

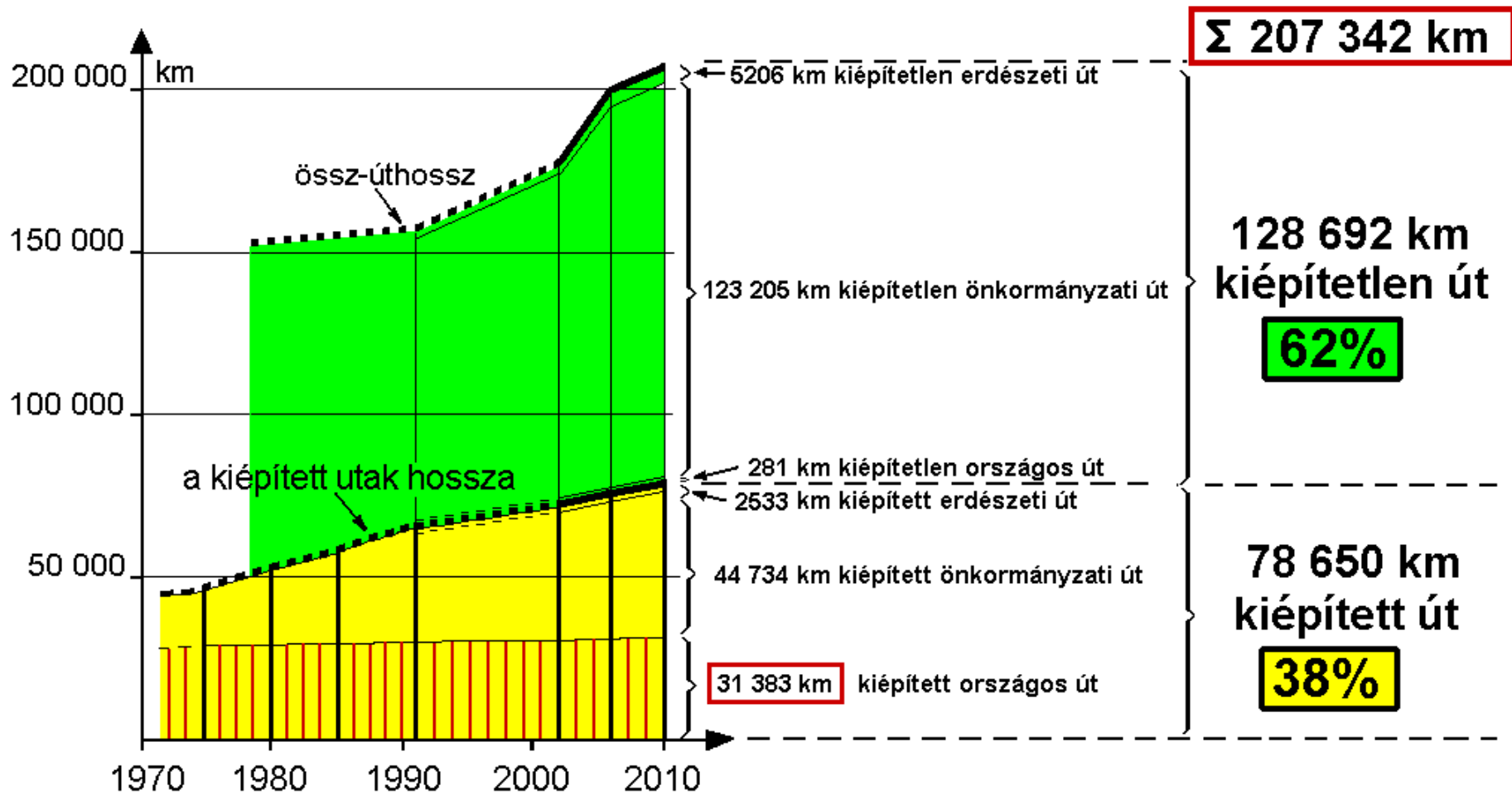
A VIDÉKFEJLESZTÉS ÉS A MEZŐGAZDASÁGI UTAK

SOMFAI ANDRÁS

okl. mérnök, szakmérnök és szaküzemgazdász,
közlekedési rendszer- és hálózattervezési szakértő,

