



Közzététel: 2025. május 27.

A tanulmány címe:

A hazai közúthálózat statisztikájának történeti áttekintése, valamint kapcsolata a közúti közlekedési baleseti adatokkal

Szerzők:

MÁTÉNÉ BELLA KLAUDIA

a Központi Statisztikai Hivatal főosztályvezetője

E-mail: klaudia.bella@ksh.hu

LOVÁSZNÉ SKACH EDIT

a Központi Statisztikai Hivatal vezető hivatali főtanácsosa

E-mail: edit.skach@ksh.hu

SZABÓ ZSÓFIA JANKA

a Központi Statisztikai Hivatal vezető hivatali főtanácsosa

E-mail: zsolia.szabo@ksh.hu

DOI: <https://doi.org/10.20311/stat2025.05.hu0442>

Az alábbi feltételek érvényesek minden, a Központi Statisztikai Hivatal (a továbbiakban: KSH) *Statisztikai Szemle* c. folyóiratában (a továbbiakban: Folyóirat) megjelenő tanulmányra. Felhasználó a tanulmány vagy annak részei felhasználásával egyidejűleg tudomásul veszi a jelen dokumentumban foglalt felhasználási feltételeket, és azokat magára nézve kötelezőnek fogadja el. Tudomásul veszi, hogy a jelen feltételek megszegéséből eredő valamennyi kárért felelősséggel tartozik.

1. A jogszabályi tartalom kivételével a tanulmányok a szerzői jogról szóló 1999. évi LXXVI. törvény (Szt.) szerint szerzői műnek minősülnek. A szerzői jog jogosultja a KSH.
2. A KSH földrajzi és időbeli korlátozás nélküli, nem kizárólagos, nem átadható, térítésmentes felhasználási jogot biztosít a Felhasználó részére a tanulmány vonatkozásában.
3. A felhasználási jog keretében a Felhasználó jogosult a tanulmány:
 - a) oktatási és kutatási célú felhasználására (nyilvánosságra hozatalára és továbbítására a 4. pontban foglalt kivétellel) a Folyóirat és a szerző(k) feltüntetésével;
 - b) tartalmáról összefoglaló készítésére az írott és az elektronikus médiában a Folyóirat és a szerző(k) feltüntetésével;
 - c) részletének idézésére – az átvevő mű jellege és célja által indokolt terjedelemben és az eredetihez híven – a forrás, valamint az ott megjelölt szerző(k) megnevezésével.
4. A Felhasználó nem jogosult a tanulmány továbbértékesítésére, haszonszerzési célú felhasználására. Ez a korlátozás nem érinti a tanulmány felhasználásával előállított, de az Szt. szerint önálló szerzői műnek minősülő mű ilyen célú felhasználását.
5. A tanulmány átdolgozása, újra publikálása tilos.
6. A 3. a)–c) pontban foglaltak alapján a

Folyóiratot és a szerző(ke)t az alábbiak szerint kell feltüntetni:

„*Forrás: Statisztikai Szemle* c. folyóirat 103. évfolyam 5. számában megjelent, **Máténé Bella Klaudia–Lovászné Skach Edit–Szabó Zsófia Janka** által írt, **A hazai közúthálózat statisztikájának történeti áttekintése, valamint kapcsolata a közúti közlekedési baleseti adatokkal** című tanulmány (link csatolása)”

7. A Folyóiratban megjelenő tanulmányok kutatói véleményeket tükröznek, amelyek nem feltétlenül esnek egybe a KSH vagy a szerzők által képviselt intézmények hivatalos álláspontjával.

Máténé Bella Klaudia – Lovászné Skach Edit – Szabó Zsófia Janka

A hazai közúthálózat statisztikájának történeti áttekintése, valamint kapcsolata a közúti közlekedési baleseti adatokkal

Historical overview of statistics on the national road network and their relationship with data on road traffic accidents

Máténé Bella Klaudia, a Központi Statisztikai Hivatal főosztályvezetője

E-mail: klaudia.bella@ksh.hu

Lovászné Skach Edit, a Központi Statisztikai Hivatal vezető hivatali főtanácsosa

E-mail: edit.skach@ksh.hu

Szabó Zsófia Janka, a Központi Statisztikai Hivatal vezető hivatali főtanácsosa

E-mail: zsofia.szabo@ksh.hu

Tanulmányunkban ismertetjük a hazai közúthálózat statisztikájának kialakulását, különös figyelmet szentelve azok adatforrásaira, mérési módszereire. A motorizáció fejlődésével a gépjárműállomány és a közúti szállítási teljesítmény alakulása mellett az azt lehetővé tévő infrastruktúra statisztikai megfigyelése is legalább annyira fontosnak bizonyult az elmúlt több mint száz évben. A közút, a gépjármű és az ember szervesen összekapcsolódik, ezért tanulmányunkban külön kitérünk a közúthálózat és a közúti baleseti adatok közötti összefüggésekre.

Kulcsszavak: közút, közúti közlekedési baleset

In our study, we describe the development of the Hungarian road network statistics, paying special attention to their data sources and measurement methods. With the development of motorization, in addition to the development of the vehicle fleet and road transport performance, the statistical observation of the infrastructure that makes it possible has proven to be at least as important over the past hundred years. The road, the vehicle and the person are organically connected, therefore in our study we specifically address the correlations between the road network and road accident data.

Keywords: road, road traffic accident

A 19. században Magyarországon a vasút fejlesztése elsőbbséget élvezett a közút fejlesztésével szemben, ugyanakkor a 20. századra ez a koncepció teljesen megváltozott: a gépjárművek elterjedésével a hangsúly a közúti közlekedésre terelődött át. *Máténé Bella és Lovászné Skach (2024, 716. oldal)* alapján a szállítástatisztika mindegyik módozatánál, így a közútnál is szerves egységet képez az infrastruktúra, a szállítóeszközök, járművek köre, azok közlekedése, a közlekedésük során bekövetkezett balesetek száma, típusa, a szállítási teljesítmény, továbbá az üzemeltető vállalatok beruházása, karbantartása. Leegyszerűsítve azt mondhatjuk, hogy a közúti közlekedés három fő eleme az út, a gépjármű és az ember, amelyek egymással szorosan összekapcsolódnak. Ezek közül az infrastruktúrát biztosító úthálózat kiépítettsége és minősége jelzi az ország gazdasági fejlettségét, a társadalom jólétének helyzetét, a centrum és a periféria viszonyát. A kedvezményezett járások besorolásáról szóló 290/2014. (XI. 26.) Korm. rendelet a járások területi fejlettségének meghatározásához komplex mutatórendszert alkalmaz, amelyben a *IV. Infrastruktúra és környezeti mutatók* mutatócsoport részeként a *Kiépített utak aránya az összes önkormányzati fenntartású közútból, %* megnevezésű indikátor is megtalálható.

Az úthálózat és a területi fejlettség összefüggéseiről számos tanulmány született, többek között *Réthy és Túry (2003)*, *Ohnsorge-Szabó (2006)*, *Tóth (2006)*, *Egri (2022)* elemzése. *Tóth és Nagy (2024)* a hazai nagyvárosok és vonzáskörzeteik elemzésénél hat mutatót azonosított, amelyek közül három az úthálózattal függ össze: a legközelebbi megyei jogú város (vagy a főváros) közúti elérhetősége, a legközelebbi nyugati határátkelőhely közúti elérhetősége, a főváros közúti elérhetősége. Eredményük szerint 2021-ben mindhárom változó szignifikáns magyarázóváltozó volt az egy lakosra jutó jövedelemre felírt térökonometria modellben, mégpedig negatív előjellel. Tehát minél kisebb a jelzett irányokban a települések távolsága, annál nagyobb az egy lakosra jutó jövedelem. *Egri és Kőszegi (2020, 681. oldal)* szerint a kelet-magyarországi nagytérségben a közút lehetővé teszi az erőforrások mobilitását és optimális elosztását, a gazdasági tevékenységek méretgazdaságos működését, a globális integrációhoz való hozzáférést, ezáltal pedig a versenyképesség növekedését, ugyanakkor a társadalmi-gazdasági kohézióra gyakorolt kiegyenlítő hatása egyelőre nem kimutatható.

A közúthálózat nem csak a gazdasági fejlettség szempontjából fontos mutató, hiszen kiterjedtsége, minősége, műszaki állapota összefüggésben áll a motorizáció 120 éve tartó folyamatos és lendületes fejlődésével, a közúti közlekedés iránti

igény folyamatos növekedése következtében bővülő gépjárműállománnyal, a megnövekedett forgalommal és a bekövetkezett közúti közlekedési balesetek számának alakulásával.

De hogyan jutottunk el a burkolatlan utaktól a hazai közúthálózat, illetve annak részeként a gyorsforgalmiút-hálózat kiépítéséig, amely – a közös európai közlekedéspolitikai elvek és irányok megteremtésével – szervesen illeszkedik a nemzeti közlekedési útvonalak hálózatába? A *Magyar statisztikai évkönyvek*ben, illetve a *Statisztikai Szemlé*ben publikált adatok segítségével nyomon követhetők az elmúlt közel száz év változásai. Az infrastruktúra és a forgalomszámlálás a közúti szállítás-statisztika két olyan részterülete, ahol az elmúlt időszakokra bár vannak közzétett adatok, de kevés módszertani leírás áll rendelkezésre. Ennek az az oka, hogy a szállításstatisztikán belül a hangsúly a gépjárműállomány és a teljesítményi adatok mérésén volt (illetve van napjainkban is), ami miatt az úthálózat és a forgalomszámlálás statisztikatörténetének felderítése rendkívüli kihívás elé állított bennünket.

Tanulmányunkban nagyobb történeti korszakokra bontva ismertetjük a hazai közúthálózat és forgalomszámlálás fejlődését, a statisztikai mérés kialakítását és változásait, illetve a közúti közlekedési balesetek és az úthálózat kapcsolatát. Utóbbi összefüggést részletesen a 2002 és 2024 közötti időszakra vonatkozóan mutatjuk be, mivel közúti baleseti adatok az utak kategóriája és állapota szerinti bontásban erre az időszakra érhetők el.

1. A közúthálózat, a forgalomszámlálás és a személyes közúti balesetek alakulása Magyarországon az első világháború végéig

Magyarországon a 18. századig nem volt kiépített vagy burkolattal ellátott összefüggő úthálózat. Még a 19. század elején is igen elhanyagolt állapotban voltak az utak, amelyeken a rendszeres postakocsijáratok vagy a kereskedők szekerei is csak nagyon lassan tudtak haladni, sokszor balesetveszélyes körülmények között. Az útépitésekhez nem készültek tervek, a műszaki követelményeket sem tartották szem előtt. Legfőképpen azokat az utakat igyekeztek fenntartani, amelyek hadi, kincstári, sószállítási szempontból, valamint a postaforgalom miatt fontosak voltak, az ezeken kívüli utakon karbantartási munkákat nem végeztek. Az utak állapotában az ország egyes területei között jelentős különbségek mutatkoztak: bár kevés számban, de leginkább az akkori északi, a keleti és a nyugati országrészben

voltak jó és járható utak, mivel ezek építésénél terméskövet és zúzott követ használtak. Az Alföldön sem kő, sem kavics nem állt rendelkezésre, ezért a csapadékos időszakokban itt szinte teljesen járhatatlanná váltak az utak (Hanzély, 1960).

Gróf Széchenyi István elsőként ismerte fel az 1830-as években, hogy a közlekedés, azon belül a vasút, a közút és a hajózás fejlesztése milyen jelentős hatással lenne a hazai gazdasági élet (leginkább az ipar, a mezőgazdaság, a kereskedelem) fejlődésére. Ezt több munkájában (pl. *Hitel* {1830}, *Stádium* {1832}) kifejtette, továbbá az 1848-as országgyűlésen *Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről* címmel a közlekedés több területét érintő, komplex közlekedéspolitikai tervet nyújtott be. A hosszú távú országos terv 526 mértföld¹ (3962 kilométer) elsőrendű sugárút, 212 és fél mértföld (1601 kilométer) másodrendű keresztút és 57 mértföld (429 kilométer) harmadrendű szárnyút építését irányozta elő (Széchenyi, 1848, 64–69. oldal; Czére, 1976, 254. oldal). A koncepció egyik alapelve az volt, hogy Pest nagyvárosként az ország központjává váljon, ennek érdekében Széchenyi sokat tett Buda és Pest egyesítésének előmozdítására. A másik elv – a magyar vidék érdekeit szem előtt tartva – az egymástól nagyon eltérő fejlettséggel rendelkező országrészek helyzetének gyökeres megváltoztatása, jobbá tétele volt. A szabadságharc leverése után és az azt követő időszakban ez a terv nem valósult meg.

Az abszolutizmus idején, az 1850-es években az utak kezelésében jelentős eredmény volt az útmesterek és útkaparók alkalmazásának bevezetése, ezzel megkezdődött a közutak rendszeres fenntartása. A kiegyezés után az utak igazgatása a Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium hatáskörébe tartozott. Az útügyi igazgatás kialakításakor az abszolutizmus korszakában már bevezetett rendszert alkalmazták, így 1868-ban 46 államépítészeti hivatalt szerveztek, amelyek felügyeletét a minisztériumban 5 középítészeti felügyelő látta el (Hanzély, 1960). Szervezeti kereteiket az 1877. évi XXIV. t.c. határozta meg, feladatuk az állami és a megyei utak építése, kezelése és fenntartása volt. A 44.327/1912. K. M. számú rendelettel a működési körük kibővült minden olyan út- és vámüggyel, amelyet a vonatkozó rendeletek a hatáskörükbe utaltak, továbbá a magasépítéssel is (Meznerics–Torday, 1937).

Az 1860-as évek végén Hieronymi Károly korábbi, az 1840-es években Franciaországban elvégzett számlálásokra hivatkozva Magyarországon is javasolta a forgalomszámlások elvégzését (KSH Könyvtár, 2021). Szalkai (2008) – saját kutatásainak eredményei alapján – az első magyarországi forgalomszámlálás kezdetét 1869-ben határozta meg, eltérően a szakirodalomban korábban megjelent időpontokhoz képest. Álláspontja szerint ennek az lehetett az oka, hogy az akkori számlálás eredményeit nem dolgozták fel, a levéltárban lévő dokumentumok ku-

¹ Széchenyi a „mértföld” szót használta a mérföld helyett. 1 mérföld = 7532,5 méter.

tatásáig még feltáratlan állapotban voltak. Az állami utakra kiterjedő forgalom-számlálást hét éven keresztül végezték, alapegysége a vonóállat volt. A számlálási lap kitöltési útmutatója alapján a fogatok számát is rögzítették. A munka 1876-ban szakadt meg (Szalkai, 2008; 2020). Úgy tűnik, ezzel összhangban van Fekete (1958) állítása is, aki az első forgalomszámlálást 1876-ra teszi, mivel ő feltehetően a (hétéves) felmérés végét jelölte meg. Arról számol be, hogy az akkori Köz-munka- és Közlekedésügyi Minisztérium „észlelésen alapuló becslésnek” nevezte a forgalomszámlálást.

Az úthálózat fejlesztése szempontjából a következő évtizedek nem voltak eredménytelenek, ugyanakkor az építési munkáknál a szükséges műszaki követelmények sok esetben hiányoztak.

Ennek oka lehetett az is, hogy akkoriban még nem rendelkeztek egy olyan jog-szabállyal, amely átfogóan rendezte volna az utakkal kapcsolatos közigazgatási és műszaki ügyeket. Ezt az űrt töltötte be a közutakról és a vámokról szóló 1890. évi I. törvény, amely a kereskedelmi miniszter 21802/1890. számú rendeletével, 1890. május 15-én lépett hatályba. Az első komplex útügyi jogszabályként megalapozta a közúti igazgatást, gondoskodott az utak építéséhez és fenntartásához szükséges erőforrásokról, a vámszedési jogokról, meghatározta az összes útkategóriát és annak fenntartóit is:

1. az állam költségén épített, fenntartott és kezelt országos jelentőségű állam-utak;
2. a törvényhatóság által épített, kezelt és fenntartott törvényhatósági utak;
3. a vasúti állomásokhoz vezető utak;
4. a községi közlekedési (vicinális) utak;
5. a tisztán községi (közűlő) utak;
6. az egyesek, társaságok vagy szervezetek által közforgalom céljaira léte-sített közutak.

A törvény 67. paragrafusa rendelkezett az állami, a törvényhatósági utak és a vasúti állomásokhoz vezető közutak törzskönyveinek (telekkönyveinek) létreho-zásáról, így biztosítva a közút tulajdonát bármilyen célú elfoglalás ellen vagy vitás kérdések eldöntéséhez. A nyilvántartás műleírásokból és térképekből (helyszínraj-zokból) állt, amelyeket az illetékes mérnöki hivatalok készítettek el. Az egyes tör-vényhatóságok számára minden útvonalról el kellett készíteni a műleírásokat, az út földterületének, az épületek, a hidak, a révek, az egyéb tartozékok, a kő- és ka-vicsbányák, a szolgalmak feltüntetésével. A hitelesítést követően a törzskönyveket közokiratként a törvényhatóság első tisztviselője, az alispán őrizte. Az első világ-háború kitörése előtt az állami közutak döntő részéről már rendelkezésre álltak ezek a nyilvántartások, de a második világháború végén nagyobb hányaduk meg-semmisült (Hanzély, 1960).

A kiegyezés után, a 19. század végére felgyorsult a vasúthálózat kiépítése: az év végi állapot szerint 1846-ban 35, 1880-ban 7078, 1900-ban 17 101, 1914-ben 22 057 kilométer hosszú vasúthálózat volt üzemben az akkori Magyarország területén. Az új vonalak üzembe helyezésével a forgalom jelentős része a közútról a vasútra terelődött át, mert a közúti közlekedéshez képest gyorsabb és olcsóbb lehetőséget biztosított. Több évtizeden keresztül képezte vita tárgyát gazdasági és pénzügyi szempontból is a vasút vagy a közút használatának, fejlesztésének előbbisége politikai és szakmai körökben egyaránt, és többnyire a vasút élvezett előbbséget.

