

A balatoni úthálózat kiépítésének története

A rómaiak útépítései

A mintegy 70 km hosszúságú, átlagosan 8 km szélességű tó kedvező természeti környezetében az emberi kultúra már az idősámítás előtti évszázadokban kifejlődött. Először a kelták telepedtek le, később a rómaiak építették hadi, gazdasági útjaikat a csaknem 250 km-es partvonal mentén.

A rómaiak több útvonaláról tudunk. A két legfontosabb Sopianae-ba, a mai Pécsre vezetett. Az egyik Savariából – Szombathelyről –, a másik Aquincumból indult ki. A savariai főút a tó északi partján, a hegyoldalakon haladt, míg Aquincumból az utasok, a kereskedők és főleg a légiók az egykori Gorsiumon át érték el a Balaton déli partját, s kerülték meg az akkor még hatalmas kiterjedésű, élő vízfelületű öblözeteket.

A kiépült kitűnő utak karbantartása a római birodalom széthullása után megszűnt. A népvándorlás évszázadaiban a burkolatszerkezeteket építőanyagként elhordták, a föld, a növényzet befedte őket, és kevés kivételtől eltekintve emléküik is lassan feledésbe merül.

A szántódi rév a századfordulón (A felvétel a Közlekedési Múzeum tulajdona)



A feudális állam fontosabb útjai a Balatonnál

A közlekedési – és a vele szorosan összefüggő hírközlési-hálózat építése mindenkor kapcsolódik a szilárd, központi hatalom jelenlétéhez, annak céljait szolgálja. A magyar törzsek állammá szerveződése során – a központosuló feudalizálódó hatalom irányítási, gazdasági, katonai érdekeinek megfelelően – előtérbe került az állandó nyomvonalú, ellenőrzött utak szükségessége. A Balaton térségében – eltekintve a Csopak környékén kivételesen épen maradt útszakaszról – a földrajzi adottságoknak, a lakosság letelepedésének tulajdonítható, hogy a fokozatosan kialakuló és állandósuló kereskedelmi-közigazgatási-katonai vonalak csapásai megegyeznek vagy csaknem párhuzamosan haladnak az egykori római utak vezetésével. Mindez jellemző a kor egyik legjelentősebb útjára, a segesdi Dráva-átkeléshez vezető útra is.

A XII–XIII. században már megvolt a „nagy magyar hadiút”, amely Budát az Adriai-tengerrel kötötte össze. Többé-kevésbé állandó, helyenként karbantartott vonala a Bakony fennsíkján vezetett. A XIV–XV. századból fennmaradt feljegyzések már kiterjedt kereskedelmi hálózatról, rendszeres építésről és fenntartásról, s természetesen élénk forgalomról emlékeznek meg. A legfontosabb „vásáros” és „sós” utak Veszprém–Tapolca–Keszthely, valamint Székesfehérvár–Siófok–Kanisza irányban vezettek. Utóbbi Siófok után – a kiterjedt lápvídek miatt – messze elkerülte a Balaton partját.

A térség útjainak szerepe a XIV. század közepétől a XIX. század első harmadáig

A török uralom, a budai központú államvezetés megszűnése, a dunántúli végvárrendszer kialakulása sajátos katonai „úthálózatfejlesztési koncepciót” hozott. A tavon keresztül lebonyolódó termény- és építőanyag-szállítás megszakadt. A partokkal párhuzamos, korábban kialakult és funkcionáló távolsági fővonalakat a végvárakhoz vezető, ellátó utak váltották fel, melyek Északon a Bakony völgyeiben, a déli parton a lápvídek szárazulatain vezetnek a magyar, illetve a török hátország erősebb váraihoz. A törökök ezek mellett különösen a Pécs–Szigetvár–Kanisza útvonal fenntartására fordítottak gondot, stratégiai jelentősége miatt.

A Balaton térségében a török hódoltság az 1600-as évek végén szűnt meg. A meg-megújuló katonai felvonulások mellett a lakosság elhurcolása, kipusztulása is közrejátszott abban, hogy a minimális fenntartás is megszűnjék, és az utak járhatatlanná váljanak.

A helyzet lényegében nem változott a Rákóczi-szabadságharc kezdetéig. A Bottyán János vezette felkelő sereg dunántúli sikerei tették lehetővé, hogy a fejedelemség szolgálatában álló *De la Riviere* francia hadmérnök irányításával megkezdődjék a Balaton-felvidék várainak erősítése. Ennek érdekében a kőbányákhoz vezető utakat ismét üzembe helyezték, és megindult a Duna vonalától a déli partokig vezető, utánpótlást biztosító földútrendszer alkalomszerű, kezdetleges fenntartása.

A szabadságharc hanyatlásának éveiben a kurucok fokozatosan kiszorultak a Dunántúlról. Az alig megkezdett építési, fenntartási tevékenység ismét abbamaradt.

