

A KÖZLEKEDÉST LEGINKÁBB A FORGALOM AKADÁLYOZZA¹

Fleischer Tamás

MINDENT TUDUNK, CSAK A PÉNZ HIÁNYZIK?

Amikor a Népszabadság cikkírója a 2000 február 2.-i számban áttekintést közöl Kelet-Közép-Európa közúthálózatának problémáiról², írásának azt az alcímet választja, hogy *"A kérdés nem az, hogy mit kellene tenni, hanem, hogy miből"*. Tetszetős, első látásra alig vitatható állítás. Valóban lépten-nyomon ezt próbálják tudatosítani velünk az újságíró potenciális interjúalanyai, a közlekedési szakma döntéshozói.

De vajon igaz-e ez az állítás? A gondolatnak az a része, hogy több pénzből több utat tudnánk építeni, nyilván igaz. Egyáltalán nem ilyen egyértelmű viszont, hogy forgalmi gondjaink enyhítésére *valóban az-e a megoldás, ha minél több utat építünk*. Kérdéses továbbá, hogy a közutakra fordítandó pénzekben belül *milyen arány jusson autópályák és tranzitútvonalak fejlesztésére*; és az is vita tárgya, vajon *hol szabad átvezetni az országon tranzitútvonalakat*.

Ebben az írásban amellet érvelünk, hogy az idézett állításnak éppen az ellenkezője az igaz: *a fő kérdés éppen az, hogy mit is kell tenni, és nem az, hogy miből!* Bizonyára az is igaz, hogy ma valóban nem eleget költünk a közlekedési hálózatok fejlesztésére, ám a jelenlegi közlekedésfejlesztési elképzelések olyannyira átgondolatlanok, hogy még ezt sem képesek világosan bizonyítani.

¹ A kézirat a "Magyarország válaszüton" c. könyv fejezeteként készült. A kötet végül "A természet romlása, a romlás természete – Magyarország" címmel jelent meg 2000 április 22-én. Szerkesztő: Gadó György Pál. Föld Napja Alapítvány, Budapest, 2000.

² Szalai Zoltán: Kelet-Közép-Európa – úttalan utak. A kérdés nem az, hogy mit kellene tenni, hanem, hogy miből. Népszabadság, 2000. február 2..6.old.

KÉT SZEMBEFESZÜLŐ ÉRVRENDSZER

A közlekedés alapvető tennivalóit illető gondolkodásban elég határozottan el lehet egymástól különíteni két markánsan eltérő érvrendszert.

Kínálat-növelő közlekedésfejlesztés

Az első megközelítés leginkább *kínálat-növelő* közlekedésfejlesztésnek nevezhető. Az ilyen típusú érvelés, látszólag nagyon korszerű módon, sűrűn hivatkozik az *igényekre* és a *szolgálatra*. Eszerint a közlekedés kiszolgáló ágazat, műszaki szolgáltatás, és az a feladata, hogy a technológia mindenkori szintjén kielégítse mindazokat az igényeket, amelyeket a társadalom a mobilitás irányában támaszt. E mögött az érvelés mögött – legtöbbször rejtett formában – az a filozófia húzódik meg, hogy a *mobilitás* (itt a technológiailag lehetővé tett *motorizált* mobilitást érteve rajta!) olyan emberi alapjog, aminek a korlátozása nem engedhető meg, ezért a közösség kötelesége, hogy ennek a jognak közpénzek mozgósításával is érvényt szerezzen.

Erre a kiindulásra épült rá az a közlekedéstervezés, amely különböző *dobozok* folyamatos és zavartalan áramlásának biztosítását tekinti egyértelmű céljának. Ennek megfelelően mindenkori feladatának azt látja, hogy az áramlás útjából elhárítson minden akadályt. Ha ezt a célt vitathatatlan igazságként elfogadjuk, akkor persze tényleg kijelenthető, hogy "a kérdés nem az, hogy mit kellene tenni, hanem, hogy miből". Az áramlási akadályok felismerése ugyanis többé-kevésbé automatizálható tevékenység, és ebben a logikában minden olyan hely, ahol torlódások, várakozások vannak, vagy akár csak lelassul a forgalmi folyam, potenciális beavatkozási pontként jelenik meg. Egy betorkoláskor lelassul a menetoszlop? Külön sáv kell a bejövőeknek. A keresztezésnél gyakran meg kell állni? Külön szint kell a zavartalan áthaladáshoz. Torlódás van a forgalmasabb utakon? Szélesebb út kell, több forgalmi sáv. Gyalogosok veszélyeztetik(!), lassú járművek fékezik a folyamatos haladást? Külön autópályákat kell építeni. Ha útban vannak, a házakat le kell bontani, a fákat ki kell vágni, a hegyeket el kell hordani, át kell fúrni. Minden világos. "A kérdés nem az, hogy mit kellene tenni, hanem, hogy miből."

Ebben a szemléletben az áramlás zavartalansága annyira középponti szerepet kap, hogy mellette zárójelbe kerül a helyváltoztatás célja is. A létesítmények a mozgás biztosítását szolgálják, s amint valaki megérkezett, bajba kerül. *Nem lehet parkolni, nem lehet rakodni, nem lehet várakozni. Útban van a megálló busz, zavaró a villamosmegálló, tilos bekanyarodni. Csak a haladás, a haladás, a haladás – csak az a fontos.*

Ebben a rendszerben látszólag nagyon könnyű szakszerűen megfogalmazni, hogy hogyan kell fejleszteni a közlekedéshálózatot. Fel kell deríteni a hálózat *szűk keresztmetszeit*, és a beavatkozásokat ezekre a helyekre kell összpontosítani. Ezzel

az eljárással egymás után előkerülnek a nagyobb forgalmi zavart okozó helyszínek, és mindig javíthatunk valamit a haladás helyi körülményein. Úgy tűnik, a módszer bölcs, hiszen a legégetőbb problémákra koncentrálnak, gazdaságos, hiszen ott javítunk, ahol a beavatkozás a leghatékonyabb, és éppen annyit, hogy az illető helyszín megszűnjön szűk keresztmetszet lenni. Az intézkedések társadalmilag, politikailag is jól eladhatók, hiszen olyan megoldásokra költjük a közpénzt, ami mindenki számára nyilvánvaló problémát szüntet meg.

Vagy mégsem így van? Lehet, hogy máshogy kell megoldani a közlekedési problémákat?

Szűk keresztmetszetek mindig ott alakulnak ki, ahol már *van* út, ahol már *van* forgalom. Torlódás lehet a Lánchíd hídfőjében, de soha nincs torlódás ott, ahonnan teljesen hiányzik egy Duna-híd. A szűk keresztmetszetek hatékony kezelése nagyon fontos *üzemeltetési* szempont, meghatározó például a BKV napi forgalomirányító diszpécser számára: neki valóban ott és akkor kell feloldani a torlódást, ahol és amikor az kialakult. A közlekedéshálózat fejlesztése azonban más műfaj. *A szűk keresztmetszetek feloldásával mindig csak a meglévő szerkezetet tudjuk továbbépíteni, megerősíteni; miközben egyáltalán nem biztos, hogy a problémák megoldását az adott szerkezeten belül egyáltalán el lehet érni.* Márpedig ha nem lehet, akkor éppen arra lenne szükség, hogy kilépjünk a meglévő szerkezetből, hogy változtassunk a közlekedéshálózat struktúráján – nem pedig arra, hogy azt még jobban megerősítsük!

Ugyanaz a gondolat motoszkál bennünk a közlekedési hálózat szerkezetével kapcsolatban, mint ami a belső sávban haladó autósok is eszébe jut néha: remekül haladunk, de hogy fogunk kijutni innen? Lehet, hogy már túl is mentünk? Hogy fogunk visszafordulni, ha rossz irányba megyünk?

Márpedig egyre több jel mutatja, hogy éppen ez történik: rossz irányba megyünk.

Keresletet mérsékelő közlekedésstratégia

A közlekedéssel kapcsolatos teendők másik megközelítését a keresletet mérsékelő szemlélet képviseli. Ennek logikáját talán legkönnyebben az energiagazdálkodás példáján lehet megértetni. Nagyon sokáig teljesen egyértelmű volt a statisztikákból, hogy minél gazdagabb egy ország, annál több energiát használ fel. Úgy tűnt, az energiafogyasztást (és mindenféle fogyasztást) akár a fejlettség mérőszámának is lehet tekinteni. Azután a hetvenes évek elején, részben a Római Klub jelentésével is fémjelvezhetően ("A növekedés határai", 1972) majd még inkább rá egy évre, az első olajár-robbanás hatására hirtelen érvényre jutott egy olyan gondolkodás, amely kezdte figyelembevenni, hogy egy véges bolygón a jövő nem alapozható az erőforrások igénybevételeinek állandó bővítésére.

Az energiaforrásokkal kapcsolatos aggodalom volt a leginkább feszítő. Maradandó hatása lett: ebben az ágazatban belátták, hogy nem egyre több energia (kWh) fogyasztására van igazán szükségünk, hanem különböző szolgáltatásokat igényelünk (meleg, fény, mozgás) amelyek eléréséhez az energia csupán eszköz. A jövő kilátásait is figyelembevéve észre kellett venni, hogy a mind több energia felhasználása nemcsak, hogy nem a fejlettség mércéje, de éppen ellenkezőleg, az az ország, az a termelő tekinthető fejlettebbnek, amelyik ugyanazokat a szolgáltatásokat *kevesebb* energia felhasználásával képes előállítani.

Túlzás lenne azt állítani, hogy az elmúlt húsz évben akár a fejlett világban, akár Magyarországon gyökeres változások történtek volna az energiafelhasználás gyakorlatában, de az kétségtelen tény, hogy a fenti felismerés nyomot hagyott az iparág gondolkodásában. Az energiával való takarékoskodásra, a felhasználás csökkentésére való törekvés a különböző energiapolitikák, stratégiai célkitűzések megkerülhetetlen alapjává vált.

Lényegében ugyanez a felismerés érvényes a közlekedésre is. Ezen a területen is az volt a tartós tapasztalat, hogy az egyes országokban a GDP növekedése és a közlekedési teljesítmények emelkedése párhuzamosan halad. Úgy tűnt, hogy valamiféle örökérvényű összefüggésről van szó, a növekvő forgalom nem más, mint a növekvő fejlettség mércéje.

Legelőször városok magterületén, kedvelt üdülőterületeken, sűrű beépítésű lakóövezetekben kezdett nyilvánvalóvá válni, hogy a forgalom, különösen a gépkocsiforgalom növekedése elnyomja, ellehetetleníti mindazokat az értékeket, amelyek miatt az emberek odautaznak. Kétirányú folyamat indult meg. Egyrészt egyes célpontok, (városi lakások, boltok, vendéglátóhelyek, munkahelyek) kezdtek elköltözni a szennyezett, zajos központokból és áttelepültek olyan helyekre, ahol jól biztosítható az autós megközelítésük. Ez a folyamat nem más, mint a hagyományos város hozzáidomulása az autóhoz, a szétterülés, a szuburbanizáció. Következésképpen az utcák elértéktelenedése, elfordulás a közterülettől, az utca funkcióinak áttelepülése koncentrált bevásárlóközpontokba. A közlekedési kínálat bővítése így próbálja megoldani a problémákat.

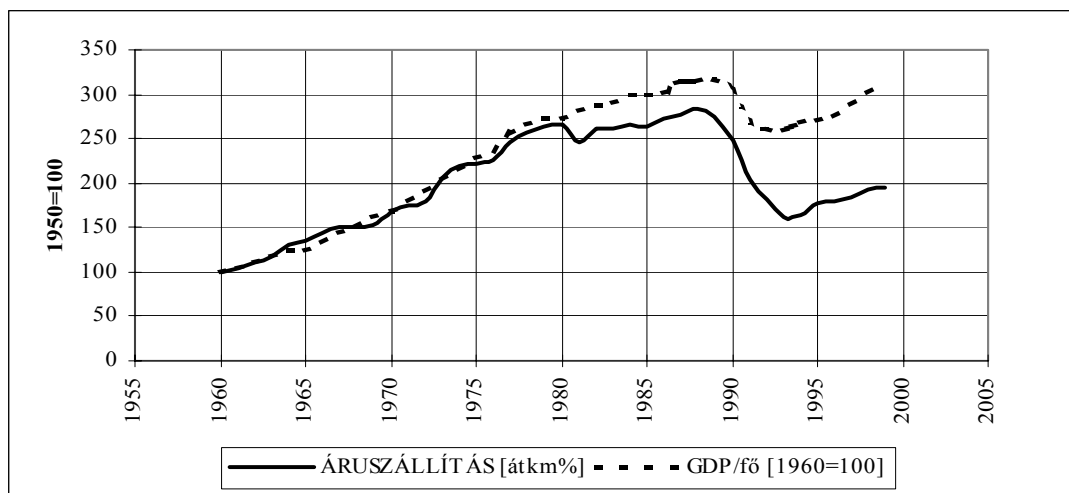
Kicsit később a hagyományos városközponti, üdülőterületi vagy lakóterületi funkciókról kiderült, hogy mégis megőrizhetők, feltámaszthatók, de ennek éppen az a feltétele, hogy a település egésze *ne* hagyja magát alávetni a közlekedés uralmának, hanem helyreálljon az értelmes rend a célok és az eszközök között. Világossá vált, hogy az életminőség, az otthonosság, a jólét igen sokrétű, soktényezős jelenség, aminek a közlekedés minősége fontos összetevője, de csak egy a sok között.

