

MAGYARORSZÁG KOMMUNIKÁCIÓS TENGELEINEK ALAKULÁSA

(The development of the communication axes of Hungary)

ERDŐSI FERENC

Bevezetés

Keressük a helyünket a világban, még hevesebb viták közepette Európában.

A csupán két főégtáj szerint, szigorúan politikai alapon felosztott kontinensen belüli hovatartozásunkról a Jalta-doktrína nem hagyott kétséget. Ennek megfelelően Nyugaton mind a hivatalos dokumentumokban, mind a médiumokban a vasfüggönyön túli országokat, így hazánkat is következetesen kelet-európainak nevezték. Ez az egybemosás sértette nemzeti tudatunkat (a szovjet szoldateszka kényszere – nem kevés nyugati szövetségesi asszisztálással – definiálta hovatartozásunkat), és nem felelt meg a földrajzi, történelmi gondolkodásunknak, fogalmi rendszerünknek sem. Ezért a késői Kádár-rendszer „játékszabályainak” megfelelően földrajzi nevezéktaninak álcázott vita indult arról, hogy Magyarország Európa melyik „alrégiójához” tartozik.

A tér-idő tudományok művelőinek körében ma már Kelet-Közép-Európát tekintik Magyarország nagytérségi keretének, ilyen formán – legalábbis térségi tudatunkban – valamelyest közelebb kerültünk a Nyugathoz. A valóság azonban nem mindig követi vágyainkat. A merev politikai kettéosztottság megszűntével azonban hovatartozásunkat, *nagytérségi keretünket az európai uniós tagság és a NATO-hoz tartozás mellett az is befolyásolja, hogy hogyan alakulnak nemzetközi közlekedési kapcsolataink irányuk szerint.* E tanulmányban arra is választ keresünk, hogy milyen változás következhet be Európán belüli közlekedésföldrajzi helyzetünkben, aminek hatásával az ország gazdasági stratégiájának tervezésekor is számolni kell.

Hazánk és közvetlen környezetünk, a Kárpát-medence személy-, áru- és híráramlási vonalainak térbeli rendjére, illetve hálózatának textúrájára az elmúlt évszázad alatt ható tényezők közül az alábbiakat emeljük ki:

- a természeti földrajzi adottságok,
- a kontinensen belüli gazdasági-politikai földrajzi, illetve geopolitikai helyzet, és
- a különféle érdekek ütközése során érvényesülő (nem mindig szakszerű, koherens közlekedéspolitika részét alkotó) különféle hálózatfejlesztési elképzelések, vagy éppen hivatalos koncepciók.

A gazdasági-társadalmi fejlettség (abszolút és viszonylagos) mértéke sem elhanyagolható, de önmagában nem meghatározó tényező, mivel kérdésünk nem annyira a teljesítményre, mint a térbeli megjelenésre irányul.

1. A természeti adottságokhoz igazodás időszaka, a folyókra utaltság

Az ókori római civilizáció nem volt képes betölteni az egész Kárpát-medencét, részben Pannóniára, részben (és időlegesebben) Dáciára korlátozódott. *A hatalomgyakorlás és a gazdasági-katonai berendezkedés területi megszakítottsága gyakorlatilag a természeti adottságokhoz alkalmazkodás eredménye:* a birodalmi központból, Itáliából DNy felől a jól védhető Duna-vonalig (limes) fokozatos terjeszkedés, és az ásványkincsekre rászorultság okán nagy áldozatok árán elfoglalt, nehezen megtartott Dácia között a nomádok által is ritkán lakott, jórészt mocsaras, nehezen járható Alföld.

A római időkben a Dunántúlon a viszonylag fejlett, kiépített rácsos úthálózat elsősorban hadi célokat szolgált, a castrumokat kötötte össze egymással és Itáliával. Bizonyos önálló, a Balkán felé csatlakozó úthálózata Dáciának is lehetett, de a két provincia között az Alföldön át hiányzott az összeköttetés.

A tömegesebb áruszállításra azonban még a kövezett utak sem voltak alkalmasak, erre inkább a vizek (főként a Duna és a Balaton) szolgáltak.

A honfoglalás után végbement bizonyos területi kiegyenlítődés, a nomád magyarság számára az Alföld mint legelőterület halban bővelkedő folyóival nagy értéket jelentett. Egyfelől a letelepedés, a földművelés, a legszükségesebb kézműipar elsajátítása, a bizonyos mértékű területi specializáció és az országbővítéshez vezető eredményes külpolitika következtében növekvő közlekedési-szállítási igények, másfelől a csak földút minőségű úthálózat közötti ellentmondás rendkívül mély, ezért a folyóvizekre utaltság még nagyobb méretű volt. *A kormányzati központ* némi tétovázás (Székesfehérvár) után a Kárpát-medencén belül a csaknem mértani központi és ugyanakkor *folyam menti fekvést részesítette előnyben.* Esztergom, Visegrád illetve Buda egyaránt élvezte az év túlnyomó részében a nagy rakományok szállítására alkalmas hajókkal járható Duna különleges előnyét. A folyam értékét tovább növelte, hogy mind ÉNy, mind DK felé a nemzetközi kapcsolatokhoz semmi mással nem helyettesíthető lehetőséget teremtett.

A Kárpát-medence a magyar *középkorban* már elég jól szervezült a keresztény európai civilizációba és kultúrkörbe, amiben az ország Ny és DNy felé nyitottságának is szerepe volt. Így a nemzetközi kereskedelmi, kulturális kapcsolatok mind Itália, mind Közép- és Nyugat-Európa felé éltek.

Igaz, a külkereskedelmünkben meghatározó szarvasmarhát lábón hajtották. A DNy–ÉK és Ny–K irányú csapások, valamint a néhány, részben Budát megcélzó, évente mindössze párszáz kereskedő, futár által használt „kereskedelmi” földutak azonban egyaránt nem voltak olyan teljesítményűek, hogy területszerkezet-formáló hatásuk lett volna.

Tehát az országot még nem kötötték össze a kontinens távolabbi régióival az ország általános gazdasági-kulturális színvonalának megfelelő, teljesítőképes utak. Az ország „közepén” folyó Dunának meghatározó szerepe volt a nagyobb szállítási teljesítmény igénylő közlekedésben, partjain élénkült a kereskedelmi-ipari tevékenység.

Az újkorban, részben a nagy földrajzi felfedezések, részben az Oszmán Birodalom terjeszkedése nyomán *Európa gazdasági súlypontja nyugatra, az Atlanti-térség felé tolódik, a Kárpát-medence is periferizálódik.* Közlekedésünk akkor még gyengébb, útjaink elhanyagoltak, a három részre szakadt országot nem fűzi össze megbízható útrendszer (a marhahajtó csapásokon kívül csak a Tiszához és a Maroshoz csatlakozó sóutak léteznek), de a külföldi összeköttetések is esetlegesek. A török ugyancsak a Dunát és a mellette Budára vezető hadiutat tekinti a birodalmi központtal való kapcsolattartás alapvető eszközének.

A török kiűzése után majd száz év telik el, amikor az ország közlekedésében apró lépésekkel megkezdődik a *modernizáció*. A XVIII. század végén az Adria felé a kapcsolatot némileg javítja a Károly és a Lujza út a horvát Karszton keresztül, és javul a Duna menti hajóvontató út minősége.

