

Dunaújváros közlekedési kapcsolatainak fejlődése és perspektívája negyedszázaddal a város alapítása után

CSONGOR GYÖRGY

Az alapfázist kialakulása. Huszonöt esztendeje döntött arról a magyar kormány, hogy az első öt éves terv legnagyobb beruházása, a tervezett kohászati kombinát, s a hozzá kapcsolódó lakótelep a Fejér megyei Dunapentele község közelében épüljön fel. A telepítés helyének kiválasztásánál elsődleges szempont volt a legfontosabb közlekedési kapcsolatok megléte, illetve viszonylag egyszerű kiépíthetősége. Ezek:

1. A Duna mint víziút rendelkezésre állt, a Szalki szigetet Dunapenteletől elválasztó nyugati Kis-Dunaág alkalmasnak ígérkezett ércbányászati telepítésére.

2. A 6-os számú Budapest—Pécs főútvonal Dunapentelelén vezetett keresztül. A vasmű helyének kijelölése miatt csupán a kohászati kombinátot, valamint Dunapentele községet és a leendő városi lakótelepet elkerülő tíz kilométeres útszakasz megépítésére volt szükség.

3. Húsz kilométernyi új vasúti fővonal építését — Rét-szilas Hercegfalva (mai nevén Mezőfalva) között — és negyven kilométer vicinális vasútvonal fővonalra való átépítését — Pusztaszabolcs Dunapentele Hercegfalva között — kellett elvégezni ahhoz, hogy mind a komló szén útja a felépítendő vasműig, mind a Budapest felé irányuló vasúti forgalom Pusztaszabolcsra át zavartalanul lebonyolítható legyen. Továbbá a leendő város számára új vasúti pályaudvarra, s a Szalki szigeten felépülő ércbányához vezető hét kilométeres vasúti szárnyvonalra volt szükség a vasmű zavartalan üzemeltetéséhez.

Mindezek a létesítmények az ötvenes évek elején el is készültek.

A felépítendő város és az új vasipari bázis telephelyének Dunapentele térségében való kijelölése azzal az előnnyel is járt, hogy az ország közepén, a Budapest—Székesfehérvár — Kaposvár — Szekszárd — Kalocsa — Kecskemét—Cegléd városok által határolt város nélküli terület viszonylagos középpontjában indította el az urbanizációs folyamatát.

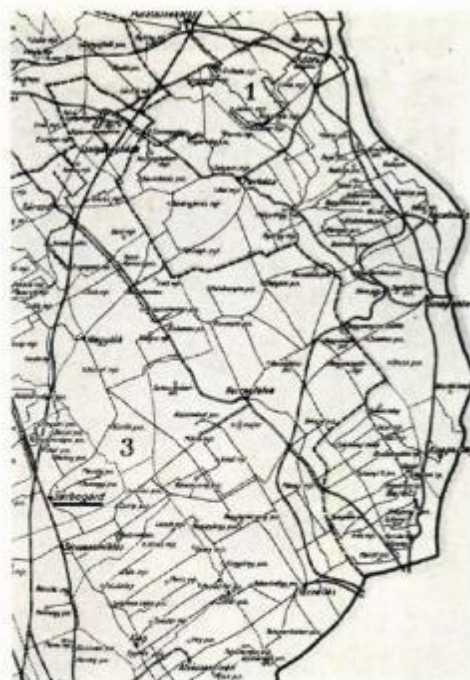
A nehézipari bázis, és a hozzá kapcsolódó objektumok terv szerinti létrehozásán túl a városhiányos terület város-igénye volt az a hajtóerő, amely elősegítette,

hogy történelmileg rövid idő alatt középvárossá fejlődjön az első koncepció szerint csupán a vasmű lakótelepének szerepére méretezett, s e nagyságrendnek megfelelően tervezett kisváros.