A közlekedésről is meg kellett tanulni, hogy nem minősíthető egy-egy mennyiségi mutatóval, – az eljutási idővel vagy a sebességgel. Míg az áramláscentrikus közlekedésszemlélet szinte kizárólag a haladás közbeni körülményeken akar javítani,

(láttuk, jórészt úgy, hogy elszigeteli az áramlást a környezetétől, ezzel kiküszöbölve a forgalmat zavaró tényezőket), addig a településeken belül legalább ennyire meghatározó az *elindulás* és a *megérkezés* minősége, a kapcsolat a város életével, a beilleszkedés a környezetbe. *A településen csak annak a forgalomnak van létjogosultsága, amelynek köze van az ottani élethez: azt a forgalmat, amit el lehet szigetelni a településtől, el is kell távolítani onnan, hiszen nincs ott semmi keresnivalója.*

A településeken belüli közlekedésben hosszú múltja van e szemlélet terjedésének. Szerencsére hazai városainkból is sorolhatjuk a megvalósult példákat az általános belterületi sebességkorlátozástól a gyalogosutcák kialakításáig, a forgalommentes belvárosi zónák létesítésétől a tömegközlekedési sávok elkülönítéséig. Ennek ellenére Budapesten és vidéki településeinken is folyamatos küzdelemre van szükség, hogy ne történjen újra és újra visszalépés. Időről időre felbukkannak olyan elképzelések, amelyek egy-egy országos főutat akarnak lakóutcákon vagy üdülőterületeken átpréselni, legtöbbször régi koncepciókra, gazdaságosságra vagy sürgető kényszerre hivatkozva. Míg a szorosan vett belvárosi területek forgalomtól való védelmének fontossága többé-kevésbé általános elfogadást nyert, korántsem ilyen egyértelmű a külsőbb lakózónák, az üdülőterületek, az egyéb értékek tisztelete. Nagyon lassú az előrehaladás a forgalom csökkentésére való tudatos törekvésben, és távolról sem mondhatjuk, hogy a keresleti oldal befolyásolása általános közlekedéstervezési elvként elfogadottá vált.

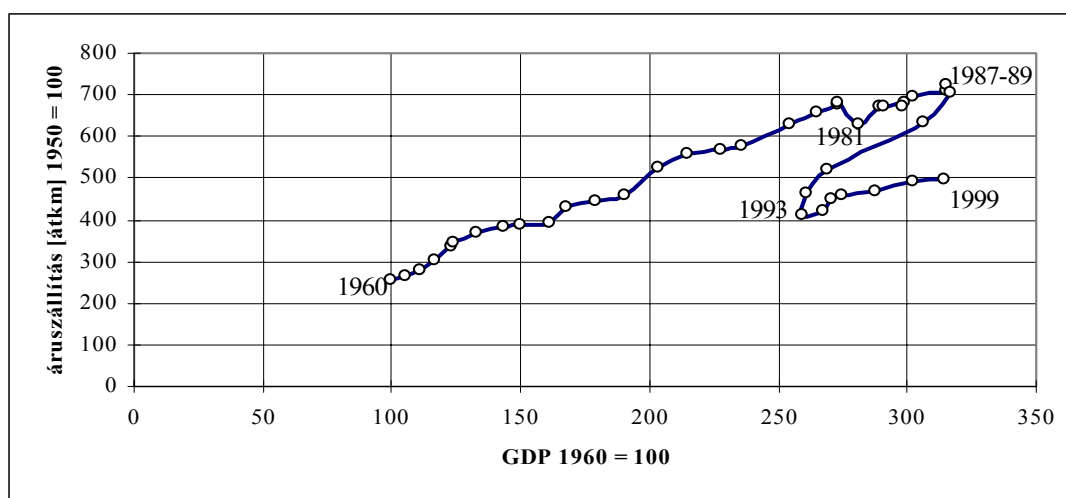
Forgalomnövekedési tendenciák



Forrás: KSH Statisztikai évkönyvek és Közlekedési adatok 1987-1996 Infraczetek 25 KHVM

1. ábra. Az áruszállítási teljesítmények és a GDP alakulása Magyarországon (1960 = 100)

A közép- és kelet európai országokban, így hazánkban is a nyolcvanas évek végéig a szállítási teljesítmények folyamatos emelkedése volt megfigyelhető. (1. ábra) A kilencvenes évek elejét mind a GDP, mind a szállítások jelentős csökkenése jellemezte. Magyarországon egyszer már 1980-ban visszaesett a szállítási teljesítmény: utána az áruszállítások tovább növekedtek, de elmaradtak a GDP növekedési pályájától. Az 1987-89-es fordulat után viszont 1993-ra a GDP az 1979. évi, az áruszállítási teljesítmény az 1968-as szintre esett vissza. Az 1993 óta megindult növekedés láthatóan ismét a korábbival párhuzamos pályát követ, de a szállítási igény lényegesen kisebb. Ugyanez jól megfigyelhető a 2. ábrán is, ahol az áruszállítások alakulását közvetlenül a GDP függvényeként tanulmányozhatjuk. A jelenségek magyarázatához a hazai adatok mellett be kell mutatnunk a nemzetközi helyzetet is.

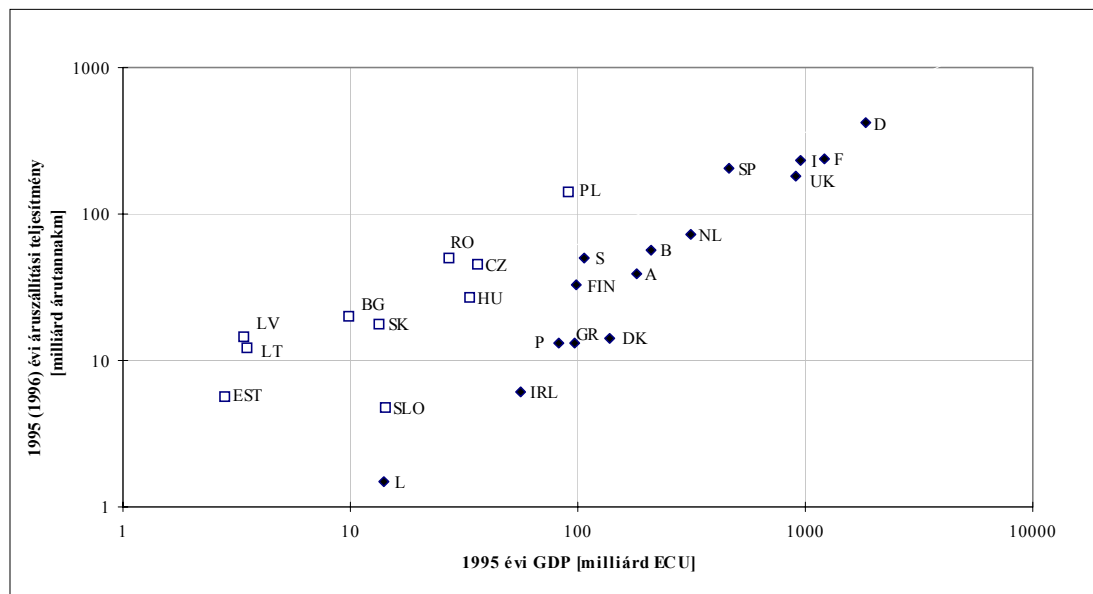


Forrás: KSH Statisztikai évkönyvek és Közlekedési adatok 1987-1996 Infraczetek 25 KHVM

2. ábra. Az áruszállítási teljesítmények és a GDP összefüggése Magyarországon

A GDP és a közlekedési teljesítmények vizsgálatakor az időbeli trendek megfigyelése mellett fontos tanulságokkal szolgál a fejlett és az államszocialista országok tendenciájának egymással való összevetése is. (3. ábra) Egységnyi GDP termeléséhez a közép- és kelet európai országokban sokkal nagyobb áruszállítási teljesítmény (és energiafogyasztás) párosult, mint a piacgazdaságokban. Ez azt jelenti, hogy ugyanannyi értéket a központosított tervgazdasággal bíró országokban sokkal nagyobb árumozgatással sikerült csak előállítani, mint egy hasonlóan gazdag piacgazdaságban. Ennek ismerete alapján valószínűsíthető, hogy az 1989-93 közötti szállítási teljesítmény csökkenésnek legalább is egy jelentős része a rendszerváltásnak (a piaci és a tulajdonviszonyok megváltozásának) a számlájára írható, azaz átállás zajlott le egy másik típusú szállítási igényességi pályára. Ez a változás tehát nem fog visszarendeződni, az ipari termelés fellendülésével a magyarországi szállítások növekedésnek indulnak, de azon az alsóbb pályán, amelyikre a magyar gazdaság a rendszerváltáskor átkerült. Sőt, mivel még a kilencvenes évek közepén is jól kimutatható a különb-

ség szállítási igényességben Európa keleti és nyugati fele között, azt lehet sejteni, hogy még maga az átállási folyamat sem fejeződött be teljesen.



Forrás: EU Transport in Figures - Statistical pocketbook 1998 DG VII Eurostat

3. ábra. Összefüggés az áruszállítási teljesítmények és a GDP között az EU 15 és KKE 10 országában. Egységnyi GDP termeléséhez a közép- és keleteurópai országokban sokkal nagyobb áruszállítási teljesítmény párosult.

E megközelítést azonban tovább bonyolítja, hogy Magyarországon – és általában Közép- és Kelet Európában – az elmúlt évtizedben a közlekedés *kettős nyomás* alá került. Egyrészt a rendszerváltás következtében a már bemutatott mértékben közlekedés történt a nyugati piacgazdaságok felhasználási szintjéhez, ahol tehát egységnyi GDP megtermelése kisebb közlekedési teljesítményt igényelt, mint a keleti országokban. Ezzel azonban a kihívás nem ért még véget. A nyugati országok is most vetnek számot azzal, hogy a közlekedési teljesítmények folyamatos növelése tartósan nem követhető, és a készülő közlekedési stratégiák megkísérik megváltoztatni a kialakult trendeket, többek között a vasút szerepének előtérbe hozásával, a tömegközlekedés pártolásával. A gyakorlati fordulatnak azonban ott is még ezután kell bekövetkeznie.

Magyarországon, miközben a piacgazdaságra történő átállás is sokszerűen hatott a közlekedési ágazatra, egyidejűleg szembesülni kell azokkal az elvárásokkal is, amelyeket a jövőre figyelő, fenntartható közlekedés támaszt az ágazattal szemben. A hazai célkitűzések megválasztásakor ezt a távlatos szempontot is mindenképpen érvényre kell juttatni, hiszen az a közlekedési szerkezet, amit ma kialakítunk, több évtizedes távlatban meghatározza jövőbeli lehetőségeinket.

BERUHÁZÁSOK A FORGALOM NÖVELÉSÉRE

A közlekedéssel kapcsolatban bemutatott második megközelítés jelei ugyan felbukkannak most készülő hosszútávú koncepciókban, (erre még visszatérünk) ám a gyakorlatban kitűzött nagyobb beruházási célok szinte kizárólagosan a kínálat-növelő közlekedési megfontolásokat követik. Az alábbiakban a legutóbbi időszak néhány közlekedésberuházási vitáját próbáljuk ezen a szemüvegen keresztül értékelni.

Rakparti sztráda

"A Duna-sztráda oldaná a dugókat" – ezzel a címmel jelent meg S.I. cikke a Népszabadság Budapest mellékletében 1998 október 6.-án. A kínálati beavatkozás iskolapéldájaként idézhető beruházás egyik jellegzetessége, hogy látszólag nem is közlekedési kérdésből indul ki. A főváros egyik legjelentősebb környezetvédelmi beruházásáról van szó – szól az érvelés, – hiszen a tisztítatlanul a Dunába ömlő fővárosi szennyvíz kérdésének megoldását lehet most elérni. Az Aranyhegyi pataktól délre fekvő területek szennyvizét kell eszerint előbb a Kelenföldi szivattyútelepre vezetni, majd onnan átnyomni a Csepel szigeti központi szennyvíztisztító telepre. Ehhez Óbudától Kelenföldig egy budai főgyűjtő csatornát kell építeni, amit a legcélszerűbben a Duna partfala mentén lehet elvezetni. S ha már úgy is építkezni kell, legjobb mindjárt egy füst alatt kétszer két sávra bővíteni a budai alsó rakparton vezető utat, mert ezzel egész Buda forgalmi körülményein lehetne javítani.

Egy pillanatra maradjunk még a szennyvízkérdés e megoldásánál. Eszerint az jelenti a korszerű, környezetbarát megoldást, ha fél Buda szennyvizeit egybegyűjtjük, és elvezetjük egy központi helyre.

Buda szennyvizei egyébként hajdani élővizetekbe ömlenek, például az Ördögárok patakba, amely ma már lefedve, csatornaként szállítja a hegyvidék szennyvizét a Dunába az Erzsébet-híd hídfőjénél. Ha egy kicsit visszagöngyölítenénk a történetet, nyilvánvaló lenne, hogy a kérdést jóval előbb kellene kezelni, még mielőtt a szennyvizeket az Aranyhegyi patakba, az Ördögárokba, a Kőér patakba engedik. Egyáltalán nem tűnik korszerűnek, ha ehelyett a szennyvizeket a csapadékvizekkel együtt, kilométereken át szállítjuk, keresztül a városon.

A főgyűjtőre való hivatkozásnak azonban fontos funkciója van: kiviszi az indítékot a közlekedési problémaként racionálisan megtárgyalható kontextusból és tulajdonképpen annyi az üzenete, hogy most létrejön egy nagy beruházás, most van mód az út kiépítésére, vitatkozni *nincs idő*.

Érvek természetesen társulnak az indítványhoz: Budán máshol nincs lehetőség észak-déli út kialakítására, ami van, azt tehermentesíteni kell, éppen ezt szolgálja a

rakparti út. A legnagyobb problémát a hídfőkkel való kapcsolat jelentené, az első javaslatok egyszerűen úgy érveltek, hogy a belső hídfőkkel nem kell bővíteni a kapcsolatot, a fő cél Észak- és Dél-Buda összekötésének javítása. Ez magyarul azt jelentette, hogy a budai Duna-parton kell végigvezetni az Észak- és Dél-Buda közötti tranzitforgalmat, tehát egy olyan forgalmat, aminek nincs semmi dolga Közép-Budán. A tervezés során a koncepció módosult, eszerint a kétszer két sávós rakparti út több közbenső csomópontot is kap. Ugyanakkor megjelentek a tervekben járulékos beruházásnak nevezett kiegészítések a Fő utca, vagy a felső rakpart forgalmának a csillapítására, gyalogos létesítmények kialakítására.



Forrás: Főmterv Rt. Népszabadság-grafika 1999. május 12.

4. ábra. A Duna-sztráda és tervezett csomópontjai

Maga a "járulékos beruházás" kifejezés igen árulkodó és jól tükrözi a kínálatnövelő beruházások alaptermészetét és nézőpontját. Miközben az indokolás szerint fő cél az életminőség, a környezeti feltételek és a forgalmi körülmények javítása, alapberuházásnak mégis csak az számít, ahol növelni lehet a forgalmat, míg a tulajdonképpeni célokat megtestesítő intézkedések lettek a "járulékos beruházások" (tudjuk, ezeket szokták a pénz fogytával elhagyni).