2. A Nyugat felé fordulás a vasútkorszakban

A reformkorszakban 1825-től kidolgozott vasúthálózati koncepciók közös jellemzője, hogy a politikai-gazdasági realitásokhoz igazodva nem tekinthettek el az osztrák birodalomhoz tartozásunk tényétől. Ugyanakkor korán felismerve nagy teljesítőképességét és térszervező erejét, a vasutat az önálló külkereskedelem, a viszonylagos gazdasági-politikai függetlenség elérése egyik eszközének tekintették, ezért az Ausztriát elkerülő vonalak építését életbevágóan fontosnak tartották. Legmarkánsabban *Széchenyi István 1848. évi koncepciójában* rajzolódott ki az egyetlen központból, Pest-Budáról kiinduló fővonalak hálózata, amelyben *külkapcsolataink szempontjából két pályának szántak kitüntetett szerepet:*

- a Pestet (a Duna bal partján) Béccsel összekötőnek, valamint
- a Budát az egyetlen magyar kereskedelmi tengeri kikötővel, Fiumével összekapcsolónak, mivel az ország gabona- és egyéb mezőgazdasági exportpiacai Ausztrián (illetve az iparosodott cseh tartományon) kívül Dél- és Nyugat-Európában voltak.

A fiumei összeköttetés irányáról Kossuth és Széchenyi közötti vita az utóbbi javára dőlt el, azaz nem a Vukovártól a dunai hajóúthoz csatlakozó szlavóniai változat, hanem a Pestről DNy irányban Nagykanizsán át közvetlenül a kikötővárosba tartó változat kerekedett felül, de megépítése még évtizedekig váratott magára.

A szabadságharc utáni önkényuralmi időszakban – az osztrák birodalmi érdekek érvényesülése folytán – az 1850-es években és az 1860-as évek első felében megépült néhány fővonalunk Bécsre, valamint az osztrák kikötőre, Triesztre orientálódott.

Ebben az időben *messze a legforgalmasabb közlekedési tengely a Pest-Budát Ny-i irányban Béccsel összekötő Pest-Vác-Érsekújvár-Bécs vasút*, amelyet jól kiegészített az 1932-től már gőzhajókkal is járt Duna, valamint a legtöbb szakaszán már lekövezett (Duna menti) *postaút*. *Létrejött az ország első komplex (Ny-ra tartó) közlekedési folyosója*, amely Ausztrián át folytatódva nemzetközi kapcsolataink fő hordozójává is vált.

a) A „Fiume vagy Konstanca”-dilemma, a keleti kapcsolatok „kétértelműsége”

Vasútjaink az 1860-as években Erdély (és Kárpátalja) peremén, távol a Kárpátoktól megtorpantak. Ebben része volt a hegyvidéki építkezés műszaki nehézségeinek, a magas építési költségeknek is, azonban a fő okot az OMGE vezetői a keleti-délkeleti nemzetközi kapcsolatoktól óvakodó politikában, valamint a magyar kilátásokat erősen rontó osztrák atkaroló vasútépítkezésekben, konkrétan a Kárpátokon túli Lemberg–Csernovic–Jassi–Galac pályában látták, amely képes volt olcsó román gabonával elárasztani az osztrák-cseh piacot.

Valójában az osztrák „versenypálya” még sokáig nem készült el teljes hosszában (Csernovicig épült meg az 1860-as évekre), Romániában pedig a Dunától akkor csak Bukarestig jött fel a vasút, így egyszerűen *nem lett volna mihez csatlakozni a Kárpátokra az államhatárig felkapaszkodó magyar pályáknak.*

A magyar gazdaságpolitikusok egy része már az 1850-es évektől javasolta a *Konstancába vezető vasutat* olyan megfontolásból, hogy bizonytalan a fiumei vasút megépülése, de ha egyszer el is készül, akkor sem tud megbirkózni a közeli Trieszthe vezető osztrák Déli-vasút konkurenciájával.

Ez a koncepció azonban *átgondolatlan* volt. Nem számolt azzal, hogy megépülése versenyképtelenné tette volna a magyar mezőgazdasági termények kivitelét, mert

- legalább kétszer hosszabb utat kellett volna megtennie a terménynek vasúton Konstancába, mint Fiuméba,
- a nagy távolság miatt a tengeri út is jóval drágább lett volna Nyugat-Európába és – viszonylagosan – Itáliába,
- a szabadpiaci viszonyok mellett a konstancai vasúton éppen hogy az olcsóbb román és bolgár gabona talált volna utat Magyarországon át Ausztria felé, tehát nem DK-i irányban áramlott volna rajta a teheráru többsége, hanem ÉNy-i irányban.

A realisabban gondolkodó *alföldi agrár lobby* pedig – terményei versenyképességének biztosítása érdekében – *az Alföld keleti pereméről induló, a legrövidebb irányban a Bácskát átszelő, és Horvátországon át Fiuméba vezető vasút építését* kezdte meg, amely Nagyváradtól Eszékig megépült az 1870-es évek elejére. Így még a Pest–Fiume vasút megépülése előtt *egyértelművé vált az adriai magyar kikötőre orientálódás* minden más (pl. konstancai) változattal szemben.

Az orosz és román gabonától való félelem elég erős volt ahhoz, hogy Magyarország még jó ideig ne tegyen lépéseket a vasúti kapcsolatok megteremtésére a Kárpátokon kívüli területek felé, miközben a nyugati és észak-nyugati összeköttetések száma szépen gyarapodott (1875-ben már 5 „élt”). Ezért *Magyarországnak szomszédjai közül 1879-ig csak Ausztriával* (illetve a hozzá tartozó, nem német nyelvű tartományokkal) *volt vasúti kapcsolata.* Ezt az egyoldalúságot, a más irányokban folytatott izolacionista politikát azonban nem lehetett már fenntartani.

A *délkeleti nemzetközi kapcsolat Romániával* rendkívül bonyolult érdekegyeztetések, hosszadalmas viták után csak az 1870-es évek végétől jött létre. 1879-ben a Tömös-szorosban Brassó és Predeal között, valamint Orsovánál történt meg az összekötés. Később a Gyimesi- és Vöröstoronyi-szorosban mellékvonal szinten – miután az európai vasúti egyezményt aláíró Magyarország kötelezettséget kellett, hogy vállaljon a transzeurópai hálózathoz való hozzájárulásra Délkelet-Európa Közép-Európával való összeköttetésének megteremtésével.

A XIX. század végén, a XX. század elején az Ausztriához tartozó Galicián és Podolián át Oroszország felé *ÉK és K-i irányban* is megteremtődött a vasúti összeköttetés.

b) A déli kapcsolat

A történelmi Magyarország legkésőbb déli irányban, a Balkán felé teremtette meg nemzetközi vasúti összeköttetését. Ennek főbb okai a következők voltak:

- a Balkánon rendkívül bonyolult, és Magyarország szempontjából kedvezőtlen volt a politikai helyzet (a török uralomtól lassan megszabaduló országok egymás közötti ellentéte, sajátos viszonya az európai politikát meghatározó hatalmakhoz);
- a monarchia közvetlen érdekérvényesítésére csak Bosznia-Hercegovina okkupációja (1878) után kerülhetett sor (mint a magyar iparcikkek exportpiaca és bányakincsek, egyes termények olcsó importpiaca);
- a Szezei-csatorna megnyitása (1869) után felértékelődött Szaloniki kikötője, illetve a rajta keresztül a Közel-Keletre, Dél-Ázsiába és a Távol-Keletre vezető rövidebb útirány, amelynek használatához azonban nélkülözhetetlen volt a Magyarországot az Égei-tengerrel összekötő vasút.

Az eredeti tervek szerint Budapestől D-i irányban, a Duna jobb partján haladt volna a fővonal, amely elágazásaival egyszerre lett volna hivatva szolgálnia a három irányban is jelentkező szállítási igényt; így

- Tolnánál ágazott volna ki a Fiuméba vezető pálya,
- Eszéknel a Boszniába (Bródba, Szarajevóba) vezető pálya,
- a fővonal pedig Zimonyon át csatlakozott volna a szerbek által már Belgrád és Nis között épített transzbalkáni pályához.

E tervet – nem utolsó sorban az osztrák magántársaságok politikája miatt – elvetették.

