

DR. CSANÁDI GYÖRGY, az Akadémia levelező tagja

## A KÖZLEKEDÉSPOLITIKA TUDOMÁNYOS ALAPJAI\*

Amióta a *közlekedést* — Marx alapvető tanításaira támaszkodva — hazánkban is önálló népgazdasági ágnek tekintik, a rávonatkozó tudományos ismereteket rendszerező, művelő és a törvényszerűségeit kutató *közlekedéstudományok* pedig — több más új tudományos ágazattal együtt — polgárjogot nyertek a klasszikus tudományok nagy családjában, a *közlekedéspolitika* fogalmának helyes értelmezésében, tartalmának, céljainak és eszközeinek megítélése tekintetében is lényegesen tisztultabb felfogás vált uralkodóvá.

Ma már alig vitatott tétel, hogy a közösségek, elsősorban az államok vezetésében létezik egy relatíve önálló irányító tevékenység: a közlekedéspolitika, amely az ország gazdaságpolitikája a közlekedés működtetése és fejlesztése területén, és hogy ez — funkciójának karakterét tekintve — egy sorba állítható az ország iparpolitikájával, agrárpolitikájával, kereskedelempolitikájával és más, a gazdaságpolitika fő szektorait képező tevékenységi területeivel. Az is világossá vált, hogy a közlekedéspolitika, mint politikai irányítási funkció, karakterét tekintve a különböző társadalmi-gazdasági rendszerű országokban lényegében azonos, noha konkrét tartalmában, céljaiban és eszközeiben, nem utolsósorban pedig hatásosságában vannak jellegzetes különbségek, amelyek éppen a tőkés és a szocialista rendszer alapvető különbségeire vezethetők vissza.

Elfogadottá vált az a tétel is, hogy a közlekedéspolitika nem azonosítható a közlekedéstudományok valamely ágával. A közlekedéspolitika — lényegét tekintve — *gyakorlati tevékenység* és nem tudományos munka. Más kérdés az, hogy a közlekedéspolitikai vezetés — a maga céljainak és eszközeinek kialakításánál — nagymértékben támaszkodik elsősorban a közlekedéstudományok, de minden más *tudomány eredményeire* is, amelyek a közlekedésben hasznosíthatók.

Napjainkban, amikor a tudomány közvetlenül termelőerővé válik, a politikai vezetés, ezen belül a gazdaságpolitika és a tudomány kapcsolata is soha korábban nem tapasztalt mértékben válik szorossá, ami a kölcsönhatások rendkívüli megerősödését és — ezzel együttjáróan — bonyolultsági fokának megnövekedését is jelenti. A tudomány és a technika új és új — nem ritkán rövid idő alatt és forradalmi erővel jelentkező — eredményei egyfelől szüntelen figyelmre, felülvizsgálatra, változtatásokra készítetik a gazdaságpolitikát, másfelől a gazdaságpolitika a maga empirikusan kialakított céljait, eszközeit és elhatározásait egyre gyakrabban ellenőrizteti a tudomány módszereivel. Szép példája ennek a dialektikus egységnek a „jövőbelátás tudományának”, a

\* Előadás az MTA „összes-ülés”-én (1968. II. 22.)

futurologiának napjainkban világszerte tapasztalható gyors kifejlődése, amiben a gyakorlati politikai vezetés sürgető igényei igen erős mozgó rugókat jelentenek. Ez a folyamat teljes mértékben tapasztalható a tudomány és a közlekedéspolitikai relációjában is.

*A tudomány és a technika új eredményeinek mikénti felhasználása a közlekedéspolitikában egyes korszakokban és országokban igen eltérő, ami sok tényező eredője. Mindenesetre megállapítható, hogy vannak korszakok, amikor a tudomány és a technika olyan alapvető új eredményeket produkál, amelyek döntő változást idéznek elő a közlekedés tudatos fejlesztésében, máskor viszont egy sor felfedezés, műszaki újítás csak lassabban érvényesül, lényegében spontán módon válik gyakorlattá, anélkül, hogy a közlekedéspolitikai vezetés komolyabban felfigyelne rá.*

A mi országunk életében a magas színvonalú, a kor tudományos és technikai viszonyaival számoló, messze előrettekintő közlekedéspolitikának olyan hagyományai vannak, amelyekre ma is büszkén tekinthetünk vissza. Nem lehet e falak közt elfogódottság nélkül idézni Akadémiánk alapítójának, *Széchenyi Istvánnak* életművét, aki mint közlekedéspolitikus, ragyogó és máig el nem halványodó példáját szolgáltatta annak, miként kell felhasználni a közlekedés fejlesztésében a tudomány és technika vívmányait.

Széchenyi, annyi közlekedési alkotás fáradhatatlan kezdeményezője, támogatója és megvalósítója, a múlt század közepén olyan közlekedéspolitikai koncepcióval lépett a nyilvánosság elé, amelyet — mai terminológiával élve — bátran tekinthetünk a korszak „távlati komplex közlekedésfejlesztési tervének”, és amelynek kiemelkedően magas színvonala biztosította számára a megérdemelt sikert. Mint ismeretes, Széchenyi híres „Javaslat”-a a magyar közlekedésügy fejlesztésére éppen 120 évvel ezelőtt, 1848-ban az országgyűlés elé került és az — a korábbi vasúti törvényeket hatályon kívül helyezve — 1848. évi XXX. törvénycikként törvényerőre emelte.

Széchenyi közlekedéspolitikai koncepciójának sikere — túl személyes népszerűségén — döntően arra vezethető vissza, hogy kiváló munkatársaira támaszkodva, egyrészt helyesen értékelte a múlt század elején kialakult gőzhajózás, a 30-as években kifejlődött gőzüzemű vasút hatalmas jelentőségét, valamint az akkori fogatolt közúti közlekedés fejlesztési lehetőségeit, és ugyancsak helyesen ismerte fel az elmaradott, feudális agrárország igényeit a közlekedés fejlesztésével szemben. Ezáltal az ő koncepciója, nem kevésbé egész közlekedésfejlesztési tevékenysége a legprogresszívebb hozzájárulás volt a fejlettebb társadalmi-gazdasági forma: a kapitalizmus magyarországi kibontakozásához.

Anélkül, hogy ebben az előadásban Széchenyinek, mint közlekedéspolitikusnak méltatására vállalkoznék, megállapíthatom, hogy a XVIII. század végén és a XIX. század elején Nyugat-Európában kibontakozott ipari forradalom nyomán kialakult közlekedési forradalom Széchenyiben megtalálta magyarországi vezéralakját, akinek munkássága, életművének hatása — a szabadságharc bukása és az ő tragikus egyéni sorsa ellenére — időben messzire kisugárzott.

Egy évszázaddal Széchenyi közlekedéspolitikai koncepciója után *ma ismét forradalmi változásnak* vagyunk élő részesei a közlekedésben.

