

Két „híd” Európába

Magyarországon az első, koncesszióban megvalósult autópálya-fejlesztés az M1/M15 gyorsforgalmi út Győr és Hegyeshalom között hiányzó szakaszának a megépítése volt. Az infrastrukturális beruházások koncessziós formában történő megvalósításának egy korábbi, tanulságos példája az 1999-ben 150 éves Lánchíd megépítése volt a 19. században. Az M1/M15 gyorsforgalmi útnak utoljára megépült szakasza – hálózati szerepe szerint szintén híd funkciót tölt be. Hazánkban az első, állandó dunai összeköttetést biztosító Lánchíd és az M1/M15 említett szakasza tehát méltán tekinthető két „híd”-nak Európába.

Történeti áttekintés

A Lánchíd létesítése¹

Buda és Pest városok közötti állandó összeköttetés megteremtésének gazdasági szükséglete a Duna-hidak megépítésénél sokkal korábban jelentkezett, és a 19. század elején már egyre sürgetőbbé vált. A téli hónapokra ugyanis el kellett bontani az akkoriban üzemelő hajóhidat, ezért ezekben az időszakokban a Dunán keresztüli közlekedés nagyrészt szünetelt. Az első, állandó átkelési lehetőséget biztosító híd terve végül az 1840-es években valósult meg. Ebben *Széchenyi István*nak döntő szerepe volt. Neki köszönhető az, hogy a korát jóval megelőző Lánchíd megépülhetett.²

Ahhoz, hogy ez az igen fontos híd létrejöhessen, a műszaki, gazdasági, jogi és politikai előfeltételek biztosítására is szükség volt. Ezért az országos jelentőséggel bíró hidépítés előkészítésére, illetve véghezvitelére *Széchenyi* megalapította a Hidegyletet. A Pestet Budával összekötő dunai híd kivitelezhetőségének kérdéséről angolai tanulmányútja során több mérnökkel is tárgyalt. Az akkori, monarchiabeli lehetőségeken ugyanis túlmutatott a híd építéséhez szükséges szaktudás, tapasztalat igénye. E tanulmányút alapján győződött meg arról is *Széchenyi*, hogy az építendő híd műszaki megoldása lánchíd legyen. A híd tervezőjének a lánchidat javasoló *William Tierney Clark* mérnököt választotta ki.

A hosszú jogi és politikai előkészítés lezárásaként az építést végül az 1836. évi XXVI. tör-

vénycikk rendelte el, s mondta ki, hogy a híd részvénytársaságnak kell megépítenie, amellyel az Országos Küldöttség köt szerződést. A híd a szerződés lejártával a magyar nemzet tulajdonába kerül. A törvény ezen felül rendelkezett a nemesekre is kiterjedő hídvámfizetési kötelezettségről, valamint intézkedett a híd építésével kapcsolatos egyéb kérdésekről is.

A törvény elfogadása után kezdődhetett meg a tervezés.³ Több tervváltozat született, nemcsak W. T. Clark, hanem *George Rennie* részéről is, aki a lánchidas megoldás mellett javaslatot tett öntöttvas ívhidra is. A döntés megalapozottsága érdekében felkérték tehát két pártatlan angol szakértő mérnököt, akik a reálisan megvalósítható megoldásként a háromnyílású lánchidat jelölték meg. Végül 1838. szeptemberében az Országos Küldöttség elfogadta W. T. Clark tervváltozatát, a háromnyílású lánchidat, és ekkor szövegezték meg az építető és üzemeltető Lánchíd Részvénytársasággal kötendő szerződést is. A szerződés, amelyet ezután elfogadtak és 1840-ben törvénybe iktattak, kimondja, hogy a Részvénytársaságnak saját költségén kell megépítenie a két mederpillérű lánchidat. A híd vámjövendelme a Részvénytársaságot illeti, a fenntartással kapcsolatos költségeket azonban a társaság fedezi. A szerződés ezen kívül rendezte a hiddal kapcsolatos tulajdonjogi, pénzügyi és egyéb kérdéseket is.

1839-ben, a pesti hídfő zárógátjának építésével kezdődött meg a hidépítés, majd 1842-ben az alapkővet József nádor helyezte el a pesti hídfő alapgyődrében. A munkálatok helyszíni irányításával *Adam Clarkot*⁴ bízták meg, aki öt éven belül vállalta a munka befejezését, de az két évet csúszott a láncok szállításának elhúzódása, az egyik lánc elszakadása, valamint a szabadságharc eseményei és egy kisebb robbantás miatt. A hídát végül 1849. november 20-án adták át a forgalomnak, a magyar koronát menekítő kocsik azonban már jóval korábban, 1849 januárjában – elsőként – áthaladtak a hídon.