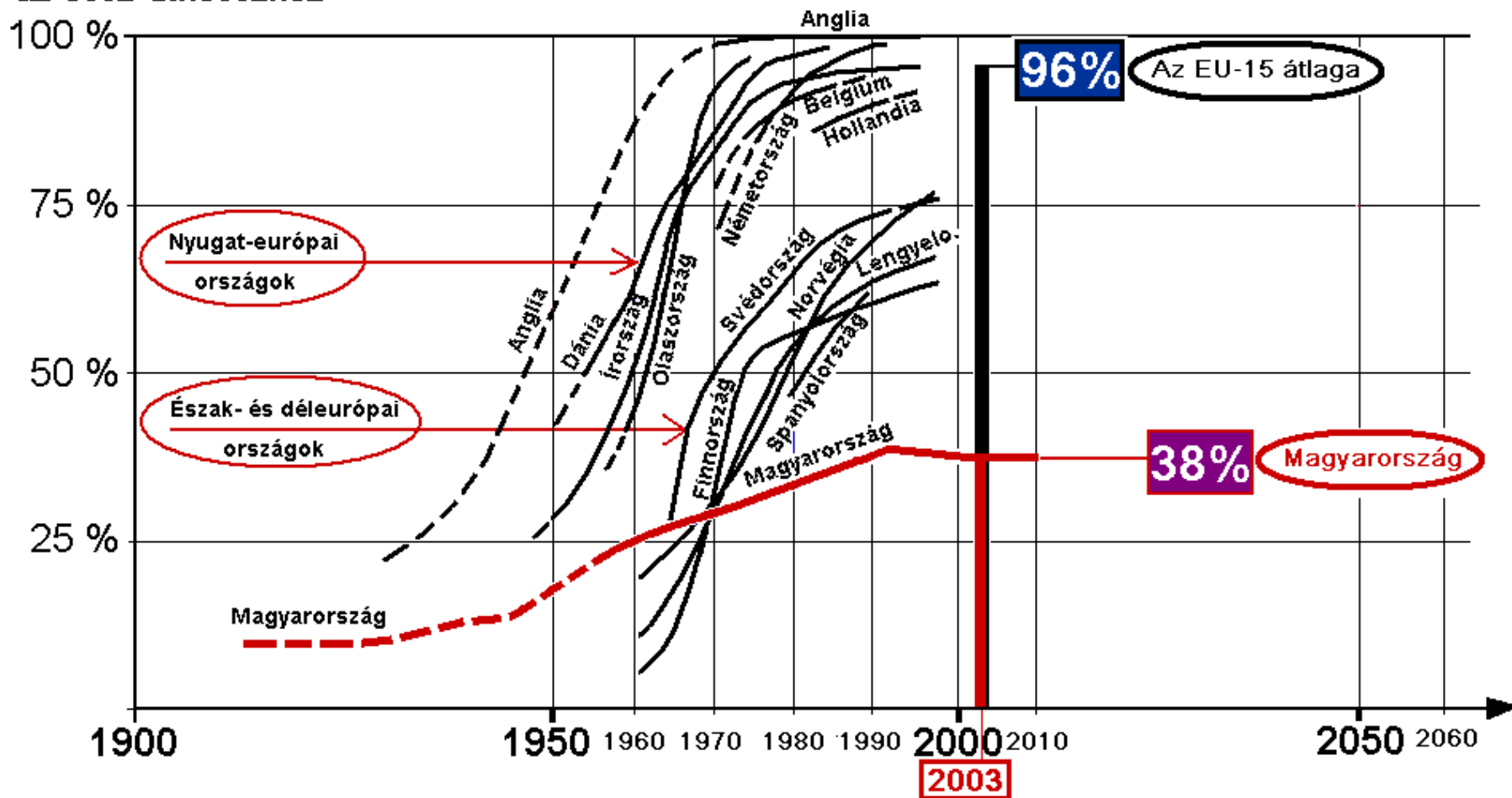
GYŐR

18. ORSZÁGOS URBANISZTIKAI KONFERENCIA
HAJDÚBÖSZÖRMÉNY, 2012. OKTÓBER 11-12.



1. ábra. Az össz-úthossz és a kiépített úthossz növekedése Magyarországon

a kiépített utak hosszának aránya az össz-úthosszhoz



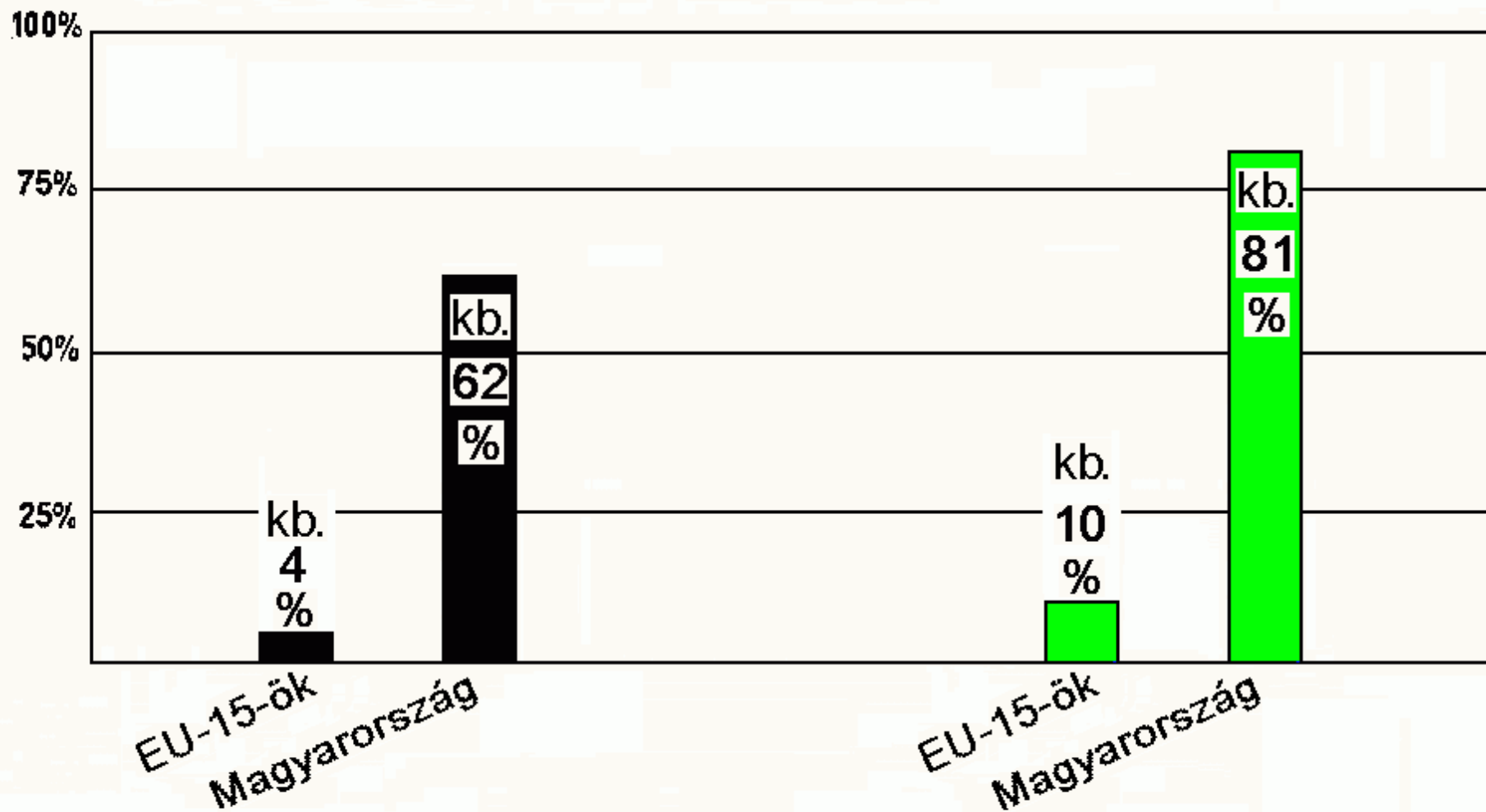
2. ábra. Az útkiépítettség eddigi alakulása

a földutak aránya

a területkiszolgáló földutak aránya

összesen

külterületen



3. ábra. Földút-mutatók 2003-ban

A magyar mezőgazdaság éves átlagos produktuma:	kb. 24 millió tonna
A fajlagos földúti többletköltség:	100 Ft/tonna km
Átlagos földúti terményszállítási hossz:	4 km
Visszfuvar hiánya miatt ennek kétszeresével kell számolni:	2 x