Végül is mind a három cél felé külön vonal épülése mellett döntöttek, de közülük csak kettő valósult meg:

- 1882-ben a kelenföld–dombóvár–szentlőrinci pálya építésével befejeződött a Budapest–Dombóvár–Gyékényes–Zágráb–Fiume pályalánc létrehozása, közvetlen vonatok közlekedhettek a Magyar Szent Korona területén a fővárosból a tengeri kikötőbe;
- 1883-ra megépült a Budapest–Szabadka–Újvidék–Zimony fővonal, amely csatlakozott a szerb hálózathoz. Ez azonban sohasem lett igazi versenytársa a tengert jóval hamarabb elérő és megbízhatóbb fiumei vasútnak.

c) *A szélsőséges egyközpontúságra törekvés és csődje*

A kiegyezés utáni magyar közlekedéspolitika lényegében vállalta Széchenyi koncepcióját, azonban még inkább és kemény céltudatossággal törekedett a fővonalhálózat fővároscentrikus alakítására annak érdekében, hogy Budapestet a monarchián belül Bécs ellenlábás metropoliszává fejlessze.

Budapest gazdaságában különleges szerepe volt a világviszonylatban is korszerű, kapacitásában pedig Európában első malomiparának. A dunai vízi úton kívül a főváros felé terelt vasutak (az ebben a viszonylatban hallatlan alacsony fuvardíjak mellett) az ország minden részéből ide szállították őrlésre a gabonát, az őrleményeket pedig igen kedvezményesen továbbították Ausztriába.

Budapest túlzott kedvezményezése, a vasúthálózat és a szállítási irányok egyközpontúvá tétele kétféle módon történt:

- az 1870-es években a transzverzális vasutak építésének leállításával és a Budapestet elkerülő keresztirányú távolsági forgalom diszkriminatív tarifapolitikával való ellehetetlenítésével (1873-tól 1909-ig a 19 km-es Bátaszék–Baja szakasz hiánya miatt nem működhetett a Nagyvárad–Fiume pályalánc, az Alföld–Fiume vasút meglévő szakaszait két-háromszor drágábbá tették, mint amilyen a fővároson átvezető fiumei kerülőút volt);
- az 1880-as években pedig új sugár irányú MÁV pályák építésével, majd a hasonló irányú magántársasági pályák államosításával szélsőségesen összeterelték a forgalmat Budapesten.

A századfordulón már megmutatkozott a koncentrikus hálózatformálási koncepció csődje, ami új helyzetet teremtett:

- Budapest pályaudvarai nem voltak képesek az óriási forgalom átbocsátására, bekövetkezett az ország legnagyobb csomópontjának forgalmi csődje, óriási kárt okozva a szállításokban,
- a vidék összefogott Budapest preferálása ellen, és hevesen követelte a transzverzálisok megépítését, elsősorban Fiume felé,
- Budapest századunk elejére sokfunkciós, fejlett infrastruktúrával rendelkező, széles körű szolgáltatásokat nyújtó, „sok lábon álló” nagyvárossá fejlődött, amelynek gazdaságában viszonylagos értelemben már jóval kisebb volt a malomipar súlya.

Nem lehetett tovább halogatni a transzverzálisok építését, ezért

- megépült a Budapest–Miskolc vasutat a vácival a fővárostól ÉNy-ra, Veregyházaán át összekötő rövid pálya,
- 1909-re elkészült a bajai híd, valamint a Duna–Dráva vasút még hiányzó bátaszék–bajai szakasza, megindulhatott Nagyváradról Szegeden és Baján át Fiume felé az ország leghosszabb vonalán a gyorsvonati közlekedés,
- 1911-ben megépült a Dráva-torkolat alatt a gombosi Duna-híd, így javult a Dél-Alföld és Szlavónia között az összeköttetés, de fővonalai folytatását Szlavónián át Fiume felé az első világháború megakadályozta.

Közútjaink közül a távolsági közlekedést szolgáló, legjobb minőségű *állami főutak többsége is Budapesten futott össze*, és a vasutaktól általában nem messze, azokkal megegyező irányban épült. (Ez részben arra vezethető vissza, hogy az útépitéshez használt építőanyagot, elsősorban követ vasúton lehetett nagy tömegben és olcsón szállítani.) *A XIX. század végén történtek meg az első kísérletek a hosszabb transzverzális állami utak építésére.* (Pl. 1894-ben a „Duna–Tisza–Körösközi út Baja–Csongrád–Erdőhegy között, majd a Dunaföldvár–Debrecen–Máramarossziget és a Berettyóújfalú–Békéscsaba–Orosháza közötti út.) A vasútkorszakban azonban ezeknek nem volt különösebb jelentőségük a tömeges szállításokban, vagy az utasforgalomban, nem képezhettek igazi alternatívát a transzverzális távolsági közlekedés számára, nem váltak területi szerkezetformáló közlekedési tengellyé.

3. A közlekedési főtengelek jelentőségének változása a trianoni határok létrejötte óta

Az I. világháború után megállapított (és a II. után is „szentesített”) új államhatáraink vagy teljesen levágták a vasúthálózatból a *transzverzálisokat* (pl. a kassa–oderbergi vasutat, amely egykor részét képezte a Szilézia és Erdély, illetve Románia közötti közvetlen összeköttetésnek), vagy több helyen átvágva *ellehetetlenítették azokat*, ezért megszűnt rajtuk a távolsági közlekedés (mint pl. a Nagyvárad–Békéscsaba–Szeged–Szabadka–Baja vagy a Miskolc–Losonc vonalon).

A másik tényező a környező országokhoz való politikai viszonyunk, azaz a *politikai földrajzi helyzetünk változása* volt. A „kisantant államok” patkó alakban fogták körül az országot, a hozzájuk csatolt Felvidékkel, Erdéllyel, Délvidékkel, Murakózzal viszont jóval gyengébbekké váltak a közlekedési kapcsolatok, mint amilyenek az I. világháború előtt voltak.

A II. világháború után ismét változott geopolitikai helyzetünk: *a kelet-európai központi katonai blokk és gazdasági integráció nyugati peremét alkottuk „végvár” szerepben*, az osztrák (egyidőben a jugoszláv) határon lehúzott „vasfüggöny” minden káros következményével.

A harmadik tényező, ami vasúthálózatunkon belül az egyes fővonalak közötti jelentőségbeli átrendeződéshez vezetett *a szállítási szükségletek területi megoszlásában és mértékében bekövetkezett változás*. Már a két világháború közötti időben megkezdődött, majd a II. világháború után felgyorsult a középhegységeinkhez kötődő „energiatengelyen” az iparosodás (mégpedig az erősen szállításiigényes bányászat, villamosenergia-termelés, építőanyag-ipar, kohászat stb. ágazatokkal), valamint a személyközlekedést befolyásoló népségtörmorüléssel és urbanizációval.

Az előbbi hatások eredményeként a leglényegesebb változások a következő közlekedési főtengeleket érintették:

A tatabányai szénmedence és a győri ipari koncentráció gyors fejlődésének eredményeként, valamint annak következtében, hogy a Budapest–Bécs (–Nyugat-Európa) viszonylatú vasúti forgalom a Duna bal parti (szlovákiai) térségéből áttevődött a jobb partra, átmeneti megtorpanás és kisebb arányú visszaesés után a *Hegyeshalmon át vezető pálya jelentősége lényegesen nőtt*, és az M1-es autópályával együtt egyértelműen *az ország messze legfontosabb közlekedési folyosójává vált, amely a Nyugathoz kötődésünk képletes „köldökszinórja”*.

A korábbihoz képest igen erősen nőtt (teherforgalomban az 1950/70-es években még a hegyeshalmit is megelőzte) a miskolci vasúti fővonal, viszont a borsodi és a nógrádi iparvidék hanyatlásával forgalma az utóbbi évtizedekben csökkent (ahogy a hatvan-salgótarjáni „beágzásának” is); az M3-as autópálya és a 3. sz. főút (nem jelentéktelen nemzetközi cél- és tranzitforgalmával kiegészülve), *az északkeleti közlekedési folyosó a második helyet foglalja el*.

