

# A gyorsforgalmi úthálózat gazdaságra gyakorolt hatása, Zalaegerszeg gyorsforgalmi úthálózatba való bekapcsolódásának lehetőségei

**Témavezető: Márkus Mónika**

**Külső konzulens: Nagy András**

**Kurdi Levente**

**Alapképzés**

**Nappali**

**Gazdálkodás és Menedzsment**

**Logisztika szakirány**

**PANNON EGYETEM**  
**GAZDÁLKODÁSI KAR ZALAEGRSZEG**

**SZERZŐI NYILATKOZAT A DOLGOZAT BENYÚJTÁSÁHOZ\***

Hallgató neve:	Kurdi Levente Miklós		
Képzési szint:	Alapképzés		
Szak:	Gazdálkodás és Menedzsment		
Szakirány (ha van):	Logisztika		
Neptun kód:	XJ4IU5	Védés éve:	2023
Dolgozat címe:	A gyorsforgalmi úthálózat gazdaságra gyakorolt hatása, Zalaegerszeg gyorsforgalmi úthálózatba való bekapcsolódásának lehetőségei		
Egyetemi témavezető:	Márkus Mónika		
Gyakorlóhelyi konzulens:	Nagy András		
Öt kulcsszó a dolgozatról:	Logisztika, úthálózat, gazdaság, lehetőség, igény		

*Kérjük a szerzői döntésnek megfelelő opciót aláhúzni:*

**Hozzájárulok / nem járulok hozzá,** hogy szakdolgozatomat/zárodolgozatomat az Egyetem az interneten a nyilvánosság számára repozitóriumában közzétegye.

**A hozzájárulás szerzői feltételei:**

- a dolgozat magáncélra letölthető, a forrás megjelölésével szabadon idézhető, de az idézés szokásos terjedelmét meghaladó felhasználás (átvétel) tilos,
  - hozzájárulásom időtartamra nem korlátozott és bármikor visszavonható.
- (Hozzájárulás hiányában a dolgozat csak az Egyetem arra kijelölt számítógépein, képernyős megtekintéssel kutatható. Egyéb hozzáférés, többszörözés nem engedélyezett.)

**Büntetőjogi felelősségem tudatában nyilatkozom az alábbiakról:**

- dolgozatom mindenben eleget tesz a vonatkozó és hatályos intézményi előírásoknak,
- a dolgozatban foglalt tények és adatok a valóságnak megfelelnek, a leírtak saját, önálló munkám eredményei,
- a dolgozatban felhasznált adatokat, forrásokat a szerzői jog figyelembevételével alkalmaztam,
- a dolgozat nem került felhasználásra korábban oktatási intézmény más képzésén felsőoktatási szakképzés, diplomaszerezés vagy szakirányú továbbképzés során.

**Tudomásul veszem az alábbiakat:**

- a dolgozat szerzői jogtisztaságának ellenőrzésére az Egyetem szoftveres ellenőrzést (plágiumszűrést) végezhet és eredményét a dolgozat értékelésében felhasználhatja,
- a dolgozat elektronikus formában, az Egyetem repozitóriumában kerül elhelyezésre és a hatályos jogszabályok, intézményi szabályzatok szerint, valamint fentebbi szerzői rendelkezéseimnek megfelelően biztosítható a kutatási célú hozzáférése,
- a dolgozat metaadatai és szerzői összefoglalója online nyilvánosak.

Zalaegerszeg, 2022.12.20



hallgató aláírása

## Tartalom

<b>Ábrajegyzék</b> .....	2
<b>1. Bevezető</b> .....	3
1.1. Misszió, témaválasztásom oka .....	4
1.2. Felhasználni kívánt eszközök .....	4
<b>2. Elméleti Kutatás</b> .....	6
2.1. Autópálya történelem .....	6
2.1.1. Gyorsforgalmi útépités története 1990 előtt .....	6
2.1.2. A gyorsforgalmi útépités története 1990 és 2010 között .....	7
2.2. Hazánk úthálózata a 21. században .....	10
2.2.1. Úthálózat típusok.....	11
2.2.2. Gyorsforgalmi utak közti különbségek.....	12
2.2.3. Gyorsforgalmi úthálózatok előnyei és hátrányai .....	13
2.2.4. Nemzetközi E úthálózat.....	14
2.2.5. Jelenlegi hazai gyorsforgalmi úthálózat bemutatása .....	15
2.2.6. Autópálya árazásokkal kapcsolatos tudnivalók .....	16
2.3. Zalaegerszeg Gazdasági bemutatása .....	19
2.3.1. Zalaegerszeg története .....	19
2.3.2. Gazdasági alapadatok .....	20
2.3.3. Gazdaságfejlesztési stratégia .....	20
2.3.4. Ipari Környezet.....	21
2.3.5. Zalaegerszeg logisztikai elérhetősége, gyorsforgalmi utakkal való kapcsolata .....	22
2.4. Gyakorlati helyem és a téma kapcsolata.....	23
2.5. Elméleti kutatás összefoglaló .....	24
<b>3. Gyakorlati kutatás</b> .....	25
3.1. Bevezető, Kutatási kérdéseim .....	25
3.2. Zala megye és Zalaegerszeg közúti helyzete országos viszonylatban.....	25
3.2.1. Kutatásrész Összefoglalás .....	31
3.3. Kvantitatív kutatás kérdőív segítségével .....	32
3.3.1. Kérdőív összefoglalás.....	43
3.4. Kvalitatív kutatás interjú segítségével, ZalaZone Ipari Park Szolgáltató Zrt. interjú.....	43
3.4.1. Interjú Összegzés.....	48
<b>4. Összegzés</b> .....	49
4.1. Javaslattétel .....	51
<b>Források</b> .....	53
<b>Mellékletek</b> .....	55

## Ábrajegyzék

1. ábra: Gyorsforgalmi úthálózat hazánkban, 1964.....	6
2. ábra: Gyorsforgalmi úthálózat hazánkban, 1989.....	7
3. ábra: Gyorsforgalmi úthálózat hazánkban, 1999.....	8
4. ábra: Gyorsforgalmi úthálózat hazánkban, 2008.....	9
5. ábra: Autóút jelzőtábla.....	12
6. ábra: Autópálya jelzőtábla.....	13
7. ábra: Magyarország gyorsforgalmi útjai, 2021.....	15
8. ábra: Zalaegerszeg térképe.....	20
9. ábra: A tervezett M9 és M76 autóút Zala megyében.....	23
10. ábra: Gyakorlati kutatási kérdéseim (Saját szerkesztés).....	25
11. ábra: A magyar közutak teherbírás osztályzata, 2020.....	26
12. ábra: Az elmúlt 5 évben felújított és épített útszakaszok az országos közúthálózaton, 2020.....	27
13. ábra: Díjfizetés ellenében használható utak, 2020.....	28
14. ábra: Nemzetközi útvonalak hazánkban, 2020.....	29
15. ábra: Főutak és Gyorsforgalmi utak forgalma, 2020.....	30
16. ábra: Főutak és Gyorsforgalmi utak nehéz gépjármű forgalma, 2020.....	31
1. táblázat: Autópálya matrica árazás 2022 év végéig.....	17
2. táblázat: Autópálya matrica árazás, 2023 év elejétől.....	17
3. táblázat: Javaslatétel (Saját szerkesztés).....	51
4. táblázat: A potenciális alternatívák (saját szerkesztés).....	52
1. diagram: Válaszadók lakhely szerint (saját kérdőíves kutatás).....	32
2. diagram: Válaszadók jogosítvánnyal rendelkezés szerint (saját kérdőíves kutatás).....	33
3. diagram: Válaszadók gépjárművel való rendelkezés szerint (saját kérdőíves kutatás).....	34
4. diagram: Válaszadók leggyakrabban használt közlekedési eszköz szerint (saját kérdőíves kutatás).....	35
5. diagram: Válaszadók napi utazási mennyiség szerint (saját kérdőíves kutatás).....	36
6. diagram: Válaszadók zalai utakkal kapcsolatos vélemény szerint (saját kérdőíves kutatás).....	36
7. diagram: Válaszadók gyorsforgalmi utakkal kapcsolatos vélemény szerint (saját kérdőíves kutatás).....	37
8. diagram: Válaszadók új megyei gyorsforgalmi útépítéssel kapcsolatos vélemény szerint (saját kérdőíves kutatás).....	38
9. diagram: Válaszadók új gyorsforgalmi útvonalak szerinti vélemény szerint (saját kérdőíves kutatás).....	38
10. diagram: A válaszadók Zala megyei gyorsforgalmi utak használata szerint (saját kérdőíves kutatás).....	39
11. diagram: Válaszadók újonnan megépülő gyorsforgalmi utak kedvező hatásával kapcsolatos vélemény szerint (saját kérdőíves kutatás).....	40
12. diagram: Válaszadók gyorsforgalmi utak előnyeivel kapcsolatos vélemény szerint (saját kérdőíves kutatás).....	41
13. diagram: Válaszadók gyorsforgalmi utak hátrányaival kapcsolatos vélemény szerint (saját kérdőíves kutatás).....	42

## 1. Bevezető

A közgazdaság egyik fontos tudományága a logisztika. A logisztika magában foglalja az adott termékek, szolgáltatások helyváltoztatását. A szakdolgozatom ennek egyik alappillérijével foglalkozik, egészen pontosan a közúti közlekedéshez tartozó gyorsforgalmi utakkal. A második világháború vége óta a közúti közlekedés szerepe megnőtt szinte az egész világban. Az első pillér a logisztika előretörése volt. Minden addiginál hatékonyabban működő cégek jöttek létre, vagy a régi cégek váltak hatékonyabbá. A kívánt cél elérésében a logisztikának óriási szerepe volt és van mind a mai napig. A másik pillér a megnövekedett életszínvonal, amely lehetővé tette, hogy az egyszerű átlagember is gépjárműhöz juthatott, akik az addig szinte elérhetetlen távolságokat tudtak megtenni napi szinten, mindezt relatív kevés idő alatt. Mindkét pillérben közös pont, hogy utakra van szükség, olyan utakra, amelyeken gyorsan, biztonságosan lehet megtenni akár hosszú távolságokat. Úgy gondolom hazánkban a gyorsforgalmi utak helyzete egy izgalmas téma, közvetetten mindenkire hatással vannak, és meghatározó szerepe van a jelenkorban. Az első fontos szempont az elérhetőség. A gyorsforgalmi utak lehetőséget biztosítanak a nagyobb távok megtételére rövidebb idő alatt. Ennek jelentős logisztikai szerepe van az export és import folyamatoknál, illetve a belföldi kereskedelemben is. Az alábbiakban egy példán keresztül szemléltetem. Egy cég árut szállít Nagykanizsa és Budapest között. Ha a „rég” 7-es főutat veszi csak igénybe, az út Nagykanizsáról indulva 219 kilométer, és a Google Maps számításai szerint 4 óra 13 percet vesz igénybe. Ha igénybe veszi az M7-es autópályát, akkor ezek a számok útmennyiségben 7 kilométerrel rövidebb, 211 kilométer, ugyanakkor a menetidő drasztikusan csökken. 2 óra és 2 percre van szüksége az autónak ehhez. Természetesen függhet a menetidő forgalmi helyzettől, azonban az mindenképp előny a gyorsforgalmi út a nagyobb távolságok és az idő leküzdésében. Azonban nem lehet elmenni amellett sem, hogy a gyorsforgalmi utak magukkal hozzák a keresletet is, így a közlekedők száma is megnő ezek utak hatására. Export és import szempontból pedig a határig kiépített gyorsforgalmi utak hatalmas szerepet játszanak a hatékonyabb és gyorsabb határátlépések érdekében. A következő fontos szempont a tehermentesítés. A gyorsforgalmi utak építésének egy fontos szempontja, hogy az adott útszakaszon tehermentesítési feladatot is ellátson. Ez sajnos azonban nem minden esetben hozza el a várt eredményt, itthon is tapasztalható az M0-ás esetében, hogy az új dugók, torlódások alakulnak ki az újat használók körében, ugyanis az alapból túlterhelt út alternatívája nem biztosít mindig teljes megoldást a problémára. Jelen esetünkben a leendő M76-os autót, illetve az M9-es autót azonban jó eséllyel fogja tehermentesíteni az M7-es és Zalaegerszeg között közlekedőket. A következő fontos szempont

a gyorsforgalmi út hozta kedvezőbb gazdasági és logisztikai lehetőségek. Úgy gondolom Zalaegerszeg számára jó hatással lehet a jelenlegi cégek megtartása, illetve az új potenciális cégek számára az új gyorsforgalmi út. Tóth Géza által leírt tanulmány szerint nem minden esetben jelent versenyelőnyt az autópálya építés, természetesen ez hely és helyzet függvénye. Én úgy gondolom Zala megye számára jó hatással lehetnek ezeknek a gyorsforgalmi utaknak a megléte. (Kálnoki Műszaki és Tanácsadó Kft., 2003)

### 1.1. Misszió, témaválasztásom oka

A témaválasztásom oka, hogy gyermekkorom óta szeretem az autókat, ezt a szenvedélyt még magasabbra emelte a B jogosítványszerzés, amivel sikerült megkaparintani a jogot a legális úton való vezetésre. Amikor elkezdtem vezetni, az autószereteten felül kialakult szépen lassan az utak szeretete is. Saját magam elkezdtem értékelni az utakat különböző szempontok szerint, majd, amikor elkezdtem egyemre járni, már új kontextusba tudtam helyezni a különböző típusú, minőségi utakat, hiszen már számított az is, hogy az adott helynek milyen előnyei, hátrányai, lehetőségei és veszélyei vannak. Felfigyeltem arra a tényre, hogy jelenleg Zalaegerszeg az egyetlen olyan megyeszékhely az országban, aminek nincs négysávós összeköttetése se a fővárossal, se más városokkal. A bennem élő út és Zalaegerszeg szeretete hozta magával azt a döntést mi szerint ebből a témából szeretném írni a szakdolgozatom.

A szakdolgozatom elkészítése során azt a küldetést jelöltem ki magamnak, hogy ismertessem a gyorsforgalmi utak előnyeit, hátrányait, hatásait, illetve ezen információk alapján felvázoljak egy valós jövőképet Zalaegerszeg és környéke számára. A szakdolgozatom úgy gondolom releváns lehet mind a helyi lakosok, vállalatok számára. Különösen izgalmas téma annak képében, hogy jelenleg Zalaegerszeg az egyetlen megyeszékhely hazánkban, aminek nincs közvetlen gyorsforgalmi úton összeköttetése a fővárossal, illetve semmilyen ilyen jellegű út nincs a közelébe. A legközelebbi gyorsforgalmi szakaszhoz közel 50 kilométert kell utazni, ugyanakkor felmerül az emberben a kérdés, hogy egyáltalán szükség van erre? A tanulmányomban erre a kérdésre is szakszerű választ fogok adni.

### 1.2. Felhasználni kívánt eszközök

A szakdolgozatom elkészítése során az elméleti részben be fogom mutatni a szükséges elméletet, ennek megfelelően pedig a gyakorlati részben kvantitatív és kvalitatív eszközök segítségével fogok saját kutatást véghez vinni. A kvantitatív oldalról a Magyar Közút Nonprofit Kft. közúti statisztikái mentén fogok bemutatni releváns grafikonokat, illetve ezek alapján fogok egy saját becslést is csinálni, melynek fókuszában a jövőbeli zalai lehetőségek vannak.

A kvantitatív oldal másik eleme nem más, mint egy kérdőív, aminek középpontjában a zalai helyi igényt mérem fel a gyorsforgalmi utakkal kapcsolatosan, illetve a helyiek közlekedési szokásai is megkérdésre kerülnek. A válaszokat elemzem, kiértékelem. A kvalitatív oldal egy teljeskörű interjúban fog testet ölteni. Az interjú középpontjában a gyakorlati/duális helyem, a ZalaZone Ipari Park Szolgáltató Zrt. lesz. Az interjúalany pedig nem más, mint a ZalaZone Ipari Park ügyvezetője lesz, aki gyakorlati helyemen, a ZalaZone Ipari Park ügyvezetője lesz. Itt nem másról fogom kérdezni, mint hogy a ZalaZone ökoszisztémája szempontjából milyen fontossággal bírnak a lehetséges gyorsforgalmi utak létesítése, milyen változások várhatóak, illetve hogyan hathatnak a lehetséges érdeklődőkre, akik szerepet tudnak játszani.

## 2. Elméleti Kutatás

A szakdolgozatom első fele az elméleti kutatás. A célom, hogy bemutassam a gyorsforgalmi utakkal kapcsolatos tudnivalókat, és felfedezzek relációkat a különböző elméleti tananyagok és cikkek adatai között.

### 2.1. Autópálya történelem

Az elméleti kutatásom első részében bemutatom a hazai autópálya történelmet. Hazánkban a második világháború után különböző kihívásokkal kellett szembe néznie. A vasúthálózatunk meglehetősen korszerűnek számított, annak idején ez volt a legfontosabb áruszállítási eszköz, ugyanakkor a vasútnak is meg voltak a maga korlátjai, ezért szükség volt közúti gépjármű közlekedésre is. Aszfaltozott közutak szempontjából viszont meglehetősen rosszul állt hazánk, rengeteg földút, és úgynevezett makadámút volt jellemző, ezért nem csak a gyorsforgalmi utak építése volt szükséges, hanem egyszerű aszfaltozott utak megépítésére is hatalmas szükség volt. Az alábbi részben a fontosabb gyorsforgalmi utak történetét mutatom be időbeli sorrendben.

#### 2.1.1. Gyorsforgalmi útépités története 1990 előtt



1. ábra: Gyorsforgalmi úthálózat hazánkban, 1964

Forrás: [http://www.nif.hu/static/a\\_gyorsforgalmi\\_uthalozat\\_kiepitese.ppt](http://www.nif.hu/static/a_gyorsforgalmi_uthalozat_kiepitese.ppt)

Magyarországon 1964-ben épült meg az első autópálya szakasz, az ábra (1.ábra) jól szemlélteti, ez az M1-M7 közös bevezető szakasza volt Budapest külterületén. Az ezt követő időkben az M7-es autópályát bővítették folyamatosan, 1973-ban már 2X2 sávon volt lehetőség Székesfehérvér és Budapest között autózni. Ezt követően az M1-es autópálya lett tovább építve



Tatabánya és Komárom között, majd ki lett szélesítve az M1-M7-es közös szakasz, 2X3 sávossá alakították, majd ezt követően elkészült az M3-as autópálya Budapest és Gödöllő közötti szakasza. Majd 1979-ben átadták a Budaörs-Budakeszi bal oldalának szakaszát. 1980-ban az M3-as tovább épült Hatvan városáig, majd 1981-ben megépült a másik oldala is a Budaörs-Budakeszi szakasznak. 1982 Bicske-Tatabánya 2X2 sávós szakasza készült el, majd 1983-ban Gyöngyös határáig bővítették az M3-as autópályát, ami így összesen 70km hosszú lett. Tovább folytatódott M1-es építése, 1985-ben adták át a Zsámbék és Bicske közötti szakaszt, miközben ugyanebben az évben adták át az M5-ös autópálya első szakaszát Budapest és Ócsa település között 2X2 sávon, illetve átadták az Ócsa – Újhartyán szakasz bal oldalát is. 1986-ban az M1-es autópályát építették tovább, Budaörs – Zsámbék szakasz jobb oldala készült el. Az M5-ös autópálya Ócsa – Inárc közötti 2X2 sávós szakasz készült el, majd 1988-ban a későbbi M0, akkori nevén M51-es első szakasza készült el, az M5-től Dunaharasztiig. 1989-ben elkészült az M5-ös Újhartyán – Kecskemét-észak Budapest felé vezető szakasza. A lenti ábrán (2.ábra) kiválóan látható az akkori állapot. (Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt, 2008)



2. ábra: Gyorsforgalmi úthálózat hazánkban, 1989

Forrás: [http://www.nif.hu/static/a\\_gyorsforgalmi\\_uthalozat\\_kiepitese.ppt](http://www.nif.hu/static/a_gyorsforgalmi_uthalozat_kiepitese.ppt)

### 2.1.2. A gyorsforgalmi útépités története 1990 és 2010 között

1989-ben megtörtént a rendszerváltás. A rendszerváltás után a hangsúly az M1-es autópálya kiépítésére helyeződött. Ez az autópálya hivatott biztosítani a gyorsforgalmi kapcsolatot a nyugati országokkal. Ennek eredményeképp elkészült a Tatabánya – Győr kelet szakasza teljesen. Ugyanebben az évben készült el az M0-ás déli szektora, illetve ebben az évben történt

átadásra az M5 Inárcs – Újhartyán szakasz jobb oldala. 1994-ben átadásra került az M0-ás 6-os főúttal az M1-est összekötő szakaszát, illetve ebben az évben adták át az M1-es Győrt délről elkerülő szakaszát. 1996-ban teljesen elkészült az M1-es autópálya. Ez volt az első olyan magyar gyorsforgalmi út, amely a határig tartott. Ebben az évben az M5 Újhartyán – Kecskemét-észak szakasz jobb oldala is elkészült. 1998-ban elkészült az M15-ös autótút jobb oldala, ami Mosonmagyaróvárt köti össze a szlovák határral. Ennek érdekessége, hogy a bal oldali sáv csupán 2019-re készült el. Tovább épült az M3-as autópálya is, 1998-ban már Füzesabony településig lehetett autópályán haladni, illetve az M5-ös autópályát is tovább építették Kiskunfélegyházáig. 1999-ben átadták az M0-ás körgyűrű M3-as és 2-es főút közötti szakaszát, illetve ebben az évben adták át a forgalomnak a 2A jelet viselő utat, amit M2-es autópályának hívnak sokan, azonban csak Dunakesziig 2X2 sávós, ami nagyjából 5 kilométer. A lenti (3.ábra) ábrán kiválóan látható az 1999-es állapot. (Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt, 2008)



3. ábra: Gyorsforgalmi úthálózat hazánkban, 1999

Forrás: [http://www.nif.hu/static/a\\_gyorsforgalmi\\_uthalozat\\_kiepitese.ppt](http://www.nif.hu/static/a_gyorsforgalmi_uthalozat_kiepitese.ppt)

2001-ben elkészült az M7 Székesfehérvár és Martonvásár közötti bal oldali szakasz, 2002-ben pedig a Zamárdi és Balatonaliga közötti szakasz épült tovább 2X2 sávossá. 2002-ben átadták az M3 autópálya Füzesabony és Polgár közötti 61 kilométeres szakaszát, illetve a 151-es kilométeren lévő csomópontjánál kezdődő M30-at Emódig. 2003-ban adták át az M9-es autópálya Szekszárd és Dusnok közötti szakaszát, ami lényegében a Szent László Duna-hidat foglalja magában. Ebben az évben az M30-as autópályát Nyékládháza településig bővítették.