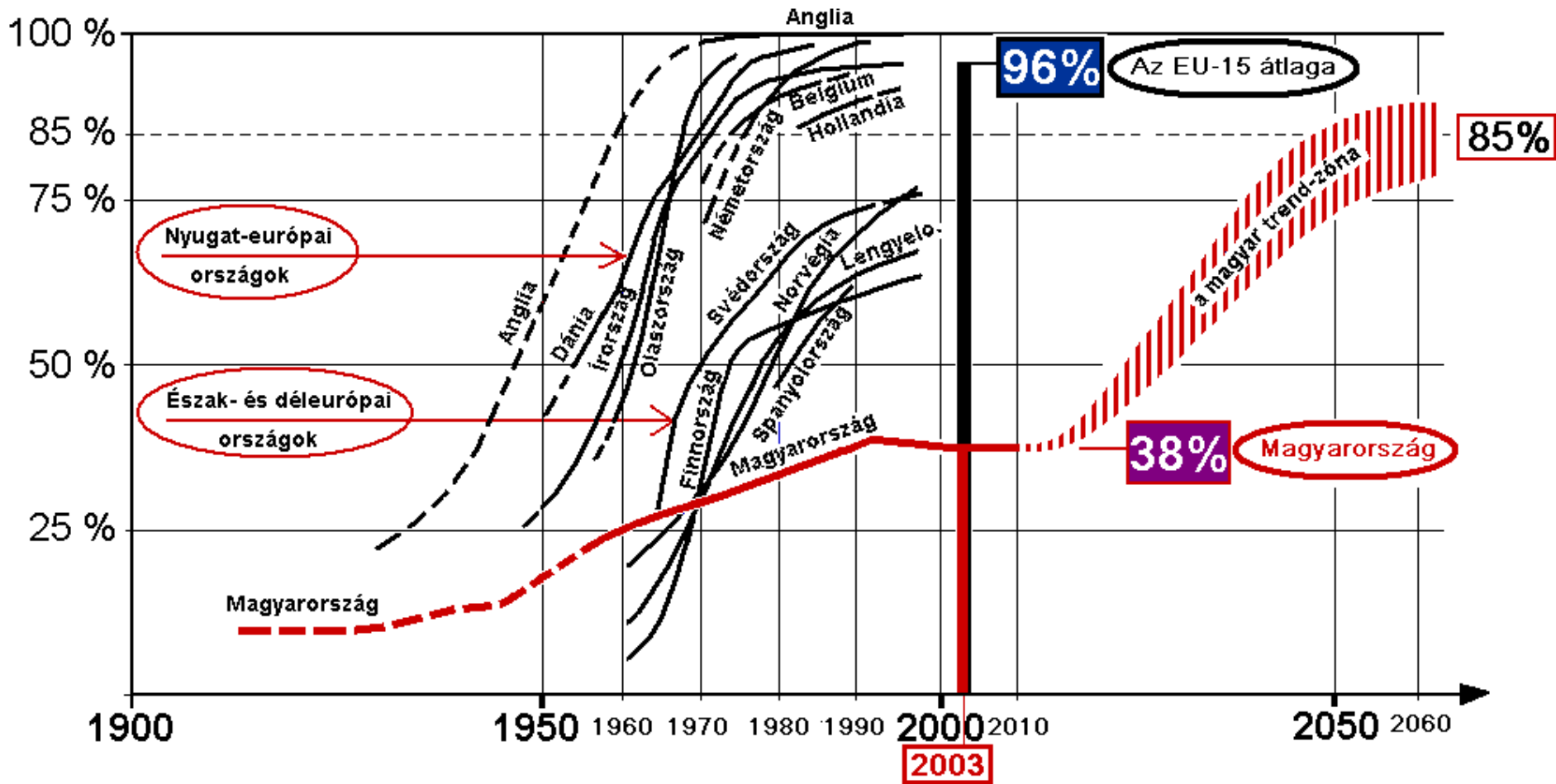
A terménybetakarítás éves átlagos többletkiadása a földutak miatt:

24 millió tonna x 4 km x 2 x 100 Ft/tonnkm \approx

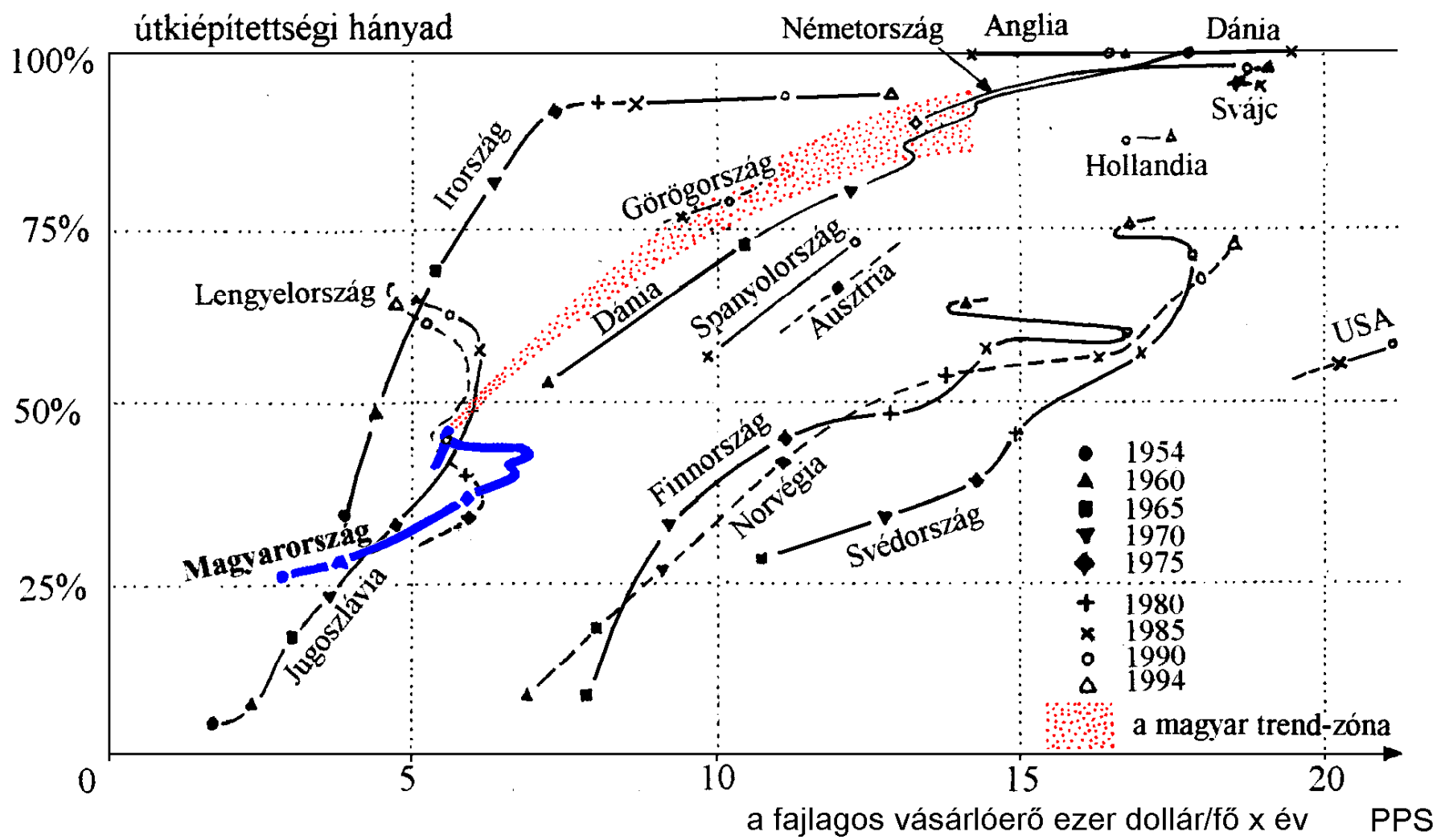
20 milliárd Ft évente

4. ábra. A terménybetakarítás többletköltsége a földutak miatt

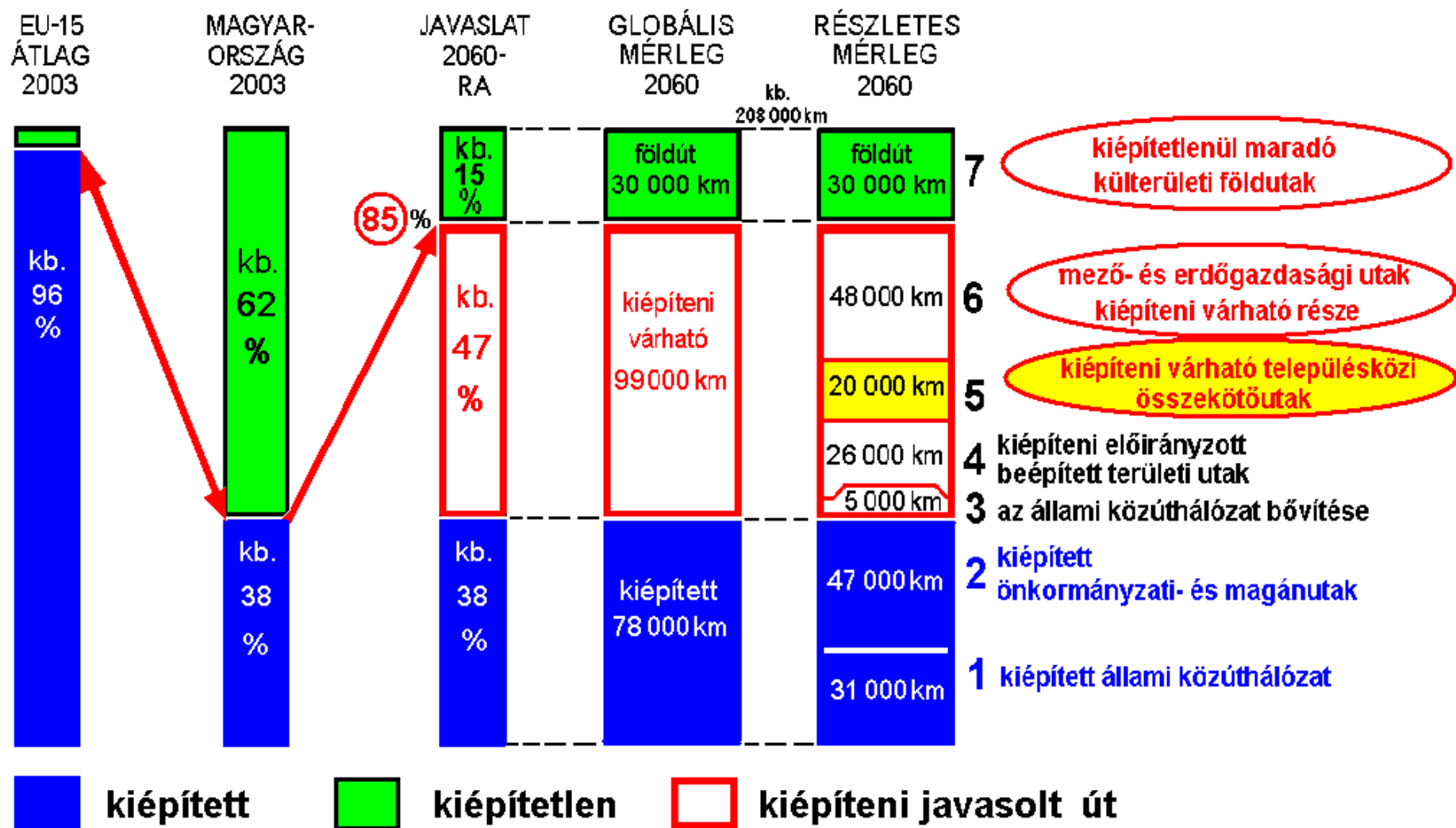
a kiépített utak hosszának aránya az össz-úthosszhoz



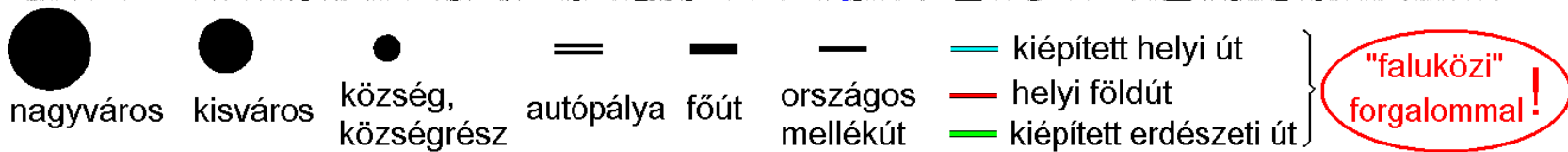
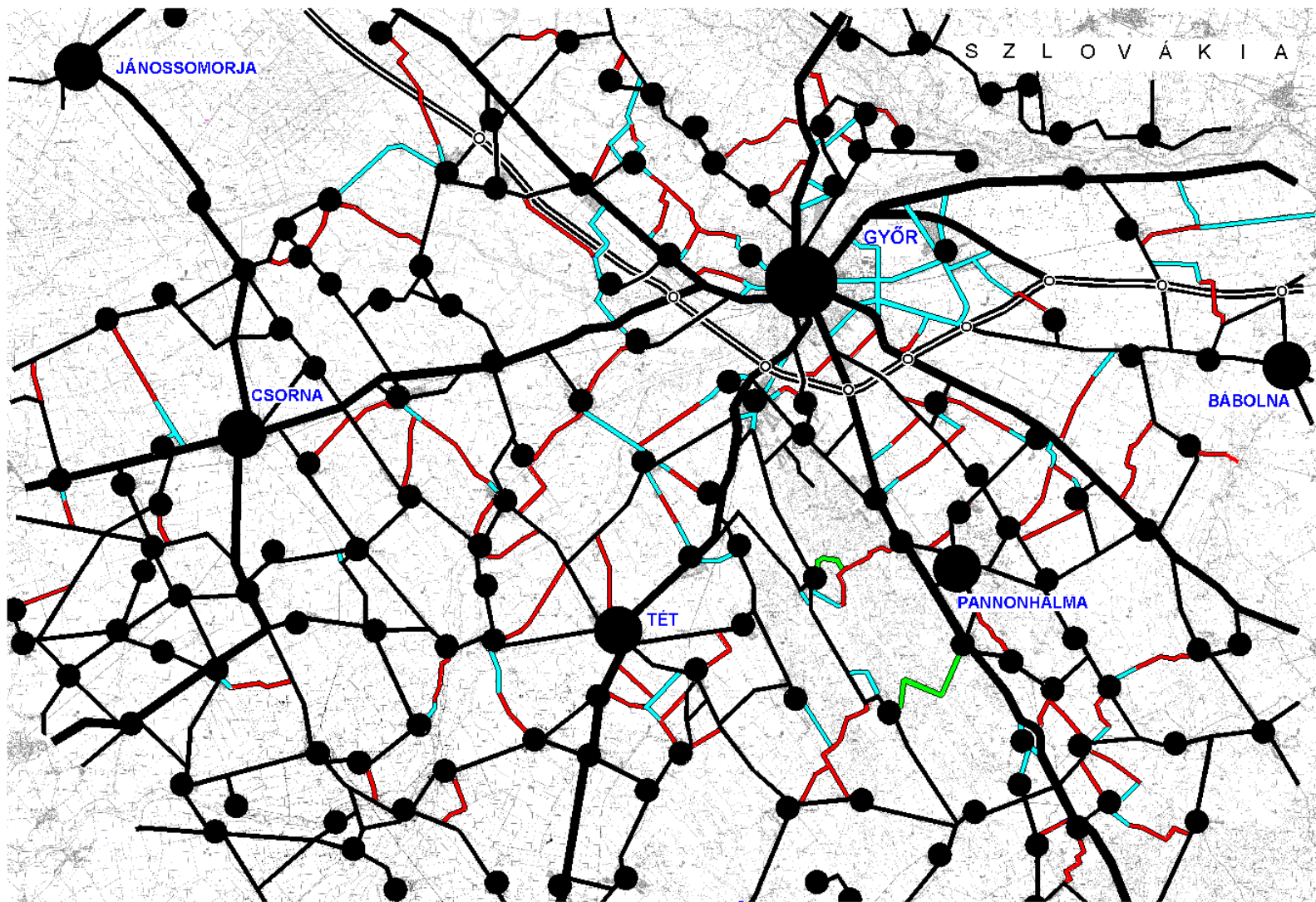
5. ábra. Az útkiépítettség eddigi alakulása és a magyar jövőkép



6. ábra. A fajlagos vásárlóerő (PPS) és az útkiépítettség összefüggése



7. ábra. A magyar útkiépítési perspektíva a 21. század közepéig



8. ábra. Településközi forgalmú utak Győr térségében, 2010.