Viszonylagos értelemben az 1950/70-es években a legnagyobb mértékben a (Budapest–) *Szolnok–Záhony vasúti fővonal jelentősége nőtt meg* alapvetően külkereskedelmi forgalmunk egykori igen erősen Szovjetunióra irányultsága, különösen a nagy tömegű nyersanyagimport következtében. A vasúthoz képest a 4. sz. főútnak kevés szerepe volt a keleti külkereskedelemben, tiszántúli szakaszának forgalomnövekedése az 1980-as évektől inkább a belföldön keletkezett és belföldi

viszonylatú forgalomból származik. Az utóbbi években, miközben a vasúti forgalom Ukrajna–Oroszország felé/felől drasztikusan csökkent, a vele egyirányú főúton főként a nemzetközi forgalom ugrott meg.

- Nemcsak abszolút mértékben, de *viszonylagos értelemben is nőtt a Budapest–Székesfehérvár–Balaton közötti közlekedési folyosó* (vasúti fővonal, M7-es autópálya, 7. és 71. sz. főút) forgalma, *súlya az ország hálózatában* – elsősorban Székesfehérvár igen erős iparosítása, valamint a velencei-tavi és üdülő-idegenforgalom okán.

Végző soron tehát látványos forgalomnövekedés az ország északi (kisebb) felének nagyjából Ny–K-i vektorú közlekedési folyosóira volt jellemző a századelőhöz képest.

Ezzel szemben a viszonylagos jelentőségvesztés túlnyomóan az ország déli, nagyobb részén levő közlekedési tengelyekre jellemző:

- A Szombathely–Körmend–Graz egykori másodosztályú fővonalon ma rendkívül gyenge a határon átmenő forgalom, de kisebb szerepet játszik a Győr–Celldömölk közötti vasút is.
- Viszonylagos értelemben eljelentéktelenedett a Budapest–Gyékényes–Fiume vonal részét alkotó Dombóvár–Gyékényes pálya, és a nagykanizsa–trieszti vonal jelentősége sem a régi.
- Az Alföldön az Erdély–Románia regáti részei és a Szerbia–Bulgária–Görögország felé tartó pályák viszonylagos jelentősége látványosan csökkent – bár eltérő mértékben.
- 1913-ban a szajol–békéscsaba–arad–tövisi vonal teherforgalma még nagyobb volt a hegyeshalmnál, ma viszont jóval elmarad attól; személyforgalmi jelentőségében viszont alig következett be változás.
- A cegléd–szeged–temesvári vasút teherforgalmi szerepe is kisebb (személyforgalmi jelentősége csak a Szeged–Budapest viszonylatnak maradt meg), viszont a szőregi határátkelőhelyen belépő, majd a 43. sz. úttól az 5. sz. főútra terelődő közúti (rendszeresen kamion-, periodikusan személyautó-) forgalom újabban növeli e közlekedési folyosó jelentőségét.

4. Feltételezések a közlekedési főtengelyek jelentősége jövőbeni változásának okairól

A jövőbeni változások alakítója belátható időn belül csak viszonylag szerény mértékben lehet az országon belüli népesség- és termelési-idegenforgalmi struktúrák további területi átrendeződése, valamint a településhálózatbeli átalakulás, sokkal inkább a nemzetközi meghatározottságra lehet számítani.

a) *A transzkontinentális tranzitban betöltött szerep csökkenése?*

Alapvető kérdés, hogy Európán belül milyen korszakos jelentőségű struktúraalakító folyamatok várhatók, amelyek a transzkontinentális közlekedési folyosókat alakítják, és ezek mennyire érintik hazánk tranzitforgalmát?

A legfontosabb változást abban látjuk, hogy *viszonylagos értelemben csökkenhet Magyarország szerepe a DNy–ÉK és Ny–K irányú tranzitban, mégpedig a következő okok miatt:*

A Szovjetunió egykor különösen erős külgazdasági kapcsolatot tartott fenn Olaszországgal (ahol a legnagyobb volt a Kommunista Párt taglétszáma a NATO-országok közül, ahonnet autógyárat, sok komplett – főként könnyűipari – gyárberendezést, rengeteg iparcikket vásárolt nyersanyagok, energiahordozók fejében), méghozzá Magyarországon – és részben Jugoszlávián – keresztül. Ezért szovjet bankok finanszírozták a Kiskunfélegyháza–Kiskunhalas vasúti pálya rekonstrukcióját és villamosítását, és jelentős tételekkel szerepeltek a szovjet szállítmányok a Budapest–Nagykanizsa–Murakeresztúr (–Trieszt) irányú forgalomban is. Ez már a múlté. Az ukrán–olasz forgalom meglehetősen gyenge. Ilyen szempontból kétséges – csupán forgalmi szempontból – a DNy–ÉK irányú Déli-Autópálya létjogosultsága.

Működik már a „Csalagút”, amelyen át az EU-tagga lett Nagy-Britannia jóval intenzívebb gazdasági-szállítási kapcsolatokat alakít ki a kontinenssel, ezek egy része a volt Szovjetunióval jön létre.

A német egyesülés óta Németország gazdasági ereje kontinensünkön fölényes és Oroszország első számú külkereskedelmi partnere lett. A régi/új főváros, Berlin Európa egyik legjelentősebb gazdasági és kulturális központjává válik.

Európa gazdasági súlypontjának északabbra helyeződéséhez a skandináv országok többségének az Európai Unióhoz csatlakozása és a (Nagy-Belt-szoroson át 1998-ig megépülő alagút-híd komplexum által) Skandinávia és Közép-, Nyugat-Európa között növekvő vasúti-közúti forgalom is hozzájárul.

Az előbbi történések, folyamatok összességében azt eredményezik, hogy Európa közlekedési „szuperfolyosója” a Germán–Lengyel-síkságon Ny–K-i irányban alakul ki Beloruszon, illetve Ukrajnán át Oroszország felé. (Egyrészt az Anglia, Benelux államok, másrészt az Ibériai-félsziget–Franciaország felől kiinduló forgalom a Rajna-vidéken összpontosultan halad tovább, főként Hannover–Berlin–Varsó–Minszk–Moszkva irányába.) Lázás ütemben épülnek a nagy teljesítményű vasutak és autópályák ebben az irányban. E „szuperfolyosó” elszívó hatása ma még előrejelezhetetlen mértékben nyilvánvalóan nálunk is érvényesül.

Amennyiben a délszláv térségben a politikai helyzet normalizálódik, és a közlekedés biztonságos lesz, Szerbia, Horvátország és Szlovénia ismét visszanyerheti a polgárháború előtti tranzitország szerepét, azaz nemcsak a tőlük Nyugat-Európába irányuló (és visszafelé tartó) forgalom helyeződik át ismét a Drávától D-re, de a török, görög, bolgár, macedon kamionok, személyautók (török vendégmunkások) túlnyomó része is elmaradhat Magyarország útjairól, mint ahogyan a MÁV tranzitforgalma szintén tovább csökkenhet. Így a Szeged/Kelebia–Budapest folyosó forgalma elmaradhat attól, ami alapján tovább épül az M5-ös autópálya, és amiért „kvázi nagysebességűvé” (160 km/óra sebesség elérésére alkalmassá) építenék át a tervek szerint a hegyeshalmi után éppen a kelebiai pályát!

Ugyanakkor ismét megindulhat Magyarországon (főként a Dunántúlon át) a kis részben Skandináviából, Németország keleti tartományából, nagyobb részt Lengyelországból, Szlovákiából és Csehországból a turistáknak, üdülőknek az Isztriába, Dalmáciába tartó É–D irányú tömeges áramlása.