21 évnvi koncessziós üzemelés után az állam 1870-ben megváltotta a Lánchidat, hogy lehetővé válhasson újabb átkelések építése.⁵ 5 évvel később el is készült a Lánchíd első szomszédja, a Margit-híd, majd ezt követte a Ferencz József-, illetve az Erzsébet-híd építése. Az új átkelési lehetőségek csökkentették ugyan a Lánchíd forgalmát, azonban a 20. század elején a híd forgalma ennek ellenére erősen emelkedni kezdett, és az ennek hatására bekövetkező lengések mind nagyobb mértéket öltöttek.

Az egyre nehezebben tűrhető lengések miatt a teljes felújítás halaszthatatlanná vált, ezért 1913–15-ben a híd teljes vasszerkezetét kicserélték, és acél merevítő-tartó beépítésével növelték meg a teherbírását. A második világháború végén a Lánchidat is felrobbantották a németek. A híd újjáépítése 1947-ben indult meg, amelynek során a pillérek kapuzatait kibővítették, kiszélesítették a hídfőket, elbontották a vámszedő-házakat⁶, a budai hídfőbe gyalogos-aluljárót építettek, illetve a pesti hídfőben befejezték a villamos-aluljáró építését. A hídát végül 1949-ben adták át újra a forgalomnak.

1972-ben egy fél évre zárták le a Lánchidat, ekkor újra aszfaltozták az útpályát, ellenőrizték a lánclemezek minőségét, átmázolták az acélrészeket. A következő nagyobb karbantartási munka 1988–89-ben volt. Ekkor a hídát végigvizsgálták, amelynek során egyes helyeken 10%-ot kitevő korróziós károsodást találtak. Az elvégzett állagmegóvással sikerült az egyes szerkezeti elemek cseréjét későbbre halasztani.

A Lánchíd kora és állapota 15–20 éven belül megköveteli a híd teljes, több éves lezárással járó felújítását. Tekintettel a híd történelmi környezetére és kialakítására, megoldást jelentene a híd átadása a tömegközlekedés vagy csak a gyalogosok, illetve kerékpárosok számára. A lehetséges forgalommentesítés esetén a régóta tervezett Duna-alagút tölthetné be a híd hálózati szerepét.

Az M1/M15 gyorsforgalmi út létesítése

Az európai autópálya-hálózathoz szükséges csatlakozás, a Bécs–Budapest világkiállítás terve, majd Magyarország szándéka, hogy egyedül is megrendezi 1996-ban a világkiállítást, egyre sürgetőbb igényt támasztott az M1/M15 gyorsforgalmi út országhatárig történő meghosszabbítására. Az

osztrák oldalon 1994-re megépült az A4-es autópálya Hegyeshalomtól Bécsig vezető szakasza. A Győr–Hegyeshalom közötti, jelentős részben tranzit gépjárművek és külföldi gépkocsik által használt, forgalmi igényét tekintve indokolt szakasz megépítésére azonban a kormányzatnak már nem maradtak anyagi lehetőségei a költségvetési hiány, valamint az ország külföldi eladósodottsága miatt. A kormány a hiányzó szakasz megvalósítására ezért a koncessziós fejlesztést választotta.

Nemzetközi versenytárgyalás után az M1/M15 gyorsforgalmi útra szóló koncessziós szerződést 1993. április 13-án írták alá a nyertes, Transroute által vezetett Hungarian-Euro Expressway Konzorciummal, amely 1993. július 14-én az előírt alaptőke 30%-ának befizetésével megalapította az Első Magyar Koncessziós Autópálya Rt.-t.

Az ELMKA Rt. szerződéses kötelezettségének megfelelően egyösszegű, kulcsrakész, fixáras építési szerződés keretében megépítette, és 1996. január 4-én átadta a forgalomnak az M1 gyorsforgalmi út hiányzó szakaszát, majd finanszírozási problémák miatt fél év késéssel, felpályás kiépítettséggel az M15 Levél–Rajka szakaszt is (1998. június 23-án) üzembe helyezte. Az útdíj szedése közvetlenül az M1 autópálya szakaszon történt, az M15 szakaszon pedig nem kellett díjat fizetni.