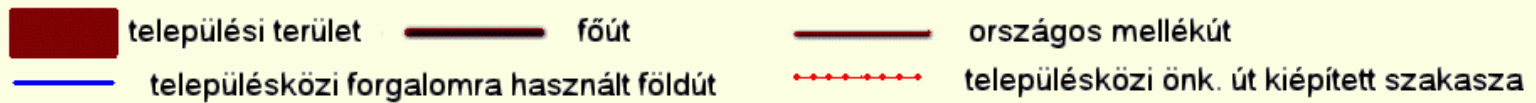
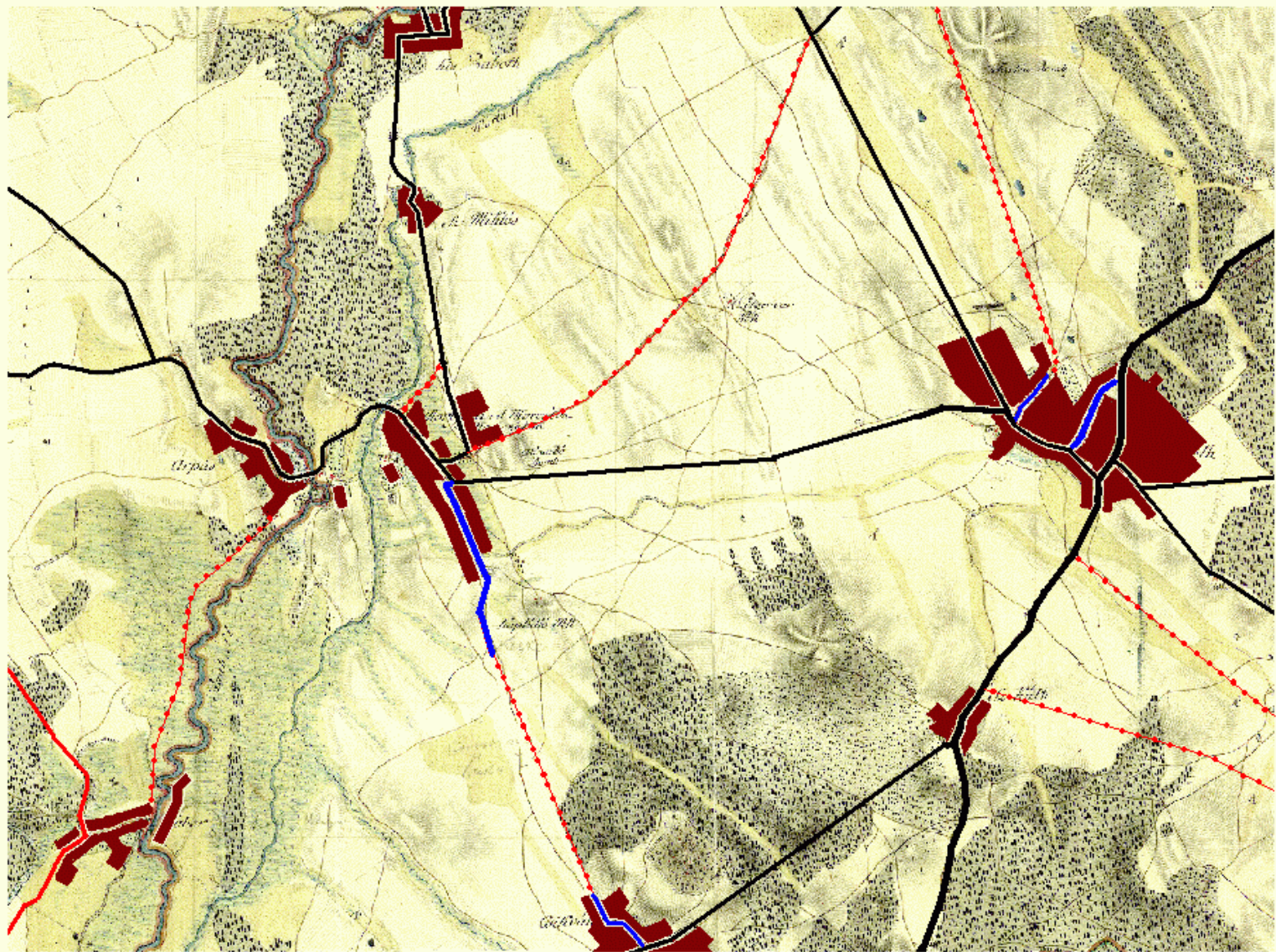


9. ábra. Mórchida-Tét térsége 1784-ben (Az 1. katonai felmérés szerint)



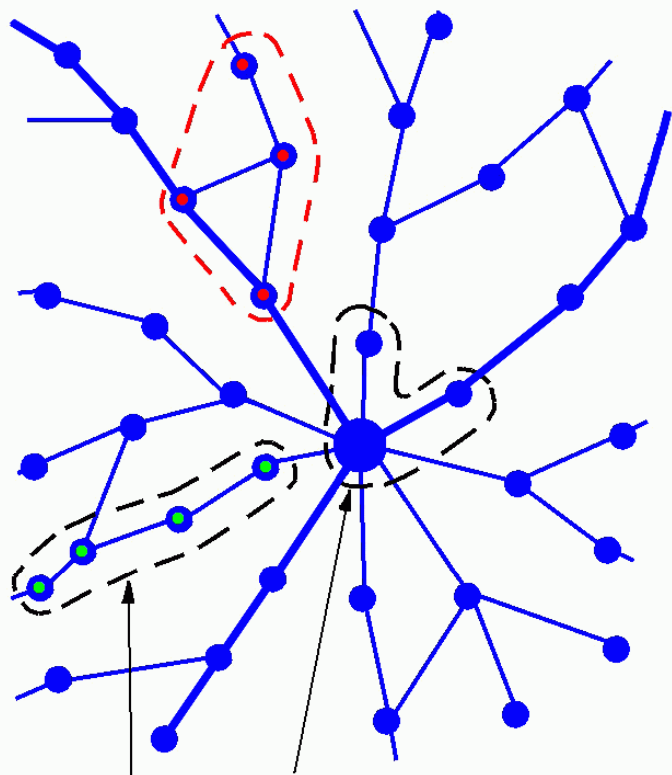
települési terület
 távolsági forgalmú töldút
 szomszédsági forgalmú földút