Hazánkban nagy reményeket fűztek a Duna–Majna–Rajna-csatorna megnyitásához. Az egykori előrejelzések a Duna magyarországi szakaszán a vízi közlekedés fellendülésével, a forgalom megtöbbszöröződésével számoltak. Ez azonban nem következett be.

Egyelőre nehéz megmondani, hogy ebben milyen része volt a szerb blokádnak, és mennyire lehet a Kelet-Közép-Európában is meginduló (a posztindusztriális korszak beköszöntével kapcsolatos) struktúraátalakulásnak a számlájára írni, aminek az egyik legfontosabb következménye, hogy csökken a termelés fajlagos anyag- és energiaigénye, tehát kevesebb a szállítási feladat – éppen a tömegáruk mozgatására legalkalmasabb vízi úton (és vasúton is).

- *A Szlovák Államvasutak* már ma is *eredményes versenytársa a MÁV-nak*, mivel olcsóbban vállalja a tranzitot Ausztria és Ukrajna között. Kérdés, hogy a súlyosan deficités MÁV mennyire lesz képes a mai Ny–K-i tranzitforgalmát megtartani.
- A „történelmi megbékélés” kísérletének eredményétől (egyáltalán a politikai viszonyoktól) és a szerbiai tranzit lehetőségétől függetlenül *Románia számára életfontosságú kérdés a Magyarországon át Nyugat-Európába vezető tranzitfolyósók használata* (különösen a Maros-torkolat térségéből ÉNy-ra tartó), mivel nincs ésszerű alternatívájuk sem a Balkánon, sem Kárpátukrajnán át.

b) A közlekedéspolitika lehetősége a tengelyek teljesítőképességének és funkcionálásának alakításában

A sok szempont mérlegelésével létrehozandó közlekedéspolitikánk döntheti el, hogy a jövőben hogyan alakul az egyes közlekedési főtengelyek abszolút és viszonylagos jelentősége, melyek lesznek a forgalomáramlás fő irányai. A nemzetközi viszonyokat és folyamatokat, amelyek a tranzitvonalak átrendeződéséhez vezetnek, *alig van módunk befolyásolni*. Az viszont nagyrészt a magyar (külgazdasági, közlekedési és terület-) politikán múlik, hogy milyen irányokban orientálódnak külkereskedelmi szállításaink, az ország vonzereje, valamint a nemzetközi kapcsolataink által generált „cél-személyforgalmunk”. A külpolitikai kapcsolatok minőségére különösen érzékenyen reagál a személyforgalom, míg a teherforgalom e tekintetben meglehetősen rugalmatlanul viselkedik.

A nemzetközi célforgalom alakulása

Nincs okunk feltételezni, hogy belátható időn belül lényegesen változhat Magyarország célforgalmának az 1990-es évekre jellemző szerkezete:

- Az ország alapvetően nyugatias irányú külkereskedelmi orientációjában a legjobb esetben is csak olyan változás képzelhető el, hogy a FÁK-országok piaca a drasztikus „zsugorodás” után a mainál nagyobb súlyú lesz, és javulhatnak kapcsolataink a délszláv térséggel is – békés körülmények között.
- A határ menti térségek közötti, egy napon belüli (bevásárlóturizmussal kapcsolatos, számszerűen sok személyt érintő, de az ország belsejéből a határok felé vezető főutak forgalmát alig befolyásoló) határátlépésektől eltekintve feltehetően *a jövőben is meghatározó lesz a nyugati és délnyugati vektorú nemzetközi személyforgalom*. (Osztrákok, németek, olaszok és más „nyugati” turisták rendszeres, tömeges érkezése a Balatonhoz, Budapestre és egyéb attraktív városainkba, illetve magyarok kiutazása Nyugat- ill. Dél-Európába.)

Várható azonban, hogy a jövőben ismét többen érkeznek hozzánk a közeli szláv államokból (Lengyelországból, Csehországból, Szlovákiából, Ukrajnából, Oroszországból, a délszláv térségből) és Romániából is, amikor „lecseng” a Nyugat-Európa iránti érdeklődésük kielégítésére 1989-ben megindult „népvándorlásuk”, továbbá a külföldön nyaralásnál ismét döntő szempont lesz az árszint, a közlekedési elérhetőség, azaz a pénz- és időráfordítás. A célforgalomhoz képest a *tranzitforgalom* alakulása nyilvánvalóan még nagyobb mértékben befolyásolja közlekedési főtengelyeink, folyosóink jelentőségének alakulását. Kérdés, hogy milyen mértékben és formában, illetve milyen irányban teszi lehetővé a jövőben a közlekedési kormányzat (a mindenkori érvényes közlekedéspolitikai direktíók alapján) a tranzitot.

Tranzitrestrikciós politika mint alternatíva?

Ugyan a tranzitot a nemzetközi egyezmények értelmében mindenkor lehetővé kell tenni, azonban *amennyiben a környezetvédelmi szempontokat a közvetlen anyagi haszon elé helyezzük, úgy a tranzitálás feltételeinek szigorításával van lehetőség arra, hogy mérsékeljük az országon „áthúzó”, környezetünket terhelő forgalmat*, amelynek még az anyagi kárai (az összes externáliákat figyelembe véve) sem térülnek meg a mégolyan magas úthasználati illetékből, üzemanyagárból, és akkor még nem beszéltünk az emberek pénzben kifejezhetetlen, megfizethetetlen egészségének károsodásáról. A forgalomcsillapítás eszközei lehetnek:

- A tranzit közúti forgalom további időbeli (egyes napszakokra, napokra, évszakokra) korlátozása. (E téren még vannak tartalékaink, hiszen Nyugaton jóval erősebb az ilyenféle megszorítás.)
- A közúti teherforgalom vasútra terelése. Eszközeink a Ro La forgalomhoz meglehetősen kis kapacitásúak, ezért aligha lehet kötelezni a külföldi kamionokat, hogy – a közútnál drágább – vasúton szállíttassák magukat (mint pl. ahogy azt Svájc megvalósítja).
- A tranzitra alkalmas autópályák, az egyéb főutak építésének elhanyagolása is távol tarthatja tőlünk a Kelet- és Nyugat-, illetve Dél- és Közép-Európa közötti gépkocsiforgalom egy részét, különösen, ha más irányban (akár kerülővel is) jobb feltételeket találnak a gyors közlekedéshez. Ez persze ma istenkísértő gondolat, amikor az autópályáktól Magyarországon csodát várnak!
- A határon a gépjárművek műszaki állapotának tesztelésével, a nagy emissziójú gépkocsik kirekesztésével ugyancsak lehet csökkenteni a tranzitforgalomból eredő környezetterhelést.

Egyelőre azonban szinte semmi jele annak, hogy Magyarországon a környezet védelmét minden tekintetben alapvető szempontként kezelnék a döntéshozók. (E téren inkább csak propagandisztikus értékű a környezetvédelem hangsúlyosabb megjelenítése egyes pártok programjában. Valójában egyik parlamenti párt sem akar vagy tud radikális változást elérni, mert az ország gazdaságának letéteményese, a nagy mobilitásigényű vállalkozói réteg érdekeivel nem akar szembehelyezkedni.)

A jól hangzó, de megfoghatatlan „fenntartható fejlődés” biztosítására „elkötelezetten” és a korlátoltan rendelkezésre álló anyagi eszközök által befolyásoltan főként a nemzetközi tranzit érdekében történnek Magyarországon a jövőben is a látványos közútfejlesztések, elsősorban az autópályaépítések.