Mit változtatna ezen az projekten egy kereslet-mérsékelő típusú beavatkozás? (Most nem részletezzük, de a szennyvíz főgyűjtő kérdésnek is meg kellene keresni azt a megoldását, amely már előbb visszafogja a szennyvizeket.)

Észak- és Dél-Buda között az elmúlt évtizedekben sorra szűntek meg villamos (18-as) és buszkapcsolatok (84-es), mára egyetlen tömegközlekedési kapcsolat maradt (86-os busz). Tekintettel arra, hogy a közúti kapcsolatok növelésének valóban domborzati akadályai vannak, nem a tömegközlekedés visszafejlesztésével, hanem

éppen annak gazdagításával kellene élni, egyúttal a tömegközlekedés forgalmi előnyben részesítését is megteremtve, az egyéni közlekedés rovására. A villamos, busz és hév közlekedés javításához hozzá tartozna az átszállóhelyi körülmények kedvezőbb megoldása, (nem járulékos, hanem fő-megoldásként) továbbá a tömegközlekedési sávok mentén a járműforgalom csillapítása.

Magán a rakparton – egyébként összhangban Budapest fejlesztési koncepciójának³ alapelveivel – éppen azt kell elérni, hogy a város visszanyerje a Duna-partját, ne legyen elvágva tőle. Budapest fő vonzerejét jelenti a Duna, ráadásul a Vár folyóra néző lejtője a Világörökség része. Ilyen helyen nem autópálya-méretűre kell fokozni a rakpart forgalmát, hanem éppen ellenkezőleg, jelentős csillapítással, harminc kilométer/óra maximális sebesség előírásával lehet arról gondoskodni, hogy a rakpart gyalogosan keresztezhető legyen, hogy a kerékpárosok egyenrangú résztvevőként vehessenek részt a forgalomban, (máris megspórolható külön kerékpársávok létesítése!) és hogy az autóforgalom és autóhasználat csökkenjen, ne pedig nőjön.

M-NULL: ott is kell, ahol nem kell?

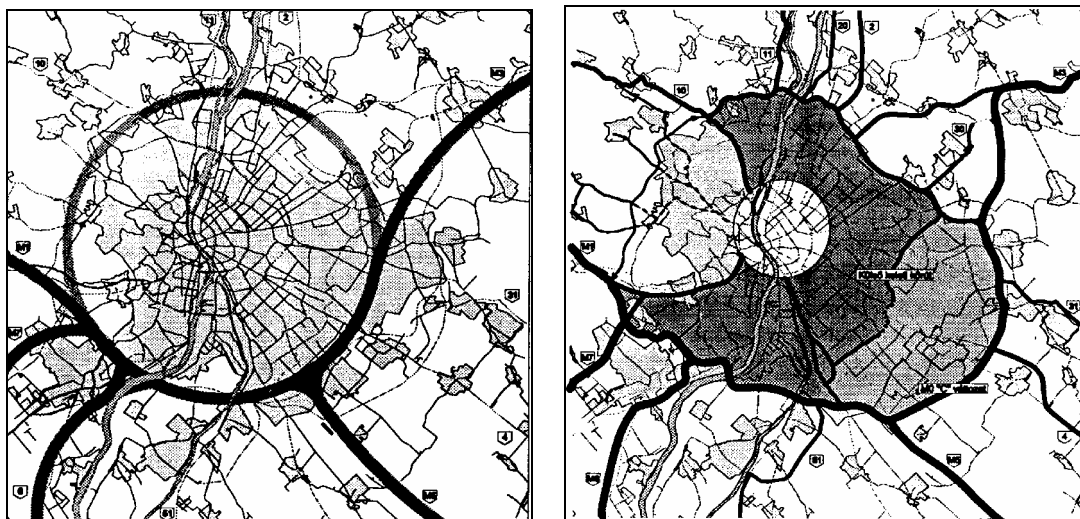
A közlekedési kézikönyvek a városokat, településeket elkerülő utakat egyformán előnyösnek mondják az *elkerült város élete*, illetve a településen többé átpréselődni nem kényszerülő *forgalom résztvevői szempontjából*.

A főváros esetében is valóban indokolt, hogy a Budapestet, vagy általában a belső kerületeket egyébként felkeresni *nem* szándékozó forgalom számára rendelkezésre álljon az érzékeny területek elkerülését lehetővé tevő útvonal. Ám arról sem szabad megfeledkeznünk, hogy a Budapestet *nem* érintő országos és nemzetközi forgalom számára az M-NULL, azaz a főváros határában vezető út is *budapesti kényszerpálya*: e forgalom ugyanis kénytelen a fővárosba tartó járművekkel együtt használni a legterheltebb budapesti bevezető szakaszokat az M-NULL-ig, majd az M-NULL-ről letérve ismét egy hasonló szakaszon elhagyni a főváros térségét. Országos összefüggésben tehát azt kell mondani, hogy *az M-NULL lehetővé teszi ugyan a főváros utcáinak elkerülését, de a tranzitforgalmat továbbra is a fővárosi agglomerációra húzza és azon átpréseli, így nem tekinthető a tranzitforgalom szempontjából korszerű, távlatilag is kielégítő megoldást jelentő kapcsolatnak*.

Mindenek ellenére nem vitatható annak a ténynek a jelentősége, hogy mára már rendelkezésre áll az M1, az M7 és az M5 pályák között egy olyan autóút, amely lehetővé teszi e frekvenciált nemzetközi irányok között a forgalomnak a kicserélődését, és már csak az M3-as út kapcsolatát kellene biztosítani ahhoz, hogy az eddig megépített hazai autópálya-darabok legalább egy autóúttal összekötve hálózatot alkothassanak.

³ Budapest Városfejlesztési koncepciója. Egyeztetési anyag Városkutatás Kft. 1998. augusztus

Az M3 bekapcsolására kézenfekvő, és szerencsére újabban már a budapesti fejlesztési koncepcióban is előtérbe helyezett megoldás az M3-as autópályának már Gödöllő térségétől dél felé történő elhúzása, azaz a meglévő déli M-nULL híd célbavétele⁴ (5/a és 5/b ábra) Ez a megoldás egyébként egy bizonyos szimmetriát is jelent a budai oldallal, ahol ugyancsak mind a délnyugati (M7) mind pedig az északnyugati (M1) gyorsforgalmi út dél felől érkezik a fővárosba.



Forrás: Budapest közlekedési rendszerének fejlesztési terve. Közgyűlési előterjesztés 1999. június

5./a és /b ábra. Az M-nULL út legújabb funkcióvázlata és nyomvonal javaslata

Miközben hivatalosan az M-nULL gyűrűnek a keleti oldalon történő kiegészítése, azaz az M3 mielőbbi hálózatbakötése a szorgalmazott megoldás, állandó erőfeszítések történnek az utak építőinek oldaláról e kapcsolat késleltetésére és az M-nULL északi szakaszának az építésére. "Egyre valószínűbb, hogy az M0-s északi hídja épül meg előbb, és csak ezt követi az aquincumi átkelő" adja hírül az illetékesek nyilatkozata nyomán a 2000. március 29-i Népszabadság Budapest melléklete. Északon viták és perek ellenére folyamatosan nyomul előre az építkezés, míg a keleti oldalon minden ellenvélemény gondos mérlegelésre kerül. "Nagyobbat kerül az M0-ás?" címmel legutóbb 2000 április 4-én olvashattunk ugyanitt a keleti szakasz problémáiról.

Világosan kell látni, hogy az M-nULL eddig elkészült déli szakasza hatalmas beruházásokat indított meg az M7 és az M5 becsatlakozása közötti szakaszon, ide összpontosítva a logisztikai igényű fejlesztéseket és kikényszerítve a térségre vonatkozó korábbi elképzelések módosítását. A főváros szempontjából egyáltalán nem kívánatos, hogy egy hasonló logisztikai sáv alakuljon ki a főváros északi határában

⁴ Budapest közlekedési rendszerének fejlesztési terve. Tervezet, egyeztetési anyag, közgyűlési előterjesztés, háttérdokumentáció. Főmterv Rt. Budapest 1999. június

is, Újpest/Óbuda és a Duna-kanyar között, továbbá az sem, hogy az M3-as autópálya forgalmát északon Budára átvezetve kényszerhelyzet alakuljon ki a forgalom továbbvezetésére egy olyan sávban, a budai hegyvidéken keresztül, ahol *kifejezetten indokolatlan lenne a nem ott keletkezett forgalom keresztülerőltetése*.

(Hivatalosan az emnullást M0-nak jelölik ahol a 0 sokak szerint a körgyűrűre utal. Mi következetesen M-NULL-nak nevezzük, hiszen az ország és Budapest lakossága sokkal jobban jár, ha az U nem zárul O-vá. (Erre a beszédes betűképre egy tv-interjúban Vargha János hívta fel a figyelmet.)

Mivel északon nem engedhető meg, hogy a délihez hasonló logisztikai sáv épüljön ki, és mivel az M3-as autópálya forgalmának bármiféle átsegítése a Duna óbudai oldalára katasztrofális helyzetet idézne elő, *M-NULL hídra északon egyáltalán nincs szükség*. A térségben tervezett másik híd, az Újpest és Óbuda közötti városi összeköttetés létesítésével kapcsolatban is mindenképpen feltételül kell kitűzni, hogy megépítése *semmiképpen nem előzheti meg az M3 autópálya déli M-NULL hídra vezető (keleti) kapcsolatának a kiépítését*. Ellenkező esetben a budai oldalra átvezetett forgalom semmi mást nem szolgálna, mint ott csődhelyzet előidézését és ezen keresztül a hegyvidéket átmetsző drága autópálya építésének kikényszerítését. A valóságban *nincs szükség arra, hogy az M-NULL nyugati szakasza autópályaként megépüljön, a budai hegyvidéken ugyanis nem indokolt máshol keletkezett forgalmat tranzitként átvezetni*.

Párkányi paradoxon

"Nincs akadálya, hogy 2001 végére elkészüljön az esztergom-párkányi híd" idézi a Népszabadság 2000.március 8.-i száma a minisztérium illetékesét.

Az 1895-ben épített, Esztergomot Párkánnyal összekötő híd, bár pillérei végigállták a huszadik századot, közlekedésre jóval kevesebb, mint az idő felében szolgált. Kétségtelen, hogy az égnek meredő pillérek ma is az 55 év előtti rombolást idézik fel, és ébren tartják annak vágyát, hogy újra működjön a kapcsolat. Mint utolsó világháborús újjáépítési adósság és mint szlovák-magyar összekötő kapocs szimbolikus értelmet is kapott a híd megépítése. Ugyancsak erős érv a megépítés mellett, ha éppen a nemzetközi összefüggések miatt az ötmilliárd forintos beruházás harmadrészét az Európai Unió fizeti. Ez azonban nem akadályozhatja meg, hogy végiggon-doljuk és elemezzük a megépülő híd közlekedési jelentőségét.

Tekintettel arra, hogy a híd a két város központi részét köti össze, a helyreállítás mindenképpen megélné a két város együttműködését. Ha ez önmagában elegendő indok lenne a megépítéshez (és például a két város képes lenne fedezni a hiányzó költségeket) nyilván nem is kellene több szót vesztegetni a kérdésre. Szükség volt

azonban további indokokra, amelyek alátámasztják, hogy a hidat országos érdekből kell megépíteni.

Ezt az érvet pedig Budapest hatókörének bővítésében sikerült megtalálni: ez lesz a magyar fővároshoz legközelebb eső határátkelőhely (Ma is az, hiszen komppal ma is át lehet itt kelni a Dunán) Ezzel a párkányi híd kérdése átkerült a közúti főhálózat léptékébe. Amúgy is probléma van a 10-es út kapacitásával, vörösvári átkelési szakaszával, Dorog és Esztergom megközelíthetőségével, mindezeknek javulást ígér az a figyelem ami most erre fordul.

A probléma csak az, hogy ha valóban szükség van egy erősebb főhálózati kapcsolatra ebben a térségben, akkor az nem törhet át Esztergom belvárosán, vagyis ahhoz nem ez a híd tartozna. Viszont, ha ma még nincs is ténylegesen igény országos főúti kapcsolatra, a párkányi híd megépültével ez az igény megteremtődik. Most is korrekcióra szorulnak a 10-es út közbenső szakaszai, de akkor majd négysávos elkerülő utat kell építeni a kétsávos helyett. Az igazi problémák azonban az útvonal két végén idézhetők elő.

Számítani lehet rá, hogy Esztergomban röviddel a forgalom megnövekedése után – teljes joggal – tiltakozni kezdenek a helyi lakosok a városon átzúduló forgalom miatt, és rövidesen ki fog derülni, hogy hibás lépés volt a városba vezetni a főút forgalmát. A főútvonalnak el kell kerülnie a várost, – ami természetesen azzal jár, hogy a város előtt meg kell építeni egy újabb hidat is, amely most már képes lesz (esetleg kétszer két sávon) az út új rangjához méltó módon biztosítani a forgalmi kapcsolatokat.

Ha lehet, még nagyobb problémát jelent az útvonal óbudai végpontja: hiszen az itt megjelenő forgalom a főváros egész területével kapcsolatba akar lépni: A mind nagyobb torlódások sürgetővé teszik, hogy a Dunán keresztül el lehessen jutni az M3-as autópályához: de persze egy ilyen kapcsolat megnyitása nem csak elvisz, hanem hoz is forgalmat. Dél-Buda felé is javítani kell a kapcsolatokat, és máris itt egy újabb érv (ha addig nem sikerült volna nekifogni) arra, hogy elengedhetetlenül szükség van a budai Dunaparton az alsó rakpart négynyomúsítására...

Pontosan ezt a hálózatfejlesztést neveztük kínálat növelőnek, – pedig, láthatjuk, a fejlesztés mindig csak a nyomasztó kényszereknek enged, döntéskényszerben cselekszik, soha fel sem merült olyan alternatíva, amit elmulasztott volna, amit választhatott volna.

Vagy mégis lenne más út?