A Koncessziós Társaság a forgalmi tanulmányokra épülő pénzügyi tervét 1993-ban dolgozta ki. Az M1 autópálya 1996-os megnyitásakor Győr–Hegyeshalom között már kisebb volt a forgalom, mint amilyenre az előrejelzések alapján számítani lehetett. A kilencvenes évek közepétől a tényadatok sokkal rosszabbul alakultak, mint azt korábban terveztek, a projekt pénzügyi mutatószámai ezért jelentősen romlottak. Hiteltörlesztési kötelezettségének végül is a társaság nem tudott eleget tenni. Az ELMKA kezdeményezésére ezért 1997-ben megkezdődtek azok a tárgyalások, melyek a helyzetet kívánták rendezni. 1998. nyarától az addigi megoldási lehetőségek helyett az új kormány olyan megoldást talált, amely jelentősen csökkentette a projektfinanszírozás kamatterheit. A kormány egyezséget kötött ugyanis a hitelezőkkel, amelynek lényeges eleme volt, hogy a megállapodással a felek kizárják a további esetleges követeléseket, valamint biztosítják a permentességet.

A legfőbb hitelező bank, az EBRD által javasolt helyettesítő társaság, a Nyugat-Magyarországi Autópálya Üzemeltető Rt. a használati díjat az ELMKA által bevezetett díjnak mintegy a felére csökkentette, és továbbra is az eddigi üzemeltetőt, a Magyar Transroute céget bízta meg az üzemeltetési és fenntartási feladatokkal. 2000. január 1-jétől a kormány döntése alapján megszűnt az útdíj szedése, és a Nemzeti Autópálya Rt. az M1-es autópálya teljes hosszára kiterjesztette a matricás rendszert.

Összehasonlítás

Az előkészítés és megvalósítás összehasonlítása

A Lánchíd és az M1/M15 gyorsforgalmi út fontosabb jellemzőinek összehasonlítása során sok hasonlóság fedezhető fel, annak ellenére, hogy eltérő politikai, gazdasági környezetben létesültek. Az előkészítés és a megvalósítás egyes tényezőit az 1. táblázat mutatja. A két beruházás koncessziós formában valósult meg, az összehasonlításuk során ezért kiemelten érdemes foglalkozni a koncessziós megoldások egyes tényezőivel.

Az előkészítés és az építés egyes jellemzői jól példázzák a két történelmi korszakot, amelyben épültek. Mindkét beruházás előkészítésében az egyik legfontosabb lépés a hiányzó törvényi alapok megteremtése volt, ugyanis

ezek nélkül egyik sem jöhetett volna létre. A két törvény rendezte az addig még nem tisztázott tulajdonjogi kérdéseket. A koncessziós szerződést mindkét esetben az állam, illetve az államot képviselő testület kötötte olyan beruházókkal, amelyekben igen erős a külföldi részvétel. A Lánchídra még 97 évre szóló koncessziót adott az állam, amelyet később módosítottak 87 évre. Az M1/M15 gyorsforgalmi út még hiányzó szakaszára 35 évre szolt a koncessziós időtartam. Egyik esetben sem sikerült kitölteni a szabott időtartamot. A Lánchidat az állam váltotta meg 21 év múltán, míg az M1/M15-öt 3,5 év után vette vissza az állam.

Amint *Tímár* (1997) és *Tánczosné* (1994) leírják, mindkét beruházásra jellemző volt a helyhez kötöttség, amely speciális versenyhelyzetet idézett elő a többi, alternatívan használható létesítménnyel szemben. Lényeges pontjai voltak ezért a szerződéseknek azok a kitételek, amelyek a díjbevételek biztosítása érdekében születtek. A Lánchídra kötött szerződés érvénytartama alatt a hídtól számítva 1–1 régi mérföld (8–8 km) távolságban más hidat nem lehetett építeni, míg az M1/M15 út esetében alternatívaként újabb utat nem építhetett az állam (lásd 1. táblázat).

A beruházások előkészítésének, illetve megvalósításának évszámai, időtartamai különbözőek, az azonban elmondható, hogy mindkét esetben történtek kisebb késések. A kiépítettség és a díjasított úthossz természetesen eltérő volt. A beruházásokat jogi viták is kísérték. A Lánchíd esetében a hajóhid elmaradt vámjövendelmei miatt szükséges kártérítés nagyságáról folyt a vita, míg az M1/M15 gyorsforgalmi út magas használati díjai miatt három pert is indított a Magyar Autóklub.