A felvilágosult abszolutizmus közlekedésfejlesztései

A majtényi fegyverletétel után a konszolidáció viszonylag gyors. Útépítések kezdődnek a Balaton környezetében is. A munkálatok az 1700-as évek második évtizedétől átfogó tervek, műszaki követelmények szerint folytatódnak. A balatoni fejlesztésekre közlekedésföldrajzi szempontból meghatározó, hogy a hagyományos, természetes úthálózat a Balaton nem jelentett egységet, a mocsaras, vízborította terület nem célpont, hanem akadály volt. A lassan ismét benépesülő települések háttal fordítottak a víznek, és az összekötő utakkal együtt a magaslatokra húzódtak.

Először a Bécsbe, Pozsonyba vezető legfontosabb északi parti utakat erősítették meg, majd 1723-ban megkezdtek a Balaton somogyi térségét is feltáró Buda–Trieszt postaút építését. Vonala Lepsény–Siófok–Szemes között, a tópart közelében haladt. Szemes után az út elhagyta a partot, és Szőlőgyörökön, Marcalin, Komárvároson, Kanizsán, Csáktornyán át vezet Pragerhofba, majd onnan Triesztbe. A postaút jól kiépített, lényegében egész évben járható, útjelzésekkel, postaállomásokkal ellátott szakaszokból állott. Némely később felhagyott szakaszain a vöröskő pályaszerkezet maradványait még századunk elején látni lehetett, például Rádpusztá és Szőlőgyörök között. Az útmaradványokból ítélve a pálya 6–7 m széles lehetett.

Mária Terézia uralkodása idején szervezték meg az úthálózat rendszeres ellenőrzését és fenntartását. A fejlesztő tevékenység II. József koncepciózus államvezetése idején folytatódott.

Tervek, munkák a reformkortól az 1867. évi kiegyezésig

A XIX. század első évtizedeitől – döntő mértékben éppen az úthálózat, a javuló közlekedés hatására – a Balaton északi partján fekvő települések fejlődése felgyorsul. A fellendülés megnyilvánul az üdülő- és fürdőkultúra első hullámaiban, de a tájegység központi elhelyezkedésénél, a viszonylag kedvező utazási feltételeknél, a hagyományos szőlőkultúránál fogva a térség politikai-társadalmi-gazdasági súlyának növekedésében is. Széchenyi közlekedéfejlesztési terveiben tárgyalja a tóköznyék útját. Programjában az első- és másodrendű utak között szerepel – a korábban kiépített trieszti postaút mellett – a Balaton megközelítését is szolgáló Székesfehérvár–Veszprém–Szombathely és a Tolna–Kaposvár–Kanizsa útvonal. Sajnos, az 1848-as forradalom és szabadságharc küzdelmeinek időszakában a megvalósítást meg sem kezdhették.

A Habsburg-kormányzat 1849 után az elnyomó apparátus zavartalan működése, a nyersanyagok és a mezőgazdasági termékek osztrák feldolgozó területre szállítása érdekében nagyarányú úthálózat-fejlesztésbe kezdett. Az 1867-es kiegyezésig a birodalomnak a Kárpát-medencét magában foglaló területein évente 500 km hosszú út épült ki, állandóan járható burkolattal. A Balatonnál évente csaknem 40 kilométerrel növekedett az úthálózat a szilárd (kő, kavics, kerámia) pályaszervezetű szakaszok hossza. Az építésekre jellemző, hogy az északi parton kőből rakott pályák épülnek, míg Somogy vármegyében – mivel a kőbányák távol esnek, és a szükséges több ezer tonna mennyiséghez a tavi szállítás sem megoldható – túlégetett „klinker” („kongó”) téglából korszerűsítik az útvonalakat. Így a déli térséget feltáró Kaposvár–Kanizsa út hosszabb egységei is téglaburkolatot kapnak az 1850–1860 közötti években.

Ez a nagyléptékű munka megkívánta a legfontosabb közutak állami felügyelet alá helyezését. A vármegyék kezelésében csak a kevésbé jelentős vonalak maradtak.

A térség két nagyobb vízfolyása a Zala és a Sió. A Sión – Siófoknál – már a török idők előtt is erős fahíd állt, míg a Zalán 1839-ig – Fenékpusztánál – komppal oldották meg az összeköttetést, s csak ekkor épült meg az első híd, szintén faszervezettel.

Az utakon elérhető legnagyobb sebesség illusztrálására a múlt század első felének közlekedéstörténeti érdekessége hozható példának: a füredi Anna-bálokra a gyorskocsik Pest-Budáról reggel öt órakor indultak a bálzókkal, és nagyjából a mai M-7-es autópálya és a 71. sz. főút vonalán haladó kavicsolt, illetve részben kővel burkolt utakon este hat óra érkeztek meg Balatonfüredre.