2004-ben átadták az M3-as autópálya Polgár és Görbeháza közötti szakaszát, illetve az M30-as autópályát is tovább bővítették, Miskolc és Nyékládháza közötti szakaszát adták át. Ebben az évben az M7-es autópálya Becsehely és Letenye közötti szakasza és az M7 Balatonszárszó – Ordacsehi szakasza is elkészült, és az M70-es Letenyétől a szlovén határig, Tornyiszentmiklósig érő szakaszát is átadták. 2005-ben elkészült az M0-ás M5 és M4 közötti szakasza. Ezzel egy időben átadták az M5-ös Szegedig érő szakaszát is, illetve az M43-as autópálya 3 kilométere is átadásra került. 2006-ban elkészült az M3 Nyíregyházát elkerülő szakasza, és átadták az M3 autópályát és Debrecen várost összekötő M35-os gyorsforgalmi utat is. Továbbá ebben évben átadták az M6 Érd és Dunaújváros közötti szakaszát is, illetve az M7-est is tovább építették, elkészült az Ordacsehi és Balatonkeresztúr közötti szakasz, emellett az M5-ös autópálya is teljes lett, átadták a Szeged és a szerb határ előtt található Rösztke közötti szakaszt is. 2007-ben átadták az M8-as első szakaszát, ami lényegében a Pentele híd, illetve az M7-es köröshegyi völgyhíd átadására is sor került, továbbá a Nagykanizsa és Sormás közötti szakasza is, illetve az M3-as Görbeháza – Nyíregyháza szakasz is átadásra került. 2008-ban az M0-ás keleti szektora is tovább lett bővítve, ami a Megyeri hidat is magában foglalja. Két részben átadták a Balatonkeresztúr – Nagykanizsa M7-es szakaszt is, emellett az M7-es és M70-es esetében elkészült az országhatár rész is, amivel az M1-es után az M7, illetve M70-es gyorsforgalmi utak is teljesen készre váltak. A lenti ábrán (4. ábra) a 2008-as állapot látható. (Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt, 2008)



4. ábra: Gyorsforgalmi úthálózat hazánkban, 2008

Forrás: [http://www.nif.hu/static/a\\_gyorsforgalmi\\_uthalozat\\_kiepitese.ppt](http://www.nif.hu/static/a_gyorsforgalmi_uthalozat_kiepitese.ppt)

Összességében elmondható, hogy a gyorsforgalmi úthálózati igény már a második világháború után megjelent. Ezzel párhuzamosan az aszfaltozott közutak kiépítése is hatalmas kihívást jelentett az akkori kormánynak, hiszen ezekre is szükség volt, mert jellemzően makadámutak voltak országszerte. A vonathálózat jónak mondható volt az országban, azonban ez nem tudott minden igényt kielégíteni, hiszen rengeteg olyan település van hazánkban a mai napig, aminek nincs kapcsolata a vonatközlekedéssel. A másik fontos szempont az volt, hogy a vonattal nagy mennyiségű áru szállítására volt képes, míg a kisebb szállítások nem voltak kifizetődőek. 1989-ben megtörtént a rendszerváltás. A rendszerváltás után az utak kiépítési sebessége megnövekedett, az ország elkezdett nyugat felé nyitni, ami magával hozta azt az igényt, hogy ki kell építeni a gyorsforgalmi utakat a nagyobb települések irányába, illetve ezeket az utakat egészen a határig kiépíteni, hogy a tranzitforgalom gördülékenyen tudjon haladni. Az M1-es autópálya elkészülésével sikerült összekapcsolni hazánkat a nyugati városokkal autópályán, ami új lehetőségeket teremtettek. Ezzel párhuzamosan a nyugat- magyarországi városok gazdasági mutatói is növekedésnek indultak a hatalmas nyugati tőke beáramlásnak köszönhetően. Az M7, M70, M15 és M43 utak elkészülésével pedig újabb 3 országba lehetett már gyorsforgalmi úton eljutni, név szerint Horvátország, Szlovénia, Szlovákia és Szerbia.

## 2.2. Hazánk úthálózata a 21. században

A történeti bemutatás után elérkeztünk a 21. századba, ahol részletesen be fogom mutatni a mai állapotot, kezdve attól, hogy milyen úthálózat típusok vannak, milyen különbségek vannak az egyes útfajták között, milyen általános előnyei és hátrányai vannak egy gyorsforgalmi útnak, be fogom kapcsolni ezeket a hazai utakat az európai körforgásba az E road network segítségével, illetve szemléltetem részletesen a jelenlegi helyzetet, illetve a tervezett hazai célokat, ami a közlekedési infrastruktúrát érinti. Végül pedig rátérünk a hazai gyorsforgalmi utak árazására is.



### 2.2.1. Úthálózat típusok

Az alábbiakban bemutatom az úthálózati típusokat, a KRESZ könyv alapfogalmai segítségével:

- Földút: Olyan jármű közlekedésre alkalmas utak, melyeknél eredeti talaja van, vagy legalábbis ahhoz hasonló, (pl. kavics, zúzottkő, murva, makadámút) amelyen talajszerkezetet javító munka történt legfeljebb.
- Szilárd burkolatú út: Beton, aszfalt vagy szabályosan lerakott kő, műkö burkolattal rendelkezik

Az alábbiakban az utak fajtáit, típusait mutatom be szintén a Kresz könyv alapfogalmai alapján.

- Főútvonal: Főútvonalként megjelölt út jelzőtábla segítségével.
- Autóút: Autóútként megjelölt út jelzőtábla segítségével
- Autópálya: Osztottpályás út, amely autópályaként van megjelölve jelzőtábla segítségével. (UFO Autósiskola, 2022)

Gyorsforgalmi út egy gyűjtőfogalom, ez alatt az autóutakat és az autópályákat értjük. Jellemzően ezek a szakaszok használati díjáért fizetni kell, ám nem minden esetben. a későbbiekben bemutatom részletesen, melyek azok a szakaszok, amiket díjmentesen is igénybe lehet venni.

Hazánk jelenlegi közutakkal kapcsolatos problémái már elméleti szinten is megjelennek. Mivel elég kevés feltételnek kell megfelelnie a különböző úttípusoknak, ezért simán előfordulhat, hogy egy gyorsforgalmi útnak nevezett út kevésbé biztonságos, mint akár egy korszerűsített, négysávosított főút. Kiváló példa erre az M80-as autóút, és a 8as főút Herend és Székesfehérvár közötti szakasza. Az M80-as autóút 1X1 sávós, 110km/óra a megengedett legnagyobb sebessége, és pár helyen találni sebességkorlátot, útszűkületet, leálló sáv pedig sehol sincs. A 8-as főút említett szakaszán 2X2 sávós főút található, ami nem autóút, nem is autópálya, ennek ellenére 110km/óra a legnagyobb megengedett sebesség, és nem találhatóak rajta útszűkületek, csupán néhány részén kisebb a megengedett sebesség, mint például a Csór melletti elágazóban. Az út jelentős részén középen is található szalagkorlát és elválasztó kerítés, így ezek alapján mindenképpen egy biztonságosabb útnak mondható, ráadásul személyautóval díjmentesen lehet rajta közlekedni.

### 2.2.2. Gyorsforgalmi utak közti különbségek

Az alábbi részben az autótút és autópálya közötti különbségek kerülnek bemutatásra. A fentebb említett definíciók nem sok konkrétumot tartalmaznak, ezért a különbségek az egyes gyorsforgalmi úttípusoknál meglehetősen vegyesek tudnak lenni, hol nagyon hasonlóak, hol pedig az autótút esetében akár egy egyszerű duplasávós főút biztonsági szintjét se éri el.



5. ábra: Autótút jelzőtábla

Forrás: [http://www.memokkapu.hu/fileok/2/Az\\_autou-1\\_m\\_.pdf](http://www.memokkapu.hu/fileok/2/Az_autou-1_m_.pdf)

Az első és legfontosabb különbség autótút és autópálya között, hogy utóbbi út esetében van fizikai elválasztó a két forgalmi irány sávjai között, ami lehet zöldsáv, szalagkorlát, betonfal. illetve kötelezően van leállósáv is. Az autótút esetében ezek nem követelmények. Az autótút esetében lehetnek azonos szinten kereszteződések is, mint például négysávós turbókörforgalmak, a másik esetében pedig csak külön szinten, tehát közvetlen kereszteződés nincs, a különböző hidak, és autópálya kijáratok ebben az esetben a megoldások. Az autótutak szélessége is keskenyebbek, az autópálya esetében szabvány 3,75 méter szélesnek kell ezeknek lenniük. A fenti érvekből logikusan is kikövetkeztethető, hogy a megengedett sebesség is más, autótút esetében 110km/óra 3,5 tonna alatti össztömegű gépjárművek esetében, ennél nagyobb tömeg esetében mindösszesen 70km/óra maximális sebességgel szabad közlekedni, míg az autópálya esetében a sebességlimit 130km/óra 3,5 tonna alatt, felette 80km/óra. Ennek megfelelően az autópálya építés költsége is jóval magasabb társánál, a következő részben bemutatom részletesen mind az előnyöket és a hátrányokat egyaránt. (Dr. Rigó Mihály, 2013)



6. ábra: Autópálya jelzőtábla

Forrás: [http://www.mernokkapu.hu/fileok/2/Az\\_autou-1\\_m\\_.pdf](http://www.mernokkapu.hu/fileok/2/Az_autou-1_m_.pdf)

### 2.2.3. Gyorsforgalmi úthálózatok előnyei és hátrányai

A jelenlegi részben bemutatom gyorsforgalmi úthálózatok előnyeit és hátrányait is egyaránt Németh Nándor (2002) tanulmánya alapján. A lentebb említett autópálya vonatkozásokhoz természetesen kapcsolódnak az autóutak is, csak kisebb mértékben. Ő az alábbi előnyöket azonosította:

- Az autópálya közelsége növeli az adott térség népességmentartó erejét
- Az autópálya-fejlesztés csökkenti a munkanélküliséget, növelik a foglalkoztatottságot
- Az autópálya menti területek versenyelőnyt szereznek a külföldi tőke befektetési lehetőségeinek szempontjából
- A feldolgozóipari és gépipari beruházások esetében hatalmas jelentőséggel bírnak az autópályák
- Az autópálya megépülését követő években gazdaságfejlesztő hatásai érezhetőek, előbb szűk, majd később szélesebb körben is egyaránt.

Az alábbi hátrányokat azonosította:

- Az autópálya léte nem garantálja a gazdasági fejlődést
- Ahol nincs meg az autópálya közelsége, ott komplex versenyhátrány alakulhat ki, ennek hatására nagy különbségek alakulhatnak ki az ország különböző részeiben
- Az autópálya építés finanszírozása rendkívül magas költség (Németh Nándor, 2002)

A fenti tartalom alapján kijelenthető, hogy a gyorsforgalmi utaknak hatalmas a gazdaságra gyakorolt hatása. Zalaegerszeg és térsége szempontjából a fentebb leírtak különösen érdekesek, ugyanis jelenleg az egyetlen megyeszékhely hazánkban, ami nem érhető el 2X2 sávós fő-vagy

gyorsforgalmi úton. A város szempontjából tehát nem a versenyelőny megszerzéséről szól a tanulmány, hanem a hátrány leküzdéséről. A hátrány leküzdésének kulcsa két leendő gyorsforgalmi út, az M76, illetve az M9-es autópályát.

#### 2.2.4. Nemzetközi E úthálózat

A hazánkban található utak egy része külföldön folytatódik. Minden ország jellemzően a saját útszámozási rendszerét használja, így történhet meg, hogy ami nekünk hazánkban M1-es autópályája, az Ausztriában A4-es autópályája. A különböző számozások problémát okozhatnak a szállítás területén, különösen, ha több országon keresztül történik a szállítás. A Nemzetközi E úthálózat (angolul: International E Road Network) erre a célra alapult meg, hogy a kontinens szintjén is létezzenek útszámozások, amik országokon át változatlan formában legyenek. Érdekesség, hogy habár elsősorban az európai országokban vannak E utak, néhány közép-ázsiai országban is fellelhetőek ezek az utak. Az utak kumulált hossza 150 000 km, a létrehozó és kontroll szervezet pedig az UNECE (magyarul: Európai Gazdasági Bizottság)

Az Egyesült Nemzetek Szervezetének 1264. számú Közös Nyilatkozatát az ENSZ-EGB 1947-es létrehozása után fogalmazta meg. Az 1950 szeptemberében Genfben aláírt nyilatkozat a főbb nemzetközi közlekedési útvonalak kiépítésével foglalkozik, és meghatározza az E úthálózatot. A nyilatkozatot többször javították, és végül a Nemzetközi Közlekedési Főútvonalak Európai Megállapodása (AGR) váltotta fel. Az AGR iránymutatást ad az útvonalak számozására, valamint az úthálózat és karbantartás bizonyos normáinak előírására.

Az E úthálózati utak számozása egységesített, így minden kelet-nyugati irányú út páros számmal van jelölve. Az észak-déli irányú utak páratlan számokkal vannak jelölve. Az utak számát E előtagként egy két- vagy háromjegyű szám követi.

A keletről nyugatra tartó referenciautakat E10-től E90-ig jelölik, ahol az E10 a legészakibb, az E90 pedig a legdélibb út. Hasonlóan az észak-déli irányú referenciautak E05-től E125-ig vannak számozva, az E05 a legnyugatibb és az E105 a legkeletibb. A köztes utak úgy vannak számozva, hogy egy rácsot képezzenek, néhány kivétellel a skandináv utak esetében. A stratégiai jelentőségű leágazások és összekötő kapcsolatok is bekerültek az E hálózatba.

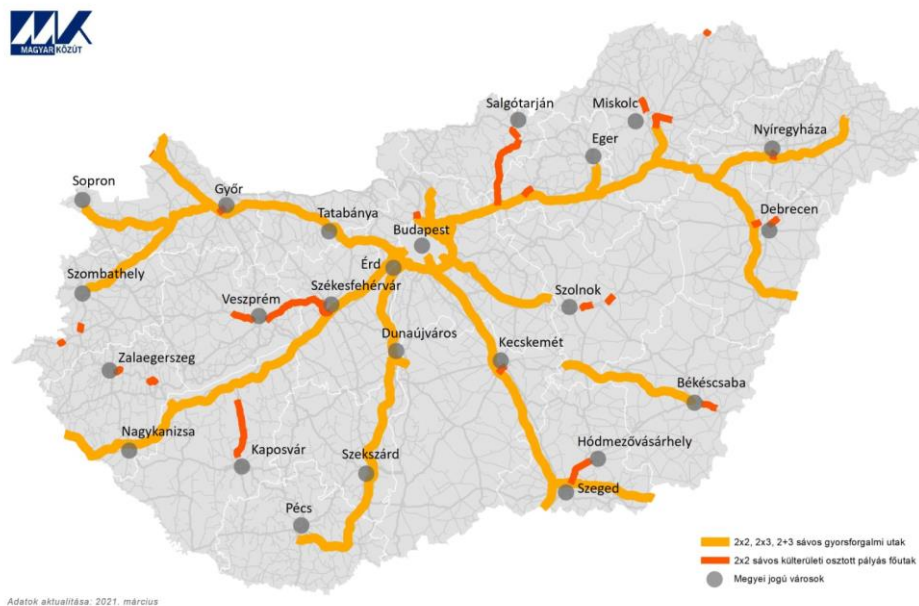
A leghosszabb út a hálózatban a 40-es út, amely 8500km hosszú. Franciaország és Kirgizisztán között húzódik. A második leghosszabb útnak van magyar vonatkozása is, mert a 60-as út 8200km hosszú, és szintén a franciák és a kirgizek között húzódik, azonban az útnak vannak magyar szakaszai is. (Roadtraffic Technology, 2022)



### 2.2.5. Jelenlegi hazai gyorsforgalmi úthálózat bemutatása

A ITM (Innovációs és Technológiai Minisztérium) törekszik, hogy mind a 23 Megye Jogú Város elérhető legyen gyorsforgalmi úton. A terv szerint 2025-re ez meg is fog történni. Az elmúlt 2 évben Eger és Sopron lett megközelíthető gyors úton, addig Békéscsaba, Kaposvár, Szolnok, és témám legfontosabb városa Zalaegerszeg gyorsforgalmi megközelítése is folyamatban van. A lenti ábrán (7.ábra) a jelenlegi gyorsforgalmi utak láthatóak. (Dajkó Ferenc Dániel, 2021)

„Kiemelt szakpolitikai cél az autópályák és az autóutak elvezetése is a határig a szomszédos országok kapcsolódó fejlesztéseikhez igazodó ütemben. 2010-ben három országhatár volt elérhető négysávos úton, a mutató mostanra hétre emelkedett. Tavaly decemberre elkészült az Európai Hálózatfinanszírozási Eszközből finanszírozott mindkét közúti beruházás” (Innovációs Technológiai Minisztérium, 2020)



7. ábra: Magyarország gyorsforgalmi útjai, 2021

Forrás: <https://novekedes.hu/elemezések/mar-csak-egy-megyei-jogu-varos-nem-elerheto-negysavos-uton-mutatiuk-hol-epulnek-uj-utak-iden>

Érdekes, hogy Zalaegerszeg kivételével már az összes megyeszékhely be van kötve a négysávos gyorsforgalmi úthálózatba. A probléma megoldásának tervei rendelkezésre állnak, 2025-ig ez meg is fog oldódni a tervek szerint. A problémát az újonnan megépülő M76-os, illetve később az M9-es fogja megszüntetni. Másik fontos stratégiai célja az autópálya politikának, hogy minden magyar állampolgár legfeljebb 30 perc leforgása alatt elérhessen legalább egy gyorsforgalmi utat. Magyarországon jelenleg 1917 kilométernyi gyorsforgalmi

úthálózat található. Az elmúlt 5 évben 89 kilométernyi főutat alakították át 2X2 sávossá, ezzel is bebizonyítva, hogy nem csak az új utak építése, hanem a régi utak kibővítése is hatékony megoldás. Erre a megoldásra kiváló példa Veszprém, ahol a 8-as főutat alakították át 2X2 sávossá. (Borsi Gergely, 2020)

Az Innovációs Technológiai Minisztérium terve sajnos 2022-es év szemszögéből veszélybe került. 2022 nyarán leállították az M76-os autót út építését, aminek mindösszesen csupán 8 kilométere készült el. Az újraindítás jelenleg kérdéses mikor valósulhat meg, ha egyáltalán valamikor újra kezdik. Zalaegerszeg 2025-re gyorsforgalmi úthálózatba való bekapcsolódása ezzel veszélybe került. Alternatívák kidolgozása szükséges ahhoz, hogy ez megtörténjen a tervben ígért időre.

### 2.2.6. Autópálya árazásokkal kapcsolatos tudnivalók

Először a „régii” 2022 év végéig érvényes árazást mutatom be, utána pedig a 2023 januárjától érvényest.

A 2022 év végéig érvényes autópályaárazási szabályok értelmében a használatuk útdíj köteles, amit az autópálya matrica eszközével oldanak meg. Jelenleg megtalálható a 10 napos, az 1 hónapos, az 1 évre szóló, illetve az 1 évre szóló egy megyére érvényes matrica. A motorkerékpárokra vonatkozó árazás a legkedvezőbb, míg az autóbuszokra a legdrágább. A lenti ábrán (1. táblázat) a jelenlegi autópálya díjak figyelhetőek meg tételesen.