A kohászati kombinát és a város építéséhez, majd az elkészült objektumok üzemeltetéséhez természetesen mind több munkáskézre volt szükség. Az épülő városban otthont találók mellett kialakult rövidesen az ipari városokra jellemző ingavándorforgalom. Részben ez, részben az épülő város ellátó-szolgáltató funkcióinak gyarapodása áttértékelésre készítette a Mezőföld korábban kialakult közúthálózatát, módosította a fő forgalmi irányokat. Amint a mellékelt térképeken is megfigyelhető, a térség közúti forgalmának három fő orientációjú pontja Budapest, Székesfehérvár és a dunaföldvári átkelőhely volt az új város építését megelőző időszakban. Az új város szerepkörének növekedésével párhuzamosan átrendeződik a város vonzáskörzetének megfelelően néhány közlekedési tengely fő iránya. Például a mai 62-es út — ez köti össze a megyeszékhelyt Dunaújvárossal — korábban a Székesfehérvár—Dunaföldvár közötti közúti forgalom fő hordozója volt. Ebből a fő forgalmi tengelyből ágazott ki Seregélyesen a Perkátán át Adonyba és Dunapentele felé vezető makadámút. A forgalom súlypontjának említett átrendeződését jelzi a mai 62-es út seregélyesi megtörése. A Dunaújváros felé irányuló forgalom tette szükségessé a Nagyvenyim—Mezőfalva—Sárszentmiklós közötti út kiépítését, valamint a Duna bal partján a város révátalkelőhelyét Szalkszentmárton községgel összekötő út megépítését.

Az új város dinamikus növekedése, intézményhálózatának gyarapodása, a Duna jobb partján a vasúti és közúti kapcsolatok létrejötte csakhamar eldöntötte, hogy a járási közigazgatási szerepkör betöltésére Dunaújváros megfelelőbb, mint a járás területének súlypontjában levő Adony község. Hivatalosan 1957. szeptember 1-től a járás közigazgatási központja Dunaújváros.

A közlekedési kapcsolatok fejlődését elősegítő és gátló tényezők. Az új város megnövekedett vonzáskörzetét csak részben követte a közlekedési hálózat kiépülése,



Fejér vármegye déleleti negyedének (Dunapentele térségének) közlekedési hálózata 1946-ban



Dunaujváros Fejér megyéhez tartozó térségének közlekedési hálózata 28 évvel később, 1974-ben

MAGYARORSZÁG HAT TERVEZÉSI-GAZDASÁGI KÖRZETE



s a város megközelítésére alkalmas tömegközlekedési járatok szervezése. Szembetűnő a különbség ma is Dunaujváros térségében a Duna jobb, illetőleg bal partján fekvő települések közlekedési kapcsolatait illetően.

Dunaujváros 30 kilométeres sugarú körzetében (a város lélekszámát nem számítva ide) 160 ezer ember él. Közülük 85 ezren Fejér és Tolna megyei lakosok. A Duna bal partján Pest és Bács-Kiskun megyében 75 ezren élnek a Dunaujvárostól 30 kilométernél közelebb levő településeken. (A Magyar Népköztársaság Helységnévtára (1973) kerekített adatai.) A szóbanforgó Fejér és Tolna megyei községek lakói munkapokon 215 közvetlen autóbusszjáratral és 21 vonattal utazhatnak Dunaujvárosba. A Dunaujváros 30 kilométeres körzetében levő Pest és Bács-Kiskun megyei településeken élő 75 ezer lakos viszont mindössze 35 közvetlen autóbusszjáratot és 7 hajójáratot vehet igénybe dunaujvárosi úticéljának eléréséhez. A 35 közvetlen buszjárat közé soroltak azok is, amelyek a Duna bal partján levő rév átkelőhelyig közlekednek. (Az adatok az 1974/75. évi MÁV, Volán és MAHART menetrendekre vonatkoznak.)