1. táblázat

A Széchenyi Lánchíd és az M1/M15 gyorsforgalmi út előkészítésének és megvalósításának összehasonlítása

	Széchenyi Lánchíd	M1/M15 gyorsforgalmi út
Előkészítő törvény	1836. évi első állandó Duna-híd létesítését elrendelő törvény	1991-es Koncessziós Törvény
A koncesszióban szerződő felek	Országos Küldöttség és Lánchíd Rt. 1839. május 14.	Magyar Állam és Hungarian Euro Expressway Consortium 1993. április 16.
A koncesszió időtartama	97 év (később 87 évre módosítva) 21 év után az állam visszavásárolta a hidat	35 év 3,5 év után az állam visszavette a jogot
Szerződéses kitétel	A hídtól 1–1 mérföldre (8–8 km) más híd nem építhető	Más, alternatív útvonal nem építhető
A beruházás előkészítése	1832–1839. (7 év)	1990–1993. (3 év)
A beruházás megvalósítása	1839. szept. 21. munka kezdete 1842. aug. 24. alapkőletétel 1849. nov. 20. átadás (10 év)	M1: 1994. szept. – 1996. január M15: befejezés 1998. június (4 év)
Kiépítettségi jellemzők	380 m x 2 x 1 sáv	M1: 43 km 2x2 sáv M15: 15 km 2x1 sáv
Jogi viták	Kártérítési per	A magas használati díjak miatt három per a Magyar Autóklub részéről

A költségek és a bevételek összehasonlítása

A Lánchíd és az M1/M15 gyorsforgalmi út költségeinek, bevételeinek összehasonlítása során is találhatunk érdekes adatokat, amelyek a 2. táblázatban találhatóak meg. A múlt századi régi forint értékének érzékelhetősége kedvéért a költségek, illetve a bevételek mai magyar árakon is fel vannak tüntetve.⁷ A két beruházás nagyságrendje, építési költsége eltérő, azonban mindkettő költségigénye meghaladta az akkori állam és a mai lehetőségeit is. Kulcsfontosságú volt tehát a létesítmények pénzügyi hátterének biztosításához a külföldi tőke igénybevétele. A Lánchíd esetében magánbankok, míg az M1/M15-nél az EBRD volt a fő hitelező.

2. táblázat

A Széchenyi Lánchíd és az M1/M15 gyorsforgalmi út költségeinek, bevételeinek összehasonlítása

	Széchenyi Lánchíd	M1/M15 gyorsforgalmi út
Építési költség	6,25 millió régi Ft (mai áron 7,5 Mrd Ft) Ez az összeg több mint az ország akkori egyéves egyenes adóbevétele	42,1 Mrd Ft (1999-es árakon)
Fenntartási költség	Évi 10–18 ezer régi Ft (~12–12,6 millió Ft) Esetenként évi 30–35 ezer régi Ft (~36–42 millió Ft)	Valószínűsíthetően 300–500 millió Ft/év
Pénzügyi partnerek	Sina–Wodianer–Ullmann–Rotschild csoport	EBRD és más bankok
Bevételek	1849–1869.: 8,3 millió régi Ft (~10 Mrd Ft) évi max. : 1871-ben 732462 régi Ft (~880 millió Ft)	1996.: 4,25 Mrd Ft
Jellemző díj	Kb. 30 fajta díjtétel: szekér 2 marhával: 0,33 régi Ft (~400 Ft); nehézszekér 6 marhával (mai "nehéz tlg."); 1 régi Ft (~1200 Ft)	1998.: szgk: 1300 Ft (30 Ft/km) könnyű tlgk: 1300 Ft nehéz tlgk: 3200 Ft autóbusz: 5000 Ft
Díjkedvezmények	A katonaság és az állami hivatalok részére éves átalánydíj	Rendszeres (magyar) úthasználók, vállalatok, fuvarozók részére diszkont rendszer
Részesedés a bevételekből	Pest és Buda városok részére „igazságos” mértékű kártalanítás: Évi 12–12 ezer Ft (Összesen: ~28,8 millió Ft)	Az állam részére: koncessziós díj, különféle adók

1840–1850 körül 1 „régí Ft”=1 „régí USD”. Számításainkban 1 „régí USD”=4 „mai USD” (2001-ben 1 USD~300 Ft), így 1 „régí Ft”~1200 Ft.

A bevételek tekintetében az a különbség, hogy míg a Lánchíd 20 év alatt hozta az építési költségének megfelelő hasznot, és igen jól megfelelt az előzetes várakozásoknak, addig az M1/M15 díjbevételei elmaradtak az előirányzott mértéktől.