Autópálya díjak	
Személyautókra vonatkozó (D1 kategória)	
10 napig érvényes matrica	3 640 Ft
1 hónapig érvényes matrica	4 970 Ft
1 évig érvényes matrica	44 660 Ft
1 évre szóló megyematrixa	5 200 Ft
Motorkerékpárra vonatkozó (D1M) kategória	
10 napig érvényes matrica	1 530 Ft
1 hónapig érvényes matrica	2 600 Ft
1 évig érvényes matrica	44 660 Ft
1 évre szóló megyematrixa	5 200 Ft
Teherautókra vonatkozó (D2) kategória	
10 napig érvényes matrica	7 270 Ft
1 hónapig érvényes matrica	9 930 Ft
1 évig érvényes matrica	44 660 Ft
1 évre szóló megyematrixa	10 390 Ft
Autóbuszokra vonatkozó (B2) kategória	

10 napig érvényes matrica	16 100 Ft
1 hónapig érvényes matrica	22 830 Ft
1 évig érvényes matrica	207 770 Ft
1 évre szóló megyematrixa	20 780 Ft
<b>Pótkocsikra vonatkozó (U) kategória</b>	
10 napig érvényes matrica	3 640 Ft
1 hónapig érvényes matrica	4 970 Ft
1 évig érvényes matrica	44 660 Ft
1 évre szóló megyematrixa	5 200 Ft

1. táblázat: Autópálya matrica árazás 2022 év végéig

Forrás: <http://autopalyan.hu/magyarorszag>

A 2023-as árazás szerint (2. táblázat):

<b>Autópálya díjak</b>	
<b>Személyautókra vonatkozó (D1 kategória)</b>	
10 napig érvényes matrica	5 500 Ft
1 hónapig érvényes matrica	8 900 Ft
1 évig érvényes matrica	49 190 Ft
1 évre szóló megyematrixa	5 720 Ft
<b>Motorkerékpárra vonatkozó (D1M) kategória</b>	
10 napig érvényes matrica	2 750 Ft
1 hónapig érvényes matrica	4 450 Ft
1 évig érvényes matrica	49 190 Ft
1 évre szóló megyematrixa	5 720 Ft
<b>Teherautókra vonatkozó (D2) kategória</b>	
10 napig érvényes matrica	8 000 Ft
1 hónapig érvényes matrica	12 600 Ft
1 évig érvényes matrica	69 830 Ft
1 évre szóló megyematrixa	11 450 Ft
<b>Autóbuszokra vonatkozó (B2) kategória</b>	
10 napig érvényes matrica	17 730 Ft
1 hónapig érvényes matrica	25 150 Ft
1 évig érvényes matrica	228 850 Ft
1 évre szóló megyematrixa	22 890 Ft
<b>Pótkocsikra vonatkozó (U) kategória</b>	
10 napig érvényes matrica	5 500 Ft
1 hónapig érvényes matrica	8 890 Ft
1 évig érvényes matrica	49 190 Ft
1 évre szóló megyematrixa	5 720 Ft

2. táblázat: Autópálya matrica árazás, 2023 év elejétől

Forrás: <https://www.autopalyamatrixa.hu/hirek/megerkeztek-a-hivatalos-2023-as-autopalya-matrixa-arak>

Ahogy a fenti ábrákon látható (2. táblázat) az infláció hatására az autópálya matrica árak is, átlagosan 15-20%-kal nőttek, azonban megfigyelhető, hogy az éves használati jogot biztosító matrica esetében arányosan jóval kevesebbet emelkedett, mint a rövidebb távú társaik. A 10 napos matricák ára hatalmasat növekedett. 3640Ft-ról 5500Ft-ra D1 és U esetében, 1530-ról 2750-ra a D1M kategória esetében. Ez rendkívül magas emelés. A teherautók, buszok esetében

a változás jóval kisebb, 7270 Ft-ról 8000Ft-ra a D2 esetében, a 16100 Ft-ról 17730 Ft-ra a B2 esetében. A havi matrica áremelkedése is meglehetősen nagy a D1, U, és D1M esetében. U és D1 esetében ismét egyformán emeltek, 4970Ft-ról 8900Ft-ra. D1M kategória esetében ez a változás 2600 Ft-ról 4450 Ft-ra nőtt. Teherautók és az autóbuszok esetében a változás úgy néz ki, hogy teherautónál 9930 Ft-ról 12600 Ft-ra emelkedett, míg autóbuszok esetében 22830 Ft-ról 25150 Ft-ra. Az éves matricák esete érdekes. Régebben minden kategóriába tartozó gépjármű 44660 Ft-ott fizetett a használatért az autóbuszokat kivéve, nekik 207 770 Ft volt a tarifa. A változás egységes volt a D1, D1M, és U kategóriánál, 49190 Ft-ra nőtt egységesen. Teherautók esetében jóval nagyobb volt a változás, nekik jövő évtől 69830 Ft-ot kell fizetniük, míg az autóbuszosoknak 228 850 Ft-ot. Már csak a megyematricák változásának leírása maradt hátra. A D1, D1M és U kategória esetében 5200 Ft volt egységesen az éves megyematrix tarifája, ez a szám mind a három kategória esetében 5720 Ft-ra emelkedett. A teherautók esetében a „régii” megyematrix éves ára 10390 Ft volt, ez 11450 Ft-ig emelkedett. Autóbuszok esetében 20780 Ft volt a „régii” ár, egészen 22890 Ft-ra emelkedett. Összeségében tehát elmondható, hogy nem arányosan emelkedtek a matrica árak. A rövid időre jogosító matrica árak emelkedtek a legnagyobbat, illetve a teherautó éves autópálya használati díja. A többi esetben az emelés kisebb mértékben tapasztalható. (Voxinfo Kft., 2022)

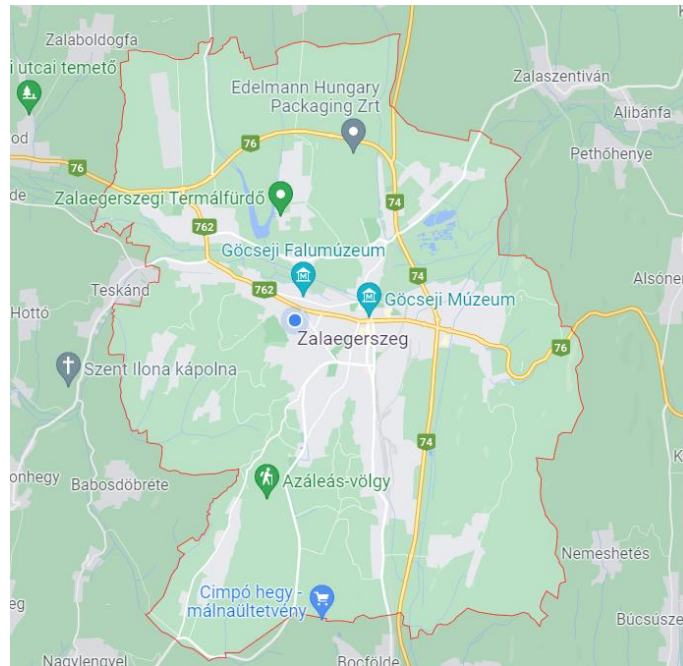
### 2.3. Zalaegerszeg Gazdasági bemutatása

A gyorsforgalmi utakkal kapcsolatos tudnivalók után Zalaegerszeget is bemutatom. Ebben a részben be fogom mutatni a várost, illetve megkeresem elméleti síkon a relációkat a potenciális gyorsforgalmi utakkal.

#### 2.3.1. Zalaegerszeg története

Az első feljegyzés a településről egészen 1247-ből származik. A Gébárti tó mellett őskori maradványokat, András hidán kelta fegyvert, a város több pontján római, mécseseket, illetve az egyik helyi gimnázium környékén kora középkori sírokat találtak. A település a 20. századra magába olvasztott 17, korábban önálló falut.

A település vezetői gyakran változtak, 15. századtól 1777-ig a veszprémi, ezután a szombathelyi püspök fennhatósága alatt volt a város. A középkorban Zalaegerszeget közepes nagyságú mezővárosként ismerték el. A város szerepe a törökökkel vívott háború következtében nőtt meg, ugyanis Kanizsa elfoglalása 1600-ban történt, ezután az új székhely Egerszeg lett. Hivatalosan 1732-ben lett székhely, miközben elkészült a megyeház. A megyeház megépítését a Mária Magdolna templom, Kálvária kápolna, temetőkápolna, kvartélyház és plébánia követte. A város fejlődése lassú volt, mivel a fontos kereskedelmi útvonalaktól távol esett, illetve sokáig a vasút is elkerülte domborzati okok végett. 1885-ben hivatalosan is rendezett tanácsú városi rangot kapott a város, majd 1900-as évre 10 000 főre emelkedett a lakosság szám. A háború utáni változások következtében tejipari vállalat, ruhagyár és kőolajfeldolgozó létesült, majd ezután következett a fémfeldolgozás és az élelmiszeripar. A rendszerváltás utáni időszak kezdete nehéz volt a város számára, mivel lelassultak az új lakások építési üteme, illetve megszűnt számos üzem. 1995 után pozitív változás következett be, köszönhetően a nyugati tőke beáramlásnak, aminek következtében új munkahelyek jöttek létre. A fejlődés a mai napig tart változó intenzitással. (Zalaegerszegi Turizmus, 2015)



8. ábra: Zalaegerszeg térképe

Forrás:

<https://www.google.com/maps/place/Zalaegerszeg/@46.8402011,16.7673916,12z/data=!4m5!3m4!1s0x47692817e6d34a01:0x400c4290c1e1250!8m2!3d46.8416936!4d16.8416322?hl=hu>

### 2.3.2. Gazdasági alapadatok

Népesség: 2020-ban 56722 fő. Az elmúlt 10 évben közel 5000 fővel csökkent a lakosság szám. A csökkenésnek okai többek között az, hogy a halálozások száma meghaladta a születések számát, illetve Zalaegerszegen is meg tapasztalható a főváros és a nyugat elszívó hatása.

Lakásállomány: 2019-ben ennek a száma 26 282. az elmúlt 10 évben közel 700-zal nőtt a lakásállomány száma, az épületállomány összességében véve fiatalodik.

Száz lakosra jutó személygépkocsik száma: 2019-ben 43,5 ennek a száma. 2010-hez képest ez a szám több mint 12-vel nőtt.

Önkormányzati kerékpárút, közös gyalog és kerékpárút hossza: Ez a szám 2019-ben 23,1 kilométer, ami a 2010-es adathoz képest közel 10 kilométerrel több. Ennek oka, hogy a városban lévő kerékpárhasználók száma növekszik. (Bartlet Solutions Bt., 2021)

### 2.3.3. Gazdaságfejlesztési stratégia

Zalaegerszeg gazdasági környezetének hatékony működése és folyamatos fejlődése érdekében támogató környezetre, szervezeti struktúrákra, illetve az ezek által generálódó támogató

projektekre van szüksége. A város döntött ennek érdekében egy gazdasági divízió létrehozásáról (ZEDD Zalaegerszegi Gazdaságfejlesztési divízió), a divízióval karöltve olyan projektelek létjogosultságát irányozta elő, amelyek túl azon, hogy gazdaságfejlesztési hatással bírnak, a vezérprojektek működését is hatékonyan támogatni fogják, figyelembe véve a helyi sajátosságokat. A projektek között megtalálhatóak olyanok, amelyek a jövőt illetően kerültek előtérbe, mert ezek a lehetséges beruházások megteremtik a feltörekvő, innovatív gazdasági környezetet, illetve fellelhetőek olyan projektek is, amik a vezérprojektek szükségességének megjelenését generálja.

A Zalaegerszeg 2030 gazdaságfejlesztési stratégiában az alábbiak kerültek meghatározásra:

- Védelmi ipari jármű gyártási, fejlesztési és tesztelési környezet kialakítása
- SmartField vezérprojekt
- Drón Kompetenciaközpont
- ZalaZONE Tudományos és Innovációs Park
- Logisztikai Központ és Konténerterminál

Ezek a projektek nem csak a gazdasági életet élénkítik, hanem a teljes oktatási életúthoz, a szolgáltatói oldalhoz, illetve a megfelelő környezet biztosításához is kapcsolódnak. (Bartlet Solutions Bt., 2021)

#### 2.3.4. Ipari Környezet

Zalaegerszeg gazdasági környezetének egy nagyon fontos eleme, a megfelelő ipari környezet kialakítása. A városban jelenleg 4 ipari park található, azonban a rendelkezésre álló szabad terület mennyisége meglehetősen alacsony:

- Északi ipari park (ZalaZone)
- Déli ipari park
- Keleti ipari park
- Nyugati ipari park

Gazdasági környezethez kapcsolódó vállalkozások

Jelen esetben bemutatom a városban működő vállalkozások összetételét. A vezérprojektek egyik fontos célja, hogy a jelenlegi vállalkozás állománynak magas hozzáadott értékkel bíró munkát adjon, illetve ennek hála a gazdasági növekedés is várható. Ha a város vállalkozásainak

összetételét figyeljük meg, a leginkább jellemző forma a mikroállalkozás. 2019-ben 9165 mikroállalkozás székhelye volt Zalaegerszegen, 233 kis és középvállalkozás, illetve 15 nagyvállalkozást is találhatunk a városban. Ágazat szerint a kereskedelem, illetve a szakmai, tudományos műszaki tevékenységet folytatók száma jelentős. A közép és nagyvállalatok ágazati eloszlásánál a gépipar a legjelentősebb. A vállalatoknál az árbevétel növelését célzó stratégiai fókuszok között az új technológiák bevezetésének döntése, illetve a folyamatoptimalizálás dominál. (Bartlet Solutions Bt., 2021)

### 2.3.5. Zalaegerszeg logisztikai elérhetősége, gyorsforgalmi utakkal való kapcsolata

Zalaegerszeg becsatlakozása a magyar gyorsforgalmi úthálózatba az M76-os 2X2 sávós gyorsforgalmi út segítségével fog megtörténni. A gyorsforgalmi út megépítésének köszönhetően a város rendkívüli gazdaságfejlesztést ösztönző lehetőségek kap. További lehetőség az M76-os gyorsforgalmi úttal kapcsolatban, hogy észak-nyugat irányában fogják tovább építeni, ami segítségével Körmend, és a frissen átadott M80-as gyorsforgalmi út segítségével az osztrák határ is megközelíthető lesz gyorsforgalmi úton, ezzel is lehetőségek adva a gyors közlekedésre Zalaegerszeg és a nyugati államok között. Továbbá a jövőben meg fog épülni az M9-es gyorsforgalmi út is, amely lehetőséget biztosít Nagykanizsára való gyors közeledésre, továbbá Kaposvárt és Szombathelyt is közvetlen gyorsforgalmi úton lehetne elérni. A közút mellett vasúti fejlesztési tervek is vannak. Kiemelt vasútfejlesztési projektként említendő még a Zalaegerszeg – Rédics vasútvonal felújítása, átépítése, valamint a Nagykanizsa – Zalaszentiván vasútvonal villamosítása is. A vasúti fejlesztések kapcsán fontos megemlíteni a szlovéniai (Lendva) irányba történő vasúti fejlesztést is. Annak ellenére, hogy a projektben Zalaegerszegnek közvetlen szerepe nincs, városunk is támogatja a Kormány ezen fejlesztési elképzeléseit, amennyiben a projekt megvalósítására lehetőség nyílik. Az alábbi ábrán (9.ábra) a leendő M9-es és M76-os gyorsforgalmi út útvonala látható. (Blog21, 2017)





9. ábra: A tervezett M9 és M76 autótút Zala megyében

Forrás: <http://blog21.hu/2017/06/02/ezek-az-utfejlesztések-lesznek-zala-megyében-2022-ig/>

## 2.4. Gyakorlati helyem és a téma kapcsolata

Duális képzés keretei között lehetőségem nyílt a ZalaZone Ipari Park Zrt.-nél dolgozni, illetve a szakmai gyakorlati helyem is a cég. A cég feladata, hogy innovatív környezetet biztosítson elsősorban kutatás és fejlesztési tevékenységet végző partnerek számára. A partnerek között olyan cégek vannak, mint a Rheinmetall, a Bosch vagy az AVL. A park lényegében egy úgynevezett „triple helix”, amely az ipar, állam és az egyetemek együttműködését jelenti. Ennek hála versenyképes munkaerő nevelés zajlik, fejlett ipari kultúra kialakítás, és folyamatos helyi és kormányzati fejlesztések is történnek.

Az Ipari Park, a betelepült cégek, és a betelepülni kívánó cégek szempontjából is kulcsfontosságú kérdés a gyorsforgalmi úthálózat. Jellemzően ezek a cégek külföldről érkeznek, és a korábban bemutatott előnyöknél a külföldi tőke elérés szempontjából kulcsfontosságú lehet a megfelelő utak közelsége. Részletesen a gyakorlati kutatásban A ZalaZone Ipari Park Zrt. ügyvezetőjével beszéltem a lehetőségekről, veszélyekről, illetve az erősségekről és gyengeségekről is egyaránt.

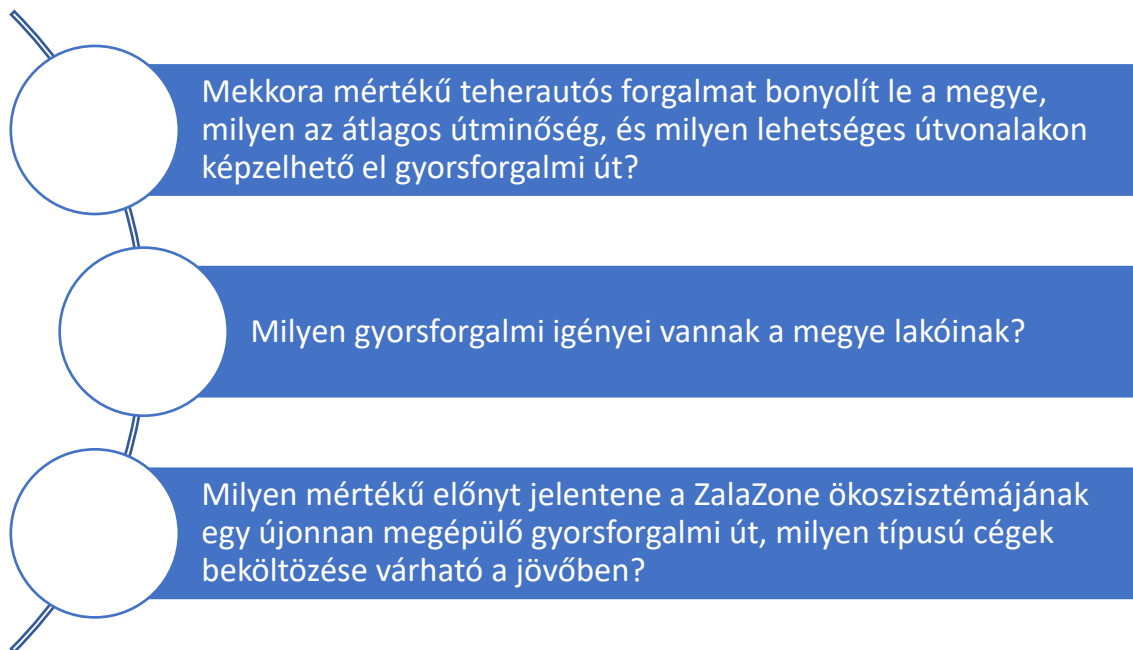
## 2.5. Elméleti kutatás összefoglaló

Az elméleti kutatásom során bemutattam a gyorsforgalmi úthálózat múltját, és jövőbeli terveit, illetve ismertettem az alapfogalmakat, majd pedig összekapcsoltam mindezeket Zalaegerszeg Megye Jogú város bemutatásánál. Nem szeretném újra ismétetni a már látottakat, éppen ezért röviden kitérek azokra a pontokra, amiket a gyakorlati kutatás végén lévő nagy összefoglalóba is mindenképpen figyelembe kell venni. Egyrészt a hazai gyorsforgalmi utak jelentős része már elkészült, mindösszesen pár bekötés, illetve két kulcsfontosságú út, az M8 és M9-es út van még tervezőasztalon. Sajnálatos módon az M76-os autóút 2022 nyarán leállításra került, ennek elkészülése kérdéses. Beazonosítottam egy elméleti problémát is, ez pedig nem más, mint a különböző fajtájú utak törvényi háttere. Az autópályán kívül a többi útnak relatív kevés feltételnek kell megfelelnie, ezért előfordulnak akár hatalmas különbségek mind a gyorsforgalmi utak, mind a főutak között. Előfordul itthon, hogy egy négysávos főút korszerűbb, biztonságosabb, mint egy autóút, ami már gyorsforgalmi útnak számít. További probléma az M76-os autóút építésének leállításával kapcsolatban, hogy az Innovációs Technológiai Minisztérium által ígért 2025-re minden megye jogú város rendelkezni fog gyorsforgalmi úttal kapcsolatos terve veszélyben van, Zalaegerszeg bekapcsolása 2025-re a jelenlegi helyzet szerint nem valószínű.

### 3. Gyakorlati kutatás

#### 3.1. Bevezető, Kutatási kérdéseim

A szakdolgozatom gyakorlati kutatási része 3 fő kutatásrészről áll. Először Zala megye és Zalaegerszeg közötti helyzetét szemléltetem és mutatom be a térképen, ezután felmérem a zalai gyorsforgalmi útigényeket kérdőív segítségével, aminek részletes elemzése valósul meg, illetve interjút készítek a ZalaZone Ipari Park Zrt. ügyvezető igazgatójával, melynek témája a város és az ipari park helyzete, gyorsforgalmi úthálózattal való kapcsolata, illetve a jövőben rejlő lehetőségek. A kutatást egy teljeskörű összefoglalás zárja, javaslatokkal. A kutatásomnak x kérdés adja az az alappilléreket, és én ezekre a kérdésre keresem a választ.



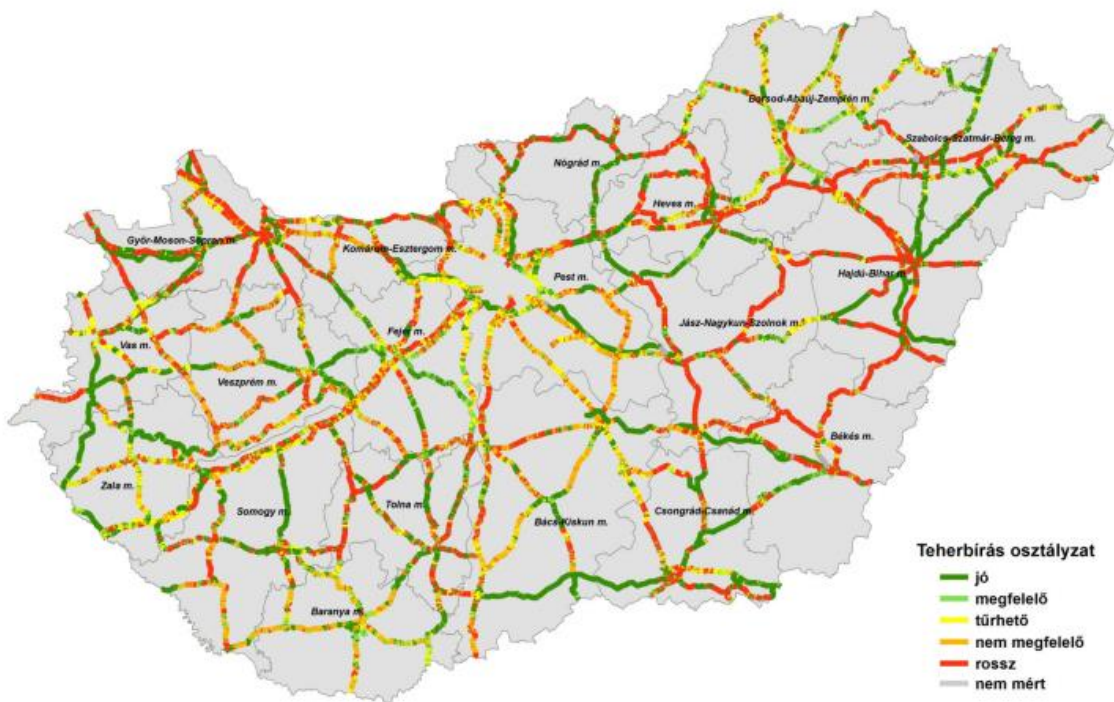
10. ábra: Gyakorlati kutatási kérdéseim (Saját szerkesztés)

#### 3.2. Zala megye és Zalaegerszeg közötti helyzete országos viszonylatban

A gyakorlati kutatásom egyik eszköze, hogy a Magyar Közút Nonprofit Zrt. által közzétett közúthálózati információs eredménytábláinak segítségével megvizsgáljam a zalai úthálózati viszonyokat, illetve össze lehessen hasonlítani országos viszonylatban. (Magyar Közút Nonprofit Zrt., 2021)

##### 1. Országos főúthálózat teherbírástályzata

A Magyar Közút Nonprofit Zrt. kezelésében lévő utakat osztályozzák, és térképet is készítenek róla.