A köztit adatokból is látható: csaknem ötszörös a különbség a Duna keleti és nyugati partján levő, Dunauj-

várostól 30 kilométeres körön belül elhelyezkedő települések lakóinak dunaujvárosi viszonylatú tömegközlekedési ellátottsága között. Míg a város körüli térség nyugati felén 361 lakosra jut egy-egy közvetlen közlekedési lehetőség, addig az áttelelő oldalon 1785 lakosra. Ma sincs például közvetlen autóbusszjárat a dunaujvárosi révátkelés és az átkelőhelytől közúton 9 kilométerre levő Tass község, a 17 kilométerre levő Kunszentmiklós nagyközség, középfokú központ között. A Dunaujvárostól légvonalban 21, a révátkelőhelytől közúton 32 kilométerre levő Ráckeve középfokú központ pedig tömegközlekedési eszközzel Budapestet át, mintegy 115 kilométeres kerülő utazással érhető el a legegyszerűbb módon.

Az eltelt 25 esztendő (az első öt éves terv időszakát kivéve) alig hozott változást Dunaujvárosnak az országos közlekedési gerinchálózatba való bekapcsolásában, különös tekintettel az alföldi térség közötti és vasúti kapcsolatainak továbbfejlesztése terén.

Dunaujváros létének első két évtizede, az 1950-től 1970-ig terjedő időszak fejlődése elegendő volt ahhoz, hogy az Országos Településhálózat-fejlesztési Konceptió részleges felsőfokú szerepkört ruházzon a fiatal városra. Dunaujvárosnak az ország településhálózatában betöltött funkciója viszont azt is megköveteli, hogy

intenzív közlekedési kapcsolatok jöjjenek létre a központi szerepkört ellátó települések — jelen esetben Dunaujváros — és a körzetében levő kisebb települések között. Nos ez a közlekedési kapcsolat — mint láttuk — mind ez ideig féloldalas maradt. Ebben főként két ok játszott közre. Az egyik, természetföldrajzi ok: a Duna. A másik, gazdaságföldrajzi ok: a városkörnyék területi-igazgatási kapcsolatainak többszínűsége.

Dunaujváros térsége ugyanis nem képez egységes közigazgatási egységet, az négy megye, Bács-Kiskun, Fejér, Pest és Tolna megyék irányítása alá tartozik. Az ország 1971-től bevezetett hat tervezési-gazdasági körzetre osztása pedig egyedülálló helyzetet hozott létre éppen ebben a térségben, nevezetesen azt, hogy Dunaujváros az ország egyetlen olyan városa, amelynek szűkebb, 25–30 kilométeres körzete négy különböző tervezési-gazdasági körzet része. A város környékének eme széttagoltsága szükségszerűen azzal a hátránnyal jár, hogy a regionális területfejlesztési elképzelésekben óhatatlanul periferikus jelentőségű marad a másik három tervezési-gazdasági körzethez kapcsolódó területre összehangolt, optimális fejlesztése, a többszörös határterület közlekedési kapcsolatainak kimunkálása, különösen ott, ahol az alapvető hálózati létesítmények (út, vasút, híd) nem jöttek létre, vagy nem kellő kiépítettségűek. Dunaujváros környékének és mai vonzáskörzetének — a két terület nem fed teljesen egymást, de a lényegesen ez nem változtat a téma szempontjából — széttagoltsága, négy különböző tervezési-gazdasági körzethez tartozása különösképpen indokoltá teszi, hogy a nyílvánosság elé kerüljenek mindazok a terület- és közlekedésfejlesztési alternatívák, amelyek nem egy tervezési-gazdasági körzet fejlesztési szempontjait, vagy nem csak egy ágazat szükségleteit hivatottak kielégíteni, hanem hatásuk érvényesül a területfejlesztés több összetevőjében, s így telepítésük gazdaságossága csak komplex módon, a várható hatások és eredmények összegezett értékelésével ítélhető meg.

Dunaujváros az országos településhálózat hierarchiájában betöltendő részleges felsőfokú központ szerepkörének akkor tehet eleget gazdaságosan és megfelelő hatékonysággal, akkor lesz képes a vonzáskörzet egészén élő lakosság magasszintű egészségügyi, kulturális, kereskedelmi, oktatási igényeinek ellátására, ha a vonzáskörzet keleti felével intenzívebb közlekedési kapcsolat jön létre. Ennek alapfeltétele: amit a Területi Statisztika című folyóirat 1973. évi 6. számában Füzesi Antal és Sulyok Jenő publikáltak: „Dunaujváros vonzáskörzetének keleti irányú növelésével — egy építendő Duna-híddal — jelentős területen lehetne növelni a lakosság ellátását anélkül, hogy a Dunaujváros—Kálcsa—Kecskemét—Cegléd térségében egy új városi alapfunkciókkal rendelkező települést kellene kiépíteni.”