Esztergom és Párkány jobb együttműködésének őszinte vágyát, a két közeli város kapcsolatai javításának szükségességét egyáltalán nincs okunk kétségbe vonni. Ennek javítására három lehetőség is kínálkozik.

Az első, azonnali, kézenfekvő, de valóban kezdetleges lehetőség a két város között most naponta tízszer megforduló kompjárat sűrítése, esetleg a közbelső időben személyszállító hajók közlekedtetése. (Eleinte a két város, esetleg szerény országos forrás támogatásával is segítve). Tudjuk, árvíz, jégzajlás esetén megáll az élet, kétségtelen, hogy így nem alakítható ki egy igazán megbízható kapcsolat.

A másik, a híd hagyományát tiszteletben tartó lehetőség a pillérek felhasználásával gyalogoshíd (és kerékpárút) kiépítése, ezzel lehetővé téve a folyamatos kapcsolattartást a két város lakói között és átjárási lehetőséget nyújtva bárki arra járó számára, ugyanakkor megőrizve a két város belterületét a megnövekvő átmenő forgalomtól. (Emellett jelentős anyagi megtakarítást lehetővé téve az építkezéskor, még akkor is, ha a téli időjárásra gondolva szélvédett, tetővel fedett járófelületet alakítunk ki a két part között.)

A harmadik lehetőség tömegközlekedési lehetőség biztosítása a két város központja között, a pillérre szerelt tartókon kifeszített kábel, illetve erre függesztett kabinok segítségével. Ez igen nagyvonalú és elegáns megoldás, komoly teret enged az Európai Unió számára is segítőkészségének bizonyítására, bár kétségtelenül a megoldás hátrányai közé tartozik, hogy nagyon feltűnő fiaskót jelentene, ha a létesítmény megépültével az átkelni kívánók továbbra is inkább az olcsóbb vízi átkelést választanák.

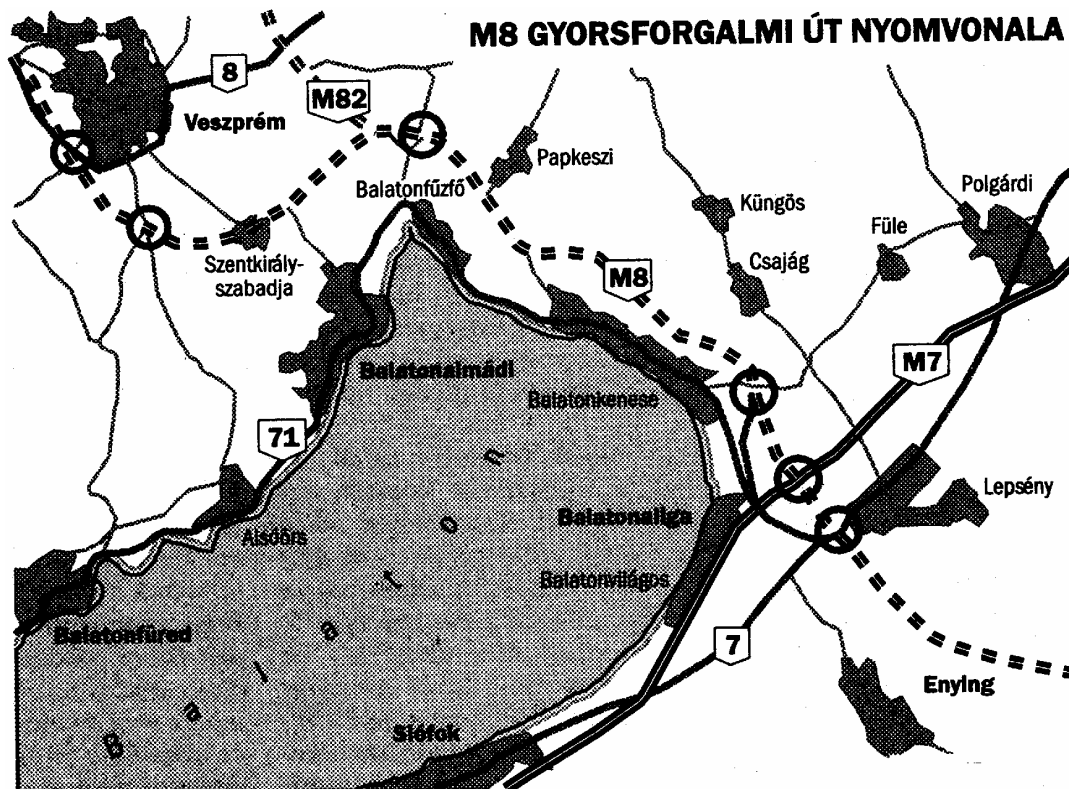
Mindezek a megoldások közösek abban, hogy a deklarált célokat, a két város és a két ország együttműködését lehetővé teszik, ugyanakkor nem keltenek ma még alig belátható következményekkel járó tovagyrúzó forgalmi igényeket.

*

Érdemes egy pillanatra nézőpontot váltani, és Óbuda szempontjából is mérlegelni a fentebb ismertetett három beruházást: a párkányi hídépítés, az M-NULL északi hídja és budai továbbvezetése, valamint a rakparti sztráda terveinek kérdését. Eszerint Óbuda-Békásmegyer térségébe, ahol ma is gondot jelent a 11-es út jelentős átmenő forgalma, e "tehermentesítő" megoldások során be kellene vezetni – az aquincumi híd forgalmán túlmenően – egy 2x2 sávós autópálya-hídat, 2x2 sávot hozna a 10-es út, 2x2 sávon folytatódna az M-NULL budai szakasza, és végül 2x2 sávon érkezne a rakparti út. Azt aligha kell hangsúlyozni, hogy ezek az utak azért létesülnének, hogy megteljenek forgalommal. Akad ember, aki tényleg azt gondolja, hogy mindezen utak megépülése *csökkentené* a közlekedési terhelést, javítaná a körülményeket Észak-Budán?

Balaton: "tehermentesítés" autópályákkal?

"A legújabb tervek szerint az M7-es autópálya balatonaligai csomópontja és Veszprém között épülne meg az M8-as gyorsforgalmi út első, húsz kilométeres szakasza, amely tehermentesítené a nyáron elviselhetetlenül zsúfolt 71-es utat is" adta hírül a Népszabadság 1999. március 31-i száma. (6. ábra)



Forrás: Népszabadság-grafika 1999. március 31.

6. ábra. Az M8 út funkciót keverni próbáló szakasza

A fenntartható közlekedés alapját képező hálózat egyik lényeges tulajdonsága, hogy a különböző funkciót hordozó szinteknek egymástól függetlenül is teljeskörű országos lefedést kell nyújtaniuk. Ez a rétegenség biztosítja azt, hogy az alsóbbrendű úthálózat külön is végigjárható legyen – például egy lassú járművel vagy kerékpárral ne kényszerüljön senki felhajtani a főútra – de természetesen az egyes rétegek között létezniük kell átjárási lehetőségeknek is, tehát a ráhordó funkció is teljesíthető kell legyen.

A településközi közúti hálózatok közül az *alsóbbrendű hálózatok* feladata az, hogy behatoljanak az egyes településekre és kapcsolati folytonosságot teremtsenek a település úthálózatával (amely maga is többrétegű). Az *országos főúthálózat* nagyobb települések között teremt kapcsolatot, de nem visz be átmenő forgalmat az

egyres településekbe. A még magasabb szintet alkotó *gyorsforgalmi hálózat* feladata (munkamegosztásban a vasúti hálózatokkal) a régiók közötti kapcsolatok megteremtése. Ez utóbbi hálózat a tranzitkapcsolatok fő hordozója.

Azok a gyorsforgalmi hálózatok, melyek páneurópai folyosók formájában nemzetközi egyezményekben kerültek elfogadásra, egyértelműen a hálózatok harmadiként említett, régióközi kapcsolatokat biztosító típusához tartoznak. Ezeknek a tranzitútnak a magyarországi szakaszait úgy kell megállapítani, hogy a határoknál kielégítsék a csatlakozásra vonatkozó követelményeket, az országon belül pedig kerüljék el azokat az érzékeny területeket, ahol a tranzitpálya zavart okozna, vagy ahol a gyorsforgalmi út forgalma szenvedne komoly zavarást. Emellett kölcsönös érdek, hogy a tranzitkapcsolatok viszonylag kevés kerülőre készítsék az átutazókat, aránylag rövid úton teljesíthetők legyenek.

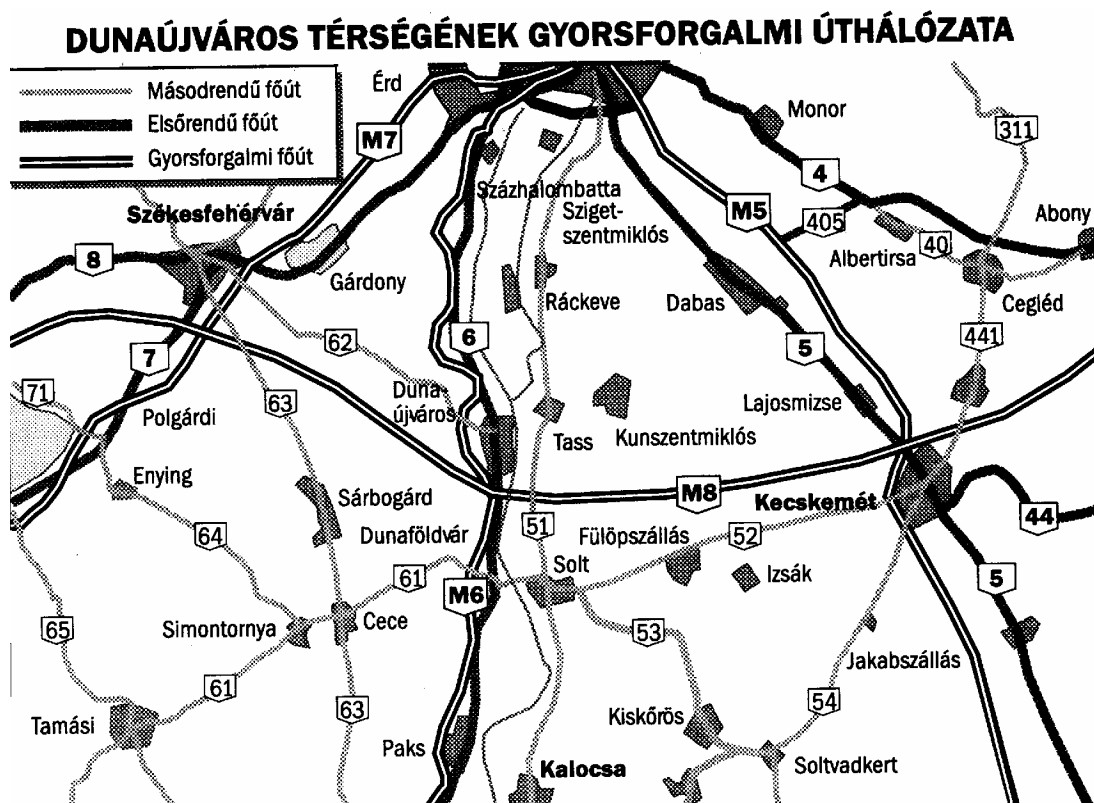


Forrás Népszabadság-grafika 1999. július 12.

7. ábra. A Balaton partján tervezett tranzitút összekeveri a különböző funkciókat

A Balaton-parti települések belsejében végig vezető főút funkcióját egy ezt kiváltó, helyettesítő, de a településen kívül vezetett útnak kell átvennie. Ezért akár Balatonlelle, akár Balatonkenese térségében a települést közelről elkerülő új utat országos főúthálózati kategóriába kell besorolni. Kiépítésének a főutakra vonatkozó előírásoknak kell megfelelnie, ám ha ennél magasabb követelményeknek felel meg, attól még nem válhat a nemzetközi tranzit pályájává. A jelenlegi M7 hosszabbításaként tervezett út nyomvonala a 7-es főútvonal szerepkörének felel meg, mivel végig

kiváltja a mai főút távolsági funkcióját (7. ábra). A pán-európai, nemzetközi, régióközi stb. tranzit út feladatkörére a parttól távolabb, Tab és Marcali összekötő vonala távolságában lehet olyan nyomvonalat kijelölni, amely mind a balatoni, mind a kaposvári térség regionális kapcsolatát képes biztosítani.



Forrás: Népszabadság-grafika 1999. március 5.

8. ábra. Az M8 út országos szerepkörének megfelelő lehetséges nyomvonal

Az e blokk elején idézett M8 út esetében éppen fordított a helyzet, mivel itt egy országos fő tengelyt alkotó, funkciójában tranzitot hordozó gyorsforgalmi út kiépítéséről van szó, (8. ábra) ennek pedig érvényesnek kell lennie az út Veszprém és Dunaujváros között vezető szakaszára is. A régióközi tranzit szerepkörével viszont nem fér össze, hogy egy szakaszán mellékesen az út átvegye a 71-es főút tehermentesítő szerepét. (ld. korábbi 6. ábra)

Autópálya: ki fizet, ki dönt

A magyar közlekedéspolitikát 1996-ban világos elvek alapján fogalmazott: a hagyományos közúthálózat (főhálózat és alsóbrendű hálózat) működtetése, fenntartása és fejlesztése közfeladat, aminek fedezetére döntően az útalap szolgál, míg az autópályahálózat kiépítéséhez pótlólagos források mozgósítása szükséges, döntően

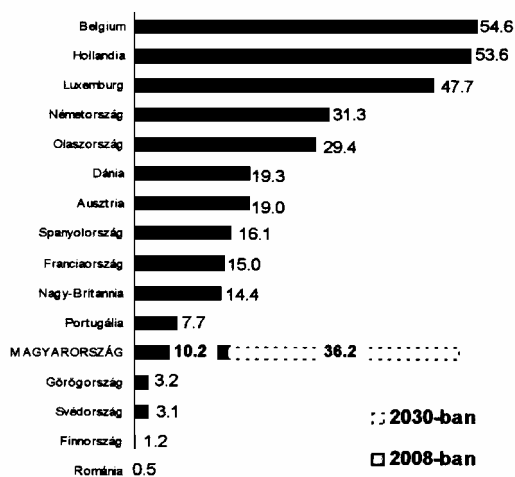
magántőke, koncessziós építés formájában, ahol a költségek megtérülését a pálya használóinak kell biztosítaniuk, díjszedésen keresztül. Ez a kiindulás megfelelő biztosítékot jelent egyrészt abból a szempontból, hogy a magyar közlekedés egyik alapvető értékét jelentő 30 000 km-es közúthálózat működését és fenntartását biztos alapokhoz köti, és nem versenyezteti az autópályaépítés beruházási forrásaival, másrészt pedig az autópályák fejlesztését a piacon méri meg: akkor lehet további utakat építeni, ha annak várható forgalma alapján azt a beruházók ígéretesnek tartják. (Az elképzelés persze kerekébb lett volna, ha az önkormányzati úthálózat és a vasúthálózat stabilitási feltételeit is rendszerbe foglalta volna).

