

EÖTVÖS LORÁND TUDOMÁNYEGYETEM  
TERMÉSZETTUDOMÁNYI KAR

# A Kárpát-medence közúthálózat fejlődése a XX. században

SZAKDOLGOZAT  
FÖLDTUDOMÁNYI ALAPSZAK

*Készítette:*

Németh László

térképész és geoinformatikus szakirányú hallgató

*Témavezető:*

Faragó Imre

tanszéki mérnök

ELTE Térképtudományi és Geoinformatikai Tanszék



Budapest, 2016

## Tartalomjegyzék

<b>1. BEVEZETÉS.....</b>	<b>3</b>
<b>2. MI AZ ÚT? .....</b>	<b>4</b>
<b>3. A KÖZUTAK TÉRKÉPI ÁBRÁZOLÁSA .....</b>	<b>6</b>
TERVEZÉSI ÚTKATEGÓRIÁK.....	6
MŰUTAK TÍPUSAI .....	8
<b>4. 1900-TÓL AZ ELSŐ VILÁGHÁBORÚIG .....</b>	<b>13</b>
<b>5. AZ ELSŐ VILÁGHÁBORÚ HATÁSAI AZ ÚTHÁLÓZAT FEJLŐDÉSÉRE .</b>	<b>20</b>
<b>6. A TRIANONI BÉKESZERZŐDÉS HATÁSA A KÖZÚTHÁLÓZATRA .....</b>	<b>21</b>
<b>7. A KÉT VILÁGHÁBORÚ KÖZÖTTI IDŐSZAK .....</b>	<b>23</b>
<b>8. AZ ÚTHÁLÓZAT A II. VILÁGHÁBORÚBAN .....</b>	<b>27</b>
<b>9. A SZOCIALIZMUS IDŐSZAKA .....</b>	<b>34</b>
A HÁBORÚ UTÁNI IDŐSZAK (1945-TŐL 1949-IG) .....	34
AZ ELSŐ ÖTÉVES TERV (1950-1954) .....	38
AZ ÁTMENETI IDŐSZAK (1955-TŐL 1960-IG) .....	40
A MÁSODIK ÖTÉVES TERV (1961-1965).....	42
A HARMADIK ÖTÉVES TERV (1966-1970).....	45
A NEGYEDIK ÖTÉVES TERV (1970-1974).....	45
AZ ÖTÖDIK ÖTÉVES TERV (1975-1979) .....	47
1980-TÓL A RENDSZERVÁLTÁSIG .....	48
A SZOMSZÉDOS ORSZÁGOK .....	51
<b>10. A RENDSZERVÁLTÁS UTÁNI IDŐSZAK .....</b>	<b>53</b>
<b>11. ÖSSZEFOGLALÁS.....</b>	<b>57</b>
<b>13. IRODALOMJEGYZÉK .....</b>	<b>59</b>
<b>14. HIVATKOZÁSOK .....</b>	<b>60</b>
<b>12. KÖSZÖNETNYILVÁNÍTÁS .....</b>	<b>61</b>

# 1. Bevezetés

Szakedolgozatom témájaként gyerekkorom óta foglalkoztató témát választottam. Az út és a rajta zajló közlekedés mindig is szerves része volt az ember életének. Már ősidők óta a kereskedelem kitaposott ösvényeken, utakon zajlik. Míg régebben az utak kialakulását a felszín adottságai nagyban meghatározták, addig ma már ez mérséklődni látszik. Ma már nem akadály egy nagyobb hegy, folyó vagy akár mocsaras terület. Az emberi kreativitás termékei, az alagutak és hidak garantálják az utak legoptimálisabb vonalvezetését.

Kutatásaim során döbbsentem rá arra, hogy az utak mindig is fontos szerepet játszottak a térképészetben. Mindig törekedtek arra, hogy valamilyen formában ábrázolják őket. Hol kőbe vésték, hol leírták vagy csak egyszerűen papírra vetették az ismert utak nyomvonalát. Ma is fontos szerepe van az utaknak egy térképen. Azon kívül, hogy az utazáshoz elengedhetetlen, hogy tudjam, merre megyek, a tájékozódást is segíti. Az út állandó terepelemnek mondható, ami akár viszonyítási pontként is alkalmazható.

Szakedolgozatomban szeretnék egy átlátható képet adni a Kárpát-medence úthálózatának fejlődéséről. Szeretném bemutatni az utak állapotának fejlődését, funkcionális változását és jelentőségüket. Több, a közúti közlekedéssel kapcsolatos témával is szeretnék foglalkozni, mint például a közúti hidak történetével és az utak rendszerezésével.

Továbbá fontosnak tartom, hogy egy átfogó képet kapjunk a Kárpát-medence közúthálózatának közel 100 év alatt lezajlott fejlődéséről.

## 2. Mi az út?

Az út egy szakasz, amely két földrajzi pontot köt össze egymással. Annak érdekében, hogy útnak nevezhessük valakinek, illetve valaminek mozgást kell rajta végeznie, hiszen arra szolgál, hogy eljuthassunk egyik pontból a másikba. Klasszikus értelemben az út csak a szárazföldre korlátozódik, hiszen őseink még nem rendelkeztek a manapság használatos technikákkal, amik lehetővé teszik, hogy ne csak szárazföldi utakról beszéljünk. Vannak vízi útvonalak, ami kronológiailag a második fázisa az utak kialakulásának, amelyek segítségével az ember nem csak a kontinensen belül, hanem akár egy másik kontinensen lévő pontra is eljuthatott. Ugyanakkor a kontinensen belüli közlekedésre is szolgáltak. Egy-egy folyó vagy akár tó fontos vízi útvonalként funkcionált. Kartográfiaiilag a hajózás közvetett módon egy új szakterületet hozott létre, hiszen a későbbi hajósok számára jöttek létre a navigációs térképek, amiknek segítségével már az ismert világot bejárhatták. A repülés feltalálásával már beszélhetünk légi útvonalakról is, amelyek egy más közlekedési forma alapjai. Manapság szigorú szabályok övezik a repülést, a lehető legnagyobb biztonság miatt. Két légikikötő között a repülőgép csak egy előre meghatározott és számára engedélyezett útvonalon repülhet. Ezek évről évre változhatnak egy-egy hirtelen esemény vagy akár egy háború miatt. A biztonság érdekében a nagyobb vállalatok próbálják gépeiket nem háborús zóna felett reptetni. Szakdolgozatomban csak a szárazföldi útvonalakkal foglalkozom és azon belül is csak közutakkal.

Az út minden forgalomban résztvevő számára épített terepelem, amely azonban a kezdeti időkben természetes módon, taposással jött létre.

Az így létre jött útvonal állandósult és a technika fejlődésével lineárisan mindig más és más eszköz mélyítette tovább, taposva és feltörve a vonalat. Az első jármű, amely a szárazföldi közlekedésre alkalmas volt, a szán. Elsőként Kínában és Mezopotámiában elterjedtek a két és négykerekű kordék illetve kocsik, ami nem keverendő össze a XVI. századból ismert könnyű közúti járművekkal, amelyek a magyarországi Kocs községből terjedtek el. E járművek fejlődésével egyidejűleg jelentek meg az épített utak is. A közlekedéstudomány ettől az eseménytől kezdve beszél közúti közlekedésről.

(Farágó 2014)

A járművek mozgására állati, olykor emberi erőre volt szükség.

Feljegyzések szerint egyes ókori birodalmakban már hadiutak épültek, meggyorsítva és erősítve az utánpótlást. Az első írásos emlékek azt mutatják, hogy ilyen birodalom volt a Perzsa Birodalom, a Római Birodalom, ahol akár több tízezer kilométernyi úthálózatról is beszélhetünk, és a Kína birodalom. De, hogy ne csak európai és ázsiai nagyhatalmokról említsünk szót, az amerikai kontinensen is fejlett úthálózatokat hoztak létre a különböző indián törzsek. (Faragó 2014) Ezen ismeretek alapján, feltételezhetjük, hogy nem csak a nagy és gazdag birodalmakban voltak utak. Ahol az ember élt, ott biztosan kialakult egyfajta úthálózat, amin a kereskedelem vagy a hadjáratok zajlottak.

Az ókorban kialakult utak, a középkorban teljes hanyatlásnak indultak. A kereskedelem inkább a vízi útvonalakon zajlott. A későbbiekben újra tényező lett a szárazföldi közlekedés és sok helyen már tervszerűen kiépített úthálózat és postakocsi rendszer működött. A XIX. században forradalmasodott az útépités John MacAdam zúzottkő technológiájának köszönhetően. A későbbi motorizált közlekedés számára legideálisabb úttípus, az aszfaltburkolatú csak a XX. században a 20-as és 30-as évek terméke volt. (Faragó 2014)

Az autópályák létrehozása az úthálózat egy új és modernebb típusát hozta el, ami jelenleg a szárazföldi utak legfontosabb elemévé vált.

### 3. A közutak térképi ábrázolása

A közút egy országon belüli állami vagy önkormányzati tulajdonban lévő utak összessége. Ezek ma egy ország legfontosabb közlekedésre szolgáló alkotóelemei. Közúti rendszerről beszélünk, ha az emberre, a pályára és a forgalomban résztvevő járművekre gondolunk. A pályát folyamatosan építik, tervezik, karbantartják, ami lehetővé teszi, hogy a forgalom és a közlekedés folyamatos legyen. (Faragó 2014) Természetesen a közutak építésénél figyelembe kell venni a jogszabályokat és be kell tartani az állami előírásokat is.

Ez a mesterségesen létrehozott rendszer, alapvetően több elemből áll össze, amik hierarchikusan csatlakoznak egymáshoz. Ezek az elemek, amik a közúthálózati rendszert adják, a gyorsforgalmi utak, a főutak és a mellékutak. A hierarchikus rendszer adja a legtöbb esetben az út térképi ábrázolásának alapját. (Faragó 2014) Ugyanakkor nem minden térkép esetében elegendő a tervezési útkategóriákat a jelkulcsban feltüntetni. Valamikor sokkal részletesebben kell a vonalas elemek jelkulcsát kialakítani, a térképi olvashatóság kedvéért.

#### Tervezési útkategóriák

A közlekedéstudomány alapvetően két fő csoportba osztja a közutakat. Külterületi és belterületi utakra. A legtöbb esetben a külterületi közutak állami fennhatóság alatt vannak, míg a belterületi közutak a helyi önkormányzatok kezében vannak, de egy országos jelentőségű út, ami keresztülszel egy települést, ugyanúgy állami kézben van. A közutak tervezési kategóriába sorolását a környezeti és a tervezési sebesség paramétereik határozzák meg. (Faragó 2014)

Külterületi közutak tervezési kategóriái: A külterületi közutaknál három környezeti körülmény lehetséges. „A” jelű, „B” jelű és „C” jelű környezeti körülmények. Az „A” jelű nem más, mint: síkvidék természeti és épített környezet korlátozások nélkül. „B” jelű környezet: dombvidéki természeti és/vagy épített környezet korlátozások nélkül, továbbá síkvidék dombvidéki jellegű korlátozásokkal. A „C” jelű környezet pedig: hegyvidék, továbbá sík és dombvidék hegyvidéki jellegű korlátozásokkal.

A környezeti körülmények alapján megkülönböztetünk [1] gyorsforgalmi utakat, amik lehetnek autópályák illetve autóutak; [2] főútvonalakat, amik lehetnek első- és másodrendű főutak és [3] mellékutakat, amik lehetnek összekötő utak, bekötőutak, állomáshoz vezető és egyéb közutak illetve kerékpár- és gyalogutak. (Faragó 2014) Ez a tervezési kategória hasonlít legjobban a térképi jelkulcsban alkalmazott útkategóriákhoz, de mint fentebb már említettem, nem minden esetben elégíti ki a besorolást.

Belterületi közutak tervezési kategóriái: A belterületi közutaknál is beszélhetünk környezeti körülmények által besorolt kategóriákról. A külterületi három kategória típus helyett, itt négy típusról beszélhetünk. „A” jelű környezet: nem érzékeny környezetű beépítetlen vagy lazán beépített terület. „B” jelű környezet: érzékeny környezetű beépítetlen vagy lazán beépített terület. „C” jelű környezet: nem érzékeny környezetű sűrűn beépített terület.

„D” jelű környezet: érzékeny környezetű sűrűn beépített terület. Azonban a belterületi közutakat a funkciójuk alapján is osztályozzák. Az „a” hálózati funkciójú közutaknál a kapcsolati funkciót előnyben kell részesíteni a feltáró és kiszolgáló funkcióval szemben. A „b” hálózati funkciójú közutaknál a kapcsolati funkció előnyben részesítése mellett a feltáró funkció is megjelenik. A „c” hálózati funkciójú közutaknál a feltáró és kiszolgáló funkció közötti helyes arány kialakítására kell törekedni, a kapcsolati funkció korlátozásával. A „d” hálózati funkciójú közutaknál a kiszolgáló funkció biztosítása mellett a feltáró funkciót korlátozni, a kapcsolati funkciót tiltani kell. Mindezek alapján, belterületen szintén három úttípus került kialakításra, melyek lehetnek [1] gyorsforgalmi utak, azaz autópálya vagy autóút, [2] főutak, azaz első- és másod rendű főútvonalak és [3] mellékutak, melyek gyűjtő vagy kiszolgáló utak lehetnek. (Faragó 2014)

Az utakat nem csak a tervezési kategóriák alapján tudjuk megkülönböztetni. Az egyik legalapvetőbb megkülönböztetése az utaknak, hogy rendelkeznek-e szilárd burkolattal. A kartográfiaiában, azon belül is a topográfiaiában, a burkolattal rendelkező utat, műútnak nevezzük. A műút fogalmán alapvetően az épített utakat értjük.

A XIX. században, amikor elkezdődtek a mérnökök általi úttervezések, olyan utakat értettek műút alatt, melyek nem természetes módon, taposás vagy szekér által feltörve jöttek létre. Sokkal inkább a műszaki és mérnöki tudományok figyelembevételével keletkeztek úgymond mesterségesen.

Az első „műutat” az etruszok hozták létre, de a rómaiak is csináltak kőburkolatú utakat. Ezek az utak általában egy jól ledöngölt földútra rakott kavics-és kőággal kibélelt csapásirányok voltak. (Faragó 2014)

A műutak térképen való ábrázolása legtöbbször „burkolt út” néven szokott megtörténni. Azonban így egy elég tág fogalmat kapunk. Ezért térképtípusoktól függően további osztályokba sorolás szokott történni. Autós és turistatérképeken legtöbbször a KRESZ által besorolt útkategóriák szoktak a „burkolt út” címszó alá tartozni. Városterképeken általában forgalom szerint kategorizálnak, de az előbb említett módszer is megfigyelhető és jellemző még, hogy a városon belül elfoglalt jelentősége alapján sorolják be az utakat. A műutak térképi ábrázolása legtöbbször kétvonalas megoldással történik, de az méretaránytól függően változhat. Általában igyekeznek a kartográfusok minden méretarányban ezt alkalmazni, de valamikor a generalizálás szabályai miatt nem lehetséges. A fontosabb útvonalak, mint például az autópályák és autóutak, sok esetben háromvonalas formában vannak ábrázolva.

Műutak esetében megkülönböztetünk külterületi és belterületi műutakat, azonban ezt a kartográfiai jelkulcsokban ritkán különítik el. Ábrázolásmódban szoktak csupán különbséget tenni külterületi és belterületi műutak között. Egy településen keresztül futó útvonalat elvékonyítunk a jobb olvashatóság végett. (Faragó 2014)

## Műutak típusai

*Elsőrendű főútvonalak:* Az országban a legfontosabb útvonalak közé tartoznak. Vegyes járműforgalom céljára szolgálnak, de a lassú járműforgalom – állandó vagy időszakos kivételektől eltekintve – tiltott. Távolsági forgalmat bonyolítanak le országrészek, régiók között, illetve azok forgalmának gyűjtő és elosztó szerepét látják el. Minden keresztezése szabályozott, szintbeli vasúti keresztezés (iparvágány kivételével) nem létesíthető. Közúti csomópont létesítése – ha megengedett a balra kanyarodás – az csak a járművek részére külön felálló sáv kialakításával történhet.



Külterületen a tömegközlekedési járművek (autóbusz, trolibusz) részére megállóöblök állnak rendelkezésre, az út menti ingatlanokhoz nem létesíthető közvetlen csatlakozás, és csak a forgalmi csomópontokban lehet fel- és lehajtani. *KHVM [1994]*. Jellemzően keresztül haladnak majdnem mindegyik településen. Mivel a gyorsforgalmi utak után a legfontosabb közlekedési elemek, így minőségük és szélességük a legjobbak közé tartoznak.

Magyarországon általában az elsőrendű főútvonalak Budapestről sugárirányban indulnak ki és az országhatárig tartanak. Ez alól a 8-as számú főútvonal, mely Székesfehérvárról indul, a 21-es, a 41 és 42-es és a 44-es számú főútvonalak a kivételek.

A Kárpát-térségben lévő szomszédos országok közül Romániában alakult ki még egyközpontú sugárirányú úthálózat rendszer. A többi szomszédos országban, a természeti adottságok miatt, jellemzőbb a párhuzamos és transzverzális úthálózat.

A térképészetben általában egy külön jelkulcsi kategóriaként szokott szerepelni.

Autópálya: Csak gépjárműforgalom céljára szolgálnak. Távolsági – országok, országrészek, illetve régiók közötti –, valamint jelentős nemzetközi forgalmat lebonyolító és azt a legnagyobb közlekedésbiztonságot nyújtva, a legmagasabb minőségi színvonalon kielégítő, irányonként legalább két forgalmi sávval és leállósávval rendelkező osztott pályás utak, fizikai elválasztással. Minden keresztezése külön szintű és a forgalmi csomópontokban a gépjárművek fel- és lehajtására külön sávok szolgálnak. Az autópályán szintbeli vasúti átjárót és tömegközlekedési megállóhelyet, valamint az út menti ingatlanokhoz közvetlen csatlakozást létesíteni nem lehet. Csak a forgalmi csomópontokban szabad fel- és lehajtani. A környező területektől kerítés vagy más fizikai akadály választja el. *KHVM [1994]* Térképen legtöbbször önálló jelkulcsi kategóriát alkot.

Autóút: Csak gépjárműforgalom céljára szolgálnak. Távolsági forgalmat bonyolítanak le, régiókat kötnek össze és a jelentősebb forgalmi irányokból a forgalomnak az autópályára történő rávezetését biztosítják. Irányonként legalább két sávval rendelkező autóúton csak külön szintű csomópont létesíthető, és a forgalmi irányokat fizikailag is el kell választani. Irányonként egy forgalmi sávval rendelkező autóúton minden keresztezés szabályozott és az autóút átmenő forgalmának elsőbbsége biztosított, valamint leállásra alkalmas padka van mindkét oldalon. Az út menti ingatlanokhoz közvetlen csatlakozást, szintbeli vasúti átjárót és tömegközlekedési megállóhelyet létesíteni nem lehet.