A századforduló építései

A kiegyezés után Veszprém, Somogy és Zala vármegyében is megszervezték az Államépítészeti Hivatalt. Ezek látják el a különböző építésekkel kapcsolatos mérnöki, hatósági teendőket, így irányítják a tájegység akkori mintegy 2000–2500 kilométeres úthálózatának bővítését és fenntartását is. Állami út – szilárd, kiépített burkolattal – körülbelül 250, vármegyei kezelésű (törvényhatósági) – kavicsolt, részben szilárd szerkezetű – út mintegy 800 km.

Az állam és a vármegyék részvétele a fejlesztő-fenntartó munkában eltérő. A közvetlen, saját kezelésű úthálózaton a karbantartás viszonylag magas színvonalú. Jellemző, hogy itt 1 kilométernyi út fenntartására évente átlagosan 70 m³ követ és kavicsot használnak fel. Az elterített kő- és kavicsrétegeket fél tonna súlyú, lövönatású eszközökkel hengerlik. A többi út ugyanakkor minden fenntartást nélkülöz, és az év csapadékosabb időszakában lényegében járhatatlan.

A szilárd burkolatú utak kiépítésének üteme a múlt század hetvenes éveitől a monarchia egész területén lelassul, mert a tőkebefektetések az akkor sokkal korszerűbb, gépi vonóerővel működő vasútra összpontosulnak. Mivel a vasút mind az áru mennyiségét, mind pedig a szállítás gyorsaságát tekintve minőségi változást jelent, érthető, hogy a vasútvonalakkal párhuzamos utak postaforgalma és távolsági teherszállítása csakhamar elsovrad. A buda–trieszti postaút is így veszti el jelentőségét. A Déli Vaspálya Társaság – a lassan feltöltődött, déli parti követ és kavicsot használnak fel, az elterített kő- és kavicsrétegeket fél tonna súlyú, lövönatású eszközökkel hengerlik. A többi út ugyanakkor minden fenntartást nélkülöz, és az év csapadékosabb időszakában lényegében járhatatlan.

A visszaesés a balatoni vármegyék úthálózat-fejlesztésénél nem tart sokáig. Az építés a XIX. század utolsó évtizedében újra fellendül. Oka a mezőgazdasági fejlődés, a fürdőélet terjedése, de szerep jut a dualista állam adriai – gazdasági, katonai – terjeszkedésének is. A Balaton környezete közbenső pihenőhelyet, erősödő mezőgazdasága – a hagyományos bortermelés mellett – ipari árufelvevő, mezőgazdasági termékkibocsátó helyet kínál. Kialakulnak az állomási fuvarkapcsolatok és megkezdődik – ha igénytelenül, földutak formájában is – az áruelesztő termékbegyűjtő-hálózat kiépítése.

Az útépítéseknel elsődleges szemponttá válik a vízpartokhoz való eljutás. A partoktól távolabb elhelyezkedő községek, halászfaluk, uradalmak mellett megjelennek a partszegélyre épített üdülőtelepülések első, néhány villából álló egységei. A közutak szerepe kibővül az ófalu és az üdülőtelep, valamint az üdülőtelepek egymás közti, partszegélyi kapcsolatának megteremtésével. A parti utak fokozatosan össze-

függő láncolattá fejlődnek. Forgalmuk csakhamar meghaladja a régebben kiépített, évszázadokon át működő „felső” utakét. Az új összeköttetésekre épülnek rá az üdülőtelepek főutcai, ami később számtalan településfejlesztési, közlekedésrendezési probléma okozója lesz.

Az északi parton a századfordulóig évente 15–20 kilométernyi új utat építenek, illetve földutat erősítenek meg kő- és kavicszórással. Mindez magát a mennyiséget tekintve nem jelentős, jóval elmarad az ötvenes-hatvanas évek ütemétől, de ez az építés mind minőségében, mind technikájában fejlettebb. A pályaszerkezet erősebb, az építésnél gőzhengert is használnak, gondot fordítanak az egyelőre még főutakon sem portalanított burkolat víztelenítésére.

Az 1900-as évektől az úthálózat fejlődésére a balatoni hajózás kiterjesztése is kedvezően hat. Megkezdődik a kikötők építése a somogyi part nagyobb településein. A munkálatokhoz az építőanyag-szállítás, a kikötők forgalma szilárd burkolatú utat kíván. A hajóállomásokra vezető utak sétányszerű külsőt kapnak, mely ismét csak előnyösen befolyásolja Fonyód, Boglár, Földvár, Siófok üdülőhelyé fejlődését.