A Budapesttől délre létesítendő vasúti összeköttetés három alternatívája. A Duna Budapesttől délre eső szakaszán építendő új híd (elsősorban vasúti híd) koncepcióját széles körben ismertté tette 13 esztendeje a Figyelő című gazdaságpolitikai hetilap 1962. október 2-i számában dr. Sztankóczy Zoltán. A cikk szerzője a lapban felveti a Budapestet tehermentesítő, Szolnokot Székesfehérvárral közvetlenül összekötő vasútvonal szükségességét. Ez a vasútvonal Adony térségében metszené a Duna vonalát.

A Szolnok—Székesfehérvár közötti közvetlen vasúti összeköttetés indokoltságát hangsúlyozza többek között dr. Köszegfalvi György a Városépítés című folyóirat 1969/1. és 1969/2. számában, dr. Zoltán Zoltán ugyanezen folyóirat 1970/5. és dr. Köröndy Klára az 1971/1. számában.

Egy másik alternatíva a Fülöpszállás és Solt közötti 18 kilométeres új vasútvonal megépítésével tartja a legkevesebb költséggel megoldhatónak a Budapestet elkerülő kelet—nyugati vasúti összeköttetés megteremtését. Ez utóbbi alternatíva szerepel Bács-Kiskun megye fejlesztési elképzelései között, amint erről be számol a Városépítés 1972/5. számában dr. Körös Gáspár. Az utóbbi említett tervvariáns is elfogadhatónak tartja dr. Sztankóczy Zoltán a Közlekedéstudományi Szemle 1974. évi 8. számában. „A területi és közlekedési tervezés távlati koncepcióinak koordinálása” címen megjelent tanulmányában.

Mindkét elképzelés gyakorlatilag egyetlen szempontot, a vasút szükségleteit mérlegeli, s azt is elsődlegesen abból a nézőpontból: miként lehetne Budapest térségének vasúti forgalmát (elsősorban teherforgalmát) tehermentesíteni egy elkerülő útirány létrehozásával.

A vasút igénye egy Budapestet elkerülő fővonalra, a vasúti tranzitszállítások dinamikus növekedése,

valamint Dunaújváros részleges felsőfokú központ szerepével járó ellátó tevékenysége mind olyan népgazdasági igényű érdekek, amelyeknek együttes megoldására alkalmas alternatíva lehet igazán célravezető. Az ehhez szükséges, mind jobban kibontakozó, érlelődő feltételek azok, amelyek végül indokoltá tehetik egy, Dunaújváros közlekedési kapcsolatait is alapjában megújító híd építését, s annak célszerű helykijelölését. Ezek a feltételek és szempontok a következőképpen összegezhetők:

A világgazdaságban tartós tendencia a munkamegosztás szélesedése, amely az árucserreforgalom növekedésében és az ipari kooperáció elterjedésében nyilvánul meg. Mindkét munkamegosztási forma egyre több alapanyag, félkész- és késztermék szállítását követeli meg, olykor világrészek között is. Az említett tendencia hatása szembetűnően megmutatkozik a MÁV export-, import- és tranzitszállításainak növekedésében, amely a vasúti teherforgalom 20,8%-át tette ki 1960-ban, míg 1973-ban a szállítmányok részesedése az összforgalomból már elérte a 36,7%-ot. Abszolút értékben kifejezve az export-, import- és tranzitszállítmányok mennyisége a MÁV-nál 1960-ban 20 millió tonna volt, 1973-ban viszont elérte a 45 millió tonnát. A tranzitszállítmányok továbbításából hazánk nem elhanyagolható devizabevételre tesz szert. A cél az, hogy a tranzitszállítmányok minél nagyobb hányada a túlterhelt Budapest környéki vasúthálózat elkerülésével legyen továbbítható a határállomások között. Ilyen elkerülő tranzitvonal például a Vác és Aszód, valamint a Hatvan—Újszász közötti egyvágányú vonalszakasz, amely transzverzális összeköttetést biztosít Szob és Lókosháza között. E vonalak korábbi átépítése és tervezett villamosítása elsősorban a tranzitforgalom igényeit elégíti ki.