1894-ben (*Petrichevich-Horváth {1940a}* szerint 1895-ben²) újra forgalom-számlálást tartottak, ekkor az állami utak mellett a törvényhatósági utak forgalmát is számolták, a forgalom nagyságát az igavonó állatok számával mérték (*Fekete, 1958; Szalkai, 2008; 2020*).

1894 és 1901 között állami útként építették meg – korabeli elnevezése szerint – a „Duna–Tisza–Körös-közi transzverzális utat”,³ 301 kilométer hosszúságban, amely régi hiányt igyekezett pótolni az alföldi térség számára. További két jelentős transzverzális út építése is megvalósult az akkori Magyarország területén: 1901 és 1907 között a 439 kilométer hosszú Dunaföldvár–Debrecen–Máramarossziget út⁴ és az 1908–1914-es időszakban a Berettyóújfalú–Békéscsaba–Orosháza, 139 kilométer hosszú úté (*Hanzély, 1960; Ábrahám, 1976*).

1895-ben jelent meg az első személygépkocsi Budapesten. A motorizáció, a gépjárművek elterjedése a későbbi évtizedekben teljesen átalakította a közúti közlekedést, új igényeket támasztott az útépítéssel, az alkalmazott technológiákkal és a fenntartással szemben is. 1919-ben az ország területén megmaradt 27 866 kilométer hosszú úthálózat mindössze 4%-a volt pormentes burkolattal (kő, keramit vagy aszfalt) ellátva, további 54%-a vizes makadám és gödörkavicspálya, a fennmaradt 42%-a még kiépítetlen volt (*Ábrahám, 1976*).

² Feltehetően 1894–1895-ben, két éven keresztül zajlott.

³ Baja–Kiskunhalas–Kiskunfélegyháza–Csongrád–Szarvas–Kunszentmárton–Békéscsaba–Gyula

⁴ Dunaföldvár–Kecskemét–Cegléd–Szolnok–Karcag–Debrecen–Érmihályfalva–Nagykároly–Szatmárnémeti–Máramarossziget

2. A két világháború közötti időszak

Az első világháború után az utak egy része nagyon rossz állapotba került, mert ezekben az években rendszeres karbantartást nem tudtak végezni, a nehézgépjárművek pedig több helyen tönkretették a meglévő utakat. A helyreállítási munkákat nehezítette az anyaghiány: a szén és az egyéb üzemanyagok korlátozott beszerezhetősége miatt a kőbányák termelése jelentősen visszaesett, de a vasúton és a közúton meglévő szállítási nehézségek is hátráltató tényezők voltak (*Hanzély, 1960*).

1920-ban a trianoni döntés utáni Magyarország területén 27 558 kilométer közúthálózat maradt, amelynek 60%-a, 16 506 kilométer számított kiépítettnek. 1921 és 1924 között az állami és a törvényhatósági utak helyreállítására jelentős energiákat fordítottak. A vármegyék az útépités területén 1919 és 1924 között önálló döntési joggal rendelkeztek, aminek következtében előfordult, hogy az építéseket olyan módon végezték, hogy csak a saját, helyi érdekeket vették figyelembe, míg akár a szomszédos törvényhatóságét, illetve az országot figyelmen kívül hagyták.

Magyarországon 1923-ban kapott rendszám táblát valamennyi, a közúti forgalomban részt vevő gépkocsi. Az országot nyolc kerületre osztották, a rendszám első két betűje az adott térséget, a kötőjel utáni három szám a járművet jelölte. A hazai közlekedés szabályait az 1926-ban Párizsban Magyarország által is aláírt nemzetközi egyezmény alapján dolgozták ki, és három évvel később életbe léptek a minden közlekedőre – a gyalogosokra is – érvényes előírások (*Majdán, 2010*).

Az államháztartás egyensúlyának helyreállításáról szóló 1924. évi IV. t. c. 3. §-a⁵ alapján a Bethlen-kormány felhatalmazást kapott egy 250 millió aranykorona összegű népszövetségi kölcsön felvételére. Ennek jelentős részét, valamint a költségvetés bevételi többletéből származó összegeket közutak és közúti hidak beruházásaira fordították (*Hanzély, 1960*).

Várszeghy az 1927-ben *Magyarország közutairól*, illetve a gépjárműállományról 1928-ban készített elemzésében részletesen ismertette a közúthálózat helyzetét és a motorikus járműállomány változását. Ez utóbbinál jelezte, hogy az 1927. évi gépjárműállomány adatainak feldolgozása abban az évben is a Kereskedelmi Minisztérium érintett szakosztályának támogatásával történt.

Az 1920-as évek közepére a motorikus gépjárművek száma jelentős ütemben bővült (1920 és 1926 között évente átlagosan 39%-kal), ezáltal a megnövekedett forgalom a nagyobb közutakat olyan követelmények elé állította, amelyeknek az akkori

⁵ „A magyar törvényhozás 1924 áprilisában a szanálás alaptörvényének nevezett 1924. évi IV. t. c. elfogadásával törvénybe iktatta a Népszövetség Pénzügyi Bizottsága által kidolgozott, ún. I. és II. számú jegyzőkönyveket, amelyek közül az utóbbi tartalmazta a pénzügyi szanálás részletes programját. (A törvényben a parlament a kormánynak a rekonstrukciós terv végrehajtásának idejére kivételes és rendkívül tág felhatalmazást adott.)” (*Honvári {szerk.}, 2001*).

építési módszerek (a régi makadámutak) már nem feleltek meg. Emiatt nemcsak az elhanyagolt állapotban lévő utakat kellett rendbe tenni, vagy ezeken kívül újakat építeni, hanem a már meglévő és erős forgalomnak kitett utakat is át kellett építeni. A használhatóság mellett meg kellett vizsgálni az egyes útépitési módok gazdaságossági szempontjait is. A megfelelő építési módszer kiválasztása akkor az ún. próbautakon lefektetett próbaburkolatok segítségével valósult meg. Külföldi példák alapján történt a kiválasztott útszakaszok különböző módszerek szerinti kiépítése, amelyeken hosszabb időn keresztül figyelték meg a használhatóságukat. 1926-ban Budapesten és több vidéki helyszínen is készültek próbautak. *Várszeghy (1927; 1928a)* arról is írt, hogy emellett figyelembe kellett venni a forgalom sűrűségét és az adott útvonalon közlekedő járművek jellegét is, amihez a közlekedéssziszatika egyik fontos ága, a forgalomszámolás tud adatokkal szolgálni.

Az 1928-ban megrendezett útügyi kongresszus témáival összefüggésben *Útstatisztika* címmel *Viener Andor* írt cikket a *Statistikai Szemlé*be. A magyar közutakat érintő kérdésekkel akkoriban csak közgazdasági, technikai és kulturális oldalról foglalkoztak, ugyanakkor *Viener (1928)* véleménye szerint alig érintették azokat a statisztikai feladatokat, amelyek megoldásra vártak, mivel minden útépitési program előkészítéséhez szükséges a statisztikai adatok rendelkezésre állása.

Viener az útstatistikát két részre osztotta. Az egyik a horizontális statisztika, amellyel gyakrabban foglalkoznak, mert a már meglévő hálózatról és annak dinamikájáról ad képet, így szélesebb érdeklődésre is számot tarthat. Emellett a forgalmi statisztika az igénybevételekről, a szükségletekről ad számot, elsősorban műszaki célokat szolgál, irányait a technika határozza meg, kevésbé áll a figyelem központjában. Tanulmányában az egyik, a kongresszuson részt vevő útügyi szakember meghatározására utalt: az út mérnöki alkotás, ezért ismerni kell azokat az erőket, amelyekre méretezni akarják. Ehhez van szükség arra a statisztikára, amely a rögzített útszál valamely pontjában, egy vertikális metszetben mutatja meg az adott pont mennyiségi és minőségi forgalmát. Ezeknek a forgalmi szempontból meghatározott pontoknak az összege jelenti a teljes úthálózat méretezéséhez az alapot. Ez felvetett egy fontos kérdést: milyen szempontok szerint kell jellemezni egy adott útszakasz forgalmát? A mennyiségi felvételi egység, a tonnában mért súly nem vitatható. *Viener* álláspontja szerint a minőségi jellemzők körét alaposan körbe kell járni, hogy ne legyen hiányos a statisztika. A forgalom megkülönböztetésénél többek között a motorikus hajtóerő az első szempont, amely szükségessé tette az új útkonstrukciókat. További fontos tényező a kerékabroncs, mert – a hajtóerőnek megfelelően – a hazai utakat a pneumatiknál⁶ inkább a vasabroncs vette igénybe, ami szükségessé tette más szerkezetek alkalmazását. A mérnökök szá-

⁶ Levegővel felfújtt gumiabroncs.

mára nagyon fontos a járművek sebessége, a gyorsan haladó gépkocsik szinte le-söpörték a régi utak legfelső rétegét, ami felgyorsította az utak amortizációját. Ezek mellett nem lehet figyelmen kívül hagyni a forgalom irányát (külön-külön mérni az irányokat) sem. Az útiügyi kongresszus résztvevői az állami próbautak bejárásakor azt tapasztalták, hogy ha az útépitésnél a forgalom irányát nem veszik figyelembe, annak az lehet a következménye, hogy a nagyobb terhelésnek kitett útdoldal megsüllyedhet. *Viener (1928)* véleménye szerint a jövőbeni nagy útépités-knél a technika nem nélkülözheti majd a forgalmi statisztikát, amely biztos alapja lesz a kategorizált útrendszerek közül történő választásnak.

A forgalomban lévő gépjárművek számát első alkalommal az 1923., az 1924. és az 1925. évi adatokat összevontan tartalmazó, 1927-ben megjelent *Magyar statisztikai évkönyv*ben közzétették, járműnemek szerinti bontásban.

1. táblázat

A közutak hossza és a gépjárművek száma Magyarországon
Length of public roads and number of vehicles in Hungary

Év	Közutak hossza, kilométer		Forgalomban lévő gépjárművek száma ^{a)}			
	összesen	ebből: kiépített	összesen	ebből:		
				személy- gépkocsik ^{b)}	teher- és egyéb gépkocsik	motor- kerékpárok
1920	27 558	16 506	1 672	1 413	259	–
1921	27 741	16 948	2 725	2 184	380	161
1922	26 800	16 253	3 303	2 342	531	430
1923	27 018	16 371	4 449	3 078	721	650
1924	27 027	16 309	5 965	4 027	968	970
1925	27 145	16 478	7 877	4 943	1 472	1 462
1926	27 426	16 836	12 232	5 817	1 950	2 941
1927	27 975	18 298	17 906	8 155	2 886	4 905
1928	27 229	18 095	24 250	10 246	3 609	8 048
1929	27 388	19 222	29 417	11 552	4 401	10 365
1930	27 247	19 374	30 305	11 499	4 493	11 041
1931	27 436	19 698	28 509	9 820	4 304	11 166
1932	28 751	21 399	26 952	9 028	3 996	10 795
1933 ^{c)}	29 188	21 989	20 387	5 839	2 552	8 206
1934	29 574	22 546	23 234	7 567	2 834	8 885
1935	29 813	23 110	25 087	8 915	3 064	9 005
1936	30 309	23 718	28 087	10 910	3 276	9 512

a) 1926-tól gépjárműveknek nevezték.

b) 1920–1925-ben a személyszállító kocsik darabszáma tartalmazta a bérautókat és az autók omni-buszok darabszámát is. 1926-tól a személyszállító kocsik darabszáma a bérautókat és az autók omni-buszok darabszáma nélkül.

c) 1933-ban újra rendszámozták a járműveket, ez nagymértékű selejtezéssel járt, és az egyes járműnemek között átnevezések történtek (*KSH, 1934, 178. oldal*).

Forrás: *KSH (1925, 1927; 1931; 1932, 1934; 1936; 1937)*.

Az 1925/26-os költségvetési évben az állam az utak fenntartására fordított kiadásokon felül további rendkívüli kiadásként új közutak építésére 60 540 millió koronát, az előző évinek (6812 millió korona) közel tízszeresét fordította. Az átalakítások összege 32 525 millió koronát tett ki, az 1924/25. évi kiadások (1214 millió korona) majdnem harmincszorosát (*Várszeghy, 1927*).

Magyarországban 1925 és 1929 között összesen 541 kilométer út készült el. Ekkor építették meg többek között a hazai és a nemzetközi forgalom szempontjából is jelentős balatoni közutat és a megközelítéséhez kapcsolódó utakat (220 kilométer), a Miskolc és Lillafüred közötti 25 kilométer hosszú utat, a Debrecen–Tiszafüred út Hortobágyon keresztül haladó szakaszát (55 kilométer), az aggteleki barlanghoz vezető utat (43 kilométer). 1927-ben készült el a Budapest–Bécs állami közút 47–50 kilométeres, Tátot és Nyergesújfalut összekötő 3 kilométeres szakaszán az első betonút. 1929-ben a Budapest–Siófok és a Budapest–Győr útszakaszt korszerű beton-, illetve aszfaltburkolattal látták el, összesen 200 kilométer hosszúságban (*Hanzély, 1960*).

1926 és 1930 között évente átlagosan 25%-kal bővült a forgalomban lévő gépjárművek száma, ezzel párhuzamosan olyan új igények keletkeztek – többek között sima felület, pormentesség, a nagyobb biztonság, a könnyű tisztántartás lehetősége – amelyek teljesítése finanszírozási oldalról egyre nagyobb terhet jelentett az utak fenntartásáért felelős szervezetek számára. Mindez a nagyobb forgalmat bonyolító állami közutakra és a törvényhatósági utakra is érvényes volt. Az átépítési és a fenntartási munkák költségeit a korábban felvett hitelekkel csak részben lehetett fedezni. A hiányzó forrást – figyelembe véve a külföldi gyakorlatot – a gépjárművek (az akkori szóhasználat szerint gépjárművek) után fizetendő adó bevezetésével szándékozták biztosítani, amit a közúti gépjárművek közúti célokra való megadóztatásáról szóló, 1928. évi VI. törvénycikk rendelt el. Az 1928. január 1-jétől kezdődő adókötelezettség⁷ teljesítéséből befolyt adó a többi adótól elkülönítve az Országos Útfejlesztési Alapba került, a közutak fokozottabb gondozása és a fejlesztésekre történő felhasználás céljából. A befolyt összegből (az 1928/29-es és az 1931/32-es költségvetési évek között évente átlagosan 4,34 millió pengő) a gépjárműforgalom növekedése miatt fokozottabb igénybevétel alatt álló utakat építették át, talajmunkák elvégzésével, betonburkolattal ellátva. 1930-ban kezdték el megvalósítani a 10 éves útépítési programot, amelynek keretében 1200 kilométer állami közút állandó burkolattal történő átépítését tervezték (2. táblázat). Az Útfejlesztési Alapból rendelkezésre álló összeg nem fedezett minden

⁷ A közúti gépjárművek közúti célokra való megadóztatásáról szóló 1928. évi VI. törvénycikk: „2. § A közúti gépjárművek közúti adózásának alapjául a motorkerékpároknál és, – az autóbuszok kivételével, – a személyszállító gépkocsiknál a forgalmi engedélyben megadott lóerők száma (adólóerő), autóbuszoknál, tehergépkocsiknál, adóköteles traktoroknál és pótkocsiknál pedig a kocsik üzemképes állapotban mért, s ugyancsak a forgalmi engedélyben megadott önsúlya szolgál.”

szükséges felújítási költséget, ezért a felhasználásért felelős Kereskedelemügyi Minisztérium a költségek meghitelezésére versenytárgyalás kiírásával vállalati tőkét is bevont a felújításoknál. Az alap 1932-ben megszűnt, egyenlegét az Állam-építészeti Hivatalok költségvetésébe vezették át (*Hanzély, 1960*).

2. táblázat

**Az állami közutak, illetve azok egyes szakaszai,
amelyeket 1929 és 1937 között átépítettek**
State roads and their sections rebuilt between 1929 and 1937

Év	Állami közút a korabeli megnevezése szerint	Átépített szakasz megnevezése
1929	1. számú „budapest–győr–bécsi”	Budapest–Győr
1929	3. számú „budapest–miskolc–kassai”	Cinkota–Gödöllő
1929	7. számú „budapest–nagykanizsa–varasdi”	Budapest–Siófok
1930–1931	1. számú „budapest–győr–bécsi”	Győr–országhatár
1930–1931	3. számú „budapest–miskolc–kassai”	Gödöllő és Hatvan között, a horti, a gyöngyösi, a kápolnai és a füzesabonyi átkelési szakasz, a Heves vármegye határa és Miskolc közötti szakasz
1930–1931	4. számú „budapest–püspökladány–ungvári”	Budapest–Nyíregyháza
1930–1931	6. számú „budapest–pécs–barcsi”	Érd–Ercsi, adonyi és dunapentelei átkelési szakasz
1930–1931	7. számú „budapest–nagykanizsa–varasdi”	Siófok–Keszthely
1930–1931	22. számú „kerécsend–miskolci”	Kerecsend–Eger
1930–1931	43. számú „debrecen–szegedi”	0–5 kilométer közötti szakasz
1930–1931	85. számú „győr–soproni”	Csornai, kapuvári, vitnyédi, fertőszentmiklósi átkelési szakasz
1930–1934	4. számú „budapest–debrecen–ungvári”	Szentlőrinc–Cegléd
1930–1934	3. számú „budapest–miskolc–kassai”	Borsod vármegyei
1930–1934	5. számú „budapest–szeged–beogradi”	Alsónémedi–Kecskemét
1934–1935	5. számú „budapest–szeged–beogradi”	Kecskemét–Szeged
1934–1935	7. számú „budapest–nagykanizsa–varasdi”	Kápolnásnyék–Székesfehérvár
1934–1935	8. számú „székesfehérvár–jánosháza–gráci”	Székesfehérvár–Veszprém
1936–1937	8. számú „székesfehérvár–jánosháza–gráci”	Veszprém–Rábafüzes

Forrás: *Hanzély (1960), Ábrahám (1976)*.