Hazánkban — mint más országokban is — a múlt század második felében kialakult az a közlekedési rendszer, amely sajátos szintézisbe foglalta az akkor modern eszközöket: a gőzüzemű vasutat és a gőzhajózást, valamint a

régi, primitív fogatolt közúti közlekedést. Ezeknek az eszközöknek, döntően a teljesítőképes, nagy sebességű vasútnak és a kis kapacitású, alacsony sebességű fogatolt közúti járművek műszaki és gazdasági paraméterei törvényszerűen vezettek egy kiterjedt kiskiforgalmú helyi érdekű, általában kis tengelynyomású vasúthálózat kiépüléséhez, az egész hálózaton sok vasúti állomás létesítéséhez és ezzel a rövid állomástávolságok, a sűrű vonatmegállások rendszerének kialakulásához.

Ez a közlekedési rendszer — mai szemmel nézve — úgy is felfogható, mint a tudomány és technika egyenlőtlen fejlődésének következménye. Az igény az erőgéppel hajtott közúti jármű iránt ugyanis már jóval korábban megvolt. Közismert, hogy a közúti gőzkocsik már a gőzüzemű vasút előtt megjelentek egyes nagyvárosok környékén, s ilyenekkel még a vasút nagy fellendülésének évtizedeiben sem szüntek meg próbálkozni. A közúti forgalom igényeit azonban a nehézkes gőzgép nem tudta kielégíteni, s csak a belső égésű motorok kifejlesztése teremtette meg a közúti gépjármű kialakulásának feltételeit. Ez a fejlődés is több évtizedet vett igénybe, és csak a két világháború közt alakult ki számottevő gépjárműközlekedés, akkor, amikor az iparilag fejlettségre jutott országokban már a vasúthálózat teljesen kiépült. Ezzel kezdetét vette azoknak a feszültségeknek a kialakulása, amelyek a múlt századi, kiegyensúlyozott erőviszonyokat megváltoztatják és új közlekedési rendszer kialakulásához vezetnek. A modern közúti közlekedés megteremtése, a közúthálózat megfelelő kiépítése, az elavult gőzüzemű vasút rekonstrukciója, e két fő kontinentális közlekedési ágazat viszonya és korszerű kooperációja, az ugyancsak az első világháború után rohamosan kifejlődött légi közlekedés és a csővezetékes szállítás, valamint a korszerű vízi közlekedés helyének és funkciójának kialakítása, az egyéni és tömegközlekedési eszközök helyes aránya és felhasználása, a nagyvárosi közlekedés többszörös ellentmondással terhes problémáinak megoldása — ezek azok a fő kérdések, amelyek együttesen hatnak és vezetnek a mi évszázadunk közepén egy új közlekedési forradalomhoz. Ezek a fő problémái hazánkban is a közlekedéspolitikának, amelyek megoldásában az állami vezetés — ha szabad így mondani — ma már meg sem tud mozdulni a tudomány segítségére nélkül.

Ezek azok a problémák, amelyek világviszonylatban szinte minden országban — ipari fejlettségüktől és sok más helyi adottságuktól függően és eltérő ütemben ugyan — de lényegében azonos okból: a tudomány és technika általános fejlődése, ezen belül pedig a közlekedéstechnika fejlődése folytán jelentkeznek. Helyes felismerésük, a fejlődési tendenciák értékelése azonban csak az érem egyik oldala, a közlekedéspolitikai vezetésnek csak az egyik funkciója. A másik — sok tekintetben nehezebb — feladata mindezek érvényesítése, megoldása az adott konkrét viszonyok közt. E tekintetben nagy súllyal esnek latba az illető ország helyi sajátosságai, amelyek eldöntik, hogy az egyetemes közlekedéstechnikai fejlődés lehetőségeit mikor, hogyan, milyen mértékben és ütemben használják fel leghelyesebben a gazdasági, az emberi haladás érdekében. Hogy ennek a komplexumnak csak egyik vetületét vegyem példaként, megemlítem a közlekedési ágazatok optimális foglalkoztatási arányának problémáját. Ma már a közlekedéstudományok minden komoly művelője vallja, hogy semmiféle olyan arány nincsen, amelyet általánosan optimálisnak lehetne tekinteni. Hogy adott időszakban, adott országban mi az optimális arány, az igen sok tényező függvényében vizsgálható és közelíthető csak meg. Ilyenek — a legfontosabbakat említve — az illető ország általános fejlettsége, nemzeti

jövedelmének nagysága, életszínvonala; az ország részvételének mértéke a nemzetközi munkamegosztásban; a közlekedési eszközöket és berendezéseket gyártó iparágak fejlettsége; a helyi gazdaság- és közlekedésföldrajzi viszonyok; a meglevő közlekedési hálózat és szervezet adottságai és — nem utolsósorban — az ország társadalmi-gazdasági rendszere, a tőkés vagy szocialista termelési viszonyok. Mindez érthetővé teszi nemcsak e problémák bonyolultságát, hanem azt a követelményt is, hogy a közlekedéspolitika konkrét célkitűzéseit az adott ország viszonyaival messzemenően számoló tudományos kutató-elemző munkára lehet csak alapozni.

\*

Itt szeretnék kitérni egy olyan időszerű kérdésre, amelyet ezekben a napokban gyakran felvetnek a magyar közlekedéspolitikával kapcsolatban. A kérdés így fogalmazható meg: mennyiben befolyásolja közlekedéspolitikánk célkitűzéseit az *új gazdasági mechanizmus*? Vagy, kissé élesebben fogalmazva: van-e közük egymáshoz a hazai közlekedéspolitika többé-kevésbé ismert céljainak és az új gazdaságirányítási rendszer programjának?

Az előzőekben kifejtettek alapján a kérdés megválaszolása nem nehéz. Közlekedéspolitikánknak azok a célkitűzései, amelyeket az utóbbi években, a tudományos-technikai forradalom eredményei, a nemzetközileg érvényesülő fejlesztési tendenciák tanulmányozása és a hazai viszonyok beható elemzése alapján alakítottunk ki, az új gazdasági mechanizmus bevezetésének hatására lényegében nem változnak. Ilyen értelemben tehát a közlekedéspolitika céljai és az új gazdasági mechanizmus valóban függetlenek egymástól. Lényegesen befolyásolja azonban az új gazdasági mechanizmus a közlekedéspolitikai célok mikénti megvalósítását, az evégből igénybe veendő és vehető eszközöket. Folyik ez abból, hogy közlekedésünk is a magyar népgazdaság egyik ága, tevékenységével a többi népgazdasági ágak, a lakosság kiszolgálója. De folyik abból is, hogy a közlekedés — vitathatatlan közszolgáltatási funkciója, államigazgatási, honvédelmi, politikai fontossága mellett — erőteljesen gazdasági tevékenység is, üzemei vállalati formában működnek. Így azután elvileg is elképzelhetetlen volna, hogy a közlekedés működtetését és fejlesztését szolgáló közlekedéspolitika korábbi eszközei és módszerei ne módosuljanak az új gazdasági mechanizmusban. Legyen szabad ennek néhány lényeges mozzanatát röviden érintenem.