Csak a forgalmi csomópontokban lehet fel- és lehajtani. *KHVM [1994]*. Térképen legtöbbször külön jelkulcsi kategóriát alkot.

Másodrendű főútvonal: Vegyes járműforgalom céljára szolgálnak, de a lassú járműforgalom megtiltható. A másodrendű főútvonalak az elsőrendű főútvonalak között teremtenek összeköttetést és biztosítják a vonalukba eső települések forgalomba illeszkedését és az egymás közti kapcsolatot.

Régiók és megyék közötti távolsági forgalmat bonyolítanak le, illetve azok forgalmának gyűjtő és elosztó szerepét látják el. Minden keresztezése szabályozott, külterületen az úti ingatlanokhoz - csak kivételes esetben - létesíthető közvetlen csatlakozás, csak a forgalmi csomópontokban lehet fel- és lehajtani. *KHVM [1994]* Térképen általában önálló jelkulcsi kategóriát alkot.

Összekötő utak: A települések egymás közti kapcsolattartását hivatott fenn tartani. Gyűjtő és elosztó szerepe is van. Összeköttetést teremt az elsőrendű főutakkal is és igyekeznek a főútvonalra ráhordani a forgalmat. Térképeken a legtöbb esetben önálló jelkulcsi kategóriát alkot.

Bekötő út: Településeket kötnek be az országos közúthálózatba, biztosítják a település tömegközlekedését és személy-és áruforgalmi megközelítését. *KHVM [1994]*

Állomáshoz vezető utak: Különböző közlekedési ágak állomásaihoz és kikötőihez illetve pályaudvarokhoz vezető utak. Térképen nem szoktuk különálló kategóriába sorolni.

Gyorsforgalmi utak pihenő útjai: Az autópályák és autóutak pihenő- és parkolóhelyeihez vezető utak és azok belső útjai, amelyek csak a gépjárműforgalom számára szolgálnak. *KHVM[1994]*. Térképen általában a gyorsforgalmi utak le-és felhajtójaként ábrázoljuk.

Egyéb országos közutak: Egyéb országos közutak alatt csomóponti ágakat, kerékpár utak és parkolóhelyi utak értünk.

Múutakat nem csak külterületen tudunk megkülönböztetni, hanem egy település belterületén is különböző kategóriákba tudjuk sorolni őket. Ezeket az utak térképen általában a külterületi kategóriák alapján soroljuk be, de átvezetve egy településen elvékonyított formában tüntetjük fel őket. Külön kategória lehet az áthajtási út, mely egy településen keresztül haladó nagy forgalmú főútvonal lehet.

Belterületi gyorsforgalmi út: Csak gépjárműforgalom céljára szolgálnak. Város- (település-) részek, illetve települési centrumok közötti jelentős forgalmat lebonyolító és azt a legmagasabb minőségi színvonalon kielégítő, irányonként két vagy több forgalmi sávval rendelkező osztott pályás utak. A gépjárművek és az utasok tájékoztatása és ellátása magas színvonalú. A belterületi gyorsforgalmi úton csak külön szintű csomópont létesíthető, és a forgalmi irányokat fizikailag is el kell választani. A forgalmi csomópontokban és a pihenőhelyeknél a gépjárművek fel- és lehajtására gyorsító- és lassítószalag szolgál. Az út menti épületekhez, ingatlanokhoz közvetlen csatlakozást, szintbeli vasúti átjárót és tömegközlekedési megállóhelyet létesíteni nem lehet.

A környező területektől kerítés vagy más fizikai akadály választja el. Csak a forgalmi csomópontokban lehet fel- és lehajtani. Irányonként burkolt leállósáv van, kivéve a gyorsító- és lassítószalagos szakaszokat.

Belterületi elsőrendű főutak: Az egyes városrészeket összekapcsoló, nagy helyi forgalmat levezető közutak. Forgalmi csomópontjai általában szintbeliek (körforgalmúak vagy jelzőlámpával szabályozottak, több egymás utáni jelzőlámpás csomópont esetén lehetőleg a jelzőlámpás csomópontok összehangolásával). A megállás és várakozás általában csak külön várakozószalagban engedélyezett. Új út építése, illetve korszerűsítése esetén kapubejáró létesítése (kivéve a településszerkezet és a beépítettség kötöttségeit, történelmi belvárosok adottságait) nem engedélyezett. A tömegközlekedési járatok megállóhelyei a forgalmi sávoktól elkülönítettek. KHVM [1994]

Belterületi másodrendű főutak: Az egyes városi alközpontok egymás közötti (jelentős) forgalmát levezető közutak. Forgalmi csomópontjai szabályozottak. A várakozás általában külön várakozószalagban megengedett. KHVM [1994]

Gyűjtőutak: A település lakó- és kiszolgáló útjainak forgalmát összegyűjtve vezetik a település főúthálózatára. KHVM [1994] Ez az úttípus csak is várostérképeken vagy nagy méretarányú turistatérképeken megjelenő kategória.

Kiszolgáló utak: A kiszolgáló utak a települések belterületének a lakófunkciótól eltérő rendeltetésű területeinek forgalmát lebonyolító közutak. Idetartoznak:

- a szervizutak [általában a főutak mellett elhelyezkedő - rendszerint - egyirányú utak, amelyek a mellettük lévő területek: üzletek, szolgáltató intézmények (pl. benzinkutak, szervizek stb.) kiszolgálását biztosítják],
- az iparterületi és a mezőgazdasági belterületi közutak (általában nehéz és lassú forgalmat bonyolítanak le),
- egyéb kiszolgáló utak (intézmények, szabadidő-, sport-, kulturális és egyéb zöldterületek kiszolgálását biztosító közutak). KHVM [1994]

Lakóutak: A lakóutak a települések belterületének alapfunkcióját, a lakófunkciót kiszolgáló közutak, a lakótelepek és lakótömbök belső forgalmát bonyolítják le.

Kerékpárutak: Kerékpárosok közlekedésére szolgáló önálló utak (ideértve a gyalogosok és a kerékpárosok együttes közlekedésére szolgáló gyalog- és kerékpárutakat is). KHVM [1994] Kartográfiában külön kategóriát képeznek.

Gyalogutak és járdák: A gyalogutak a gyalogosok közlekedésére szolgáló önálló utak. A járdák a közútnak a gyalogosok közlekedésére szolgáló, attól szintkülönbséggel, kiemelt szegéllyel vagy más módon elválasztott része. KHVM [1994] A gyalogutak általában a tömegutak kategóriába szoktak tartozni.

## 4. 1900-tól az első világháborúig

Az ősnéesség által kitaposott kezdeti utak váltak a ma használatos utak alapjaivá. A kezdeti útfoszványokból csak igen kevés tűnt el és általában az újonnan létrehozott utak a legtöbb esetben csatlakoztak a régebbiekhez. Sokévnnyi tapasztalat kellett ahhoz, hogy az utak a legrövidebb illetve a legideálisabb útvonalon haladjanak. A Kárpát-medence a vízgyűjtő adottságai miatt az utaknak a megfelelő terepi viszonyokhoz kellett igazodniuk. Ma is több olyan országutunk és közutunk van, ami lehet, hogy a legrövidebb vonalon halad, de hepe-hupán keresztül, a völgytalptól mindössze pár száz méterre vagy akár kilométerre. (Faragó 2014)

Ennek oka igen egyszerű. A völgytalpakban csordogáló vizek, patakok az ókor illetve a középkor idején mocsaras területek voltak, ahol a lóháton való közlekedés nem volt ideális. Ezért fordulhatott az elő, hogy az utak inkább a dombságokon keresztül haladnak szinte egyenes vonalban. Az ilyen jellegű problémák csak a mai modern időkben jönnek elő, a műutak megjelenésével. Könnyen úgy tűnhet, hogy az utak mai vonalvezetése nem a legoptimálisabb útvonalon halad, de kialakulásukban nagy szerepet játszott a felszíni adottság. Tehát kijelenthetjük, hogy a felszín a legfontosabb része vagy akár a gátja az utak fejlődésének. Ez igaz a mai modern szemléletnél és igaz volt a régebbi időkben is. Az ember mindig a legoptimálisabb útvonalat próbálta megtalálni és kitaposni, fejleszteni, leaszfaltozni. A legoptimálisabb útvonal egy relatív fogalom. Minden időkben más volt az optimális. A folyószabályozások és a mocsarak lecsapolása előtt a legoptimálisabb útvonal ezektől a területektől relatív messze futott. Manapság a legoptimálisabb útvonal rendkívül összetett. A mérnökök igyekeznek a síkvidéken megtalálni az utak optimális vonalát, de ha a körülmények nem engedik, akkor a lehető legkisebb emelkedéssel igyekeznek tervezni.

Ebben sokat segít a technika, ami lehetővé teszi alagutak, hidak építését és kivitelezését. Ezek a terepelemek leginkább az autópálya-építésnél kerülnek elő és játszanak fontos szerepet.

Az első személykocsi 1895-ben jelent meg. Ekkor senki nem gondolt arra, hogy a robbanómotor dinamikus fejlődése, mennyire átformálja a hagyományos közúti közlekedés képét mindössze két-három évtized alatt. A személygépkocsi megjelenésével az utak a kereskedelem és az ország gazdaságának legfontosabb tényezőivé váltak. (Iktis 1990)

Egyértelművé lett, hogy a régi, szekerek és lovak által használt, utak nem alkalmasak az új modernebb, motorizált járművek számára. Ezáltal egy teljesen új korszak kezdődött az utépítésben és fenntartásban.



1. ÁBRA AZ ELSŐ AUTOMOBIL MAGYARORSZÁGON A BENZ ÁLTAL KÉSZÍTETT VELO VOLT

(FORRÁS: [WWW.AUTOMOTOR.HU](http://WWW.AUTOMOTOR.HU), 2015)

Ebben az időszakban, a század első éveiben fokozódó igény lett a faragott kőanyag iránt. Könnyebbséget jelentett az 1906-ban feltalált pneumatikus kőfűrőgép alkalmazása, amivel a kőbányák termelési kapacitása többszörösére emelkedett. A hídépítések terén is nagy változások léptek érvénybe a vasbeton szerkezetek kitalálásával. Ugyanebben az időszakban építették át a hidak fából készült szerkezetét, az új, vasbeton szerkezetre. (Iktis 1990)

Ugyanakkor tény, hogy a XX. század elején a közlekedésben még mindig a vasút vitte a vezető szerepet. Az állam és a magántőke is még a vasútban látta a fejlesztési és gazdasági hasznot. Áruszállítás szempontjából, mindenféle szempontból a vasút volt a jobb választás, hiszen nagy távolságot tudott bejárni és eközben nagy mennyiségű árut tudott szállítani. A közúthálózat ezekben az időkben még gyerekcipőben járt.

Az eddigiekben kialakított földutak, néhol pedig már a faragott kő alapú utak voltak a jellemzőek, ám ezek inkább még mindig a postakocsiknak és az állati erővel hajtott kocsiknak voltak alkalmasak. A robbanómotoros gépjárművek száma ekkoriban az országban szinte nulla volt, ami nem alapozta meg, hogy az állam a meglévő közutakat fejlessze, illetve továbbiakat építsen.

Ezzel ellentétben a vasút még mindig a fénykorát élte, hiszen egyre több település között jött létre kötött pályás kapcsolat. Sokat elárul az az adat, miszerint először autóbusz közlekedés Szegeden indult el 1907-ben, és Tolna megyében 1909-ben a hivatalos adatok szerint mindössze 3 személyautó és 3 motorkerékpár volt. Ebből is látszik, hogy a XX. század első felében nem volt népszerű az automobil. Több magánvasúti társaság is azt állította, annak érdekében, hogy megőrizhessék kiváltságait, hogy a motorizált gépjárművek a közérdekkel szembe mennek, hiszen a vasút konkurenciájának minősül és a vasút a nép érdekeit szolgálja. (Frisnyák 2001)

Harc folyt ebben az időben a vasút és az út között, mint a XIX. században a bérkocsis iparosok és a vasúti magántársaságok között. Ezt az időszakot hívták a közlekedési verseny korának. A vasút és a gépkocsi pártiak közötti vitákból nőtt ki az a szemlélet, hogy a közforgalmat lebonyolító gépjármű-közlekedés szabályozást igényel, amelyet be kell illeszteni a közlekedés meglévő struktúrájába. Vagyis egységes közlekedéspolitikára van szükség. De mint fentebb említettem, a gépjárművek száma igen csekély volt még az országban. Még Ady Endre is így fogalmazott a Budapesti Naplóban: „Nálunk az automobil egyelőre a feudális urak sportja s nem a társadalmi diszpozíciók eredménye. Nem is beszélve arról, hogy utaink sincsenek hozzá.”

1905-ben megkezdődött a vasúti hozzájáró utak rendszeres kiépítése és a főbb közlekedési főútvonalak strapabíróbbá alakítása. Jellemző volt erre az időszakra, hogy az útépitéseket komolyan hátráltatta a helyi érdekű vasutak építésére felvett kölcsön, amellyel törvényhatóságok útalapját terhelték meg. Ennek az eredménye lett, hogy az útalapok kölcsöneinek összege meghaladta a 80 millió koronát, melynek csak egy harmada fordítódott útépitésre. Ezt a súlyos helyzetet látva, a törvényhozás 3585 km törvényhatósági út építésére 43 millió korona kölcsönt bocsájtott a kereskedelemügyi minisztérium részére. A rendelkezésre álló összegből 25 vármegye területén, több mint 3456 km út épült meg.

Ezután azonban minden évben a vármegyékből alispáni jelentések érkeztek az utak állapotáról, amiben leírták, hogy megfelelő vagy használhatatlan-e az adott út. (Iktis 1990)

A századforduló után több fontos útvonal is kiépült az országban, amiben jellemző volt az az alapkoncepció, hogy egy sugárutas kialakítást csinálnak, melynek egy központja lesz, mégpedig Budapest.

Ezeket a sugár irányú utakat, amik ma megfelelnek a mai elsőrendű főútjainknak, állami fenntartás alá helyezték és állami útként tartották őket nyilván.

A sugárutakon kívül három transzverzális útvonal is kiépült, melyek a dél-alföldi nagyobb településeket kötötték össze a partiumi és erdélyi városokkal. Ez a három útvonal a Baja–Csongrád–Kisjenő, Dunaföldvár–Debrecen–Máramarossziget és a Berettyóújfalu–Békéscsaba–Orosháza. (Faragó 2014) Az utóbbi a mai 47-es számú útnak felel meg. A Dunaföldvártól Máramarosszigetig tartó út a mai magyarországi 52-es, 441-es, 4-es számú, és Debrecentől a 48-as útnak és a romániai 19c jelzésű, majd a 19-es számú útnak Szatmárnémetiig, onnantól a 19f jelzésű, majd Nagybányától a 18-as számú főútnak felel meg. A Bajától Kisjenőig tartó út, a mai magyarországi 51-es, 54-es út, ami Kecelig tartott. Onnan Kiskunmajsán keresztül Kiskunfélegyházáig ment tovább az út, ami ma egy egyszerű összekötő út. Kiskunfélegyházától a mai 451-es, 45-ös és 44-es és a mai romániai 79A jelzésű utakat követte az akkori transzverzális főútvonal. Az említett három útvonal kialakításának hatalmas jelentősége volt, hiszen közutak szempontjából a legelhanyagoltabb területek kaptak közel 900 km kiépített utat. Ezen felül megmutatta azt is, hogy az Alföldön kőhiány mellett is lehetséges a nagy útépitési problémák megoldása. Tekintsük át a Budapestről sugárirányba kiinduló elsőrendű főútvonalakat. Talán a legfontosabbaknak a Budapest és Bécs közötti és a Budapest és Fiume közötti útvonalak voltak. A Bécs felé menő útvonal, amit a későbbiekben is 1-es számú főútnak hívtak, nem a mai 1-es számú főútvonallal egyenlő.

A fővárosból induló út a mai 10-es számú útnak felel meg, ami ma Almásfüzitőig tart. Azonban az 1900-as években ez volt az ország első számú útvonala, ami Komáromon és Győrön keresztül egészen Bécsig tartott. Érdekesség, hogy Dorognál volt egy rövidítő része az útnak, arra az esetre, ha valaki el szeretne kerülni Esztergomot. Óvár [ma: Mosonmagyaróvár] már akkoriban is fontos közlekedési csomópont volt, hiszen a Pozsony felé tartó út itt vált el Bécs felé tartó útvonaltól. És nem csak Pozsony érhető el vele az arra közlekedők, egészen Csehországig lehetett rajta közlekedni. Ez az útvonal a mai magyarországi 150-es útnak és a mai szlovákiai 2-es útnak felel meg.



A tenger felé tartó útvonal sem a ma megszokott útvonalon haladt. Budapestről nem teljesen a mai 7-es út vonalán lehetett kijutni, de Érdtől a Velence-tóig követi a mai 7-es a régi vonalvezetést.

A Velencei-tavat azonban nem dél felől kerülte, hanem észak felől és úgy ment be Székesfehérvárra. Székesfehérvárra másik útvonalon is el lehetett jutni, még hozzá Bicske felől Lovasberényen keresztül, ami a mai 811-es út. Bicskét a mai 1-es út nyomvonalán lehetett Budapestről megközelíteni. Székesfehérvárról a tenger felé vezető főútvonal nem a Balaton déli partján futott, mint manapság. A déli partvidék mocsaras területei nem tették lehetővé, hogy arra menjen a közlekedés, ezért az északi dombosabb részeken futott az út. Veszprém városáig a mai 8-as útvonal mentén haladt a főút, majd a mai 77-es út csapásirányban folytatódott egészen Keszthelyig. Innen két elsőrangú útvonal is ment a tenger felé, melyek Csáktornyanál találkoztak. Az egyik Keszthelytől ment egyenesen tovább Rédics felé, ami a mai magyarországi 75-ös út, majd onnan balra fordulva Alsólendván és Muraszerdahelyen keresztül Csáktornyáig. Ennek az útnak a mai számozása, a szlovéniai 109-es és a horvátországi 209-es út. A másik útvonal Keszthelytől dél felé megtörve a Kis-Balaton mocsaras területét kikerülve Kiskomáromig, majd onnan Nagykanizsán keresztül Csáktornyáig futott.