Az 1927 és 1928 között végrehajtott forgalomszámlálás célja a motorizáció térhódításával felmerülő új forgalmi igények felmérése volt, amelyet a Kereskedelemügyi Minisztérium illetékes szakosztálya végeztetett el. A korábbi fogatos forgalom számára épített makadámutak ugyanis (vonalvezetés, ív- és lejtviszony,

burkolat szempontjából) nem feleltek meg a gépkocsiforgalom igényeinek, szükségessé vált az átépítésük. A munkálatok megkezdése előtt elengedhetetlen volt a forgalom felmérése (*Fekete, 1958*). A nappali és az éjszakai gépjárműforgalmat az állami és a törvényhatósági utakon egyaránt mérték az őszi, a tavaszi és a nyári hónapokban, 3815 kilométer állami és 12 091 kilométer törvényhatósági közúton, összesen 3283 számlálóhelyen. *Várszeghy* leírta, hogy az eredményekről megjelent, térképeket is tartalmazó kiadvány második részében az útvonalakat a forgalom súlya, a terhelés nagysága szerint kategorizálták, hogy az alapján meg tudják állapítani az egyes útszakaszok fontosságát. A gépjárműforgalom szempontjából az állami utak szerepe jelentősebb volt a törvényhatósági utaknál, amit feltehetően jobb állapotukkal és a közlekedők igényeinek kedvező útirányok biztosításával értek el, valamint azért, mert eleve ezek a forgalom szempontjából fontosabb utak lettek állami utak (*Várszeghy, 1930; Fekete, 1958; Ábrahám, 1976; Szalkai 2008*).

Az 1927 és 1933 között a fővárosban elvégzett forgalomszámlálások eredményeiről 1939-ben *Ruisz* számolt be részletesen a *Statisztikai Közleményekben* (*Ruisz, 1939*). Budapesten 1927. augusztus 1-jén – a M. Kir. Államrendőrség kerékpáros osztályának munkatársai – végezték az első forgalomszámlálást a Nagykörút és a Rákóczi út kereszteződésénél, ahol a megfigyelés 24 órája alatt 16 900 jármű haladt át. Később a járműszámlálásokat többször megismételték a legforgalmasabb gócpontokon. A Kálvin tér forgalmával külön is foglalkoztak, a számlálásnál nemcsak azt mérték, hogy az egyes utcákból mennyi jármű érkezik, hanem azt is, hogy miután a téren áthaladt, a jármű melyik utcán hagyta el a teret (*Petrichevich-Horváth, 1940b*). 1932-ben a járműszámlálásokat a M. Kir. Statisztikai Hivattalal történt megállapodás szerint öt alkalommal, február, április, június, szeptember és december egy-egy kijelölt napján mérték. A megfigyelt utcakereszteződések közül a reggel 7 és este 9 óra között áthaladó járművek éves átlaga szerint a Calvin téren⁸ (21 404 db) és a Berliini téren⁹ (19 981 db) volt a legnagyobb a forgalom. A hidak közül a Margit híd igénybevétele volt a legerősebb (12 134 db jármű), ezt a Ferenc József híd¹⁰ (10 563 db jármű) követte (*Várszeghy, 1933b*).

A közúti balesetek statisztikai megfigyelése 1928-ban indult a M. Kir. Statisztikai Hivatalban (*Várszeghy, 1928b*). *Sibelka-Perleberg (1931)* vizsgálata alapján tudjuk, hogy 1930-ban három nagy baleseti gócpont volt az országban: a legtöbb baleset Budapest környékén, Győrben és Szegeden történt. A balesetek útszakaszonkénti vizsgálata alapján megállapítható, hogy többségük a Budapest–Miskolc–Sátoraljaújhely vonalon következett be, ami egyrészt a Mátra és a Bükk megnövekedett turistaforgalmának, másrészt ennek az útnak a többihez képest rosszabb műszaki állapotának volt köszönhető. Budapesten a budai oldalon kevés

⁸ Mai nevén Kálvin tér.

⁹ Mai nevén Nyugati tér.

¹⁰ Mai nevén Szabadság híd.

baleset fordult elő, ezzel szemben a pesti oldalon a Berliini és a Baross tér két jelentős baleseti gócpontot képzett. Ez összefügg a fentiekben említett ténnyel, miszerint 1932-ben a forgalomszámlálás alapján Budapesten az áthaladó járművek átlagos száma a Berliini téren¹¹ volt a legmagasabb.

1931-ig a statisztikai hivatal számára a közutakról csak a kiépített és a kiépítetlen vonalak hossza állt rendelkezésre törvényhatóságok szerinti bontásban, ez azonban nem nyújtott semmilyen információt az utak használhatóságára. A korábbi felvételek még nem tartották fontosnak az utak járhatóságára irányuló szempontokat, de a motorizáció gyors fejlődése okán ez a kérdés előtérbe került. A hivatal tudatában volt annak, hogy a közlekedésszisztika addigi kereteinek bővítése szükségessé vált, ugyanakkor az adatgyűjtés megújítására hosszabb időre volt szükség, mivel az adatok feldolgozását a Kereskedelmi Minisztérium illetékes szakosztálya végezte. A két állami szervezet között történt tárgyalások eredményeként a közúti statisztikára vonatkozó bővebb anyagot első alkalommal 1932-ben gyűjtötte be a statisztikai hivatal. További bővítést is terveztek, amelynek keretében a terítéssel áthengerelt vizes makadámutaknál a hengerlés időpontjára vonatkozó adatot is szándékoztak gyűjteni (*Várszeghy, 1933c*).

Az 1933-ban megjelenő *Magyar statisztikai évkönyv* közlekedési fejezete egy új, *A közúti hálózat a burkolatok neme szerint 1932-ben* című, részletes adatokat tartalmazó táblával bővült.

Az útpályák adatait kétféle burkolattípus szerint közölték:

- közönséges kavicsolt és általános terítéssel áthengerelt vizes makadám;
- aszfaltos vagy kátrányos felületbevonással ellátott.

A fedett utakat az alábbi burkolati módok szerinti csoportosították:

- új rendszerű makadámmal;
- kőburkolattal;
- betonnal;
- téglaburkolattal;
- aszfaltburkolattal ellátott.

A közutak teljes hosszának adata tartalmazta az útpályák és a fedett utak összegéből képzett, kavicsolt és burkolt utak, valamint a földutak hosszát.

Az 1929–33-as gazdasági világválság következményei az útépítésben, de főleg a fenntartási munkákban is éreztették hatásukat. A rendelkezésre álló pénzügyi források évente csökkenő tendenciát mutattak, így az állami közutak állapota komoly mértékben leromlott. *Várszeghy* a forgalomban lévő gépjárműállomány változásáról írt elemzésében ekként fogalmazott: „Az 1932. esztendő meglehetősen mostoha viszonyok között telt el, s a világszerte nyomasztóbbá vált gazdasági helyzet hatását legtöbb állam gépjárműparkja kisebb-nagyobb mértékben meg-

¹¹ Mai nevén Nyugati tér.

érezte.” Míg a gazdasági válsággal szemben erősebb ellenállóképességgel rendelkező államokban az állomány fejlődése esett vissza, addig más országokban, így Magyarországon is a forgalomban tartott gépjárművek száma csökkent (*Várszeghy, 1933a*).

1933-ban a forgalomban lévő gépjárművek száma több mint 24%-kal visszaesett az előző évihez képest: ennek részben oka volt a gazdasági válság, az autóadó, továbbá az is, hogy ebben az évben a gépjárműveket újrarendszámozták, ami nagymértékű selejtezéssel járt, és az egyes járműnemek között átminősítéseket is végeztek (*Szalay, 1938; Hanzély, 1960*). A válság éve alatt a fentiek pozitív hozadékaként a közúti balesetek száma is jelentősen csökkent: 1932-ben a személysérüléssel járó balesetek száma 23, míg a személysérüléssel nem járó baleseteké 31%-kal esett vissza 1929-hez képest. A válság után nagymértékben emelkedett a személygépkocsik száma, ehhez hozzájárult az is, hogy az autógyártók olyan, kisebb gépkocsikkal jelentek meg a piacon, amelyek beszerzési ára és a fenntartási költsége nem haladta meg jelentősen a nagyobb motorkerékpárokét. Bár az országban a gépjárművek állománya évről évre gyarapodott, az 1936. évi adatok szerint egy automobilra 484 lakos jutott, amivel az európai rangsorban Magyarország a 21. helyet érte el (*Szalay, 1938*).

Az állami közutak átépítésének programjával egyidejűleg a törvényhatóságok kezelésében lévő utakat is korszerűsítették, a vármegyék 1930 és 1938 között 2851 kilométer makadámutat építettek. Ezzel párhuzamosan egy 10 évre szóló, bekötőút-építési program is készült, mivel 1930-ban 994 olyan község, tanyaközpont és vasútállomás volt az országban, amelyek még nem voltak kiépített úttal összekötve a közúthálózattal. Az úthálózatot a vegyes (fogatolt- és gépjármű-) forgalom igényei szerint építették. A felmerülő költségek jelentős részét a Kereskedelem- és Közlekedési Minisztérium biztosította. A program végrehajtása során az állam, a vármegyék és a községek együttműködtek mint az utak fenntartói. Így 1930 és 1944 között 4653 kilométer bekötőutat építettek meg, ami 1520 település csatlakozását tette lehetővé a közúthálózathoz (ebbe beleszámítva az időközben visszacsatolt területek adatait is) (*Hanzély, 1960*).

1934-ben határozták meg számozással ellátva az ország fő közlekedési útvonalait, amely szerint 3 kategóriát jelöltek meg, figyelembe véve az 1927/28-ban végzett közúti forgalomszámlálás adatait is (*Szalkai, 2008*):

- elsőrendű út: 8 darab (a szomszédos országokkal történő összeköttetés);
- másodrendű út: 35 db (az ország különböző régióinak összeköttetése);
- harmadrendű út: 150 db (a fontosabb gazdasági területek, lakóközterek bekötésére).

1. ábra

Magyarország közúthálózata 1937-ben
Hungary's road network in 1937



Forrás: Magyar Kir. Központi Statisztikai Hivatal térképészete (1937)

1932-ben a magyar kormány hozzájárult az 1933 és 1937 között kiépítendő, 14 ezer kilométer hosszúságú, nemzetközi Európa-úthálózat megvalósításához, ezen belül a London és Isztambul közötti, E5-ös számú út magyarországi szakaszának átépítéséhez. 1933 tavaszán kezdték el a munkát, és az év november végén adták át a forgalomnak a Budapest–Szeged–Belgrád állami közút Kecskemét és Szeged, valamint Szeged és Horgos közötti, összesen 86 kilométeres (ezen belül 50 kilométer hosszban betonút) magyarországi szakaszát (*Ábrahám, 1976; Frisnyák, 2001; Schipper, 2008*).

Az 1935–36-os közútiforgalom-számlálások elvégzését a gépjárművek növekvő forgalma, az utak állapota és az új útkategóriák 1934-es bevezetése is indokolta, de az úthálózat fejlesztéséhez is szükség volt ezekre a statisztikai adatokra. Ennél a számlálásnál az állami és a törvényhatósági utakon kívül már a községi és a vasúti hozzájáró utakat is bevonták a megfigyelésbe. A számlálást négy részben, mindegyik évszakban végezték, 9495 kilométer hosszú fő közlekedési és 8971 kilométernyi nem fő közlekedési úton, összesen 3695 számlálóhelyen. A számlálólapok eredményeit az államépítészeti hivatalok összesítették, amelyek ellenőrzése után a Kereskedelem- és Közlekedésügyi Minisztérium közúti osztálya kiszámította a forgalom nagyságát. A minisztérium gondozásában 1938-ban jelent meg az adatokat tartalmazó kötet, amely egy forgalmi térképet is tartalmazott, amely az egyes fő közlekedési közutak napi forgalmának öt súlycsoportra bontott adatát szemléltette (*Fekete, 1958; Hanzély, 1960; Szalkai, 2008; Petrichevich-Horváth, 1940a*).

1935-re – a válság vége után – a személysérüléssel járó közúti balesetek száma (3838) már meghaladta az 1929. évi értéket (3250), de a személysérüléssel nem járó balesetek száma is jelentősen nőtt, 2750-ről 2922-re a *Magyar statisztikai évkönyv* adatai szerint (*KSH, 1930, 152. oldal; 1936, 193. oldal*). 1937-ben sajnos jelentősen emelkedett a balesetek száma: a személysérüléssel járó baleseteké 23%-kal nőtt 1935-höz képest, míg a személysérüléssel nem járó baleseteké az 1935. évi érték több mint kétszeresére emelkedett, ami a közutak növekvő forgalmából eredt (*KSH, 1938, 184. oldal*).

1935-ben a közigazgatáson belül – a közutak irányítását is érintő – szervezeti változás ment végbe. Az 1889. évi XVIII. törvénycikket módosította az iparügyi, valamint a kereskedelem- és közlekedésügyi miniszterről szóló 1935. évi VII. törvénycikk, amely a kereskedelemügyi miniszter addigi hatáskörébe tartozó feladatokat két miniszter között osztotta meg, a megfelelő szervezeti keretek kialakítása mellett. A törvény indoklása szerint a trianoni békeszerződés után kialakult népsűrűség, a gazdasági viszonyok változása és az akkori iparfejlesztési politika indokolta, hogy önálló iparügyi tárca jöjjön létre. A közutak ügye 1935. augusztustól a Kereskedelem- és Közlekedésügyi Minisztérium hatáskörébe tartozott.

A közutak növekvő forgalma miatt szükségessé vált az egységes közúti jelzések bevezetése, amelyet az 1937. évi II. törvénycikkben szabályozva vezettek be.¹² Az utakon jelző- és előjelző táblákat állítottak fel (*Majdán, 2010*).

1941-ben készült el az ország első gyorsforgalmi jellegű útja, Pestszentlőrincen keresztül a Ferihegyi repülőtérre vezetett (*Szalkai, 2008*).

1941–42-ben *Vásárhelyi Boldizsár*,¹³ a Műszaki Egyetem tanára készített tanulmányt – az ország akkori területi nagyságát alapul véve – automobil-pályák építésével, valamint egy Budapestet körülvevő, 96 kilométer hosszú körpálya kialakításával kapcsolatban. Ebben kifejtette, hogy az automobil akkor tudja a közúti közlekedésben elfoglalni a megfelelő helyét, illetve a felmerült szállítási igényeket gyorsan és gazdaságosan kielégíteni, ha olyan útpálya áll a rendelkezésére, ahol biztonságosan közlekedhet, de az akkori, ún. vegyes forgalmú úttá átépített utak, amelyeken a „gyors gépjárművekkel” együtt „lassú állati erővel továbbított járművek”, gyalogosok, kerékpárosok is közlekedtek, ezt nem tudták biztosítani. A „gépjármű pályák” kialakítását azért tartotta fontosnak, mert a világháború befejezése után a gépjárműállomány növekedésére lehetett számítani, és az ország földrajzi elhelyezkedése miatt az átmenő nemzetközi forgalom lebonyolítása is ezt indokolta. A fővárost körül ölelő körpályából kiindulva öt sugárirányú automobil-pályát, valamint külső gyűrűként egy Sopron–Kaposvár–Szeged–Békéscsaba útvonalat tartalmazott a program. A terv szerint a Budapesten összefutó autópályák közül az egyikről a másikra való eljutás kialakítása a helyi forgalom zavarása nélkül történt volna, továbbá az autópályákról lehajtók és felhajtók kiépítése is szerepelt a tervben, ami országosan összesen 2895 kilométer autópálya megépítését jelentette volna. Európában Olaszország északi területén, az 1920-as években építették meg az első autópályákat, 1932-ig 432 kilométer hosszúságban (*Vásárhelyi, 1942; Németh, 2008*).

¹² 1937. évi II. törvénycikk a közúti jelzések egységesítése tárgyában Genfben, 1931. évi március hó 30. napján kelt egyezmény becikkelyezéséről (*Magyar Törvénytár, 1938*).

¹³ *Vásárhelyi Boldizsár* (1899–1963) Csombordon született, 1922-ben szerzett műszaki diplomát Budapesten. 1923-tól tanársegéd volt. 1928-ban mérnök-közgazdász doktori címet szerzett, 1942-ben pedig műszaki doktori címet. 1935-től a szakminisztériumban dolgozott, a magyarországi modern útépités meghonosítója. 1941-ben készítette el Magyarország első gyorsforgalmiút-hálózati tervét a budapesti körgyűrűvel együtt. 1945-től az Út-, Vasútépités és Közlekedési Tanszék vezetője volt a Budapesti Műszaki Egyetemen (*Hajós, 2024*).

3. Az 1945 és 1989 közötti időszak

A második világháború alatt az ország közúthálózatában nagyon súlyos károk keletkeztek. Az ország összes háborús kárából 17% a közlekedést érintette (Rödönyi, 1975). A hadműveletek miatt a gyenge burkolatú utakat a normál forgalom többszöröse terhelte, az állandó burkolatok 20, a makadámutak 70%-ban rongálódtak meg (Hanzély, 1960). Ezen túlmenően megrongálódtak a közúti műtárgyak, a fenntartást szolgáló épületek, valamint a gépi állomány, a műszerek és a szállítóeszközök jelentős része is tönkrement, illetve a visszavonuló csapatok kihurcolták az országból. A hídállomány 35-40%-a megsemmisült. A háború után indult meg az úthálózat rendbetétele, újjáépítése, ez vidéken az államépítészeti, Budapesten a mérnöki hivatalok feladata volt. Az állandó burkolatok, a makadámutak helyreállítása és járhatóvá tétele az akkori színvonalnak megfelelően két évbe telt (Hegyi, 1985).

3. táblázat

A közutak hossza és a gépjárműállomány Magyarországon*

Length of public roads and stock of vehicles in Hungary

Év	Közutak hossza, kilométer		Gépjárműállomány				
	összesen	ebből: kiepített	összesen	ebből:			
				személygépkocsik		teher- gépkocsik	motor- kerékpárok
				magán- használatú	bérautó		
1937	30 353	23 995	30 770	13 225	3 226	3 541	9 475
1946			28 329	5491	1 148	7 463	13 855
1947	31 139	26 748	48 906	9421	2 730	11 624	24 226
1948	31 142	27 118	52 473	9 853	2 123	9 685	29 289
1949	31 142	27 150	64 218	12 890		9 516	40 054

* Az 1937. és az 1948. évi adatok a forgalomban lévő gépjárművekre, az 1946. és az 1947. évi adatok az 1945. évi január 1-jétől vizsgázott összes gépjárművekre vonatkoznak. 1946-tól a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium adatai.