A népgazdaság túlzottan centralizált, adminisztratív intézkedésekkel történő vezetésének idején, az ezáltal kialakult gazdasági környezetben a hazai közlekedés irányításában, a közlekedéspolitikai célok megvalósításában is az adminisztratív eszközök és a tervbürokrácia domináltak. Ez persze nem jelenti azt, hogy elhatározásaink gazdaságilag nem voltak megalapozottak. Éppen ellenkezőleg; igen jelentős eredménynek könyvelhetjük el, hogy az eltelt egy-másfél évtizedben a gazdaságosságra való törekvés, a népgazdasági szintű szemlélet a közlekedésben kialakult, ami — mint majd rátérek — nagymértékben köszönhető a hazai közlekedéstudományok fejlődésének és alkalmazásának. A helyesen felismert célkitűzések realizálása azonban általában centrális utasításokkal, nem pedig gazdasági eszközökkel történt. A vállalatok nem voltak eléggé érdekelték saját gazdasági eredményeikben. Ez fékezte — a közlekedésben is — a műszaki fejlődést, a nagyobb gazdasági eredményekre való törekvést.

Az új gazdaságirányítási rendszer ebben lényeges változást hoz. Reálisan értékelve a közlekedés kettős arculatát: egyfelől közszolgáltatási jellegét, — amely főleg a vasútnál, a városi tömegközlekedési eszközöknél, a közúthálózat kiépítésénél, fenntartásánál, valamint részben a távolsági autóbussz-közlekedésnél domborodik ki — másfelől gazdasági, külkereskedelmi jellegét, — amely főleg a teherautóközlekedésnél, a hajózásnál és a légi közlekedésnél dominál — a közlekedéspolitikai irányítás is ehhez alkalmazza a jövőben eszközeit, módszereit. Megtartva az állami beavatkozás jogát és adminisztratív eszközeit ott, ahol a szocialista tervgazdaság, az ország, a lakosság egyetemes érdekei megkívánják, jóval tágabb teret enged a vállalatok gazdasági versenyének, mint korábban. A közlekedési monopóliumot semmilyen formában sem tartjuk fenn, a termelő üzemek, vállalatok szabadon választhatnak, hogy saját fuvareszközökkel szállítanak, vagy igénybe veszik az állami vállalatok szolgáltatásait. Az 1968. január 1-én életbelépett új árudíjszabások, amelyek szigorúan az önköltségre épültek, lényegében maximális tarifák, tehát az államilag maximált árak kategóriájába tartoznak, s így lehetővé teszik a díjak leszállítását, ha a versenyben kialakuló helyzet, a közlekedési vállalatok anyagi érdekei ezt megkívánják. Fokozottan fontos törekvés lesz az új gazdasági mechanizmusban a közlekedés devizaszerző, illetőleg devizakímélő szerepének lényeges megnövelése is, az ország fizetési mérlegében eddig elért percentuális arányának jelentős fokozása, jobban kiaknázva hazánk sok tekintetben igen kedvező közlekedéscsoporthelyzetét, azt, hogy országunkon fontos keletnyugati és észak-déli fő közlekedési útvonalak haladnak át.

Mindentől nemcsak azt várjuk, hogy a közlekedés meglévő apparátusa még jobb összhangban dolgozzék a népgazdaság többi szektoraival, jobban szolgálja a lakosság igényeit, hanem azt is, hogy a közlekedéspolitika fejlesztési koncepciójának realizálása meggyorsuljon. Legyen szabad erre példákat felhoznom.

Ismeretes, hogy az ún. kisforgalmú vasútvonalak, valamint állomások témája mintegy tíz éve hazánkban is napirendre került. A vonatkozó — igen alapos és részletes — számítások számos vonalra nézve mutatták ki, hogy fenntartásuk népgazdasági szinten nem gazdaságos. Az ekörül kialakult vitákat azonban egy meglehetősen paradox kép jellemezte. A közlekedéspolitikai vezetés volt az, amely az ilyen vonalakat és állomásokat likvidációját szorgalmazta, s több esetben a MÁV volt — hogy úgy mondjam — defenzívában. Most azt várjuk, hogy az új gazdasági mechanizmusban a MÁV fokozottan igyekszik majd megszabadulni a ráfizetéses üzemszektől, forgalmaktól — így a deficitos kisforgalmú vasúttaktól és állomásoktól is — és a népgazdaság egyetemes érdekeit képviselő közlekedéspolitikai vezetés lesz az, amely nem járul majd hozzá egyes vonalakat megszüntetéséhez, ha a közérdek ezt kívánja, pl. a forgalomnak a közútra való áttérítéséhez a feltételek még nem biztosítottak.

Egy másik példa. Ismeretes, hogy a rövidtávú áruszállítás a vasúton általában nem vállalati, sem népgazdasági szinten nem gazdaságos, különösen, ha a vasúti fuvarozás átrakással és közúti fel- vagy elfuvarozással párosul. Ezért az elmúlt évtized folyamán számos forgalomátterelő intézkedést fogantatosítottunk, döntően adminisztratív eszközökkel: a vasúton az ilyen küldeményekre áruforgalmi korlátozás elrendelésével. Ugyanakkor sok esetben — a vasút és a teherautó-közlekedés tarifáinak eltérő struktúrája, az áruosztályozás különbségei és a díjnívó miatt — a fuvaroztatók gazdasági érdeke ellene dolgozott az ilyen kényszerítő forgalomátterelésnek, a vállalatokat veszteségek

érték. Most ezt az anomáliát az árudíjsszabások megszüntették, a rövidtávú fuvarok nem kényszerítő rendelkezésekkel, hanem a díjsszabás díjnívója alapján kerülnek a megfelelő fuvarszközre.

A hasonló példák felsorolását még folytathatnám. De talán ez is eléggé megvilágítja, hogy noha a közlekedés fejlesztésének azok a célkitűzései, amelyeket az új gazdaságirányítási rendszertől függetlenül tűztünk ki, alapvetően nem változtak, a közlekedési apparátus működtetésében és a fejlesztési célok gyorsabb megvalósulásában lényeges és igen előnyös változásokra számíthattunk a közlekedés területén.

\*

E néhány elvi kérdés tisztázása után most rátérek előadásom másik fő témájára: arra, hogy miként érvényesülnek a *tudomány új eredményei a mai közlekedéspolitikában*. Ennek kapcsán vázolni szeretném néhány közlekedéspolitikai célkitűzésünket is.

A gyakorlati közlekedés problémáinak megsokasodása, bonyolultsági fokuk növekedése — dialektikus kölcsönhatás révén — napjainkban a közlekedéstudományok világszerte tapasztalható erőteljes fejlődéséhez vezetett. E tudományos ismeretek gyakorlati fontosságát, illetőleg azt, hogy a közlekedés problémáinak megoldásához a tudomány nélkülözhetetlen, ma már komolyan sehol sem vitatják; a közlekedéstudományok önálló tudománycsoportként való elismertetése azonban még nem egészen egyértelmű.

Hazánkban jó tíz évvel ezelőtt — véleményem szerint igen előremutatóan — igyekeztünk bizonyítani és rendszerbe foglaltnak is bemutatni a közlekedéstudományok létezését, aminek eredményeként Akadémiánkon e tudományok létét el is ismerték.

Azóta a nemzetközi fejlődés a tudományos kutatás szervezésében, a felsőoktatásban lényegében a mi álláspontunkat igazolta. Ennek ellenére vannak még részben jogos, részben kevésbé elfogadható, de megérthető kételyek — bel- és külföldön egyaránt — a közlekedéstudományok önálló létének elismerése körül, amelyeket csak a további fejlődés lesz képes teljesen eloszlatni.