Az alkalmazott díjkategóriák száma a Lánchídon egy időben meghaladta a 30-at. A díj mértéke a jármű fajtájától, a vontató állatok számától, illetve a szállítmány jellegétől is függött. Az M1 esetében nem volt ilyen bonyolult a rendszer, itt 4 díjkategóriát alakítottak ki. A forgalom szezonális jellege miatt a kapacitást az átlagos igénybevételt jelentősen meghaladó értékre kellett tervezni, az M1/M15 gyorsforgalmi út esetében ezért speciális szezonárakat is alkalmaztak. (Jóllehet az M1/M15 gyorsforgalmi út nem valós híd, többek a díjak, így Léderer (1999) szerint is a hidakéhoz voltak hasonlóak.)

A bevételek növelése, a használók körének kiterjesztése érdekében díjkezdvezményeket vezettek be mindkét létesítmény működtetése során. A bevételekből a Lánchíd esetében Pest és Buda városok részére fizettek kártalanítást, míg az M1-et üzemeltető társaság az állam részére fizetett koncessziós díjat és különféle adókat.

A forgalmak összehasonlítása

A forgalmak összehasonlítása, a forgalomfejlődések vizsgálata során eltérő idősorokat vizsgáltunk. A Lánchíd hosszabb-rövidebb időszakoktól eltekintve már 150 éve áll a forgalom rendelkezésére, míg az M1/M15 díjasított szakasza 1996-tól üzemel. A forgalom összetétele és időbeli megoszlása is eltérő, mégis érdemes röviden összefoglalást adni róluk.

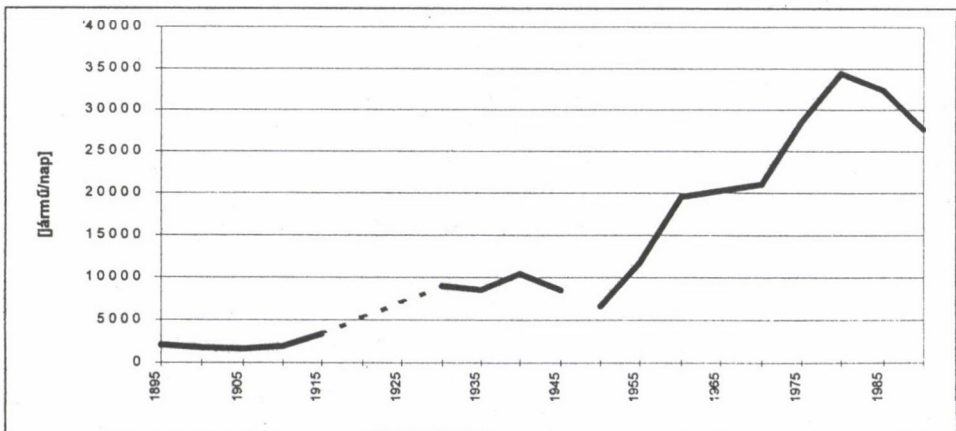
A Lánchíd járműforgalmára vonatkozóan 1895-től állnak rendelkezésünkre megbízható adatok. 1895-ben az átlagos napi forgalom 2 100 jármű/nap érték körül mozgott. Átmeneti időszakoktól eltekintve a forgalom fejlődése ezután igen erőteljes volt. Az áthaladó járművek számának növekedésében a két világháború jelentett töréseket, azonban az így is sokszorosára növekedett az évek során. A 3. táblázat idősorai alapján készített 1. ábrán jól látható, hogy a forgalom a legnagyobb telítettséget (34 400 jármű/nap) 1980-ban érte el, de a forgalom még napjainkban is jelentős. A híd mai forgalmának döntő részét a hivatali negyed dolgozói által naponta mindkét irányban megtett utazások adják.

A Lánchídon erős gyalogosforgalom (27–30 ezer gyalogos/nap) volt az 1900-as évekig, majd az újabb hidak megnyitásának (Margit-híd 1876-ban, Ferenc József-híd 1896-ban) megnyitásának köszönhetően az átkelők száma a felére csökkent. Az 1930-as évekre azonban a gyalogosok száma újra elérte a régi mértéket. A motorizáció megindulásával, erőteljesebb fejlődésével viszont újabb csökkenés kezdődött el. Ez a folyamat a mai napig tart, és manapság leginkább a turisták használják gyalogosan (~1500 gyalogos/nap) a hidat.