A világos elvekből semmi nem valósult meg. Míg a koncessziós fejlesztést csodaszernek és objektív mércének kiáltották ki mindaddig, amíg éltek azok a remények, mely szerint a piac állja az tervezett beruházások finanszírozását, ugyanez a mérce alkalmatlannak és elvetendőnek számított attól a pillanattól, amikor tényleg sor került a megmértésre és világossá vált, hogy az autópályafejlesztési elképzelések jelentősen túlméretezettek. *A levont következtetés nem az volt, hogy nem kell az eltervezett tempóban fejleszteni egy olyan autópályahálózatot, amire egyelőre nincs fizetőképes kereslet, hanem egy olyan furcsa logika, mely szerint, ha a potenciális használók nem hajlandóak fizetni a nekik szánt többletszolgáltatásért, akkor azt közpénzekből kell finanszírozni, vagyis a költségeket részben azokra kell terhelni, akik egyáltalán nem használják a pályákat.* Ezzel összeomlott a közútgazdálkodás másik kialakított pillére is, az országos közúthálózat biztos alapokra helyezett menedzselése, amire ezek után az útalapból megint csak az autópályafejlesztés utáni maradékok jutnak. A meglévő 30 000 km út fenntartása tehát elbizonytalanodik: marad az esetleges toldott-foldott megoldás: amennyi éppen jut. (Mindehhez képest szinte lényegtelen az a kérdés, hogy megmarad-e egyáltalán az elkülönített útalap, ha egyszer amúgy sem látja el a neki szánt feladatokat.)

Csak részben függ össze a fentiekkel a díjszedés kérdése. Elvileg a közlekedés általános, és a használattal többé-kevésbé arányos költségeit elsősorban az üzemanyagokra kivetett adó formájában lehet beszélni. További többletköltségek néhány sajátos esetben merülnek fel, például ott, ahol az egyébként elvárható szintű szolgáltatás biztosítása különösen drága lenne (például városközpontokban csúcsidőszakban) vagy ahol az általános szinthez képes emelt minőségű szolgáltatást az azt igénylőkkel külön megfizettetik. Az utóbbi kategóriába tartozik az az autópálya-hálózat, amelyik lehetővé teszi, hogy a közúti szállítások olyan távolságon is kifizetődővé váljanak, ahová korábban gépkocsit nem volt érdemes igénybevenni, mert a vasút látta el a fuvarozásnak ezt a szeletét. A vonatkozó tézis azt állítja, hogy megfelelően értékes áruk szállítása esetén a nagy távolságú közúti szállítás piaci alapon akkor is kifizetődő, ha az ehhez szükséges emelt szintű hálózat létesítésének ráeső tényleges költségeit is meg kell téríteni. Nyilvánvaló, hogy ez még elméletben is csak úgy fordulhat elő, ha egy adott útszakasz kiemelt minőségű kiépítése nagyszámú fuvarozó érdeke és költségeit kellő méretű forgalom maga között megosztva viseli.

Nem lehet azonban számításba venni a költségek elosztására azt a forgalmat, amelyik nem igényelte, és nem is hajlandó megfizetni a kiemelt szolgáltatást. Ebből adódik a félreértés akkor, amikor a tranzitútvonalakat az "amúgy is nagy forgalmú" hazai szakaszokon, Magyarországon éppen a fővárosi bevezető szakaszokon keresztül tervezik kiépíteni. A forgalom ugyan ott van, de a Kijev és Zágráb között szállító fuvarozótól eltérően a Gödöllőről vagy Tatabányáról a fővárosba tartó helyi forgalom nem az a kategória, amelyiknek valódi érdeke fűződne ahhoz, hogy különleges minőségű, és ennek megfelelően magas költségű hálózatot vegyen igénybe, – aminek aztán a rá eső költségrészét viselné. (Azért természetesen senki nem tiltakozik, ha külön térítés nélkül egy igen jóminőségű pályát kap, azok sem, akik különösebb áldozatot ezért egyébként nem hoznának.)

Össességében most tehát egy olyan hálózat elemei épültek ki Magyarországon, amelyik éppen azért nem alkalmas a tranzit valódi megfizetésére, mert a pályákat döntő arányban egy alacsony fizetőképességű és alacsony fizetési hajlandóságú helyi forgalom használja. Más helyen kitértünk arra, hogy a jelenleg épülő hálózat szerkezetileg sem alkalmas arra, hogy az országos tranzitforgalom pályájává váljon, mert ahelyett, hogy elkerülné a forgalmilag érzékeny területeket, éppen, hogy rávezeti a forgalmat a fővárosra vagy a Balaton partjára.. Ezzel szemben egy olyan tranzitvonal fokozatos kiépítése lenne kívánatos, amely az érzékeny térségeket tehermentesítve új pólusokat és tengelyeket erősít meg az ország középvonalában, ezzel egy új térszerkezeti lehetőséget nyújt, miközben azt is biztosítja, hogy a tranzit összességében minimális úthosszon, minimális zavarással keresztezze az országot. Ennek az útvonalnak a kiépítése fokozatosan, a tényleges igények alapján, koncessziós formában történhet, a használók költségére.



Forrás: Az országos közúthálózat fejlesztése (2008. évig) KHVM Közúti Főosztály, Bp. 1999.

9. ábra. Néhány európai ország fajlagos autópálya-ellátottsága [km/10 000 km²] 1996-ban

A fizetőképesség korlátainak figyelmen kívül hagyása vezethet olyan elképzelésekhez, amelyek szerint a távlati magyar autópályahálózat fajlagos hossza jóval felülmúlná a jelenlegi német vagy olasz hálózatsűrűséget, azt a sűrűséget, amit a nálunk kétszer sűrűbben lakott országokban sem kívánnak tovább bővíteni. (9.ábra)

Jogosan vetődik fel az a gondolat, hogy *a valóban megfizettetett közúti tranzit-szállítások magasabb költségeihez mérten a vasút is képes lenne versenyképes megoldást felkínálni*. Ennek természetesen csak örülni lehet, hiszen éppen az volna a kívánatos, hogy a vasút váljon alkalmassá arra, hogy a tranzit szállítások döntő hányadát átvegye.

Az autópályák kiépítésének finanszírozásával kapcsolatban 2000 február 29-én hivatalosan bejelentettek egy újabb kormányzati ötletet. Nem változik a tervezett hálózat hibás struktúrája, nem változik az, hogy a piacon finanszírozhatatlannak talált hálózat építése közpénzekből, pontosabban közpénzekből visszafizetendő hitelekkel folya, az új deklaráció szerint azonban a tíz évre tervezett program még gyorsabban, öt év alatt készülne el, és a megbízások kiadására a közpénzek elköltésére kialakított közbeszerzési eljárás mellőzésével kerülne sor. Ez az elképzelés nem igényel szakmai kommentárt, viszont jól érzékelteti azt, hogy a közkölségen történő kínálatbővítő közlekedésfejlesztés fenntartásának még jelentős tartalékai, megújuló szövetségei és közvetlen érdekeltjei vannak Magyarországon.

A gyalogos méltósága

A Népszabadság 2000. március 29-i számában arról olvashatunk, hogy a csepeli HÉV végállomás területén a felújítás kapcsán a tervezők meg akarták szüntetni az eddigi gyalogos átjárást. "A BKV tulajdonú üzemi területen nincs bejegyezve gyalogos átvezetési kötelezettséget biztosító szolgálmi jog" mondják hivatkozásképpen. Nem mondják, de talán hozzá gondolják: kerüljék meg a végállomást, meg a járműtelepet, itt semmi keresnivalójuknak, itt útban vannak!

A településeken belül – mindaddig, amíg a utcákban lévő célpontok (boltok, szolgáltatások, könyvtárak, klubok, stb.) nem számolódna fel, nem szűnnek meg, – a helyváltoztatások döntő többsége nagyon rövid: néhány száz méterre terjed csupán és gyalog bonyolódik. Azt a tényt, hogy az utcát megtöltő gyalogos milyen *környezeti értéket* jelent, akkor vagyunk csak képesek érzékelni, ha egy olyan városba vetődünk, ahol már nincsenek gyalogosok.

Magyarországon is tudatosan kell őrködni azon, hogy ez az érték fennmaradjon, hogy a város nyilvános terei, közterületei számunkra, városlakók számára élvezhetőek, otthonosak maradjanak.

A gyalogos élet fenyegetettségére számos veszélyforrás hat – közbiztonság, köz-tisztaság, éghajlat, tulajdonviszonyok, jogszabályok, szokás, divat – és ezek közül csak egy összetevő a közlekedés. A legtöbb veszélyforrást az jellemzi, hogy önerősítő folyamatokat indítanak be: minél inkább hagyjuk magunkat kiszorítani a közterületről, ott annál tarthatatlanabb helyzet alakul ki, annál inkább kiszorulnak mások is.

Az autó korai eufóriájára épülő közlekedéstervezés – amely csak az autót tekintette embernek, minden mást csak akadálnak – mind makró- mind mikro léptékben jelentősen elősegítette ezt a folyamatot. Mikro léptéknek azt tekintjük, amikor az utcából elkezdnek fogyni a helyi célpontok, egyre több tennivalónkat csak távoli, nagyobb "gazdaságos" intézményben tudjuk elintézni, és ezzel akaratunk ellenére lassanként mi is rákényszerülünk, hogy közlekedési eszközöket használjunk; makro léptéknek pedig azt, amikor a város szerkezete is hozzáidomul a "távolsági" létformához, az utcából már nem csak a célpontok fogynak ki, de le kell bontani az egyik házsort is, mert kell a hely a közlekedésre.

Ezt az időszakot olyan városi közlekedéstervezés jellemzi, ahol egyértelműen a gépkocsinak van prioritása, a utca szabályozásától a járdaszegély ívéig minden annak érdekében történik, hogy az autóval folyamatosan lehessen haladni, minél kevesebbszer kelljen lassítani. Az útkereszteződések kialakításánál fő szempont, hogy a jelzőlámpához jól lehessen besorolni, ne csökkenjen az autó-átbocsátó kapacitás. Mindezt, ami ezt zavarná: a járdaszigetet, a busz megállóját, a zebra helyét – az autó-átbocsátó kapacitás határoz meg. A gyalogos nagyot kerülhet, az átszállni szándékozó keringhet, a busz várhat, – csak az autók forgalma szent.

Szerencsésnek mondható, hogy 30 év elteltével Magyarországon is parodisztikusnak tűnik az egykori prioritások felidézése, annak ellenére, hogy jónéhány nagyra növelt csomópont, kényelmetlen átkelés, igénytelen átszállás még aszfaltba öntve őrzi az egykori elveket és ma is meghatározza mindennapi mozgásunkat.

Mégis, a városok legbelsejéből kifelé haladva lassan teret nyer egy helyéreforgatott prioritás, már vannak területek, ahol a gyalogos abszolút előnyt élvez, vannak védett kerékpáros létesítmények, és van olyan megálló, ahol nem a busznak kell bemanővereznie magát egy kis járdaöbölbe, hanem megállhat az úton, egy peronszerű járda-félsziget mellett, mögötte legfeljebb várnak egy kicsit az autók.

Bár sok helyen még a járdát sem sikerült visszafoglalni a gyaloglásra, nem szabad kicsinyesnek lenni. Ennél sokkal többet kellene elérni, azt, hogy a gyűjtőutak, a tömegközlekedési útvonalak között *összefüggő csillapított forgalmú zónák jellemezzék a sűrűn beépített városainkat*. A maximálisan harminc km/ó-s sebességet előíró zónális szabályozás azonnal világossá tenné, hogy a lakóutca nem száguldásra való, csak az fog autóval mozogni benne, akinek ez valóban éppen ott szükséges. Egyetlen lépésben, külön beruházások nélkül megoldódik a városi kerékpárutak kérdése is,

hiszen a kerékpárutak ma is ott vannak, kiépítve, csak az autók használják őket. A harminc km/ó sebességkorlátozás azonnal egyenrangú résztvevővé avatja a forgalomban a kerékpárost, sőt, a terjedő kerékpárhasználat révén éppen a kerékpárosok nagyszámú jelenléte biztosítja, hogy ne is lehessen gyorsabban haladni. Az is világossá válna, hogy a kerékpár helye az úttesten van, és véget lehet vetni annak a káros "nagyvonalú" gyakorlatnak, amikor a kerékpárosok (is) elsősorban a gyalogosok rovására kapnak teret a városban.

Míg számos közlekedési szemléletváltás azon múlik, hogy a tervezőket, a döntéshozókat sikerül-e meggyőzni a változtatás szükségességéről, a mikro léptékű települési rend alakításában mindenki naponta részt vehet. Az, hogy egy városban mekkora tekintélyük van a gyalogosoknak, jelentős mértékben maguknak a gyalogosoknak a viselkedésén múlik. *Annak tudatában, annak méltóságával kell gyalogosként léteznünk a városban, hogy a köztér alapvetően a mienk.* Nincs jogunk a közlekedési szabályok ellenében, a piros lámpánál átmenni, vagy széles, forgalmas utat bárhol keresztezni, és ez rendben van. De egyáltalán nem kell ügtenünk, ha szabályosan átkelünk egy úton. Nem kell várnunk, nem kell kitérnünk a zebrán, ha agresszív módon élénk szeretne kanyarodni egy autós. Egyáltalán nem kell meglapulnunk, ha az úttestre kényszerülünk, mert a járdán nem férünk el a fal mellett parkoló autóktól. Ilyenkor az úttesten kell menni, mégpedig biztonságunk érdekében a sáv közepén, ahol már nem fér el mellettünk egy autó, vagy csak teljesen lelassítva.