Tényként kell azonban ma már elfogadni, hogy a közlekedés gyakorlata szinte mindenütt a világon igényli a tudomány támogatását és azt — egyre nagyobb arányokban — nem közvetlenül az elméleti (alap-) tudományoktól várja, hanem az alkalmazott tudományok egy, a gyakorlati cél által integrált csoportjától: a közlekedéstudományoktól. Többen — hazánkban és külföldön is — kifejtették már progresszív nézetüket az alkalmazott tudományok növekvő fontosságáról korunkban, és arról, hogy az alaptudományok és a gyakorlat dualizmusában egyre több, viszonylag önálló alkalmazott tudomány kap közbülső helyet, ami által a korábban kettősnek vélt összefüggés hármas összefüggéssé válik. Ez azt jelenti, hogy az alaptudományok fejlődésének eredményei általában nem alkalmazhatók közvetlenül a gyakorlatban, szükség van arra, hogy az alkalmazott tudományok közvetítsék ezeket az új felismeréseket, törvényszerűségeket a gyakorlat felé. S miközben ezt teszik, a gyakorlati cél és az alaptudományi törvény szintéziséből olyan újabb felismerések, törvényszerűségeket keletkeznek, amelyeknek nemcsak tudományos rangja nem vitatható, de bonyolultsági fokuk nem ritkán az alaptudományi felismeréseket is meghaladja.

Korunk tudományos és technikai fejlődése olyan sok újat produkált, amit a közlekedésben is felhasználnak, hogy valamiféle hiánytalan leltár

felállítása és egy előadásban való ismertetése reménytelen vállalkozás lenne. Ettől eltekintve is nyilvánvaló, hogy a közlekedéspolitikai vezetést csak azok a tudományos eredmények — többnyire az új eredmények sok részből összetevődő csoportja — érdeklik közelebbről, amelyek a fejlesztés fő irányainak kitűzésénél meghatározó jelentőségűek. Ennél sokszorosan több azoknak a tudományos — technikai vívmányoknak a száma, amelyek a maguk szűkebb alkalmazási területén a közlekedésben is fontosak ugyan, de nem meghatározói valamely közlekedéspolitikai koncepciónak.

A következőkben, áttekintve a közlekedéstudományok fő ágazatait, igyekezni fogok rámutatni néhány olyan fejlődési irányra, amelyek a közlekedéspolitikát a maga céljainak kialakításában lényegesen befolyásolják.

A legpregnánsabb a fejlődés a közlekedéstudományok csoportjának legszélesebb tudományágában: a *közlekedéstechnikában*. Felhasználva a fizika, a kémia, a matematika és a mérnöki alaptudományok, valamint a műszaki tudományok többi ágainak új eredményeit, a közlekedéstechnika fejlődésének köszönhető az új közlekedési ágazatok: a gépjárműközlekedés, de különösen a repülés közismerten rohamos előretörése, műszaki-gazdasági paramétereik gyors javulása, az a tény, hogy — többek közt — a légi közlekedés már a szuperszonikus repülőgép forgalomba állításánál tart, a gépjármű pedig olyan közszükségleti eszközzé válik, mint a rádió, a televízió vagy a fridzsider. Ugyanakkor a régi, klasszikus közlekedési ágazatok: a hajózás és a vasút is teljesen újjászületnek, miközben teljesítményeik — műszaki, üzemi és gazdasági szempontból — hovatovább alig is hasonlíthatók össze a régi gőzüzemmel. A közlekedéstechnika felhasználja az erős és gyenge áramú elektrotechnika, a félvezető technika, az elektronika, a kibernetika és az automatika szinte valamennyi vívmányát.

A fejlődés a közlekedésnek mind a négy műszaki elemére: a pályákra, az állomásokra — a személy- és áruforgalom kezdő és végpontjaira — a járművekre és a mozgóerőre egyaránt kiterjed, de közülük a legdinamikusabb a mozgóerő és a járművek fejlődése, ami többé-kevésbé mindig megelőzi a pályák és az állomások fejlődését. Megfigyelhető azonban a közlekedés műszaki elemeinek egyre magasabb fokú integrációja egy-egy közlekedési ágazaton belül, ami abban az irányban hat, hogy a pálya fejlődésének ütembeli lemaradása a jármű fejlődése mögött egyre inkább megszűnjék. Jó példája ennek a közúti közlekedés, ahol régebben az út és a jármű kapcsolata csak néhány, nagyon is extenzív méret tekintetében volt meg, az útügy és az úton lebonyolódó forgalom szervezeti és igazgatási szempontból is távol estek egymástól. Ma pedig már — gondoljunk a legkorszerűbb autópályákra — a műszaki és üzemi vonatkozások sokasága, egymásra utaltsága folytán világszerte kezd kibontakozni a közúti közlekedés műszaki, üzemi és gazdaságossági szempontból egyre zártabb, egységesebb rendszere, amelyben a pálya és a jármű szoros kölcsönhatásainak egzakt, tudományos vizsgálata és felismerése játssza a főszerepet.

A másik jó példát erre a vasút fejlődése mutatja. A gombafejű sín és a rajta gördülő nyomkarimás kerék — a vasút technikai alapeszméje — már kezdettől olyan egységes rendszerbe foglalta a járművet és a pályát, amely a többi közlekedési ágazatoknál sohasem állt fenn. Napjaink fejlődése azonban bebizonyította, hogy a vasúti közlekedés műszaki elemeinek integrációjában sokkal magasabb fokra is el lehet jutni. Sőt nemcsak lehet, de szükséges is, mihelyt a vasúti közlekedés a 100 km/ó körüli sebességek tartományából a

200—300 km/ó sebességek tartományába lép, amire napjainkban egyre több a példa. Hála a mérés-technika, valamint az elektronikus számítógépek fejlődésének, a pálya és a jármű dinamikus kölcsönhatásait, a fellépő erőket és mozgásokat egyre pontosabban mérni és számítani tudjuk. Ezáltal olyan optimális rendszer válik kialakíthatóvá, amelyben a pálya, a jármű, illetőleg a vonat, valamint a vonat mozgását folyamatosan ellenőrző és befolyásoló távköz-  
lő és biztosítóberendezések műszaki kialakításuk és funkciójuk szempontjából is már egyetlen egységnek tekinthetők. Ez az új rendszer azután a vonatfor-  
galom távolról való irányítását, majd — a kibernetikai módszerek és az elektro-  
nikus számítógépek segítségével — fokozatos automatizálását is lehetővé teszi.

A közlekedéstechnika, valamint a gyakorlati közlekedés rohamos fej-  
lődése törvényszerűen magával hozta a közlekedéstudományok másik ágának:  
a *közlekedési üzemtan*nak a gyors kifejlődését is.