Nagykanizsától a mai magyarországi 7-es és horvátországi 3-as út nyomvonalán haladt. Csáktornyától egyenesen Varasdon és Zágrábon keresztül egészen Károlyvárosig ment, ahol háromfelé ágazott szét. A délnyugati útvonal ment Fiumébe, ami a Magyar Királyság legfontosabb kikötővárosa volt. Déli irányba ment tovább a Szpalatóig [Split] tartó útvonal. A kettő között lévő főút ismételt a tengerhez ment, még hozzá Zenggbe [Senj]. Tehát több, az Adriai-tengernél lévő, kikötővárosba vezetett elsőrangú főútvonal Budapestről.

Budapestről a Duna jobb partján futó déli irányú főútvonal Szekszárdon és Mohácson keresztül egészen Eszékig tartott. Szekszárdig teljes egészében megegyezik a mai magyarországi 6-os út nyomvonalával. Ekkoriban Pécsre csak egy másodrangú útvonal vezetett. Szekszárdtól egyenesen ment tovább Eszékig a főútvonal, ami megegyezik a mai magyarországi 56-os és horvátországi 7-es úttal.

A Duna bal partján húzódó főútvonal Soltig volt elsőrangú útvonal. Soltnál becsatlakozott a Dunaföldvártól Máramarosszigetig tartó transzverzális főútvonalba. Solttól délre folytatódott tovább az út, azonban forgalma nem volt jelentős, hiszen rangja csupán harmadrangú útvonalú lett. Ez megegyezik a mai 51-es út nyomvonalával.

A mai magyarországi 5-ös számú főútvonal az 1900-as években nem számított elsőrangú főútnak. Szegedig szinte megegyezik az nyomvonala a mai 5-ös számú elsőrendű főúttal, kivéve Ócsa és Alsónémedi településeknél.

Ekkoriban még Ócsán keresztül haladt az út, ma már Alsónémedin keresztül juthatunk el Szegedig, illetve az országhatárig. Szegedtől keleti irányba, Erdélybe, több elsőrangú főútvonal is ki volt alakítva, mely Kiszombornál két különböző irányba haladt tovább. Délkeleti irányba Temesváron és Lugoson keresztül egészen a Déli-Kárpátokig, Orsováig lehetett eljutni. Ez a mai magyarországi 431-es és a romániai 6-os számú útnak felel meg. Keleti irányba Aradon, Déván és Nagyszebenen keresztül egészen Brassóig, illetve a Keleti-Kárpátokig lehetett közlekedni. Ez a mai magyarországi 43-as és a romániai 7-es számú útnak felel meg Nagyszebenig. Onnantól a romániai 1-es számú Brassóig, majd Brassótól a Kárpátokig a romániai 11-es számú útnak.

Budapestről Kárpátaljára vezető út Ceglédig csak másodrangú útvonal volt. Ceglédnél becsatlakozott a Dunaföldvár-Máramarossziget elsőrangú útvonalba. Debrecen már ekkoriban is közlekedési csomópont volt. Fentebb említettem, hogy innen lehetett Máramarosszigetre eljutni, illetve innen lehetett Kárpátaljára is továbbmenni. Debrecenből Nyíregyházán keresztül egészen Ungvárig lehetett elsőrangú úton közlekedni, majd Ungvártól az országhatárig másodrangú útvonalon. Ez az útvonal megegyezik a mai magyarországi 4-es számú főútvonallal illetve a mai ukrainai H13-as úttal.

A Felvidékre induló utak, a mai 2-es és 3-as főutak szinte ugyanazon vonalon mennek ma is, mint az 1900-as években. Ennek oka a domborzat-követésben rejlik. Budapestről Eperjesig az 1900-as években is úgy lehetett eljutni, mint manapság. Eperjestől az országhatárt három elsőrangú útvonal is elérte.

Ma ez a szám már csak kettő. Eperjes és Bártfa között lévő egykori főútvonal, mára elvesztette rangját. Budapest és Alsókubin közötti útvonal ebben az időszakban is arra haladt amerre ma. Ez ma a magyarországi 2-es számú és a szlovákiai 66-os, 59-es és 78-as főutak. Rétságánál az út kettévált és követte a mai 22-es főút vonalát egészen Szécsényig, onnan Losoncon és Rozsnyón keresztül egészen Kassáig lehetett eljutni. Kassától elsőrangú úton eljuthattak az emberek az északi országhatárig vagy akár Kárpátaljára is egészen Ungvárig.

A felsorolt utakon kívül több akkoriban még fontos elsőrangú út szelte keresztül a Magyar Királyságot. Több észak-déli útvonal is elsőrangú úttá lett minősítve.

Ilyen például a Fiuméből az északi országhatárig, Szombathelyen, Sopronon és Pozsonyon keresztül haladó útvonal. Észak-déli irányú főbb közlekedési útvonalak még Erdélyben alakultak ki. Ott sűrűn behálózott első- és másodrangú útrendszer jött létre, hogy a nagyobb települések között törés nélkül lehessen utazni.

A 1900-as évekről összességében elmondható, hogy nagy fejlődésnek indult a közutak állapotának javítása. Már több helyen is kőburkolatú utakat építettek, azonban a legtöbb úton az automobillal való közlekedés egyszerűen lehetetlen volt. Tervszerűen egyre több főútvonalat láttak el pormentesített burkolattal, ezzel is támogatva a személygépjárművek és a robbanó motoros járművek közlekedését. Megjegyzendő, hogy ezen intézkedések ellenére még mindig a vasúté volt a vezető szerep és a már meglévő közutakon is a legtöbb esetben még állati erővel vont kocsikkal közlekedtek az emberek. Az 1900-as évek eleji nagy közútfejlesztés időszaka egészen az I. világháború kirobbanásáig tartott, amikor is a háború költségei az infrastrukturális fejlesztések kárára ment.

## **5. Az első világháború hatásai az úthálózat fejlődésére**

1914-ben a kiépített törvényhatósági és közutak hossza 12 195 km illetve 26 773 km volt, amelyek építése teljes egészében megfelelt az akkori műszaki és társadalmi igényeknek. Ennek a gyors ütemű fejlődési időszaknak, amelyet az előző fejezetben is említettem már, vetett véget az 1914-ben kirobbant világháború. A háború következtében feledésbe merült az utak karbantartása, további fejlesztésük és építésük. Egy-két hadászati fontos útépitéstől eltekintve igaz az előző állítás. A közúti közlekedésben résztvevő járművek számottevő részét, legyen az ígás állat vagy automobil, a katonaság vette igénybe. Az útfenntartáshoz szükséges kőanyag termelését a háború fokozott költségei nem tették lehetővé. A fenntartó személyzet nagy része be lett sorozva, aki pedig itthon maradt, nehezen megvalósítható feladatokkal találta szembe magát. Ilyen feladat volt például, az 5-6 tonna teherbírású hidak 12 tonna teherbírásúvá alakítása. Ilyen és ehhez hasonló problémákkal találta szembe magát a közutakért felelős minisztérium a világháború alatt. A világháború után, 1919-ben az összes út hossza 74 771 km, melyből kiépített úthossz 52 220 km, kiépítetlen pedig 22 251 km volt. Ez a mai Magyarország területére levetítve egészen más adatokat mutat. Az összes út hossza 27 866 km volt, amelyből 1080 km-nyi volt pormentes burkolatú, 15 139 km-nyi volt vizes makadám és gödör-kavicspálya burkolatú és 11 647 km út volt kiépítetlen. Az utak 42%-a tehát nem volt egyáltalán kiépítve, ami a világháborús évek következtében maradt ilyen magas arányú. A XX. század elején elindult útfejlesztési időszak világháború miatt megtört lendülete komoly szerepet játszott abban, hogy Csonka-Magyarország területén is ekkora arányba legyenek kiépítetlen utak. A háború alatt elfeledett útkarbantartás és a tömörgumi kerekű, még inkább a nehéz vasabroncsokon közlekedő gépjárművek mély kerékvágásokat okoztak a makadám útpályák felszínén, s így járhatatlanná váltak. Az utak állapotának javítása azonnali beavatkozást kívánt volna, de a háború miatt kimerült nyersanyag-és üzemanyagkészletek miatt erre nem volt lehetőség. A kőbányák termelési kapacitása is nagyon lecsökkent. A kitermelt kőanyag a legforgalmasabb útszakaszok helyreállítására sem volt elegendő. (Hanzély 1960)

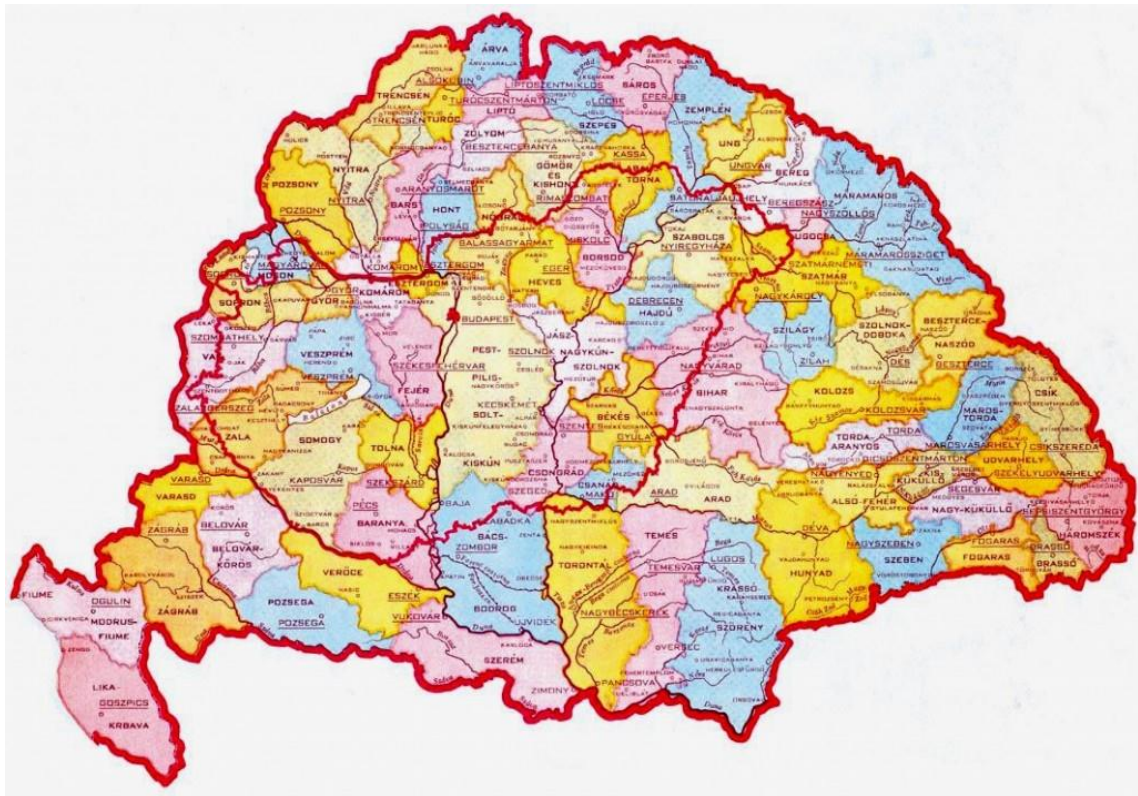
Összességében elmondható erről az időszakról, hogy bár új útvonalak nem jöttek létre, leszámítva pár hadi útvonalat, a meglévő utakkal sem foglalkozva, teljesen tönkrement a Magyar Királyság úthálózata. A kimerült készletek miatt a legfontosabb utak helyreállítására sem maradt pénz és anyag.

## 6. A trianoni békeszerződés hatása a közúthálózatra

1920. június 4-én Magyarország aláírta a világháborút lezáró békeszerződést. Bár az új határvonalakat a vasúti pályák alapján húzták meg, a közutak is komoly károsodást szenvedtek. A meglévő 74 771 km-nyi útból mindösszesen csak 27 866 km maradt meg. Több olyan útvonalat vágtak ketté az új határvonalak, amelyek régebben a Magyar Királyság legfontosabb első- illetve másodrangú útvonalai voltak. Nagy vásár- és mezővárosokat kötöttek össze, melyek forgalma jelentős volt. Természetes módon az új határok befolyásolták az útvonalak forgalmát. Hatalmas úti vámokat vezettek be az új államalakulatok Magyarország irányába. A világháború után a szomszédos országokkal rideg kapcsolat állt fent. Igyekeztek egymás közt a kereskedelmet Magyarország kihagyásával lebonyolítani. Így adta magát az az elkerülhetetlen eseménysorozat, ami maga után vonta, hogy több régebbi elsőrendű főútvonalunk, amely gazdaságilag fontos szerepet töltött be, egyszerűen elveszítette fontosságát és szerepe a közlekedésben és szállítmányozásban csökkent.

Ilyen útvonalak lettek a régi transzverzális útvonalak, amelyek az Alföld déli részét kötötték össze a partiumi és erdélyi városokkal. Az új vámok miatt forgalmuk csökkent és már nem tudták azt a szerepet betölteni, ami miatt elsőrangú útvonallá váltak.

Hasonló gondot okozott Pozsony és Csáktornya közötti útvonalon az új határvonal. Egyrészt Pozsony Csehszlovákiához kerülése érzékeny veszteség volt, hiszen így egy kereskedelmileg fontos város került ki a Magyar Királyság kezéből, másrészt a tengertől egészen a cseh határig húzódó útvonalat több részre vágta a trianoni országhatár. Ezen az útvonalon is úti vámokat vezettek be az újonnan alakuló országok, így lehetetlenné téve a közlekedést. Csak kizárólag határátlépésekkel vehették volna igénybe az arra közlekedők. Szemléletes példa a Sopron és Szombathely között húzódó szakasz, amit az új országhatárok kettévágtak. Mivel a határátkelés mindig időigényes cselekvés, így az útvonal veszített a jelentőségéből. Ennek a problémának a kikerülésére értékelődött fel a Sopronból Sárvár felé vezető útvonal, amely, ha bár kerülve is, de elérte Szombathely városát.



2. ÁBRA MAGYARORSZÁG TRIANON ELŐTTI ÉS UTÁNI HATÁRAI ÉS TERÜLETE

(FORRÁS: [WWW.HIR.MA](http://WWW.HIR.MA), 2015)

A többi, korábban is fontos útvonal többségében nem változott. Némelyik vagy teljesen egészében a létre jövő új államhoz került, mint például a Komáromtól Nyitrán keresztül az északi határig futó főútvonal, némelyiknek pedig csak egy része került az újonnan létrejövő államhoz.

Összességében elmondható a trianoni békeszerződés utáni időszakra, hogy nem csak területi, etnikai és vasúti szempontból érte az országot nagy veszteség, de a közutak szempontjából is súlyos veszteségek keletkeztek. A már meglévő utak nyomvonala nem sokat változott az új országhatárok miatt. Leginkább csak jelentőségük és forgalmuk száma csökkent. Csonka-Magyarországon az új határoknak köszönhetően létre jött egy már félig-meddig kiépített közúthálózat, amely ugyanúgy, mint az ország, csonka lett. A különböző szankciók miatt nem lehetett kihasználni az eredetileg kialakult vonalvezetésüket. A kis-antant országok megörökölték a Magyar Királyság által tervezett és megépített utakat, de számukra se volt ideális a helyzet, hiszen egy komplett közlekedési rendszert választottak szét a világháborút lezáró békék. Gazdasági és közlekedési szempontból is kártékonyan érintette mind Magyarországot, mind pedig a környező országokat a döntés.

## 7. A két világháború közötti időszak

Mint már korábban említettem, az első világháború alatt az ország (Csonka-Magyarország) közúthálózata teljes egészében leromlott a háború által keletkezett költségek miatt. 1920-ban született döntés, hogy az útépitési és helyreállítási munkákhoz szükséges gépeket a Kereskedelemügyi Minisztérium beszerzi, és biztosításuk érdekében létrehozza az Állami Útigépjavitó Telepet, amely az utak helyreállítását volt hivatott felgyorsítani. Év végén meg is kezdte a működését 7 db gőzhengerrel, 10 db tehergépkocsival, 40 db pótkocsival és 25–30 állandó munkással. (Hanzély 1960)

1919–1924 között a vármegyék útépitési autonómiát kaptak. Bár szabad kezük volt az útépités terén, látványos eredményeket még sem értek el. Kidomborodott a vármegyei autonómia a centralizált államigazgatással szemben. Ebben az időben jellemző volt a községekre az útépitéssel szembeni közönyük, még az úttal nem rendelkező községek körében is. Abban a vármegyében, ahol történt valamiféle útfejlesztés, ott is inkább állandó burkolat nélküli utat építettek, mert a költségesebb módszerre egyszerűen nem tudtak fedezetet előteremteni. Hasonló helyzetben volt Szabolcs vármegye, ahol leginkább a közösség áldozatkészsége és a vármegye vezetőinek alkotókészsége révén valósulhattak meg a közúti fejlesztések. Hasonló volumenű, talán még nagyobbak is, valósultak meg Bács-Bodrog vármegyében, ahol a háború végeztével mindösszesen 50 km kiépített út volt.

1924–1929 között, ha szerény keretek között is, de megkezdődött a fontosabb főútvonalak átépítése. A nagyobb gépjárműforgalom növekedés megkívánta a tartósabb és pormentes aszfalt-vagy betonburkolatot. 5 év alatt 104 km hosszú, átlag 6 m széles pormentes burkolatú utat építettek Budapest környékén és 43 vidéki város közelében. (Hanzély 1960)

Ez a munka tette lehetővé, hogy kialakulhasson az ország közlekedési gerince és a későbbi útszámozás alapja is.

Fontos mérföldkőnek bizonyult az 1927-ben átadott Tát és Nyergesújfalú közötti több km hosszú egyenes szakasz, amely elsőként kapott pormentes burkolatot. Az újonnan átadott szakasz alkalmassá vált – elsőként a világon – gyorsasági autóversenyek lebonyolítására. (mek.oszk.hu 2000)

1926–1927 között az autók használata ugrásszerűen megnőtt. A növekedés új igényeket támasztott az utakkal szemben, főleg a fontosabb közutakkal szemben.

A nagyobb forgalom miatt a régi makadámburkolat nem bírta a terhelést. Szükségszerűvé vált az új burkolatok kialakítása az utakon.