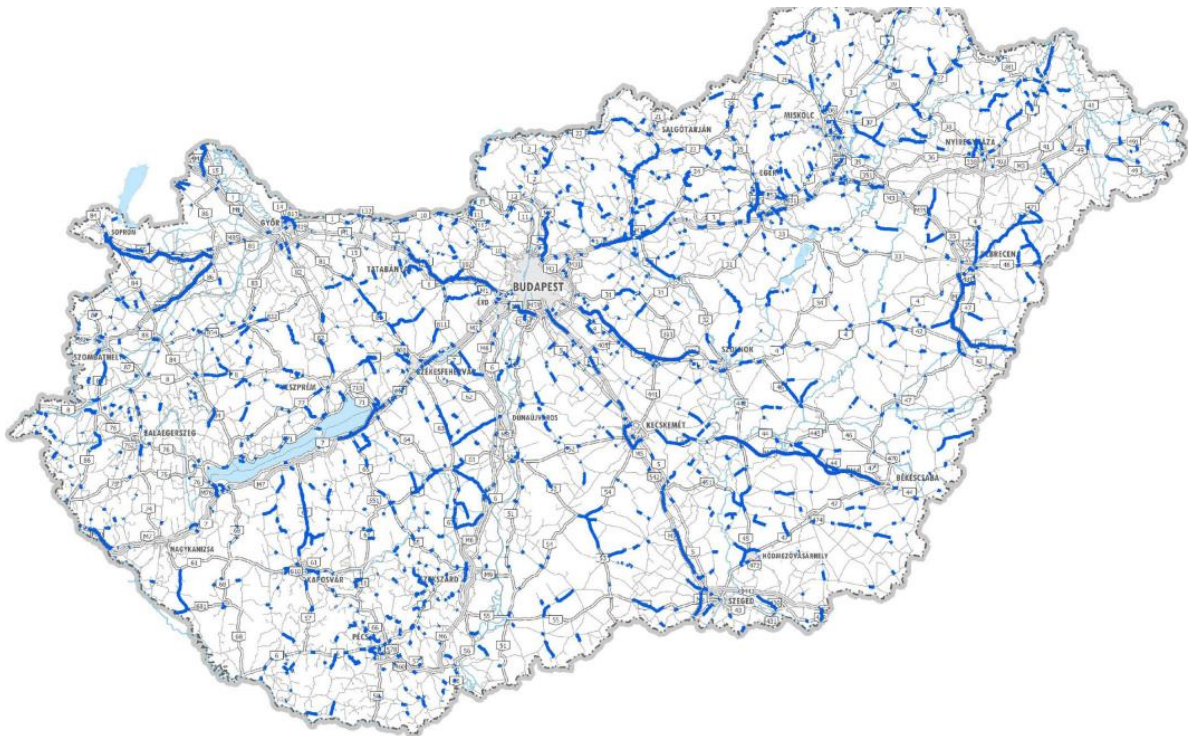
11. ábra: A magyar közutak teherbírás osztályzata, 2020

Forrás: Magyar Közút: Országos Közúthálózat információs eredménytáblái 2020 december 31-i állapot

A fent megtekinthető ábra demonstrálja a hazai közutak teherbírás osztályzatát. (11. ábra) A térképet megtekintve meglehetősen diverz kép tárul elénk. Jól látható, hogy az ország keleti részében lényegesen több olyan út található, aminek rossz vagy nem megfelelő az osztályzata. Budapest és agglomerációs körének útburkolatainak teherbírás képessége szinte kilométerről kilométerre változik. Ugyanez a megállapítás igaz Miskolc és Győr agglomerációs körére, és a Budapesttől délre eső utakra, illetve a Balaton környezetére is. Zala megyében jól megfigyelhető, hogy a 76-os út Keszthely és a megyeszékhely között, illetve a 86-os út teljes zalai része jó osztályzatot kapott. a 74-es út, ami összeköti Zalaegerszeg és Nagykanizsát meglehetősen változatos, jellemzően negatív értékeléseket látni, illetve a Rédics és Keszthely közötti 75-ös út is rossz negatívan változatos. Összességében elmondható, hogy a megye közútjainak teherbírása átlagosnak mondható, vagy talán az átlagosnál kicsit jobban mondható.

## 2. Az elmúlt 5 évben felújított és épített útszakaszok az országos közúthálózaton

A Magyar Közút térképet készített a felújított és épített utakról is, ennek megfelelően az alábbi térkép is kiváló lehetőséget biztosít a jelenlegi helyzet megismerésére is ebből a szempontból.



12. ábra: Az elmúlt 5 évben felújított és épített útszakaszok az országos közúthálózaton, 2020

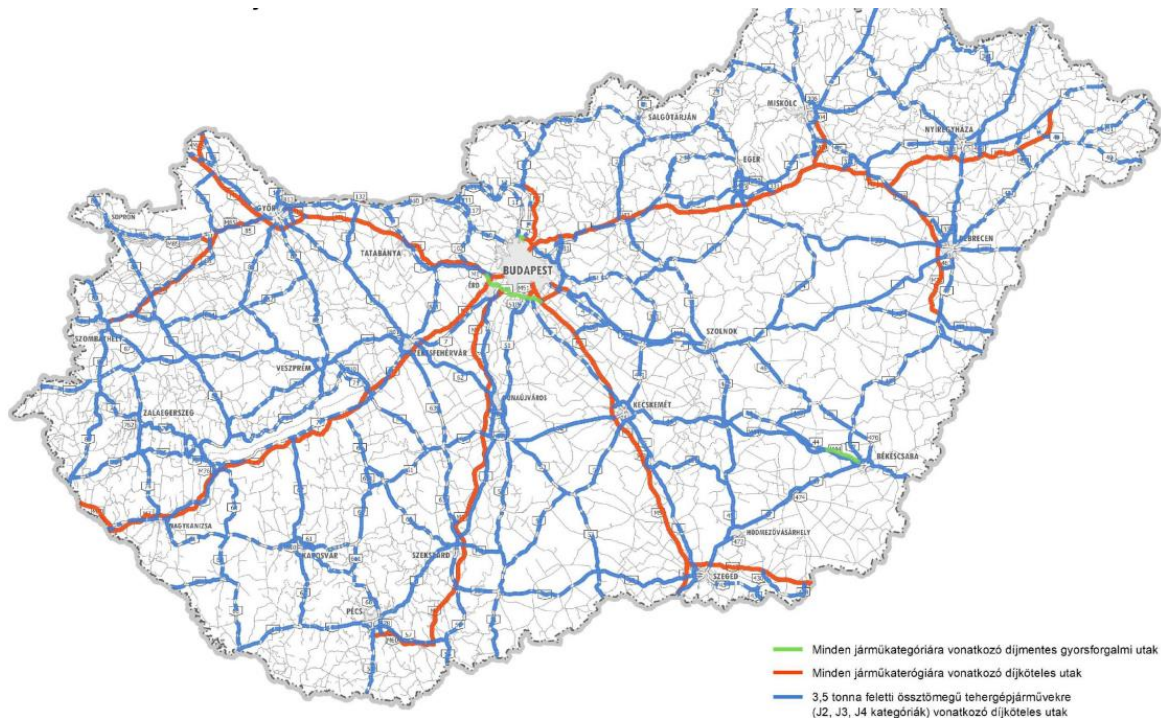
Forrás: Magyar Közút: Országos Közúthálózat információs eredménytáblái 2020 december 31-i állapot

A fenti ábrán látható a felújított és épített útszakaszok térképe (12. ábra). A térkép az előzővel együtt változatos képet ad. Az előző (11. ábra) térképnél említettem, hogy a keleti országrészben átlagosan rosszabb az utak teherbírása, ennek kezelésének megfelelően a felújított és épített szakaszok inkább a keleti részre jellemzőek, illetve a főváros agglomerációjára. Látványos továbbá nyugaton az M85-86-os gyorsutak megléte is. Zala megyében meglehetősen kevés új, vagy felújított utat láthatunk. Kisebb részek, mint például Zalalövő elkerülő szakasza, illetve az M70-es befejezése Letenye és Tornyiszentmiklós között látható, de ezen kívül maximum kisebb felújítások nyomai érhetők csak tetten.

### 3. Díjfizetés ellenében használható utak

A gyorsforgalmi utak használatáért jellemzően fizetni kell személyautót használva is, azonban ez nem minden esetben van így.





13. ábra: Díjfizetés ellenében használható utak, 2020

Forrás: Magyar Közút: Országos Közúthálózat információs eredménytáblái 2020 december 31-i állapot

A fenti ábrán jól szemre vételezhetőek a díjfizetés ellenében használható utak (13. ábra). A térkép segít eloszlatni két tévhitet. Sokan azt hiszik, hogy a hagyományos főutak ingyenesen használhatóak mindenki által. Ez nem így van, 3,5 tonna feletti össztömegű gépjárművel kötelesek útdíjat fizetni érte. A másik tévhit, hogy minden gyorsforgalmi útszakasz csak fizetett belépő, azaz autópálya matrica ellenében használhatóak. Ez szintén nem igaz, az M85-ös autót, és az M0 déli részei kiváló példák. Jól látható az is, hogy nem minden megye rendelkezik fizetős gyorsforgalmi szakaszokkal. A szomszédos Veszprém megyében nincs ilyen út, ami nem mellesleg az egyetlen dunántúli megye amire ez igaz. Zala megyében két fizetős útszakasz található. Az egyik a jól ismert M7-es autópálya, a másik az M70-es autót.

#### 4. Nemzetközi útvonalak hazánkban

Az elméleti részben szerepelt már az úgynevezett E Úthálózat. Ennek az úthálózatnak a magyarországi szakaszai a térképen bemutatásra szorulnak.



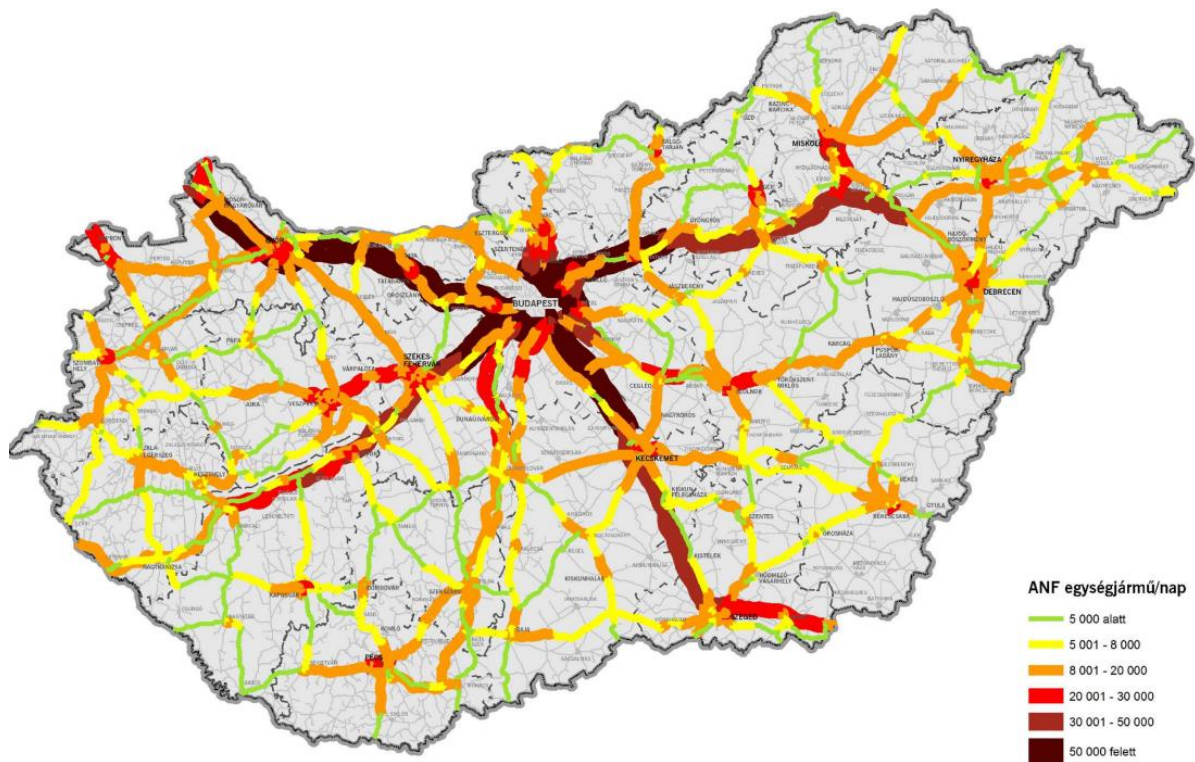
14. ábra: Nemzetközi útvonalak hazánkban, 2020

Forrás: Magyar Közút: Országos Közúthálózat információs eredménytáblái 2020 december 31-i állapot

A fenti ábrán (14. ábra) a nemzetközi útvonalak hazai szakaszának térképe látható. Hazánkban minden megye rendelkezik E útszakasszal Békés megye kivételével. Az úthálózatok jellemzően a már megépült autópálya nyomvonalakat követik, de akadnak kivételek is. Zala megyében is található ilyen kivétel, ami nem más, mint az E65-ös út. Érdekes, hogy Nádasd és Zalaegerszeg között ez a magyar 76-os út, utána fordul az út, és átkanyarodik a magyar 74-es főútra, ahol Kanizsánál becsatlakozik az M7-es autópályába. A másik két E útnak csak gyorsforgalmi szakaszai vannak a megyében, az E71 végig az M7-est követi, míg az E653 az M70-es autótutat.

## 5. Főutak és gyorsforgalmi utak forgalma

A gyorsforgalmi utak jellemzően a magas forgalmat lebonyolító helyeken épülnek, ezért szükség van ennek a mérésére is.



15. ábra: Főutak és Gyorsforgalmi utak forgalma, 2020

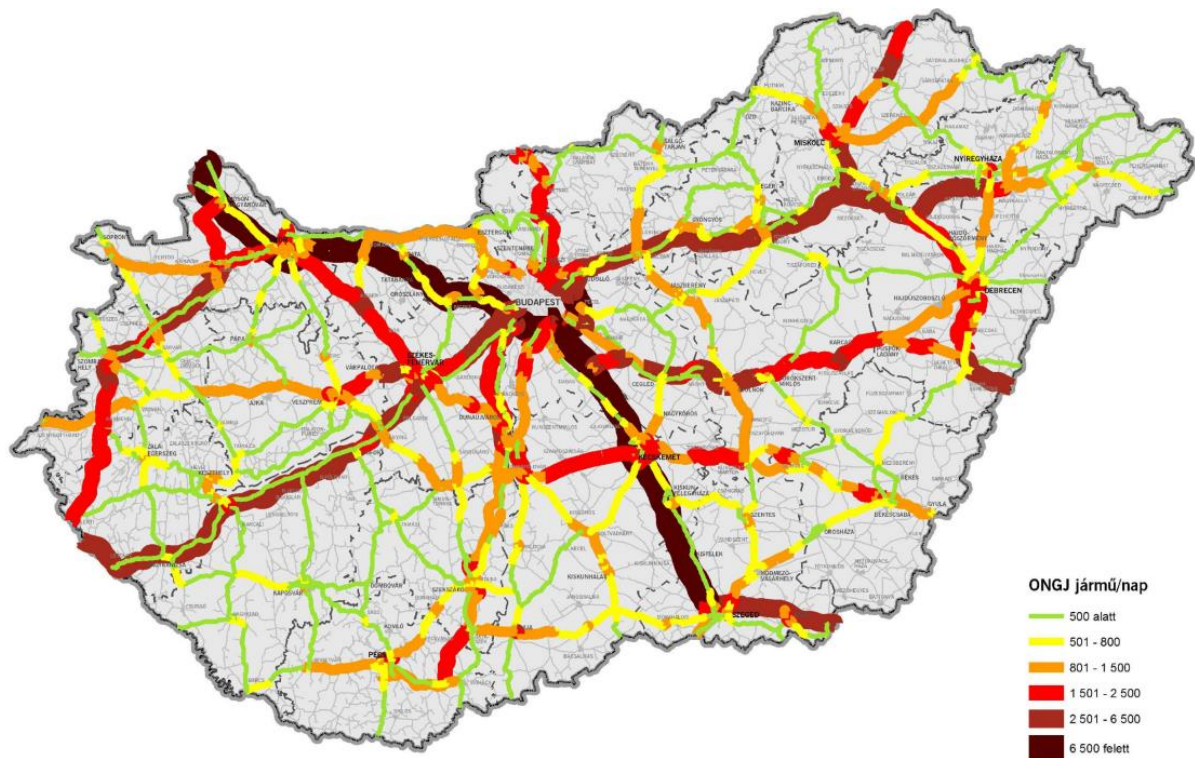
Forrás: Magyar Közút: Országos Közúthálózat információs eredménytáblái 2020 december 31-i állapot

A fenti ábrán (15. ábra) a főutak és gyorsforgalmi utak forgalmát láthatjuk hazai viszonylatban. Beszédese térképet láthatunk. Budapest és agglomerációs köre egyértelműen az ország legnagyobb forgalmát bonyolítja le, köszönhetően a főváros lélekszámának, és európai szintű ipari jelentőségének. A nyugati gépjárműforgalmat nagyrészt az M1-es autópálya bonyolítja le, továbbá az M5-ös és M3-as autópályán is jelentős napi gépjárműtömeg közlekedik. Talán kisebb meglepetésre az M7-es zalai szakaszain jóval kisebb a forgalom akár csak a somogyi helyzethez képest is, viszont az tény, hogy Budapest és Siófok között hatalmas a napi gépjármű szám. Zala megyében a 76-os főút Keszthely és Zalaegerszeg közötti napi közlekedők mennyisége mondható közepesen soknak, azonban, ha országos szinten nézzük a forgalmat, Zala megye a kevésbé forgalmas megyék közé sorolható.

#### 6. Főutak és gyorsforgalmi utak nehéz gépjármű forgalma

Az összes gépjármű forgalom úgy gondolom érdemes megnézni a csak nehézgépjármű forgalmat is, hiszen tanulságos lehet.





16. ábra: Főutak és Gyorsforgalmi utak nehéz gépjármű forgalma, 2020

Forrás: Magyar Közút: Országos Közúthálózat információs eredménytáblái 2020 december 31-i állapot

A fenti ábrán (16. ábra) láthatóak a főutak és gyorsforgalmi utak nehéz gépjármű forgalma a 2020-as évben. Az előző ábrához képest (15. ábra) jelentős változásokat figyelhetünk meg. Gyakorlatilag az összes gyorsforgalmi út nehéz gépjármű forgalma jelentős. Találhatóak olyan szakaszok is, amelyeken jóval jelentősebb a nehéz gépjármű forgalom, mint azt az összes gépjárműves ábra esetén láthattuk. Az egyik ilyen meglepetés nem más, mint az 86-os főút. Ha az ember ránéz a térképre, indokoltnak tűnik az M86-os autótű bővítése a szlovén határig. Zalaegerszeg ebben az esetben sem bonyolít le nagy forgalmat, sőt talán nehézgépjármű szempontból a legkevésbé jelentős megyeszékhely.

### 3.2.1. Kutatásrész Összefoglalás

Összefoglalás gyanánt összegzem a kutatásrész eredményeit, amivel választ adok az első kutatási kérdésre. A megye közepes mennyiségű napi forgalmat bonyolít le, az útminősége meglehetősen változatos képet mutat, de a fő útvonalak nagyrészen megfelelő a teherbírás minősége. A nehézgépjármű forgalom a megyében az M7-es, M70-es utakon és a 86-os főúton jelentős. A kutatásrész egyik konklúziója, hogy érdemes megfontolni az M86-os autótűt déli irányba való bővítését, illetve az 76-os főút négysávossá tételét a lefűjt M76-os projekt árnyékában.

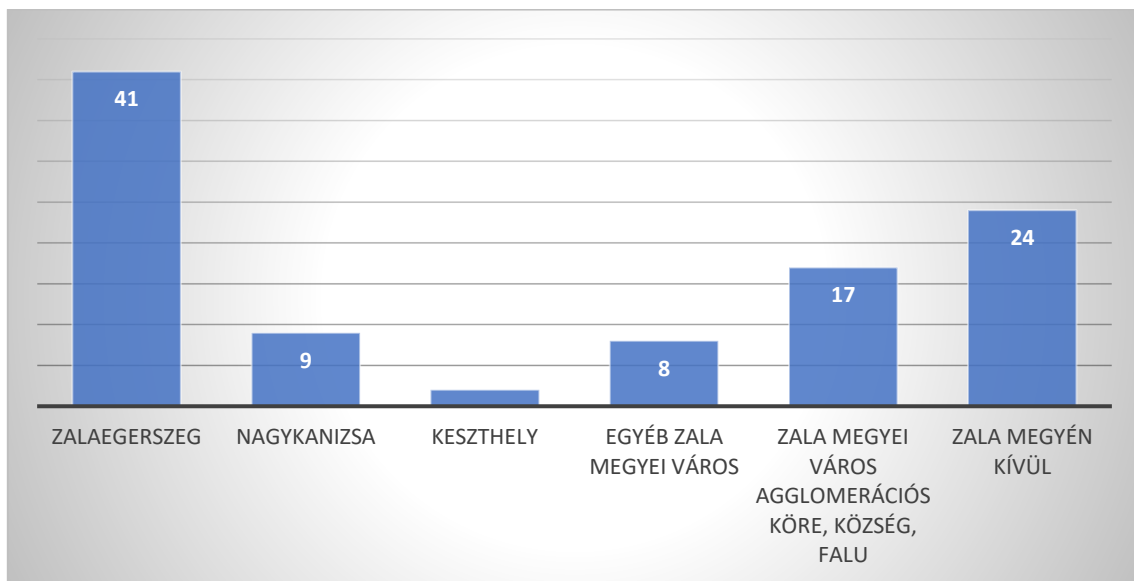
### 3.3. Kvantitatív kutatás kérdőív segítségével

A Zala megyei lakosok számára kérdőív készítése, amiben a gyorsforgalmi úthálózati igény kerül kutatás alá

A Kutatásom következő részeként összeállítottam egy kérdőívet, amiben megkérdeztem a megyében élő és vagy dolgozó 18-66 év közötti embereket annak érdekében, hogy kiderüljenek a dolgozó polgárok gyorsforgalmi utakkal kapcsolatos igényei. A válaszadók többsége a Pannon Egyetemre jár Zalaegerszegen, illetve a ZalaZone Ipari Park Zrt. kötelékében dolgozó vagy duális gyakornok A kérdőívet összesen 102 válaszadó töltötte ki. A mintavétel 2022 november 2-től november 30-ig tartott. A kérdőív a Google űrlapok funkciójával került elkészítésre, és ezen a felületen tudták a válaszadók kitölteni az űrlapot. A kérdések között szerepeltek olyanok, amikre egy választ lehetett „bepipálni”, volt, ahol többet, illetve volt olyan is, ahol nem volt kötelező válaszolniuk.