Régebben a közlekedési eszközök üzemeltetése szinte kizárólag az empiri-  
án alapult. A járművek és a pálya bizonyos műszaki paramétereinek határai  
közt a forgalom mikénti szervezése a középfokú szakmai ismeretek szintjén  
mozgott. A forgalom tömegességének, sebességének gyors növekedése, a sok  
helyen fellépő kapacitásnehézségek azonban oda vezettek, hogy ma már a  
tudomány eszközei ezen a területen sem nélkülözhetők. Hazánkban a felszaba-  
dulás utáni rohamos iparosodás és forgalomnövekedés hatott abba az irányba,  
hogy — felhasználva az e téren is igen fejlett szovjet tudomány eredményeit —  
egy-két évtized alatt kialakult a közlekedési üzemtan, amely ma a mérnök-  
képzésnek is igen fontos része. A vasúti üzemtan fázisban előbb kifejlődött  
közlekedési áramlástan alapokon álló, a közlekedési folyamatok fizikai-mecha-  
nikai és emberi oldalát egyaránt figyelembe vevő, matematikai-statisztikai  
módszereket alkalmazó, egy sor törvényszerűséget felismerő tudományos  
ismeretanyaga mellé gyorsan zárkóznak fel a többi közlekedési ágazatok  
hasonló diszciplínái, elsősorban a közúti forgalomtechnika. Ma már a közleke-  
dési létesítmények méretezése, a forgalmi folyamatok optimalizálása, majd  
távvezérlése és automatizálása nem nélkülözheti a közlekedési üzemtan viz-  
sgálati módszereit, felismeréseit és törvényszerűségeit.

Nem kevésbé jelentős az a fejlődés sem, amelyet az ún. ágazati gazdaság-  
tanok sorába tartozó, de egyben a közlekedéstudományok igen fontos területét  
képező *közlekedésgazdaságtan* mutat fel. Noha talán ez az a terület, amelynek  
tudományos művelése a közlekedésre vonatkozó ismeretek halmazából leg-  
először kiemelkedett, igazi fejlődése csak a legutóbbi évtizedekben következett  
be, amióta tényleirő és spekulatív jellege egyre inkább háttérbe szorul az egzakt  
vizsgálatok, az ökonometriai módszerek, a matematikai-statisztikai eljárások  
mellett. A nagy pontosságú közlekedési önköltségszámítási módszerek, a beru-  
házások hatékonyságának számszerű értékelése, a szállítások optimalizálása a  
lineáris programozás és más eljárások segítségével, a közlekedés teljesítményei-  
nek és ágazatainak sokoldalú gazdasági értékelése, a korszerű koordinációt  
lehetővé tevő alapelvek és vizsgálati módszerek kidolgozása, a tudományos  
közlekedési prognosztika kialakulása és más fontos eredmények jelzik a köz-  
lekedésgazdaságtan ugyancsak rohamos fejlődését.

A műszaki elemeknek az előzőekben vázolt integrációja azonban nem  
áll meg a közlekedési ágazatok belső területén. Egy más irányú, *magasabb fokú*  
*integráció* is kibontakozik napjainkban. Ismeretes, hogy egyes közlekedési esz-  
közök már régóta — részben fizikai kényszerből, részben gazdasági megfontolá-  
sokból — kooperálnak egymással az áruszállításban. A vasút, kivéve az ipar-



vágányról iparvágányra irányuló forgalmat, nem nélkülözheti a közúti közlekedés közreműködését; hasonlóképpen a hajózás is kooperál a kikötőkben a vasúttal vagy a közúttal. Ezt a klasszikusnak nevezhető kooperációt azonban szakaszokra osztják a költséges átrakások, a közbülső tárolások azokon a pontokon, ahol az eltérő műszaki és technológiai sajátosságú közlekedési eszközök találkoznak. Korunk szállítástechnikájának egyik jellemző és fontos felismerése, hogy a feladótól az átvevőig terjedő *szállítási láncot* minél tökéletesebben egységes folyamattá kell átalakítani, olyan ún. egységtrakományok képzésével, amelyek egyformán jól illeszkednek a különböző közlekedési ágazatok műszaki és technológiai sajátosságaihoz, valamint a közlekedés által kiszolgált üzemek ugyancsak változó, fejlődő adottságaihoz. Ez a törekvés együtt jár a korszerű szállítástechnikai segédeszközök: a rakodólapok, szállítótartályok, különösen az ún. nagy szállítótartályok, a különféle gépi rakodóeszközök és más, a kombinált szállításokat szolgáló modern rendszerek fejlődésével. Nincs messze az idő, amikor a közlekedési ágazatok klasszikus különállósága a forgalom nagyobb részét tekintve megszűnik, és úgy fognak együttműködni egymással és a fuvaroztató vállalatokkal, mint egy automatizált ipari nagyüzem gépi egységei.

A magasabb fokú integráció jelei nemcsak az áruszállításban, hanem a személyszállításban is mutatkoznak. Ennek egyik példája az a megoldás, amikor az utas a saját gépkocsiját éppúgy viheti magával a vasúton vagy a hajón, mint az útipoggyászát.

A legmagasabb fokú integráció azonban a *nagyvárosi közlekedés* vonatkozásában bontakozik ki korunkban. A „városi közlekedés”-t a gyakorlatban és a rendszertani irodalomban is önálló közlekedési ágazatnak tekintik, noha — összehasonlítva a többi közlekedési ágazatokkal — amazokhoz képest tágabb és egyben szűkebb fogalom is. Tágabb azért, mert a városi közlekedésben többféle közlekedési eszköz vesz részt és ilyen értelemben magasabb kategória, mint a vasúti, közúti stb. közlekedés. Viszont leszűkítést jelent a városi közlekedés fogalma földrajzi-távolsági tekintetben. Az a tény azonban, hogy a városokban viszonylag zárt és kis területen rendkívül intenzív forgalom bonyolódik le, minőségi különbséget jelent a távolsági közlekedéshez képest. A mindennapi élet és a városi közlekedés kapcsolata rendkívül szoros, s ezért a városi közlekedés politikai fontossága is kiemelkedő. Súlya az urbanizáció gyors növekedésével rohamosan nő, s hovatovább korunk egyik legégetőbb problémájává válik.

E problémának az a lényege, hogy a méreteiben, lakosságában és az utazási igények tekintetében egyaránt megnövekedő városokban a személyes használatú gépjárművek nagy tömege a városi élet organizmusában a trombitázás veszélyével fenyeget, nemcsak az ún. történelmi városmaggal rendelkező városokban, de a viszonylag új nagyvárosokban is. A súlyos baleseti veszély mellett növekszik a zaj-ártalom és a levegő szennyezettsége is. Amellett, hogy a közlekedés nagymértékben hozzájárul a nagyvárosokban az emberhez méltó élet megromlásához, azt az alapvető vágyat és előnyt — közgazdasági nyelven: azt a használati értéket — is csaknem teljesen illuzórikussá teszi, amit a saját gépkocsi biztosítana. Ez a növekvő ellentmondás nemcsak a városok belső forgalmában, hanem — minthogy a város egyben a távolsági közlekedés csomópontja is — a környékük forgalmában, végső soron pedig szinte az ország egész közlekedésében érezteti hatását. A közlekedéstudományok, az építéstudományok, a településtudomány szakemberei már korábban felismerték, hogy ezen a téren: a városépítés és -rendezés területén szoros együttműködésre van szükség.