10. ábra. Mórchida-Tét térségének településközi úthálózata 1784-ben



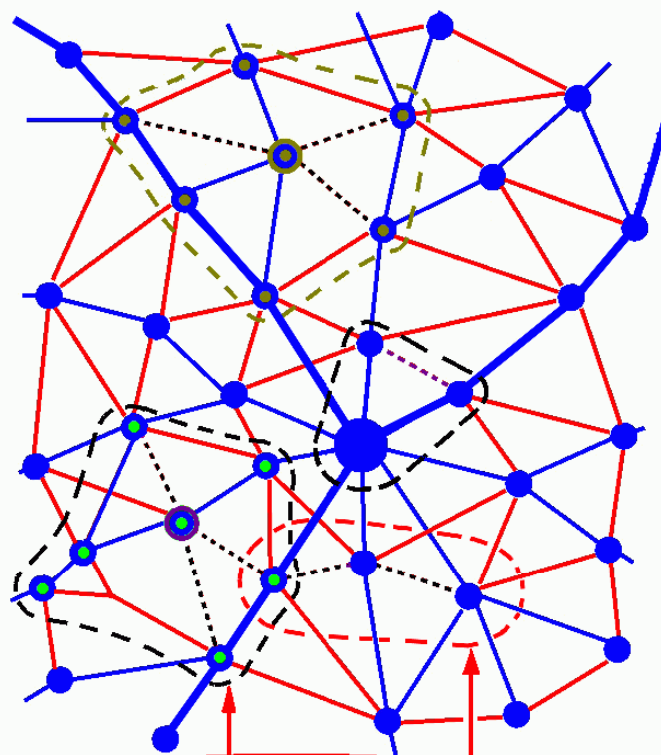
11. ábra. Mórchida-Tét térségének jelenlegi településközi úthálózata

"MA"



csak korlátozottan jönnek létre
többszereplős együttműködések

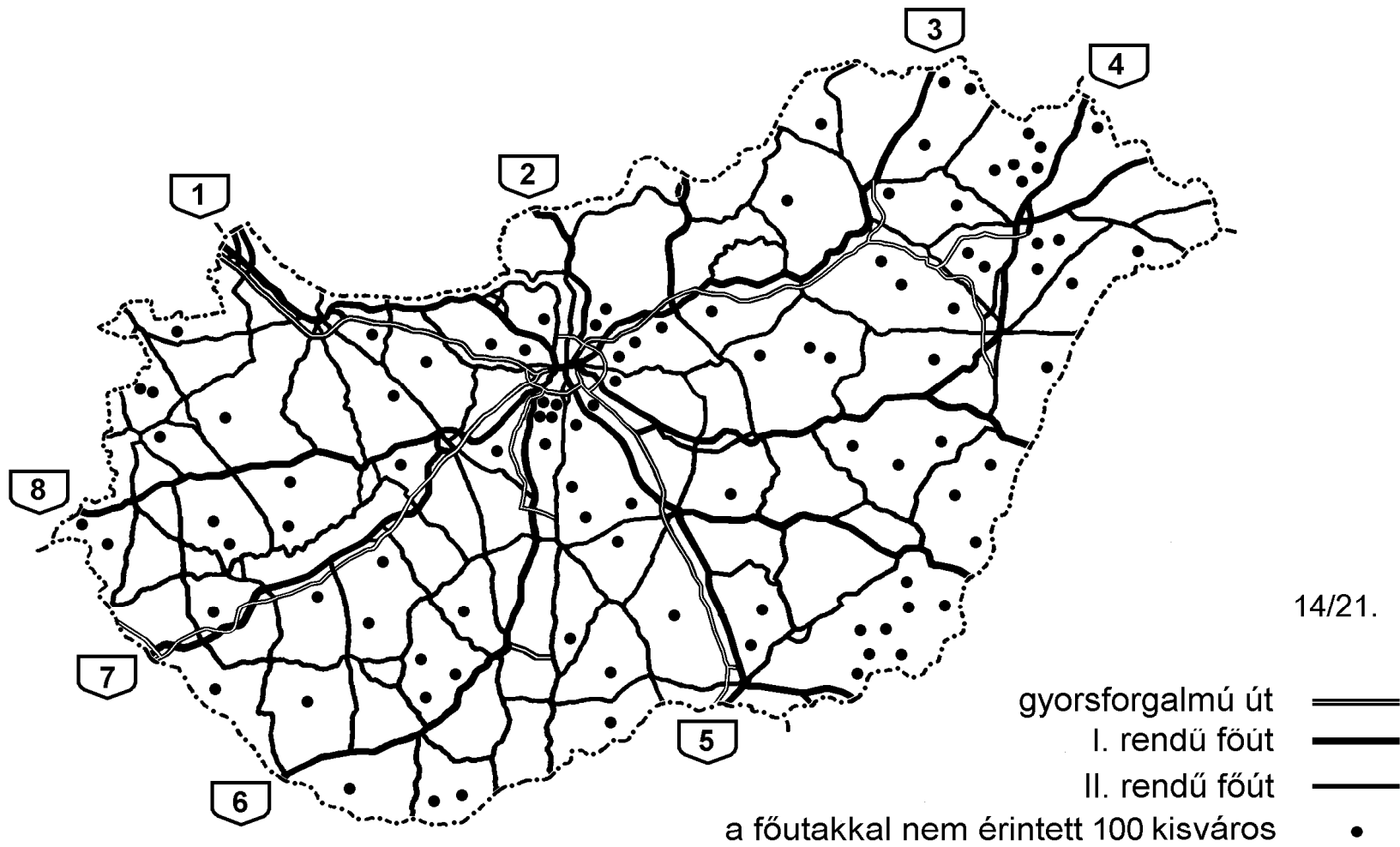
"HOLNAP"



az útkiépítések által
könnyen alakulnak ki állandó vagy alkalmi,
központos vagy központ nélküli,
többszereplős együttműködések