Forrás: KSH (1950a; 1950b).

Az egyes közutak államosításáról szóló 6900/1948-as Korm. rendelet felhatalmazta a közlekedésügyi minisztert, hogy a törvényhatósági közúti alapok által fenntartott közutakból 5 év alatt meghatározott ütemben a legjelentősebbeket állami kezelésbe vegyék át. A kapcsolódó 61000/1948. Köz. M. végrehajtási rendelet az alábbi számozott csoportokat határozta meg:

- elsőrendű fő közlekedési közutak (I. és 1–9.);
- másodrendű fő közlekedési közutak (10–99);

- harmadrendű fő közlekedési közutak (100–999), továbbá még hármat:
- az összekötő utak, a bekötőutak és a vasúti, hajó-, repülőtéri állomásokhoz és révekhez vezető utak (*Hanzély, 1960*).

A háború befejezése után, az 1946 és 1949 közötti időszakban (az első három-éves terv alatt) készült el a Mosonmagyaróvár–Hegyeshalom közötti, betonburkolattal ellátott útszakasz.

A háborút követően első alkalommal 1948 augusztusában jelent meg és az 1943–1946. évi adatokat tartalmazta a *Magyar statisztikai évkönyv*. A *Közlekedés* fejezet az ország akkori területe szerint az 1943., az 1945. és az 1946. évi adatokat közölte, a közutak hosszát a törvényhatóságok és a burkolatok szerinti bontásban, továbbá az állami közutakra fordított kiadásokat, valamint a gépjárműállomány részletes adatait is. 1948 végén megkezdődött a Központi Statisztikai Hivatal átszervezése, az 1947. évi adatokat tartalmazó, a következő év májusában megjelenő évkönyvet csak kéziratként és bizalmas anyagként kezelték. 1950 júliusában elkészült az évkönyv 1948. évi adatokat tartalmazó kötete, amely tartalmában átmenetet képzett a régi rendszerű adatgyűjtések és a szocialista statisztika követelménye között, majd decemberben az 1949. évi adatokat tartalmazó kiadvány az elvárt, új közlési rendszer szerint, amelyben a hároméves terv eredményeit a háborút megelőző év adataihoz viszonyították. A *Közlekedés* fejezeten belül egy tábla tartalmazta a közutak adatait a burkolatok fajtája szerint, az 1937. és az 1947–49. évekre, amelyek forrása a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium volt. Közutakra vonatkozó adatokat az 1953. évi évkönyv (100 számozott példányban készült el) tartalmazott újra, az I., a II. és a III. rendű fő közlekedési utakra az út jellege és a burkolatfajták szerint. A statisztikai évkönyvben utoljára a közutak 1961. évi adatait publikálták ebben a bontásban.

Az első ötéves tervidőszakban, 1950 és 1954 között a gyors iparosítás következtében (Dunaújváros, Csepel, Diósgyőr, Ózd térsége) a közúti szállítások iránti igények is bővültek. A tervben 1000 kilométernyi makadámút korszerűsítését, kiszélesítését, új bekötőutak megépítését irányozták elő. Ebben az időszakban fejeződött be a 6. számú út átépítése Ercsi és Pécs között (betonnal és hengerelt aszfalttal burkolva), valamint a korszerű vonalvezetésűvé alakított 7. számú út Balatonszentgyörgy és Nagykanizsa közötti szakaszának építése is. Az átépítések eredményeként 740 kilométernyi út kapott pormentes burkolatot, további 624 kilométer makadámutat kiszélesítettek és bitumenes felülettel láttak el, valamint 463 kilométer hosszú új községi bekötőút is elkészült. 377 község azonban még a tervidőszak végén sem rendelkezett kiépített bekötőúttal (*Ábrahám, 1976; Hegyi, 1985*).

1953-ban *Murányi Tamás* a hazai gyorsforgalmiút-hálózat fejlesztéséhez egy új elképzelést dolgozott ki, amelyben az autópályákat a nagyobb városokon keresztül vezette át, a nemzetközi csatlakozási pontok közül néhányat máshol jelölt meg *Vásárhelyi Boldizsár* 1942-es tervéhez képest (*Németh, 2008*).

Az 1954-ben elvégzett útállapot-felmérés eredménye azt mutatta, hogy az ország közútjainak 15%-a volt jó, közel 34%-a közepes, 52%-a pedig rossz állapotban. A gépjárműforgalom jelentős mértékű növekedése, a teherszállítást végző nagy és nehézjárművek kerékterhelése¹⁴ felgyorsította az úthálózat minőségének romlását. 1954-ben a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium kidolgozott egy 15 évre szóló korszerűsítési programot, 9500 kilométer nagy forgalmat bonyolító makadámút felújítására (*Hanzély, 1960; Ábrahám, 1976*).

Az 1927/28-as forgalomszámlálás eredményei szerint a hazai úthálózat átlagos forgalomsűrűsége 300 jármű/nap volt útkilométerenként, ebből 75 jármű/nap volt a motoros járművek forgalma. Az 1953-ban végzett kísérleti forgalomszámlálások alapján a forgalom sűrűsége már átlagosan 500 jármű/nap volt, a motoros járműveké 400 jármű/napot tett ki útkilométerenként, ami 25 év alatt több mint ötszörösére bővült. A gépjárműforgalom gyors növekedése felülmúlta az úthálózat fejlesztésének ütemét, a vonalvezetéseket a korábbi évtizedek igényei alakították ki, és nem tervszerű műszaki tevékenység eredményeként alakították ki (*Murányi, 1956*). Az úthálózat átépítésének és a hiányosságok megszüntetésének szükségessége mellett *Murányi* további fontos érvként emelte ki a forgalombiztonság szempontját is. A közlekedési balesetek száma Európa több országában magasabb volt azokon az utakon átépítésüket megelőzően, amelyeket korábban nem a gépjárműforgalom igényei szerint építettek meg (*Murányi, 1956*).

Az 1950-es évek közúti baleseti adatait nem publikálták személyesérüléssel járó, illetve anyagi káros bontásban, ezért csak az összesen számokat lehet összehasonlítani a két világháború közötti időszak adataival. Elmondható, hogy az 1950-es években a közúti balesetek száma elmaradt az 1937. évi értéktől (10 940), mivel 1959-ben, ami a legmagasabb balesetszámot hozó év volt az 1950-es években, 7797 balesetet regisztráltak. A közúti balesetek száma 1962-től mutatott exponenciális növekedést.

Hazánkban a második világháború után 1955 és 1956 között végeztek ismét forgalomszámlálást. Ez módszerében lényegesen különbözött a korábbi években végrehajtott forgalomszámlálásoktól. Európában elsőként Magyarországon alkalmazták mintavételes módszert (*Murányi, 1956*) a teljes körű adatfelvételt kiváltva, ezzel jelentős költségmegtakarítást elérve (*Fekete, 1958*). Az ún. *systematic samp-*

¹⁴ A nagy teherszállító nehézjárművek kerékterhelése ötvenszerese volt a leg súlyosabb rakományt szállító lovas kocsikénak (*Ábrahám, 1976*).

ling (szisztematikus mintavételező) módszert, amelyet korábban az ipari kutatásoknál már használtak, és később a forgalomszámlálások területén is elterjedt, az Amerikai Egyesült Államokban végzett kutatásokra alapozva Magyarországon *Murányi Tamás*nak, az Ütügyi Kutatóintézet munkatársának a vezetésével fejlesztették ki (*Szalkai, 2008*). *Murányi* meghatározása szerint „az alkalmazott módszer tehát a statisztikai indukció keretébe tartozik, így valószínűségszámításra alapozott matematikai eszközökkel dolgozik” (*Murányi, 1956*).

Az átmeneti időszakban, 1955 és 1960 között kezdődött el – és 1965-re készült el – egy olyan, 15 évre szóló országos közúthálózat-fejlesztési terv megalapozása, amely figyelembe vette a többi népgazdasági ág fejlesztési terveit, valamint felhasználta a közúti forgalom-számlálás eredményeit, olyan módszerek kidolgozásával, amelyekkel előre meg lehetett becsülni a forgalom várható növekedését.

A második ötéves terv időszakát (1961–1965) a 21., a 63., a 41., a 81. és a 80. számú út korszerűsítésének intenzívebb időszaka jellemezte, valamint kiemelt szempont volt a megyei és a járási székhelyek összekapcsolása. Folytatták az 1-es, a 3-as, az 5-ös és a 7-es számú főút átépítését, és megkezdődött az autópálya-építés. A Budapestet Tatabányával összekötő 80. számú út (később az „I. autópálya” jelzést kapta) tervezése az Európa-utakra vonatkozó ENSZ-ajánlások figyelembevételével történt. 1960-ban döntött el, hogy az új autópálya az E5-ös nemzetközi út része lesz, ekkor már készen volt a Törökbálint és a Tatabánya közötti szakasz. Döntöttek arról is, hogy a tatabányai és a balatoni gyorsforgalmi utak közös bevezető szakaszon érjék el Budapestet, így 1961-ben megkezdődött a beruházás (*Reinisch–Berg, 1985*).

A nyári hónapokban a fővárost a Balatonnal összekötő 7-es számú főúton csúcsforgalmi időszakok alakultak ki, amit az a kapacitás már nem bírt el, ezért 1963-ban új nyomvonalon, Törökbálint térségéből kiindulva megkezdtek az M7-es autópálya bal oldali pályájának beruházását (*Ábrahám, 1976; Reinisch–Berg, 1985*). Ekkor az autópálya-építés nagy változást jelentett a hazai útépítésben, részben azért, mert addig hazánkban nem épült ilyen típusú út, illetve a tervezéskor nem volt mód a külföldi példák megtekintésére, és a már elkészült útpályák üzemeltetésében, fenntartásában sem volt tapasztalat (*Reinisch–Berg, 1985*).

1963. január 1-jén lépett hatályba az utakról szóló 1962. évi 21. törvényerejű rendelet, amely lehatárolta a feladatokat, bevezette az utak fenntartók szerinti – országos vagy tanácsi – meghatározását, valamint a 7. §-ban előírta az utak egységes nyilvántartási kötelezettségét is. A törvényerejű rendelet végrehajtásáról szóló 34/1962. (IX. 16.) Korm. rendelet 24. §-a szabályozta, hogy az országos közutakat a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium (KPM) közúti igazgatóságai, a tanácsi közutakat a területileg illetékes tanács végrehajtó bizottságának közlekedési szakigazgatási szerve tartotta nyilván. Az úthálózati kimutatás rendszerét a KPM Közúti Főosztálya rendelte el 1966-ban. A megyei közúti igazgatóságok

minden év januárjában úthálózati változásjelentési adatlapokat töltöttek ki, amelyekből gépi feldolgozással¹⁵ készült el az úthálózati kimutatás. A szöveges úthálózati nyilvántartás tartalmazta a természetes mennyiségi egységben mért és kód-számmal kifejezett adatokat, így többek között: megye neve, útkategória, hibaszelvény, vasúti keresztezések, átmenő utak, út- (szakasz-) hossz (méterpontossággal), burkolatfajta, terepjelleg. *Antal és Szlatényi* beszámolt arról, hogy 1979-ben is a fent leírt útnyilvántartási rendszer működött. Az országos közúthálózat tervszerű fejlesztése, igazgatása, fenntartása igényelte az adatbank-üzemmódban működő nyilvántartásokat. A közúti információs rendszer az úthálózati kimutatásokból, a hidnyilvántartásból, a teherbírás-, forgalmi, baleseti, költségráfordítás-nyilvántartásokból, a közúthálózat gazdasági értékeléséből és a közúti-vasúti kereszteződések nyilvántartásaiból állt (*Antal–Szlatényi, 1979*).

Az 1963-ban megtartott forgalomszámlálás és a hálózatfejlesztések tervezésének kezdete egybeesett. Az új rendszerű célforgalom-számlálás 22 400 kilométer közútra terjedt ki, 4925 állomáson hajtották végre, és ekkor már az utak forgalmi jellegét is meghatározták. Az eredmények szerint az ország úthálózatát a motoros forgalom már 88%-ban terhelte, a fogatos forgalom részaránya mindössze 12%-ra esett vissza. Ettől kezdve a jövőbeni úthálózatot csak a gépjárműforgalomra tervezték (*Ábrahám, 1978*).

Az 1963-as forgalomszámlálás adatainak feldolgozását követően 1965-ben sorolták be a közutakat az új rendszerbe. Bizonyos összekötő utakat másodrendű főútnak soroltak át. Ezzel párhuzamosan néhány hegyvidéki utat az egyre növekvő forgalom és a környezetvédelmi szempontok előtérbe kerülése miatt alacsonyabb kategóriába soroltak vagy a forgalom elől lezártak (*Szalkai, 2008*).

Az országos közutak adatairól a *Közlekedési és hírközlési adattárak* (1967–1969), illetve később a közlekedési statisztikai évkönyvek (1970–1989) részletes adatokat tartalmaztak az úthálózat jellege és az útburkolatok típusai szerint, ez utóbbit megyei bontásban is. A szakstatisztikai adatokat tartalmazó évkönyvek a forgalomszámlálások eredményei alapján néhány forgalmasabb hazai útvonal napi átlagos gépjárműforgalmának adatait is publikálták.

Az 1964-ben megjelent statisztikai évkönyvben az állami közúthálózat hosszának 1961., 1962. és az 1963. végi adatai már fő (ezen belül: egy számjegyű, két számjegyű, három számjegyű) közlekedési utak,¹⁶ összekötő utak, bekötőutak, állomásokhoz vezető utak szerinti csoportosításban szerepeltek. Az állami közúthálózat burkolatok szerinti idősoros adatai közül elsőként az 1966. évit bontották meg az autópályák, az autóutak, az egyéb elsőrendű főutak és a másodrendű főutak

¹⁵ „A változások feldolgozása és az adatok tárolása SIEMENS számítógéppel történik. Ezt a munkát a Közlekedésépítési Szervező és Adatfeldolgozó Egyesülés (UTORG) végzi.” (*Antal–Szlatényi, 1979*)

¹⁶ 3/1962.(XII.29.) KPM rendelet az utak igazgatásáról.

adataira, amelyeket ezt követően minden évben egészen 1974-ig külön is szerepeltettek. 1975 és 1999 között az úthálózat jellege szerint az elsőrendű főutak összesen adata, ebből kiemelve az autópályák és az autóutak adatai, valamint a másodrendű főutak és a többi egyéb útkategória adata külön táblázatban jelent meg. 1978-tól (visszamenőleg 1970-től évenként is) bővült a közlés az autópályákra és autóutakra fel-, illetve levezető utak adataival.

A Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium 5/1999. (II. 12.) számú rendeletével¹⁷ módosította az országos közutak hálózati útkategóriáinak csoportosítását, illetve a közutak számozásának rendszerét. Az országos közutak adatait a KSH publikációiban a 2000. évi adatoktól kezdődően a rendeletben meghatározott csoportosítás (gyorsforgalmi utak: autópálya, autóút; főutak: elsőrendű főút, másodrendű főút, gyorsforgalmi utak csomóponti ágai; mellékutak: összekötő út, bekötőút, állomáshoz vezető út) szerint közölte.

A KSH az 1960-as évek végén *Az állami közutak és a közúti hidak adatai* (elrendelési száma 19.077/68.), majd 1971-ben ugyanezen a címen, de a 270072/71. számon elrendelt éves jelentésben gyűjtött adatokat az állami közúthálózatról, amelyet a KPM Közúti Főosztálya szolgáltatott évente. A kérdőíven a közutak hosszúsága és négyzetkilométerben kifejezett felületére vonatkozó, országos és megyei adatokat az utak jellege (főutak, ezen belül az autópályák, autóutak, az ezekre fel- és levezető utak, az egyéb elsőrendű főutak, másodrendű főutak, továbbá az összekötő utak, a bekötőutak és az állomásokhoz vezető utak szerint) és a burkolat típusa (kő és keramit, beton, aszfalt és bitumen, kétszer vagy többször portalanított makadám, egyszer portalanított vizes makadám és egyéb) szerint kellett megadni. Külön táblázatban szerepeltek az elsőrendű főutakra egyenként a hosszúság, a szélesség, az emelkedők számának, a szintbeni és a kétszintű vasúti keresztezések, valamint a hidak számának adatai. A kérdőíven külön-külön táblázatban kérték az állami közúthálózat hosszának adott tárgyévben történt változását, valamint az úthálózathoz törölt és a felvett utak burkolat szerinti hosszát. A beszámolójelentés tartalmazta a tárgyévben az állami közutakra és a hidakra fordított kiadások összegét, megbontva az új építésre, a korszerűsítésre és a fenntartásra. Az utolsó kettő, vagyis a VIII. és a IX. táblázatban az állami közutakon lévő hidak szerkezet, valamint a teherbírás és szélesség szerinti darabszámára vonatkozó adatokat gyűjtötték.

A kérdőív 1976-ban módosult, mert kivezették azokat a részletező adatokat (pl. a közutak felülete az utak jellege szerint, a megyesoros táblázatból az aszfalt- és a bitumenburkolat további részletező megbontását, valamint egy teljes táblázatot az úthálózathoz törölt, illetve a felvett utak burkolatok szerinti adataira), amelyeket a tájékoztatás céljára nem használtak.

¹⁷ 5/1999. (II. 12.) KHVM rendelet a közutak igazgatásáról szóló 19/1994. (V. 31.) KHVM rendelet módosításáról.

1980-ban az *Építményjegyzék* tartalmi módosulása miatt átalakult a kérdőív. Az útburkolatok csoportosítása változott meg a következők szerint: kő és keramit, aszfaltbeton, egyéb utántömördő aszfalt, vizes és portalanított makadám.

1984-ben a kérdőív új táblával bővült, amely a Balaton menti országos közutak (M7-es, 7-es, 70-es, 71-es és az egyéb utak) hossza, az úttest átlagos szélessége, az új építések, illetve a korszerűsítések kilométerben megadott adathelyeit tartalmazta.