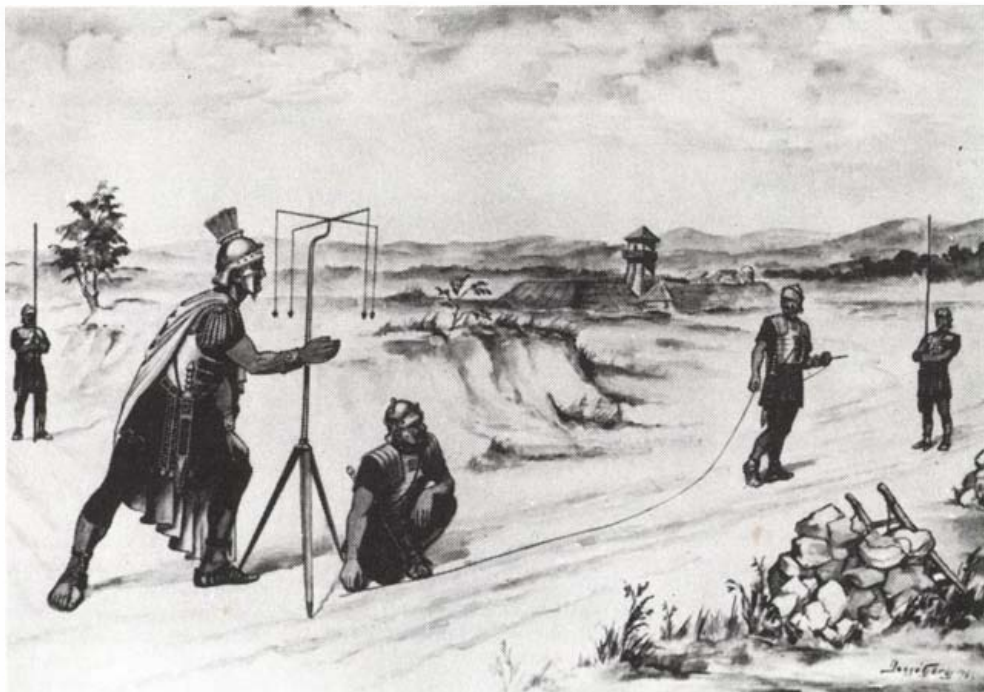
Földvárhoz és Siófokhoz egy nevezetes magánkezdeményezés is fűződik. A néhány éve elhunyt híres Afrika-kutató, Széchenyi Zsigmond apja, Széchenyi Viktor kőröshegyi birtokán 1912-ben igen nagy teherbírású, 4 m széles makadámpályát épített, mely a Siófok–Balatonföldvár kapcsolatot, a mezőgazdasági szállításokat szolgálta.

Az I. világháborút követő építések és az üdülőélet fejlődése

A háború idején nem folyt számottevő útépités, az elvesztett háborút követő mélypontról pedig csak igen lassan mozdul ki az ország. A Balatonnál 1923-ban épül ismét út. Makadámpálya létesül mintegy 7 km hosszban Boglár és Lelle között. Vonalát a vasúti töltés oldalán, a lápmaradványokból kiemelkedő háton vezetik.

Az 1920-as évek második felében az üdülő- és fürdőélet fejlődése nagymértékben felgyorsul. A maguk zárt világát élő, elszórt kis parti villatelepek a déli öblök mentén is fokozatosan egységes településláncollá kapcsolódnak. Az időszaki forgalom megjelenésével a partok élete fordulópontjához ért. A folyamat nem elhanyagolható tényezője, mely hozzájárult a térségben a motorizáció kibontakozásához, hogy a

Útjaikat mérnöki módszerekkel kitzűző rómaiak. Dongó György munkája, 1961. (A felvétel a Közlekedési Múzeum tulajdona)



felbomlott monarchia déli területeit Jugoszláviához csatolták, s így a gazdagok sem juthatnak el olyan könnyen hagyományos adriai fürdőhelyeikre, mint korábban. Érdeklődésük – és az őket követő „úri közeposztályé” – a Balaton felé fordult.

A Kereskedelemügyi Minisztérium – amely akkor az állami közutak ügyeit is intézte – 1925-ben elhatározta, hogy a fokozódó közúti közlekedési igények kielégítésére a Balatont körülvevő közutakat egységes elvek szerint kiépítteti. A program megvalósítására az államépítészeti hivatalok mérnökeiből létrehozták a „Balatoni Körutat Építő Kirendeltséget”. A „körút” 1929-ben készült el. Összesen 220 km pályát építettek, s így a partot mindenütt kiépített, 4–4,5 m széles makadampálya ölelte körül. Néhány igényesebb szakaszon – főleg községi átkelésekben – kátrányos vagy bitumenes felületi bevonással igyekeztek pormentessé tenni a burkolatot.

Meg kell említeni a „körúthoz” csatlakozó egyéb utak építését is. Összesen mintegy 100–150 km burkolat épült, általában 3 m széles, hengerelt makadampályaként, 15–20 cm vastag rakott kő alappal. A Kaposvár–Balatonboglár út 1927–1928-ban, a Keszthely–Balatonederics összeköttetés a következő években kapott időjárástól függetlenül járható pályafelületet. Utóbinál a pályaszerkezet alaprétegeire mészkő-zúzalékot terítettek el, és ezt – kísérletképpen – a hengerlés előtt vízűveg oldattal itattak át. Ez a „strassil” burkolat – bár a kísérlet eredményesnek bizonyult és a burkolat a tíz évvel későbbi átépítéséig jó állapotban maradt – nem terjedt el.