Egy másik ugyanilyen, vagy még fontosabb, Budapestet elkerülő tranzitvonal jönne létre abban az esetben, ha a Székesfehérvár—Szolnok között tervezett vasúti összeköttetés Dunaújváros térségében vezetne át a Dunán. Ebben az esetben a lehető legrövidebb, igen fontos tranzitvonal alakulna ki Záhony és Gyékényes között, amely egyúttal jelentős, háromezer kilométer meghaladó transzkontinentális vasútvonal hazánkban átvétető része is lehetne, hiszen Cegléd—Kunszentmiklós—Dunaújváros—Rétzsizás—Dombóvár nyomvonalon vezetne a legrövidebb szállítási útvonal a Szovjetunió térségeiből Európa legnagyobb szárazföldi kikötőjén, a záhonyi átrakó pályaudvaron át Rijeka, Triest, Róma, Torino, illetőleg Marseille felé. Záhony körzete a széles nyomtávú szovjet vasutak Délnyugat-Európához legközelebb levő nagykapacitású átrakóállomás-rendszere, amely 1961-ben 6,5 millió tonna, 1973-ban csaknem 14 millió tonna áru közvetítését bonyolította le a magyar és a szovjet vasutak között. Záhony körzetének 1980-ra várt vasúti áruforgalma pedig elérte a 18 millió tonnát.

A Szolnok—Székesfehérvár között tervezett vasúti összeköttetésben Dunaújvárost is bekapcsolódó alternatíva — a változó tranzitvonal vitathatatlanul előnyös létrejötte mellett — nem növelné meg számottevően a két fontos vasúti csomópont: Székesfehérvár és Szolnok közötti, tervezett vasútvonal hosszúságát. Amennyiben Cegléd—Dunaújváros között jönne létre a vasúti összeköttetés, az új vonal része lehetne a Kunszentmiklós—Szalkszentmárton közötti vasútvonal néhány kilométeres szakasza, s a vasútvonal részét képezhetné maga a kunszentmiklói vasúti csomópont is. A Dunaújváros térségében átvétető vasútvonal alternatívájának előnye lenne az is, hogy tehermentesítené a Rétzsizás—Pusztaszabolcs közötti, erősen leterhelt egyvágányú vasútvonalszakaszt, valamint a Budapest környéki ingavándorforgalmat is lebecsülendő, erős forgalmú Budapest—Cegléd közötti vasútvonalat. A Dunaújváros környéki áthidalás mellett szóló érv az is, hogy vidéki városaink között Miskolc után közvetlenül Dunaújvárosnak a legnagyobb a vasúti teherforgalma. Mennyisége 1973-ban elérte a 7,3 millió tonnát, 1974-ben pedig a 7 millió 457 ezer tonnát. 1960 és 1974 között Dunaújváros vasúti teherforgalma az országos átlagot meghaladóan, 36,8%-kal nőtt.

A Budapest vasúthálózatának tehermentesítését előirányzó másik alternatíva, amely Fülöpmező és Solt között kíván új vasútvonal építésével vasúti összeköttetést teremteni a Dunántúli és az Alföld között, már csak azért sem ígérhet optimális megoldást, mert ez utóbbi útvonal túlzottan nagy kerülő a Szolnok—Székesfehérvár közötti kapcsolatban, s mintegy 35 kilométerrel lenne így hosszabb a Záhony—Gyékényes közötti tranzitvonal. További gyengéje ez utóbbi alternatívának, hogy a dunaföldvári hídra tervezett jelentős vasúti forgalom meghaladná a híd kapacitását, ha

A Független 1962-ben nyilvánosságra hozott tervezet illusztrációja a hozzá tartozó négy-soros szöveggel, amely sürgeti a Szolnok—Székesfehérvár közötti vasúti összeköttetés létrehozását.