Mivel általános vélemény volt, hogy a megnövekedett gépjárműforgalom miatt vált szükségessé az útburkolatok cseréje, ezért a gépjármű tulajdonosok megadóztatásával kívánták a költségeket előteremteni. Ennek köszönhetően 1926 és 1929 között a törvényhatósági utak 700 km, a vicinális közutak hossza pedig 450 km kiépített kőburkolatú pályával nőtt. A vármegyék az adóknak köszönhetően 83 km állandó, pormentes burkolatú útszakaszt tudtak építeni. Beton- illetve aszfaltburkolat Bács-Bodrog, Békés, Pest-Pilis-Solt-Kiskun, Bihar, Borsod, Szabolcs, Veszprém és Zala vármegyékben épültek. Bár az új adók biztos fedezetet jelentettek az útépitésre, az ebből származó bevételek nem voltak elegendőek a további útépitésre, amelyet a túlzott gépjárműforgalom növekedése megkívánt volna. (Hanzély 1960)

A vármegyei autonómiák és a törvényhatóságok egy-egy útépitésnél igen látványos fejlesztést végeztek, de akadtak olyanok is, akik sajátos útépitési koncepciót alkalmaztak. Több olyan eset akadt, ahol csak is kizárólag helyi érdekeket tartottak szem előtt, figyelmen kívül hagyva a szomszédos és távlati forgalom igényeit. Ennek lett az eredménye, hogy megyeszékhelyeket vagy az ország fontosabb ipari vagy mezőgazdasági központjait összekötő utak a vármegye határán egy kiépítetlen dűlőútban folytatódtak.

1929-ben idegenforgalmi szempontból fontos tényezőként hatott, hogy a Budapest–Siófok és a Budapest–Győr közötti szakaszok 200 km hosszan korszerű beton illetve aszfaltburkolatot kaptak. Fontos megemlíteni, hogy a Siófokig tartó balatoni közút megépítésével a balatoni kultúra alapkövét rakták le az illetékesek. (Hanzély 1960)

Mai számozás alapján a 7-es számú főútvonal, ebben a korban csak Siófokig számított kiépített műútnak, onnantól kavicsburkolatú útként folytatta útját Balatonszárszóig. A Balaton délnyugati részén pedig még mindig nem tudták kiépíteni a későbbi vonalvezetést a mocsaras területek végett.

1930-ban meghirdették a 10 éves útépitési programot, aminek a nem titkolt célja az volt, hogy 1200 km-nyi pormentes burkolattal lássák el az ország úthálózatát.

Ennek keretében neki láttak a Budapest–Miskolc, a Szolnok–Püspökladány–Debrecen és Budapest–Szeged útvonalak teljes átépítéséhez. Ezek a későbbi elsőrendű főútvonalak a régi vonalvezetésük mentén épültek újjá, legfeljebb kisebb változások mentek végbe. Nagyobb változás mindössze a Budapest–Szeged útvonalon történt 1934-ben, amikor is egy 22 km-es elkerülő szakaszt építettek, amely 3 község területét kerülte el, ezzel módosítva az ősi nyomvonalat.



Ezen a 22 km-es szakaszon alakították ki azt az 5 km hosszú egyenes szakaszt, ami ismételten alkalmas volt gyorsasági autóversenyzés lebonyolítására. Hans Stuck autóversenyző itt érte el 1934-ben a világrekordnak számító 321 km/h sebességet.

Később Szegedtől kiépült Belgrádig az útvonal, az Európát átszelő autótút létesítését szorgalmazó terv keretén belül, amely Londont kötötte volna össze Isztambullal. (Ábrahám 1976)

1934-ben kormányrendelet döntött a főúthálózat rendszerezéséről. A rendszerezésnél a fő szempont az volt, hogy olyan gerinc jöjjön létre Magyarországon, ami lehetővé teszi a környező országok és az országrészek közötti kapcsolatot.

Ezen kritériumok figyelembevételével kezdték besorolni az közutakat első-, másod-, illetve harmadrendű főút kategóriákba. Ezen kategóriák alapján kaptak az utak egy, kettő illetve három számjegyű számot. A Budapestről sugárirányba – egy kivétellel – kiinduló elsőrendű főutakat 1-től 8-ig számozták. Számozásuk sorrendje az óramutató járásával megegyező irányba történt. Az 1. számot a Budapest–Bécs főútvonal kapta. (Ábrahám 1976)

Az elsőrendű főutak km-kő számozása a Lánchíd budai hídfőjénél felállított 0 km-kőnél kezdődik, kivéve a 8. számú főút km-kő számozását, amely Székesfehérvártól kezdődik. Fontos megemlíteni, hogy a 8-as számú főútvonal Vasszentmihály és Rábafejes közötti szakasz kivételével, teljesen új nyomvonalon jött létre, és a világháború kitöréséig utolsóként fejezték be a felújítását és kiépítését.

A 2-es és 6-os számú főútvonalak rekonstrukciója a háború kezdete miatt nem valósulhatott meg, csak a II. világháború után. Ugyancsak a háború utánra maradt a megkezdett bekötőút program befejezése is. Az 1930-as években 994 olyan község, tanya és vasútállomás volt, mely nem volt szisztematikusan bekötve az úthálózatba.

Fontos megemlíteni, hogy az állami és törvényhatósági közutak helyreállításán kívül, a földutak járhatóvá tétele is komoly problémákat okozott ebben az időszakban. A probléma elősegítését megkönnyítve, az Amerikai Egyesült Államokból 1 db útegyengető gépet hoztak be, amely különböző funkciói segítségével naponta több km kötött földutat domborított és szabályos felületet képzett rajtuk. (Hanzély 1960)

A hídépítés területén is komoly változások zajlottak le. Bár 1925-1929 között felvett „hasznos beruházási hitelek” miatt nagy fellendülés mutatkozott, végül rövid életű lett. A gazdasági válság bekövetkeztével a hitelek csökkentése miatt, csak a megkezdett hídépítések befejezésére volt elegendő pénz.

1929 és 1931 között a balsai közúti és vasúti Tisza-hidat lehet megemlíteni. A következő nagyobb hídépítési munkálat Budapesten történt 1933-ban. Ebben az évben kezdődött meg az ötödik dunai híd építése, ami a Boráros tértől ívelt át Budára. A Boráros téri híd építésével egy időben kezdődött meg a Vásárosnaményi Tisza-híd átépítése, ami a folyó medrének elfajulása végett volt szükséges.

Még ebben az évben épült meg Győrben az 1-es számú főútvonal átkelési szakaszán a Rábán átívelő Petőfi híd is.

1935-ben újabb nagyléptékű hídépítés valósult meg a bajai és algyői vasúti hidak közötti közlekedésre alkalmassá tételével. Ezzel elmondhatta magáról az ország, hogy egy új Duna-híddal és egy új Tisza-híddal gazdagodott a közúthálózat.

Budapest életében nagy változás volt, hogy 1935-ben a megnövekedett forgalom miatt megkezdődött a Margit híd átépítése, ami a híd terhelési kapacitását lényegesen megnövelte. A híd az átépítés után 4 nyomvonalúvá vált.

Rég megoldásra várt a keleti régióban lévő két központi város, Debrecen és Miskolc összekötése, mely útvonal a Tiszán átívelve valósult volna meg. Mivel nem volt elegendő pénz egy végleges híd építésére, így átmeneti megoldásként 1936-ban Tiszapolgáron pontonhidat építettek. Ebben az időszakban még egy fontos hídépítési munkálat zajlott le. Székesfehérvár–Grác 8-as számú főútvonalon 1936 és 1937 között Veszprém városában közúti völgyhidat építettek, mely abban az időszakban az ország legszebb vasbeton ívhídja volt. (Hanzély 1960)

A két világháború közötti időszakban elmondható, hogy Csonka-Magyarország közúthálózata komoly fejlődésen ment keresztül, mely köszönhető a növekvő gépjárműforgalomnak és annak nyomását a kormányra és a döntéshozókra. Bár nagy fejlődés ment végbe, így is az ország alig több mint 20%-a rendelkezett kiépített utakkal. Körülbelül 700 000 ember életét és közlekedését nehezítette meg a kiépítetlen úthálózat. A főbb útvonalak hossza elérte a 9800 km-t, amelyből 4250 km volt állami fennhatóság alatt álló út. Az utak kiépítettsége is nőtt, hiszen míg 1919-ben 16 219 km hosszan voltak kiépített utak az ország területén, addig a II. világháború kezdetéig 26 861 km-nyi kiépített út állt rendelkezésre az állampolgároknak. Ez azt jelenti, hogy a két világháború között évenként megközelítőleg 590 km-nyi utat építettek.

## 8. Az úthálózat a II. világháborúban

1938 őszén a közúti feladatok megnövekedtek Magyarországon. A megnövekedett feladatok az első bécsi döntés következményeiként jöttek létre. 1938. november 2-án a Felvidék magyarlakta területeit visszacsatolták a Magyar Királysághoz. Ezzel az ország úthálózat gyarapodása nem állt le, hiszen 1939 tavaszán a magyar hadsereg visszafoglalta Kárpátalját, 1940. április 30-án a második bécsi döntés értelmében visszakapta Észak-Erdélyt, és 1941-ben visszacsatolták Bács-Bodrog vármegye déli, Baranya vármegye délkeleti és Zala vármegye délnyugati részét.

*Felvidék:* A felvidéki úthálózat jó állapotban volt. Ez leginkább a főközlekedési útvonalakra volt igaz. Több út is pormentes burkolattal volt ellátva, ami a műszaki követelményeknek megfelelően építettek meg. Csak pár helyen merült fel a beton- és aszfaltburkolattal kapcsolatosan probléma, mégpedig, hogy felületük néhány helyen hullámossá vált. A bekötő utak nagy általánosságban rosszabb állapotban voltak, mint Csonka-Magyarországon.

*Kárpátalja:* Bár a kárpátaljai területek is Csehszlovák államigazgatás alatt álltak, állapotuk sokkal rosszabb volt, mint a felvidéki utaké. Az utak burkolata a legtöbb esetben kavicsos, kiskavicsos és makadám burkolatú volt.

*Észak-Erdély:* Az erdélyi terület úthálózata a teljes elhanyagoltság képét mutatta. Nemcsak a mellék-és bekötőutak voltak rossz állapotban, de még a főközlekedési útvonalak is olyan leromlott állapotba kerültek, az el nem végzett karbantartási munkák miatt, hogy azokon gépjárművel 20-30 km/h-val többel nem lehetett közlekedni. A lakosság szerint, a 20 éves román uralom alatt az úthálózaton semmilyen fejlesztés nem valósult meg. Útépítési vonatkozásban 1919-től kezdve, a Nagyvárad és Kolozsvár közötti útszakasz átépítésétől és néhány félben hagyott városi átkelési szakasz pormentesített burkolattal való ellátásától eltekintve, alig történt változás.

*Délvidék:* A visszacsatolt Bács-Bodrog területén futó Budapest-Belgrád főközlekedési útvonalat kell kiemelni, amelyet a trianoni határ és Újvidék között a Jugoszláv állam, fontos nemzetközi út szerepéhez mérten kifogástalan állapotban építette újjá.

1938-tól vizsgálva az állami útépitési munkákat, megállapíthatjuk, hogy feltűnően sok a pormentes burkolattal ellátott útszakasz és fontosabb útvonalak teljes egésze. Ebbe beletartozik mind Csonka-Magyarország területe, mind a visszacsatolt országrészek területe is. Ez alól kivételt képez Észak-Erdély és Kárpátalja, ahol az utak rossz minőségét és hiányát, csak makadám útpályákkal lehetett javítani illetve pótolni. Az építkezések elve az volt, hogy a pályaburkolat ne csak az akkori forgalomnak, hanem 10-15 év múlva várható forgalmi terheltségnek is megfeleljen. A következő évtizedek igazolták az elv helyességét, hiszen a befektetési költségek megtérültek a fenntartási kiadásoknál. (Hanzély 1960)

Az alábbi táblázat 1938-44 közötti időszakról mutat áttekintést a közutak fejlődésében.

az át- illetve kiépített út megnevezése	az át- illetve kiépített út hossza (km)	a burkolata típusa	évszám
<b>52.sz Dunaföldvár–Kecskemét állami közút, Solt–kecskeméti szakasz</b>	51, 4	beton	1938
<b>2.sz Budapest–Kassa állami közút Dunakeszi–váci szakasza</b>	14,6	beton	1938
<b>82.sz Győr–Veszprém állami közút Csesznek–Szentkirályi szakasza</b>	4,8	makadám	1938/39
<b>7.sz Budapest–Varasd állami közút nagykanizsai átkelési szakasza</b>	1,5	kiskő	1939
<b>702.sz Fűzfő–litéri állami út</b>	7,4	beton	1939/40
<b>388.sz Ökörmező–körösmezői állami közút</b>	6,3	makadám	1941/43
<b>Kárpátalján félbemaradt utak:</b> a) Ungvár–Munkács b) Ungvár–Ókemence c) Munkács–Podhering d) Tecső–Aknaszlatina e) Munkács–Kerepec	14	kiskő beton beton kiskő és beton makadám	1939/40
<b>71.sz Polgárdi–kiszthelyi állami közút Zánka–vonyarcvashegyi szakasza</b>	30,3	kiskő, beton, aszfalt	1940/43
<b>40.sz Kecskemét–békéscsabai állami közút Kecskemét–tiszauzi és Tiszaug–kisasszonyzóllósi szakasza</b>	41,7	beton, kiskő	1941/42
<b>802.sz Budapest–Tata–győri és a Piliscsaba–bicskei állami közutak bicskei átkelési szakasza</b>	2,2	beton	1941

<b>4.sz Budapest–Sepsiszentgyörgy állami közút Berettyóújfalú–Nagyvárad közötti szakasz</b>	39	beton	1941/42
<b>43.sz Berettyóújfalú–szegedi állami közút Szeged–algyői szakasza</b>	10,4	beton, aszfalt, kiskő	1941
<b>Ferihegyi repülőtérre vezető út</b>	10,9	beton	1942/44
<b>4.sz Budapest–Kolozsvár–sepsiszentgyörgyi állami közúton félbemaradt munkák befejezése</b>			
<b>a) Nagyvárad–Kolozsvár szakasz</b>	10	kiskő	1940/41
<b>b) Dési átkelési szakasz</b>	0,6		
<b>c) Csíkszeredai átkelési szakasz</b>	1		
<b>d) Sepsiszentgyörgyi átkelési szakasz</b>	1,2		

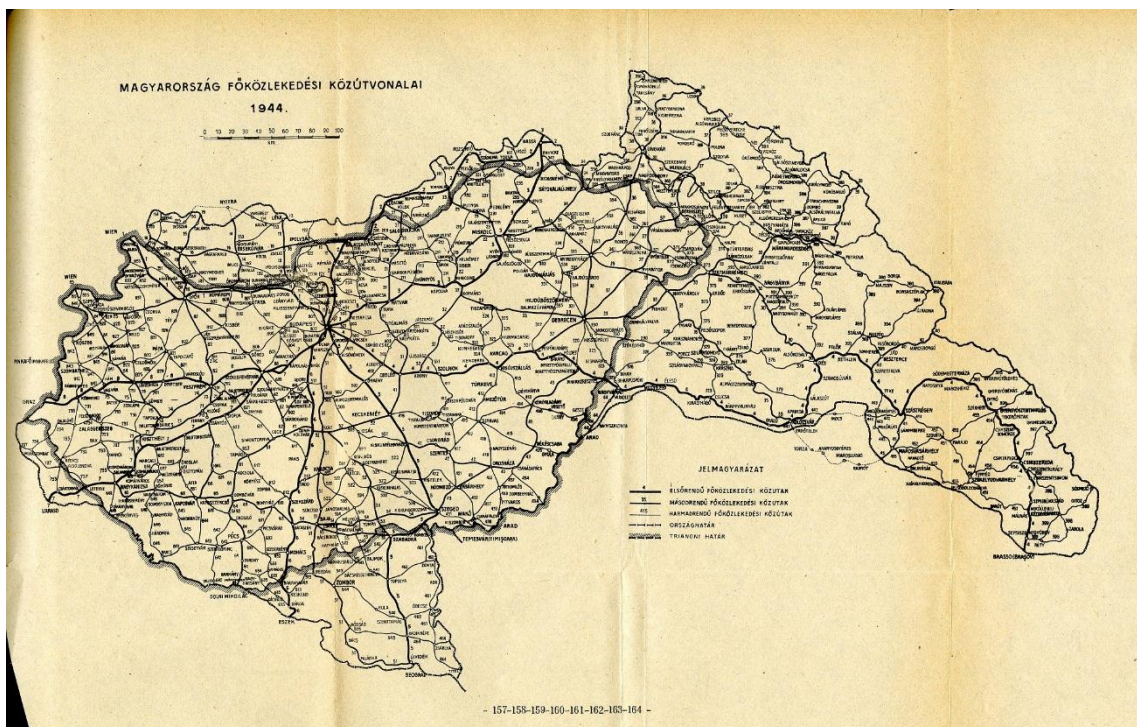
A táblázatban felsorolt munkák között több nehéz hegyi terepen végzett útépités is található, amelyek kivitelezése komoly műszaki bravúrnak számított.

1938–1944 között végrehajtott útépitési munkálatok a legtöbb esetben a visszacsatolt területeken zajlott, főleg Északi-Erdély területén történt sok útépités. Különösen fontos kiemelni Erdély területén Bethlen–Szeretfalva–Teke–Szászrégen között húzódó út kiépítését, amelyet a közforgalmi jelentősége tett indokolttá. Mivel Székelyföld vasúti hálózata nem kapcsolódott közvetlen módon a második bécsi döntéssel kijelölt határ meghúzás miatt Magyarország területéhez, mindaddig, amíg a Déda–Szeretfalva vasúti vonal meg nem épült, addig a Bethlen–Szászrégen között lévő útvonalon zajlott Székelyföld teljes személy-és áruforgalma.

A második bécsi döntés értelmében visszacapott területen lévő út állapota teljességgel alkalmatlan volt a több ezer tonnás forgalom lebonyolítására. A terület visszacsatolása után halaszthatatlan volt az út azonnali 6 m széles hengerelt makadám burkolatúvá alakítása, a kanyarlati viszonyok kijavítása és a jövőbeni akadályok megszüntetése. (Hanzély 1960)

Az előbb említett útvonalon kívül Észak-Erdélyben több más útvonal is azonnali javítást, helyreállítás és kiépítést igényelt. A teljesen leromlott úthálózat javítása érdekében a Marosvásárhely–Szászrégen, a Székelyudvarhely–Csíkszereda, a Székelyudvarhely–Mikóújfalú, Sepsiszentgyörgy–Ojtoz, Gyergyószentmiklós–Békás és a Maroshévíz–Borszék közötti útvonalak 1941 és 1942 között szükséges hengerlésén felül 682 km makadámpályát kellett lehengerelni.