A közigazgatásban történt szervezeti változást követően az adatszolgáltató a Közlekedési Minisztérium (KM) Közúti Közlekedési Főosztálya lett. 1987-ben módosult újra az adatgyűjtés címe és tartalma, mivel a közúti hidakról onnantól fogva már nem kértek adatokat, tekintettel arra, hogy ezeket az adatokat „szolgálati használatra” minősítették, így a publikációkban sem lehetett szerepeltetni. Ugyanakkor a kérdőívet kiegészítették egy új táblázattal, amely az országos közutak átkelési szakaszainak hosszára és felületére vonatkozott, megyék és városok szerinti részletezettségben. Ezeket az adatokat addig a KSH Társadalomstatistikai Főosztálya a megyei tanácsoktól gyűjtötte be a 270 554/76 számú kérdőívben, amelynek megszüntetését párhuzamosan el is rendelték. A kérdőív adatait továbbra is a KM országos nyilvántartásából vették át, a határidő a korábbi március 31. helyett április 25-re módosult.

Az országos közutak adatai című (270 072/87) éves kérdőív megszüntetését 1988 októberében rendelte el a KSH, az utolsó adatokat tartalmazó kérdőív beérkezési határideje 1989. április 25. volt. A megszüntetést az indokolta, hogy a Közlekedési Minisztérium államtitkára és a KSH elnökhelyettese együttműködési megállapodást írt alá, amely alapján a minisztérium továbbra is biztosította igazgatási statisztikájából a hivatal számára az adatokat.

A szakstatistikát érintően még korábban, 1975-ben megszüntetésre került *A megye területén lévő állami közúthálózat fontosabb adatai* című (elrendelési szám: 270 073/71.) éves adatgyűjtés, amely eredményeit a KPM Közúti Igazgatóságai küldték meg a KSH területileg illetékes Igazgatóságainak.

1966 és 1970 között, a harmadik ötéves tervben a korszerűsítések döntő része a fő úthálózatot célozta meg. Koncentrált korszerűsítési program szerint építették át az 1., a 2., a 3., az 5., a 6., a 7., a 71. és a 84. számú főutat, együttesen 2268 kilométer hosszúságban. A makadám utak bitumenes portalanítási programja döntően megvalósult (*Ábrahám, 1976*).

1968-ban bevezetésre került az új gazdaságirányítási rendszer, a közvetlen tervutasítások helyett gazdasági szabályozókat alkalmaztak. Az év októberében az Országgyűlés a kormányprogram részeként megtárgyalta és elfogadta a közlekedéspolitikai tudományosan megalapozott koncepcióját, amely az új gazdasági környezet körülményeihez igazodva 12–15 éves időtartamra jelölte ki a közlekedésfejlesztés fő irányait (többek között az országos úthálózat korszerűsítése, az útpályák

szélesítése a bevezető és az átkelési szakaszokon, az útpályák szélességének és teherbírásának növelése).

A közúti közlekedés teljesítményei és részaránya jelentősen növekedett, az egyéni gépjárműforgalom meghatározó tényezővé vált. A személysérüléssel balesetek száma jelentősen megnövekedett a járműforgalom bővülése miatt: 1970-ben 23 225 személysérüléssel járó baleset következett be a közutakon, amely során 1707-en haltak és 30 328-an sérültek meg az 1970. évi *Magyar statisztikai évkönyv* adatai szerint (KSH, 1971, 521. oldal). Összehasonlításképpen: 1960-ban még „csak” 6287 baleset történt, amelyek során összesen 630-an hunytak el, és 7500-an sérültek meg (KSH, 1966, 337. oldal). A vizsgált tíz év alatt a balesetszámban több mint 3,5-szeres (369%-os) növekedés következett be, míg a meghaltak és a sérültek együttes számában közel négyszeres (394%-os). A közúti motorizáció gyors fejlődése miatt még gyorsabb ütemben kellett folytatni az úthálózat korszerűsítését, és szükségessé vált az autópályákból és autótutakból álló gyorsforgalmi hálózat kiépítése (Rödönyi, 1975).

A KSH a negyedik ötéves terv időszakáról (1971–1975) készített jelentésében beszámolt arról, hogy az országos úthálózat fejlesztése során az M1-es gyorsforgalmi út Tatabánya és Komárom közötti szakaszát, az M7-es autópályát Balatonaligáig, valamint a Balatonaliga és Zamárdi közötti autótutat is átadták a forgalom számára.

Nyomvonalát tekintve az M7-es autópályát ütemezetten épült, 1972-ben készült el Törökbálint és Martonvásár között a menetirány szerinti jobb pálya és egy évvel később Székesfehérvárig a 2×2 forgalmi sávú autópályát is. Ezt követően 1975-ben adták át a forgalomnak a Székesfehérvár és Balatonvilágos közötti szakaszt (Reinisch–Berg, 1985).

1973-ban készült el a 4. számú főút ceglédi szakasza 30 kilométernyi új nyomvonalon, befejeződött többek között a Nyíregyháza és Záhony közötti út (KSH, 1974).

1973-ban kezdték el építeni az M3-as autópályát Budapest és Gödöllő közötti szakaszát, hajlékony pályaszerkezettel, modern, érdesített homokaszfalt kopóréteggel. Ez volt az első olyan hazai autópályát, ahol kapaszkodósávokat is építettek, és leállósávokat is kialakítottak. Ezt a szakaszt 1978-ban helyezték forgalomba. Az M3-as autópályát folyamatosan építették, 1980-ban helyezték üzembe a Gödöllő és Hatvan közötti szakaszt, 1983-ig fejeződött be a Gyöngyös nyugati csomópontig tartó rész. 1976-ban a főváros és Tatabánya között folytatódott az M1-es autópályát építése, amelynek első, 21,5 kilométeres szakaszát Budapest irányába haladva 1982-ben helyezték üzembe. 1977-ben megkezdődött az M5-ös autópályát építése (Reinisch–Berg, 1985).

Az 1970-es évek közepén bekövetkezett kőolajár-robbanás és annak hatásai nagymértékben és negatívan érintették a hazai gyorsforgalmiút-hálózat építését.

Jelentős áremelkedés történt az alapanyagok esetében, így a cement és a bitumen árában, de a szállítási költségek is megnövekedtek, ezek pedig együttesen a beruházási költségek emelkedését okozták. Emiatt a hatodik ötéves terv félidejében a korábbi fejlesztési terveket felül kellett vizsgálni. Az M3-as félautópálya Gyöngyös és Halmajugra között már megkezdett építését ideiglenesen le kellett állítani, és az M5-ös autópálya beruházása is lassúbb tempóban tudott haladni (*Reinisch–Berg, 1985*).

A KSH jelentése szerint 1977-ben a közutakon több mint 80 kilométer új út épült (*KSH, 1978*). (A forgalom számára átadták az M1-es autópálya Komárom és Győr között felszélességben elkészült szakaszát. 1980-ban a régi M1-es autótút Törökbálint és Biatorbágy közötti szakaszát átépítették 2×2 forgalmi sávossá (*Reinisch–Berg, 1985*).

1983-ban az úthálózat-fejlesztések folytatásaként az első félévben adták át a forgalomnak az M3-as autópálya Hatvan és Gyöngyös közötti szakaszát (*KSH, 1984*).

4. A rendszerváltozást követő időszakról napjainkig

Ebben az alfejezetben áttekintjük a rendszerváltást követő időszekekre vonatkozólag a közúthálózat fontosabb adatforrásait, az úthálózat fajlagos mutatóit, valamint ismertetjük a közúti baleseti adatokkal való fontosabb összefüggéseket.

4.1. Adatforrások

Az országos közutak és hidak adatai című éves adatgyűjtés 1991-től a Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium (KHVM), 2000-től a Közlekedési és Vízügyi Minisztérium (KVM), 2003-tól a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium (GKM) adatgyűjtései között szerepelt. Utoljára a 2008. évi OSAP-ban került elrendelésre.

2010. május 31-én a KSH és a Magyar Közút Nonprofit Zrt. (MK) együttműködési megállapodást kötött a felek kezelésében lévő adatgyűjtési rendszereikből származtatható információk, alapadatok átadására: évente a tárgyévet követő április 30-ig az MK átadja a KSH-nak a helyi közutak településsoros adatait, az országos közutak adatait (hossz burkolattípusonként, felület burkolattípusonként, átlagos napi forgalom {egységjármű/nap}).

A 2005-ben alapított Magyar Közút Nonprofit Zrt. végzi az országos közúthálózat-fenntartási és -üzemeltetési feladatait. Ezen túlmenően több kapcsolódó tevékenységet is ellát, így a túlméretes járművek útvonalengedélyének kiadását, a tehergépjárművek ellenőrzését mérőállomásaikon, az útügyi alágazat szakembereinek továbbképzését, az Útinform, az Országos Közúti Adatbank és a kiskőrösi Úttörténeti Múzeum működtetését is. Ezek közül statisztikai szempontból nagyon jelentős szerepe van az általuk fejlesztett programrendszernek, az Országos Közúti Adatbanknak, amelyben az országos közúthálózat állapota, a forgalom és a balesetek legaktuálisabb adatai állnak rendelkezésre. A forgalmi adatok egyik fő forrása az országos közúti keresztmetszeti forgalomszámlálás. Ennek jelenleg is alkalmazott rendszerére 1995-től tértek át, ekkor az országos közúti keresztmetszeti forgalomszámlálás az előző évektől eltérően, úgynevezett „gördülő” rendszerben került végrehajtásra. Az új forgalomszámlálási rendszer bevezetésével a teljes körű forgalomszámlálás egymást követő ötéves ciklusokban történik. Egy-egy vármegye úthálózatának évente mintegy 1/5-én végeznek keresztmetszeti forgalomfelvételeket. A „gördülő” rendszer bevezetésével a szakma minden évben rendelkezik szinte az egész országos közúthálózatra vonatkozó forgalmi adatokkal, országos és megyei összesítésekkel (*Magyar Közút Nonprofit Zrt., 2025*).

A rendszerváltást követően a hazai autópályák építése elsősorban koncessziós beruházások keretében történt (*KSH, 1998*). 1994 és 1998 között 151 kilométer hosszú autópálya, 28 kilométernyi autótút és további 136 kilométernyi tehermentesítő és elkerülő út készült el. 1998 végén az úthálózat teljes hossza 30,2 ezer kilométer volt, ebből 448 kilométert tett ki az autópályák hossza, az autótutaké 50 kilométer volt (*KSH, 1999*).

2001-ben az országos közúthálózat hossza 30 322 kilométer volt, 1989 óta 490 kilométerrel növekedett. Ezen belül az elsőrendű főutak 280, az autópályák hossza 230 kilométerrel bővült, az autótutaké csökkent. A főutakhoz tartozó autópályák (448 kilométer), az autótutak (57 kilométer), az elsőrendű (2173 kilométer) és a másodrendű (4330 kilométer) főutak együttes aránya nem érte el a teljes úthálózat negyedét (*KSH, 2002*).

2000 és 2002 között elkészült az M3-as autópálya Füzesabony és Polgár között 65 kilométer hosszúságban, az M7-es autópálya felújítása és a Balatonaliga és Zamárdi közötti 20 kilométeres szakasz teljes kiépítése, valamint megépült a szekszárdi Duna-híd is a hozzávezető autótúttal (10 kilométer) (*Nagy, 2004*).

Az M5-ös autópálya 2005-ben érte el Szegedet és egy évvel később a szerb határt. Az M1-es autópálya után az M5-ös a második magyarországi autópálya, amely teljes hosszában kiépült és elérte az országhatárt. Az 58 kilométer hosszú M43-as autópályát, amely Nagylaknál éri el a román határt, több ütemben, 2005 és 2015 között adták át a forgalom számára. Megépítésével Szeged tehermentesült a román tranzitforgalomtól. A Budapesttől déli irányba haladó M6-os autópálya

első szakaszát – az érdi tető és Dunaújváros között – 2006-ban adták át a forgalomnak, 2008-ban elkészült az érdi tető és az M0 közötti szakasz (Hajós, 2024).

A 4. táblázatban a teljesség igénye nélkül felsoroljuk a 2008 és 2022 között átadott gyorsforgalmi utakat.

4. táblázat

Gyorsforgalmi utak hossza és forgalom számára átadás időpontja

Length and opening date of motorways

Szakasz megnevezése	Szakasz hossza, kilométer	Forgalom számára átadás időpontja
M0-s autótút, keleti szektor, 31. sz. főút és 3. sz. főút közötti szakasz	10,1	2008.09.16.
M0-s autótút, keleti szektor, 3. sz. főút és M3-as autópálya közötti szakasz	8,9	2008.09.16.
M31-es autópálya	12,4	2010.07.26.
M43-as autópálya, Szeged és Makó közötti szakasz	31,6	2011.04.20.
M3-as autópálya, Nyíregyháza és Ór közötti szakasz	33,8	2013.01.16.
M0-s autótút déli szektorának bővítése az M6-51. sz. főút között	11,1	2013.06.30.
M86-os autótút, Szombathely–Vát szakasz	9,2	2014.07.25.
M43-as autópálya Makó és az országhatár között	23,1	2015.07.10.
M85-ös és M86-os autótút Csornát elkerülő szakaszának I. üteme	11,5	2015.09.09.
M85-ös autótút, Enese és Csorna közötti szakasz	7,0	2015.09.09.
M86-os autótút, Szeleste és Hegyfalva közötti szakasz	7,5	2015.09.18.
M86-os autótút, Csorna és Hegyfalva közötti szakasz	33,4	2016.10.25.
M35-ös autópálya (II. ütem) 481. számú főút és Berettyóújfalva közötti szakaszának megvalósítása	20,3	2018.12.20.
Békéscsaba megközelítése M44 Tiszakürt - Kondoros közötti szakasz Új nyomvonal, 2 x 2 forgalmi sáv gyorsforgalmi út megvalósítása	61,0	2019.10.02.
Szolnok megközelítése, M4 M0-Cegléd közötti szakasza (II. építési ütem M4 gyorsforgalmi út Albertirsa-Cegléd közötti szakasz kivitelezése) 14,4 kilométer autótút építése, a szakaszon megvalósult a meglévő 2 x 2 sáv felújítása 3,4 km-en, és a meglévő 2 x 1 sáv bővítése, átépítése 2 x 2 sáv gyorsforgalmi úttá 11 km-en.	14,4	2019.10.10.
Az M7-es autópálya és a 710. számú főút csomópontjának kialakítása.	18,0	2019.11.29.
Az M70-es autótút Letenye és Tornyiszentmiklós, országhatár közötti szakaszának bővítése.	12,7	2019.12.13.
Szolnok megközelítése, M4, M0 és Cegléd közötti szakasza (I. építési ütem: M4 gyorsforgalmi út Üllő és Albertirsa közötti szakasz kivitelezése) Mintegy 30 kilométer autótút építése, amelyből új nyomvonalú pályaként 29 km épült, és 1 kilométer hosszban a meglévő 2 x 1 sáv szakasz 2 x 2 sávossá történő bővítése valósult meg.	30,0	2020.02.07.

(A táblázat a következő oldalon folytatódik)

(folytatás)

Szakasz megnevezése	Szakasz hossza, kilométer	Forgalom számára átadás időpontja
Szolnok megközelítése, M4 Cegléd és Abony közötti szakaszának négygyomúsítása. Az M4-es autótűt Űllő és Abony (Kelet) közötti szakasza 2 × 2 sávos autótűtként 26,6 méter koronaszélességgel mintegy 62 kilométer hosszban valósult meg, ezen belül a Cegléd és Abony közötti szakasz 26,60 méter koronaszélességű, 2 × 2 sávos autótűtként került megvalósításra.	17,6	2020.07.16. 2020.07.23.
Eger megközelítése, M25-ös autótűt déli ütemének megvalósítása (1. építési {déli} szakasz kivitelezése). A déli ütem déli szakasza az M3-as autópálya és a 3. sz. főút új külön szintű csomópontjáiá tartó szakasz, ahol a déli ütem déli szakasza csatlakozik a déli ütem északi szakaszához.	7,1	2020.07.20.
Eger megközelítése, M25-ös autótűt déli ütemének megvalósítása (2. építési (északi) szakasz kivitelezése). A déli ütem északi szakasza a 3. sz. főút és az új nyomvonalú 2502 j. út csomópontjáiá tartó szakasz, ahol a déli ütem csatlakozik az M25-ös autótűt északi üteméhez.	7,5	2020.07.20.
M4-es autópálya Berettyóújfalu és Nagykereki (országhatár) közötti szakaszának megvalósítása (47. számú főút, Nagykereki országhatár).	26,5	2020.09.04.
M76-os autótűt M7-es autópálya holládi csomópont és Balatonszentgyörgy közötti szakaszának megvalósítása. Az M7-es autópálya holládi csomópontjától indulva Balatonszentgyörgy elkerülésével új autótűt épült.	5,65	2020.10.22.
M44-es autópálya Kondoros és Békéscsaba közötti szakasza.	18,0	2020.12.11.
Sopron megközelítése, M85-ös autótűt Fertőendréd csomópont és Nagylózs közötti szakaszának megvalósítása.	15,6	2020.12.16.
Sopron megközelítése, M85-ös autótűt Csorna-Nyugat és Fertőendréd csomópont közötti szakasz megvalósítása.	20,1	2020.12.16.
Budapest és Vác közötti út négygyomúsítása.	19,6	2021.02.12.
M8-as autótűt Körmend és Rábafüzes, illetve az országhatár közötti szakasza.	28,9	2021.10.21.
M30-as autópálya Miskolc és Torniosnémeti közötti szakasza.	56,6	2021.10.26.
M4-es gyorsforgalmi út Abony (kelet) és Törökszentmiklós (nyugat) közötti szakasz (Szolnok északi elkerülő) megvalósítása új Tisza-híd megépítésével.	27,1	2022.02.22.

Megjegyzés: gyorsforgalmi utak (külsőterületi, belterületi) alatt az autópályák, az autótűtak és a gyorsforgalmi utak csomóponti elemei értendők (26/2021. (VI.28.) ITM rendelet az útügyi igazgatásról).

„Autópálya: jelzőtáblával autópályaként megjelölt osztottpályás út.

Autótűt: jelzőtáblával autótűtként megjelölt út” (1/1975. (II.5.) KPM-BM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól.)

Forrás: NIF (2025).

