

NÉHÁNY GONDOLAT BUDAPEST KÖZLEKEDÉSÉRŐL¹

Fleischer Tamás

1. BEVEZETÉS

Korábban főleg a világiállítással kapcsolatos hatástanulmányokban több kérdésben kényszerültünk vitatkozni a fővárosban tervezett közlekedési elképzelésekkel, részben konkrét kérdésekben, részben pedig éppen az átfogó koncepció hiányára utalva. Ugyanakkor - a hatástanulmány műfajából is eredően - ezek a megjegyzések elsősorban kritikaiak voltak, bár felvetettünk már néhány alternatív ötletet is. Most úgy látjuk, hogy ebben az irányban tovább kell lépünk, elindítva egy koncepcionális oldalról is megalapozható fővárosi közlekedés-fejlesztési program kidolgozását.

Hangsúlyozottan nem "az egyetlen lehetséges" programot kívánjuk megalkotni, hanem *egy* lehetséges - természetesen vitatható és vitandó, - programot. Az egyik fontos feladatnak éppen azt tartjuk, hogy rámutassunk olyan pontokra a koncepció kialakítása során, amelyek *érdemben vitathatók*. A egyik legnagyobb problémának ugyanis éppen azt tartjuk, hogy *a korábbi hagyományokhoz hasonlóan ma sem mer a főváros* tényleges alternatívákat megvitatni, összemérni. Úgy tapasztaltuk, erős hajlandóság mutatkozik arra, hogy csak amikor a valóban vitatható kérdéseket a főváros vezetése eldöntötte, vagy annak véli, akkor vállalkozik vitára, ezzel választása védelmébe kényszerítve bele saját magát.

¹ Megjelent: *Budapest közlekedésének néhány kérdéséről*. Városi Közlekedés 1993. 5. szám. pp 288-298.; továbbá a *MÁSODIK MILLENNIUM. Budapest jövőképei*. Tanulmánykötet a Főpolgármesteri Hivatal Városfejlesztési Ügyosztályának megbízásából a BME Urbanisztikai Intézet MTA Kutatócsoportján belül alakult munkacsoport keretében. Szerk.: Fleischer Tamás, Miklóssy Endre, Vidor Ferenc. 1993 augusztus *Mellékletében*.

A továbbiakban szorgalmazott *alternatív elképzeléseknek*, terveknek tehát nem csak a konkrét tartalmát, hanem a létét is alapvető és szükséges elemnek tekintjük.

2. KÉT MEGKÖZELÍTÉS: A KÖZLEKEDÉS MEGOLDÁSA VAGY LAKHATÓ VÁROS KIALAKÍTÁSA?

Két különböző *szemléletmódról* lesz szó a következőkben. Ugyanakkor a kifejtés módja szerint is két különböző irányból közelíthetjük meg a közlekedési koncepciót: vagy az *egyes problémákból* indulhatunk ki, vagy pedig előre explicitté tehetjük az általunk *választott szempontrendszer*t. Az alábbiakban először megkísérelünk bemutatni, szembesíteni két eltérő szemléletet, és a később részletezendő konkrét problémákat *itt* csak illusztrációnak használjuk fel.

2.1 Szűk keresztmetszetek és egyéb tünetek kezelése

Az egyik felfogás a közlekedést egy technikai lehetőségnek tekinti, ahol a tervező feladata az, hogy mérje, elemezze, és kielégítse az *igényeket*. Jóllehet ez tekinthető a tradicionális tervezőmérnöki szemléletnek, általában ritkábban találkozunk ennek az értékrendszernek az összefüggő kifejtésével, inkább jellemző az *egyes problémákból* való kiindulás és közben rész-értékszempontokra mint evidenciákra történő hivatkozás. A tipikus megközelítési mód az egyes közlekedési akadályok, helyi szűk keresztmetszetek leírása, feltérképezése és tervek, javaslatok megfogalmazása azok egyedi esetként történő megoldására. A sorrendiség kialakítása, a prioritások megfogalmazása ebben az esetben azt mérlegeli, hol a legfeszítőbb a probléma, legnagyobb a sorbanállás, hiszen ott a legsürgetőbb a beavatkozás.

Milyen érveket lehet felsorakoztatni e mellett a felfogás mellett? Eszerint az emberek nem azt várják, hogy mások felülbírálják az elképzeléseiket, nem szeretik, ha arra készítetik őket, változtassák meg a szokásaikat, ha tilalmakat és kerülőutakat írnak elő számukra; hanem *egy szolgáltatást szeretnének kapni: ott, akkor és azzal az eszközzel utazni, amivel éppen kedvük tartja*. Ha zsúfoltak a villamosok, a buszok, azt várják, hogy nagyobb járműveket állítsanak be, sűrűbben indítsák azokat, vagy építsenek helyette gyorsvasutat, földalattit. Ha forgalmi dugók lassítják az autóforgalmat, akkor több forgalmi sávra, felüljárókra, nagyobb útfelületre van szükség. Ha nehéz parkolóhelyet találni, akkor több parkoló kell, ha ez nem fér már el, akkor többszintes garázsokat kell építeni. Eszerint a közlekedéstervező feladata az, hogy észlelje a sorbanállásokat, a várakozásokat, a zsúfoltságot, és mindenütt megszüntesse azokat, követve az *igényeket*.

Ebben a logikában minden gondhoz egy jól meghatározható válaszreakció tartozik. Ennek a felfogásnak a jegyében hivatkozik mindmáig "a szakma" arra, hogy mit

kell építeni, mire kell központi pénzeket juttatni a további dugók, a csőd elkerülésére.