A városi köztér gyalogos használatát néhány kiemelt helyen természetesen utcabútorokkal, speciális burkolattal, szabályozással lehet ösztönözni, elősegíteni. A város nagyobb részében azonban, ott, ahol naponta megfordulunk, soká kellene várnunk, esetleg hiába, hogy mások megteremtsék számunkra a lakhatóbb városi életmód feltételeit. A forgalom csillapítása azok közé a célkitűzések közé tartozik, amelyért mindnyájan naponta tehetünk valamit.

A MAGYAR KÖZLEKEDÉSPOLITIKA FŐ CÉLJAI

Olyan beruházási példákat vettünk szemügyre, amelyek határozottan a kínálat növelő beavatkozások kategóriájába tartoznak, és hosszabb távon nem javítják, hanem rontják a közlekedéssel érintett térség életkörülményeit, de még a közlekedési lehetőségeket is. Bár az egyes esetekben hozzáfűztük a kritikánkhoz más típusú, kereslet mérséklő megoldási javaslatainkat, jogos az az igény, hogy a kereslet mérséklő beavatkozásoknak meg kellene teremteni a stabil kereteit. A közlekedési beavatkozások stabil kereteinek megteremtésére a közlekedéspolitika hivatott.

Az eddigi, mozaikos példák nyomán is leszűrhető, hogy a magyar közlekedéspolitikának fontos célja kell legyen a meglévő közlekedési hálózatok működőképességének fenntartása, a települések életminőségének, az érzékeny területeknek és a környezeti értékeknek a védelme, a közlekedés biztonságának fokozása; kiegyensúlyo-

zottabb térbeli struktúra kialakítása, a külső kapcsolatok megfelelő ellátása; továbbá olyan intézményi és finanszírozási rendszer kialakítása, amely megfelelő lehetőséget nyújt a fenti célok eléréséhez. E célok többsége kiemelt szerepet kapott a magyar kormány közlekedéspolitikájában is, érdemes tehát elgondolkozni azon, hogy vajon miért nem jutnak mégsem érvényre a legnagyobb beruházások esetében.

A jelenleg hatályban lévő magyar közlekedéspolitikát 1995-ben fogadta el a kormány, 1996 július 9-én hozott róla határozatot az országgyűlés.⁵ A közlekedéspolitikának öt stratégiai főiránya van, ezek rendre a következők:

- az Európai Unióba integrálódás elősegítése,
- a szomszédos országokkal való együttműködés feltételeinek javítása,
- az ország kiegyensúlyozottabb térségi fejlődésének elősegítése,
- az emberi élet és a környezet védelme,
- a közlekedés hatékony, piacokonform működtetése

Az Európai Unióba integrálódás elősegítése

Az integráció jelszava vált napjainkban a legkevésbé visszautasíthatóvá a központi fejlesztési forrásokért történő versenyben. Ez arra serkenti a fejlesztési kívánókat, hogy mindig olyan igényekkel álljanak elő, amelyek közvetlenül indokolhatóak azzal, hogy az Európai integráció folyamatát elősegítik. Abban pedig egyfajta döntéshozói konszenzus alakult ki, hogy az Európai Unióhoz való csatlakozás folyamatát a közlekedés részéről leginkább nagyszabású gerincvonalak megépítése segíti elő. Ezek egyébként olyan fejlesztések, amelyek szükségességét az Európai Unió különböző dokumentumaiban, értékeléseiben, ajánlásaiban valóban megfogalmazza.

Az Európai Unió magját olyan országok alkotják, amelyek eleve fejlett belső struktúrával léptek társulásra, számukra az európai közös hálózat kialakítása nem a belső hálózatokat *helyettesítő* elemek építését jelentette, hanem egy, a már kialakult belső szerkezeteket összekötő, átlapoló, azok feletti struktúra kialakítását. Amikor az európai egység legfontosabb elemeiként az uniós dokumentumokban e nagyhálózatok fontossága jelenik meg, akkor e mögött az a tapasztalat jut érvényre, hogy az egyenként fejlett országok számára valóban ez a lépés teremti meg a magasabb egységbe integrálódás lehetőségét.

⁵ A Magyar Köztársaság Kormányának közlekedéspolitikája. Budapest, 1995. és 68/1996 (VII.9.) OGY határozat a magyar közlekedéspolitikáról és a megvalósításához szükséges legfontosabb feladatokról.

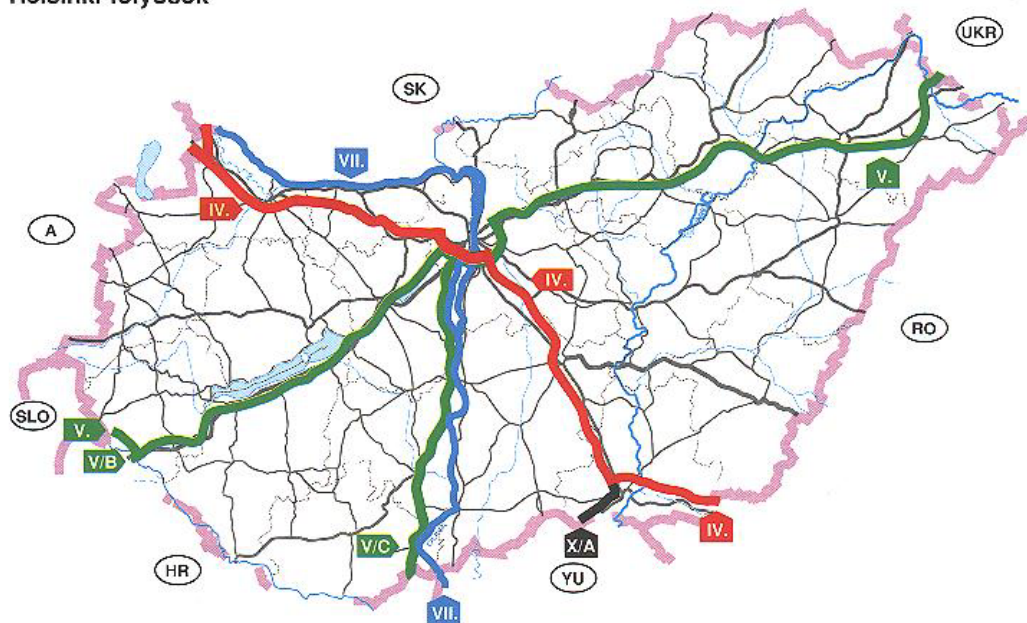
Magyarország, és a hozzá hasonló fejlettségű országok számára viszont a gerinchálózatok kiépítésével legalább egyenrangú fontosságú kell, hogy legyen a belső hálózat fejlesztése és szinten tartása. *A gerinchálózatoktól várt előnyök csak akkor tudnak az országon, annak egyes régióin belül valóban érvényre jutni, ott lecsapódni, ha rendelkezésre áll a megfelelően fejlett belső kapcsolati rendszer.* Ellenkező esetben a megépülő és költséges gerinchálózatok *tartósan aszimmetrikusan* fognak működni: nevezetesen sok előnyt szivattyúznak azokba a csomópontokba, ahol jól működnek a mellékhálózatok, az előnyöket felszívni képes hajszalér rendszerek, és nagyon keveset vagy semmit oda, ahol ez a fajta fogadókészség még hiányzik.

Kétségtelen, hogy a magyar közlekedéspolitika stratégiai főirányai között tartalmazza azokat a célokat is, amelyek a belső kapcsolatrendszer fontosságára hívják fel a figyelmet. Ilyen cél *"az ország kiegyensúlyozottabb térségi fejlődésének elősegítése"*, ami kifejezetten az országon belüli kapcsolatok fejlesztésének a szükségességére utal. Emellett az európai centrumhoz képest fontos belső kapcsolati jelentősége van a közép- és keleteurópai országok egymás közötti kapcsolatainak is, és geopolitikai helyzetünkben adódóan *"a szomszédos országokkal való kapcsolat feltételeinek a javítása"* hat irányban ilyen együttműködést erősít. Formailag tehát valóban nem indokolható a deklarált stratégiai főcélok hiányával az a helyzet, hogy a gyakorlatban a fejlesztési törekvések mégis szinte kizárólagosan a nagy nemzetközi tranzitkapcsolatok javítása irányába tolódnak el, és hogy valamennyi alágazat külön-külön is kifejezetten ebben fogalmazza meg a maga fejlődési perspektíváját. Összességében azonban mégis számot kell vetni azzal a ténnyel, hogy a közlekedéspolitika szerepet játszik abban, hogy az ezirányú egyoldalú törekvéseket inkább ösztönzi, mintsem korlátozni próbálná. Más megfogalmazásban a dokumentum az elmúlt három évben nem látta el azt az egyébként elvárható alapfeladatot, hogy az alágazati törekvéseket, fejlesztési igényeket bizonyos keretek közé szorítsa, koordinálja, olyan módon, hogy a végül kialakuló összképben a stratégiai főcélok mindegyike teret kapjon, érvényre jusson.

A tranzitkapcsolatokkal kapcsolatos másik problémát nem azok előresorolása, időbeli ütemezése, hanem a hálózat elképzelt fizikai formája, szerkezete jelenti. Az ország számára a Helsinkiben elfogadott páneurópai folyosók *határpontjai*, nemzetközi megerősítés után, illetve a szomszédos országokkal való megegyezés után természetesen kötöttséget és kötelezettséget jelentenek. *Abba azonban a nemzetközi egyezmények nem szólnak bele, hogy a fővároson, illetve az agglomeráció térségén keresztül kellene préselnünk a nemzetközi tranzitpályákat, ráterhelve ezt a forgalmat az ország legforgalmasabb útszakaszaira, a fővárosi bevezető szakaszokra.* Világosan kell látni, hogy az utóbbi évtizedben szorgalmazott *korridor szemlélet* szorosan kapcsolódik a régiók megerősödő szerepéhez, és a folyosók fő feladata többé nem az, hogy egyes városokat, hanem az, hogy európai régiókat kössenek egymással össze. A nemzetközi ajánlásokban akkor is (Kiev)–Budapest–(Zágráb) néven fog szerepelni egy adott folyosó, ha mind a vasúti pálya, mind a közút mondjuk Dunaújvárosnál

metszi a Dunát. Európai léptékben ez jelenti a magyar főváros térségének felfűzését, és nem csak az, ha mindenki, akarata ellenére is Budapest helyi forgalmában kényyszerül résztvenni, –egyébként egyformán ártva a városnak és hátrányt jelentve a forgalomnak is.

Helsinki-folyosók



Forrás: Útgazdálkodás 1994–1998. Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium, Közúti Főoszt.

10. ábra. A Helsinki (vagy pán-európai) folyosók hivatalos hazai értelmezése

Mind a tranzitvonalak, mind az erre épülő logisztikai csomópontok tervezésekor a jelenleginél sokkal nagyobb előrelátásra lenne szükség, tudatos tehermegosztásra, a fővárosi agglomeráció tehermentesítésére, az ország középvonalaának fokozatos fejlesztésére, azaz a Székesfehérvár – Szolnok tengely kiépítésére. Ennek a tengelynek a szerepére és fontosságára vonatkozó következetes célkitűzés hiányában rendre tervezési rögtönzések kerülnek be különböző koncepciókba, melyek drága kerülő építésekkel távlatban zsákutcába vezető megoldásokat nyújtanak. Erre vonatkozó példaként visszautalhatunk a korábban bemutatott M7 és M8 gerincvonalak Balatonparti szerepének ellentmondásosságára.

Hasonlóan bántó, hogy a vasúti kapcsolatnál, ahol az alföldi oldalon már ma adott lenne a középső tengely kialakításának számos előfeltétele (Záhony–Debrecen–Szolnok illetve Békéscsaba–Szolnok és Szeged–Cegléd irányok) a fejlesztési elképzelések a tranzitfolyosókat nem erre a vonalra próbálják felfűzni, hanem továbbra is a fővároson keresztül biztosítják a Dunántúllal való kapcsolatot.

A szomszédos országokkal való együttműködés feltételeinek javítása

Bár ezt a stratégiai célt tartalmazza a dokumentum, amikor napirendre kerül egy közvetlen szlovéniai vasúti kapcsolat igénye, vagy esedékessé válik egy déli vagy keleti autópálya-csatlakozás lehetőségének biztosítása, akkor a jövő tulajdonképpen rögtönzésekben dől el, olyan módon, hogy az új elem teljesen felforgatja a korábbi prioritásokat. A probléma nem az, ha felértékelődik a szlovén, a horvát vagy bármelyik kapcsolat, hanem az, ha ennek a következményeit, annak ellenére, hogy a közlekedéspolitika prioritásként deklarálja a szomszédkapcsolatok erősítését, nem lehet beleilleszteni a kialakított szerkezetbe. Ez arra mutat, hogy a közlekedéspolitika kidolgozásakor nem elég következetesen érvényesült az a közlekedési szerkezet, ami a prioritások komolyan vételéből következne. Ezért van szükség kapkodó rögtönzésekre, és így fordulhat elő, hogy a horvátországi kapcsolat kialakítására egy olyan szerkezeti elem kerülhetett elő, – nevezetesen az újabb fővárosból kiinduló sugárirányú M6 autópálya kiépítése – amelyik aláássa a közlekedéspolitika egy másik stratégiai célját, a belső térszerkezet javítására vonatkozó célt.