A hazai úthálózat rendszerváltás utáni fejlődésénél fontos áttekinteni, hogy miként integrálódott a nemzetközi útvonalhálózatba. A közös európai közlekedéspolitikai elvek és irányzatok megteremtése közel hetven éve kezdődött, ugyanis a nemzetközi közlekedési útvonalak kialakításával már az 1957-es Római Szerződés is foglalkozott. A megfelelő infrastrukturális háttér kialakítása elengedhetetlen volt az egységes európai piac létrejöttéhez, a személyek és az áruk hatékony szállításához, amely a gazdasági növekedést és a versenyképességet erősíti. 1989-ben a strasbourgi csúcson fogadták el a Transzeurópai hálózatok (TEN = Trans-European Network) alapelveit. Az 1992. évi maastrichti szerződésben fektették le ennek jogi alapjait, amelyek több fontos infrastrukturális területet foglalnak magukba. Ezek egyike a TEN-T (Transzeurópai Közlekedési Hálózat), amely az EU tagállamainak területén a távolsági személy- és áruszállítás gerinchálózatát alkotja egységes rendszerként. A kijelölt struktúra tartalmazza a tagállamok úthálózatának, vasúti hálózatának egy-egy adott szakaszát, valamint a jelentősebb repülőtereket és a hajózható belvízi útvonalakat, folyami és tengeri kikötőket is. 1991-ben Prágában az I. Páneurópai Közlekedési Értekezleten a részt vevő országok közlekedési miniszterei egységes, a közlekedési infrastruktúrára vonatkozó koncepció kialakítása mellett döntöttek. Ezt követően az 1994-ben Krétán megtartott II. Páneurópai Közlekedési Értekezleten meghatározták azt az ún. Páneurópai hálózatot (Páneurópai Közlekedési Folyosók vagy Krétai Folyosók), amely az EU tagállamait és a kelet-európai, az Európai Unió határain kívül lévő, ún. „harmadik” országokat összekötő útvonalakat tartalmazta.

Az útvonalak kiegészítésére 1997-ben Helsinkiben került sor. Az ekkor megtartott III. Páneurópai Közlekedési Értekezleten jelölték ki a Helsinki Korridorokat vagy más néven Helsinki Folyosókat, amelyek több szakasza Magyarország területét is érinti.

2004. május 1-jén csatlakozott Magyarország és kilenc másik állam az EU-hoz. Ezáltal az új tagok területén áthaladó Helsinki Folyosók már a TEN-T, vagyis a transzeurópai közlekedési hálózat részét alkotják. Magyarországon négy (a IV., az V., a VII., a X.) Helsinki Folyosó halad át. A folyosók Budapest-központúak, és a közúton kijelöltek lefedik a hazai autópálya-hálózatot (*KSH, 2013, 5–7. oldal*).

2021. július 1-jén lépett hatályba az ügyi igazgatásról szóló 26/2021. (VI.28.) ITM rendelet,¹⁸ amely a korábbi, a közutak igazgatásáról szóló 19/1994. (V.31.) KHVM rendelet helyébe lépett. Az Innovációs és Technológiai Minisztérium (ITM) rendeletében az országos közúthálózat, amelynek elemei a gyorsforgalmi út, a főút és a mellékút egy hierarchikusan felépülő rendszer, megjelölésük szektorelv alapján történik.

¹⁸ 26/2021. (VI. 28.) ITM rendelet indoklása az ügyi igazgatásról szóló 26/2021. (VI. 28.) ITM rendelethez.

A rendelet szabályozza a jelölési alapelveket, továbbá a mellékletekben térképen és táblázatban is rögzítették a Transzeurópai Közlekedési Hálózat úthálózatának magyarországi szakaszait és a nemzetközi E-főúthálózathoz tartozó országos közutakat. Ezáltal teljesen egyértelműen beazonosíthatók az egyes útszakaszok.

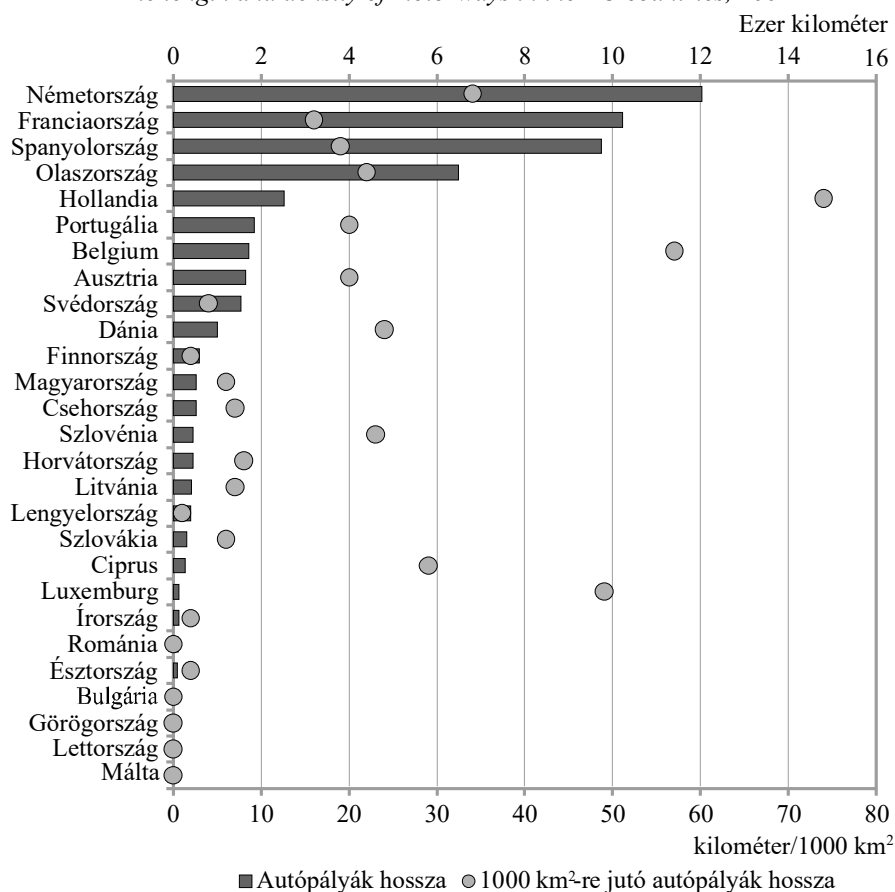
Az országos közúthálózaton belül a gyorsforgalmi utak bővítése mellett nagyon fontos a már meglévő autópályák és autóutak üzemeltetése és fenntartása is. 2022 szeptembere óta a magyar állammal kötött szerződés alapján ezt a feladatot végzi el az 1237 kilométer hosszúságú gyorsforgalmiút-hálózaton a Magyar Koncessziós Infrastruktúrafejlesztő Zrt. (MKIF). A közlekedésbiztonság szempontjából is nagyon fontos tényező az útburkolatok megfelelő állapota és minősége. Ennek érdekében kell a gyorsforgalmi út burkolatának műszaki paramétereit mindenhol azonos műszaki szintre hozniuk és elvégezniük a nagyfelületű burkolatcserét. 2023-ban az MKIF üzemeltetésébe tartozó gyorsforgalmi utak 19%-a újult meg 3,6 millió négyzetméteren, 2024-ben a főpálya újabb 27%-a kapott új burkolatot a régi, tönkrement, előregedett aszfaltréteg helyett, közel 5,1 millió négyzetméteren. A felújítások 43%-a az M3-as autópályát érintette, mintegy 2,2 millió négyzetméternyi közúton újították meg az aszfaltot. Az M7-es autópályán 1,6 millió négyzetméternyi út kapott új aszfaltburkolatot (MKIF, 2025).

4.2. A közlekedési infrastruktúra természetes és fajlagos mutatói

2002-ben a hazai autópálya-hálózat hossza 533 kilométer volt, míg az Európai Unió tagországai közül Ausztria ennek több mint a háromszorosával (1644 kilométer), Hollandia közel az ötszörösével (2517 kilométer) rendelkezett. A visegrádi államok közül 2002-ben Magyarország autópálya-hálózata volt a leghosszabb, Szlovákiáé pedig a legrövidebb (307 kilométer), ugyanakkor 1000 négyzetkilométer nagyságú területre mindkét országban 6 kilométer hosszú autópálya jutott. Ez az arány Csehországban 7, Lengyelországban 1 kilométer/1000 négyzetkilométer volt (lásd 2. ábra).

A 2. ábrán látható, hogy az Európai Unió tagországaihoz képest 2002-ben a hazai útsűrűség alacsonynak számított, a mutató Hollandiában volt a legmagasabb (74 kilométer/1000 négyzetkilométer), de nyugati szomszédunk, Ausztria fajlagos értéke is 3,3-szerese volt a hazainak (20 kilométer/1000 négyzetkilométer).

2. ábra

Az autópályák hossza és sűrűsége az Európai Unió országaiban, 2002*The length and density of motorways in the EU countries, 2002*

Megjegyzés: Bulgária, Lettország, Görögország 2002-es adatai nem álltak rendelkezésre.

Forrás: Eurostat (2025a).

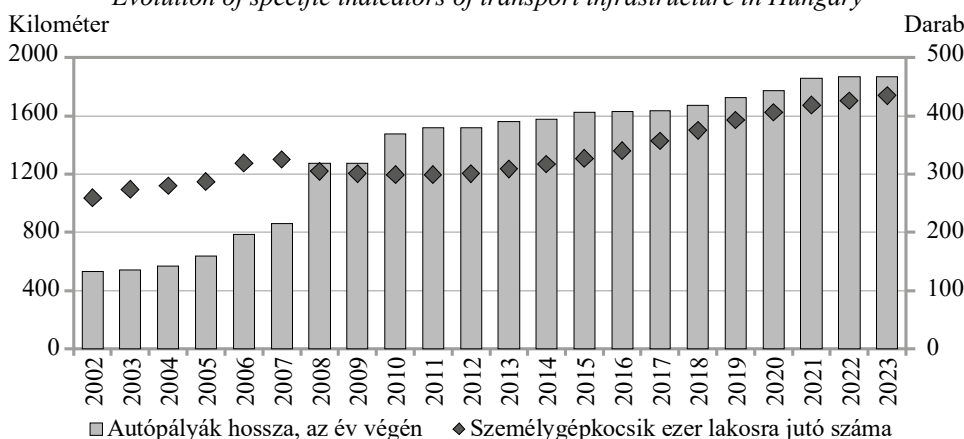
2002-ben Magyarországon a személygépkocsik állománya meghaladta a 2,6 milliót, ezer lakosra átlagosan 259 darab jutott. Ennek a mutatónak az értéke az EU-tagországokban 137 (Románia) és 640 (Luxemburg) között mozgott. A V4-ek közül Csehországban 358, Lengyelországban 289 személygépkocsi jutott ezer lakosra. Európai összehasonlításban a hazai személygépkocsi-ellátottság alacsony volt, az EU-tagországok rangsorában csak Szlovákiát (247) és Romániát előztük meg. Magyarországon 2002 és 2023 között az egyéni közlekedés legmeghatározóbb eszközének ellátottsági mutatója a gazdaságban és ennek következté-

ben a háztartások anyagi helyzetében is bekövetkezett változásokat tükrözte vissza. 2002-ben az ezer lakosra jutó személygépkocsik száma az előző évihez képest 6,1%-kal nőtt, ami 2003 után folyamatosan csökkent 2005-ig. Ezt követően 2006-ban 319 személygépkocsi jutott ezer lakosra, ami az előző évi, alacsony bázist (287) 11%-kal haladta meg. A mutató értéke 2008-ban 325 volt, az év végén kezdődő pénzügyi és gazdasági válság hatására, a háztartások jövedelmi helyzetét is negatívan befolyásolva jelentős mértékben csökkent egészen 2011-ig (299). A hazai lakosság személygépkocsi-ellátottsága a válság előtti legmagasabb szintet (2007-ben 325) csak 2015-ben érte el (327) újra, ezt követően már folyamatosan bővült. 2023-ban 435 személygépkocsi jutott ezer lakosra, ami 1,7-szerese volt a 2002. évi ellátottságnak (lásd 3. ábra).

3. ábra

A közlekedési infrastruktúra fajlagos mutatóinak alakulása Magyarországon*

Evolution of specific indicators of transport infrastructure in Hungary



* Az autópályák hossza 2013 és 2018 között tartalmazta az autótutakat is.

Forrás: Eurostat (2025a, 2025b).

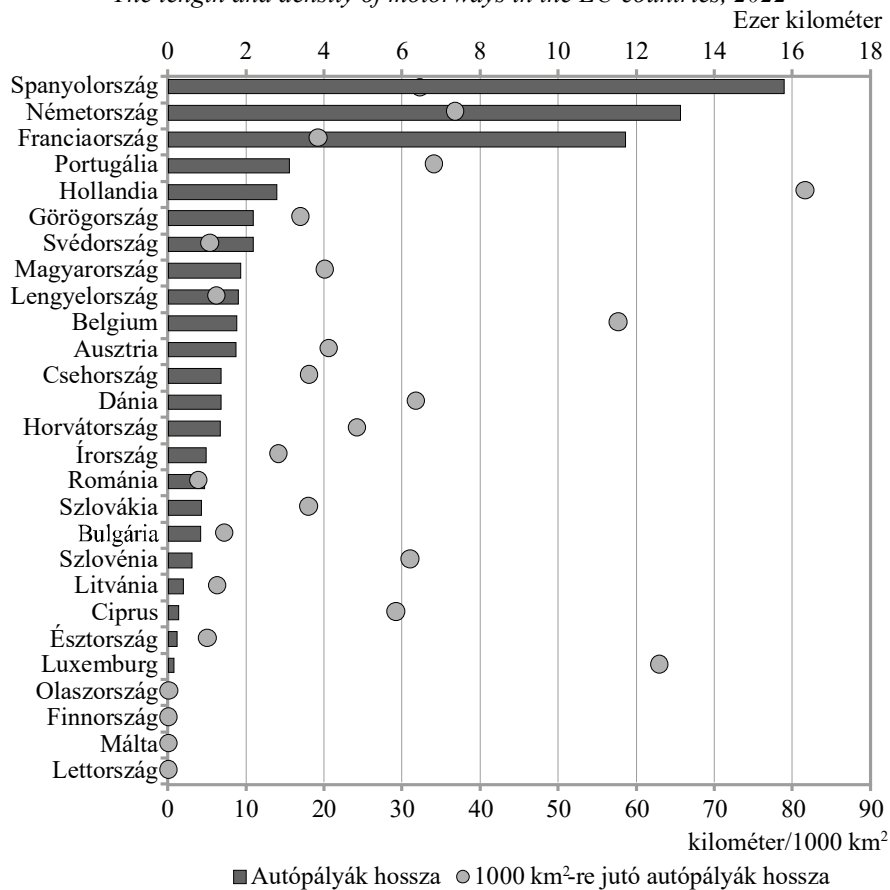
2022 végén Magyarországon a gyorsforgalmiút-hálózat folyamatos fejlesztésének eredményeként már 1868 kilométer hosszúságú autópálya állt rendelkezésre. (lásd 4. ábra) Az autópályák hosszúsága szerinti sorrendben az Európai Unió adataival rendelkező 23 tagországának rangsorában Magyarország, Svédország (2193 kilométer) és Lengyelország (1802 kilométer) között a 8. helyen foglalt helyet. 2022-ben az EU 27 tagállamában lévő autópályák hossza széles tartományt ölelt fel: Spanyolország rendelkezett leghosszabb (15 825 kilométer) és Luxemburg a legrövidebb (163 kilométer) autópálya-hálózattal. Ugyanakkor 2022-ben uniós összehasonlításban az ezer négyzetkilométer nagyságú területre jutó autópályák mutatója már más képet mutatott, mert az adatokkal rendelkező országok közül Hollandia vezette

(82 kilométer/1000 négyzetkilométer) és Románia zárta (4 kilométer/ 1000 négyzetkilométer) a rangsort. 2022-ben Magyarország fajlagos mutatója 20 kilométer/1000 négyzetkilométer volt, 14 ponttal haladta meg a 2002. évi, ezer négyzetkilométer területre jutó 6 kilométer hosszúságú értéket. A 4. ábra alapján látható, hogy 2022-ben az autópálya sűrűségét kifejező fajlagos mutató Ausztriában 21, Franciaországban 19, a visegrádi országok közül Csehországban és Szlovákiában egyformán 18, míg Lengyelországban 6 kilométer volt ezer négyzetkilométerenként.

4. ábra

Az autópályák hossza és sűrűsége az Európai Unió országaiban, 2022

The length and density of motorways in the EU countries, 2022



Megjegyzés: 2022-ben Olaszország, Finnország, Málta és Lettország adatai kipontozva, illetve megjegyzéssel ellátva jelentek meg. Magyarországnál az autópályák hossza 2013 és 2018 között tartalmazta az autótutakat is.
Forrás: Eurostat (2025a).

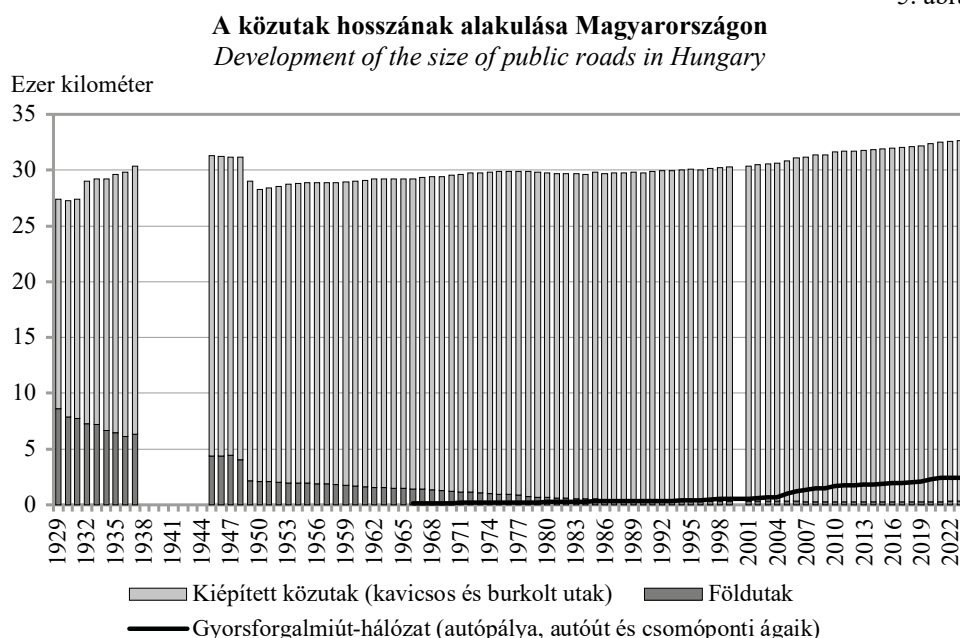
A KSH baleseti statisztikai kiadványaiban, illetve évkönyveiben az elmúlt évtizedekben külön fejezet foglalkozott a balesetek számának útvonalak (autópálya, autótút, főútvonal, egyéb útvonal) típusa szerinti bontásával. Ezen belül az egyes táblázatokban a balesetek számát az útvonalak típusa és a kimenetel szerint (az egyes autópályák és az autótutakra külön-külön is), valamint a fő okok és az útvonalak típusának relációjában is közölte a hivatal. Ez utóbbi tartalmazta külön az autópályák, az autótutak, a főútvonalak, az egyéb útvonalak szerinti bontást a baleset helyének beépítettsége, azaz lakott területen belül és azon kívüli csoportosítás szerint is.