Az útépítésekkel függ össze, hogy a Szántód–Tihany közötti kompot, mely Somogy és Zala vármegye tulajdona volt, és a tihanyi Benedek-rendi apátság szántódi gazdaságának kezelésében működött, 1926-ban átvette a Balaton-tavi Gőzhajózási Társaság. A régi, evezős kompot modernebb, bár igen kis befogadóképességű, motoros üzemű eszköz váltotta fel.

A Kereskedelemügyi Minisztérium közlekedésfejlesztéssel foglalkozó szakemberei a gépjárműközlekedés kezdeti tapasztalatai alapján felismerték, hogy a járműforgalomnak – a gumibroncsok szívó hatása miatt – a portalanítást, a felület lezárását nélkülöző makadampályák, kavicsolt utak nem felelnek meg. Ezért 1200 km állami út pormentes burkolatú kiépítésére tettek javaslatot. A fejlesztési terv 1929-ben emelkedett törvényerőre, és szerepelt benne a Budapest–Dinnyés–Székesfehérvár–Siófok–Balatonszentgyörgy–Keszthely utvonala is. Építését még jóval a fejlesztési terv jóváhagyása előtt megkezdik. A munkálatok a súlyos gazdasági válság idején nagy tömegeknek jelentenek szerény megélhetési lehetőséget. Az építés az akkori legkorszerűbb módszerekkel, az 1926. évi milánói nemzetközi útügyi kongresszus ajánlása alapján folyik. Az útpálya 5,5 m széles, a településeken belül a kőalapot 5 cm vastag aszfaltbeton réteg, vagy kockakő burkolat zárja le, míg a külsőségi szakaszokon a makadám alapra bitumént permeteznek és az így nyert felületet zúzalék-szórással érdesítik. A fővárosi kapcsolat korszerűsítése alig egy évvel később fejeződik be, mint a balatoni „körút” kiépítése.

Arra, hogy a járművek útpályára gyakorolt hatásának figyelembevételében, kiszámításában a „legkorszerűbb módszerek” alkalmazása mellett régebben is előfordultak hibák, példa a hazai autózás hőskorának eseménye. Amikor az 1920-as évek végén túráversenyt rendeztek a Budapest–Balaton útvonalon, az éppen csak kész pálya a néhány tucat autó – igaz, koncentrált – igénybevételétől jó néhány helyen tönkrement.

Közútfejlesztések az országos főközlekedési hálózat kijelölésétől a felszabadulásig

Az országos főközlekedési hálózat útvonalait 1934-ben jelölték ki. A hálózatba felvett vonalakat egységes elvek alapján, számozással látták el. A Balaton déli partján húzódó út a 7-es, az északin vezetett út pedig a 71-es számot kapta.

A közútépítésekben is megnyilvánuló gazdasági fejlődésben az 1930-as évek közepétől nem kis szerepet töltött be a háborús készülődés. A harci járművek, nehéz tehergépkocsik várható felvonulási iránya, ellátó, hadipari bázisok telepítése a Balaton közelében fokozottan befolyásolta a közutak fejlesztését, hatott a magassági és a vízszintes vonalvezetésre, a pályaszerkezet erősségére, szerkezeti kialakítására. Különösen Zalában és Veszprém megyében folyt élénk építési tevékenység. Előbbi a kezdődő olajkitermeléssel, utóbbi a Fűzfő környéki vegyipari központ létrehozásával, valamint a bauxitbányászattal függött össze. Az ipari létesítmények építési munkái, majd termékeik szállítási igényei megkövetelték az úthálózat megerősítését is. Példának említhető, hogy a kor követelményeihez képest igen erős ún. „kétrétegű” betonpályával épült meg a Litér és Fűzfő községek közötti 7 km-es összeköttetés, és külön szinten, felüljáróval oldották meg a közút és a vasút keresztesét Balatonakarattyan.

Ezekben az években építették át beton- és „kiskő”-burkolatúra a stratégiaileg is fontos Grács Budapest között is kapcsolatot teremtő 8. számú főutat, valamint a Balaton északi partján vezető 71. számú főutat. Az Aszófő–Dörgicse szakaszt 1936–1937-ben, az Akarattya–Fűzfő–Balatonalmádi–Aszófő pályát pedig 1938–1939-ben korszerűsítették. Az északi parti út átépítése a Dörgicse–Badacsonytomaj–Keszthely szakasz elkészültével már a háború alatt fejeződik be. Nem sokkal előbb, szinte kapkodó sietőséggel erősítik meg és szélesítik 9 m-re (!) a 7. számú főút néhány éve épített pályáját Siófok belterületén.