A cikkben javasolt tervvariáns megvalósulása esetén nyerhető Záhony és Gyékényes közötti fő tranzitszállítási vasútvonal, amely elkerüli Budapestet, s kedvező összeköttetést nyújt az Alföld és Észak, valamint Dél-Dunántúl felé.

MAGYARORSZAG VASÚTI TERKEPE



a közúti járművek mai, s különösképpen azok jövőbeni forgalmának korlátozásával a vasút prioritását nem biztosítja a dunaföldvári híd szerepét fokozó tervvariáns. (A híd a közúti és vasúti üzem egyidejűleg nem tartatható fenn.)

Az Alföld vasúthálózatába Dunaújvárost közvetlenül bekapcsoló változat népgazdasági és regionális szempontjai. Amint az eddigiekből összegezhető: a közlekedési, elsősorban a vasúti szállítási igények növekedése mind sürgetőbben felveti egy új dunai áthidalás szükségességét a Budapest és Dunaföldvár közötti Duna-szakaszon. Ennek az új hídnak — amelynek természetesen a vasúti pályatesten kívül közúti útpályát is hordoznia kellene — Dunaújváros térsége lenne a legcélszerűbb, optimális megoldást nyújtó telepítési helye. Ha ugyanis a Duna-híd, s a rajta átvetető vonaljellegű közlekedési pályák Dunaújváros térségében, valamelyik arra alkalmas völgyeletben vezetve érnek el és kereszteznék a Dunát, abból számos olyan, közvetett gazdasági és regionális területfejlesztést előrevívó előny is származna, amelyeknek összessége feltétlenül ellensúlyozná az áthidalás helyének terepadata nehézségeit.

A legfontosabb várható előnyök:

1. Fontos — Budapestet és egyúttal a Balaton déli partján vezető egyvágányú, frekvenciát forgalmú vasútvonalat elkerülő és tehermentesítő — tranzitszállításokat célszerűen lebonyolító vasútvonalon tengely jönne létre Záhony—Debrecen—Szolnok—Dunaújváros—Kaposvár—Gyékényes között.
2. Egyúttal létrejönne a Budapestet gyűrű alakban elkerülő vasúti (Cegléd—Dunaújváros—Székesfehérvár) és közúti (Albertirsa—Örkény—Kunszentmiklós—Dunaújváros—Székesfehérvár) közötti összeköttetés.
3. Az áruszállítási költségcsökkentés mellett a fajlagos energiaigény és energiaköltség növekvő szerepe tesz szert. A vasúti áruforgatás fajlagos energiaigénye kisebb a közúti szállításénál, az átrakódás költségcsökkentő hatását viszont mérsékeli a konténeres szállítási mód várható elterjedése. A vasúti szállítás energiaköltségcsökkentését a közúti áruforgatással ellentétben ki lehet majd elégíteni szén- és atomerőművekben termelt elektromos energiával is a villamosított vasútvonalakon. Tehát mind az energiafelhasználásban, mind a villamosításra váró vasútvonalak beruházási költségkihatásánál előtérbe kerülő szempont lesz a szállítási útvonalak hosszúsága. Mindezek a szempontok kedvezően érvényesülnek.
4. A dunaújvárosi üzemek (Dunai Vasmű, Papírgyár, s annak ezután elkészülő hullámvértikum üzem) termékei, amelyek tekintélyes árumennyiséget tesznek ki, a legrövidebb útirányon át juthatnának el az ország keleti felében levő felhasználókhoz.
5. A Csepeli szabadkikötő után hazánkban a legnagyobb teherforgalmat kibontakozító közvetlen vasúti (és közúti) összeköttetést nyerne az Alföld térségeivel. A Duna—Rajna—Majna csatorna közeljövőben befejeződő építése várhatóan növelni fogja a vízi szállítás jelentőségét, s a kikötők vasúti és közúti megközelíthetősége mind fontosabb szemponttá válik.
6. Dunaújváros vonzáskörzete, a város ellátó funkciója gazdaságosan kiterjeszthető lenne keleti irányban, s ezzel jelentős számú népesség felsőfokú ellátási intézményekkel való kiszolgálását lehetne megoldani.
7. A ráckevei Duna-ág déli szakasza elérhető és jól megközelíthető pihenőhelyévé válhatna a távlatban

80—100 ezres lélekszámú ipari város, Dunaújváros lakosságának. A város bekapcsolódhatna a ráckevei Duna-ág üdülésterületi fejlesztésébe.