5. A kommunikációs főtengek, folyosók a következő évtizedekben

A ma ismert hálózatfejlesztési terveket is figyelembe véve, a közeli ezredforduló utáni években az ország közlekedési-szállítási-távközlési főtengei, folyosói a következők lesznek:

a) A nyugati közlekedési folyosót

- az ország leggyorsabb földi közlekedését lehetővé tevő Budapest–Bécs–München (-Párizs) villamosított és kettős vágánypárú, erős felépítményű, kvázi nagysebességű közlekedésre alkalmas nemzetközi vasúti törzsvonala (Ro-La forgalomra berendezve),
- az M1-es hegyeshalmi (és kiágazással az M5) kétszer kétsávos autópálya (E60, E65, E75 része),
- a Budapest–Bécs és más nemzetközi autóbuszvonalak,
- az „Európa-hajókkal” az év túlnyomó részében járható dunai nemzetközi vízi út (Ro-Ro forgalomra berendezve),
- a Budapest Ferihegy–Bécs–München irányú légifolyosó,
- a Budapest–Bécs 30 szálás fényvezető távközlési kábel, valamint a Soprontól Bécs felé tartó 1800-as analóg mikrohullámú távbeszélő gerincvonal,
- Ausztria felé a nagyfeszültségű távvezeték és szénhidrogéneket szállító csővezeték alkotja, Szlovákia nyugati része felé pedig a 400 kV-os távvezeték.

E vonalas infrastruktúra-köteg (a Sopron és még inkább a Rajka irányú kiágazásaival együtt) hazánk gazdasági és kulturális élete szempontjából legfontosabb német nyelvű országok, valamint Csehország közvetlen elérését teszi lehetővé (expressz- és Eurocity-vonatokkal, folyamatos autópályákkal). Ez már ma is az ország legfontosabb „kapujához” csatlakozó korridor, amelynek forgalmában a nagyobb fajlagos értékű darabárúknak, az értéknövelő üzleti utazásoknak, a nagytávolságú turisztikai célú utazásoknak és a legfontosabb, közvetlenül értéknövelő információknak az áramlása végbemegy. Jellege miatt sokkal több, mint a „fizikai közlekedés” magisztrálé értékű nagytengeye. *Igazi értékét az adja meg, hogy ezen keresztül jut be országunkba a fejlett technika és technológia, de ez számunkra a nemzetközi szellemi-kulturális kapcsolatok fő hordozója – végső soron az ország kimagasló értékű innovációs folyosója – is azért, hogy a nálunk alkalmazott licenck, know-how, különféle innovációk mintegy 70%-a ebből az irányból érkezik.*

Különleges erejű allokáló, területi szerkezetképző tényező, amely az új vállalkozások vonzásával, a közeli települések hazai viszonylatban legdinamikusabb fejlődésével hozzájárul mind a népesség, mind a termelőerők koncentrációjához. Összességében tehát olyan (mintegy 20%-ig tranzitfunkciót is ellátó) közlekedési folyosó, amelynek az ország számára nagyobb a jelentősége annál, mint amit a rajta szállított teherárú tonnamennyisége, vagy a személyek száma kifejez.

b) A délnyugati nemzetközi „Adria”-folyosó

Jellegében bizonyos mértékig hasonlít a nyugatihoz, de jóval kisebb kapacitású, forgalmú, és sokkal kevesebb, kisebb innovációs potenciállal rendelkező országgal (Horvátország, Szlovénia, Olaszország) köti össze Magyarországot. Így is ebből az irányból érkezik az input innovációk kb. 15%-a.

Tagjai:

- a Budapest–Nagykanizsa–Murakeresztúr–Trieszt villamosított, de túlnyomó hosszban csak egy vágánypárú nemzetközi vasútvonal (Ro-La üzemelésre berendezetten);
- a Budapest–Dombóvár–Gyékényes–Zágráb/Ljubljana–Fiume–Velence (–Róma) villamosított, egy vágánypárú nemzetközi vasútvonal;
- a Budapest–Ljubljana (néhány szakaszán csak autótú minőségű), Magyarországon belül M1-es jelölésű autópálya (E71-es része);
- a Budapest–Velence és más nemzetközi autóbuszvonalak;
- a Budapest–Ljubljana–Milánó–Spanyolország/Észak-Afrika légifolyosó;
- a Budapest–Ljubljana 10 szálal fényvezető kábel;
- az Adria köolajvezeték Krk-sziget felé;
- a Horvátországgal (Varasddal) összekötő 120 kV-os magasfeszültségű távvezeték.

Jellemző teherárui elsősorban az élelmiszer és az iparcikk-darabárúk. (Jó részét a vasúton a jövő század elején már konténerizált formában szállítják.) A többféle motivációjú személyforgalom fő eszköze az autópálya és más főutak lesznek. (A tranzit részesedése 10% körül alakul a főutakon.) *A mainál jóval nagyobb szerepe lesz az ország energiahordozó-behozatalában az Adria köolajvezeték teljes kapacitással működése esetén.*

c) Az északkeleti „Borsod–Galícia” másodrendű tengely

Részei:

- a Budapest–Miskolc–Hidasnémeti (–Kassa–Galícia, Táttra) – Miskolcig villamosított és kettős vágánypárú – nemzetközi fővonal,
- az M3-as autópálya Budapest–Miskolc szakasza, folytatásában a 4. sz. főút Tornyosnémeti (–Kassa–Galícia) felé (E71-es része),
- a Budapest–Eperjes és más nemzetközi autóbuszvonalak,
- a Budapest–Kiev–Moszkva légifolyosó.

d) Az északi „Táttra–Krakkó” melléktengely

Alárendelt jelentőségű, inkább csak az interregionális kapcsolatok hordozója Közép-Szlovákia és fővárosunk (illetve a Központi Régió) között.

Részei:

- a (Budapest)–Hatvan–Salgótarján–Fülekk (Lengyelország) nemzetközi vasútvonal,
- a Budapest–Zólyom–Besztercebánya–Poprád nemzetközi autóbuszvonal,
- a Lévával összekötő 400 kV-os távvezeték,
- a Budapestet keletről megkerülő, Szlovákia felől Sahynál átlépő Százhalombattára tartó Barátság I. olajvezeték.

Jellemzője a nagyobb részt fajlagosan kis értékű ipari nyersanyagok, energiahordozók, az értékeesebb vegyipari termékek ömlesztett formában szállítása (belföldön, nemzetközi áruforgalma igen gyenge), valamint az igen erős hivatásforgalom és az alacsony kulturális-szellemi értékű nemzetközi turistaforgalom. *Az ország innováció-inputjában alig játszik szerepet.* Belföldi szállítmánystruktúrája változhat, ha a Borsodi-iparvidék profilja átalakul, korszerűsödik.

e) A keleti „Kárpátalja–Podolia” főtengely

Részei:

- a Budapest–Záhony (–Ukrajna–Oroszország) villamosított, két vágánypárú nemzetközi vasúti fővonal (Ro-La-ra berendezve), az ország második legkorszerűbb és legteljesítményesebb pályája. Besegít azonban a Budapest–Miskolc pálya folytatásában a Miskolc–Tokaj–Nyíregyháza fővonal is, amelyen át a fővárosi agglomeráció (illetve a Központi Iparvidék) és Ukrajna között lehetséges a közvetlen kapcsolat.
- a vasútvonal közelében haladó 4. sz. főút,
- tulajdonképpen – végső irányát tekintve – a Budapest–Gyöngyös–Nyíregyháza (–Ukrajna) irányú M3-as autópálya is ide sorolható, amelynek ukrainai folytatására is lehet számítani 5–10 éven belül (E60 és E573-as),
- a Budapestet, valamint Észak-Tátrán túlt Kárpát-Ukrajna több városával összekötő buszvonalak,
- az Ukrajnával és Oroszországgal összekötő Debrecen közelében húzódó, Albertirsáig tartó 750 kV-os villamos távvezeték a legnagyobb teljesítményű az országban,
- az Ukrajna felől Beregdarócnál Magyarországra érkező Testvériség földgázvezeték,
- az Ukrajnával összekötő 960-as analóg mikrohullámú távbeszélő gerincvonal belépő, majd Budapest felé azzal párhuzamosan Barátság II. kőolajvezeték és a Záhonytól kilépő termékvezeték,
- ezen kívül Ukrajna felől még két (egy 400 kV-os és egy 220 kV-os) nagyfeszültségű nemzetközi távvezeték fut be az országba Sajószögeden át Gödöig, illetve Zuglóiig.