A II. világháború éveiben mind kevesebb erő jut útépitésre, útfenntartásra. 1944 nyaratól lényegében a rendszeres karbantartási tevékenység is megszűnik. A hadműveletek rendkívüli károkat okoztak az ország egész közlekedési hálózatán. Ez a megállapítás különösen érvényes a Közép-Dunántúl úthálózatára. A légítámadásokon kívül a Balaton természetes akadályvonala mentén, 1945 tavaszán folyt igen heves harcok is használhatatlanná tették az utak túlnyomó többségét.

A helyreállítás eseményei

1945 első hónapjaiban az Északi-part egésze még a német csapatok kezén volt, amikor Somogy megyében az útfenntartó szervezet jelentős részét munkába állították. Tevékenységükkel segítették a szovjet műszaki alakulatokat. Mivel az építőgépeket, a gépkocsialományt a visszavonuló Wehrmacht a nyílások aktív közreműködésével elhurcolta, eleinte csak talicskák, lapátok és kordék segítségével lehetett a tönkretett utakat javítani.

A szervezett helyreállítás 1946-ban indult meg. Használhatóvá teszik a felrobbantott hidakat, kijavítják a rombolt útszakaszokat. Megindítják a természet a kőbányákban. Az elhurcolt útépitő gépek egy részét ismét üzembe helyezik. Ugyanis a nehéz úthengereket, földgyalukat – megfelelő vasúti szállítóeszköz és idő hiányában – a németek csak Sárvárig tudták vinni. Így itt „csak” az ország minden tájékáról összezsúfolt gépalomány kisebb részét robbantják fel, illetve zúzzák használhatatlanná.

Az ország igen szűkös lehetőségei között a cél a meglévő burkolatok állagromlásának lassítása, illetve az utak járhatóvá tétele volt, nehogy az úthálózat akadályja legyen az újjáépítésnek. A nélkülözhetetlen fontosságú útszakaszokon, melyek annyira tönkrementek, hogy a bombatöltcsérek betemetése és a szerény karbantartás nem volt elegendő, kényszerűen nagyobb építéseket is végeztek.

Építések 1950-től a közúti motorizáció kibontakozásáig

A háború okozta károk nagyobb hányadát az első öt éves terv kezdetére (1950) lényegében kijavították. Úthálózati fejlesztésekre, jelentősebb új építésekre azonban nem került sor. Kivétel a 7. számú főút déli szakasza. Ez a 47 km-es, nagyrészt új nyomvonalon vezetett, széles betonburkolat számottevően megjavította a Budapest és Nagykanizsa közti kapcsolatot. Kiiktatta az út korábbi kitérőit. Építésével egyidőben, részben ahhoz kapcsolódva fejeződik be a fenékpusztai Zala-híd újjáépítése is. A korszak anyagi lehetőségei, iparpolitikai megfontolásai és forgalmi jellemzői között a döntésben feltehetően a Jugoszláviával támadt feszültségből származó katonai szempontok játszottak nagyobb szerepet.

A közúti szállítási igények kielégítésére a háború előtt épült hálózat alkalmas volt. A háború előtti években megközelítően 3000 km-re fejlődött Balaton térségi hálózaton nyoma sincs az üdülőforgalomnak. A háború pusztításait éppen csak kiheverő, tűlzó iparosítási célokat hajszoló országban az életszínvonal stagnál, vagy csak igen lassan emelkedik. A motorizáció ekkor még alacsony színvonalra miatt nyári üdülési igény alig volt hatással az utak forgalmának nagyságára, járműösszetételére. A hétvégeken megnövekvő terhelés a tóhoz vezető utakon az ötvenes évek első felében ismeretlen jelenség.

Némi változás csak az ötvenes évek végén tapasztalható. A szerény mértékű utépítések már megmutatják a tájegység megycine és az üdülőkörzetnek a fejlesztésében a kölcsonösséget, a fokozódó kötődést. A hétvégeken Somogy, Veszprém, Zala és Fejér megye településeiről a partokhoz áramló forgalom fokozatosan növekszik és mind többen vállalkoznak Budapestre is a közúti megközelítésre. Mindez megköveteli a jobban igénybe vett utakon a forgalmilag legveszélyesebb helyek megszüntetését és az egyelőre még helyi jellegű átépítéseket.

A fejlesztéseket meghatározó tényezők

Közúti közlekedési szempontból az 1960-tól 1980-ig terjedő időszak az országban forgalomban levő személygépkocsik számának milliós nagyságrendre történt növekedésével, a tranzitszállítások, az idegenforgalom rohamos növekedésével jellemezhető. A Magyarországra látogatók száma 1970-ben több mint tizszerese, 1980-ban mintegy húszszorosa volt az 1960. évi forgalomnak. A közutakon hazánkba látogató és átutazó külföldiek együttes száma 1980-ban 8 millió fő körül alakult, és az autós turisták mintegy harmad-negyedrése hosszabb-rövidebb időt töltött a Balatonnál.