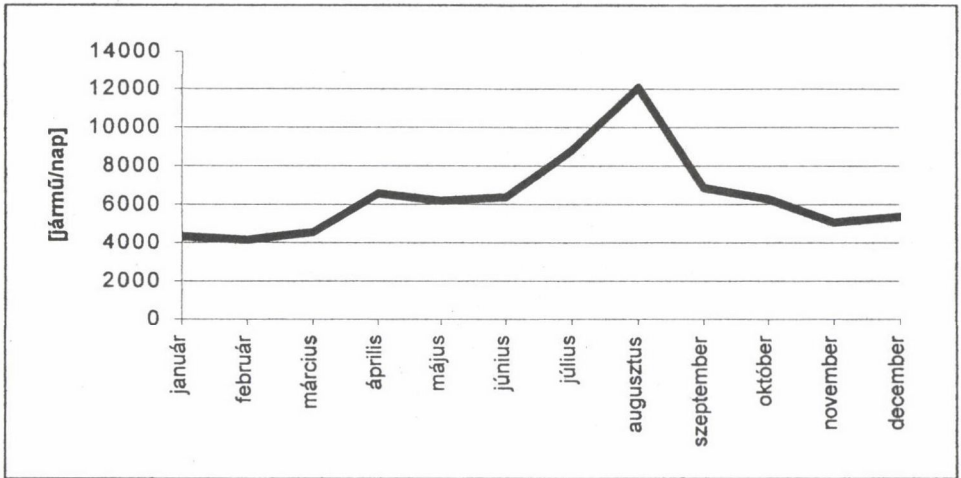
Az M1/M15-es gyorsforgalmi út díjas szakaszának fizető forgalma 1996-ban 6100 jármű/nap volt. 1999-ig kis ütemben emelkedett ez az érték, és valószínűleg a matricás rendszer bevezetésével sem következett be jelentős forgalomnövekedés. A 2. ábrán látható havonkénti forgalomeloszlás jól mutatja a nyári hónapokban jelentkező, főként a külföldi turistáknak köszönhető erőteljes forgalomnövekedést.

**A Széchenyi Lánchíd
és az M1/15 gyorsforgalmi út beruházásainak összehasonlítása**

	Széchenyi Lánchíd	M1/M15 gyorsforgalmi út
Hálózati szerep	Első állandó Duna-híd	„híd” Magyarország és Európa autópályái között
koncesszió formája	Magántőkés	Magántőkés 97%-ban
állami részvétel jellege	Törvényi keretek biztosítása	Építési terület biztosítása
forgalmak alakulása a díjak hatása a forgalmakra	Megfelelt a várakozásoknak Átmeneti idő után stagnáló, majd növekvő forgalom	30%-kal elmaradt az előre jelzettől Nem keletkezett jelentős többletforgalom
Környezeti hatások, viták	Csekélynek tartották Komoly viták a jeges ár kérdésében voltak	Jelentős Problémák a forgalom átertelődés miatt
Gazdasági körülmények	Megbízható költségvetés, magántulajdon szentsége, nem volt infláció	Kevésbé megbízható költségvetés, viszonylag magas infláció
Gazdaságfejlesztő hatás	A főváros és az egész ország szempontjából jelentős	Főleg a nyomvonal által érintett települések számára jelentős
Politikai körülmények	A köztelherviselés első példája volt a Lánchíd, az 1848–49-es szabadságharc hatása	Az 1996–99-es jugoszláviai konfliktus hatása, sajtóhadjárat a díjak és a koncesszor ellen
A beruházás sikerességének megítélése	Sikeres	Sokan sikertelennek tartják. Évtizedek múltán dönthető el.



1. ábra. A Széchenyi Lánchíd járműforgalmának fejlődése 1895–1995 között.



2. ábra. Az M1/M15 gyorsforgalmi út díjas szakaszának átlagos havonkénti forgalomeloszlása 1998-ban.

Összefoglaló értékelés

Az infrastrukturális beruházások koncessziós formában történő megvalósításának hazai jellemző példái a Lánchíd és az M1/M15 gyorsforgalmi út Győr és Hegyeshalom közötti szakaszának megépítése. Az első, állandó dunai összeköttetést biztosító Lánchíd mellett hálózati szempontból hidnak tekinthető az M1/M15 utójára megépült szakasza is, mint két „hid” Európába. A két közlekedési nagyberuházás összehasonlításával sok közös jellemző fedezhető fel annak ellenére, hogy eltérő politikai, gazdasági környezetben történt a létesítésük. A két beruházás összefoglaló értékelését a 3. táblázat mutatja. Mindkét beruházás hatásai közül kiemelkedően fontos a nemzetközi közlekedési hálózati kapcsolatok, a nagytérségi, valamint a regionális összeköttetések javítása mellett a lokális elérhetőségek megkönnyítése is.

