedési ágazaton belül, nagyobbik része a szakma külső kapcsolatait érinti. Visszahatása lesz pl. a mai főutakra és indokolt foglalkozni az alakuló régiókon belüli kohézió javításával, illetve a határkeresztező útkapcsolatok átsorolásával is. A vázlat ezért inkább olyan iskolapéldának tekinthető, amely lehetőséget ad a város- és főúthálózati koordináció elemzésére, valamint a felmerülő problémák illusztrálására.

8. Néhány kérdés a sok rendeznivalóból

8.1. Mit jelentsen a „kvázi-közvetlen” útkapcsolat: két érdekelt város közötti légvonalbeli távolsághoz viszonyítva milyen százalékos arányú többlet-úthossz legyen elfogadható a vonalkijelölésnél, figyelemmel a





5. ábra: A javasolt állami főúthálózat és az állami mellékutak Békés megye térségében (saját szerkesztés)

kiepített utakra, a történelmi előzményekre, a topográfiai, vízrajzi stb. körülményekre?

8.2. Bár a III. rendű főúttá nyilvánítás nem jár automatikusan a forgalom növekedésével, várható, hogy a *közbenső falvak egy része* vélt környezetvédelmi okokból ellenzi a kijelölést, a másik része viszont gazdasági okokból támogatja azt. Az esetenként nagyon bonyolult helyzet kezelésére szakmai és jogi szempontból komplexen fel kell készülni.

8.3. Tisztázni szükséges, hogy mely települések városnyosok még városi rangra és mely további községeket, idegenforgalmi góccokat stb. indokolt központi helynek vagy legalábbis III. rendű főúttal felfűzendő helynek tekinteni? *Elébbemenő vagy követő* legyen-e az úthálózati terv, illetve végrehajtás? Milyen további igények várhatók településhálózati oldalról? Megosztják-e egyes kutatók javaslata szerint a ma már túlságosan heterogén városhalmazt *közép- és kisvárosi csoportra*, és milyen következményei lehetnek ennek a III. rendű főúthálózatra? Nem függhet-e ez össze azzal, hogy a III. rendű utak állami vagy valamilyen

regionális utak lesznek-e? *A városhálózatot és a főúthálózatot nem együttesen kellene-e felülvizsgálni? Hogy van ez Európa más országaiban?*

8.4. Az eddigi kérdések is és a határon átnyúló hálózatkielölési javaslatok is felvetik a szomszédos országok – végső soron az Európai Unió – úthálózati struktúrájának és hálózatkielölési elveinek az egységesítését, de legalábbis az ekvivalencia-szabályok megalkotását. Békés megye esetében konkrét hálózatiterv-ésszerűsítés is felmerül: a Békéscsaba és Debrecen közötti rurális vidéken az M47 helyett csak egy jó 47-es főút legyen, a gyorsforgalmú kapcsolatot pedig oldjuk meg Nagyszalontán és Nagyváradon át, a romániai hálózattal kombinálva, olcsóbb építéssel és gazdaságosabb üzemeléssel... Az 5. ábrán – több ilyen ésszerűsítési feladatra emlékeztetésül – nem szerepel bizonyos főútvonalak konkrét rangja.

8.5. Mérlegelni kellene, hogy egy gyorsforgalmi útnak és egy elsőrendű főútnak legalább III. rendű főút legyen a havária útja, egyben lassúforgalmi kísérő útja is. Az 5. ábra tartalmaz néhány ilyen javaslatot.

8.6. Egy mai mellékút III. rendű főúttá emelését általában *értéknövekedésnek* tekintenek a térségi érdekeltek. Ez jó lehetőséget kínál a közlekedési alágazat és a helyi érdekeltek – általában az önkormányzatok – összefogására, amennyiben egy útszakasz magasabb hálózati rangjának hivatalos deklarálását, „kitáblázását” bizonyos fontosabb műszaki paraméterek meglétéhez vagy megteremtéséhez kötik. Az *érdek-kapcsolat* közös pályázatok benyújtásában nyilvánulhatna meg, amely növelné az alágazat tekintélyét is.

8.7. Mérlegelni kellene azt is, hogy a jövőben – ha a III. rendű útkategóriát bevezetik – a várossá nyilvánítás feltétele legyen a legalább III. rendű főúti kapcsolat(ok) megléte vagy kiépítése. Ez az egészségesebb térszerkezet kialakításának is egyik alapja lehetne.