Kárpátalján is hasonló helyzettel kellett szembesülnie a kormánynak. Kárpátalja területét Ungvár, Munkács, Beregszász, Debrecen és Szatmárnémeti felől kiépített úton, csak Beregszász–Huszt–Taracköz–Körösmező közötti útvonalon lehetett elérni. Szükségessé vált tehát ennek az útnak a tehermentesítése és Kárpátalja erőgazdasági, turisztikai és idegenforgalmi területeinek feltárása érdekében új, párhuzamos útvonalak építése. Ezen szempontok indokolták a 382-es Szolyva–Alsóneresncei, a 387-es Alsókalinalva–Rahó és a 388-as Ökörmező–Körösmező közötti utak kiépítetlen részeit kiépíteni és a már kiépített szakaszok pályáját 6 m szélesre átépíteni. (Hanzély 1960)



3. ÁBRA MAGYARORSZÁG KÖZÚTHÁLÓZATA 1944-BEN

A képen Magyarország közúthálózatát láthatjuk 1944-ben. Érdekeségek, hogy a 4-es számú főútvonal Észak-Erdély visszacsatolását követően Püspökladány után Nagyváradon keresztül egészen Brassóig tartott.

A 2-es számú főútvonal a ma megszokott helyett, Balassagyarmaton és Losoncon keresztül Kassáig tartott. Mégis talán a legfontosabb változás ebben az időszakban, hogy teljesen egészében elkészült a 7-es számú főút nyomvonala.

Az előző fejezetben említett, megkezdett, de a háború kirobbanása miatt félbehagyott bekötőút program is folytatódott. A községek, a vármegyék és az állam támogatásával 1930-tól egészen 1944-ig több mint 4650 km hosszú bekötőutat építettek, melyek egy-egy községet az úthálózattal vagy akár csak a vasúttal kötött össze.

Az így létrejövő kapcsolatok révén több olyan település is szerves része lett a közlekedésnek, amelyek eddig a perifériára kerültek az utak hiánya miatt. Az említett megépített bekötőutak hosszába, a visszacsatolt területeken lévő bekötőutak is beleszámítanak.

A visszacsatolt felvidéki, kárpátaljai, erdélyi és délvidéki területeken a közúti közlekedés ellátása érdekében, létrehozták az államépítészeti hivatalokat. Felvidéken 1938-ban Érsekújváron, Kassán, Komáromban, Rimaszombaton hozták létre az új hivatalokat.

Kárpátalján egy évvel később, 1939-ben Ungváron, Beregszászon és Huszton jöttek létre a hivatalok. 1940-ben Erdély területén az új államhivatalok Besztercén, Csíkszeredán, Désen, Kolozsváron, Máramarosszigeten, Marosvásárhelyen, Nagyváradon, Sepsiszentgyörgyön, Székelyudvarhelyen, Szatmárnémetiben és Zilahon jöttek létre. Délvidéken pedig 1941-ben Zomborban hozták létre. Az új államépítészeti hivatalok telepítésével egyidejűleg, a már létező, de ugyanazon megyében lévő hivatalokat bezárták és átköltöztették az új megyeszékhelyre.

Jellemző volt erre a korra, hogy a városok és községek által szedett úti-és kövezetvámok akadályt képeztek a közúti közlekedésben. A városok által szedett útvámok a középkortól egészen a gépkocsiforgalom korszakáig létező intézmény volt. Az adott vámszedő községen keresztül haladni kívánó autósoknak, már a község határában felállított vámsorompónál a vámszedőnek fizetnie kellett, hogy keresztüldöcögessen a helyi hatóság által fenntartott útszakaszon. Sokszor az ilyen vámszedő községekben, rosszabb állapotban voltak az utak, mint a községen kívül. Viták tárgyát képezte a mindig felmerülő kérdés, hogy miért kell fizetni a rossz állapotú, a gépkocsikat rongáló utak használatáért, mikor a községen kívüli állami utak ingyen használhatóak, ráadásul jobb állapotban is voltak. Ezt a problémát oldotta meg az 1940-ben hozott városi-, közúti-, és kövezetvámokról szóló rendelet, amely a községek által szedett úti vámot felfüggesztette. Ez alól kivételt képezett a főváros, ahol a teherforgalmat és az állati erővel hajtott járműveket kövezetvámra kötelezhették. (Hanzély 1960)

A II. világháború alatt is számos fontos hidépítési munkálat valósult meg, amelyek a közúthálózatban jelentős fejlődésnek számítottak, ezzel is segítve a forgalom zökkenőmentes áramlását.

1939-ben kezdődött el Budapesten a Pestet és Óbudát összekötő híd építése, amely később az Árpád híd nevet kapta. A kiszélesített Margit híd ekkor már nem volt képes az amúgy is megnőtt forgalom mellett a környező városrészek és a hídtól északra fekvő községek átkelési szándékát lebonyolítani. Az új híddal közvetlen összeköttetést kapott

több dinamikus fejlődő városrész és község is. A híd építésének befejezését a világháborús események megakadályozták, azonban a budapesti hadműveletek alkalmával, a már meglévő elemeket nem rombolták le.

A II. világháború alatt végbement hídépítések túlnyomó része a visszacsatolt területeken zajlott, mivel nem csak közútjai, de hídjai is elhanyagoltak voltak e területeknek. Több fontosabb hídépítési munkálat is lezajlott Felvidéken, Kárpátalján, Erdélyben és Délvidéken is.

Egy-két említésre méltó példa:

Felvidék: medvei Duna-híd, pozsonyeperjesi Kis-Duna-híd, rozsnyói és pesóci Sajó-hidak, garamszentgyörgyi és kéméndi Garam-hidak.

Kárpátalja: bedőházi és dombói Tarac-hidak és a bustyaházai Talabor-híd.

Észak-Erdély: sáromberki és szászrégeni Maros-hidak, a berettyószéplaki, paptamási és szentjohanni Berettyó-hidak, a szatmárnémeti Szamos-híd, a szatmári Lápos-hidak.

Délvidék: titeli és zsablyai Tisza-hidak, a légrádi Dráva-híd. Komoly költségeket kellett rááldozni a Jugoszláv hadsereg által megsemmisített újvidéki Duna-híd, a letenyei és muraszerdahelyi Mura-hidak építésére. (Hanzély 1960)

Összességében a magyar állam a világháború ellenére is megsüvegezendő eredményeket ért el hídépítések terén, amivel hozzájárult a közúti közlekedés fejlődéséhez és javításához. Jól mutatja ezt az is, hogy még a háború előtti években az ország területén 117 db komp bonyolította le a folyókon való átkelést, ebből 98 db a Dunán és a Tiszán szállította az arra közlekedőket, addig 1944 végére az állami közutakon az folyami átkelések már vasbeton szerkezetből épített közúti hidakon zajlott.

Mivel az állam rendkívüli nagy anyagi ráfordítással komoly eredményeket ért el az ország közúthálózatának fejlesztésében, főleg a pályaállapotokat illetően, így egyre érdekesebbé vált a lakosság számára az automobilis közlekedés.

Az autózható utak számával lineárisan nőtt az országban a gépjárművek száma is. Nem csak a lakosság körében volt ez látványos tendencia, de az állami és a vármegyei gépjárműparkban is megfigyelhető volt. Igaz ezek túlnyomó része az utak fenntartásához szükséges járművek voltak, hiszen a megnövekedett forgalom miatt, több feladat is várt az állami és vármegyei útkezelőkre. Az állandó burkolatok, mint az aszfalt és a beton, építéséhez és karbantartásához, új szakemberre volt szükség. Ezért a magyar állam 1939 és 1944 között 10 hónapos útmesteri tanfolyamot hirdetett, amire már útmesteri szolgálatot teljesítő és útmesteri pozícióban elhelyezkedni kívánó egyéneket is fogadtak. (Hanzély 1960)



Ezekkel a különböző innovációs fejlesztésekkel Magyarország elkezdte kiépíteni a rendszerezett úthálózatát, amely a lakosság kényelmét, utazását és az ország kereskedelmét szolgálta.

Kijelenthetjük, hogy a 1939-től kezdve, nagyon komoly előrelépést tett az ország a közúthálózat fejlesztésében. Több elsőrendű főútvonalunk is teljes egészében kiépítetté vált, olyan, ami az első világháború kirobbanása miatt félbe maradt. Több főútvonalunk kapott állandó, pormentes burkolatot mely kedvezett a gépjármű forgalom növekedésének. Bár a visszacsatolt területek miatt megnövekedtek az útépitési munkák, a külföldi hitelekkel és különböző adókból, amelyek az gépjármű tulajdonosokra voltak kivetve, tisztességes és látványos eredményeket ért el az ország. Bár a visszacsatolt területeken nem mindenhol kaptak az utak állandó pormentes burkolatot az idő-és pénzsűke miatt, de a leromlott állapotú és még ki nem épített útvonalak végleg eltűntek. A hídépítések terén is látványos eredmények születtek, amelyekkel a folyók által képzett közúti akadályok szűntek meg. Ez alatt a hat év alatt rendkívül fontos útépitési beruházások történtek Magyarország aktuális területén, aminek következtében a Kárpát-medence közúti közlekedése egy újabb mérföldkőhöz ért.

## 9. A szocializmus időszaka

Másfél évvel a II. világháború végeztével, 1947. február 10-én Magyarország aláírta a párizsi békeszerződést, ezzel elismerve vesztes államként magát. A döntéssel Magyarországot a háborút megelőző államhatárai közé szorították vissza. Egyetlen egy határmódosítás történt a trianoni határokhoz képest, mégpedig a Pozsonyi hídfő átadása Csehszlovákiának.

Magyarország ismét elvesztette a Kárpát-medence közúthálózatának jelentős részét. Ez különösen annak fényében jelentett nagy fájdalmat, hogy a háborús időszakban rengetek időt és pénzt feláldozva, helyre állította a visszacsatolt területeken az utak állapotát. Több helyen történtek útépítések, burkolat cserék és fejlesztések.

A háború következtében nem csak hazánk akkori területein, de a Kárpát-medencében is súlyosan megrongálódtak az utak. Állapotuk leromlott, burkolatuk tönkre ment és a tervbe vett fejlesztések megtorpantak. A háború utolsó évében a visszanyomuló német csapatok és az előre nyomuló szovjet hadsereg miatt, az utak az átlagos forgalomnak a többszörösét voltak kénytelenek lebonyolítani. Ennek és a hadműveleteknek köszönhetően az utak felületén hatalmas károk keletkeztek. Az állandó, pormentes burkolatok 20%-a, míg a makadám és egyéb burkolatok körülbelül 70%-a ment tönkre. A közúti közlekedéshez közvetett módon kapcsolódó tárgyakban és dolgokban is számottevő rongálódás ment végbe. Gondolok itt a közúti hidakra, épületekre és az útfenntartáshoz szükséges gépekre és eszközökre.

### A háború utáni időszak (1945-től 1949-ig)

A békeidőszak bekövetkeztével és a gazdaság normalizálódása után, a közutak helyreállítása is elkezdődött. A hivatalok munkába állása után 1945-ben, bár lassan és szűk keretek között, de elkezdték a helyreállítási munkálatokat. A helyreállítást akadályozó tényezők voltak, a szünetelő kőbányák, az útfenntartó gépek nagymértékű rongálódása, a pénzhiány és a magas infláció.

A kőbányák fokozatos újrainyítása, az útfenntartó gépek kijavítása és az államépítészeti hivatali mérnökök gyors intézkedései a közutak gyorsuló javulásához vezetett.

Ezt bizonyítja, hogy 1947 végére nem csak a makadám állami útpályákat, de az állandó, pormentes burkolattal rendelkező állami útpályák 95%-át helyreállították. 1949-re pedig mind az állandó, mind a makadám és egyéb burkolattal rendelkező állami utakat sikeresen

helyreállították. Szembeötlő volt a különbség az I. világháborús időszak utáni helyzethez képest.

Látványos volt a különbség az állami és a törvényhatósági utak helyreállítási munkálatai között. A törvényhatóságok saját útjaik helyreállítását, a legtöbb esetben a pénzhiány miatt, nem tudták kellőképpen elvégezni. Ezen kívánt segíteni a 8790/1946.ME. számú rendelet, amely az útdó megszüntetése mellett kimondta, hogy az állami egyenes adókból 3%-ot a törvényhatósági útalapoknak kell félretenni. (Hanzély 1960)

A főváros útjain is nagymértékű pusztulás történt. A bombázások mellett, a visszavonuló csapatok megakadályozván a szovjet hadsereg előrenyomulását, felbontották az útpályákat, amelyek helyére aláaknázott árkokat ástak. A meghagyott útpályákon pedig, az átvonuló teherkocsik, tankok és harcászati eszközök okoztak súlyos károkat. Körülbelül 250000 m<sup>2</sup> állandó és egyéb burkolat ment tönkre Budapest területén. Bár azonnal megkezdődtek a helyreállítási munkálatok a háború után, a pénz és anyaghiány miatt évekig tartott.

Mivel szemmel láthatólag a törvényhatóságok nem voltak képesek a tönkrement útjaikat helyreállítani, és a megmaradt utakat fenntartani, ezért 1948-ban rendeletbe foglalták, hogy állami kezelésbe helyezik a legjelentősebb törvényhatósági utakat. A törvény magába foglalta, hogy az utak államosításának 5 év alatt kell lezajlania, és évenként körülbelül 140 km közutat kell államosítani. Ezzel alakult ki az úthálózat akkori rendszere. Törvény mondta ki, hogy az utakat közforgalmi és közgazdasági szempontok szerint kell csoportosítani. Kialakultak a főútvonalak, amelyek további három kategóriára oszlottak. Első-, másod-, és harmadrendű főútvonalak jöttek létre. Számozásuk igazodott a rangjukhoz, mert az elsőrendű útvonalakat 1-9-ig számozták, a másodrendű utakat 10-99-ig és a harmadrendű főútvonalak 100 és 999 közötti számmal lettek ellátva.

A főútvonalakon kívül kialakultak a bekötő utak, az összekötő utak és a vasúti-, vagy hajóállomáshoz vezető utak. Bekötő útnak minősültek azok az útvonalakat, amelyek egy vagy több községet kötöttek be az úthálózatba.

Összekötő útnak nevezték azokat az útvonalakat, amelyek forgalmi jelentősége a főútvonalakhoz képest kisebb, de a bekötő utakéhoz viszonyítva nagyobb volt.

Vasút-és hajóállomáshoz vezető útnak minősültek olyan utak, amelyek hozzájárását biztosították a községeknek a vasút-, hajó- és repülőtéri állomásokhoz.

A törvényhatósági utak állami kezelésbe való átvételének sikerességét látva, a kormány úgy döntött, hogy a következő négy év ütemtervét felborítván, 1950-re összesen 14 200 km hosszú utat helyeznek állami igazgatás alá. A háború után 5 évvel, 1950-re az új felfogásnak köszönhetően, amely az államosításra épült, a törvényhatósági útalapoknál mindösszesen a községek és városok utcái és olyan kiépítetlen utak maradtak, amelyek a községét semmilyen módon nem kapcsolták össze az úthálózattal. A körülbelül 700 km kiépített és 1900 km kiépítetlen közutat a vármegyéktől elvéve, a községeknek és városoknak adták át.

Az újonnan kialakult rendszerben az állami útalap alapvető terve a súlyosan megrongált utak helyreállítása volt. Ennek a programnak a keretében átépítettek 91 km hosszú utat állandó, pormentes burkolatúvá, és 76 km hosszan építettek makadám útpályát.

A legfontosabb helyreállítási és átépítési munkálatok az 1. és 6. számú főútvonalakon zajlott. Mosonmagyaróvár és Hegyeshalom között 15 km hosszúságban beton burkolatot kapott a Budapest–Bécs főútvonal. A 6. számú főútvonalon Ercsi és Dunaföldvár között is új, pormentes burkolatot fektettek le 43 km hosszan. (Hanzély 1960)

Politikai szempontból kiemelt tervnek számított a bekötő út program folytatása. Továbbra is voltak olyan települések, tanyák, amelyek semmilyen összeköttetéssel nem rendelkeztek és nem csatlakoztak az ország vérkeringéséhez. E terv keretén belül 277 út épült 651 km hosszúságban, a legtöbb esetben makadám burkolattal. Ezek az eredmények annak fényében tűnnek nagy fejlődésnek, hogy az építéseket és a helyreállításokat az úthengerek hiánya nagyban megnehezítette.

A II. világháború alatt, csakúgy, mint az I. világháború alatt, nem csak közútjaink, hanem hídjaink is károsodást szenvedtek. 1944-ben a mai ország területére nézve, 8373 db közúti híd volt, amelyeknek 17%-a szenvedett valamilyen kárt.

Több nagy hidunkat is a visszavonuló német csapatok robbantották fel. A Dunán és Tiszán átívelő hidak mindegyike, míg az 50 m-nél hosszabb hidak 90%-a pusztult el.

Az elpusztult hidak a szovjet hadseregek hadműveleteit nem akadályozták, hiszen a főközlekedési útvonalakon ideiglenes hidakat építettek. Többnyire fa- és pontonhidak épültek a felrobbantott hidak roncsaira.

A háború végeztével elkezdődtek a hidak fokozatos újjáépítése. Első feladatként az építkezések előfeltételeit kellett megteremteni. Ezt megakadályozta az ország nehéz anyagi helyzete, a munkaerőhiány és a vasúti- és közúti szállítóeszközök hiánya is.

Elsőként a fővárosban a Kossuth hidat, mint fél állandó jellegű hidat építették meg, majd Szolnokon egy a Tisza-híddal folytatódott a sor.

A Kossuth híd félig állandó jellegére szüksége volt a fővárosnak, hogy a nagy jégzajlások idején is legyen valamiféle összeköttetés a két városrész között. Később megépült a Petőfi hajóhíd, amely a Szabadság híd újjáépítése miatt volt nélkülözhetetlen. Célja a főváros déli közúti forgalmának lebonyolítása volt. Az Erzsébet hídtól 100 méterre északra található hajóhíd közepén szétválasztható volt a hajózás akadálytalan közlekedése érdekében. Hasonló problémák miatt épült 1946 tavaszán a margitszigeti hajóhíd.



4. ÁBRA A LEROMBOLT MARGIT HÍD MELLETT LÉVŐ HAJÓHÍD

(FORRÁS: [WWW.PINTEREST.COM](http://WWW.PINTEREST.COM), 2015)

A cölöpös hajóhidat 1946 telén sodorta el a jeges ár, amelynek pótlására épült a lerombolt Margit híd mellé a margitszigeti hajóhíd. Bár autós átkelésre nem volt alkalmas, a gyalogos közlekedés kiszolgálására megfelelt.