A Lánchíd teljes mértékben magántőkés beruházásként épült meg, míg az M1/M15 gyorsforgalmi út díjas szakasza esetében az állam az építési terület biztosításával (a teljes költség ~3%-ával) járult hozzá az építéshez. A koncessziós forma sok hasonlóságot mutat, a szerződéses hasonló feltételeket szabnak a megfelelő díjpolitika érvényesítése érdekében. Az is megemlíthető, hogy az előre tervezett koncessziós időtartamot egyik esetben sem töltötte ki az üzemeltető társaság.

A két úthálózati elemen zajló forgalom alakulása az M1/M15 esetében 30%-kal maradt el a forgalmi tanulmányokban előre jelzett értékektől, míg a Lánchíd forgalma megfelelt a várakozásoknak. Az eltérő elhelyezkedésű létesítmények forgalmának összetétele hasonlóságokat mutat: az M1/M15 utat 60–80%-ban külföldiek használták a gyorsforgalmi út nemzetközi jelle-

ge és a hazai használók számára igen magas díjak miatt. Kezdetben a Lánchíd forgalmát is jelentősen növelték a tranzit jellegű utazások.

A két létesítmény *környezetre gyakorolt hatásáról* megoszlanak a vélemények. A Lánchíd esetében főleg a jeges ártól, a pillérek visszatorlasztó hatásától való félelem adott okot vitákra, ezekről az elmúlt 150 év alatt bebizonyosodott, hogy alaptalanok voltak. Az M1/M15 esetében az a vélemény fogalmazódott meg, hogy az autópálya a magas díjak miatt nem vonzza át a forgalmat a régi 1-es főútról, tehát így nem tehermentesíti azt. A vadak az út megépítésével vadátjárók használatára kényszerültek. Ezeknek és a szükséges kerítéseknek a megépítése is jelentős többletköltséget okozott.

Jelentős volt az egyes *gazdasági tényezők* (infláció, valutaárfolyamok, kamatlábak, adók és támogatások) alakulásának hatása is a beruházások szempontjából. Sokféle és nehezen jellemezhető kockázattal (politikai, pénzügyi, építési, üzemeltetési kockázat), és ezért az átlagosnál nagyobb bizonytalanságú hozammal kellett számolniuk a két közlekedési létesítmény beruházóinak. A múlt századi megbízható költségvetés, a nem létező infláció, valamint a magántulajdon szentsége kedvező gazdasági körülményeket jelentett a Lánchíd megvalósításakor. Az átkelések díja a szedés megszüntetéséig változatlan volt. Az M1/M15 esetében a fenti tényezők kedvezőtlenebbül alakultak. Mindkét beruházás *gazdaságfejlesztő hatása* jelentős, természetesen a Lánchíd nemcsak a két város, hanem az egész ország gazdasága szempontjából is fontos szerepet játszott a múlt században. Megfelelő közlekedési kapcsolatok nélkül ugyanis a kereskedelem, a gazdaság nem tudott volna fejlődni, az M1/M15 még hiányzó gyorsforgalmi szakaszának megépítése pedig az utazási idő lecsökkentésével hozta jobb gazdasági helyzetbe az általa érintett településeket.

A létesítmények építésekor, és működtetésük során is jelentős külső (externális, azaz piaci tranzakciókkal nem kísért) hatások merültek fel. A forgalmak alakulását nem csupán a használati díj befolyásolta, számos egyéb, külső tényező is hatott. Jelentős hatást gyakorolt a forgalmakra a kormány közlekedéspolitikája, valamint a nemzetközi politikai és „hadi helyzet” (1848–49-es szabadságharc, illetve az 1996–99-es jugoszláviai konfliktus) is. A létesítmények megvalósításával és üzemeltetésével kapcsolatos kedvező és kedvezőtlen gazdasági, társadalmi hatások az üzemeltetőt, a használókat, illetve a társadalom különböző csoportjait egymástól jelentősen eltérő módon érintették, így mindkét esetben nehezen feloldható érdekkonfliktusok is keletkeztek. A Lánchídnál a nemesek, míg az M1/M15-nél a sokszor Ausztriába autózók érdekei sérültek leginkább.