E főtengely jellegzetessége a nagy tömegű, de viszonylag kis fajlagos értékű nyersanyag- és energiahordozó-, valamint az élelmiszerszállítás, de időnként a nehézgépes járműszállítás is nagy tételeket képez. Energiaimportunkban feltehetően a jövő évszázad elején is meghatározó marad.

Erre a folyosóra ráfűződik az észak-erdélyi kapcsolat: a 42. sz. főút, több nemzetközi autóbuszvonal, a nemzetközi gyorsvonatok közlekedésére is berendezett (Budapest–) Püspökladány–Kolozsvár (–Brassó–Bukarest) pálya, valamint a Szabolcs délkeleti részén Románia felől belépő földgázvezeték, és a Nagyvárad felé a román telefonhálózattal összeköttetést teremtő 960-os mikrohullámú gerincvonal.

A keleti tengely belátható időn belül nem (de alighanem sohasem) éri utol értékben, innováció-hordozóként a nyugati folyosót. Viszont mennyiségi teljesítményben igen, ha az elvesztett kelet-európai piac jó részét sikerül visszaszerezni.

f) A délkeleti „Pontus–Levante” főtengety

Részei:

- a Budapest–Újszász–Szolnok–Békéscsaba–Lökösháza–Arad (–Brassó–Bukarest), helyenként két vágánypárú, erős felépítményű, villamosított nemzetközi vasúti fővonal,
- a (Budapest–Szeged autópályából Kecskemétnél kiágazó) 44. sz., Békéscsabán és Gyulán át a Maros-völgybe, Romániába tartó főút, illetve a (Budapest–Záhony 4. sz. főútból Törökszentmiklósnál kiágazó) Mezőtúr–Mezőberény irányú (majd a 47. és 44. sz. főúton), a román határ felé tartó főút (E75-ös része),
- a Dél-Erdélybe tartó, többnyire csak különjáratokkal járt buszvonala,
- az Arad felől belépő gázvezeték,
- a Románián, Bulgárián át Törökországba, illetve a Közel-Keletre és Egyiptomba vezető légifolyosó,
- a Sándorfalváról Romániába átszolgáló, Arad felé tartó 220 kV-os nagyfeszültségű vezeték.

E másodrendű főtengety közötti kiépítettsége még tíz év múlva is meglehetősen gyenge lesz, viszont a forgalma tovább növekszik, így kritikus állapotok alakulhatnak ki rajta – talán a vasút kivételével. Romániának Közép- és Nyugat-Európával való szárazföldi összeköttetésében meghatározó tranzit szerepet játszik, mivel nemcsak Dél-Erdély, de a Déli-Kárpátok hágóin át Olténia és Munténia felől, sőt Északnyugat-Bulgáriából is errefelé áramlik a forgalom túlnyomó része.

g) A déli „Szezei”-főtengety Szerbia–Macedónia–Görögország

Részei:

- a (Budapest–) Cegléd–Kecskemét–Szeged belföldi egy vágánypárú villamosított fővonal (folytatása Szabadka felé ugyan nemzetközi, de csak kisregionális jelentőségű). Teherforgalma gyenge, különösen a Kiskunfélegyháza–Szeged szakaszon, de személyforgalma alapján is másodrendű.
- a Budapest–Kiskunhalas–Kelebia–Szabadka–Novi Sad–Belgrád–Nis–Skopje–Thesszaloniki/Szófia–Isztambul nemzetközi vasúti fővonal magyarországi szakasza végig villamosított, a jövőben 160 km/óra sebességűvé való átépítését tervezik; a szegedi vonallal a nagy teljesítményű Kiskunfélegyháza–Kiskunhalas villamosított szakasz köti össze. *Transzeurópai jelentőségű vasút*, amely Thesszaloniki kikötőjétől tengeri úton, majd a Szezei-csatornán át folytatódik Dél-Ázsia felé. Teherforgalma végig, személyforgalma Kisköröstől D-re gyenge.
- a 41. és 4. sz. Budapest–Kecskemét–Szeged főút és az ígéretesebb, az ezredforduló után elkészülő M5-ös (Budapest–Szeged) autópálya, amely Szerbián át az Égei-tengerig vezető autópályához (E75-ös út) kapcsolódik és feltehetően 2000–2010 között a romániai bánági autópályával is összeköttetésbe kerül,
- a nemzetközi autóbuszközlekedés feltehetően idényjelleggel megélné,
- a Budapest–Belgrád–Athén légifolyosó,

- vízi út csak egy szakaszon (Belgrádig) áll rendelkezésre, nem valószínű, hogy folytatásaként akár 2020-ig is megépülve a Szalonikiig folyamatos belvízi hajózást lehetővé tevő Morava–Vardar-csatorna,
- a Budapest–Szeged 30 szálás, a Szeged–Horgos–Szabadka 10 szálás optikai kábel és Szabadkáról Szekszárd felé tartó, 1800-as mikrohullámú távbeszélő vonal,
- a Szerbia felől az országhatárt Szegedtől Ny-ra átlépő nemzetközi földgázvezeték,
- a Sándorfalváról Szabadkára átszolgáló 400 kV-os nagyfeszültségű távvezeték felé tartó 1800-as mikrohullámú távbeszélő vonal.

E jelenleg kifejezetten gyenge teljesítményű másodrendű tengely forgalma a délszláv helyzet rendezésével oly mértékben felerősödhet, hogy a forgalom mennyisége tekintetében utolérheti az „Adria-tengelyt”. *Funkciója a jövő század elején még inkább a tranzit felé tolódik el, viszont a magyar külgazdaság és idegenforgalom számára továbbra is csak másodlagos, vagy talán harmadlagos jelentőségű marad.* Magyarország modernizációja, innováció-inputja nem sokban függ e tengelytől.

h) A délnyugati „szlavón” altengely

Részei:

- a Budapest–Gyékényes fővonalból Dombóvárnál kiágazó, Pécsre tartó egy vágány-párú, villamosított vasúti fővonal, amelynek Villányon át a horvátországi Osijek felé való folytatása – helyreállítás után – még a jövő század elején is csak kisregionális jelentőségű lehet. Igazi tranzitvonallá akkor válhatna, ha részét képezné az esetleg mégis csak megépülő (még az 1970-es években tervezett) Budapest–Mohács–Észék–Bar (adriai kikötő) fővonalnak. Erre azonban vajmi kevés az esély. Pécs és Osijek között vasúton sem a teher-, sem a személyforgalomban nem várható igazi fejlődés.
- a Budapest–Szekszárd–Mohács–Udvar (–Osijek) 6. sz. és 56. sz. főút (E73-as része) nemzetközi forgalma a délszláv térségbeli állapotok normalizálódásával megélnkül, sőt bizonyos idegenforgalmi motivációjú tranzit is beindul a nyári szezonban. A Pécs–Harkány (–Dolni Miholjac–Nasice) 58. sz. főút forgalomnövekedése várható, de főként az interregionális léptékű kapcsolatok hordozója marad, a tranzit jelentősége később is alárendeltebb lesz.
- a délszláv helyzet normalizálása után a nemzetközi buszvonalak száma és forgalma 2000 körül elérheti az 1970-es évekre jellemzőt.

Minden valószínűség szerint ez marad az ország leggyengébb nemzetközi tengelye, amelynek a jelentősége abban az esetben növekedhetne valamivel, ha megépülne a Szabadka–Mohács–Pécs–Siófok irányú, ún. Dunántúli Autópálya.