4.3. Az úthálózat fejlődése és szerepe a közlekedési balesetekben

2001 és 2011 között a gépjárműforgalom mind a közlekedő járművek számát, mind pedig az általuk megtett távolságot tekintve jelentősen (26, illetve 30%-kal) bővült. A növekedés nagyobb részben a fő hálózatra háruló egyre intenzívebb forgalomnak volt köszönhető, de a mellékutak átlagos napi forgalma is jelentősen emelkedett. Ebben az időszakban közel 760 kilométer új gyorsforgalmi útszakaszt adtak át, és az autópályák és az autótutak szerepe is lényegesen nőtt a közlekedés lebonyolításában. 2011-ben a közúti forgalomban részt vevő járművek által megtett távolság átlagosan 27%-a gyorsforgalmi szakaszokon történt, szemben a 2001. évi 13%-kal (*KSH, 2013, 16. oldal*).

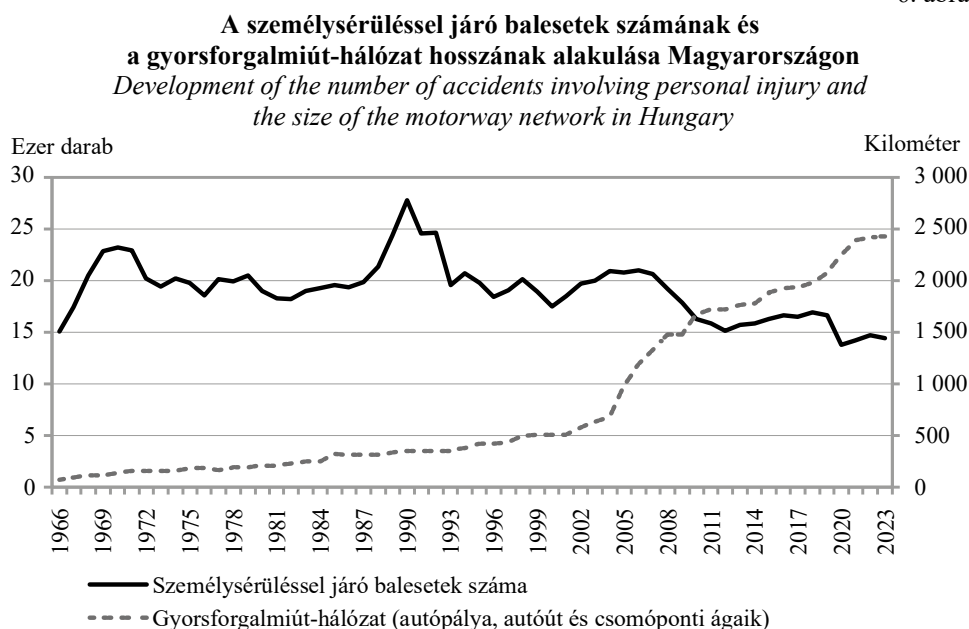
A gyorsforgalmiút-hálózat kiépítése jelentősen befolyásolta a közúti balesetek alakulását. Míg a kiépített, illetve kiépítetlen (földutak) közutak alakulása és a közúti balesetek száma között hosszú idősort megvizsgálva nincsen statisztikailag kimutatható kapcsolat, addig az 1966 és 2023 közötti időszakban a személy sérüléssel járó balesetek száma és a gyorsforgalmiút-hálózat nagysága között $-0,7$ -es mértékű korreláció adódik, azaz ahogy egyre több és jobb minőségű pályaszakasz épült ki, *ceteris paribus* úgy csökkent a személy sérüléssel járó balesetek száma is. (lásd 5. és 6. ábra). A gyorsforgalmi utakon nincsen kereszteződés, kanyarodás, nem kell gyalogos, kerékpáros felbukkanására számítani, így a magasabb sebesség ellenére is ez az úttípus biztonságosabb a többihez képest. A közúti balesetek számát más tényezők is befolyásolták, például az autók és a forgalom növekedése is hozzájárult a balesetek számának növekedéséhez, míg más tényezők, így az autók technológiai fejlettsége, műszaki állapota és az utasbiztonságot szolgáló technikai felszereltsége csökkentette a balesetek előfordulását. Ezt egy későbbi tanulmányunkban részletesen bemutatjuk.

5. ábra



Forrás: Magyar statisztikai évkönyvek.

6. ábra



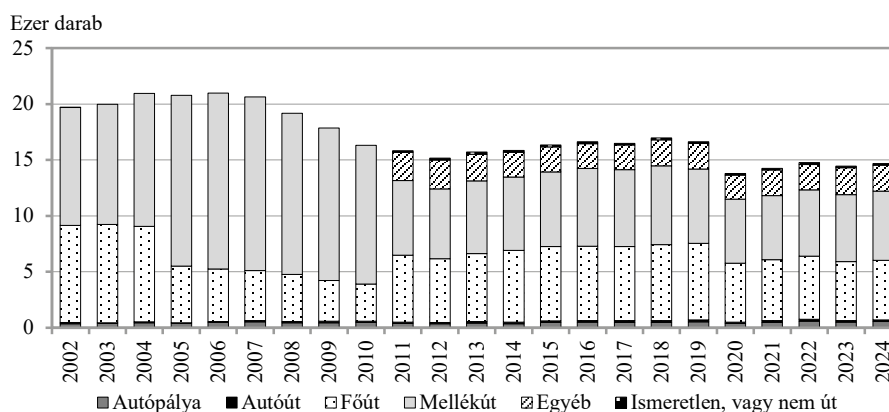
Forrás: Magyar statisztikai évkönyvek.

2002-től részletes adatok állnak rendelkezésre arra vonatkozóan, hogy a baleset milyen kategóriájú úton (autópálya, autótút, főút, mellékút, egyéb, ismeretlen) történt (lásd 7. ábra).

7. ábra

A balesetek számának alakulása útkategória szerint Magyarországon

Development of the number of accidents by road category in Hungary



Forrás: a KSH Tájékoztatói adatbázisa.

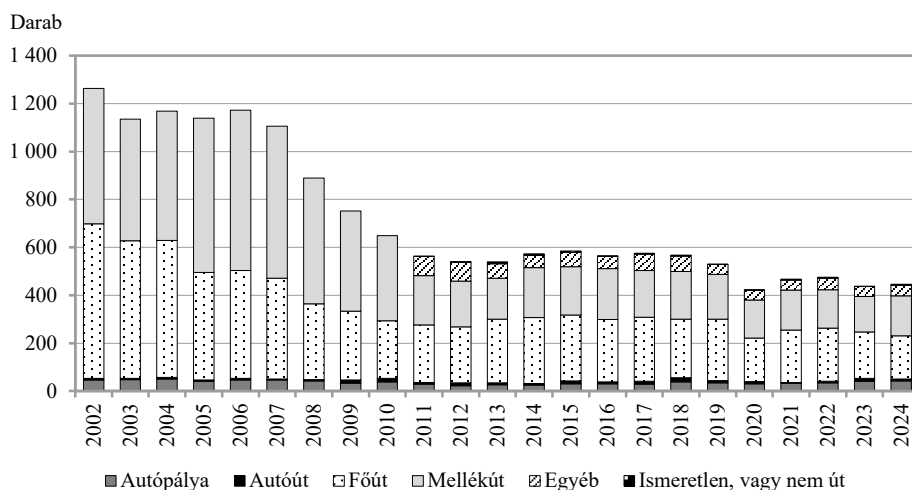
A 7. ábrán az is jól látható, hogy abszolút értékben a legtöbb baleset a mellékúton, ezt követően pedig a főúton (2024-ben 6206, illetve 5314 db) következik be. 2024-ben a baleseteknek csupán 4,8%-a (701 db) történt együttesen autópályán és autótúton. 2002 és 2024 között arányait tekintve 2003-ban és 2005-ben következett be a legkevesebb baleset autópályán és autótúton (2,2%), míg a legtöbb 2022-ben (5,1%).

A halálos kimenetelű balesetek tekintetében az autópálya és az autótút már „rosszabbul teljesít”. A vizsgált, 2002 és 2024 közötti időszakban jelentősen csökkent a mellék- és főúton történt halálos balesetek száma, emiatt bár abszolút értékben az autópályákon és autótúton bekövetkezett halálos kimenetelű balesetek száma lényegében nem változott, aránya jelentősen nőtt: míg 2002-ben 54 halálos baleset történt, ami 4,3%-os arányt jelentett, addig 2024-ben 51 ilyen baleset fordult elő, aminek az aránya 11,4%-ot tett ki (lásd 8. ábra).

A balesetek alakulását vizsgálhatjuk az utak állapota, minősége alapján is. A 9. ábra szerint 2002-ben a balesetek 13,9%-a, összesen 2734 db következett be nem hibátlan (továbbiakban: rossz) állapotú (gödrös, kátyús; töredezett, egyenetlen, hullámos; nyomvájús, burkolatlan vagy nem úttest) utakon. Ez az arány 2024-ben 28,1%-ra nőtt, azaz a balesetek közel harmada (4126 db) rossz minőségű utakon történt.

8. ábra

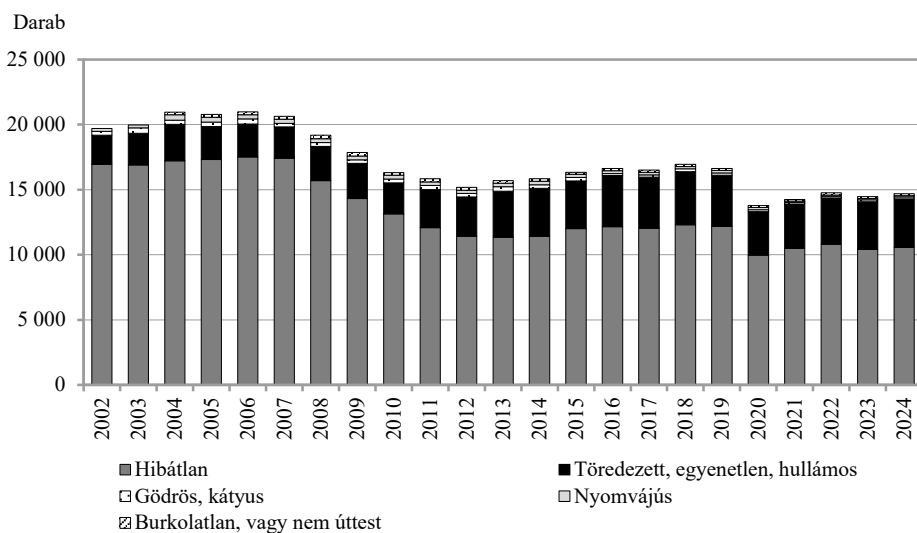
Halálos kimenetelű balesetek száma útkategória szerint Magyarországon
Number of fatal accidents by road category in Hungary



Forrás: a KSH Tájékoztatási adatbázisa.

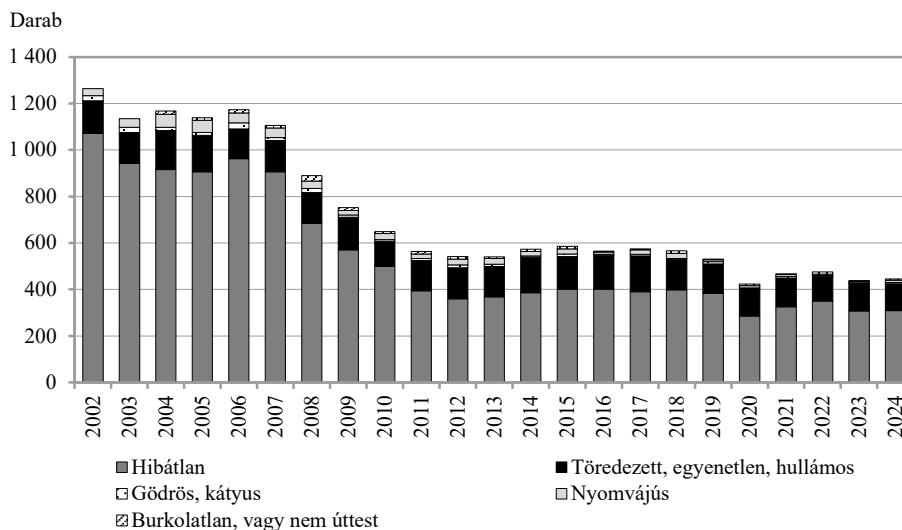
9. ábra

Személy sérüléses közúti balesetek száma az utak állapota szerint Magyarországon
Number of road accidents with personal injury by road condition in Hungary



Forrás: a KSH Tájékoztatási adatbázisa.

10. ábra

Halálos kimenetelű balesetek száma az utak állapota szerint Magyarországon*Number of fatal acc idents by road condition in Hungary*

Forrás: a KSH Tájékoztatási adatbázisa.

A halálos kimenetelű balesetek esetében abszolút értékben csökkent a rossz minőségű utakon bekövetkezett balesetek száma 2002 és 2024 között: míg 2002-ben 193, addig 2024-ben 137 halálos baleset történt. Ugyanakkor az arányokat tekintve mégis kétszeres növekedésről beszélhetünk: 2002-ben a halálos balesetek 15,3%-a következett be rossz minőségű utakon, 2024-ben pedig már 30,7%-a (lásd 10. ábra).

5. Összegzés

Tanulmányunkban bemutattuk a közúthálózat fejlődését és a statisztikai számbavételének történetét Magyarországon, továbbá ismertettük a fontosabb forgalomszámlálások eredményeit és módszereit. A szállításstatisztika e két területe az 1930-as években vett jelentős lendületet, amikor egyrészt bővült a közutak felmérése az utak burkolattípusára vonatkozó információval, másrészt az úthálózat változásával jelentős forgalomszámlálásokat hajtottak végre nemcsak Budapesten, hanem országos viszonylatban is. A közúti balesetek száma szorosan együtt mozgott a megnövekedett forgalommal, de befolyásolta az utak állapota is. A második

világháborút követően a forgalomszámlálásokra alapozva jelentős közútfejlesztés történt, az 1960-as években megindult az autópályaépítés is. A nyilvántartások adatbank jellegű működésének kialakítása szintén ekkorra tehető. A növekvő gépjárműforgalom a személysérülései baleseti esetek növekedésével járt együtt. A gyorsforgalmi utak kiépülése ugyanakkor kedvezően hatott a baleseti adatokra. A rendszerváltást követően napjainkig jelentősen csökkent a főutakon és a mellékutakon bekövetkező balesetek száma, ugyanakkor a legtöbb baleset még mindig ezeken az úttípusokon történik. Az autópályákon 2002 és 2024 között a baleseteknek kevesebb mint 5%-a következett be, míg a halálos kimenetelű balesetek esetében ez az arány 4–11% között alakult.

A KSH minden évben közzéteszi a közúthálózat és az önkormányzati utak hosszát burkolat szerinti bontásban, az országos közutak hosszát vármegye és régió szerint is, valamint az állami és önkormányzati kiépített utak hosszát település szerinti bontásban is. A baleseti adatok interaktív térképes megjelenítése a 2015–2018-as időszakra vonatkozóan érhető el a felhasználók számára, ennek a 2019–2024 időszakkal való frissítése folyamatban van.

Tanulmányunkban a közutak és a forgalomszámlálás alakulását elsősorban statisztikatörténeti szempontból, a fontosabb naturális mutatók alapján vizsgáltuk, de fontosnak tartjuk megemlíteni, hogy a szállítástatisztika e két részterülete jelentősen kötődik az infrastruktúra fenntartását, fejlesztését végző műszaki területhez is, ezért más mutatók, szempontrendszer szerinti bemutatása is lehetséges lehetett volna. Mivel a közúti közlekedés dominanciája nem kérdéses napjainkban a többi szállítási módozathoz képest, reméljük, hogy sikerült az infrastruktúra fontosságára felhívni a figyelmet.