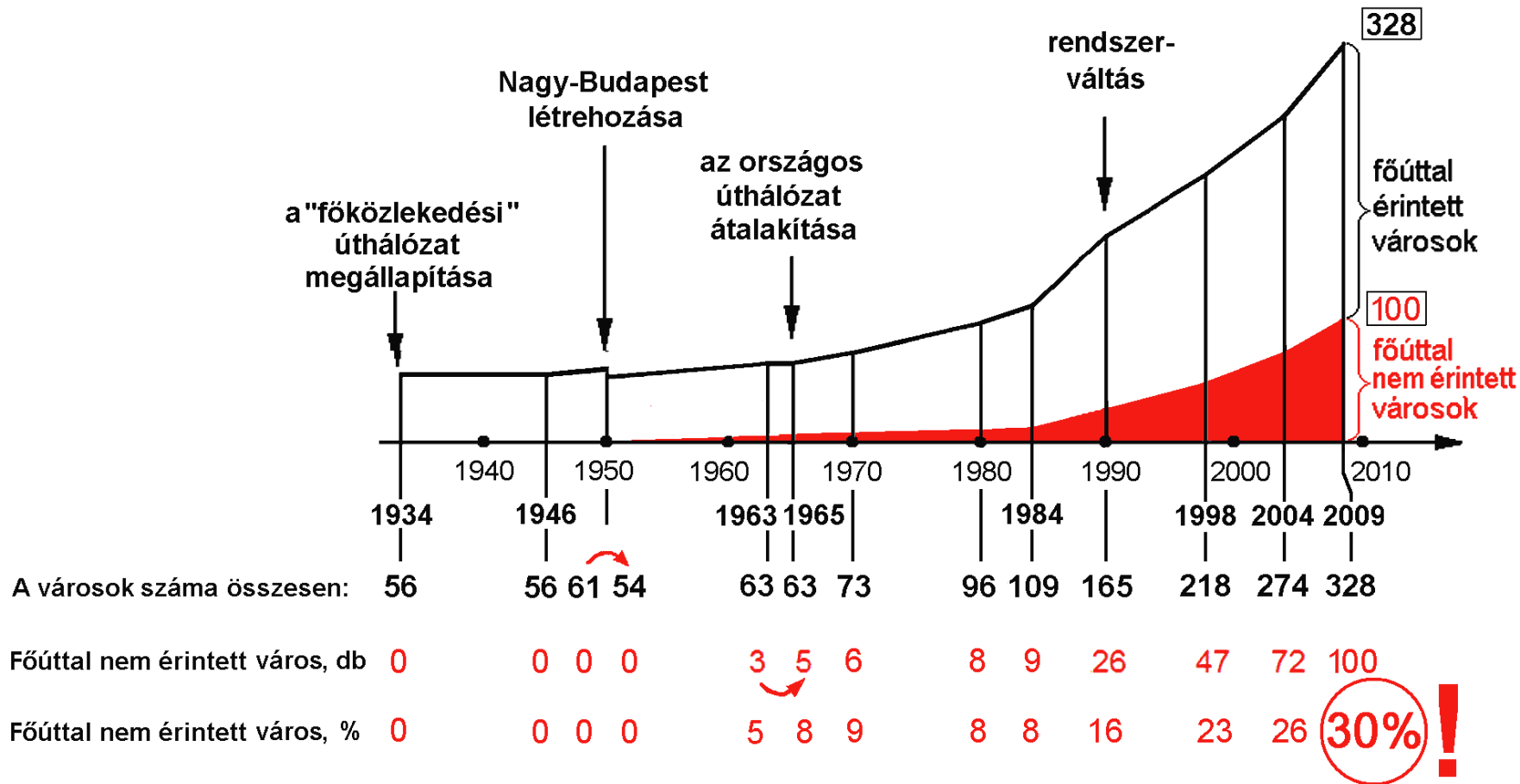
- kistérségi központ
- község
- meglévő főút/mellékút
- lehetséges "faluközi" út
- a jó mikrotérségi együttműködéshez minimálisan szükséges "faluközi" utak
- alkalmi vagy állandó mikrotérségi szerveződések

12. ábra. A központ-vezérlésű és a nem-központi vezérlésű vidékszervezés

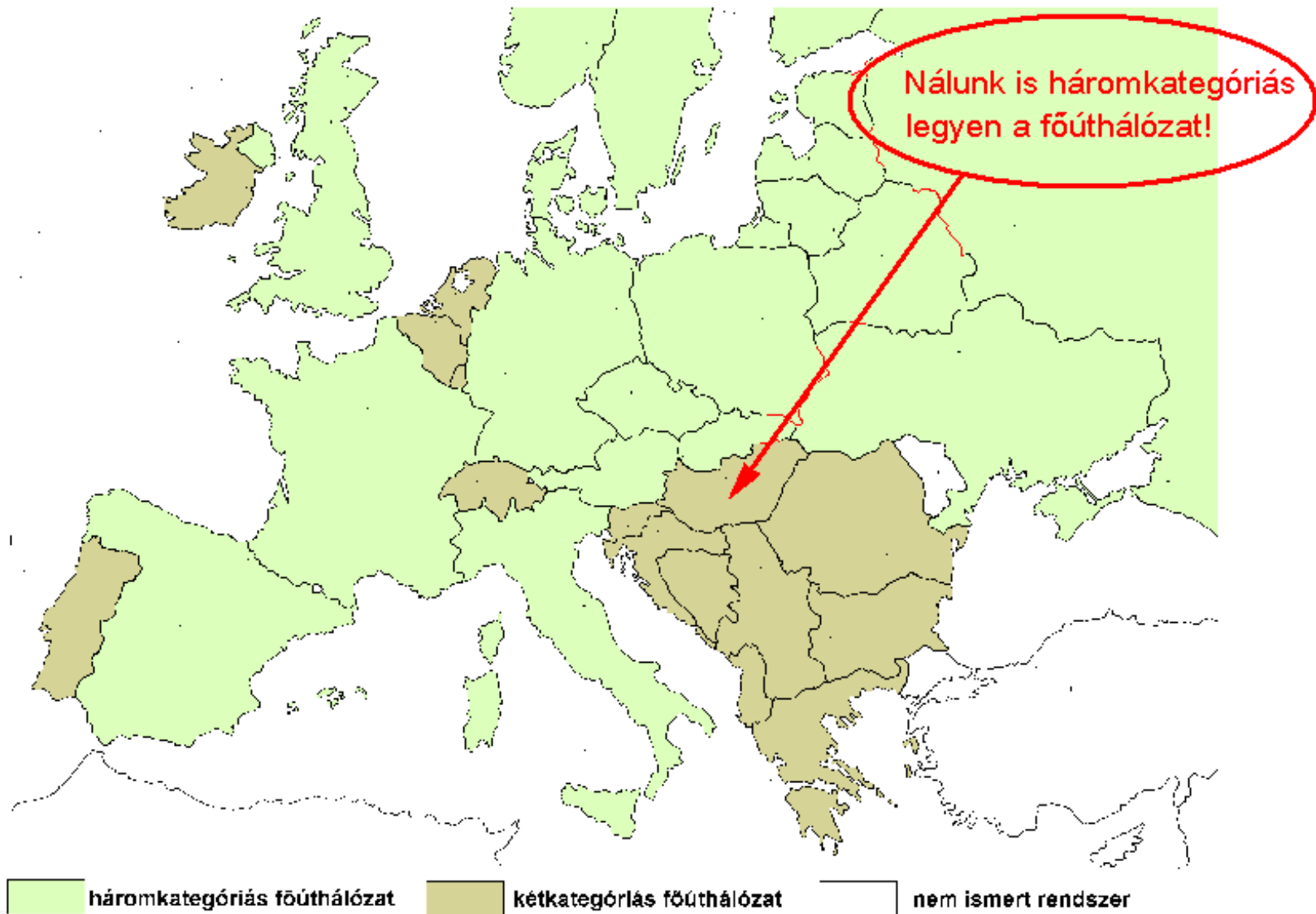


somfai.andras@gmail.com 2009.