#### 1. Lakhely

A kérdőív kezdéseként kíváncsi voltam a válaszadók lakhelyére.

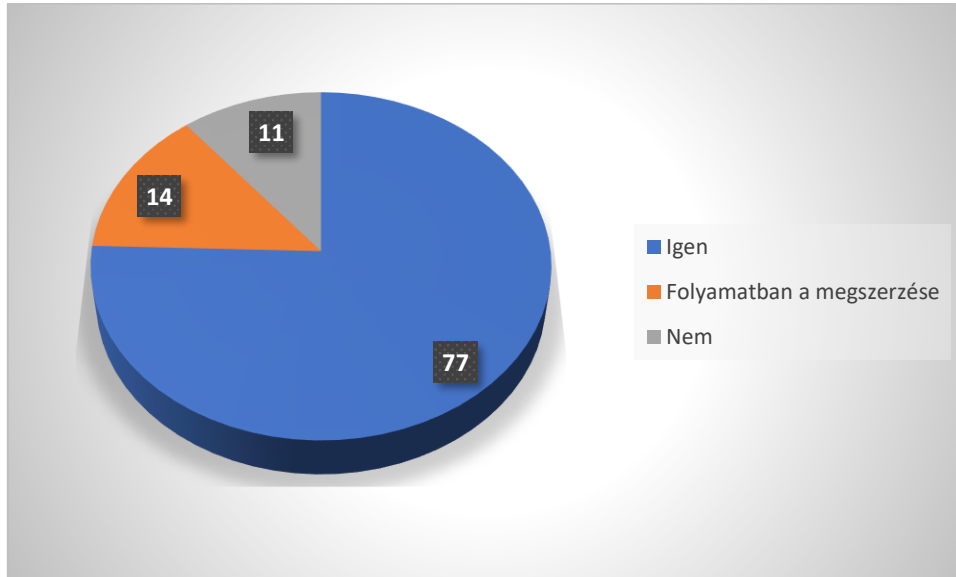


1. diagram: Válaszadók lakhely szerint (saját kérdőíves kutatás)

A Válaszadók több mint két ötöde a megyeszékhelyen, Zalaegerszegen lakik, Zala megyén kívül 24 válaszadó lakik, ez annak köszönhető, hogy a ZalaZone kötelékében jelentős mennyiségű Széchenyi Egyetemi hallgató végez gyakorlatot, a harmadik legtöbb választ az agglomerációs körben, illetve kis községekben lakó emberek adták. 9 válaszadó jelölte a megye második legnépesebb városát Nagykanizsát otthonaként, ennél egyel kevesebben jelölték az egyéb megyei városokat, illetve Keszthelyen is 2 válaszadó fő lakik.

## 2. Rendelkezik B jogosítvánnyal?

A második kérdésben megkérdeztem a kitöltőket, hogy rendelkeznek-e jogosítvánnyal, illetve egy olyan lehetőséget is bele tettem a kérdőívbe, amiben bejelölhetik, hogy folyamatban van ennek megszerzése.

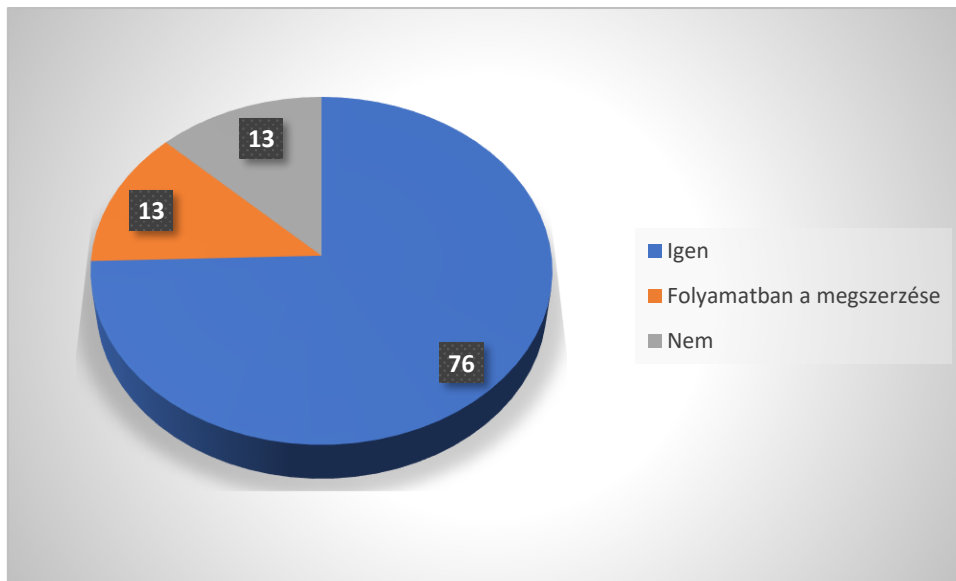


2. diagram: Válaszadók jogosítvánnyal rendelkezés szerint (saját kérdőíves kutatás)

Manapság a B jogosítvány megszerzése egy rendkívül népszerű tevékenység, nagyon sok fiatal már 17 évesen megszerzi, hiszen ez lehetőséget teremt annak a közlekedési eszköznek a használatára, aminek hatására részt vehet a közlekedésben, ezáltal könnyebb mobilitást elérve az alternatív (pl.: busz) közlekedési eszközökhöz képest. A jelen kutatásomban is jól kivehető ez a trend, jól látható, hogy (2. diagram) egészen pontosan 77 válaszadó az „igen” lehetőséget választotta, míg 14 további embernek folyamatban van a jogosítványszerzés. Ha csak azt nézzük, hányan választották a „nem” lehetőséget, kijelenthető, hogy a válaszadók több mint 90%-a rendelkezik, vagy rendelkezni szeretne jogosítvánnyal.

## 3. Rendelkezik gépjárművel?

A jogosítvánnyal való rendelkezés után adta magát a kérdés, hogy kérdezzem meg mi a helyzet gépjárművel való rendelkezés szerint. Ezzel a kérdéssel is az volt a célom, hogy feltérképezzem az arányokat, esetleg be tudjak azonosítani egy-két trendet.

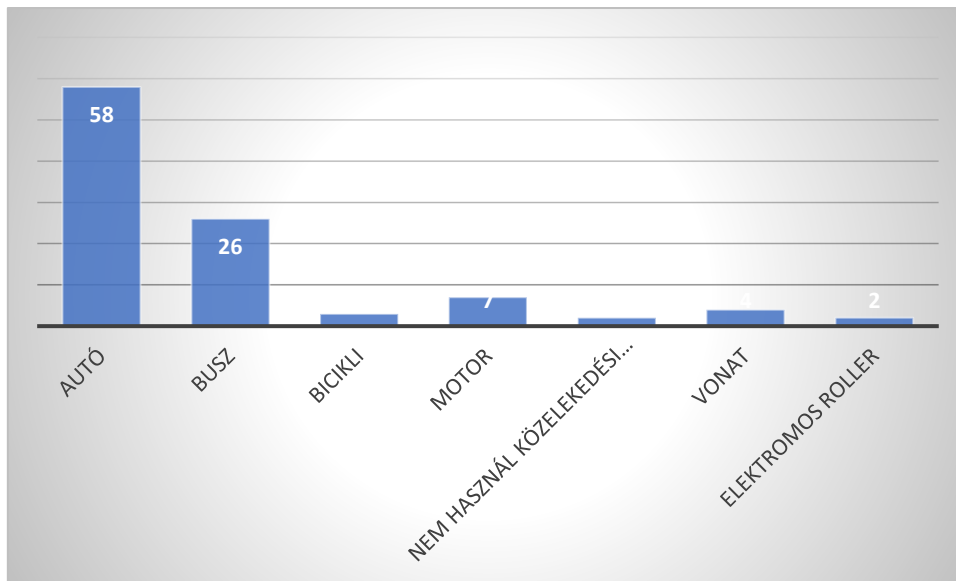


3. diagram: Válaszadók gépjárművel való rendelkezés szerint (saját kérdőíves kutatás)

Az autó szerzés és a jogosítvány letétele az esetek nagyrésztében kéz a kézben követik egymást, de persze ez csak egy általánosítás, a fenti diagramon is megfigyelhető, (3.diagram) hogy nem minden esetben van ez így, de a trend megmutatkozik. Míg az előző kérdés eredményénél (2.diagram) 77 kitöltő jelölte, hogy rendelkezik jogosítvánnyal, addig a mostani eredmény 76 fő, ami az autóval kapcsolatos rendelkezést jelenti. 13 válaszadónál folyamatban van a gépjármű megszerzése, míg további 13 nem rendelkezik. A jogosítvánnyal rendelkező emberek egy kis csoportja nem is szeretne autót, valószínűleg a rossz tapasztalatok, tapasztalathiány vagy a félelem a vezetéstől, ami ezt indokolhatja.

#### 4. Melyik az általa leggyakrabban használt közlekedési eszköz?

Manapság virágkorukat élik a közlekedési eszközök. Rengeteg lehetőség, alternatíva van, különösen a nagyvárosokban, azonban vidéken is helytől függően akadnak szép számmal. Arra voltam kíváncsi, hogy milyen arányban használnak manapság az emberek közlekedési eszközöket, és ha használnak, melyik lehetőséget.

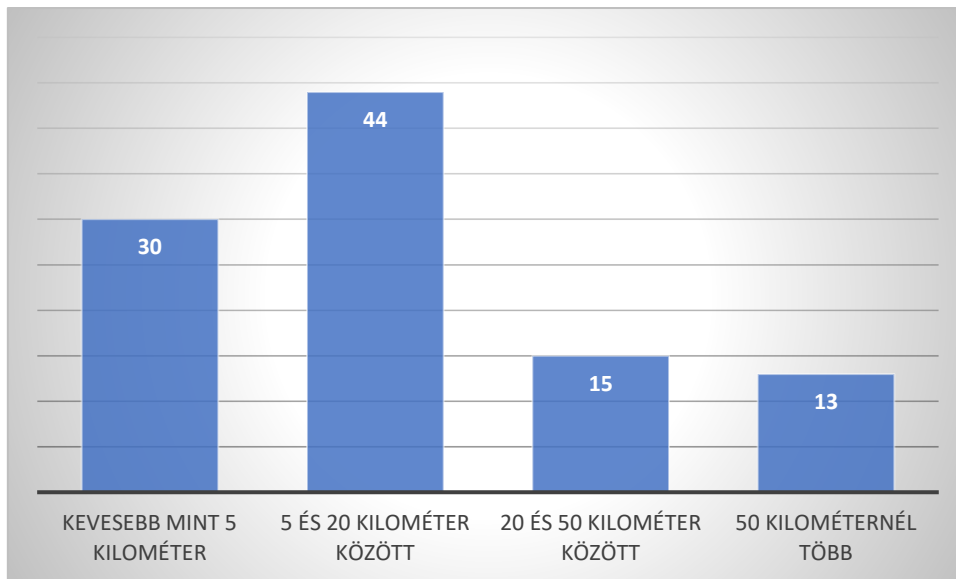


4. diagram: Válaszadók leggyakrabban használt közlekedési eszköz szerint (saját kérdőíves kutatás)

A két előbbi kérdés eredményei alapján nem meglepő, hogy a kitöltők leggyakrabban használt közlekedési eszköze nem más, mint az autó. Jól látható a fenti diagramon (4. diagram), hogy 58 válaszadó jelölte ezt a válaszlehetőséget. A második leggyakrabban használt közlekedési eszköz a busz, ami egy olcsó alternatívája az autózásnak, cserébe kötött útvonalakon, adott időben haladnak. 7 válaszadó a motort preferálja, mint leggyakoribb közlekedési eszköz. A buszhoz hasonlóan a vonat is hasonló paraméterekkel rendelkezik, csak kevesebb helyközi lehetőség van, inkább hosszú utakon preferálják, így nem is csoda, hogy mindösszesen 4 válaszadó jelölte meg. A bicikli, mint alternatíva is kiváló lehetőség, elsősorban helyi, településen belüli közlekedésre, összesen 3 kitöltő használ ilyet leggyakrabban. Az „utolsó” két helyen az elektromos roller és a közlekedési eszközt nem használók (gyalog) vannak 2-2 válasszal. Kijelenthető ezek alapján, hogy a jogosítvány és az autó megszerzése is fontos, viszont a közlekedési eszköz nélkül nagyon kevesen élik mindennapjaikat, a válaszadók kevesebb mint 2 százaléka.

#### 5. Hány kilométert utazik napi szinten?

A közlekedési eszközzel kapcsolatos kérdés után adta magát a lehetőség, hogy kérdezzem meg azt is, hogy hány kilométert ingáznak napi szinten a kitöltők.

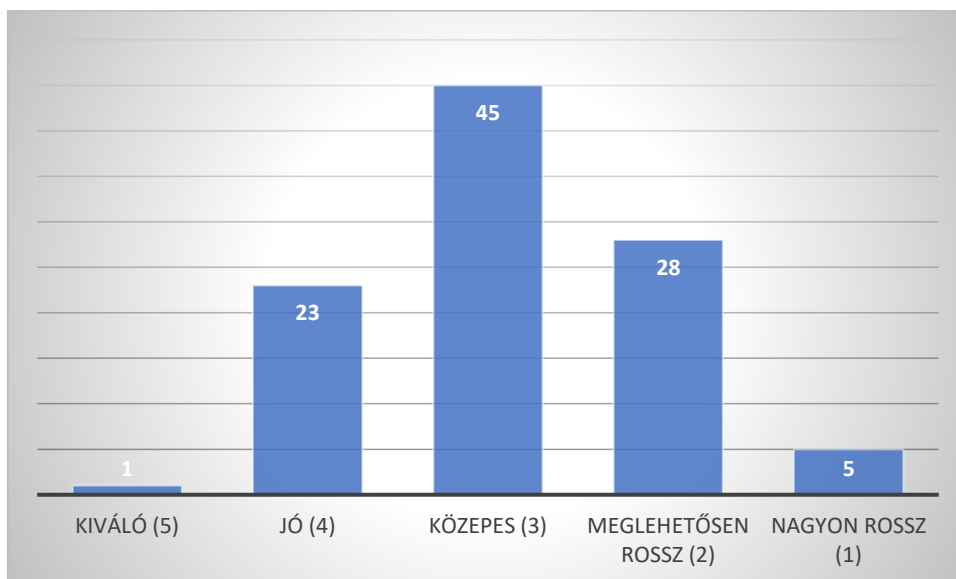


5. diagram: Válaszadók napi utazási mennyiség szerint (saját kérdőíves kutatás)

A napi utazási mennyiség alakulása a válaszadók között megfigyelhetjük (5. Diagram), hogy a leggyakoribb napi utazási mennyiség 5 és 20 kilométer között van, egészen pontosan 44 kitöltő adta meg ezt válasznak, ami az összes válasz több mint 40%-a. A második leggyakoribb napi utazási mennyiség az 5 kilométernél kevesebb, egészen pontosan 30 fő. A válaszadók közel egy harmada közel tanul, dolgozik a lakóhelyéhez. 20 és 50 kilométer között naponta 15 ember jár, míg 50 kilométernél többet 13 ember ingázik napi szinten.

#### 6. Mi a véleménye a zalai közutakról?

A napi ingázási mennyiség kérdés után adta magát annak a kérdésnek a feltétele is.

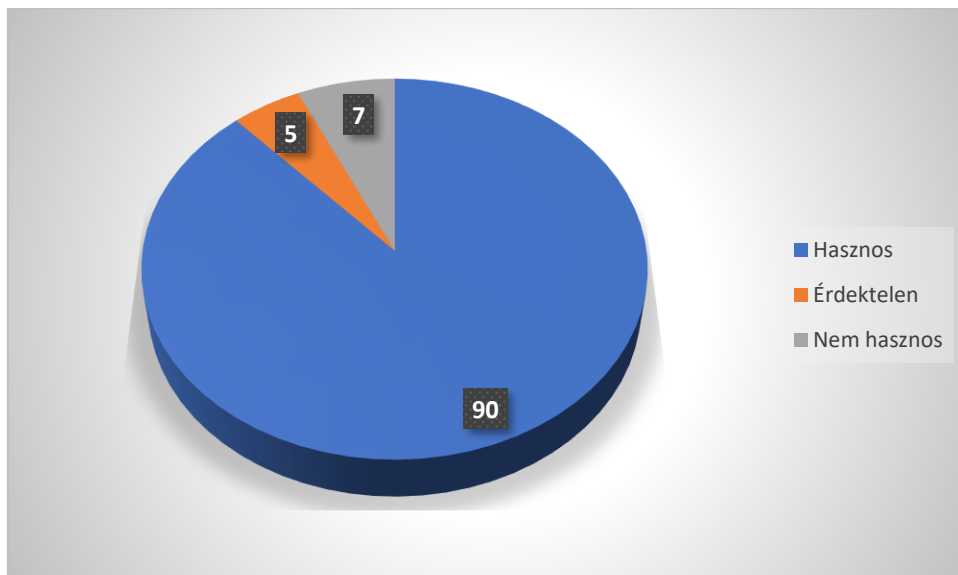


6. diagram: Válaszadók zalai utakkal kapcsolatos vélemény szerint (saját kérdőíves kutatás)

A kitöltők véleménye a Zala megyei közutakról a fenti diagramon (6. Diagram) látható. A válaszadók közel fele, egészen pontosan 45 fő a közepesre értékelte. 28 ember meglehetősen rossznak értékeli a zalai közutakat, míg 23 embernél megütötte a jó mércét. A két szélső értékre meglehetősen kevés válasz érkezett, mindösszesen 5 nagyon rossz és 1 kiváló. A fenti értékek alapján kijelenthető, hogy összességében a zalai közutak minősége közepes minőségű, tehát lenne igény ezeknek a korszerűsítésére, ugyanakkor lehetne rosszabb is helyzet.

#### 7. Mi a véleménye a gyorsforgalmi utakról?

A kérdőívem egyik kulcs kérdése, hogy mi a vélemény a gyorsforgalmi utakról. Fontos kérdés, hiszen az igényt csak úgy lehet felmérni ezen utakra, ha már rendelkeznek erről véleménnyel.



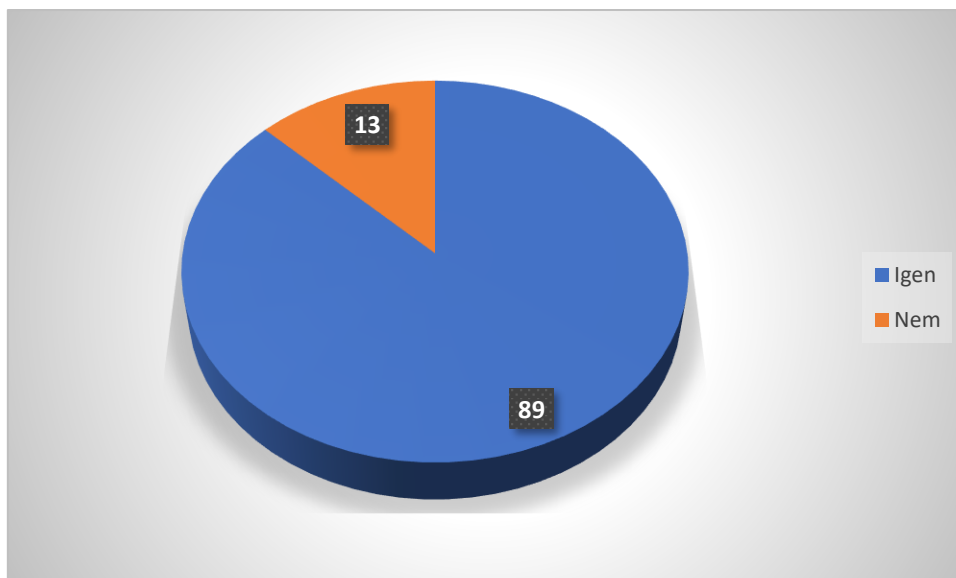
7. diagram: Válaszadók gyorsforgalmi utakkal kapcsolatos vélemény szerint (saját kérdőíves kutatás)

A fentebb említett kulcskérdésre meglepő válaszok érkeztek. (7. Diagram) A válaszadók közel 90%-a szerint hasznosak a gyorsforgalmi utak, míg 7 ember szerint egyáltalán nem hasznosak, 5 kitöltő szerint meg teljesen érdektelenek. A kérdőíves kutatásom elkészítésének célja pont az utakkal kapcsolatos igényfelmérés, ennek megfelelően engem is meglepett ez a pozitív választömeg erre a kérdésre.

#### 8. Érdemes új gyorsforgalmi utakat építeni a megyében?

A gyorsforgalmi utakkal kapcsolatos vélemény megkérdezése után a következő kulcskérdés, hogy vajon érdemesnek találják-e a kitöltők további új Zala megyei gyorsforgalmi utak építését.