A tájegység az 1960-as években fejlődött az ország legfontosabb (és leglátogatottabb) üdülőterületévé, a nemzetközi idegenforgalom kedvelt – közbenső pihenőhelyet, vagy célállomást jelentő – központjává. A tájegység befogadóképességet meghaladó milliós üdülő- és turistatömeg időnyenként 70–80 napon át lepi el a partokat, mert a látogatóforgalom „széthúzására”, elosztására irányuló eddigi törekvések lényegében hatástalannak maradtak.



*Útépítő kubikosok
(A felvétel
a Közlekedési
Múzeum tulajdonja)*

A tó környékének állandó népessége csak mintegy negyede a nyári hónapokénak. Így a közúthálózaton a forgalmi terhelésnek, a forgalom megoszlásának jellege az év háromnegyed részében hasonló az ország más tájegységeihez, míg az idegenforgalmi szezonban attól lényegesen eltér. A terület személygépkocsi-ellátottságára, a szélsőséges terhelésre jellemző, hogy az 1960-as évek elején az üdülési szezonban az 1000 főre jutó gépkocsimennyiség kétszeresével, 1980-ban – az autós turizmus rendkívüli fejlődésének megfelelően – 3,5–4-szeresével haladta meg az év más hónapjait.

A fentiek mellett az sem hagyható figyelmen kívül, hogy a tó déli partján a 7. számú főút egyben fontos egysége az Európát átszelő egyik Észak–Dél irányú tranzitvonalnak. A terhelés a júliusi hétféteken a legnagyobb. A tó körüli utakon az egybefüggő „járműfolyam” lépésben halad.

Az M-7-es még nem készült el teljesen. A csúcsszezonban a túlterhelt úton rendszereznek a torlódások, és a hétféteken ez ellen csak az egyirányúsítás nyújt némi segítséget. Ugyancsak gond, hogy a szükségletektől és a lehetőségektől messze elmaradt a szolgáltató hálózat bővítése, a pihenő-, parkolóhelyek létesítése is. Az M-7-es autópálya fokozatosan 2 x 3 sávossá fejlesztett bevezető szakaszán a vasárnap esti forgalom az óránkénti 5000 járművet is eléri.

Dr. Kovács Árpád

A felhasznált szakirodalom: UTAK 1945–75 (A KPM Közúti Főosztály kiadványa) – A műszaki tervezés időszerű feladatai a közlekedésben (dr. Ábrahám Kálmán UVATERV Műszaki Közlemények 1970/2) – UTAK (dr. Ábrahám Kálmán) Műszaki Kiadó – Útépítéstan (dr. Nemesdy Ervin) Egyetemi jegyzet. – Az országos úthálózat fejlesztési elvei és eddigi gyakorlata (dr. Kozáry István, UVATERV Műszaki Közlemények 1971/1.) – Somogyi utak (Karoliny Márton, a Kaposvári Közúti Igazgatóság kiadványa 1975.) – A Fejér megyei Közúti Igazgatóság beszámolója Székesfehérvár alapításának ezredik évében, 1972.) – Magyarország útállapot térképe (A KPM kiadványa, 1950) – Országos közutak főbb adatai (KPM Közúti Főosztály, 1970, 1975, 1980) – 1013/1979 (VI. 20) MT. sz. határozat a Balaton üdülőkörzet Regionális Rendezési tervéről.

Népesedés és életmódkutatás

A Honismereti mozgalomban már sok szó esett az életmódkutatás fontosságáról, módszereiről. Az életmódkutatás fokozottan bekapcsolhatná vizsgálódása körébe azt a problémát, hogy a gyermek, a gyermekek száma a családban milyen befolyást gyakorol a család életkörülményeire, a család életmódjára. E kérdés vizsgálatának szomorú időszerűsége van: 1981-ben Magyarország népessége fogyni kezdett. A következő években, évtizedekben a tudomány, a politika figyelmét ennek az igen összetett kérdésnek a megoldására kell, hogy fordítsa. Ma már a hivatalos előrejelzések is azzal számolnak, hogy 2000-ig, pontosabban 1995-ig 300–400 ezerrel fog az ország népessége fogyni.