Irodalom

- Antal I. – Szlatényi E. (1979): Az országos közutak és hidak nyilvántartása. *Közlekedéstudományi Szemle*, 29(4), 167–173. https://real-j.mtak.hu/11858/1/KozlekedestudomanyiSzemle_1979.pdf
- Ábrahám K. (1976): *Utak* – Műszaki Könyvkiadó, Budapest.
- Czére B. (1976): Széchenyi közlekedéspolitikája és hatása a magyar közlekedés fejlődésére. *Az MTA Műszaki Tudományok Osztályának Közleményei*, 51(3–4), 247–256. https://real.mtak.hu/200557/1/269_PDFsam_MUSZTUD_51.pdf
- Egri Z. (2022): A hazai települési jövedelemegyenlőtlenségek sajátosságai a földrajzi közelhatások alapján, 2012–2019. *Területi Statisztika*, 62(6), 625–662. <https://doi.org/10.15196/TS620601>
- Egri Z. – Kőszegi I. R. (2020): A közúti elérhetőség szerepe a kelet-magyarországi gazdasági teljesítményben és gazdaságfejlesztésben. *Területi Statisztika*, 60(6), 653–687. <https://doi.org/10.15196/TS600603>
- Eurostat (2025a): Online data code: tran_r_net. https://doi.org/10.2908/TRAN_R_NET
- Eurostat (2025b): Online data code: road_eqs_carhab. https://doi.org/10.2908/road_eqs_carhab

- Fekete A. (1958): Az első országos reprezentatív közúti forgalomszámlálás eredményei. *Statisztikai Szemle*, 36(12), 1169–1180.
- Frisnyák Zs. (2001): *A magyarországi közlekedés krónikája, 1750–2000* História MTA Történettudományi Intézete. Budapest.
- Hajós B. (2024): *Utak-hidak Magyarországon*. Hidászokért Egyesület. Debrecen.
<https://hidak.hu/2024/05/07/ut-hid/>
- Hanzély J. (1960): *Magyarország közutjainak története*. Útügyi Kutató Intézet 14. számú kiadványa, Budapest.
- Hegyi K. (1985): A magyar közúthálózat fejlődése, 1945–1985. *Közlekedéstudományi Szemle*, 35(9), 373–383. https://real-j.mtak.hu/11865/1/KozlekedestudomanyiSzemle_1985.pdf
- Honvári J. (szerk.) (2001): *Magyarország gazdaságtörténete a honfoglalástól a 20. század közepéig*. Aula Kiadó, Budapest.
- Központi Statisztikai Hivatal [KSH]: Adatgyűjtés-elrendelés, -módosítás, -megszüntetés nyomtatványai.
- Központi Statisztikai Hivatal [KSH]: *Magyar statisztikai évkönyvek 1919–2023 közötti kötetei*.
- Központi Statisztikai Hivatal [KSH] (1925): *Statisztikai évkönyv, 1919, 1920, 1921, 1922*. Budapest.
- Központi Statisztikai Hivatal [KSH] (1927): *Statisztikai évkönyv, 1923, 1924, 1925*. Budapest.
- Központi Statisztikai Hivatal [KSH] (1930): *Statisztikai évkönyv, 1929*. Budapest.
- Központi Statisztikai Hivatal [KSH] (1931): *Statisztikai évkönyv, 1930*. Budapest.
- Központi Statisztikai Hivatal [KSH] (1933): *Statisztikai évkönyv, 1932*. Budapest.
- Központi Statisztikai Hivatal [KSH] (1934): *Statisztikai évkönyv, 1933*. Budapest.
- Központi Statisztikai Hivatal [KSH] (1936): *Statisztikai évkönyv, 1935*. Budapest.
- Központi Statisztikai Hivatal [KSH] (1937): *Statisztikai évkönyv, 1936*. Budapest.
- Központi Statisztikai Hivatal [KSH] (1938): *Statisztikai évkönyv, 1937*. Budapest.
- Központi Statisztikai Hivatal [KSH] (1950a): *Statisztikai évkönyv, 1948*. Budapest.
- Központi Statisztikai Hivatal [KSH] (1950b): *Statisztikai évkönyv, 1949*. Budapest.
- Központi Statisztikai Hivatal [KSH] (1966): *Statisztikai évkönyv, 1965*. Budapest.
- Központi Statisztikai Hivatal [KSH] (1971): *Statisztikai évkönyv, 1970*. Budapest.
- Központi Statisztikai Hivatal [KSH] (1974): A Központi Statisztikai Hivatal jelentése az 1973. évi terv teljesítéséről, a népgazdaság fejlődéséről. *Statisztikai Szemle*, 52(2–3), 215–224.
https://www.ksh.hu/statszemle_archive/all/1974/1974_02-03/1974_02-03_0215_0224.pdf
- Központi Statisztikai Hivatal [KSH] (1975): A Központi Statisztikai Hivatal jelentése a társadalmi és a gazdasági élet fejlődéséről, a népgazdasági terv teljesítéséről a negyedik ötéves terv időszakában (1971–1975). *Statisztikai Szemle*, 54(5), 527–539.
https://www.ksh.hu/statszemle_archive/all/1976/1976_05/1976_05_0527_0539.pdf
- Központi Statisztikai Hivatal [KSH] (1978): A Központi Statisztikai Hivatal jelentése az 1977. évi terv teljesítéséről, a népgazdaság fejlődéséről. *Statisztikai Szemle*, 56(3), 287–294.
https://www.ksh.hu/statszemle_archive/all/1978/1978_03/1978_03_0287_0294.pdf
- Központi Statisztikai Hivatal [KSH] (1984): A Központi Statisztikai Hivatal jelentése a gazdaság és társadalom 1983. évi fejlődéséről, *Statisztikai Szemle*, 62(4), 414–422.
https://www.ksh.hu/statszemle_archive/all/1984/1984_04/1984_04_0414_0422.pdf
- Központi Statisztikai Hivatal [KSH] (1998): A társadalom és a gazdaság főbb folyamatai, 1997*. *Statisztikai Szemle*, 76(7-8), 649–675.
https://www.ksh.hu/statszemle_archive/all/1998/1998_07-08/1998_07-08_649.pdf
- Központi Statisztikai Hivatal [KSH] (1999): A társadalom és a gazdaság főbb folyamatai 1998-ban. *Statisztikai Szemle*, 77(9), 758.
https://www.ksh.hu/statszemle_archive/all/1999/1999_09/1999_09_758.pdf

- Központi Statisztikai Hivatal [KSH] (2002): Beszámoló a társadalom és a gazdaság főbb folyamatairól. *Statisztikai Szemle*, 80(9), 869.
https://www.ksh.hu/statszemle_archive/all/2002/2002_09/2002_09_869.pdf
- Központi Statisztikai Hivatal [KSH] (2013): *A közúti közlekedés jellemzői*, 2013. augusztus.
<https://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/regiook/debgyorkozutikozl.pdf>
- Központi Statisztikai Hivatal Könyvtár (2021): *Hieronymy Károly (1836–1911) mérnök, statisztikai oktató, bankigazgató, belügyminiszter, kereskedelmi miniszter*.
<https://www.kshkonyvtar.hu/article/80/623/hieronymy-karoly-1836-1911-mernoek-statisztikai-oktato-bankigazgato-beluegyminiszter-kereskedelmi-miniszter>
- Magyar Kir. Központi Statisztikai Hivatal térképészete (1937): *Magyarország közlekedési térképe*, 1937.
- Magyar Közút Nonprofit Zrt. (2025): <https://internet.kozut.hu/>
- Magyar Törvénytár (1938): <https://net.jogtar.hu/ezer-ev-torveny>
- Majdán, J. (2010): Közlekedéspolitika és hálózatfejlesztések 1920 és 1944 között Magyarországon. In: *Újragondolt negyedszázad: tanulmányok a Horthy-korszakról*. pp. 16–31.
https://acta.bibl.u-szeged.hu/67837/1/2010_horthy_tanulmanyok_016-031.pdf
- Máténé Bella K. – Lovászné Skach E. (2024): A hazai közlekedés- és szállításstatisztika történeti áttekintése. I. rész. *Statisztikai Szemle*, 102(7), 714–746.
<https://doi.org/10.20311/stat2024.07.hu0714>
- Meznerics I. – Torday L. (1937) *A magyar közigazgatás szervei, 1867–1937*. Magyar Közigazgatástudományi Intézet, No.21., Budapest.
- Magyar Koncessziós Infrastruktúrafejlesztő Zrt. [MKIF] (2025): <https://mkif.hu/>
- Murányi T. (1956): Korszerű statisztikai eljárások a közlekedésfejlesztés szolgálatában. *Statisztikai Szemle*, 34(3), 239–258.
https://www.ksh.hu/statszemle_archive/all/1956/1956_03/1956_03_0239_0258.pdf
- Nagy E. (2004): Az autópálya-építési program áttekintése az „M7/M70 Létesítmény” építése kapcsán. *Közlekedéstudományi Szemle*, 54(9), 337–343.
https://real-j.mtak.hu/10767/9/Kozlekedestudomanyi_2004_09.pdf
- Németh N. (2008): *Fejlesztési tengelyek az új hazai térszerkezetben (Az autópályahálózat szerepe a regionális tagoltságban)*. PhD-értekezés. ELTE Természettudományi Kar Regionális Tudományi Tanszék Földtudományi Doktori Iskola Földrajz–Meteorológia Program, Budapest–Fonyód.
https://regionalis.elte.hu/mellekletek/phd_NN.pdf
- Nemzeti Infrastruktúrafejlesztő Zrt. [NIF] (2025): *Projektek*. <https://archivum.nif.hu/>
- Ohnsorge-Szabó L. (2006): Közlekedési infrastruktúra és jólét Kelet-Magyarországon. *Statisztikai Szemle*, 84(3), 249–270.
https://www.ksh.hu/statszemle_archive/2006/2006_03/2006_03_248.pdf
- Petrichevich-Horváth M. (1940a): Magyarország közutain az 1935–36. évben végrehajtott közúti forgalomszámlálás statisztikai eredményei. *Statisztikai Szemle*, 18(1), 49–50.
https://www.ksh.hu/statszemle_archive/all/1940/1940_01/1940_01_0049_0050.pdf
- Petrichevich-Horváth M. (1940b): Ruisz R.: Közúti járműszámlálások Budapesten. *Statisztikai Szemle*, 18(2), 142.
https://www.ksh.hu/statszemle_archive/all/1940/1940_02/1940_02_0142_0142.pdf
- Rödönyi K. (1975): A magyar közlekedés és hírközlés 30 éve. *Közlekedéstudományi Szemle*, 25(4), 145–154. https://real-j.mtak.hu/11846/1/KozlekedestudomanyiSzemle_1975.pdf
- Reinisch E. – Berg T. (1985): A magyarországi autópálya-beruházások – történet és helyzetkép. *Közlekedéstudományi szemle*, 35(12), 533–536.
https://real-mtak.hu/11865/1/KozlekedestudomanyiSzemle_1985.pdf

- Réthelyi Zs. – Túry G. (2003): *A közlekedési hálózatok és a térségi (regionális, országos) fejlettség összefüggéseire vonatkozó hazai és nemzetközi szakirodalom áttekintése, és ennek alapján a hálózati hatékonyság és versenyképesség megfogalmazása, értelmezése.*
<https://vgi.krtk.hu/~tfleisch/~haver/szakirodalom/haver-RETHELYI-TURY-031121.pdf>
- Ruisz R. (1939): Közúti járműszámlálások Budapesten. In: *Illyefalvi I. L. (szerk): Statisztikai Közlemények.* 89(2). Budapest Székesfőváros Statisztikai Hivatala. Budapest.
- Schipper, F (2008): *Driving Europe: building Europe on roads in the twentieth century.* [Phd Thesis 1 (Research TU/e / Graduation TU/e), Industrial Engineering and Innovation Sciences]. Technische Universiteit Eindhoven. <https://doi.org/10.6100/IR638670>
- Sibelka-Perleberg A. (1931): A közúti forgalmi balesetek térbeli megoszlása Magyarországon, *Statisztikai Szemle*, 9(10), 951–954.
https://www.ksh.hu/statszemle_archive/all/1931/1931_10/1931_10_0951_0954.pdf
- Szalai Z. (1938): Közlekedés. *Statisztikai Szemle* 16(4), 482–487.
http://www.ksh.hu/statszemle_archive/all/1938/1938_04/1938_04_0482_0487.pdf
- Szalkai G. (2008): *A közúti forgalom változása Magyarországon (1869–2006).* ELTE TTK Regionális Tudományi Tanszék Földtudományi Doktori Iskola. Budapest.
https://teo.elte.hu/minosites/ertekezes2008/szalkai_g.pdf
- Szalkai G. (2020): Közútiforgalom-számlálási statisztikák a XIX. század végi Magyarországon. *Területi Statisztika*, 60(5), 606–627. <https://doi.org/10.15196/TS/00505>
- Széchenyi I. (1848): *Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről.* Pozsony.
<https://mek.oszk.hu/16400/16429/16429.pdf>
- Tóth G. (2006): Centrum-periféria viszonyok vizsgálata a hazai közúthálózaton. *Területi Statisztika*, 36(5), 476–493. https://www.ksh.hu/statszemle_archive/terstat/2006/2006_05/ts2006_05_02.pdf
- Tóth G. – Nagy Z. (2024): Elterő vagy azonos fejlődési pályák? A hazai nagyvárosok és vonzáskörzeteik 2001 és 2021 közötti változása. *Területi Statisztika*, 64(2), 150–176.
<https://doi.org/10.15196/TS640202>
- Várszeghy J. (1927): Magyarország közutai. *Statisztikai Szemle*, 5(10), 971–974.
http://www.ksh.hu/statszemle_archive/all/1927/1927_10/1927_10_0971_0974.pdf
- Várszeghy J. (1928a): Magyarország gépjármű állománya. *Statisztikai Szemle*, 6(2), 201–218.
http://www.ksh.hu/statszemle_archive/all/1928/1928_02/1928_02_0201_0218.pdf
- Várszeghy, J. (1928b): Közúti forgalmi balesetek. *Statisztikai Szemle*, 6(2), 218–221.
https://www.ksh.hu/statszemle_archive/all/1928/1928_02/1928_02_0218_0221.pdf
- Várszeghy J. (1930): A magyarországi állami és törvényhatósági közutakon az 1927/28. évben végrehajtott forgalomszámlálás statisztikai eredményei. *Statisztikai Szemle*, 8(6), 543–544.
https://www.ksh.hu/statszemle_archive/all/1930/1930_06/1930_06_0543_0544.pdf
- Várszeghy J. (1933a): A forgalomban lévő gépjárműveink állományának változása az 1932. évben. *Statisztikai Szemle*, 11(2), 98–103.
https://www.ksh.hu/statszemle_archive/all/1933/1933_02/1933_02_0098_0103.pdf
- Várszeghy J. (1933b): A budapesti közúti forgalomszámlálások 1932. évi eredményei. *Statisztikai Szemle*, 11(8), 585–587.
https://www.ksh.hu/statszemle_archive/all/1933/1933_08/1933_08_0585_0587.pdf
- Várszeghy J. (1933c): Magyarország közutai. *Statisztikai Szemle*, 11(9), 673–675.
https://www.ksh.hu/statszemle_archive/all/1933/1933_09/1933_09_0673_0675.pdf
- Vásárhelyi B. (1942): *Autómobil pályák műszaki követelményei és a magyar gépjármű-pályák kialakításának programja.* Magyar Közlekedéstudományi Társaság. Budapest.
- Viener A. (1928): Útstatisztika. *Statisztikai Szemle*, 6(2), 602–603.
https://www.ksh.hu/statszemle_archive/all/1928/1928_06/1928_06_0602_0603.pdf

1877. évi XXIV. törvénycikk a megyei mérnöki állomások megszüntetése és hivatali teendőiknek az államépítészeti hivatalokra ruházásáról.
<https://net.jogtar.hu/ezer-ev-torveny?docid=87700024.TV&searchUrl=/ezer-ev-torve-nyei%3Fpagenum%3D30>
1889. évi XVIII. törvénycikk az 1847/8. évi III. tc. 14. §-ának módosításáról.
<https://net.jogtar.hu/ezer-ev-torveny?docid=88900018.TV&searchUrl=/ezer-ev-torve-nyei%3Fpagenum%3D33>
1890. évi I. törvénycikk a közutakról és vámokról.
<https://net.jogtar.hu/ezer-ev-torveny?docid=89000001.TV>
1924. évi IV. törvénycikk az államháztartás egyensúlyának helyreállításáról.
<https://net.jogtar.hu/ezer-ev-torveny?docid=92400004.TV&searchUrl=/ezer-ev-torve-nyei%3Fpagenum%3D39>
1928. évi VI. törvénycikk a közúti gépjárművek közúti célokra való megadóztatásáról.
<https://net.jogtar.hu/ezer-ev-torveny?docid=92800006.TV&searchUrl=/ezer-ev-torve-nyei%3Fpagenum%3D40>
1935. évi VII. törvénycikk az ipartügyi, valamint a kereskedelem- és közlekedésügyi miniszterrel.
<https://net.jogtar.hu/ezer-ev-torveny?docid=93500007.TV&searchUrl=/ezer-ev-torve-nyei%3Fpagenum%3D41>
1937. évi II. törvénycikk a közúti jelzések egységesítése tárgyában Genfben, 1931. évi március hó 30. napján kelt egyezmény becikkelyezéséről.
<https://net.jogtar.hu/ezer-ev-torveny?docid=93700002.TV&searchUrl=/ezer-ev-torve-nyei%3Fpagenum%3D41>
- 6900/1948. (VII. 3.) Korm. rendelet egyes közutak államosítása tárgyában.
https://jogkodex.hu/jsz/1948_6900_korm_rendelet_9955858
- 61000/1948. (IX. 30.) KözlM. rendelet az egyes közutak államosításáról szóló 6900/1948. Korm. rendelet végrehajtása tárgyában.
https://jogkodex.hu/jsz/1948_61000_kozl_m_rendelet_1790032
1962. évi 21. törvényerejű rendelet az utakról. https://jogkodex.hu/jsz/1962_21_tvr_7579812
- 34/1962. (IX. 16.) Korm. rendelet az utakról szóló 1962. évi 21. törvényerejű rendelet végrehajtásáról.
https://jogkodex.hu/jsz/1962_34_korm_rendelet_5032356
- 3/1962. (XII. 29.) KPM rendelet az utak igazgatásáról.
https://jogkodex.hu/jsz/1962_3_kpm_rendelet_6395220
- 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól.
<https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=97500001.kpm>
- 19/1994. (V. 31.) KHVM rendelet a közutak igazgatásáról.
<https://njt.hu/jogszabaly/1994-19-20-6B>
- 5/1999. (II. 12.) KHVM rendelet a közutak igazgatásáról szóló 19/1994. (V. 31.) KHVM rendelet módosításáról. https://jogkodex.hu/jsz/1999_5_khvm_rendelet_4372482
- 290/2014. (XI. 26.) Korm. rendelet a kedvezményezett járások besorolásáról.
<https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=a1400290.kor>
- 26/2021. (VI. 28.) ITM rendelet indoklás az ügyi igazgatásról szóló 26/2021. (VI. 28.) ITM rendelethez. <https://njt.hu/jogszabaly/2021-26-K3-7Q>