A sugár irányú kommunikációs főtengeleyen és folyosókon kívül *ma még nehéz prognosztizálni a transzverzális főtengelek létrejöttét.* A 2000–2020 közötti időszakban véleményünk szerint kevés valószínűsége van a már több évtizedes múltra visszatekintő olyan tervek valóra váltásának, mint

- a Székesfehérvár–Cegléd,
- a Siófok–Dunaföldvár–Kecskemét,
- a Dombóvár–Baja–Kiskunhalas nagy teljesítményű vasúti fővonalak.

Nagyobb a valószínűsége annak, hogy megépül a már az 1980-as évektől ötlet szintjén ismert Déli Autópálya, amelynek megvalósítását azóta már többször elhalasztották. Ha nem, úgy az ugyancsak az új szekszárdi hídon át a Dél-Dunántúl és a Dél-Alföld között, de alacsonyabb szintű közúti kapcsolatot létesítő autópálya épül meg.

6. Következtetések

A Kárpát-medence (a történelmi Magyarország) évezrednél hosszabb közlekedés-történetének elemzése azt bizonyította, hogy a kontinensen belüli viszonylagos gazdaságföldrajzi helyzetünkben többször is bekövetkezett érzékeny változások ellenére a közlekedési főtengelyek alakulásában egyaránt kimutathatók az egymással ellentétesen ható kontinuitás és diszkontinuitás jegyei. Azaz, szembeötlően megmutatkozott – a koroktól függetlenül – bizonyos folyamatosság, állandóság, sőt mindmáig jelen vannak, funkcionálnak a hálózat „konzervatív” elemei, de a külpolitikai–külgazdasági orientációváltással (és csak kis részben a „belgazdasági” területi munkamegosztás átrendeződésével) a mindenkori országhatárokon belül jónéhány kommunikációs tengelynek a jelentőségében feltűnő változás is tapasztalható, amiben csak alárendelt szerepet játszott a közlekedési technológia fejlődése, az új közlekedésfajták megjelenése.

A kommunikációs főtengelyek, folyosók alapirányát a transzkontinentális tranzitforgalom és az ország már régóta monocentrikus struktúrája együttesen alakította, míg a természeti tényezők (domborzat, vízhálózat) csak másodrendű, az alapirányt helyenként eltérítő, módosító szerepet játszottak.

A tengelyek, folyosók egyre több kommunikációs alágazat, illetve eszköz (vasúti, közúti, helyenként belvízi, csővezetékes, távvezetékes, távközlési) pályáinak, vezetékeinek „összeköteget” komplexumai. A „nyalábok” meghatározó eleme általában a – legkorábban kialakult – vasúti fővonal, amely a későbbiekben magához vonzotta a többi kommunikációs eszközt. Ez a vonzás azonban korunk felé közeledve egyre veszít erejségéből, így a legfiatalabb kommunikációs eszközök (csővezetékek, távvezetékek, telekommunikációs vonalak) már nem „tapadnak rá” szoros, közeli párhuzamossággal, hanem csak hozzávetőleges irányt vesznek fel, inkább csak a nagyjából vektorális megfeleléség mutatható ki.

Kommunikációs nagyszerkezetünk meghatározó jelentőségű pályakomplexumainak létrejöttében kezdetben a természetes utak, csapások kialakításakor még helye volt a spontaneitásnak, majd a kizárólag tapasztalatokra alapozott intuíciónak, de a felvilágosodással kezdődő „művi” közlekedési pályaeépítésektől (a tökeigényes közlekedési infrastruktúrális beruházások – több időszakra tagolható – korában) a mához közeledve már az egyre szigorúbb tervezettségben megnyilatkozó nagyfokú tudatosság a jellemző. Azt persze mindig az utólagos gyakorlat, alkalmazási tapasztalat döntötte el, hogy a kialakított főtengelyek iránya egyáltalán megfelelt-e a mindenkori anyag-, személy- és információáramlás vektorainak, vonaleredőjének, és ha igen, mennyi ideig?

A közlekedési pályák rendkívüli tökeigényességük miatt az ország vonalas hálózati infrastruktúrájának legrugalmatlanabb, legkonzervatívabb, legnehezebben (és csak nagy anyagi ráfordítással) áthelyezhető részei. Nehéz cserélhetőségük okán kisebb-nagyobb kompromisszumok árán akkor is használjuk a főtengelyeket, amikor a tényleges forgalomáramlási igények már más irányú tengelyeket igényelnek. Az egyközpontú „küllős” hálózatnak (a számos hátránya mellett) az az előnye, hogy a minden irányban rendelkezésre álló tengelyek valamilyen szinten alkalmasak a bármely irányban keletkező

(átmenő) forgalom felvételére és hordozására. Ennek egyik példája, hogy az Olaszország–Szlovénia/Stájerország–Ukrajna/Románia irányú tranzitot a határtól határig kiépített M7-es és M3-as autópálya (a főváros megkerülésére hivatott M0-ás közbeiktatásával) el tudja látni, ezért önmagában ez a funkció nem elég indok a transzverzális Déli Autópálya építéséhez. (Ez utóbbi „belső haszna”, kedvező területfejlesztési hatása vitathatatlan, mert belőle növekedési impulzusok indulhatnak ki.)

Az ország legfontosabb jövőbeni áru- és utasáramlási iránya NyÉNy–KDK-i, mert a Magyarországon át vezető tranzit főirány az országterületen kívüli meghosszabbításában helyezkednek el a hosszú távon is egymásra utalt és a legnagyobb forgalmat keltő, kibocsátó nagyrégiók: Közép- és Nyugat-Európa, a másik irányban Délkelet-Európa és Kisázsia (Közel-Kelet).

A forgalom jövőbeni irányai elsősorban nemzetközi, kevésbé cél-, inkább tranzitforgalom által meghatározottak.

THE DEVELOPMENT OF THE COMMUNICATION AXES OF HUNGARY

FERENC ERDŐSI

The analysis of the more than thousand-year-long history of traffic in the Carpathian basin (the historical Hungary) has proved that in spite of the significant changes that have taken place in our relative economic geographical situation within the continent, *in the development of the main axes of transportation both the signs of continuity and discontinuity, working against one another, can be shown.* This means that there was – regardless of the ages – a certain visible continuity, stableness, in fact, the “conservative” elements of the network are still present and functioning, but following the change of orientation in foreign policy and foreign economy (and only to small extent due to the rearrangement of the regional division of labour within the “inner economy”) *many an axis of communication changed considerably in importance, in which process the development of transportation technology and the appearance of new means of transportation only played a subordinate role. The basic direction of the main axes and channels of transportation was influenced by the transcontinental transit traffic and the already long existing mono-central structure of Hungary, while natural endowments (relief, river system) only played a secondary role, diverting and modifying the basic direction in some places.*

The axes and channels are “tied up” complexes of the tracks and cables of more and more subsectors and means of communications (rail, road, in some places inland navigation, pipelines, transmission lines, telecommunication lines). The *dominant elements* of these “bunches” *are usually the main rail lines* that were the first to be built and later attracted the other means of communication to themselves. *This attraction, however, is declining in significance, thus the latest means of communication (pipelines, transmission lines, telecommunication lines) do not “cling” to them closely and parallel but only follow their rough direction, mainly it is only vectoral similarity that can be seen.*

In the formation of the dominant track complexes of our communication macro-structure, *in the beginning spontaneity played some role in the creation of natural roads, paths, as*

did later intuition based exclusively on experiences. From the “artificial” track constructions starting with the Enlightenment (in the era – made up by several periods – of the capital intensive transportational infrastructural investments) approaching the present days, the high level of consciousness appearing in stricter and stricter planning is typical. Of course it was always ex post practice, the experiences of the application that decided whether the direction of the created main axes were actually suitable for the vectors of the actual flows of material, persons and information and for their generating lines, and if so, how long?