Az eltelt 25 esztendő alatt Dunaújváros felépítése és ötven ezer lakost meghaladó ipari városá fejlődése együtt járt a mezőföldi terület regionális közlekedési kapcsolatainak részbeni átrendeződésével, de nem befolyásolta számottevően a Duna keleti oldalán a közlekedés korábban kialakult orientációját. A jövőben előbb-utóbb megérke a feltételek egy új Duna-híd építésére a Budapest és Dunaföldvár közötti Duna-szakaszon. Ha ez a híd Dunaújváros térségében épülhet meg: a népgazdaság egészének előnyére, s egyúttal az érintett körzetben élő lakosság, s az oda telepített ipar érdekeinek is megfelelőbben átrendeződhetnek Dunaújváros vonzáskörzetében a szállítási és közlekedési útvonalak, a tömegközlekedési kapcsolatok. Egyúttal jobban bekapcsolódhat Dunaújváros az országos közlekedési hálózatba. Ez esetben a következő 25 esztendő még jelentősebb változást eredményezhet az új város térségének közlekedésében, mint amit az első 25 év javára elkönyvelhettünk.

IRODALOM

- A Magyar Szocialista Munkáspárt Fejér megyei Bizottságának irányelvei a megye társadalmi fejlesztésére, 1973.
- Magyar statisztikai zsebkönyv, 1974.
- Fejér vármegye térképe, 1946.
- Dr. Szankóczy Zoltán: Közlekedésünk fejlesztése és a területi tervezés. Független 1962/40. szám.
- Dr. Köszegfalvi György: Budapest és a budapesti régió fejlesztésének néhány kérdése. Városépítés 1969/1. szám.
- Dr. Köszegfalvi György: Az Országos Településhálózat-fejlesztési keretterv. Városépítés 1969/2. szám.
- Dr. Zoltán Zoltán: Településszerkeztúránk fejlesztésének időszaki kérdései. Városépítés 1970/5. szám.
- Dr. Kármendi Klára: A településhálózat fejlesztési koncepció fő célkitűzései. Városépítés 1971/1. szám.
- Dr. Kőrös Gáspár: Bács-Kiskun megye területrendezési és településhálózatának fejlesztési terve. Városépítés 1972/5. szám.
- Dr. Kovács Csaba: Főbb településeink egymáshoz viszonyított vasúti átlagtávolságai. Területi Statisztika 1973/3. szám.
- Dr. Holló Lajos: 25 éves a záhonyi átrakókörzet. Vasút 1973/3. szám.
- Dr. Csánádi György: Magyarország a nemzetközi forgalomban. Közlekedéstudományi Szemle 1973/9. szám.
- Dr. Mészáros Károly: A vasút nemzetközi forgalma. Közlekedéstudományi Szemle 1973/9. szám.
- Dr. Bojcs Rezső: Nemzetközi forgalmunk és a közlekedéspolitikai koncepció. Közlekedéstudományi Szemle 1973/10. szám.
- Dr. Barók István: A tervezési-gazdasági körzetek szerepe a hosszú-távú területfejlesztési tervek kidolgozásában. Területi Statisztika 1973/6. szám.
- Füzesi Antal—Sulyok János: A magasabb szerepkörre kijelölt települések fejlettsége. Területi Statisztika 1973/6. szám.
- Dr. Szankóczy Zoltán: Az országos településfejlesztési politika közlekedési hálózati fejlesztési igényei. Közlekedéstudományi Szemle 1974/5. szám.
- Dr. Szankóczy Zoltán: A területi és közlekedési tervezés társadalmi koncepcióinak koordinálása. Közlekedéstudományi Szemle 1974/8. szám.