5. ÁBRA A FÉL ÁLLANDÓ JELLEGŰ KOSSUTH HÍD A BÁTHORY ÉS BATTHYÁNYI UTCA VONALÁBAN  
(FORRÁS: [WWW.EGYKOR.HU](http://WWW.EGYKOR.HU), 2015)

### Az első ötéves terv (1950-1954)

Az ötéves terv időszakában megnövekedett forgalommal párhuzamosan nőtt az utak terheltsége is, ami az utak állapotának romlásához vezetett. A makadám burkolatú pályák állapota volt a legrosszabb. Ezáltal a túlterhelt burkolatok fenntartási költségei rohamosan emelkedtek. Ennek érdekében 1950-ben határoztak úgy, hogy új aszfalt-és betonburkolatokat építenek és a makadám útpályákat bitumenes felületi bevonással látják el. Körülbelül 740 km utat építettek át pormentes burkolatúvá. Befejezték a 6. számú főútvonal Ercsi és Pécs közötti szakaszát. A 21., 47., 80., és a 81. számú főutak átépítését is befejezték. A korszerűsítési munkálatok mellett, új utak építése is megtörtént, azokba az irányokba, ahol a növekvő forgalom vagy az új ipartelepítési szempontok megkívánták. Folytatták a bekötőút programot, amelynek keretén belül további 463 km hosszúságban épültek közösségi bekötő utak. Mindezek ellenére 1954 végére, így is 377 községnek nem volt közúti kapcsolata az ország úthálózatával. Ezzel szemben a terv megindításakor csak 343 község nem rendelkezett bekötőúttal.

A mezőgazdaság fejlődésének köszönhetően, újabb és újabb tanyák, tanyacsoportok jöttek létre, amelyeket szintén a közúthálózat részévé kellett tenni. (Ábrahám 1976)

Az ötéves terv kezdetén az ország úthálózatának állapota közepesen jó volt. A megnőtt forgalom és a gépjárművek súlyának gyarapodása végett az utak állapota nem bírta tartani a lépést a megnőtt igényekkel szemben.

1954 közepén végrehajtott felmérés szerint az ország útjainak 14,6%-a volt jó, 33,6%-a közepes és 51,8%-a volt rossz állapotban. (Ábrahám 1976)

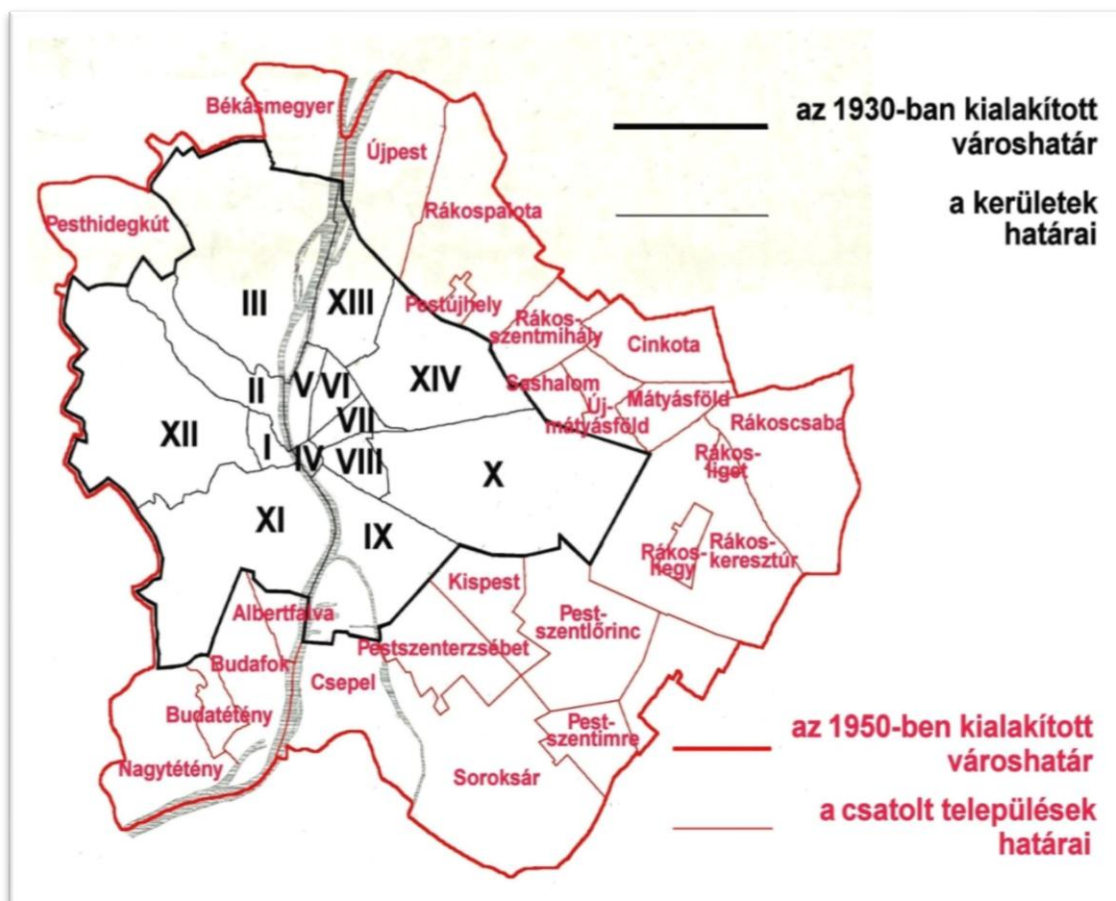
A gyors állapotromlás oka az 50-60 évvel ezelőtti, alap nélkül épített utakra vezethető vissza. A helyzetet súlyosbította, hogy a legjobban károsodott utak az ipar és bányavidékeken voltak. Mivel az említett rossz állapotban lévő utak makadám burkolattal rendelkeztek, 1954-ben a Közlekedési-és Postaügyi Minisztérium 9500 km makadámpálya 15 év alatti korszerűsítését rendelte el. (Hanzély 1960)



6. ÁBRA ÚTÉPÍTÉS AZ 1950-ES ÉVEKBEN (FORRÁS: [WWW.SULINET.HU](http://WWW.SULINET.HU), 2015)

A főváros közlekedési életében is nagy változás történt 1950-1954 között. 1950. január 1-én Budapest úthálózata számottevő mértékben nőtt. Ennek oka, hogy több Budapest közvetlen szomszédságában lévő várost és nagyközséget egyesítettek a fővárossal. Budapest területe az eddigi 194 km<sup>2</sup>-ről 520 km<sup>2</sup>-re nőtt.

A törvény értelmében, a fővároshoz eső területeken lévő állami közutakat, illetve útszakaszokat az állami igazgatás alól, a főváros kezelésébe adták át. A főváros területgyarapodása folytán az eddig 9,8 millió m<sup>2</sup> útburkolattal ellátott terület 12,7 millió m<sup>2</sup>-re emelkedett. A községek Budapesthez történő csatolása, azok fejlődésére volt nagy hatással, mert a városrészek közötti közúti kapcsolati hiányokat, most már egységes igazgatás keretein belül lehetett megszüntetni. (Hanzély 1960)



7. ÁBRA BUDAPEST TERÜLETI VÁLTOZÁSA 1950-BEN (FORRÁS: [WWW.EGYKOR.HU](http://WWW.EGYKOR.HU), 2015)

A hidépítés terén az előző ötéves időszakhoz képest, egyéb területeken jelentkezett igények miatt, csak csökkentett mértékben gondoskodtak. 5 év alatt 291 db állami hidat építettek összesen 7483 m hosszúságban. Hasonló hangsúlyt fektettek a korszerűsítési munkálatokra. 246 db hidat 3660 m hosszúságban újítottak fel a megnövekedett gépkocsiforgalom igényeinek megfelelően. Ezeken felül a megyék 1950 és 1954 között 250 db hidat építettek 2000 m hosszúságban. Ebben az időszakban épített hidak döntő többsége a II. világháború alatt lerombolt hidak helyen épültek újjá, míg néhány az ötéves terv keretein belül épített új közutakon épült meg. (Hanzély 1960)

Az átmeneti időszak (1955-től 1960-ig)

1954 év végén véget ért az első ötéves időszak. A második ötéves tervet a kormány igyekezett összehangolni a Szovjetunió tervidőszakával, ezért ennek tervét 1956 és 1960 között kívánta teljesíteni. Az 1955. évet ezért arra irányozták elő, hogy az erőforrásokat összegyűjtve előkészítsék a második ötéves tervet. A nem várt szabadságharc miatt még sem valósult meg időben a második ötéves terv.



A korszakra jellemző munkálatok, a makadám útpályák korszerűsítése. Célul tűzték ki, hogy a nagy forgalmú makadám útpályákat a gépkocsi közlekedés részére alkalmassá teszik, ezzel évente több százmillió forintot spórolva az útfenntartásban. Számítások szerint a makadám útpályán a gépjármű-közlekedés költsége 43%-kal magasabb, mint a korszerű burkolattal rendelkező utaknál. (Hanzély 1960)

A szabadságharc leverése utáni időszakban új közlekedési politika valósult meg. Valamennyi megyeszékhely korszerű burkolattal ellátott úttal volt összekötve Budapesttel. A későbbiekben a járási székhelyeket kívánták összekötni a megyeszékhelyekkel hasonló módon. A korszerűsítési munkálatok miatt csekély mennyiségű útépités valósult meg. A nagyobb átépítési munkálatok közül a 21. számú Hatvan és Salgótarján közötti főútvonal és a 80. számú Budapest és Győr közötti főútvonal átépítését említhetjük meg. A 80. számú főútvonal megegyezik a mai 1. számú főútvonalunkkal.

Az átépítési munkálatok részei voltak olyan kanyarok is, amelyek több helyen is „halálkanyarként” voltak emlegetve. Átépült a Balatonszemesnél található kanyar a 7. számú főúton, a patkókanyar Gödöllőnél a 3. számú főúton és a vattai kanyar úgy szint a 3. számú főúton. (Hanzély 1960)

A korszerűsítési munkálatok mellett jelentős eredmény volt a városi és falusi lakosság egészsége érdekében tett lépések a makadám útpályák olajos portalanításával. Az eljárás a lakosság egészségének megőrzése mellett konzerválta a burkolatot, amihez így kevesebb kőanyagra volt szükség a fenntartásához.

1955-ben megkezdődött a városrendezési tervek elkészítése. A tervek a gépjárműforgalom igényeinek figyelembevételével készültek el. A városrendezési tervek évtizedekre előre megállapította a városok későbbi kialakítását.

Több városban új átrendezések és új közlekedési útvonalak kialakítása jött létre. Ennek keretén belül került sor Budapest úthálózatának fejlesztésére.

1955 és 1959 között a főváros úthálózata több újonnan épített aszfaltburkolatot és kötött makadámburkolatot kapott. Ennek ellenére a burkolatok 33%-a nem felelt meg sem a forgalmi, sem a közegészségügyi elvárásoknak. Az útburkolatok 30%-a 1926 előtt épült az akkori forgalmi viszonyoknak megfelelően, amik ekkor már nem voltak kielégítőek. Ennek kiküszöbölése végett a főváros 1959-ben 15 éves távlati fejlesztési tervet készített. A hálózatfejlődés elvi keretein felül, a fejlesztési programot teljes részletességgel tárgyalják. (Hanzély 1960)



8. ÁBRA TANÁCS KÖRÚT (MA: KÁROLY KÖRÚT) AZ ASTORIÁNÁL 1955-BEN

(FORRÁS: [WWW.M.MULT-KOR.HU](http://WWW.M.MULT-KOR.HU), 2015)

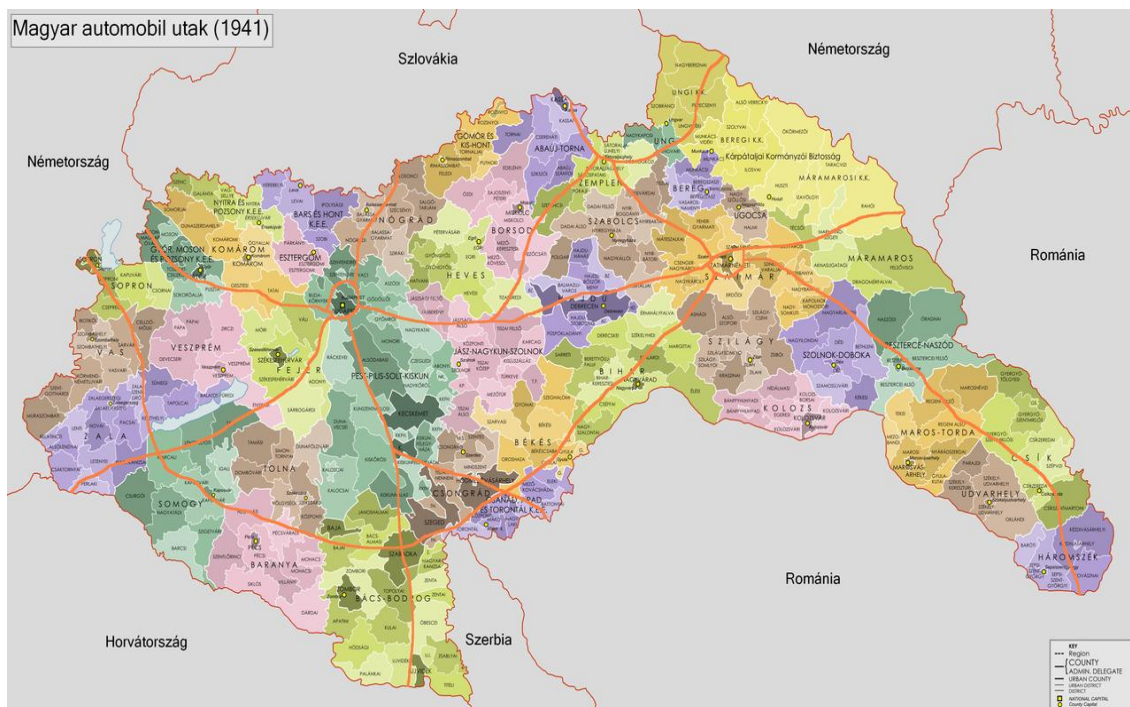
### A második ötéves terv (1961-1965)

A második ötéves terv végrehajtása során a korábbi időszak politikáját folytatva, tovább korszerűsítették az úthálózatot, és tovább épültek a megyei és járási székhelyek közötti útvonalak is. A rekonstrukciók nem csak egy-egy szakaszt érintettek, hanem már összefüggő útvonalakat és útszakaszokat is.

Elkezdődött illetve folytatódott az 1., 3., 5., és 7. számú főutak átépítése és korszerűsítése. Ebben az időszakban több mint 3740 km út korszerűsítését végezték el. A forgalom megnövekedése végett egyes útvonalakon bővíteni kellett a kapacitás mértékét.

Ennek fényében elsőként a 7. számú főút Budapest és Balaton közötti szakaszának teljesítőképességét kellett megnövelni. 1964-ben elkészült az új 1. és 7. számú utak közös bevezető szakasza autópálya műszaki jellemzőkkel. Tovább növelve a teljesítőképességet, elkezdték Budapestet a Balatonnal összekötő autópálya egyik pályájának építését, egy új nyomvonalon. Ezzel Magyarország rátért – a külföldön már alkalmazott – autópálya rendszer kiépítésére. (Hanzély 1960)

Az ország autópálya-hálózatára vonatkozóan elsőként 1941-ben készült terv Vásárhelyi Boldizsár (1899-1963) disszertációjában. Az eredeti terv alapelve, amely szerint az autópályák feladata a nagyforgalmú szakaszokon a teljesítőképesség biztosítása a tranzitforgalom részére, és erre a célra az országhatárig kiépülő, sugárirányú pályák szükségesegek, amelyeket a Budapestet körülvevő körgyűrű köt össze.



9. ÁBRA VÁSÁRHELYI BOLDIZSÁR ÁLTAL KIGONDOLT GYORSFORGALMI ÚTHÁLÓZAT TERVE  
(FORRÁS: [WWW.HU.WIKIPEDIA.ORG/WIKI/MAGYARORSZAG\\_AUTOPALYAI](http://WWW.HU.WIKIPEDIA.ORG/WIKI/MAGYARORSZAG_AUTOPALYAI), 2015)

Alapkonceptióként szerepelt a terveiben, hogy az „automobil-utaknak” olyan helyen kell futniuk, ahol nincsenek elsőrendű főútvonalak. Bár több tekintetben is kidolgozottabb volt az ekkori elképzeléseknél, mégsem ez a terv valósult meg a gyorsforgalmi úthálózat kialakításánál.

Bár ötleteket merítettek Vásárhelyi tervéből, végül az lett az alapkonceptió, hogy a gyorsforgalmi utaknak a már meglévő főutakkal nagyjából párhuzamosan kell megépülniük.



10. ÁBRA AZ M7-ES AUTÓPÁLYA ÉPÍTÉSE (FORRÁS: [WWW.VISSZAEMLEKEZESSEK.HU](http://WWW.VISSZAEMLEKEZESSEK.HU), 2015)

Az előző időszakban megkezdett bitumenes felületi bevonást folytatták a makadámburkolatú pályák esetében. Összesen 7700 km hosszúságban portalanították a makadám pályákat. A pormentes burkolatok aránya így 28,2%-ról 44,6%-ra nőtt. (Ábrahám 1976)

1964-ben a Közlekedési-és Postaügyi Minisztérium az országos közúthálózat új osztályozását rendelte el. Egyúttal a fő közlekedési útvonalak kifejezés helyett a főút és alsóbbrendű út elnevezést vezették be.

Az új úthálózati rendszerbe azok az utakat sorolták be, amelyek előrebecsléses szerint elérik az előre megadott forgalmi szinteket és a forgalmi jelentőségük a főúthálózatba való felvételt indokolja. Az utak számozását az új rendszer megtartotta, egyes utak számát azonban megváltoztatta. Az új rendszer az alábbiak szerint épül fel: elsőrendű főút, amely az úthálózat 6,7%-a, másodrendű főút, amely az úthálózat 13,8%-a és alsóbbrendű út, amely 79,5%-át teszi ki az úthálózatnak. Nem tartoznak bele az úthálózatba a már tanácsai utaknak [korábban törvényhatósági utak] nevezett közutak. Ezek a városok és községekhez tartozó utak összesen 76 000 km-t tesznek ki és a forgalom 30%-át bonyolítják le. (Ábrahám 1976)

### A harmadik ötéves terv (1966-1970)

A harmadik ötéves terv időszaka alatt folytatódott a már kialakult úthálózat-fejlesztési politika. A korszerűsítések zömét a főúthálózatra csoportosították át. Több első- és másodrendű főútvonalra készült koncentrált korszerűsítési program. Elkezdtek az 1., 2., 3., 5., 6. és a 7. számú főutak átépítését. A másodrendű főútvonalaknál a 71. és 84. számú főutak részesültek a korszerűsítési munkálatokban. A korszerűsítési munkálatok 32%-a 1967-ben, 42%-a 1968-ban és 58%-a 1969-ben a koncentrált útkorszerűsítési program keretén belül zajlottak le. (Ábrahám 1976)

Tovább folytatódott ebben az időszakban is a bekötő utak építése. Továbbra is sok község, tanya és takarékszövetkezeti telep nem rendelkezett a megfelelően kiépített bekötő út rendszerrel. Ennek érdekében a harmadik ötéves terv időszakában további 336 km hosszú bekötő utat építettek.