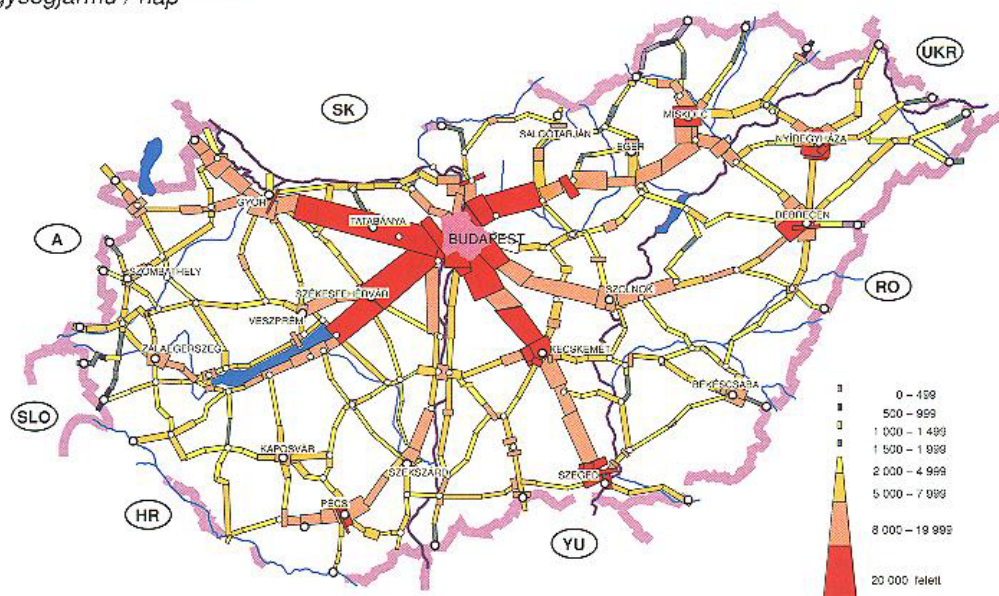
Az ország kiegyensúlyozottabb térségi fejlődésének elősegítése

Hosszú ideje minden olyan szakmai anyag, amelyik a magyar közlekedési hálózatot ismerteti, fontosnak tartja hangsúlyozni, hogy a magyar közlekedéshálózat *túlzottan egyközpontú, sugaras, Budapestre szervezett*. Tudjuk, hogy a múlt században fontos cél volt, hogy a magyar főváros Bécshez fogható, azzal vetekedni tudó központtá fejlődjön, s hogy ezt többek között azzal sikerült elérni, hogy a kiépülő közlekedéshálózatok egyértelmű központtá tették Budapestet. A belső arányok Budapest javára tovább változtak, amikor az első világháború utáni párizsi békeszerződéssel az ország területének kétharmad része és rajta a főváros utáni legnagyobb városok is a szomszédos országokhoz kerültek. Ezek közismert és gyakran idézett tények. Éppen ezért a közlekedésfejlesztés nyilvánvaló dolga lenne, hogy a szerencsétlen szerkezet oldásával, – például egy-egy dunántúli és alföldi pólus helyzetbe hozásával – segítse a kiegyensúlyozottabb fejlődést.

A szakmai közfelfogásban ezzel szemben evidenciaként jelenik meg, hogy a kiegyensúlyozottabb térségi fejlődés elsősorban a különböző térségek elérhetőségének, mégpedig (kimondva vagy kimondatlanul) a *Budapestről való* elérhetőségének javításával segíthető elő. Ez tehát azt jelenti, hogy éppen azt a szerkezetet akarjuk tovább erősíteni, amelyiknek döntő szerepe volt abban, hogy a mai kiegyensúlyozatlan állapot kialakult. (Pszichológusok "ugyanabból még többet" néven tanítják azokat az eseteket, amikor a konfliktus éppen azért mélyül el egyre jobban, mert a felek nem veszik észre, hogy ők maguk, saját ismétlődő megoldási kísérleteikkel válnak a probléma fenntartóivá. A közlekedés kimeríthetetlen tárháza az "ugyanabból még többet" példáinak: ilyen az újabb forgalmi sávok építése torlódások kiküszöbölésére, és ilyen a "ma kocsival megyek, mert olyan lassan érek oda" csapdája is) Ettől a szemlélettől

nem volt mentes az 1996-ban elfogadott közlekedéspolitika sem, hiszen alapvetően a főváros-központú M1-M3-M5-M7 autópálya-keresztől várja (a tranzit megoldása mellett) az ország belső térségi kiegyenlítésének az előbbremozdulását is. (Egy szokásos érvelés szerint a tranzit valóban mehetne máshol, de mégiscsak oda kell az autópályákat építeni, ahol az a hazai forgalomnak megfelelő, ez pedig az említett négy legforgalmasabb főút, hiszen ezek kapacitása merült ki legelőbb.) Ennek a szerkezetnek elsősorban a térségi káros hatásait kell kiemelni, de érdemes arra is visszautalni, hogy a fenti funkciókeverés következtében alakult ki az a megoldhatatlan helyzet is, hogy a tranzitforgalom megfizetésének szándékával felállított autópályadíjszedés zömében a hazai, ezen belül is túlnyomórészt az elővárosi agglomerációs forgalmat éri el, – az általuk kialakított méltányosság miatt viszont végül is a tranzit valódi megfizetése elmarad.

Átlagos napi forgalom 1995
egységjármű / nap

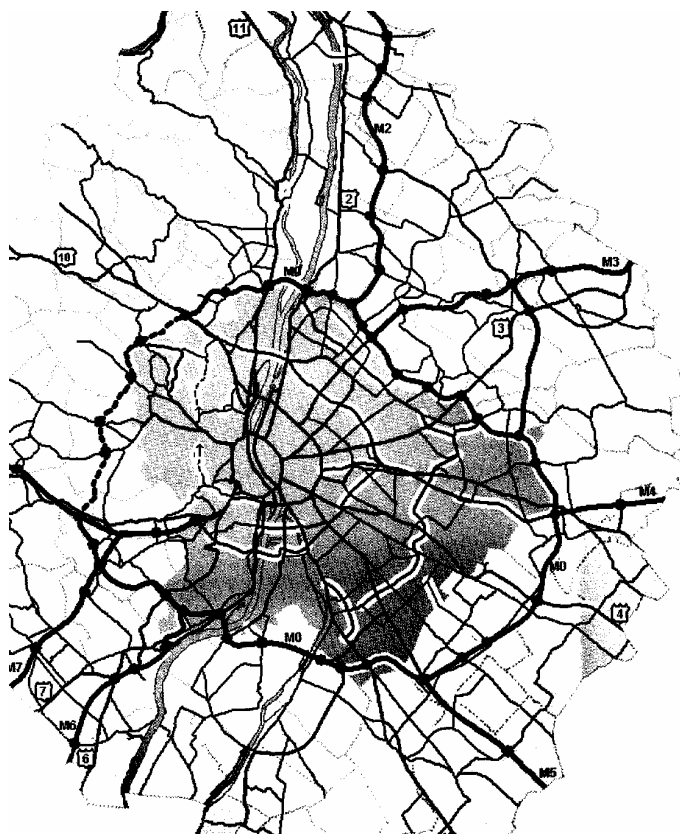


Forrás: Útgazdálkodás 1994-1998. Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium, Közúti Főoszt.

11. ábra. A magyar közúthálózat 1995. évi forgalma átlagos napi forgalom [egységjármű/nap] mértékegységben kifejezve

Alapvető szemléletváltásra lenne szükség. Nem csak a tranzitforgalom szempontjából kedvezőtlen, de a hazai térségi kiegyenlítés számára sem jó megoldás az egész országnak a fővárosból kiinduló sugarakra való felfűzése, illetve ennek a meglévő, örökölt szerkezetnek a további erősítése. Sőt, belátható, hogy a fővároscentrikusság fokozása kifejezetten növeli a főváros-vidék lejtőt, éppen, hogy erősíti a térségi különbségeket, nem pedig kiegyenlíti azokat.

Kétségtelen, hogy a főváros-vidék lejtő mellett az országban van egy nyugat-keleti fejlettségi lejtő is, azonban még ebből sem következik, hogy ez a lejtő *Kelet-Magyarországnak a fővárosra fűzésével* lenne hatékonyan enyhíthető. Számos területi elemző rámutat arra, hogy hibás egyszerűsítés homogén fejletlen térségként tekinteni az alföldi oldalt. Itt is fejlődési pólusok emelkednek ki, de eddig éppen ezek a pólusok nem tudtak elég dinamikussá válni. A meglévő pólusok fejlődésének serkentéséhez, térszervező erejük növeléséhez éppen az járulna hozzá, ha csomóponti szerepük erősödhetne, nem pedig az, ha a főváros szatellitjévé sikerülne válniuk. A csomóponti szerep erősödéséhez viszont a regionális belső hálózatok fejlődésre, az alapszövet minőségének emelésére van elsősorban szükség, és majd ez a kialakuló együttműködő szövet lesz képes dinamikus térségként hasznot húzni a régió átvezető gerinchálózatokból is.



Forrás: Budapesti agglomeráció területrendezési terve, előkészítő fázis. Pestterv 1999 ápr.

12. ábra. Egy közúthálózati program javaslat hét fővárosi autópályával.

(A készítőik védelmében hozzá kell tenni, hogy az elképzeléseket az országos területrendezési terv akkor munkaasztalon lévő változatából vették át^{6 7})

⁶ Budapesti agglomeráció területrendezési terve. Előkészítő fázis, egyeztetési anyag. Pestterv Budapest, 1999. április.

Az elmúlt években folyamatosan készülnek különböző regionális koncepciók, térségfejlesztési tervek, amelyek egy része felismeri a közlekedés szerkezeti összefüggéseinek a térségfejlesztésre gyakorolt hatását, más tervek szolgálaián átvesznek régi közlekedési javaslatokat.

Fentebb épp annak *központosító hatása miatt* marasztaltuk el a közlekedéspolitikának a négy, (M1-M3-M5-M7) fővárosból kiinduló autópályára alapozott közúti koncepcióját. Érdemes rámutatni arra, hogy időközben felbukkantak még ennél is károsabb központosítást jelentő változatok. Miközben a koncepció szerinti négy pálya fővárostól távolabbi szakaszainak épülése az ottani alacsony forgalmi értékek miatt elakadt, sorra bukkanak fel a tervek a másik három országos főút fővárosközeli szakaszának autópályával való kiváltására. (12. ábra) A M6-os útról a horvátországi kapcsolat formájában már volt szó, ez páneurópai folyosó címén lopakodott előtérbe.

A 2-es út 35 km-es tehermentesítő szakasza Vác és az – akkor és ott még nem létező – M-NULL között egy települési elkerülő út program keretében csendben megépült. Amióta készen van, azóta szakmai hivatkozásokban egyre gyakrabban bukkan fel M2-ként. A közlekedéspolitika a maga távlatában nem számolt M2 autópályával, ha pedig É-D átkötésben felmerülne, nyilván értelmetlen lenne ezt a forgalmat a fővárosba vezetni, e helyett logikusan adódna például a Vác–Gödöllő–Pécel–M5 továbbvezetés, hiszen, mint láttuk (5. ábra), a legújabb fővárosi elképzélések szerint maga az M-NULL is ilyen távolságban marad a fővárostól.⁸

A következő felbukkanó fővárosi autópálya az M4, melyet hol a 4-es főút mentén, hol a Tápió völgyét fölfűző 31-es út vonalán vezetnek be Budapestre. Nem vitatva sem a 4-es, sem a 31-es főút jogos korszerűsítési igényét, a települési átkelési szakaszok kiváltásának szükségességét, alá kell húzni, hogy funkciók és feladatok alapvető félreértése húsz-ötven kilométeres elővárosi szakaszok kapacitásigénye alapján próbálni fejleszteni az országos tranzit-hálózatot. Ezen túlmenően nyilvánvaló, hogy további három autópálya bevezetőszakasz fővárosi sugárként történő megépítése annál is messze nagyobb központosítást okozna, mint az egyébként szintén központosító hatású, négy fővárosból induló meglévő autópálya-szakasz továbbépítése.

Az itt leírtak elsőrendű célja annak szemléltetése, hogy *a közlekedési beruházások térségfejlesztő hatásai elemi szinten sincsenek végiggondolva*. Ugyanakkor a fej-

⁷ Országos területrendezési terv. Előkészítő munkafázis, egyeztetési anyag. Váti, Budapest, 1999. március.

⁸ Budapest közlekedési rendszerének fejlesztési terve. Tervezet, egyeztetési anyag, közgyűlési előterjesztés, háttérdokumentáció. Főmterv Rt. Budapest 1999. június

lesztések egyfelől a közlekedéspolitikában rögzített helyzettől is eltérő módon, másfelől bármiféle más stratégiai vezérfonaltól is független módon burjánznak. A közlekedéspolitikát nem elégedhet meg azzal, hogy stratégiai főcélként nyilvánítja a kiegyensúlyozottabb térségi fejlődést. Elvárható lenne, hogy a tényleges fejlesztéseket a megfogalmazott cél irányába serkentse, az annak ellentmondó fejlesztéseket megakadályozza. Egyik sem történt meg.

Az emberi élet és a környezet védelme

A közlekedéspolitikát nem csak a fő stratégiai célok között emelte ki a környezetvédelem szempontjait, de a környezetvédelem egyes összetevői a részcélok és feladatok között is fontos szerepet kaptak. Ebben a tekintetben jelentős volt a közlekedéspolitikát előrelépése bármely elődjéhez képest. Ezzel együtt a környezetvédelem a közlekedéspolitikán belül fontos, de az alapvető közlekedéspolitikai döntéseket csak kis mértékben befolyásoló szempontrendszer maradt. Az egyes intézkedéscsomagok bevezetése a pillanatnyi helyzetet esetenként jelentősen befolyásolja (és ez nagyon fontos eredmény, pl. ólomtartalmú üzemanyag forgalmazásának megszüntetése) ugyanakkor alig van hatással a jövőt meghatározó beruházások alakulására. A levegő-, víz- és talajszennyezés, a csendvédelem, az élővilág és a táj védelme továbbá a beruházások hatásvizsgálata, amely mindezeket felöleli, jelentős hozzájárulás a környezet javításához. Ám ez csak annyit jelent, hogy ami megépül, kisebb ártalmat okoz a környezetnek, mint annakelőtte. Ettől eltekintve lényegében ugyanazok a beruházások épülnek, mint korábban. *Valódi előrelépés ott indult meg, ahol a környezettel való törődés behatol a közlekedéspolitikát lényegét jelentő szerkezetalkotási, finanszírozási, eszközválasztási szintekre is, és nyomában egy más típusú közlekedés alakul ki, mint korábban.* Ilyen változásra ma még csupán településen belüli közlekedésben van példa.

Maga a közlekedéspolitikát viszonylag kevesebbet foglalkozott a településen belüli forgalommal, holott ez az összes forgalomnak mintegy felét teszi ki. Ugyanakkor készülnek közlekedéspolitikát-jellegű koncepciók különböző településekre, így a fővárosra is, ahol esetenként megjelennek a környezetvédelemmel alapjaitól összefonódó közlekedéstervezés elemei.