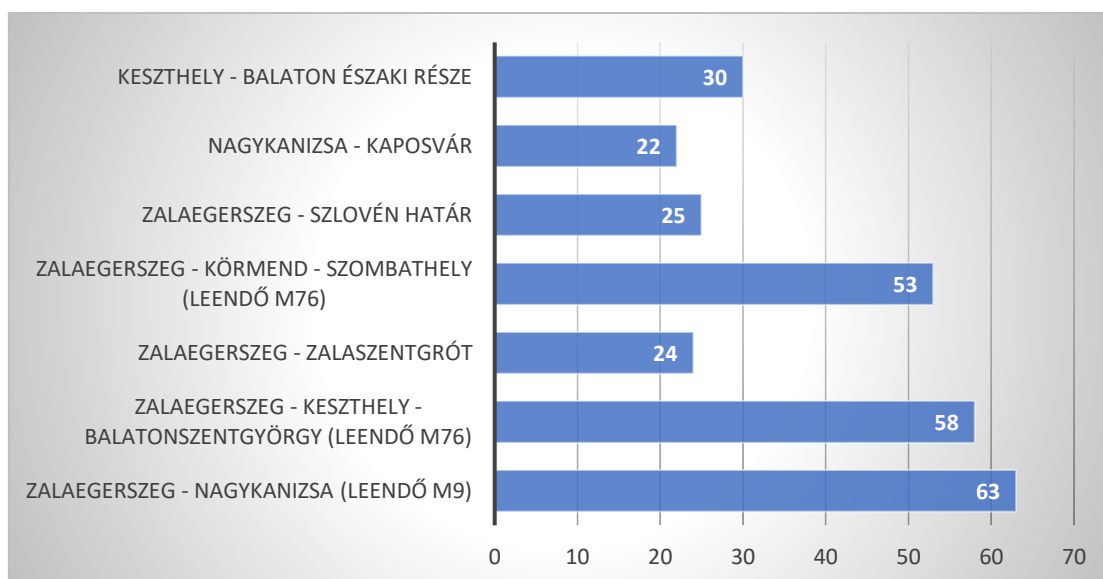


8. diagram: Válaszadók új megyei gyorsforgalmi útépítéssel kapcsolatos vélemény szerint (saját kérdőíves kutatás)

A fenti diagramon látható (8. Diagram), hogy a kitöltők jelentős része szerint érdemes lenne új gyorsforgalmi utakat építeni a megyében, egészen pontosan 89 ember válasza volt erre az igen, ami közel 90% a kitöltők között. A másik tábor szerint nem érdemes gyorsforgalmi utakat építeni, összesen 13 ember voksolt nemmel.

9. Ön milyen útvonalakon építene gyorsforgalmi utakat? (maximum 3 lehetőség)

A gyorsforgalmi utakkal kapcsolatos igény felmérés következő része, hogy a válaszadók kiválaszthatják, hogy melyik általuk kívánt útvonalon örülnének gyorsforgalmi útnak.



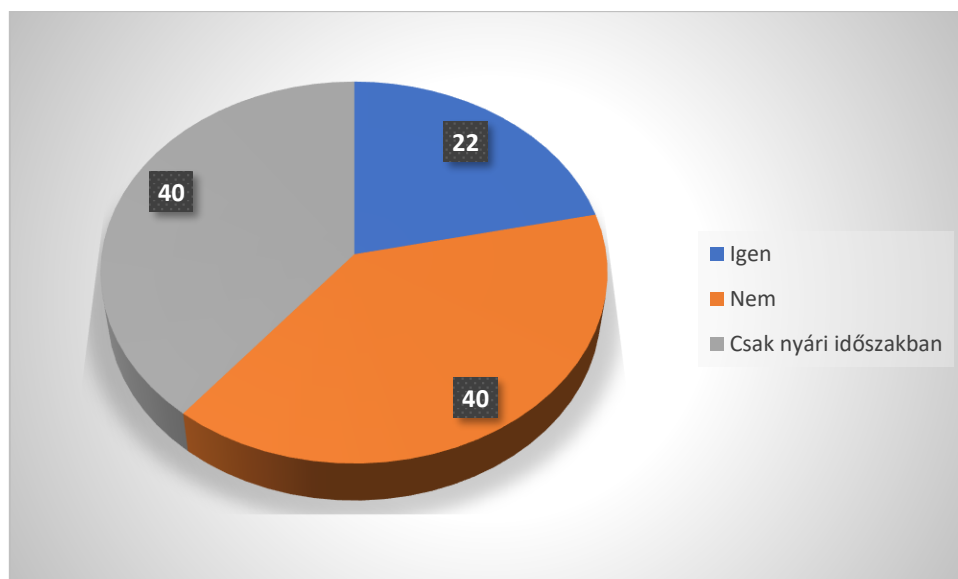
9. diagram: Válaszadók új gyorsforgalmi útvonalak szerinti vélemény szerint (saját kérdőíves kutatás)



A fenti diagramon (9. Diagram) látható, hogy a kitöltők hova, mely útvonalakon örülnének gyorsforgalmi útnak. Nem meglepő, hogy legtöbben a két legnagyobb lakosságszámú megyei város Zalaegerszeg és Nagykanizsa között haladó gyorsforgalmi útnak örülnének, a válaszadók kicsivel több mint 60%-a, 63 ember jelölte ezt a lehetőséget. Az út régóta tervben van, ha majd megépítik M9-nek fogjuk hívni. A második legtöbben a nemrég lefűjt M76-os utat jelölték, 58-an, ami a válaszadók több mint fele. Ennek az útnak a folytatása Körmend irányába szintén népszerű válasz volt, egészen pontosan 53 kitöltő jelölte meg. A Balaton déli részén halad az M7-es autópálya. A tó északi részére is van érdeklődés autópálya létesítésére, egészen pontosan 30 válasz érkezett erre. Szerényebb összérdeklődés látható a Zalaegerszeg – szlovén határ útra, amire 25-en voksoltak. 24 válaszadó bekapcsolná Zalaszentgrótot is a gyorsforgalmi úthálózatba a megyeszékhely mellett. Utolsó helyen pedig a már említett M9-es autót út folytatása található, összesen 22 válasszal, aminek célja, hogy összekösse Nagykanizsát Somogy megye megyeszékhelyével.

10. Ön használja a megyében található két gyorsforgalmi út valamelyikét?

Zala megyében két gyorsforgalmi út is található. Az egyik a jól ismert M7-es autópálya, ami a megye déli részén halad egészen a letenyei határig. A másik ilyen út, a 2022 nyarán lefűjt M76-os autót út, amelynek közel 8 kilométere már elkészült, tehát a tervben szereplő 43 kilométer egy kis részét már használhatják az arra közlekedők. A kérdés tehát adott, vajon a kitöltők kihasználják-e már a meglévő gyorsutakat.



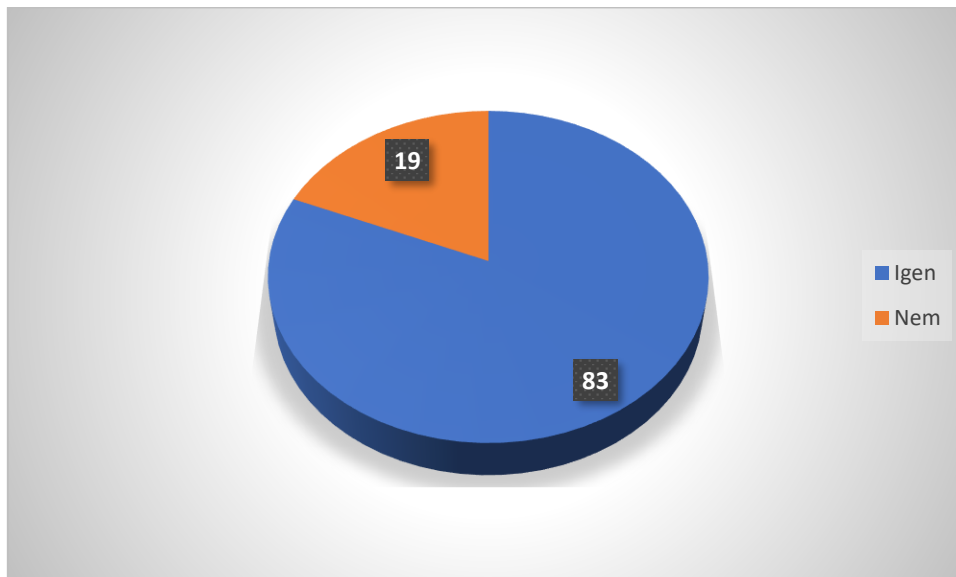
10. diagram: A válaszadók Zala megyei gyorsforgalmi utak használata szerint (saját kérdőíves kutatás)

A kérdésre adott válaszok eredménye a fenti diagramon (10. Diagram) látható. Az eredmények némi értelmezést igényelnek. 40 kitöltő nem használja, illetve további 40 csak nyári időszakban

használja ezeket az utakat. Ez annak köszönhető, hogy a Balaton déli része nyáron népszerű üdülőövezet, míg, ha az ellenkező irányba halad az ember, akkor pedig Horvátország felé halad, ami nyáron szintén nagyon népszerű turista paradicsom. A másik fontos szempont logisztikai, mi szerint ezek az utak nem érintik a megyeszékhelyt és annak agglomerációs körét, így a helyiek többsége nincs napi kapcsolatban a fentebb említett utakkal. Ennek megfelelően nem meglepőek ezek az eredmények. 22 kitöltő azonban használja ezeket az utakat, ezen kitöltők mindegyike legalább 20 kilométert utazik naponta.

11. Ön szerint kedvező gazdasági hatást válthatnak ki az újonnan megépülő gyorsforgalmi utak?

A következő eldöntendő kérdés nem más, mint hogy válthatnak-e ki kedvező gazdasági hatást az újonnan megépülő gyorsforgalmi utak.

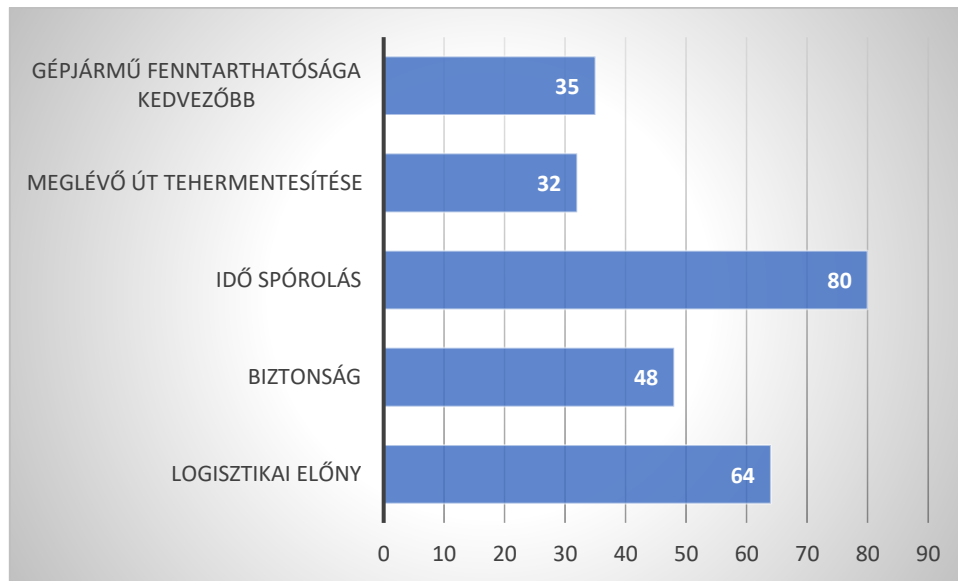


11. diagram: Válaszadók újonnan megépülő gyorsforgalmi utak kedvező hatásával kapcsolatos vélemény szerint (saját kérdőíves kutatás)

Az újonnan megépülő gyorsforgalmi utak nem minden esetben váltanak ki pozitív gazdasági hatást, legalábbis jellemzően inkább közép és hosszú távon fejtik ki hatásukat. A fenti (11. Diagram) jól szemlélteti az eredményeket. A kitöltők közül az eddigi gyorsforgalmi utakkal kapcsolatos igényben tapasztalható pozitivitásuk összességében itt már kevésbé tetten érhető, az igenre voksolók, összesen 83 fő, így is több mint 80%, ami azt jelenti, hogy van a kitöltők táborán belül egy 10-15%-os réteg, akik örülnének az új utaknak, de nem várnának hirtelen gazdasági emelkedést tőlük. A maradék 19 fő a nem mellett tette le a voksát.

12. Ön szerint mely jellemzők a gyorsforgalmi utak legnagyobb előnyei (maximum 3 válaszlehetőség)

Az utolsó kérdésekhez kanyarodva megkísérlem beazonosítani a gyorsforgalmi utak előnyeit és hátrányait a kitöltők szerint. Az első ilyen kérdésben az előnyökre vagyok kíváncsi.

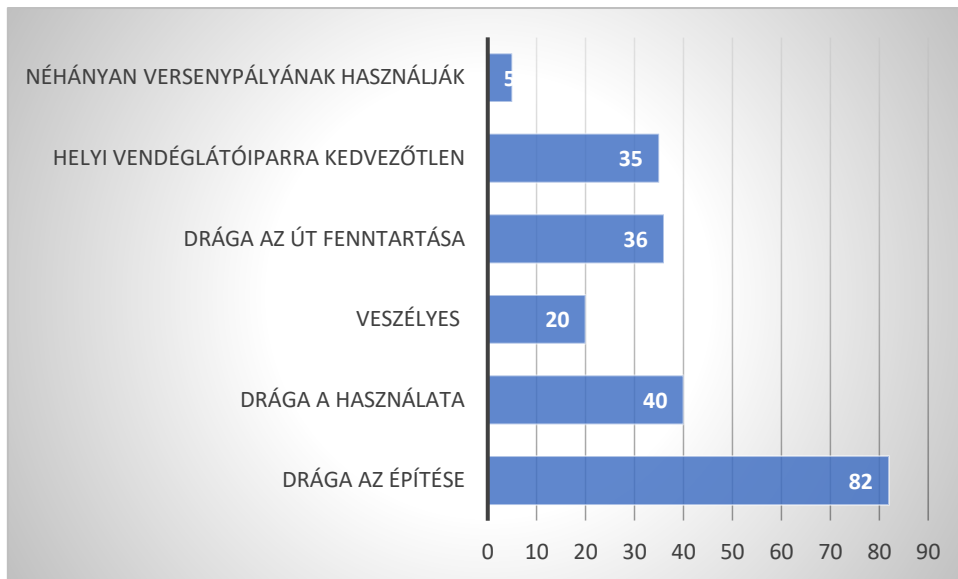


12. diagram: Válaszadók gyorsforgalmi utak előnyeivel kapcsolatos véleménye szerint (saját kérdőíves kutatás)

A gyorsforgalmi utaknak vannak előnyei és hátrányai. A fenti ábrán (12. Diagram) terítékre került a kitöltők véleménye. A válaszadók közel 80%-a, 80 fő az idő spórolást jelölte válasznak. Ennek egyszerű az oka, mint minden jogosítvánnyal rendelkező ember tudja, hogy a gyorsutak nevéből adódóan is hozza magával azt, hogy a hagyományos főutakhoz képest magasabb a megengedett sebesség, illetve legalább 2X2 sávon lehet utazni, ebből adódóan az idő spórolás az első dolog, ami az emberek eszébe jut, ha elő kerül a téma. 64 válasz érkezett a logisztikai előnyre, hiszen teherforgalmi, logisztikai szempontból előnyök ezek az utak. A harmadik legtöbb válasz a biztonságra esett, egészen pontosan 48 kitöltő választotta ezt a lehetőséget. A több forgalmi sáv, szalagkorlát, közepen dupla elválasztó sáv, kerítés, illetve az út mentén található pihenő helyek hozzák magukkal annak ellenére, hogy gyorsabban tudnak közlekedni, mint egy normál szabvány főúton. 35 válasz érkezett a gépjármű jobb fenntarthatóságára, ami azt bizonyítja, hogy az emberek egy részének nem csak a haladás sebessége, hanem az út minősége is számít, hiszen jellemzően a gyorsutak aszfaltja jobb minőségű az időszakos útkarbantartások miatt. A legkevesebb válasz, pontosan 32 a meglévő út tehermentesítését választotta.

13. Ön szerint mely jellemzők a gyorsforgalmi utak legnagyobb hátrányai (maximum 3 válaszlehetőség)

Utolsó kérdésnek nem maradt más hátra, mint megkérdezni a kitöltőket, hogy milyen hátrányokat látnak, tapasztalnak a gyorsutakkal kapcsolatosan.



13. diagram: Válaszadók gyorsforgalmi utak hátrányaival kapcsolatos vélemény szerint (saját kérdőíves kutatás)

A gyorsforgalmi utaknak nem csak előnyei, hanem hátrányai is akadnak szép számmal. A fenti diagram (13. Diagram) ezeknek a hátrányoknak az összeségét mutatja be a kitöltők szerint. A legnépszerűbb válasz egyértelműen a drága építésre esett, a kitöltők több mint 80%-a választotta ezt a lehetőséget, egészen pontosan 82 fő. A többi válaszlehetőségél meglehetősen diverz képet láthatunk, itt jelentősen eltértek egymástól az adott válaszadók véleménye. 40 válasz érkezett a drága használatra, aminek oka, hogy a gyorsforgalmi utak nagyrészen autópálya matrica ellenében lehet felhajtani büntetlenül, amiért fizetni kell, másfelől az úthasználati díjak jövő év január elsejétől tovább drágulnak az infláció következtében. 36 válasz érkezett a drága útfenntartás miatt, hiszen az utakat ugyanúgy, mint a gépjárműveket, karban kell tartani. 35 válaszadó szerint kedvezőtlen a helyi vendéglátóiparra nézve is, ami logikus, hiszen a gyorsutak elkerülik a településeket, étterem táblákat, boltokat, ami kedvezőtlen az adott régió vendéglátóira nézve. 20 ember veszélyesnek találja az utakat, amivel ellentétet képeznek azoknak az embereknek a véleményével szemben, akik inkább biztonságosnak találják. Az előző diagram (12. Diagram) eredménye szerint 48 ember találta ezeket az utakat biztonságosnak. A magasabb megengedett sebesség még akkor kockázatokat rejt, ha az út adottságai biztonságosnak mondható. 5 ember szerint néhányan versenypályának használják az autópályákat, ami miatt bizony hátrányt szenved a többi autós is, hiszen extra veszélyt hoznak ezek a személyek magukkal.

### 3.3.1. Kérdőív összefoglalás

Úgy gondolom a kérdéseimre kimerítő választ adtak a kitöltők, néhány trendet sikerült beazonosítani, és a fő célokat sikerült elérni, azaz sikerült felmérni 102 kitöltő válasza alapján, milyen helyi gyorsforgalmi utakkal kapcsolatos igény van. Zala megyében nagy számú autós él, akik érdeklődnek az új utak iránt, és nem csak Zalaegerszeg, mint város számára lenne kedvező hatással, hanem az átlagemberek egy részének az életét is meg tudná könnyíteni. Úgy gondolom, hogy a második kutatási kérdéseimre is kielégítő válaszokat adott a kérdőív. A kutatásom következő részében a ZalaZone Ipari Park Zrt. ügyvezetőjét kérdezem meg arról, hogy Zalaegerszegre, és az Ipari Parkra milyen hatással vannak ezeknek az utaknak a nem létezése, hogyan működik a park, milyen lehetőségeket teremtene a gyorsforgalmi útkapcsolatba való bekapcsolódás.

### 3.4. Kvalitatív kutatás interjú segítségével, ZalaZone Ipari Park Szolgáltató Zrt. interjú

A gyakorlati kutatásom következő részében felkértem a ZalaZone Ipari Park Szolgáltató Zrt. ügyvezető igazgatóját egy interjúra, ami segítségével össze tudom kapcsolni a szakdolgozatom témáját a gyakorlati helyemmel, továbbá lehetőségem nyílt megkérdezni, hogyan tud bekapcsolódni a város ipari életébe a cég, illetve hogyan hathatnak ezzel párhuzamosan a tervezett utak.

#### 1. Mi a ZalaZone ipari park tevékenysége?

A Témához előjában azt érdemes megnézni, hogy miért fontosak a gyorsforgalmi utak, nyilván a mindennapokban könnyebb haladni, mivel nincsenek lakott területek, ez az egyik szempont, a másik szempont meg hogy gyorsabban lehet haladni, akár 110, 130-al. Az ipari parkoknál mindig kardinális kérdés, hogy van-e a közelben gyorsforgalmi út. A Zala Zone Park az nem egy klasszikus ipari park, hanem egy innovációs ökoszisztéma. Nem feltétlenül gyárüzemeket várunk arra a területre, ami itt van, hanem inkább 30 db fejlesztőközpontot, ebből következik a gyorsforgalmi út is, nem napi sokszáz kamion lesz a fő szempont, hanem ez inkább egyfajta komfort, hogy elérhető legyen a park gyorsforgalmi úton keresztül. A ZalaZone park tevékenysége járműipar, fejlesztés, tesztelés, validáció, magas hozzáadott értékű tevékenységek.

#### 2. Hogy épül fel a cég struktúrája, felépítése?

Ha Parkszínt nézzük a cégeket, szereplőket, akkor azt látjuk, hogy a park nem egy tulajdon, van benne ZalaZone Ipari Park Zrt, állami befektetés, van benne magántulajdon, Bosch, AVL fejlesztési területek, harmadrészt pedig van benne egyetemi tulajdon. A „triple helix” alapján épül fel a park. A ZalaZone Ipari Park Zrt.-nek van a legnagyobb tulajdonrésze, illetve van még egy ZalaZone Science Park Kft. is, aminek „brandholder” szerepe van.

### **3. Mi a park jövőbeli terve?**

A ZalaZone Park víziója - ahogy említettem - modern technológiák, járműipar és egyéb ipar, nagy hozzáadott értékű tevékenységek, validáció és ehhez hasonló típusú tevékenységek, és ezeknek a tevékenységeknek a betelepítése. A Tesztpálya egy 500 hektáros ökoszisztéma, emellett betelepülési terület van, nagyjából 40 hektár előkészített szabad terület van, a cél ezeknek a területeknek a betelepítése, ha ezt lefordítjuk számokra, akkor egy ilyen terület elbír még 20-30 fejlesztőközpontot, utána pedig bővül a terület.

### **4. Mi a véleménye a hazai közúti úthálózatról?**

Ha közelről nézzük a magyar környezetünk, akkor láthatjuk, hogy vannak hiányosságok, talán az utolsó megyeszékhely, ami nincs bekötve, ha távolabbról nézzük, Zalaegerszegtől északra van a 8-as út, délen megy az M7-es, harmincpár kilométerre megy az M8-as nyugatra, akkor meg keresztül kasul vesznek minket gyorsforgalmi utak, csak hol 30 percet, hol 25 percet kell érte utazni. Itt ez a kérdés, hogy ez sok vagy kevés. A mai világban fél órát utazni egy autópályáért az nem sok, ha távolabbról nézzük, mondjuk egy Németország viszonylatban, akkor meg kifejezetten jó a közúthálózat, egy németországi cégnél rengeteg olyan lokáció van, ipari lokáció, ahol fél órát kell utazni azért, hogy autópályához jusson az ember. Ehhez még annyit, hogy mi a gyorsforgalmi utak célja. Gyorsan eljussunk valahova? Tehát ne 90-el, hanem 110-130-al lehessen menni. Ki lehet számolni, hogy ha 20km/órával többet tudunk menni 20 percen keresztül, az hány perc előnyt jelent – ez néhány perc lesz csupán. Ha autópályá kötne össze minket akár Körmenddel vagy Balatonszentgyörggyel, felhajtó – lehajtó, gyorsítás, kb 5 perc előny, amiről beszélünk. A másik előnye a gyorsforgalmi utaknak, hogy ne legyen lakott terület, jelenleg Körmend felé Bagod, Hagyárosbörönd, és ott vagyunk az M8-asnál és a 86-os főútnál. M7-es felé pedig Nagykapornak, Zalacsány. Ha így nézzük, hogy ha lesz gyorsforgalmi utunk, akkor megspórolunk 2 falut és nagyjából 5 percet. Ezek fontos célok, de nem ezen múlik a helyi gazdaság sikere.