Sikeresek mondható a makadám utak bitumenes felületi bevonása, amellyel korszerűsítették a makadám utakat. A tervidőszak végére mindösszesen 300 km-nyi makadámút nem kapott felületi bitumenes bevonást, bár ezek műszaki állapotuk miatt nem is voltak arra alkalmasak. (Ábrahám 1976)

### A negyedik ötéves terv (1970-1974)

A negyedik ötéves terv időszakában új, lényeges változás következett be. A technika előrehaladásával az aszfaltkeverő-kapacitás olyannyira megnőtt, hogy az utántömörödő aszfaltok helyett már áttértek a kevert, betonrendszerű aszfaltburkolatra. Az új technika újítás teljes mértékben összhangban volt a megnőtt forgalom követelményeivel.

Bár az új technológia növelte az útépitések költségeit, de hosszabb élettartamuk és nagyobb teherbírásuk révén, a költségek megtérültek. A megnőtt élettartamuknak köszönhetően kisebb időközönként kellett korszerűsíteni az utak felületét.

A megnőtt forgalom azonban nem csak az új strapabíróbb aszfaltburkolat-fajtákat igényelte meg. A forgalom sűrűsödése miatt nagy igény jelentkezett új csomópontok kialakítására, leállósávok létrehozására és parkolóhelyek építésére. A balesetek elkerülése végett szabályozott keresztezések és csomópontok kialakítására törekedtek. Mivel az új fejlesztések nagyobb költséggel jártak, ezért a főutakat részesítették előnyben a korszerűsítéseknél. (Ábrahám 1976)

Az átkelési szakaszokon, főleg a városokban az előbb felsoroltakon kívül további munkálatokat kellett elvégezni. A közművek kialakítása és a közvilágítás kiépítése elengedhetetlen fázisa volt a munkálatoknak.

Míg a főutaknál a költségesebb korszerűsítési eljárást alkalmazták, addig az alsóbbrendű utakon költségkímélő megoldást kellett találni. Amellett, hogy költségkímélőbb volt, fontos volt, hogy évente nagy mennyiségben, hosszú összefüggő útszakaszokon, gyors ütemben tudják megerősíteni az útpályákat. A legalkalmasabb módszer a kritériumok szempontjából az aszfaltszőnyeg készítés volt. Amellett, hogy a régi, előregedett beton- és tömöraszfalt-burkolat helyett alkalmas volt, a makadámburkolatok megerősítésére is kiváló volt. (Ábrahám 1976)



11. ÁBRA VÁROSI ÁTKELÉSI SZAKASZ FRISS ASZFALTBURKOLATTAL SALGÓTARJÁNBAN

(FORRÁS: [WWW.TARJANIVAROSLAKO.BLOGSPOT.HU](http://WWW.TARJANIVAROSLAKO.BLOGSPOT.HU), 2015)

## Az ötödik ötéves terv (1975-1979)

Az 1970-es években a személygépkocsik és tehergépkocsik száma rohamos növekedésnek indult. Az 1950-es évekhez képest a forgalom 1975-re 3,3-szeresére nőtt. Százalékosan kifejezve az évi növekedés 8-10%-os volt az eltelt 25 évben.

Ezzel a gyorsütemű gépjármű emelkedéssel kellett lépést tartani az úthálózatnak is. Tervszerű és szisztematikus úthálózat-fejlesztést kívánt a helyzet. 1950 óta az ország közúthálózata csak kismértékű gyarapodást ért el. A fejlesztések inkább a már meglévő utak karbantartására irányultak. Ennek eredményeképpen 1975-re az úthálózat kiépítettsége 96%-os volt, ami a szomszédos országhoz képest is jó eredménynek számított. A burkolat fajták terén is nagy fejlődést ért el az ország. A pormentes burkolatú utak aránya 65%-os volt.

A pályák szélességében előrelépés történt. Az átlag 3,5 m széles utakat az ötödik ötéves terv időszakára átlag 4,8 m szélesre építették át. A főutakon ez a szám átlagban 6,5 m volt. A teherbíró-képességben még nem történt akkora mértékű fejlődés, mint az előbb felsorolt adatokban. Az utak 50%-a még nem felelt meg az elvárt igényeknek ezen a téren. (Ábrahám 1976)

A járműállomány összetétele alapján túlsúlyba kerültek a személygépkocsik, amelyek új elvárásokat támasztanak az úthálózattal szembe. A leglényegesebb tényezővé az idő vált. Már nem csak annak a lehetőségét kellett megteremteni, hogy a jármű eljuthasson az indulási pontjától az úti célig. Sokkal fontosabbá vált, hogy a megtett utat minél gyorsabban teljesíthesse a jármű és annak tulajdonosa. Ennek az igénynek a kielégítése csak is a gyorsforgalmi úthálózat kiépítése tehetett eleget. A főutak korszerűsítése már szinte teljes egészében elkészült. Áteresztőképességüket nem lehetett tovább fokozni. Még inkább kidomborodott a gyorsforgalmi utak gyors kiépítésének a szerepe.

Ennek fényében a délnyugati országhatár felé épülő M7 jelzésű autópálya, 1978-ra elérte a Balaton déli partját, amely a balatoni turizmus fellendüléséhez vezetett.

Az M1 jelzésű autópályát több különböző ütemben építették. A budaörsi bevezető szakaszon kívül, amit 1964-ben adtak át, a Tatabánya és Komárom közötti bal pályaszakaszt 1975-ben, a Törökbálinttól önállóan folytatódó szakaszt pedig 1977 és 1978-ban adták át, úgy szint, mint a Komárom–Győr pályaszakaszt.

1978-ban az M1 és M7 jelzésű autópályák közös budaörsi bevezető szakaszát közösen kibővítették mindkét irányba egy-egy plusz sávval. (wiki\_M1 2016)

Szintén 1978-ban kezdődött meg az M3 jelzésű autópálya építése. Első kész szakaszát még ebben az évben átadták Rákospalota és Gödöllő között.



12. ÁBRA AZ M3-AS AUTÓPÁLYA ÉPÍTÉSE A BUDAPESTI BEVEZETŐ SZAKASZON

(FORRÁS: [WWW.FOVAROSI.BLOG.HU](http://WWW.FOVAROSI.BLOG.HU), 2015)

### 1980-tól a rendszerváltásig

Az 1980-as években folytatódott a gyorsforgalmi úthálózat kialakítása. Az eddigiekhez képest még inkább megnőtt az igény a gyors és biztonságos közlekedési formák alkalmazására. Több félig elkészült autópálya építését folytatták.

1986-ra befejezték az M1-es autópálya Budaörs és Tatabánya közötti szakaszát teljes egészében. 1981-ben a Budaörs és Törökbálint közötti 2 km hosszú szakasz jobb pálya részét építettek meg. 1982-re sikeresen megépítették a Bicske és Tatabánya közötti 17 km hosszú szakaszt teljes egészében, majd 1985-ben befejezték a Zsámbék és Bicske közötti szakasz teljes egészét. (wiki\_autópálya 2016)

Kiépült az M3-as autópálya Gyöngyösig 1983-ra. Két ütemben zajlott az építkezés. Először a Gödöllő-Hatvan szakaszt adták át a forgalomnak 1980-ban, majd három évvel később a Hatvan-Gyöngyös 15 km hosszú szakaszt. Az autópálya meghosszabbításával egyidejűleg kiszélesítették a budapesti bevezető szakaszt, amit 1982-ben adtak át hivatalosan. (wiki\_M3 2016)



Megkezdődött egy új autópálya építése is. A Budapestet Szegeddel, majd a déli országhatárral összekötő gyorsforgalmi utat 1984-ben kezdték el kiépíteni. Még ebben az évben átadták a forgalomnak a budapesti bevezető szakaszt, amit a Nagykőrösi út kiszélesítésével értek el.

1985-re megépült Budapest és Ócsa közötti szakasza teljes egészében és az Ócsa-Örkény bal oldali pályaszakasz. 1986-ra készült el az Ócsa-Inárcs jobb pályaszakasz 5 km hosszan. 1989-re elérte az autópálya Kecskemét városát, igaz csak a bal oldali pálya. A Belgrád irányába tartó gyorsforgalmi útvonal terve már régóta jelen volt az útfejlesztési tervek között. Bár eleinte a tervek között azt szerepelt, hogy a mai vonalvezetéstől jóval nyugatabbra épül meg a pálya, mint a 7. ábrán is láthatjuk. A mai röszei határátkelő helyett, Kelebiánál lépte volna át az ország mai határát és egyenesen Újvidékre ment volna. (wiki\_M5 2009)

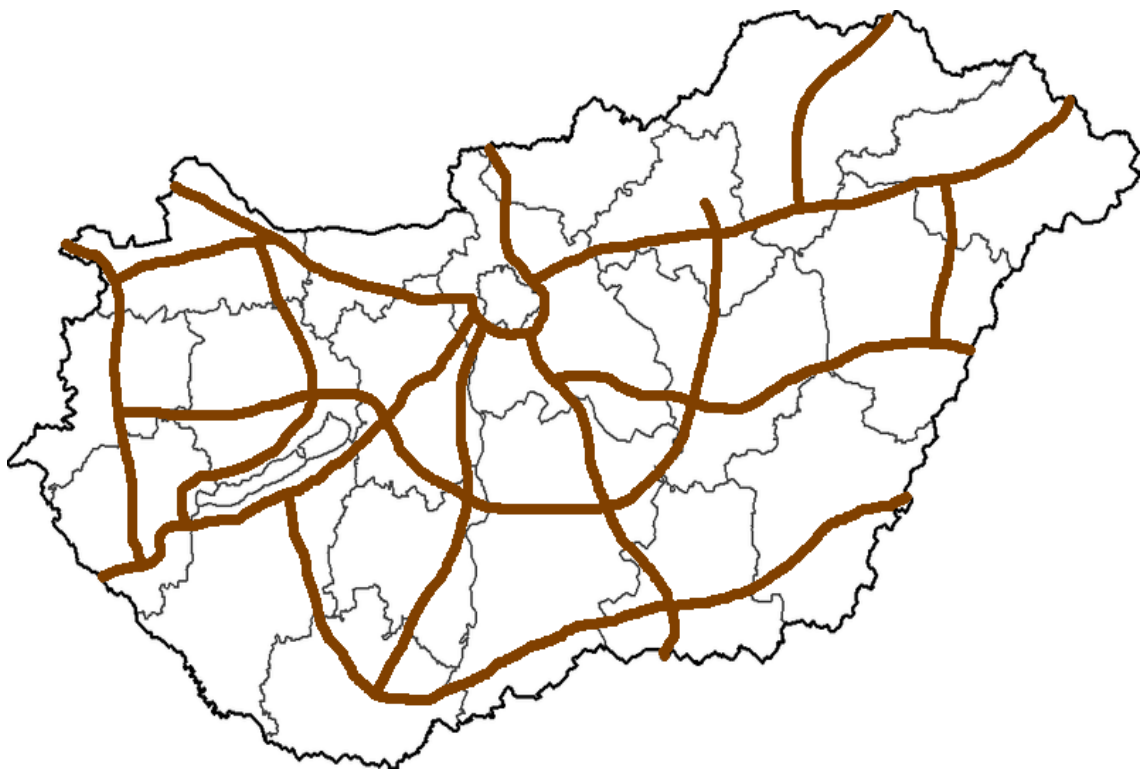
1989-re elkészült a budapesti körgyűrű első szakasza, amely a 6. számú főutat kötötte össze az M5 jelzésű autópályával. A körgyűrű kiépítésével megkezdődött Budapest tranzitforgalmának tehermentesítése. Az M0-ás körgyűrű gondolata már Vásárhelyi Boldizsár tervében is szerepelt. [lásd 7. ábra] Eredetileg egy kissé távolabb képzelte el a mai vonalvezetéstől. 1960-as években az eredeti gondolattól eltérően nagyjából a mai Hungária körút vonalában egy városi magas vezetésű autópályaként képelték el a tervezők. Ezt jóvá is hagyták a döntéshozók, de aztán a fokozatos beépültség miatt, mindig egyre távolabb került a pálya vonala Budapest központjától.

1982-ben hozták meg a döntést a déli rész megépítéséről és lehetséges nyomvonaláról, amit aztán 1985-ben jóváhagytak. Eredeti elképzelések szerint a Ferihegyi repülőtér alatt kívánták elvezetni az utat, ezért csatlakozik a mai M51-es út szinte derékszögben az M5-ös autópályához. (wiki\_M0 2016)

Összességében elmondható a világháború utáni, a kommunista alapokra épülő időszokról, hogy a közútfejlesztést prioritásként kezelték. A világháború utáni években azonnali felújításokat végeztek a háború miatt tönkrement utakon. A későbbiekben a főutakra helyezték a hangsúlyt. Több első- és másodrendű főútvonalat építettek át, modernizáltak és tették ellenállóbbá a megnőtt forgalommal és az ezzel együtt megnőtt terhekkel szemben. Tovább folytatódott a bekötő utak építése, hogy a perifériára kerülő települések is a közlekedés szerves részeseivé váljanak. Kiemelt figyelmet fordítottak a makadám útpályák felújítására. A felületi bitumenes bevonás, majd később az aszfaltszőnyeg alkalmazása hatékony, gyors és költségkímélő eljárás volt. Kiemelt szerep jutott a megyeszékhelyek és járási székhelyek összekötése pormentes burkolatú utakkal.

Az 1960-as évektől kezdve kiemelt figyelem fordítódott a gyorsforgalmi utak építésére. Az évtized közepén elkezdődött az M7-es autópálya kiépítése. A későbbiekben folytatódott a gyorsforgalmi úthálózat fejlesztése az M1-es, M3-as és az M5-ös autópályák építésével.

Bár több koncepciós terv is foglalkozott a gyorsforgalmi utak vonalvezetésével megmaradtak az eredeti tervek mellett. Sugárirányú autópályák, amelyek a már meglévő főutakkal nagyjából párhuzamosan futnak és Budapestnél egy körgyűrűben csatlakoznak egymáshoz. 1971-ben településhálózat-fejlesztési koncepció nyomán mégis kialakult egy olyan hivatalos gyorsforgalmi úthálózati elképzelés, amely a nyolc sugárirányú főútvonal és az azt kiegészítő soproni és észak-balatoni út mellett fontos gyűrűs elemeket tartalmazott. A budapesti körgyűrű mellett, lett volna egy országos belső és külső gyűrű is. A belső gyűrű Győrtől Egerig húzódott volna, Veszprém, Székesfehérvár, Kecskemét és Szolnok érintésével. A külső körgyűrű Soprontól Gyuláig tartott volna, Szombathely, Zalaegerszeg, Nagykanizsa, Balatonlelle, Kaposvár, Pécs, Baja, Szeged és Békéscsaba érintésével. (wiki\_autópálya 2016)



**13. ÁBRA AZ 1971-ES TERVEZET AZ ORSZÁG GYORSFORGALMI UTAK HÁLÓZATÁRÓL**

(FORRÁS: [WWW.FURULYASENI.HUPONT.HU](http://WWW.FURULYASENI.HUPONT.HU), 2015)

A terv továbbá az 1-es, a 3-as, az 5-ös és a 7-es számú főutak autópályává alakításával számolt. 1985-ig több mint 500 km gyorsforgalmi út megépítését tervezték. A későbbiekben több hasonló terv készült a gyorsforgalmi úthálózat kialakításáról.

Teljes mértékben előnyben részesítették az új közlekedési forma létrehozását, mind a főúthálózattal, mind a vasúttal szemben.

Az elmúlt 45 évet nézve, az ország közúthálózata teljes egészében megújult. A régi már meglévő utak felújítása mellett, új, modern utak jöttek létre.

## A szomszédos országok

A Kárpát-medencében lévő szomszédos országok közúthálózatában is történtek újítások. Mivel a II. világháború után Magyarország által kialakított közúthálózatot örökölték meg, elmondható, hogy az utak állapota hasonló volt a hazai utakéhoz. Azonban az új államalakulatok más szempontok alapján, új terveket dolgoztak ki az utak fejlesztésére.

*Erdély (Románia):* Erdélyben a közúthálózat állapota hosszú éveken keresztül megmaradt a háborús időszakban kialakuló állapotában. Feljegyzések szerint az 1980-as évek végéig pár felületi modernizáláson kívül semmilyen érdemi fejlesztést nem hajtottak végre. Ennek következtében az utak állapota még inkább leromlott és szinte már a gépkocsi közlekedésre is alkalmatlanná vált. (Kolumbán 2003)

*Felvidék (Csehszlovákia):* Csehszlovákia megörökölte Magyarországtól a felvidéki úthálózatot. Bár a Magyar Királyság idején kialakult úthálózat remekül illeszkedett az akkori ország vérkeringésébe, Felvidék elcsatolása után, az új állam szerkezetébe nem igen illett bele. Sokkal inkább törekedtek egy párhuzamos úthálózat kiépítésére, ami az ország nyugati és keleti felét köti össze. A korszerűsítések és útépitések terén, a kedvező ipari háttérnek köszönhetően jó eredményeket értek el.

Itt is komoly fejlődést jelentett az autópályák tervének megvalósítása. A II. világháború után a csehszlovák állam három félben hagyott autópálya maradványt örökölt meg Németországtól. A három közül csak egyen folytatódtak 1945 után a munkálatok. A Prága–Brno–szlovák határ autópályát az 1950-es évekig folytatták, aztán a munkálatok leálltak. A 60-as évek végén újra előtérben kerültek az autópálya építések fontossága a megnőtt forgalomnak köszönhetően. A legfontosabbnak tartották a D1-es autópálya megépítését, ami Prágát kötötte volna össze Brnával majd Trencsénnel és folytatódott volna tovább kelet felé, a keleti határig. Ebből azonban csak szakaszokat sikerült megépíteni a rendszerváltásig és az ország kettészakadásáig, mint például a Kassát Eperjessel összekötő szakasz. (wiki\_csehszlovákia 2015)

A másik fontos autópálya a D2-es jelzésű, ami Pozsonyt kötötte össze Brnóval. Egyedül ez az autópálya készült el a kommunista kormány bukásáig, és még ma is a legfontosabb utak közé tartozik mind a két országban.