A közlekedés hatékony, piackonform működtetése

A hatékony, piackonform működtetés ugyan egy szigorúbb elméleti síkon esz-köz, és nem cél, de az átalakulás folyamatában a piaci nyitás a rendszerváltozás éveinek olyan alapvető tényezőjévé vált, hogy a kilencvenes évek közlekedéspolitikája el kellett, hogy fogadja, hogy az uralkodó gazdaságpolitikai trendekkel harmonikus viszonyban lévő közlekedési ágazat kialakítása *cél*. Erre vonatkozóan ösztönzést je-

lentett, hogy az Európai Unió közlekedéspolitikájában is sűrűn fordul elő hivatkozás a hatékonyság követelményére.

A különbséget az jelenti, hogy a EU közlekedési prioritásai esetében egy hatékony, versenyképes gazdaság létrejöttének elősegítéséről van szó, a hazai közlekedéspolitika célrendszerében viszont magának a közlekedésnek a hatékony működése jelenik meg célként. A két megfogalmazás között lényeges különbség van, egy összgazdasági hatékonyság célul való kitűzése nem jelenti azt, hogy ezen belül a közlekedésnek is önmagában feltétlenül és minden elemében hatékonnak kellene lennie. *A közlekedés önmagában mért hatékonyságának céllá avatása a gazdasági mérőszámok uralmát jelenti, ahol a rövid távon, pénzügyi perspektívában gazdaságtalannak talált elemeket – a városi tömegközlekedést, a vasúthálózatot, a mellékutak fenntartását – vissza kell fejleszteni, le kell építeni, el kell sorvasztani, helyettük gazdaságos tevékenységeket kell folytatni.* Ezzel szemben a gazdaság egészének hatékonysága (ami persze maga is felvet számos itt nem elemzett további kérdést) történetesen a közlekedés számára azt jelenti, hogy a közlekedés eredményeit nem önmagukban kell vizsgálni, hanem azon tágabb folyamatok keretében, amely folyamatoknak a közlekedés csak egy részét alkotja.

A hatékonyság követelményével kapcsolatban tehát azt kell aláhúzni, hogy félreértés a pénzügyi hatékonyságot olyan kritériumnak tekinteni, amelyik közlekedéspolitikai célokat lenne képes egymással összemérni, vagy azok közötti választásokat tudna eldönteni. A közlekedéspolitikai célok kitűzése távlatos és széleskörű társadalom- gazdaság- és szakmapolitikai mérlegelést és konszenzust igényel, és a következő lépésben, a kialakított célok elérési módjának megválasztásában kell a hatékonyság döntő szerephez juttatni.

EGY ÚJ KÖZLEKEDÉSSTRATÉGIA FELÉ

Különböző esetektől indultunk el, olyanoktól, ahol jól megkülönböztethető volt egymástól a kínálat-növelő, forgalmat gerjesztő közlekedéstervezés által javasolt megoldás, és a keresletmérsékelő, szelíd közlekedést kitűző beavatkozás élesen eltérő eredménye. Azt láttuk, hogy az érvényben lévő magyar közlekedéspolitika, annak ellenére, hogy stratégiai célkitűzései nem állnak ellentmondásban egy kínálatot mérséklő, környezetbarát közlekedésfejlesztés lehetőségével, a gyakorlatban mégsem képes határozott iránymutatást adni a beruházások alakításához. Úgy tűnik, a stratégiai célok mellől hiányzik egy olyan szint, amely képes lenne közlekedési szakmai célokra lefordítani a stratégiai megfogalmazásokat. Záró gondolatként összefoglal-

juk, hogy a környezetbarát megoldások egyesítésével milyen típusú közlekedéspolitikai célrendszer kialakítását látjuk kibontakoztathatónak.⁹

A közlekedéspolitikai szakmai célrendszerének megválasztásakor néhány nagyon egyszerű, szakmai megoldásokkal valamennyire befolyásolható kérdésben kell határozottan állást foglalnunk.

A mindennapi élet felmerülő problémáinak vajon milyen megoldásait akarjuk támogatni?

Azt-e, amelyik több közlekedéssel jár, vagy inkább azt, amelyik kevesebb közlekedést kíván, esetleg egyáltalán nem igényel helyváltoztatást?

A motorizált forgalomnak akarunk mindenütt előnyöket biztosítani, vagy konfliktushelyzet esetén inkább pártoljuk a gyalogos és a kerékpáros forgalmat?

Az egyéni autós közlekedés előnyeit akarjuk közpénzen támogatni, vagy inkább a közösségi közlekedés kulturált formáit próbáljuk terjeszteni?

Ha a rövid távú piaci kalkulációk a környezetet leginkább szennyező közlekedési módokat olcsóbbnak mutatják, hagyjuk érvényesülni ezt a tendenciát, vagy beavatkozunk a kevésbé szennyező eszközök védelmében?

Belenyugszunk-e abba, hogy a távolsági forgalom minden esetben fontosabb és fölérendelt helyzetben van, kettévághat városokat, lakóövezeteket, hozzá kell idomítani a megállás, a parkolás, a rakodás szabályozását, vagy visszaállítjuk az élettereink védelmét, ahol a helyi célú forgalmat annak logikus részeivel, az elindulás és a megérkezés fázisával együtt kezeljük?

Az átmenő forgalom köré szervezzük az életünket, attól várjuk a gazdaság fellendülését, vagy belátjuk, hogy a fellendülés, még a tranzit hasznából való részesülés is a helyi hálózatokon, a hajszalerek létén, a közlekedés végpontjain múlik?

Fenntartjuk, tovább erősítjük öröklött egyközpontú, centralizált közlekedési szerkezeteinket, vagy tudatosan nekilátunk, hogy az új fejlesztések már egy hálós és többretegű szerkezet létrejöttét segítsék elő?

A mai közlekedési struktúrát létrehozó technológiai fejlesztési irányoktól reméljük a javulást – "még gyorsabban, még messzebbre, még nagyobb erővel" – vagy hiszünk abban, hogy a technológia alkalmas eszköz egy emberibb, lakhatóbb, otthonosabb világot szolgáló közlekedés kialakítására is?

⁹ Környezetvédelmi Intézkedési Terv kidolgozása. Közlekedési ágazati tanulmány. Környezetvédelmi és Területfejlesztési Minisztérium PHARE program, COWI, Budapest 1998. december.

	KERESLETMÉRSÉKLŐ MEGOLDÁSOK KEDVEZMÉNYEZETTJEI	KÍNÁLATNÖVELŐ BEAVATKOZÁSOK KEDVEZMÉNYEZETTJEI
(a)	kevesebb közlekedéssel járó, vagy nem közlekedési megoldások	több közlekedéssel járó megoldás
(b)	gyalogos és nem motorizált forgalom	motorizált forgalom
(c)	közösségi közlekedés	egyéni közlekedés
(d)	környezetbarát közlekedési módok	környezetet inkább szennyező közlekedési módok
(e)	helyi forgalom	távolsági forgalom
(f)	célforgalom	tranzitforgalom
(g)	oldott, réteges hálózati szerkezet	egyközpontú szerkezet
(h)	hosszú távon is kibocsátás-csökkentő technológiai megoldások	a mai struktúrát fenntartó technológiai megoldások

1. táblázat. A közlekedéspolitika szintjén összevetendő kategóriapárok

Az 1. táblázat a felsorolt kategóriapárokat szembeesíti egymással. Ma a spontán folyamatok és a berögződött rutinok egyaránt, valamennyi esetben a táblázat jobb oldala irányába mozdítják el a fejlesztéseket, ezeket neveztük kínálat-növelő beavatkozásoknak. A kívánatos közlekedéspolitika feladata az, hogy egy hosszú távú és környezettudatos értékrend ismeretében, ugyanakkor a jelen tendenciáit *nem* figyelmen kívül hagyva, tudatos beavatkozás segítségével olyan körülményeket teremtsen, hogy *a bal oldali oszlopban felsorolt alternatívák szakmailag megalapozott és választható célokká váljanak*. Az ennek alapján megfogalmazható környezetbarát és keresletmérés-keelő stratégiai célok a 2. táblázatban olvashatók.

Az ebben a megfogalmazásban továbbra is általános célkitűzéseket tovább kell finomítani, pontosítani, értelmezni a közlekedés különböző léptékeire vonatkoztatva, tehát a helyi, a regionális és a nemzetközi kapcsolatok szintjén. Ugyancsak világosan kell látni, hogy a keresletet mérséklő megoldás nem azt jelenti, hogy feltétlenül csak a közlekedés keresleti oldalán, a forgalmi igényekre közvetlenül ható lépések fogadhatók el; adott esetben a kínálati oldalon történő beavatkozás, tehát egy villamos vonal kiépítése, egy forgalmi sáv elbontása, a járda kiszélesítése is az eszköztár részét képezi. A stratégiai célok további finomítását ezért az jelenti, ha megkülönböztetjük a kínálati oldalon (hálózatok, járművek, üzemanyagok) és a keresleti oldalon (forgalmi igények) megvalósítható olyan beavatkozásokat, melyek szakmailag elfogadhatók, ugyanakkor a lefektetett célok irányába fejtik ki hatásukat.

A közlekedés volumenének csökkentése közlekedési és közlekedésen kívüli megoldások együttes figyelembevételével
A motorizált forgalom csökkentése a közlekedés nem-motorizált lehetőségeinek előnyben részesítésével
A tömegközlekedés előnyben részesítése, az egyéni közlekedés esetenkénti korlátozása
A környezetbarát közlekedési módok előnyben részesítése a környezetet fokozottan szennyező közlekedési módok rovására
A helyi kapcsolatrendszerek közlekedési kérdéseinek előtérbe állítása a távolsági megoldásokhoz képest
A célforgalom előnyben részesítése az átmenő- (tranzit-) forgalommal szemben
A közlekedéshálózat szerkezeti korrekciója: többközpontú és többretegű hálózati szerkezet létrehozása
Technológiai fejlesztés a kibocsátások hosszú távon is tartós csökkentésére

2. táblázat. Környezetbarát, keresletet mérsékelő közlekedésstratégia céljai

*

A közlekedési fejlesztésekre és a közlekedéspolitikára vonatkozó gondolatmenet végén ismét visszatérünk ahhoz az idézethez, miszerint *"a kérdés nem az, hogy mit kellene tenni, hanem, hogy miből"*. Ez az idézet továbbra sem igaz. Az első felét illetően, reméljük, hogy egy kicsit közelebb jutottunk ahhoz, hogy meg tudjuk mondani, hogy mit kellene tenni, – de ez a tennivaló nagyon is eltér attól, amit az idézet megfogalmazói magától értetődő tennivalónak véltek. Az idézet másik felét illetően, az, amit megítélésünk szerint tenni kellene, ha nem is olcsó, de messze nem kerül olyan sokba, mint amennyibe az elavult struktúrát erősítő, sok építéssel járó, ugyanakkor megoldást nem jelentő, környezetünket romboló kínálatnövelő fejlesztések kerülnének. Olyan fejlesztések, amelyek egyre növelik a forgalmat, további fejlesztéseket kényszerítenek ki, és megakadályozzák, hogy javuljanak a közlekedés körülményei.

HIVATKOZÁSOK

- [1] Szalai Zoltán: Kelet-Közép-Európa – úttalan utak. A kérdés nem az, hogy mit kellene tenni, hanem, hogy miből. Népszabadság, 2000. február 2..6.old.
- [2] Budapest Városfejlesztési koncepciója. Egyeztetési anyag Városkutatás Kft. 1998. augusztus
- [3] Budapest közlekedési rendszerének fejlesztési terve. Tervezet, egyeztetési anyag, közgyűlési előterjesztés, háttérdokumentáció. Főmterv Rt. Budapest 1999. június
- [4] A Magyar Köztársaság Kormányának közlekedéspolitikája. Budapest, 1995. és 68/1996 (VII.9.) OGY határozat a magyar közlekedéspolitikáról és a megvalósításához szükséges legfontosabb feladatokról
- [5] Budapesti agglomeráció területrendezési terve. Előkészítő fázis, egyeztetési anyag. Pestterv Budapest, 1999. április.
- [6] Országos területrendezési terv. Előkészítő munkafázis, egyeztetési anyag. Váti, Budapest, 1999. március.
- [7] Környezetvédelmi Intézkedési Terv kidolgozása. Közlekedési ágazati tanulmány. Környezetvédelmi és Területfejlesztési Minisztérium PHARE program, COWI, Budapest 1998. december.

*2000. március 14 – végső javítások 2000. április 4.*¹⁰

¹⁰ A kézirat a "Magyarország válaszüton" c. könyv fejezeteként készült. A kötet végül "A természet romlása, a romlás természete – Magyarország" címmel jelent meg 2000 április 22-én. Szerkesztő: Gadó György Pál. Föld Napja Alapítvány, Budapest, 2000.

A KÖZLEKEDÉST LEGINKÁBB A FORGALOM AKADÁLYOZZA

Fleischer Tamás

MINDENT TUDUNK, CSAK A PÉNZ HIÁNYZIK?

KÉT SZEMBEFESZÜLŐ ÉRVRENDSZER

Kínálat-növelő közlekedésfejlesztés

Keresletet mérsékelő közlekedésstratégia

Forgalomnövekedési tendenciák

BERUHÁZÁSOK A FORGALOM NÖVELÉSÉRE

Rakparti sztráda

M-NÜLL: ott is kell, ahol nem kell?

Párkányi paradoxon

Balaton: "tehermentesítés" autópályákkal?

Autópálya: ki fizet, ki dönt

A gyalogos méltósága

A MAGYAR KÖZLEKEDÉSPOLITIKA FŐ CÉLJAI

Az Európai Unióba integrálódás elősegítése

A szomszédos országokkal való együttműködés feltételeinek javítása

Az ország kiegyensúlyozottabb térségi fejlődésének elősegítése

Az emberi élet és a környezet védelme

A közlekedés hatékony, piackonform működtetése

EGY ÚJ KÖZLEKEDÉSSTRATÉGIA FELÉ

HIVATKOZÁSOK

2000 április 4¹¹

¹¹ A kézirat a "Magyarország válaszüton" c. könyv fejezeteként készült. A kötet végül "A természet romlása, a romlás természete – Magyarország" címmel jelent meg 2000 április 22-én. Szerkesztő: Gadó György Pál. Föld Napja Alapítvány, Budapest, 2000.