Bebizonyosodott azonban az is, hogy a különféle korlátozó intézkedések, szabályozások, kisebb szanálások és átépítések legfeljebb ideig-óráig hoznak enyhülést, de semmiképpen sem jelentenek gyökeres megoldást. Igen fontos fejlesztési irány a városi és környéki tömegközlekedés korszerűsítése, attraktív vá tétele és ezzel a magán gépjárművek fogalmának természetes módon való csökkentése. De ez egymagában szintén nem hozhat végső megoldást. Kiindulva abból, hogy a modern ember a saját gépkocsi előnyeiről nem mondhat le, olyan megoldást kell találni, amely a városokban és környékükön lehetővé teszi a zavartalan forgalmat, — beleértve a parkolás lehetőségét is — ugyanakkor azonban a lakó- és munkahelyeken egészséges, nyugodt életkörülményeket biztosít. Ez viszont csak olyan nagyarányú átépítésekkel oldható meg, amelyeknek tervezése egészen új elveket kíván és teljes szintézisbe foglalja a városi közlekedést a városépítéssel. Egy háromsíkú integráció szükségessége merül így fel:

— Az első a tipikusan városi közlekedési eszközök, a különféle gyorsvasúttak, a felszíni tömegközlekedési eszközök és a magán gépjárművek egy- séges rendszerének kialakítása.

— A második az országos forgalom fő eszközeinek: a vasúttak, a közúti közlekedésnek és több vonatkozásban a légi közlekedésnek az együttműködése a városi közlekedés eszközeivel olyan magas fokú integrációban, amely közösen használt és üzemeltetett műszaki létesítményekben testesül meg és széles szubsztitúciós lehetőségeket is nyújt a forgalom lebonyolításában.

— A harmadik síkon jelentkezik a mai városok folyamatos átépítése olyan új városokká, ahol a nyugodt, emberhez méltó környezet és a hatalmas forgalom — a tömegközlekedés és az egyéni közlekedés kiegyensúlyozott forgalma, továbbá a városon belüli, a környéki és az átmenő-forgalom — zavartalanul biztosítható.

Hazánkban ezek a folyamatok, illetőleg feladatok elsősorban Budapest közlekedésében jelentkeznek, de vidéki településeink is egyre több ilyen problémát vetnek fel, pedig a hazai gépjárműállomány és a forgalom még messze van az ún. telítettségi szinttől. Éppen ezért azonban megvan az az előnyünk, hogy számos hibát és népgazdasági veszteséget elkerülhetünk, okulva a külföldi, a miénknél sokkal nagyobb forgalmú városok példáiból.

\*

A vázolt általános fejlődési tendenciák felismerése, adott hazai viszonyaink feltárása és értékelése, szocialista népgazdaságunk minél gyorsabb fejlődésének és népünk életszínvonala minél sikeresebb növelésének követelményei együttesen hatottak *közlekedéspolitikánk alapkoncepciójának* megfogalmazásában. Ez: az egész országra kiterjedő olyan egységes közlekedési rendszer létrehozása, amely tervszerű koordinációval kapcsolja össze a közlekedés valamennyi ágazatát, biztosítva az ágazatok közt az optimális forgalommegosztást és együttműködést, valamint a közlekedés arányos és komplex fejlesztését, a legkorszerűbb tudományos és technikai eredmények felhasználásával ill. alkalmazásával.

Ez a meghatározás magában foglalja azt a felismerésünket, hogy korunkban, amikor a közlekedési szükségletek és a kielégítésükre hivatott közlekedési eszközök — beleértve a kombinatív szállítások eszközeit is — rendkívüli módon megsokasodtak, differenciálódtak, történelmi szükségesség mind- ezeknek egy jól átgondolt, tudományosan megalapozott rendszerbe való fog-

lalása, működtetése és fejlesztése. Ez a rendszer azonban igen bonyolult struktúrájú, hiszen a legnagyobb méretű állami, közösségi feladatokat éppúgy felöleli, mint az ipari, mezőgazdasági, kereskedelmi és közlekedés-üzemi vállalati tevékenységet, valamint a lakosság egyéni, személyes közlekedésének formáit, eszközeit. Ennek megfelelően a rendszer egészséges működtetése, fejlesztése is csak különböző, néha igen árnyalt közlekedéspolitikai módszerekkel történhet.

De kifejezi ez a meghatározás azt is, hogy a közlekedéspolitika gyakorlását nem kívánjuk leszűkíteni — mint azt sokan tévesen gondolják — a közlekedési ágazatok közti versengés, a forgalommegosztás, a forgalomátterelés kérdéseire és az ezekhez kapcsolódó területekre, röviden: a koordináció problematikájára. Ez, bármennyire időszerű és fontos kérdéskomplexum, csak egy része közlekedésünk fejlesztésének. Ha pedig anyagi kihatásaiban, például a beruházások tükrében mérlegeljük a kérdést, azt látjuk, hogy a forgalomátterelések költségkihatásai eltörpülnek az olyan nagy beruházási igények mögött, mint a vasút teljes rekonstrukciója, a közúthálózat fejlesztése, a városi közlekedés korszerű megoldása és más hasonlók. Közlekedéspolitikánk mindezeket felöleli, mert hiszen másként nem is lehetne komolyan arra gondolni, hogy a jövőben igazán hatékony állapot- és struktúra-változásokat hozunk létre a közlekedésben.

Az elmondottak miatt a magyar közlekedéspolitikának továbbra is egyik fő célja a *vasút* teljes rekonstrukciójának mielőbbi befejezése. Mi sohasem vallottunk olyan nézetet, hogy a vasút idejétmúlt közlekedési eszköz lenne, s az ilyenféle felfogás ma már a nyugati országokban is túlhaladott. Mi a vasutat — persze nem az elavult, gőzüzemű, extenzív vasutat, hanem a technikájában teljesen megújuló, modern vasutat — továbbra is az ország közlekedési rendszere gerincének tekintjük. Anélkül, hogy a vasút fejlesztésének hazai részleteivel itt foglalkoznánk, — hiszen az erre vonatkozó hírek elég gyakran helyet kaptak a sajtóban is — csak utalok arra, hogy a gőzüzem felszámolása, a villamos és Diesel-vontatás kizárólagossága a korábbi elképzelések szerinti 1980. év helyett előreláthatólag már 1975—78-ra megvalósul, de már 1970-ban a vontatási teljesítmények 75—80%-át a modern vontatási nemek fogják produkálni. Hasonlóképpen erőteljesen folytatódik a korszerű hézagmentes pályák építése, amiben már eddig is komoly eredményeket értünk el, továbbá a legkorszerűbb távközlő- és biztosítóberendezési rendszerek építése, illetőleg meghonosítása. A járművek fejlesztése mellett 1975 körül számolunk az automatikus járműkapcsoló-készülékek bevezetésével is. Mindezek eredményeként a törzshálózaton 140—150 km/ó, a többi fővonalakon 120—130 km/ó maximális sebességeket irányozunk elő, ami a vasutat a távolsági személyszállításban attraktív közlekedési ágazattá fogja tenni, a teherforgalmat pedig lényegesen meggyorsítja, ami az ország gazdasági élete ritmusának élénkítésére fog nagy befolyást gyakorolni.