8.8. Az „*a városokat legalább harmadrendű főút kösse össze valamennyi szomszéd várossal*” elv megvalósítása *nemcsak közlekedési kérdés*, hanem az eddigi évszázadok során meggyökeresedett *centralizáció* elv helyett a mai kor szellemének jobban megfelelő, *demokratikusabb, policentrikusabb szervezési elv* alkalmazása is. A hangsúly a „*valamennyi szomszéd*” kifejezésen van, amely mögött – az esetenként meglévő rangkülönbségek ellenére – *bizonyos fokú kapcsolati egyenrangúság, az összefogás lehetőségének kínálata és a partnerválaszték* új, piaci ízű fogalmai sejlenek fel. E javasolt hálózatfejlesztés *üzenet* lehetne a *társadalomnak* – és azon belül is főleg a *vidéknek* –, mivel újfajta *vidék- és társadalomszervezés alakulhat ki*, amely így együtt már politikai ügy. *Ezért a III. rendű főútrendszer részletes szabályainak a kidolgozásában társadalomszervezőknek és gazdaságpolitikusoknak is részt kellene venniük*, és a tervezetet széleskörűen meg kellene vitatni.

8.9. A városhálózat „*policentrikusabb*” hálózata a községek szintjén is felveti a „*minden faluból szilárd burkolatú út vezessen a szomszédjaiba*” elv *nagy időtávlatú* érvényesítését, a településközi önkormányzati földutak fokozatos kiépítését is. Ez nemcsak fontos vidék- és társadalomszervezési, hanem mezőgazdasági önköltségcsökkentési kérdés is, amellyel az EU-s 96%-os és a magyar 50%-os útkiépítettség közötti nagy különbség okán, belátható időn belül foglalkozni kell. *Bízható, hogy a közlekedési tárca több mint 1000 km ilyen út kiépítését támogatta az utóbbi tíz évben.* – A „*faluközi*” utak ügye azonban külön kérdés.

8.10. Milyen alap-paraméterei legyenek a III. rendű főutaknak, és az amúgy is reformra szoruló tervezési

előírások milyen feltételeket szabjanak ezekhez (pl. a megújítandó Babkov-féle mutatókból)?

8.11. A III. rendű főutakkal érintett településeknél a *felfűzés* és az *elkerülés* szélsőségei között, esetenként kapjon helyet a felfűzés javított változata, a *településtengely korrekciós javítása* is, figyelemmel – a várható forgalmi és környezeti terhelés mellett – a településszervezési és a piaci érdekekre.

8.12. Telekkiszolgáló legyen-e, (maradjon-e) a III. rendű főút teljes hosszában, vagy a forgalomnagyság, az igény-sűrűség, a terepviszonyok stb. függvényében egyedileg, rendezési tervben kelljen meghatározni a párhuzamos kiszolgálóút vagy valamely más mentesítő megoldás szükségességét?

8.13. A III. rendű főút legyen *külterületen* is szerényebb kialakítású a II. rendű főutaknál, legyen tájbarát vonalvezetésű; ne akarjon a II. rendű főutakkal rivalizálni a szolgáltatási színvonalban. Ez viszont feltételezi azt, hogy megfogalmazzuk pl. az egyes útkategóriák elvárt, illetve megtűrhető *vonalvezetési hajlékonysági jellemzőit* is.

8.14. Nyilvánvalóan további nagyszámú elvi és gyakorlati probléma merülhet fel már most is és a hálózat-tervezéskor is. Célszerű lenne ezért egy-két kísérleti vázlat elkészítésével és a nyilvánosság elé tárásával minél több elvi problémát felszínre hozni. Ennek alapján megfelelően széles körű kutatómunka indítható, amely biztos háttérrel adhat a végleges, országos hálózat-átalakítási tervnek.

9. Zárószó

A 2004. évi várossá nyilvánítások után a 274 magyar város közül 72 csak mellékutakon közelíthető meg. A város- és főúthálózat diszharmoniója, a főúthálózat négy évtizedes változatlansága cselekvésre készített. Egyféle megoldást jelenthet a III. rendű főúti kategória ismételt bevezetése, és ezek révén valamennyi városnak főúti csomóponti helyzetbe hozása. A hálózatfejlesztésnek azonban nagy társadalomszervezési és piaci hatása is van, ezért indokolt, hogy részletes szabályainak kidolgozásában társadalom- és gazdaságpolitikusok, önkormányzatok és a szomszéd országok képviselői is részt vegyenek. A komplex tudományos kutatómunkával megalapozott város- és főúthálózati összhang – a közlekedési viszonyok javításán túl – fontos tényezője lehet a társadalom további demokratizálásának, a vidék jobb versenyképességének és szervezettségének.

Summary

Harmonization of the main road network and the network of towns in Hungary

The networks of main roads and towns had developed in harmony in the 18th and 19th century. However, there are some discrepancies nowadays. The main road network in Hungary has remained the same in the last 40 years while the number of towns has significantly increased. As a result of this process there is a considerable number of new towns without direct main road connection. A town traditionally means a central place and good accessibility. The proposed solution is a town-friendly and rural-area-friendly regional layer within the existing road network. The layer of numbered regional roads as 3rd class main roads may provide the necessary connection and accessibility for all towns. The author provides an example of Békés County and analyses problems of network organisation, planning and regulation.

HÁLÓZATFEJLESZTÉS