### **5. Mi a véleménye a hazai gyorsforgalmi hálózatról?**



Az, hogy Debrecenig több száz kilométert tudunk utazni gyorsforgalmi úton, az kifejezetten jó. A Szentgotthárd- Nyíregyháza út egy nap alatt megjárható, ez nagyszerű. Ennél több nem kell. Ez nem volt így még 10 éve.

**6. Ön szerint a gyorsforgalmi úthálózatok építése, karbantartása egy szükséges rossz, vagy egy megtérülő lehetőség?**

Ez egy érdekes elemzés lehetne, természetesen társadalmi szinten egy megtérülő lehetőség, hiszen ki lehet számolni, hogy az, hogy egy nap alatt meg lehet fordulni Nyíregyházától Zalaegerszegig, az egy hosszú nap, de ez mennyi előnyt jelent azzal szemben, ha nem lenne. Ha nem kell lakott területen futnia a kamionoknak, az környezetvédelmi szempontból is előnyös, a lakott területen a levegő minősége mindenképpen jobb tud maradni. Nem kell lelassítani, felgyorsítani, ezzel kedvezőbb a fuvarozás hatékonysága. Egyénileg egy cég, egy város szempontjából nem jön ki a képlet, de egész ország szintjén ez egyértelműen megtérül, nyilván ezért is építenek az országok autópályákat. Az egy kérdés, hogy mennyi autópálya kell. Magyarországon már nagyjából megépült minden, néhány bekötést még érdemes megtenni, de ezek már csak finomítják a közlekedést. Önvezető autókkal kapcsolatosan ezt szoktuk említeni, ha valaki felmegy az M7-re, és elkezd számolni az autókat, a helyeket -ez a sáv tele, a másik üres, - itt elmegy egy autó, mögötte van hely, a teljesen önvezető autókkal működne a közlekedés, abban az esetben nem lennének szükségesek a kétsávós utak, hiszen az autók elkerülgetnék egymást, tehát egyértelműen az önvezető mobilitás abba az irányba mutat, hogy a jelenlegi közúthasználat túlméretezett, és nem kéne ennyi közúti infrastruktúra. Ha így nézzük, ezek kb 50 éves távlatok, akkor 50 évig szükséges még ilyen utakat építeni, és utána már a jelenlegi bőven elég lesz.

**7. A ZalaZone ökoszisztéma szempontjából milyen előnyökkel járhatnak a tervezett gyorsforgalmi utak (M9, M76)?**

A ZalaZone Innovációs Ökoszisztéma mindenképpen nemzetközi szintre készült, már most is ott van, Tesztpálya használók nagyrésze külföldi szereplő, a parkba betelepülő fejlesztőközpontok, akár Rheinmetall gyár, partneri köre szintén külföldi. Nekünk a hasonló, nemzetközi ökoszisztémákkal kell összemérni magunkat, meg onnan kell tanulnunk. Ha megnézzük a hasonló ökoszisztémákat, a legtöbb esetben szempont volt, a autópálya közelben legyenek, de ez nem kizárólagos tényező. a korábbi kérdés során is feljött ez, hogy ezt a fél óra várakozást lehet kezelni. Nem rohannak annyira, mint amennyire rohannak a gyártó cégek, de természetesen úgy komplett egy ilyen kaliberű fejlesztés, hogy ha van gyorsforgalmi

útkapcsolat. Zalaegerszeg szempontjából beszélünk egy M76-os, ami harmincpár kilométer Keszthelyig, meg beszélünk egy hasonló 30 kilométerrel Körmendig. Ha ez létrejön, egyszerre van egy autópályánk délen, egy autópályánk északon. Ez egy érdekes zalaegerszegi helyzet, hogy semmi nincs, de egy-két kis összekötéssel meg egy komplett észak-dél, kelet-nyugati csomópont jön létre. Ilyen autópályakapcsolat nem sok helyen van, Győr, Budapest kb, ilyen szempontból is kezdett itt alakulni. Előnyöket én mindenképpen én oda tenném, hogy egy versenyképes ökoszisztémának, ha az a 30 kilométer hiányzik, akkor illik pótolni. Nyilván könnyebb a megközelítés, komfortosabb a közlekedés, a nemzetközi versenyképességhez kell, túlélünk amíg nincs, de enélkül nehéz oda tartozni.

#### **8. A ZalaZone ökoszisztéma szempontjából milyen hátrányokkal járhatnak a gyorsforgalmi utak?**

A ZalaZone ökoszisztéma 2005-től kezdve az elmúlt 17 évben egy szisztematikus program mentén épül, aminél mindig is szempont volt, hogyan lesz autópálya kapcsolat. Én azt mondom, hogy nem, mert úgy épült, és épül, hogy mindenkor figyelembe vette a kapcsolódó úthálózat fejlesztés. Ha nem lenne lehajtó, az baj lenne, de nem tud máshol lehajtó lenni, mint itt Zalaegerszegen. Összességében azt mondom, mivel tényleg ez már több mint 15 éves történet, hogy hogyan lesz a város és ipari zónája bekapcsolva a gyorsforgalmi úthálózatba, hátrányt nem látok. Az északi ipari zóna kijelölése is annak mentén lett kijelölve, hogy ott lehet megkapcsolni az úthálózatba.

#### **9. Volt-e már olyan ökoszisztémába betelepülni kívánó partner, aki függővé tette a bekapcsolódást a tervezett utak megépítésétől?**

Igen. A válasz egyértelmű igen. Egy konkrét példa a Mercedes projekt annak idején. Kecskeméttel szemben sok előnyünk volt, hátrányaink is voltak bizonyos szempontból, de ezeket meg lehetett oldani, egyet kivéve, ez az autópálya. Kecskemét és Budapest között van autópálya, Kecskemét és München között is van autópálya meg Stuttgart között is, Zalaegerszeg és Stuttgart között viszont nincs, mert az utolsó 30 kilométer hiányzott. Nem csak emiatt nem jött ide a Mercedes, de annak idején például ez egy kardinális pont volt, de sok más befektetői tárgyaláson is előkerült. Azt hangsúlyoznám, hogy a gyári típusú befektetéseknél, ahol tömeges szállítás van, ott ez fontosabb szempont. Olyan gyáraknál, ahol egyedi szállítás van, mint például Rheinmetall, ez nem annyira szempont, hiszen hetente egy kamionnál szinte teljesen mindegy, hogy főúton megy vagy autópályán. Megjegyzem, az elmúlt 10 évben a megvalósult 760-as fejlesztést, 15 tonnás tengelyterhelésre megerősített út nagyjából már tudja azt, ami egy

teherautós forgalomnak kell. Teherautós szempontból nem költséghátrány a mai 76-os út, az egyéb autósoknak kényelmetlenség. A nagytömegű iparnak ez probléma, a fejlesztő szektornak ez nem feltétlenül probléma, de nemzetközi versenyképesség szempontjából ahogy már mondtam ez fontos, enélkül nem lehet tovább fejlődni.

#### **10. Számít, hogy Autóút, vagy autópálya épül?**

Az a lényeg, két sáv, ahol legalább 110el lehet haladni, 130 még jobb. Hogy ezt, hogy hívjuk, hogy nevezzük, van leállósáv, nincs leállósáv, van szolgáltatási szinten benzinkút, vagy nincs, lényeg, hogy 2X2 sáv, 1 sáv nem elég, és a 90km/óránál magasabb megengedett sebesség.

#### **11. Melyik fontosabb Zalaegerszegnek, és a ZalaZonenak? A fővárossal való könnyebb kapcsolódás, (M76) vagy külfölddel? (M9)**

Érdekes helyzetben van Zalaegerszeg, érdekes helyzetbe hozta a ZalaZone tesztpálya. Minden fontos, tehát legalább annyira fontos az észak-déli, mint a kelet-nyugati bekötés. A főváros mellett Győr, a Zalaegerszeg – Győr gazdasági tengely alakul. Gyakrabban járunk Győrbe, mint Budapestre. Budapest az M76, Győr az M86, ami összeköttetés, a nyugati oldal, Ausztria egyébként megközelíthető Bécs irányába. Körmending 76-os, meg ott hiányzik a 86-os úton Szombathely és Körmend között a gyorsforgalmi összeköttetés. Ha ez meglesz, az már tudni fogja a nyugati bekötést. Az M8-as elmegy Szentgotthárdig, viszont az 1X1 sáv, onnan egy A2 autópálya (Ausztria) az további 20 perc, akárhogy nézzük, mindig van 20-30 kilométer hiányzó rész. Ha valaki el akar menni Hamburgba, Stuttgartba, Rómába, Barcelonába több száz, több ezer kilométeren belátható, hogy nem azon a 20 kilométeren fog múlni, miközben át kell menni egy városon, az lehet akár 20-30 kilométer európai nagyváros esetében. Ezt mindig érdemes gazdasági elemzések távlatában nézni. Ha nemzetközi szinten nézzük az utakat, meg kell nézni, hova szeretnénk eljutni, oda kell viszonyítani, hogy 1000 kilométerhez képest mennyi hiányzik, de a járműipari tesztpálya esetében nemzetközi cégek, a park szempontjából is nemzetközi cégek, egyértelmű, hogy a budapesti, győri, ausztriai, észak-Olaszországot el lehet Grazon keresztül érní, déli irányban Lendva szintén 40 kilométer. Sokan azt hisszük, hogy az országhatár egy fal, de valójában nem, tehát a maribori autópálya is 30 percen belül van, keleten M7, északon M86, nyugat felé M8, dél fele pedig a maribori autópálya, amin el lehet autózni egészen Modena környékére 8 óra alatt, abból 25 perc vezetés nem autópályán történik. Érdemes egy térképet készíteni, amin szerepel ez a címszó, hogy nincs autópálya bekötés, de mennyire kevés kell ahhoz, hogy minden irányba legyen autópálya rendszer.

## **12. Ön szerint egy elkészült új gyorsforgalmi út hatására növekedésnek indulhatnak a város gazdasági statisztikái?**

Önmagában az új út hatására nem biztos. Olyan helyeken van a gyorsforgalmi utaknak hatása, ahol csak emiatt nem jött létre egy ipari park, aztán ha már van út, tud park is létrejönni, de erre a nagykanizsai park jó példa. Zalaegerszegen már itt van a park, gazdasági fejlődés az azon múlik, hogy a tesztpálya mellé milyen cégek települnek, illetve milyen, és mennyi fejlesztőközpont települ. A gyorsforgalmi út nyilván ezen segít, ide költözőknek sok mindenben segít, önmagában, mint tényező az nem maga az út, hanem ökoszisztéma.

## **13. Ha választhatna, milyen útvonalon oldaná meg a város gyorsforgalmi úthálózatba való bekapcsolódását?**

M76-os, Balatonszentgyörgynél az M7-esbe bekapcsolódó gyorsforgalmi út. Utána az északi irányi út, M76 folytatása Körmendig. Az M9 érdekes eset, eredetileg a Zalaegerszeg – Szombathely összeköttetés miatt jött létre, de realitása mára már nincsen. Az M8 megépült Körmendig, ez adja magát, hogy onnan kell kezdeni valamit Szombathelyig, Zalaegerszegig, vagy tovább építeni Vasvárig, de onnan is kezdeni kell valamit észak – déli irányba. Érdemes nézni, hogy a kamionok merre mennek – a 86-oson mennek időtlen idők óta, tehát akkor oda kell építeni gyorsforgalmi utat. Ha az M9-et nézzük, mi szeretjük nézni, hogy épül egy szép kör, de ha megnézzük, hogy mi az M9 célja, Győr- Szombathely – Zalaegerszeg – Nagykanizsa és onnan a Duna felé. Amióta megépült az M86, az M8, az M76 – inentől kezdve az M9-nek nincs realitása.

### **3.4.1. Interjú Összegzés**

Összességében egy rendkívül érdekes, ismeretterjesztő interjú volt, ahol választ kaptam a kérdéseimre, egyben a harmadik, utolsó kutatási kérdésemre is. Összességében elmondható, hogy a Zalaegerszeg rendkívül érdekes logisztikai helyzetben van, ahol mind a város, mind a park szempontjából kardinális szempont a gyorsforgalmi úthálózatba való bekapcsolódás, ugyanakkor a park tevékenységi portfóliójának értelmében nem a legfontosabb szempont, mivel nem gyártó cégek kapcsolódnak be, ami megnöveli a tehergépjármű forgalmat, hanem kutató, fejlesztő cégek, ahol ezek inkább komfort tényezők. Ennek ellenére nem lehet elmenni amellet, hogy ezek a bizonyos 20-30 kilométerek elkészülnek, még kedvezőbb helyzet vár a városra.

## 4. Összegzés

A szakdolgozatom lezárása teljeskörű összefoglalóval kerül lezárásra. A szakdolgozatom két részből állt. Az egyik az elméleti kutatási rész, a másik a gyakorlati kutatási rész. Az elméleti kutatási részben bemutattam a hazai autópálya történelmet, ismertettem a jelenlegi helyzetet, Zalaegerszeg Megye Jogú Várost bemutattam gazdasági szemmel, illetve a végén össze is foglaltam az elméleti részt. A gyakorlati kutatásom 3 részkutatásból állt, és egy kutatási részhez párosult egy kutatási kérdés. Az első kutatásrész Zala megye és Zalaegerszeg közötti helyzete országos viszonylatban, ahol különböző térképek ismertetésének segítségével mutattam be a város és a megye jelenlegi közút és gyorsforgalmi helyzetét országos szinten. A második kutatásrész egy kvantitatív kutatás kérdőív segítségével volt, ahol sikerült beazonosítani a város gyorsforgalmi úthálózattal kapcsolatos igényeit. A harmadik kutatásrész nem volt más, mint kvalitatív kutatás interjú segítségével, az interjúalany pedig a ZalaZone Ipari Park Szolgáltató Zrt. ügyvezetője volt.

Az elméleti kutatás során tapasztalt legfontosabb információk nem voltak mások, mint hogy a jelenlegi úttípusokkal kapcsolatos keretrendszer hiányos, nem pontos, ebből adódóan hatalmas minőségi differenciák tapasztalhatóak az úttípusok között. Van példa hazánkban arra, hogy egy négysávos nem gyorsforgalmi útnak nevezett főút jobb minőségű, biztonságosabb, mint egy gyorsforgalmi út, ami mindösszesen 1x1 sávos. Ez a példa az M80-as és 8as főút Herend és Székesfehérvár közti szakasza volt. A másik nagy probléma, ami mindenképp legalább újragondolást igényel nem más, mint az Innovációs Technológiai Minisztérium 2025-re ígért terve, mi szerint mind a 23 Megye Jogú Város be lesz kapcsolva a gyorsforgalmi úthálózatba. Zalaegerszeg esetében nem valószínű, hogy a terv meg tud valósulni, hiszen az M76-os autópályát leállították. Ez mindenképpen problémát jelent nem csak a terv megvalósulása, de a város potenciális fejlődése szempontjából is.

A gyakorlati kutatásom során kérdésekre kerestem választ, ezekre pedig sikerült megtalálni a válaszokat. Az első kutatásrész során, ahol a megye forgalmát vizsgáltam országos viszonylatban, a következő eredményekre jutottam. A megye közepes mennyiségű napi forgalmat bonyolít le, az útminősége meglehetősen változatos képet mutat, de a fő útvonalak nagyrészen megfelelő a teherbírás minősége. A nehézgépjármű forgalom a megyében az M7-es, M70-es utakon és a 86-os főúton jelentős. Ezután a kérdőíves kutatás következett.

A második kutatásrész az igényfelmérés érdekében elkészített kvalitatív kutatási eszköz, az interjú volt. Az interjút egészen pontosan 102 kitöltő töltötte ki. A kitöltők mindegyikének van

zalai kötődése. Véleményem szerint, a kitöltők válaszai kielégítőek voltak, sikerült a célom elérésén felül különböző trendeket is beazonosítani. A kutatási kérdésem szempontjából is sikerült választ kapnom a kérdésekre. Csak Zalaegerszegen 35000 gépjárművet tartanak nyilván, ennek megfelelően jelentős mennyiségű jogosítvánnyal és autóval rendelkező ember él a környéken. Megye szinten nagy érdeklődés mutatkozik az új gyorsforgalmi utakra, nem csak ipari cégeknek, hanem rengeteg magánszemélynek is nagy könnyebbséget jelentenének ezek az utak. Ezután az interjú következett.

A kutatásom harmadik, egyben utolsó gyakorlati kutatási része egy kvalitatív kutatási módszer alkalmazása volt, azon belül az interjú eszközt alkalmaztam. Az interjút a duális/gyakorlati helyem, a ZalaZone Ipari Park Szolgáltató Zrt. ügyvezetőjével készítettem. Az interjú rendkívül érdekes volt számomra. Egy érdekes nézőpontról kaphattam információt ennek segítségével. A város rendkívül érdekes logisztikai helyzetben van. Szám szerint 5 gyorsforgalmi út található a várostól 50 kilométer távolságban. A város és az ipari park szempontjából is rendkívül fontos a gyorsforgalmi úthálózatba történő becsatlakozás, ugyanakkor az ipari park tevékenysége szempontjából nem ez a legfontosabb, hiszen inkább egy komfort jelentést hozna be. A klasszikus ipari termelő cégek helyett inkább a kutatás-fejlesztést végző cégek betelepülését várják mind hazai és globális piaci szereplők segítségével. Emellett természetesen jótékony hatásokat válthatna ki a tervezett gyorsutak megépítése mind a park mind a város életében.

A szakdolgozati témaválasztásom úgy gondolom jól sikerült, hiszen a dolgozatom nem csak egy adott csoportnak lehet érdekes, hanem szinte mindenkinek. Érdekes lehet a helyi embereknek, hiszen képbe kerülnek a tervekkel, illetve a jövő lehetőségeivel, érdekes lehet a helyi cégeknek, illetve érdekes lehet a külső, idetelepülni kívánó cégeknek is, hiszen a szakdolgozatom tartalmaz számukra is érdekes új információkat.



#### 4.1. Javaslatétel

A javaslatételhez állításokat használok, illetve megoldási javaslatokat adok az állításokban szereplő problémák megoldásához.

<b>Állítás</b>	<b>Megoldási javaslat</b>
Az úttípusok keretrendszerének anomáliái, hátrányos különbségek lehetősége az úttípusok között	Egy átgondolt, alapjaitól újra gondolt részletes, hatékony keretrendszer
Az ITM 2025-ös terve, mi szerint mind a 23 Megye Jogú Város bekapcsolódik a gyorsforgalmi úthálózatba veszélybe került az M76-os projekt leállítása végett	Az M76-os projekt alternatívájaként a 76-os főút teljes négysávosítása, a gyorsforgalmi úthálózatba történő bekapcsolódást inkább észak felől kivitelezni
A 86-os autópályán jelentős mértékű napi nehézségtől terhelt közlekedés halad át	Megfontolni az M86-os autópályát déli irányba történő tovább építését a szlovén határig
Nagykanizsa és Zalaegerszeg közti 74-es főút útburkolatának állapota összességében rendkívül rossz	Korszerűsíteni a meglévő utat, vagy helyette építeni egy új gyorsforgalmi utat

3. táblázat: Javaslatétel (Saját szerkesztés)

A fenti táblázat (3. táblázat) tartalmazza mindazon állításokat, és megoldási javaslatötleteim, amit a szakdolgozat elkészítése során kerestem és kutattam. Bízom benne, hogy ha eljut a megfelelő személyekig ez a dolgozat, akkor sikerült előre jutni a feldolgozott ügyben.

A javaslat mellett nem szeretnék elmenni a lehetséges alternatívák megemlítésétől sem.

<b>Állítás</b>	<b>Megoldási javaslat</b>
A meglévő, és újonnan épített utak fenntarthatóságának növelése, ökológiai lábnyomának csökkentése	További kutatást igényel
A helyi tranzit, nehézgépjármű forgalom kezelése vasúton	További kutatást igényel

4. táblázat: A potenciális alternatívák (saját szerkesztés)

A fenti táblázat (4. táblázat) szemlélteti az általam megfogalmazott alternatívákat. Napjainkban az egyik legfontosabb trend a fenntarthatóság és a környezetvédelem. Az útépités egy rendkívül környezetszennyező tevékenység, és a rajta közlekedő hagyományos üzemű autók kibocsátása csak tovább ront az összképen. Az autógyártás évről évre tisztul, megjelentek olyan alternatív üzemű gépjárművek, mint az elektromos, és üzemanyag cellás, vagy hidrogénhajtású autók, melyeknek jóval kisebb az ökológiai lábnyomuk. Az útépités során is meg kell felelni a mai trendeknek, ezért mindenképpen további kutatást igényelnek. A másik, egyben utolsó alternatíva a helyi tranzit és nehézgépjármű forgalom kezelése vasúton. Ez érdekes további kutatási alapot ad, főleg annak fényében, hogy a térségbe a jövőben meg fog valósulni egy hatalmas, 14 milliárd forint értékű vasúti beruházás, és a METRANS német cég fog logisztikai csomópontot létrehozni.

## Források

1. Kálnoki Műszaki és Tanácsadó Kft.: Az autópályák gazdaságfejlesztő hatása

Kálnoki Műszaki és Tanácsadó Kft.: Az autópályák gazdaságfejlesztő hatása, kiadás éve: 2003, letöltés helye:

[http://www.vki.hu/~tfleisch/~muegyetem/hivatkozások/kalnoki\\_autopalyak-gazdasagfejleszto-hatasa\\_2003jan.pdf](http://www.vki.hu/~tfleisch/~muegyetem/hivatkozások/kalnoki_autopalyak-gazdasagfejleszto-hatasa_2003jan.pdf), letöltés dátuma: 2021.12.02.

2. Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő autópályatörténelmi cikkei, tanulmányai

Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő cikkei, tanulmányai, kiadás éve: 2008 előtt letöltés helye:

<https://nif.hu/projektek/>, letöltés dátuma: 2021.11.02-2021.12.08

3. UFO Autósiskola: KRESZ alapfogalmak

UFO Autósiskola: KRESZ Alapfogalmak, 1.oldal, kiadás éve: 2022, letöltés helye:

<https://www.ufoautosiskola.hu/hirek/item/164-kresz-alapfogalmak>, letöltés dátuma: 2022.11.03.

4. Dr. Rigó Mihály: Az Autóút

Dr. Rigó Mihály: Az autóút, kiadás éve: 2013, letöltés helye:

[http://www.mernokkapu.hu/fileok/2/Az\\_autou-1\\_m\\_.pdf](http://www.mernokkapu.hu/fileok/2/Az_autou-1_m_.pdf), letöltés dátuma: 2022.11.06.

5. Németh Nándor: Az autópálya-hálózat térszerkezet alakító hatásai – Magyarország esete

Németh Nándor: Az autópálya-hálózat térszerkezet alakító hatásai – Magyarország esete, kiadás éve: 2002, letöltés helye: [http://econ.core.hu/doc/KTI\\_books/kti6\\_5.pdf](http://econ.core.hu/doc/KTI_books/kti6_5.pdf), letöltés dátuma: 2022.11.06.

6. Roadtraffic Technology: International E Road Network

Roadtraffic Technology: International E Road Network, kiadás éve: 2022, letöltés helye:

<https://www.roadtraffic-technology.com/projects/international-e-road-network/>, letöltés dátuma: 2022.11.06., fordítás dátuma: 2022.11.09.

7. Dajkó Ferenc Dániel: Egy megyei jogú város maradt, ami nem elérhető négysávós úton - Mutatjuk, hol épülnek új utak idén

Dajkó Ferenc Dániel: Egy megyei jogú város maradt, ami nem elérhető négysávos úton - Mutatjuk, hol épülnek új utak idén, kiadás éve: 2021, letöltés helye: <https://novekedes.hu/elemezsek/mar-csak-egy-megyei-jogu-varos-nem-elerheto-negysavos-uton-mutatjuk-hol-epulnek-uj-utak-iden>, letöltés dátuma: 2021.12.03.

8. Borsi Gergely, Index: Térképen az épülő autópályák és autóutak

Borsi Gergely, Index: Térképen az épülő autópályák és autóutak, kiadás éve: 2020, letöltés helye:

[https://index.hu/gazdasag/2020/11/12/autopalya\\_itm/?token=993ae515868c0cbf92cd73e5a0d44db3](https://index.hu/gazdasag/2020/11/12/autopalya_itm/?token=993ae515868c0cbf92cd73e5a0d44db3), letöltés dátuma: 2021.12.10.

9. Voxinfó Kft.: Megérkeztek a 2023-as változások és autópálya matrica árak!

Voxinfó Kft.: Megérkeztek a 2023-as változások és autópálya matrica árak, kiadás éve: 2022, letöltés helye: <https://www.autopalyamatrix.hu/hirek/megerkeztek-a-hivatalos-2023-as-autopalya-matrix-arak>, letöltés dátuma: 2022.11.15.

10. Zalaegerszegi Turizmus: A város története

Zalaegerszegi Turizmus weboldala: A város története, kiadás éve: 2015, letöltés helye: <https://zalaegerszegturizmus.hu/informaciok/a-varos-tortenete/>, letöltés dátuma: 2021.11.15.

11. Bartlet Solutions Bt.: Integrált Településfejlesztési Stratégia 2021-2027

Bartlet Solutions Bt.: Integrált Településfejlesztési Stratégia 2021 – 2027, letöltés helye: [https://zalaegerszeg.hu/dokumentum/35614/ZEG\\_ITS\\_20212027\\_HP\\_vegl.pdf](https://zalaegerszeg.hu/dokumentum/35614/ZEG_ITS_20212027_HP_vegl.pdf), letöltés dátuma: 2021.12.11.

12. Blog21: Ezek az útfejlesztések lesznek Zala megyében 2022-ig

Blog21: Ezek az útfejlesztések lesznek Zala megyében 2022-ig, kiadás éve: 2017, letöltés helye: <http://blog21.hu/2017/06/02/ezek-az-utfejlesztések-lesznek-zala-megyében-2022-ig/>, letöltés dátuma: 2021.12.05.

13. Magyar Közút Nonprofit Zrt.: Az Országos Közúthálózat Információs Eredménytáblái

Magyar Közút Nonprofit Zrt.: Az Országos Közúthálózat Információs Eredménytáblái, 2020 december 31-i állapot, kiadás éve: 2021, letöltés helye: <https://www.kozut.hu/kozerdeku-adatok/orszagos-kozuti-adatbank/az-allamiko-zuthalozatrol/>, letöltés dátuma: 2022.11.02.

## Mellékletek

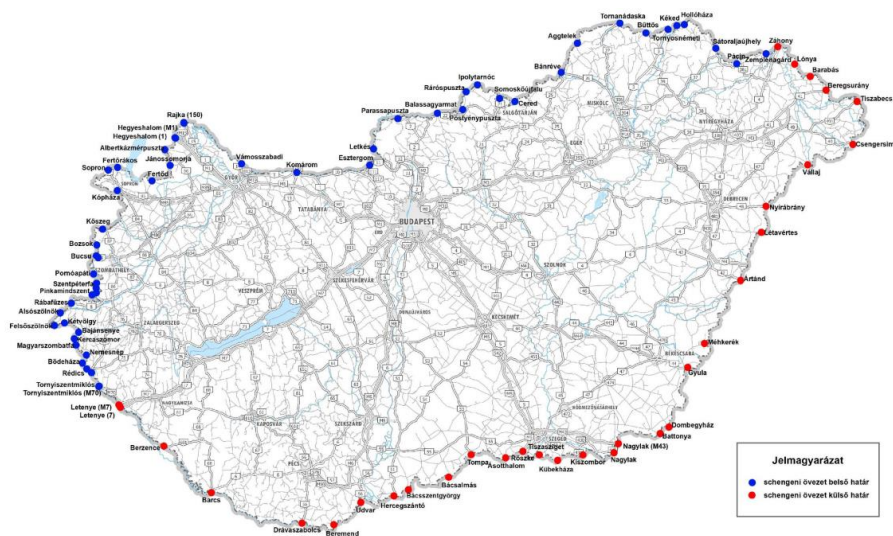
### I. Melléklet: Magyar Közút Zrt. további térképei

#### 1. Országos főúthálózat



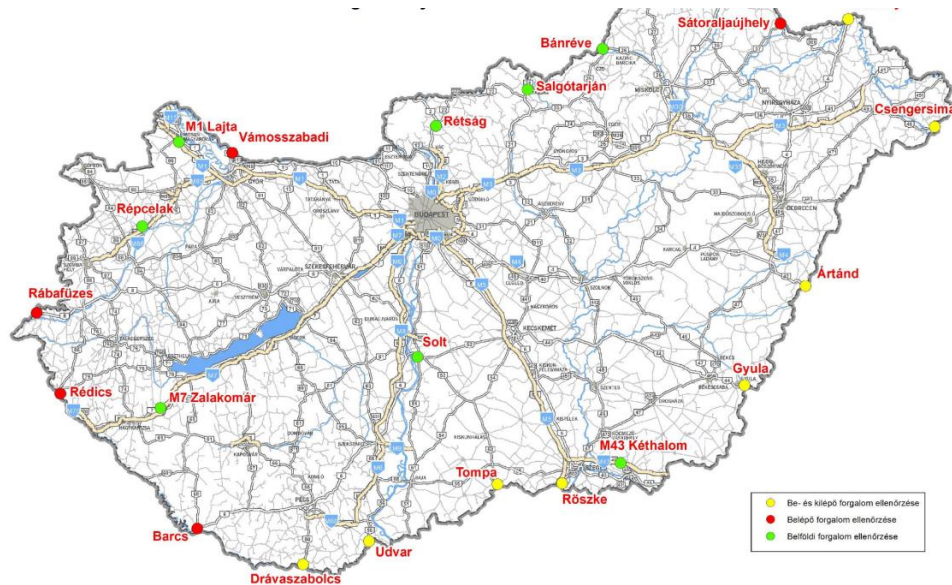
A képen a jelenlegi országos főúthálózat található. Zala megyét érinti a 61, 7, 71, 74, 75, 76, 760, 762, 86 főutak, illetve 3 gyorsút, név szerint: M7, M70, M76

#### 2. Közúti határátkelők



Zala megye két szomszédos országgal határos: Horvátország és Szlovénia. Az előbbi esetében 2 határátkelő van, mindkét esetben Letenyénél. Szlovénia esetében több határátkelő található, Tornyiszentmiklóson 2, illetve Rédics, Bödeháza, Nemesnép községeken is található határátkelő

### 3. Közúti mérlegelő helyek



Az országban megtalálhatóak különböző mérlegelőhelyek, leginkább az ország határainak közelében, azonban vannak kivételek, ilyen például Zalakomáron a belföldi forgalom ellenőrzésére alkalmas mérlegelő hely. Az előbbin kívül Rédicsen található belépő forgalom mérlegelésére alkalmas hely.

### 4. Magyar Közút Nonprofit Zrt. mérnökségei





Az országban minden kistérséghez tartozik legalább egy mérnökség. A mérnökségek lehetnek közúti, gyorsforgalmi, és komplex mérnökségek. Zala megyében található 4 közúti mérnökség, egészen pontosan Keszthelyen, Nagykanizsán, Lentiben és Zalaegerszegen. Egy gyorsforgalmi mérnökség is található Eszteregnye községnél.

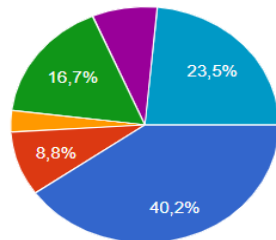
## II. Melléklet: Kérdőíves Kutatásom

Az alábbi képek a kérdőíves kutatásom eredményeit szemlélteti

### 1. Az Ön lakhelye

102 válasz

 Másolás

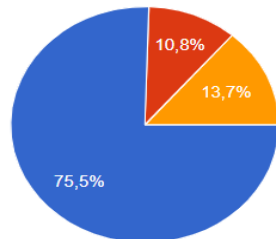


- Zalaegerszeg
- Nagykanizsa
- Keszthely
- A 3 város agglomerációs köre, Zala megyei falu, község
- Egyéb Zala megyei város
- Zala megyén kívül

### 2. Rendelkezik jogosítvánnyal?

102 válasz

 Másolás

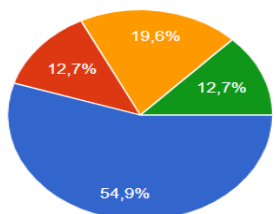


- Igen
- Nem
- Folyamatban van a megszerzése

### 3. Rendelkezik saját gépjárművel?

102 válasz

 Másolás

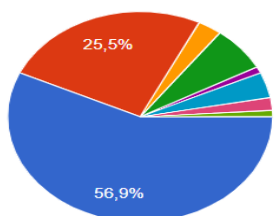


- Igen
- Nem, nem is szeretném hogy legyen
- Nem a saját nevemen van, de használhatom
- Nem, de a megszerzése folyamatban van

### 4. Mely közlekedési eszközt használja a leggyakrabban?

102 válasz

 Másolás

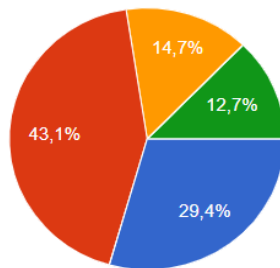


- Autó
- Busz
- Bicikli
- Motor
- Nem használ közlekedési eszközt
- Vonat
- Elektromos roller
- Gyalog

6. Naponta átlagosan hány kilométert utazik?

Másolás

102 válasz

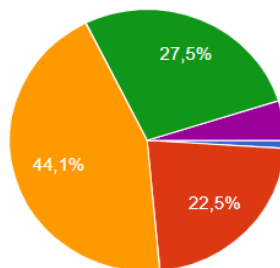


- 5 kilométernél kevesebbet
- 5-20 kilométer
- 20-50 kilométer
- 50 kilométernél több

7. Mi a véleménye a Zala megyei utak minőségéről?

Másolás

102 válasz

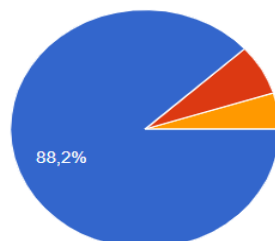


- Kiváló (5)
- Jó (4)
- Közepes (3)
- Meglehetősen rossz (2)
- Nagyon rossz (1)

8. Mi a véleménye a gyorsforgalmi utakról?

Másolás

102 válasz

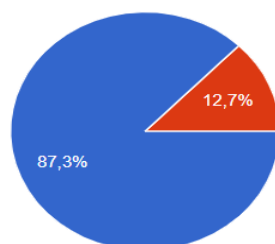


- Hasznos
- Nem hasznos
- Érdektelen

9. Ön szerint szükséges lenne több gyorsforgalmi utat építeni a megyében?

Másolás

102 válasz

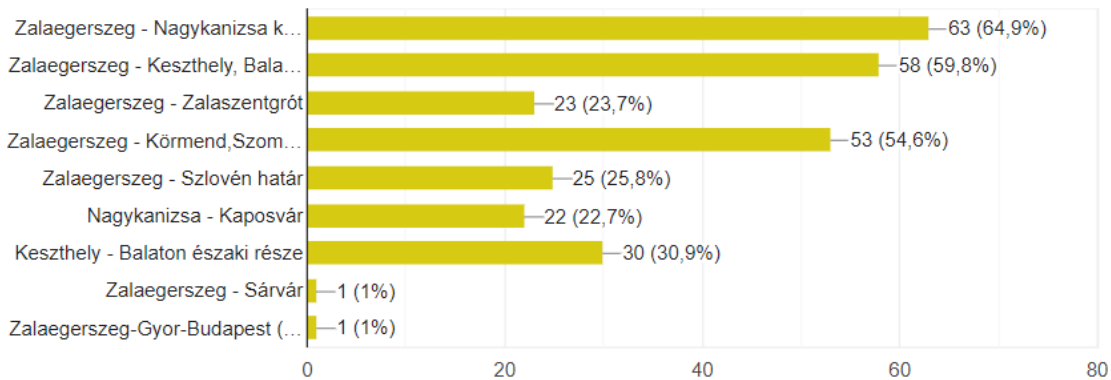


- Igen
- Nem

10. Ön szerint a megye mely részére szükséges gyorsforgalmi utak létrehozása? (legalább egyet válasszon, ha az előző kérdésre igen volt válasza)

Másolás

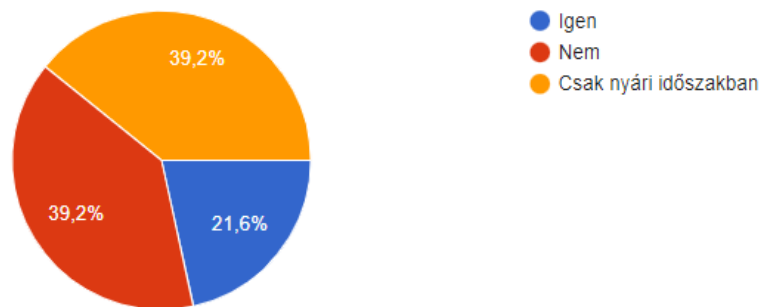
97 válasz



11. Zala Megyében megtalálható az M7-es autópálya a megye teljes hosszában, illetve az M76-os autótú nagyjából 7 kilométeren. A fenti utak közül használja valamelyiket havi szinten?

Másolás

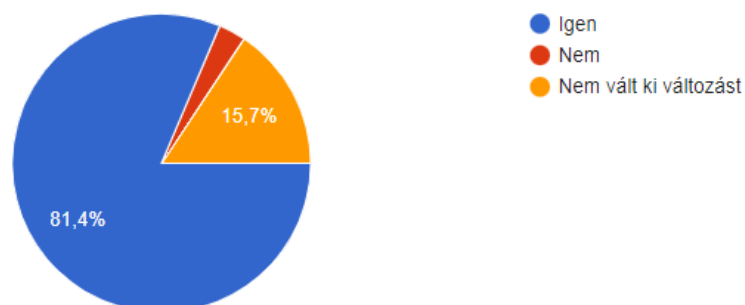
102 válasz



12. Ön szerint a további gyorsforgalmi utak építése kedvező hatást gyakorolhatnak Zalaegerszegre?

Másolás

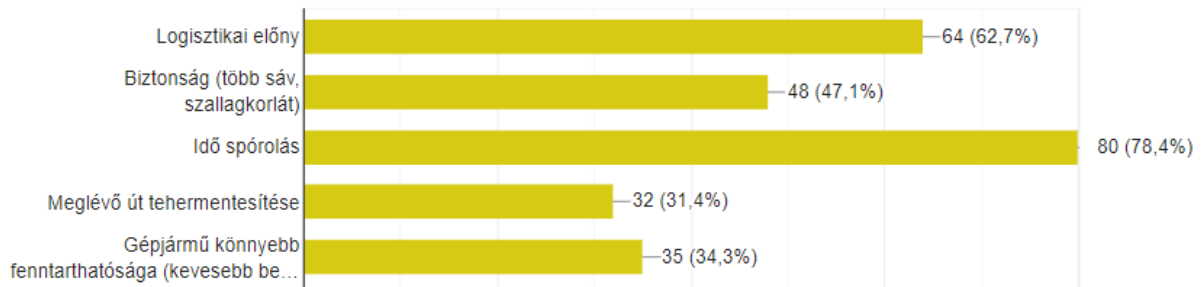
102 válasz



13. Ön szerint mik a gyorsforgalmi utak legnagyobb előnyei? (Legfeljebb 3 válasz)

 Másolás

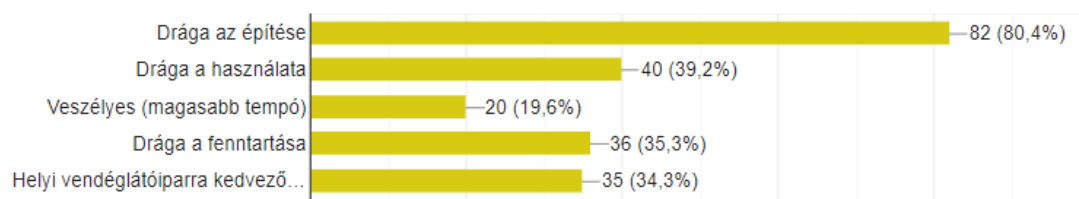
102 válasz



14. Ön szerint mik a gyorsforgalmi utak legnagyobb hátrányai? (Legfeljebb 3 válasz)

 Másolás

102 válasz



**PANNON EGYETEM**  
**GAZDÁLKODÁSI KAR ZALAEGERSZEG**

**SZERZŐI ÖSSZEFOGLALÁS**

A dolgozat címe: A gyorsforgalmi úthálózat gazdaságra gyakorolt hatása, Zalaegerszeg gyorsforgalmi úthálózatba való bekapcsolódásának lehetőségei	
Hallgató neve: Kurdi Levente Miklós	NEPTUN kód: XJ4IU5
Képzési szint: Alapképzés	
Szak: Gazdálkodás és Menedzsment	Szakirány: Logisztika
Témavezető neve: Márkus Mónika	Beosztása: Tanársegéd
Tanszék: Logisztika és Menedzsment Informatika Tanszék	

Számomra egy rendkívül izgalmas téma a közlekedés. Már gyermekkoromban nagyon vágytam arra, hogy egyszer majd autót vezethessek. Miután elvégeztem a jogosítványszerzést, elkezdődött a környéken található utak bejárása, és egyre inkább felértékelődtek a kiváló utak az értékrendemben. Amikor Zalaegerszegre költöztem, kollégiumba az Egyetem miatt, feltűnt, hogy a városba nem vezet semmilyen teljes értékű négysávos vagy gyorsforgalmi út. A téma annyira felkeltette az érdeklődésem, hogy szinte már a legelején tudtam, hogy ebből szeretném írni a szakdolgozatom.

A dolgozatom célja, hogy felmérjem, milyen lehetőségei vannak a megyeszékhelynek a gyorsforgalmi úthálózatba való becsatlakozásra, illetve felmérjem a helyi igényt ezekre az utakra. További cél, hogy olyan javaslatokat dolgozzak ki a dolgozat eredményeinek megfelelően, amelyek reálisan teljesülhetnek.

A kutatásomnak két pillérje van. Az első az elméleti kutatás, aminek célja, hogy bemutassam a gyorsforgalmi úthálózatok múltját, jelenét, jövőképét, amit összekapcsolok Zalaegerszeggel és a ZalaZone Ipari Park Szolgáltató Zrt.-vel. A második pillér a gyakorlati kutatás. A gyakorlati kutatás része egy igényfelmérő kérdőív, egy interjú, illetve egy gyakorlati térképgyűjtemény a Magyar Közút Nonprofit Zrt. részéről, amit részletesen elemzek.

A kutatási eredményeim szerint Zalaegerszegnek igénye van a gyorsforgalmi úthálózatba való bekapcsolódásra, ráadásul a hely különleges logisztikai helyzetben van. A város 50 kilométeres környezetében 5 gyorsforgalmi út is található, ha ezek a bekötések megtörténnek, kiváló új lehetőségeket teremthetnek. Véleményem szerint a leállított M76-os gyorsút projekt újraindítása helyett érdemes négysávosítani a már meglévő 76-os főutat Keszthely és a megyeszékhely között. Úgy gondolom, hogy mivel északi irányban a közelben két gyorsforgalmi út is található (M80, M86), ezért érdemes a gyorsforgalmi bekötést ebből az irányból elvégezni. Zalaegerszeg és Nagykanizsa közötti 74-es főút burkolata nem megfelelő minőségű, ugyanakkor egy fontos logisztikai jelentőségű út, ennek megfelelően azt javaslom, hogy épüljön gyorsforgalmi út a meglévő út mellé, vagy a régi utat szükséges korszerűsíteni, kibővíteni a 21. századi igényeknek megfelelően. Nem szabad elmenni amellett sem, hogy az úttípusok keretrendszerének hiányosságai miatt hátrányos különbségek jönnek létre a gyorsforgalmi úttípusok között, emiatt javaslom egy újra gondolt, alapjaitól újjáépített részletes keret és jogszabályrendszer létrehozását.