Abban, hogy ezt elérhessük, lényeges szerepe lesz közlekedéspolitikánk azon fontos célkitűzésének, hogy megvalósítsuk hazánkban a *körzeti állomási rendszert*, fokozatosan felszámolva mintegy 500 kisforgalmú vasútállomás áruforgalmát, aminek eredményeként az állomások távolsága 7,1 km-ről 13,0 km-re, a közúti fel- és elfuvarozási távolság 3,8 km-ről 5,6 km-re nőne. Ezzel egyidejűleg célul tűztük ki az elavult keskeny nyomközű vasutak likvidálását, valamint a normál nyomközű hálózat életképtelen, gazdaságosan nem üzemeltethető kisforgalmú vonalainak megszüntetését is. Mindez természetesen együtt jár a vasútnál a forgalmat felvevő megmaradó kisebb állomások, vala-

mint a nagyobb gócpontokat képező körzeti állomások megfelelő kapacitásbővítésével, korszerűsítésével, a rakodások fokozott gépesítésével, az irányvonati rendszer, a „non stop” vonatok rendszerének továbbfejlesztésével. Hangsúlyozottan rá kell mutatnom arra, hogy ezeknek az elavult, korszerűtlen vasúti létesítményeknek a likvidációja korántsem a vasút sorvadásának tünete — mint ahogyan némelyek hitték — hanem éppen ellenkezőleg: egy teljesen újjászülető, nagyjövőjű közlekedési ágazatnak a történelmi szükség-szerűség követelte átalakítása, alkalmazkodása a változott viszonyokhoz. Ezek a változott viszonyok követelik, hogy a régi, örökölt vasúthálózatot erőteljesen differenciáljuk, kiemelten, az erők koncentráálásával fejlesszük a mintegy 3000 km hosszú törzshálózatot, elfogadható, gazdaságos megoldásokkal üzemeltessük a mintegy 4000 km hosszú egyéb hálózatot és likvidáljuk azt, ami a mai fejlett közúti közlekedés mellett már gazdaságtalan és nélkülözhető.

Ismeretes, hogy a *közúti közlekedés* hazánkban is erőteljesen fejlődik, ha nem is érte még el azt a szintet, ahol ma az iparilag legfejlettebb országok tartoznak. Közlekedéspolitikánk további fontos célkitűzése a közúti közlekedés minden irányú fejlesztése, ami együtt jár a személy- és áruszállítási részarányának emelkedésével. Ez a folyamat hazánkban mintegy másfél évtizede erősödött meg. A második ötéves terv idején a közúti áruszállítás tonna-részaránya több mint 10%-kal növekedve, elérte a 60,5%-ot, tonnadm-részaránya pedig 11,8%-ra nőtt. A személyszállításban az autóbussz közlekedés részaránya az elszállított utasok száma tekintetében 8,3%-kal növe, 40,9%-ra emelkedett, az utaskm-részarány pedig 24,1% lett.

A további fejlesztésnek két alapvető indoka van. Az egyik az, hogy a korszerű közúti közlekedés: az autóbussz és a tehergépkocsi-forgalom a rövidebb távolságokon, bizonyos, főleg a gyér forgalmú viszonylatokban és egyes árucikkek esetében, illetőleg termelési vagy kereskedelmi szituációkban népgazdasági szinten is előnyösebb, mint más közlekedési ágazatok, így a vasúti szállítás. A másik oka a használati érték olyan komponensei, mint a nagyobb rugalmasság, az átrakások, átszállások elmaradása folytán jelentkező nagyobb kényelem, kevesebb gond és más, jórészt szubjektív tényezők. Röviden úgy fogalmazhatnám, hogy a közúti közlekedést egyrészt azért kell fejlesztenünk, hogy általa reális népgazdasági előnyöket érjünk el, másrészt olyan mértékben lehet fejlesztenünk, amilyen mértékben megengedhetjük magunknak a nagyobb kényelmet, az individuális igények kielégítését. A közúti közlekedés fejlesztése tehát igen nagy mértékben életszínvonal-probléma és — politika is. Különösen kidomborodik ez a magán gépjárművek számának és forgalmának alakulásában.

Közlekedéspolitikánk arra törekszik, hogy erőteljesen támogassa az autóbussz-forgalom fejlődését, elsősorban olyan viszonylatokban, ahol az ország egységes közlekedési rendszerében primer igényeket elégíthet ki, illetve ahol a vasúttal való kooperációban a legtöbb előnyt nyújtja a lakosságnak. Ehhez a hazai autóbusszgyártás nagyarányú felfutása adja majd a reális alapot. Hasonlóképpen támogatja a teherautóközlekedés fejlesztését is, egyfelől úgy, hogy az állami teherautófuvarozó vállalatok kellő kapacitással és magas színvonalú szolgáltatásokkal állhassanak a fuvaroztató vállalatok és a közönség rendelkezésére, másfelől azonban nem kívánja védeni működésüket semmiféle monopóliummal a közületi, a mezőgazdasági gépjárművekkel szemben. Az az alapelvünk, hogy bármely vállalat vagy szerv tarthasson saját tehergépkocsit, ha számára ez gazdaságosabb, mint az állami közlekedési vállalatok igénybe-

vétele. Fontos közlekedéspolitikai feladatnak tartjuk viszont az állami nemzetközi teherautóközlekedés fejlesztését, mindazokban a viszonylatokban és áruforgalmakban, ahol ez számottevő népgazdasági haszonnal, devizaszerzéssel, illetőleg -kíméléssel kecsegtet. Ami a személygépkocsi-állomány fejlesztését illeti, ez ma még nem a belső vásárlóerő, hanem elsősorban az import lehetőségeink függvénye, ennek ellenére közúti forgalmunk minden korábbi becslést túlhaladóan növekedett. Figyelembe kell vennünk azt a tényt, hogy a legutóbbi 15 év alatt a világ gépjárműparkja megháromszorozódott. Ezzel összhangban vannak a hazai becslések, amelyek 1980-ra mintegy 650 ezer gépkocsi-val és 500 ezer motorkerékpárral számolnak. Ehhez nemcsak az úthálózat erőteljes fejlesztése, hanem a megfelelő üzemanyagellátó-, szerviz- és javító-bázis kialakítása is szükséges.