A beruházások sikerességének megítélése nem egységes. A Lánchíd megépítése, koncessziós formában történő üzemeltetése sikeresnek tekinthető, hiszen a díjbevételek elérték a megkívánt szintet, tehát a beruházók, hitelezők számára jövedelmező befektetésnek bizonyult ez az igen nagyszabású létesítmény. Ha nemcsak a részvényesek oldaláról közelítjük meg ezt a kérdést, akkor is kedvező hatásról beszélhetünk, hiszen Buda és Pest fejlődése és az országos közlekedési kapcsolatok fejlesztése szempontjából is kiemelkedően fontos volt ennek a hídnak a megépülése. A magántőke részvétele nélkül az állam nem lett volna képes a hidépítés pénzügyi hátterének megteremtésére.

Az M1/M15 gyorsforgalmi út hiányzó részének koncessziós formában

történő megvalósításával kapcsolatosan már nem ilyen egyértelmű a helyzet, ezt sokan tartják sikertelen vállalkozásnak. Az viszont biztos, hogy a Budapest–Hegyeshalom közötti autópálya befejezését jó néhány évvel előbbre hozta, illetve a felszabaduló erőforrásokat más beruházásoknál lehetett felhasználni (pl. 2/A út, szolnoki Tisza-híd). A beruházás kiegyensúlyozott megítélésére csak évtizedek múlva kerülhet sor.

JEGYZETEK:

¹ *Gáll Imre*: A budapesti Duna hidak című könyve, valamint *Hajós Bence*: A Széchenyi-Lánchíd és angliai előképei című TDK dolgozat alapján.

² A híd más módon, közpénzekből 1860–1870. körül épülhetett volna meg.

³ Különbféle részletezettséggel már 1836. előtt is készültek tervek.

⁴ A Lánchíd elkészülte után a Várhegy alatti Alagút (1857-ben nyitották meg) építésének volt a vezetője.

⁵ A hídszerződés tiltotta újabb hidak építését 1–1 régi mérföld (8–8 km) távolságban.

⁶ 1918-ban megszűntek a hídvámok a fővárosban.

⁷ 1840 körül 1 „régí Ft” stabilan egyenlő volt 1 „régí USD”-vel. Számításainkban 1 „régí USD”=4 „mai USD” (2001-ben 1 USD~300 Ft), így 1 „régí Ft”~1200 Ft.

IRODALOM:

Budapest Lexikon (1993) *Akadémiai, Budapest, 344–350. o.*

Egyházy Zoltán (1998): Autópályák, autótutak finanszírozási lehetőségei Magyarországon, diplomamunka, BKE, Budapest.

FŐMTERV(1985): Forgalomszámlálási adatok a Lánchídra vonatkozóan, Budapest.

Frisnyák Zsuzsa (1984): Út-, híd- és révvámok Magyarországon (1853–1893), A Közlekedési Múzeum évkönyve VIII., Budapest, 241–270. o.

Gáll Imre (1984): A budapesti Duna-hidak, Budapest.

Hajós Bence (1999): A Széchenyi-Lánchíd és angliai előképei, TDK-dolgozat, Budapest.

<http://www.index.inventra.hu> (1999. november 20.)

Léderer Károly (1998): After two years of operation of M1/M15 the first Hungarian concession motorway: Dilemmas of private motorway concession in transition economies. International Symposium on Road Financing, Paris, 1998. nov. 4–6, 7. o.

Tánczos Lászlóné – Murányi Miklós – Orosz Csaba – Gedeon András (1998): Közlekedési nagyberuházások megvalósítása és finanszírozása a nemzetközi gyakorlatban. A hazánkban hasznosítható tanulságok. Közlekedéstudományi Szemle. 1997/9. Budapest. 480–484. o.

„150 éves a Lánchíd” tudományos ülészak előadásai. Magyar Történeti Múzeum, Magyar Tudományos Akadémia, Budapest, 1999. november 18–19.

Tánczos Lászlóné (1994): Az európai közlekedési miniszterek konferenciájának módszertani ajánlásai a közlekedési beruházások tervezésére és értékelésére. Közlekedéstudományi Szemle, 1994/8., 281–289. o.

Tímár András (1994): Attracting Private Capital to Finance Toll Motorways in Hungary. Transport Reviews, 1994/2, 119–133. o.

Tímár András (1997): Hogyan tehető eredményessé a köztestületi-magánvállalkozási együttműködés? Közlekedéstudományi Szemle, 1997/7, 259–271. o.