A közvélemény elég tájékozatlan ebben a kérdésben. Hírközlő szerveink inkább demográfiai hullám-ról, demográfiai robbanásról írnak, arról, hogy emiatt kevés a bölcsődei, óvodai, iskolai férőhely. 1974–1976 között valóban annyi gyermek született, amennyi az ország lassú népességnövekedéséhez szükséges. Ezek számára most – különböző okok miatt – kevés a hely. Ennek elemzése messzire vezetne. Intézményeink helyszűke azonban nem terelheti el a figyelmet a megoldandó súlyos gondról, a népesség fogyásáról. A jobb életmód, a magasabb életszínvonal kialakításának egyik tényezője az volt, hogy a családok – országos méretekben – évtizedről évtizedre kevesebb gyermek nevelését vállalták. Ma a termelékenységi időszerkezetben levő nők majd 20%-a nem nevel gyermeket, igaz, sokszor önhibáján kívül. A megszületett gyermekek 45–46%-a elsőszülött – egyke, s az is marad, a megszületett gyermekek 39%-a másodszülött, 10% azoknak a családoknak az aránya, akik 3 gyermek nevelését, gondját vállalják: 5–6%-ot alig haladja meg a negyedik és további születés. A gyermektől való tartózkodás következménye, hogy az idén megkezdődött a népesség fogyása. Az év első négy hónapjában, mindegyikben több volt az elhalálozás, mint a születés. A mai népesedési tudat mellett – számításaim szerint – még 14–15 évig fogyásra kell számítani.

A magyar népesedési viszonyok egyik sajátossága, gazdasági szempontból kedvezőtlen jellemzője a hullámzás, a ciklikusság. A születési arányok csökkenését országos méretekben 100 év óta ki lehet mutatni, némely kisebb területeken még régebről. A csökkenő irányzatban belül a születések alakulásában az *első törést* az első világháború hozta. A mai Magyarország területére számítva 250 ezer volt a hősi halott, de félmillió a meg nem született gyermekek száma. A *második hullámvölgy* az 1930-as évek közepén mutatkozott meg. Az ország sorsáért aggódó, távlatokban gondolkodó emberek (népi írók) közül többen felfigyelnek erre. Ez a hullámvölgy nem oly mély, de elhúzódik, amit a második világháború véráldozata még súlyosbít. A második világháború után néhány évig a születések száma emelkedik, majd amikor újra folytatódik a születési arányok csökkenésének folyamata, akkor erőszakos eszközökkel, a művi terhességmegszakítás szigorú tilalmával egy időre ennek határt szabnak. Az adminisztratív intézkedések ellenére is 1955-ben már csökken a születések száma. 1956 júniusától, amióta a művi terhességmegszakítás teljes szabadságot nyert, a csökkenés rohamos. Ez a *harmadik hullámvölgy* 1973 decemberéig tartott. Akkor átmenetileg kedvező változás következett, ugyanis az 1950-es évek elejének magasabb létszámú korosztályaitól valamivel több gyermek született. Ezenkívül az 1973-as párt- és kormányhatározatok is kedvező légkört teremtettek, számításom szerint ha ezek az intézkedések nem mérsékelik a születéscsökkenést, már 1978-ban bekövetkezett volna a népesség fogyása. Tehát van az intézkedéseknek, a családokkal való törődésnek hatása, csak nem olyan mértékben, mint ahogy ezt várják.

1975 augusztusától hónapról hónapra csökken az ezer lakosra jutó születések száma. Most vagyunk a *negyedik hullámvölgyben*, azonban nem tudjuk, hogy ebben a hullámvölgyben milyen mértékű lesz a népesség fogyása, hogyan alakul a *társadalom népesedési tudata*. Ha most sikerülne a fogyást 300 ezerre mérsékelni, akkor ez már a tudat javulását is jelentené, s várható lenne, hogy 2000-től 2020-ig már csak 200 ezer lenne a fogyás, tehát a népesség nem csökkenne 10 millió alá. E népességfogyásnak számtalan negatív következménye van. A munkaerőgondokról már bőven olvashatunk, de az is gond lesz, hogy a népességen belül csökken a produktív korosztályok aránya, s növekedni fog az idős korosztályúaké. Nő az eltartandók aránya.

A kérdés megoldása igen összetett. Nagyon sokat várok a párt és a Hazafias Népfront tanácskozásától, amelyen a VI. ötéves terven belül az anyagi erőket, a tartalékokat át kívánja csoportosítani a nagyobb családok érdekében. De már most kell gondolkoznunk azon, hogy a hetedik ötéves tervben megvalósítsuk a nemzeti jövedelem új elosztási rendjét. (Családi pótlék többszöröse emelése, nagyobb kedvezmények a családosok számára a lakáskiutalásnál, lépeszözetes kiutalási rendszer a gyermekek számától függően, több bölcsődei hely, ingyenes óvodai, iskolai napközi ellátás, gyermekruházati cikkek önköltségi áron való árusítása, utazási és üdülési kedvezmények és így tovább.) A tudat átforgatásában a munkahelyi vezetők, az írók, a művészek is segíthetnek, de a tudat átforgatásának alapját az anyagi tényezők jelentik.

A szocialista társadalmi rendet képesnek tartom a nemzeti növekedem új elosztási rendjének megvalósítására. Ezzel az írással az életmódkutatással foglalkozók figyelmét szerettem volna felhívni a népesedési problémákra, hogy feltérásainkkal mi is a megoldás útját egyengessük.

Dr. Kovács Zoltán