*Közúthálózatunk* fejlesztése az elmondottak miatt közlekedéspolitikánk alapvető célkitűzése. Ha a gépjárművet hazánkban is egyre kevésbé szabad luxusnak tekintenünk, meg kell teremtenünk a biztonságos és gazdaságos közlekedés alapfeltételét: a jó utat is. Számos kutatás és vizsgálat igazolja, hogy a balesetek elleni küzdelem egyik fő eszköze, bizonyos esetekben az egyetlen hatásos eszköze az útpálya és tartozékainak megfelelő műszaki kialakítása. Az is bizonyított tény, hogy a nem kielégítő útállapot súlyos gazdasági veszteségeket okoz a gépjármű elhasználódása, a többlet-üzemanyag-fogyasztás miatt. Ennek ellenére számolnunk kell azzal a reális ténnyel, hogy a közutak építése és korszerűsítése — beleértve a legfontosabb viszonylatokban az autóutak, illetőleg korszerű autópályák építését is — csak a népgazdaság teherviselő képességének függvényében valósulhat meg, olyan sorrendben és műszaki jellemzőkkel, amelyek a forgalom reális igényével összhangban vannak és a megfelelő műszaki-gazdaságossági vizsgálatok által igazoltan hatékonyak. Ebből a szempontból nagy figyelmet érdemelnek a nagy teherbírású, nagy tengelynyomású járművek, amelyek magának a gépjárműközlekedésnek a gazdaságosságát erőteljesen növelik ugyan, az útpályát azonban hatványozottan rongálják. Ugyancsak kiemelten kezelendő kérdés a tekintélyes hosszúságú mezőgazdasági utak kiépítése, aminek jelentősége a mezőgazdaság fejlesztésével, járműparkjának növekedésével egyre fokozódik. Végül fontos szempont, hogy a kisforgalmú vasútvonalak és állomások likvidációja, a körzetesítés megvalósítása előfeltételként útépítési programunk összhangban legyen a közlekedéspolitikai célkitűzésekkel.

Közlekedéspolitikánk nem kívánja elhanyagolni a hajózás és a légi közlekedés fejlesztését sem, noha országunk közlekedési rendszerében ez a két ágazat percentuálisan kisebb szerepet játszik.

Az olcsó *víziút* előnyeit igyekszünk kihasználni, ahol csak lehet és számítunk arra, hogy a regionális fejlesztés során egyre több olyan ipartelep létesül majd közvetlenül a Duna és a Tisza mentén, amelyek több árut biztosítanak a belföldi forgalomban is hajózásunknak. Ennek kapcsán tanulmányozzuk az újabb belföldi víziutak létesítésének lehetőségeit is. Nagy jelentőséget tulajdonítunk a Dunán lebonyolódó nemzetközi hajóforgalmunknak, továbbá Dunatengeri hajózásunk fejlesztésének és a most életre hívott mélytengeri hajózásnak, amelyek devizatermelő és -kímélő működését a maximális mértékben ki kell használnunk. Hasonló okokból figyelemmel kísérjük a nagy európai víziútépítések előrehaladását és azok várható befolyását is a dunai forgalomra.

*Légiközlekedésünk* — a korszerű repülőgépek gazdaságos hatósugarának megnövekedése és országunk viszonylag kis repülési távolságai miatt — a bel-

földi forgalomban fokozatosan elveszíti jelentőségét, de annál jobban nő a szerepe a nemzetközi forgalomban; saját külföldi járataink éppúgy bővülnek, mint a Ferihegyi Repülőtérre igénybe vevő külföldi légitársaságok és járatok száma. A légi közlekedés és az előnyös fekvésű Ferihegyi Repülőtér fejlesztése számunkra ugyancsak fontos devizaszerzési mód, amelyek lehetőségét maximálisan ki kell használnunk.

Végül utalok arra, hogy közlekedéspolitikánk az előzőekben említett közlekedési ágazatok fejlesztésénél számol az *egyéb* közlekedési eszközök és szállítási módok növekvő szerepével is, mint amilyen az energiahordozóknak — a szénnek, az ásványolajnak és a földgáznak — a klasszikus szállítási módok helyett villamos energia formájában távvezetékén, illetőleg csővezetéki hálózatokban való továbbítása. Az energiának, illetőleg az energiahordozóknak ilyen módon való eljuttatása — megfelelő termelési és fogyasztási viszonyok, mennyiségek és távolságok esetében — minden más szállítási megoldásnál gazdaságosabb.

\*

Ezek azok a főbb fejlesztési irányok, amelyek — mint reális célkitűzések — a közeli egy-két évtizedben a magyar közlekedéspolitikát meghatározzák, és amelyek előreláthatóan beépülnek népgazdaságunk 1985-ig terjedő távlati fejlesztési tervébe is, az ismeretes módon nemrég megindult tervezési munka során.

Számolnunk kell azonban azzal a ténnyel, hogy a tudomány és technika fejlődése egyre meredekebben emelkedő görbe szerint folytatódik tovább, ami ma még szinte beláthatatlan lehetőségeket, de egyben fokozódó veszélyeket is jelent — a közlekedés területén is — az emberiség számára.

Lehetséges, sőt valószínű, hogy egyes, ma még kísérleti stádiumban levő közlekedéstechnikai megoldások — bebizonyítva minden irányú életképességüket — alkalmassá válnak a közlekedés gyakorlatában való tömeges alkalmazásra, másfelől egészen új megoldások is születnek, amelyek mai elképzelésünket a közlekedés távolabbi jövőjéről lényegesen megváltoztatják. Csak éppen utalok az olyan „szolidabb” témákra, mint a vasúti forgalom teljesen kibernetizált és automatizált, közvetlen emberi irányítást nem igénylő lebonyolítása, a gázturbina széleskörű alkalmazása a nagy sebességű vasúti közlekedésben, a szárnyas hajók elterjedése, a légpárnás járművek használata a szárazföldi és vízi közlekedésben, a belső égésű motorok felváltása a gépjárműközlekedésben a villamos motorral, az atomenergia közvetlen felhasználásának elterjedése a hajózásban, a nagyvárosi közlekedés következetes többszintűsítése és így tovább. De nem maradhatnak ki látókörünkől azok a még utópisztikusnak tűnő tervek, elképzelések sem, amilyenek pl. az utasszállító szalagok a városi közlekedésben, a sok száz km/ó sebességű csővasutak, a vezető nélküli, automatikusan irányított gépjárművek, az utasszállító rakéták és más hasonlóak.

A nagyszerű kilátások mellett azonban fel kell figyelnünk a közlekedés veszélyeire is, amelyek már ma is jelentkeznek, különösen a közúti közlekedés területén. És itt — mint már említettem — nemcsak a növekvő baleseti veszélyre kell gondolnunk, hanem azokra az ártalmakra is, amelyeket a modern ember elszenved egészséges környezetének megromlása, idegeinek túlterhelése következtében. Éppen ezért a tudományos munkának a jövőben sokkal nagyobb figyelmet kell tanúsítania mindazon problémák iránt, amelyek a közle-

kedéstechnikai fejlődés emberi, társadalmi relációiban, közegészségügyi, pszichológiai és szociológiai vonatkozásban jelentkeznek.

A közlekedéspolitikai vezetésnek mindezen jelenségeket figyelnie, értékelnie és korábbi célkitűzéseit a szükséghez mérten módosítania kell. Szem előtt kell tartanunk azt is, hogy azok a hosszú életkorú közlekedési létesítmények, amelyeket az országban és városainkban most és a közeljövőben megvalósítunk, lényegesen determinálják majd a második évezred fordulójának közlekedési viszonyait, s ezáltal utódaink életformáját is. Felelősség terhel tehát bennünket azért, hogy a jövő várható alakulását — amennyire tudásunk jelenlegi szintjén csak lehetséges — figyelembe vegyük a mai fejlesztő munkánkban.

A hivatása magaslatán álló, a szocialista humanizmustól áthatott közlekedéspolitika — támaszkodva a tudomány és a technika eredményeire — mélyen átérzi ezt a történelmi felelősséget.