13. ábra. A főúthálózat és a főutakkal nem érintett városok 2009. július 1.óta

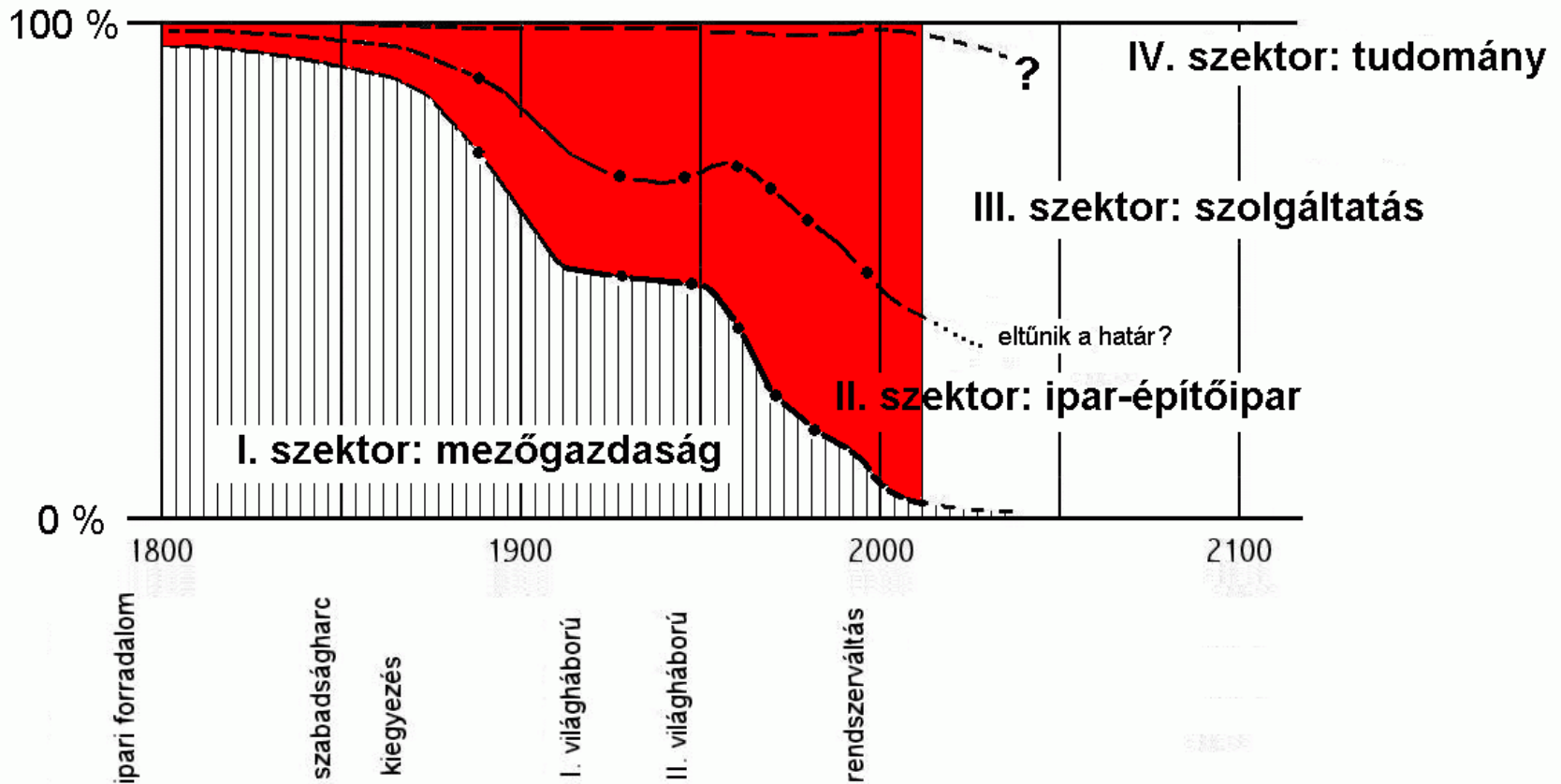


14. ábra. A főúthálózat és a városhálózat divergenciája



15. ábra. A főúthálózati útkategóriák száma Európában
(a gyorsforgalmi utak nélkül)

ez egyúttal a polgárosodás is?



- magyarországi tényadatok

16. ábra. Az aktív keresők társadalmi összetételének változása

AKADÁLYOZÓ TÉNYEZŐK:

1. A 2008-as EKFS nem foglalkozik az önkormányzati külterületi utakkal.
2. Egy agrár-versenyképességi kutatás 557 fejezetéből 1 foglalkozik az utakkal.
3. Nincs biztosítva az önkormányzati utak szakszerű kezelése.
4. A környezetvédelem kellő differenciálás nélkül ellenez minden útépitést.
5. Nem gazdálkodunk tudatosan az útfejlesztések értéknövelő erejével.
6. A területrendezés túlzottan csak védelmi, megőrzési szemléletű.
7. A közlekedési és a területrendezési előírások csak elnagyoltan foglalkoznak a mezőgazdasági utakkal.

FÉNYEK AZ ALAGÚTBAN:

1. A készülő Nemzeti Közlekedési Stratégia az összes úttal foglalkozik.
 2. A mg.-i utak tervezési előírásában van már "településközi összekötőút".
 3. Ez évben elkészült a "Mezőgazdasági utak tényfeltáró elemzése" c. kutatás.
 4. A KAP komplex vidékfejlesztő szemlélete kezd lassan nálunk is elterjedni.
17. A vidéki közlekedésfejlesztés egyes szellemi tényezői

JAVASLATOK A VIDÉKPOLITIKA SZÁMÁRA:

1. Széles körű ágazatközi együttműködés szükséges(GKM, VIM, BM, PM, EEM)
2. Komplex vidéki értékgazdálkodási kutatások szükségesek, problémaérzékeny humán és reál résztvevőkkel: igazgatás- és gazdaságszervező, szociológus, mezőgazdász, közlekedés- és közműtervező, településtervező, jogász, stb.)
3. Készüljenek kísérleti jellegű járási rendezési tervek.
4. A mezőgazdasági ágazat vegye át a külterületi mg. utak kezelését.
5. Készüljünk fel a tömeges és hatékony földút-fenntartásra.
6. A jogszabályokat és előírásokat igazítsák hozzá a kutatási eredményekhez.
7. Szemléletmódosítás szükséges valamennyi érintett szervezetnél.

JAVASLATOK A TERÜLET- ÉS TELEPÜLÉSTERVEZÉS SZÁMÁRA:

1. Eltérő tervezési metodika a településméret és társ. összetétel függvényében.
2. Elnéptelenedők: vannak történelmi és külföldi példák is erre.
3. Fejlesztés-rendezés együtt vagy külön: a helyi szellemi kapacitás függvényében.
4. Helyi utak: legyenek szerényebbek a méretek, de erősebbek a járófelületek.
5. Nagyobb hangsúlyt a gyakorlati intézkedési javaslatokra.

18. Javaslatok



19. ábra. Tegyük érte, hogy a "holnap" ennél jobb legyen...

Somfai A. 2010. 20/21.

Köszönöm a figyelmüket!

Somfai András

okl. mérnök, szakmérnök és szaküzemgazdász,
Pro-Régió-díjas közlekedéstervező,

9024 Győr, Kálvária u. 17-19.

Tel/Fax/Üzr.: 96/416-237

e-mail cím: somfai.andras@gmail.com

honlap, cikkekkel: somfai.try.hu