*Délvidék, Szlavónia és Horvátország (Jugoszlávia):* A háború után újra egyesült délszláv országban is leromlott az utak állapota. A háború utáni évek itt is a helyreállítási munkálatokról szóltak. Bár alapvetően inkább egy északi-déli irányú úthálózat jellemezte, az új rendszer sokkal fontosabbnak tartotta egy nyugat-keleti főútvonal létrehozását, ami a tagországok központjait köti össze egymással. Ezt a tervet támogatták a nyugati országok is, mert így a kommunista blokk elkerülésével érheték el a Közép-Keletet. Mivel a megnőtt forgalom miatt már itt sem volt elegendő 2x1 sávós főutakban gondolkodni, ezért a tagországok székhelyeit összekötő utat autópályaként képzeltek el. Továbbá olyan főutak 2x2 sávós autóúttá alakítását tűzték ki célul, ahol a forgalmi igények megkövetelték azt. Elsősorban a Belgrádba bevezető és a várost elkerülő utak számítottak kiemelt területnek a fejlesztések során. 1970-re elkészült a tagországok székhelyeit összekötő sztráda, majd a későbbiekben tovább folytatták az építkezést, Nišen át Leskovacig. Az 1980-as években egyre inkább erősödött az észak-déli utak fejlesztésének tervei. Ennek keretében elkészült a Belgrád–Újvidék–Topolya autópálya, ami azonban csak félpályás volt, és noha nem volt rajta szintbeli kereszteződés, még is inkább autóútként tartották számon. (wiki\_jugoszlavia 2015)

Az 1991-ben kirobbant délszláv polgárháború egy időre megakadályozta az utak további fejlődését.

Összességében a Kárpát-medencében lévő szomszédos államokban is folytatódott a közúthálózat fejlesztése. Ez alól talán egyedül Románia a kivétel, ahol pár fontosabb út hengerlésén kívül komolyabb útfejlesztés nem zajlott. A háború utáni időszak az utak helyreállításáról szóltak, majd a gazdasági stabilizálódás után előtérbe kerültek az új gyorsforgalmi utak építései, mind Csehszlovákiában, mind Jugoszláviában és Ausztriában. Ezzel a Kárpát-medence jelentős részén elkezdődött egy új, gyorsabb úthálózat kialakítása.

## 10. A rendszerváltás utáni időszak

A Szovjetunió meggyengülésével és az Amerikai Egyesült Államok megerősödésével az addigi kétpólusú világ megszűnt. A Szovjetunió gyengülését kihasználva, több, a kommunista blokkba tartozó ország, demokratikus állammá vált. A legtöbb országban tüntetések mellett, békés úton történt mindez. Ez alól egyedül Romániába képzett kivételt, ahol a rendszerváltás véres forradalom keretében történt meg.

Magyarországon a rendszerváltás után még nagyobb hangsúlyt fektettek a közúthálózat fejlesztésére. Kialakult egy útfejlesztési-stratégia, amely tovább erősítette az ország egyközpontúságát, de kiegészült gyűrűs elemekkel is. Ez a fejlesztési terv az autópálya tervezéseknél játszott szerepet. A még inkább növekvő forgalom egyre nagyobb igényt mutatott a gyorsforgalmi utak meglétére. A XX. század utolsó évtizedében a nagy kapacitású autópályák és autóutak teljesen átformálták az ország térszerkezetét, növelte az ország regionális kapcsolatait és kihatott a településszerkezetre is. A települések szinte versenyeznek, egy-egy autópálya szakasz birtoklásáért, hiszen a gyors és biztonságos megközelítési lehetőségek vonzzák az infrastrukturális fejlesztéseket.

Míndezek ismeretében először az M1-es autópálya építését folytatták 1990-ben Tatabánya és Győr között. A hiányzó 51 km megépítésével elkészült Győr és Budapest között lévő autópálya mindkét oldali pályája. 1994-ben elkészült Győr és Ménfőcsanak közötti 22 km-es szakasz, majd 1996-ra elérte az országhatárt is. Ezzel első autópályaként az országban elérte az országhatárt. (wiki\_M1 2016)

Tovább építették az M0-ás körgyűrűt is, aminek déli szektora 1994-ben teljesen egészében elkészült. Az elkészült 29,5 km hosszú szakasz így már három autópályát kötött össze Budapest területén kívül, ezzel csökkentve a Budapestre eső tranzitforgalmat. Bár eredetileg 2x3 sávusra tervezték a sztrádát, pénzhiány miatt végül csak 2x2 sávós autópályává karcsúsították. A silány minősége és keskeny sávjai miatt gyakran emlegették „halálútként”. 1999-ben kezdték meg az útpálya közepére a betonoszlopok telepítését, amely a balesetek megelőzése érdekében volt szükségszerű. 1999-ben elkészült a keleti szektor első szakasza, a Dunakeszi Újpalotával összekötő 6 km hosszú pálya. (wiki\_M0 2016)

Az M3-as autópálya hosszabbítása a rendszerváltás után viszonylag későn folytatódott. Gyöngyös és Füzesabony közötti 44 km hosszú szakasz 1998-ra készült el.



**13. ÁBRA AZ M0-ÁS KÖRGYŰRŰ DÉLI SZEKTORA. KÖZÉPEN BETONOSZLOPOKKAL VALÓ ELVÁLASZTÁSA SOK AUTÓS KÖRÉBEN NÉPSZERŰTLEN VOLT. MELLETTE FOLYNAK A KISZÉLESÍTÉSI MUNKÁLATOK (FORRÁS: [WWW.SKYSCRAPERCITY.COM](http://WWW.SKYSCRAPERCITY.COM), 2015)**

Az M5-ös autópálya építése a pénzhiány és a kirobbanó délszláv háború miatt az 1990-es években megrekedt. A kormány befektetőket keresett, de a háború miatt kevesen jelentkeztek az építkezés befejezésére. 1994-ben a kormány szerződést kötött a francia tulajdonú Alföld Koncessziós Autópálya RT-vel [később: AKA]. A cég vállalta a befejezetlen szakaszok kiépítését és 35 évre szóló jogot szerzett a díjszedésre. Első lépésként a már megépített szakaszt újították fel, majd 1996-ban átadták az Újhartyán és Kecskemét közötti hiányzó jobb pályát is. 1997-ben elkészült Kecskemétet elkerülő szakasz, majd 1998-ban átadásra került a Kecskemét–Kiskunfélegyháza közötti szakasz is. Az AKA az elkészült részeken Európában is egyedülállóan magas útdíjakat szedett, ami általános közlelgtelenséghez vezetett. (wiki\_M5 2009) A magas útdíjak miatt a forgalom a párhuzamosan futó 5. számú főútra terelődött, ami a főút mellett fekvő településeknek okozott kellemetlenséget. A díjszedési probléma csak az ezredforduló után oldódott meg.

1996-ban kezdődött meg az M1-es autópályát Pozsonnyal összekötő M15-ös autót út építése. A tervek szerint 1997-ben kellett volna átadni a forgalomnak, de koncenziós cég tartozásai miatt az útépitést hitelező bankok megtagadták a hiányzó összeg folyosítását. Az építkezés fél éven keresztül állt, majd bonyolult tárgyalások útján sikerült az út befejezéséhez szükséges összeget biztosítani. Végül 1998-ra átadták a forgalomnak. Bár autópályaként épült, végül csak irányonként egy forgalmi és egy leállósáv épült ki, ezért sokáig csak főútként üzemelt. (wiki\_M15 2015)

1999-ben épült meg Budapest és Vác között az M2-es autót út. Az eredeti tervek szerint autópályaként épült volt meg, de végül csak Dunakesziig készült el a 4 forgalmi sáv. Dunakeszi és Vác között 2x1 sávós autóként működik.

A rendszerváltást követően felmerült egy a déli országhatárral párhuzamosan futó, az úgynevezett déli autópálya [későbbiekben: DAP] építése. A maga 700 km-nyi hosszúságával Magyarország leghosszabb autópályája lett volna. Megépítésére részvénytársaságok is létrejöttek és több külföldi befektető csoport is jelezte, hogy kivenné a részét az építésből. Több évnyi várakozás után sem sikerült a szükséges engedélyeket megszerezni, így végül a DAP csak terv maradt. Vonalvezetése Sopronból indult volna és Szombathelyen és Zalaegerszegen keresztül érte volna el Nagykanizsát. Kaposvároson keresztül haladt volna kelet felé és Szekszárd térségében egy új Duna-hídon érkezett volna meg az Alföldre. Tovább haladva kelet felé elérte volna Szegedet, Hódmezővásárhelyt, majd a 47. számú főút mellett haladva érintette volna Orosháza, Berettyóújfalú és Debrecen térségét is. Az utolsó szakasza Debrecen és Nyíregyháza között lévő autót út lett volna. (wiki\_dap 2009)



**14. ÁBRA A DÉLI AUTÓPÁLYA TERVE. EGY MÁSIK ELKÉPZELÉS SZERINT PÉCS ILLETVE MOHÁCS ÉRINTÉSÉVEL ÉRTE VOLNA EL AZ ALFÖLDET (FORRÁS: [WWW.WIKIWAND.COM](http://WWW.WIKIWAND.COM), 2015)**

Az új autópályák elkészülésével több főút számozása is megváltozott. Az 1-es számú főútból 100-as, míg az 5-ös számú főútból 50-es lett.

Az autópályák építései mellett az országos főúthálózat is fejlődött. Bár a gyorsforgalmi utak előnybereszesítése miatt az első- és másodrendű főútvonalakra kevesebb pénz jutott, még is történtek érdemi fejlesztések. Több főútvonal kapott elkerülő szakaszt egy-egy településnél, ami mind az autósok, mind pedig a lakosság érdeke is volt. Ilyen elkerülő szakasz valósult meg a 4. számú főútvonalon Szolnokon, amivel egy új közúti híd építése is együtt járt. Fontosnak tartották továbbá, hogy a nagyobb városok elkerülő szakaszán a meglévő 2x1 sávú utakat kiszélesítsék. Több főútvonalon történtek ilyen típusú munkálatok. A másodrendű főútvonalak a háttérbe szorultak, így az évtized végére több útvonal is elhanyagoltá vált. Akadt olyan másodrendű főútvonal, aminek felületét akár 10 évig nem kezelték.

Összességében a rendszerváltás utáni időszak a gyorsforgalmi úthálózat fejlesztésekről szólt. Több autópályát építettek és több autót is elkészült. Bár voltak merész tervek az autópályák hálózat fejlesztéséről, befektetők hiányában nem valósultak meg. A főutakkal kapcsolatosan jellemző volt a városi elkerülő szakaszok kiépítése és azok 2x2 sávossá való átalakítása.



## 11. Összefoglalás

A dolgozatban leírt közel száz év alatt a Kárpát-medence úthálózata folyamatos fejlődésen ment keresztül. Bár voltak kezdetlegesen kitaposott és használt utak, amiket kereskedelem és hadászat szempontjából használtak, állapotuk a mai viszonyokhoz képest korántsem volt ideális. Bár a közlekedés zöme lóháton történt, megjelentek az első postakocsik a térségben. Az állati erővel vont szekereknek a kitaposott útvonalak nem voltak megfelelőek. A kereskedelem- és áruszállításra ezért inkább a vasút volt alkalmasabb. Nagy mennyiségben viszonylag távolra lehetett fuvarozni az árut. Mivel az 1900-as évek elején kevés vagy szinte alig volt automobil az országban, így az utak fejlesztése nem élvezett prioritást. Hosszú évekig még a vasút dominált, mind a személyszállításban, mind pedig az áruszállítás terén is. A csekély mértékben növekvő gépjárművek száma révén nagyobb figyelmet kaptak a közutak is. Megkezdődött az épített utak korszaka. Bár minőségük és felületük nem volt ideális a motorizált járművek közlekedésére, mégis fejlődésnek tekinthető. A megkezdett útépitéseknek az I. világháború vetett véget. A világháború előtt kiépített kezdetleges utak állapota a háborús időszak elmúlásával leromlottak. Az 1920-as évek közepétől megjelentek az új, pormentes burkolatok. Útépitéseknél törekedtek a pormentes burkolatok alkalmazására, ezzel ellenállóbbá téve az utakat a megnőtt forgalommal szemben. A fontosabb főutakat igyekeztek minden esetben pormentes beton- illetve aszfaltburkolattal ellátni. 1930-as években meghirdették a 10 éves útépitési programot, aminek keretében előreláthatólag 1200 km-nyi utat kívántak pormentes burkolattal ellátni. Mivel az utak egyre fontosabb szerepet töltek be az országon belül, rendszerezésre szorultak. 1934-ben rendelet határozta meg a főúthálózat rendszerezését. Ekkor alakult ki az első-, másod- és harmadrendű főutak rendszere. A II. világháború kezdetéig évenként 590 km utat építettek ki. A II. világháború alatt több olyan országrészt csatoltak vissza Magyarországhoz, amik a trianoni békeszerződés alapján elkerültek az országtól. Ennek értelmében új feladatok zúdultak az Magyarországra. Ebben az időszakban előtérbe kerültek a főútvonalak kiépítettsége, pormentes burkolattal való ellátottsága és nagyobb figyelmet szenteltek a visszacsatoltok területek útjainak állapotára. A II. világháború után törekedtek a Kárpát-medencei országok az utak gyors helyreállítására és fejlesztésére. Ez alól talán Románia volt a kivétel. Jellemző volt erre az időszakra, a főútvonalak átépítése és modernizálása, a makadám utak teljes felújítása és a gyorsforgalmi utak építése, ami új alapokra helyezte közúti közlekedést.

A kommunizmus idején kidomborodott a közút fontossága a vasúttal szemben. A rendszerváltás utáni időszakban folytatódtak a gyorsforgalmi utak építései. 1996-ra elkészült az M1-es autópálya az osztrák-magyar határig, ahol összeért az osztrák A4-es autópályával. Közvetlen autópályás összeköttetés jött létre Budapest és Bécs között. A rendszerváltás utáni gondolkodásmód a gyorsforgalmi utakkal kapcsolatban, még a mai napig tart. Egyre több pénz sugárzik az autópályák és autóutak építésébe, ami néha az alacsonyabb rangú utak kárára megy. Az autópályák megjelenésével a Kárpát-medence közúti közlekedése gyökeres módon megváltozott. Az ősi útvonalak mentén létrejövő főútvonalak kisebb jelentőséggel bírnak, mint régebben. A gyorsforgalmi úthálózat egy gyorsabb és biztonságosabb közúti közlekedési forma alapköve, ami az ország több területén kedvezően hat.

Magyarország úthálózatának fejlődését párhuzamba állítva a nyugati országokkal, elmondható, hogy a legtöbb esetben elmaradt azokétól, ugyanakkor tervszerű építés jellemezte, amelyeket csak a történelmi kataklizmák szakítottak meg.

Összegezve, elmondhatom, hogy a magam elé kitűzött célok teljes egészében megvalósultak. Kutatásaim alatt jobban megismertem a Kárpát-medence közlekedésének kialakulását és az utak létrejöttének mértékét is. Feltártam az utak funkcióit, jelentőségüket és állapotukat. Foglalkoztam a közúti hidak állapotával, az utak rendszerezésével és több, a közutakkal kapcsolatos fogalommal is.

### **13. Irodalomjegyzék**

Faragó Imre: Sokrétű térképészet tankönyv – e-jegyzet, ELTE IK, 2014

Dr. Ábrahám Kálmán: Utak - Műszaki könyvkiadó, Budapest, 1976

Hanzély János: Magyarország közútjainak története – Útügyi Kutató Intézet 14. sz. kiadványa, Budapest, 1960

Frisnyák Zsuzsa: A magyarországi közlekedés krónikája 1750-2000 – MTA Történettudományi Intézete, Budapest, 2001

Bogár Pál - Gy.Lovassy Klára – Németh Károly – Dr. Sági Károly – Somfai Balázs – Ikits Tamás: Veszprém megyei közutak története – Országos Oktatástechnikai Központ, 1990

Kolumbán Gábor - A Székelyföld fejlődési esélyei a román területfejlesztési politika keretei közt, 2003

## 14. Hivatkozások

wiki\_Magyaró\_ autópálya:<https://hu.wikipedia.org/wiki/Magyarország%20autópálya%20útja> utolsó elérés: 2016.05.14

wiki\_M0:[https://hu.wikipedia.org/wiki/M0s\\_útja\\_\(Magyarország%20autópálya\)](https://hu.wikipedia.org/wiki/M0s_útja_(Magyarország%20autópálya)) utolsó elérés: 2016.05.14

wiki\_M5:[https://hu.wikipedia.org/wiki/M5ös\\_útja\\_\(Magyarország%20autópálya\)](https://hu.wikipedia.org/wiki/M5ös_útja_(Magyarország%20autópálya)) utolsó elérés: 2016.05.14

wiki\_M3:[https://hu.wikipedia.org/wiki/M3as\\_útja\\_\(Magyarország%20autópálya\)](https://hu.wikipedia.org/wiki/M3as_útja_(Magyarország%20autópálya)) utolsó elérés: 2016.05.14

wiki\_M15:[https://hu.wikipedia.org/wiki/M15ös\\_útja\\_\(Magyarország%20autópálya\)](https://hu.wikipedia.org/wiki/M15ös_útja_(Magyarország%20autópálya)) utolsó elérés: 2016.05.14

wiki\_dap: [http://www.wikiwand.com/hu/Dalok\\_útja](http://www.wikiwand.com/hu/Dalok_útja) utolsó elérés 2016.05.14

wiki\_csehszlovákia:[https://hu.wikipedia.org/wiki/Csehország\\_útja](https://hu.wikipedia.org/wiki/Csehország_útja) utolsó elérés: 2016.05.14

wiki\_jugoszlávai:[https://hu.wikipedia.org/wiki/Szerbia\\_útja](https://hu.wikipedia.org/wiki/Szerbia_útja) utolsó elérés: 2016.05.14

mek.oszk.hu: <http://mek.oszk.hu/02100/02185/html/717.html> utolsó elérés: 2016.05.14

## **12. Köszönetnyilvánítás**

Elsősorban szeretnék köszönetet mondani témavezetőmnek, Faragó Imrének, a témaválasztásnál nyújtott segítségéért, a folyamatos támogatásáért és a problémák felmerülésénél való segítségéért. Továbbá szeretném megköszönni neki, hogy kiváló tanácsokkal és hasznos ötletekkel segített a szakdolgozatom készítése közben.

Továbbá szeretném megköszönni Kiss Tündének, aki a kutatáshoz szükséges térképeket a rendelkezésemre bocsájtotta.

## Nyilatkozat

Alulírott, .....(név)..... nyilatkozom, hogy jelen szakdolgozatom teljes egészében saját, önálló szellemi termékem. A szakdolgozatot sem részben, sem egészében semmilyen más felsőfokú oktatási vagy egyéb intézménybe nem nyújtottam be. A szakdolgozatomban felhasznált, szerzői joggal védett anyagokra vonatkozó engedély a mellékletben megtalálható.

A témavezető által benyújtásra elfogadott szakdolgozat PDF formátumban való elektronikus publikálásához a tanszéki honlapon

HOZZÁJÁRULOK

NEM JÁRULOK HOZZÁ

Budapest, 2016. május 15.

.....  
a hallgató aláírása