Sajnos akkor, ha az infrastruktúra építésének finanszírozása szétagolt és egyedi döntésektől függ, vagyis minden egyes beruházás esetében egyedileg kell a központi pénzek újraelosztója számára bizonyítani, hogy feltétlenül szükséges az adott beruházásra pénzt juttatni, akkor valóban ez a módszer válik a legeredményesebb rövid távú pénzszerzési taktikává: azaz ott a legjobbak a beruházások elfogadásra az esélyek, ahol a leglátványosabban demonstrálható a helyi megoldandó probléma, a csőd, a torlódás.

Ennél már csak az a sajnálatosabb, hogy a rendszerváltás időszakában kiderült, hogy a tervezők ezt a taktikai elemet, az igényekre való hivatkozások ilyen rendszerét maguk is elhiszik, sőt a szakma presztizs-szemponyjának vélik, hogy ma és továbbra is körömszakadtáig ragaszkodjanak érveik igazához. Ezzel a közlekedéstervező szakma egésze nagyon nagy mértékben hozzájárult ahhoz, hogy a döntési rendszer egésze változatlan maradt.

Az igényekre hivatkozó tervezői szemlélet a zsúfoltságból mindig azt a következtetést vonja le, hogy *kevés a hely*, ezért a város kellős közepén akarja bővíteni a sávokat, a parkolóhelyeket. Az eredmény mára ismert: a Belvárosi templom melletti hat forgalmi sávon lehet eljutni Miskolcra, vagy Bécsből az Alföldre; ugyanide fut be a Váci utca *gyalogos-zónája*, amit egyébként azért nem lehet oldalirányban tovább bővíteni, mert a vele közvetlenül szomszédos két utcában van egy-egy (mondhatnánk az országban található valamennyi) többemeletes parkolóház.

2.2 A problémák gyökereinek feltárása

A másik felfogás hívei azt mondják, *nem a tüneteket kell kezelni*, hanem a kiváltó okokat. A problémák *megjelenési formája* nem feltétlenül esik egybe a valódi, megoldandó problémával. Ha a hálózat túl centralizált, és ma minden kapcsolat csak a központon keresztül elégíthető ki, természetesen ebben a központban tapasztalhatók a sorbanállások, a torlódások, *itt* nem lehet parkolóhelyet találni, és, úgy tűnik, *itt* hiányoznak további hidak, sávok, megállók. Ez azonban egyáltalán nem jelenti automatikusan azt, hogy valóban ezek megépítése lenne az üdvözítő. Ha ugyanis további építkezésekkel fokozzuk a túlzott egyközpontúságot, a főváros fő szerkezeti problémáját, akkor ahelyett, hogy megoldanánk, éppen, hogy felerősítjük azokat a következményeket is, amelyek a zsúfoltságot előidézik. A Belvárosban *nem a hely kevés*, hanem a kényszerpályák következtében *a forgalom túl nagy, az autók túl sok*. E szerkezeti eredetű probléma nem orvosolható sem további belvárosi célpontok kiépítésével, sem a Belváros megnagyobbításával. Olyan megoldásokra van szükség, amelyek lehetővé teszik, hogy a máshol is kielégíthető funkciók iránti igényekkel ne kényszerüljenek az emberek a Belvárosba.

A Belváros számos problémája megoldásának a kulcsa éppen nem a Belvárosban, hanem ettől térben *távolabbi* fejlesztésekben van. Az egyes kerületek, városrészek helyi központjainak kell vonzóbbakká válniuk ahhoz, hogy tehermentesíteni legyenek képesek a centrumot. E külső központok egymás közötti kapcsolatainak a gazdagodása teszi csak lehetővé azt, hogy az ott lakóknak alternatív célpontjaik, alternatív útvonalválasztási lehetőségeik legyenek a Belvárosba vezető kényszerpályákkal szemben. Általában elmondható, hogy **a választási lehetőség, a térbeli gazdagodás fontosabb a városlakó számára is, mint a korábbi felfogás által erőltetett javulás, azaz a kényszerkapcsolat állandó kapacitásbővítése.**

2.3 És ki a "szakma"?

Amikor szembeállítjuk egymással a kétféle felfogást, nem csak a szemléletben és a problémák elemzésének *mélységében* fedezhetünk fel közöttük különbségeket, de az eltérő a figyelembevett *szempontok terjedelme* is.

A hagyományos közlekedéstervezés mindig *elszigetelten akarja megoldani* a problémákat, mégpedig nem csak *térbelileg*, de ugyanez jellemzi a problémamegoldás *diszciplináris* megközelítését is. Eszerint a felfogás szerint vannak *közlekedési problémák*, ezeket *közlekedési módszerekkel* kell megoldani, amire a *közlekedési szakemberek* a hivatottak. Gyakran éri az a kifogás a kívülről érkező javaslatokat, azok tartalmától függetlenül, hogy "nem szakmabeli" a javaslattevő, míg "a szakma" egységes az adott javaslat elvetésében. (Tudjuk, hogy egyes korszakokban a definíció akár meg is fordulhat, és az válik a szakmabeliség kritériumává, hogy adott kérdésben hogyan foglal valaki állást.)

A másik felfogás szerint a szerkezeti megoldások megtalálása egyáltalán nem kizárólagosan *közlekedési* szakmai kérdés. Ellenkezőleg, éppen azt igényli a közlekedéstervezőtől, hogy munkájával és gondolkozásmódjával képes legyen *beleágyazódni a városszerkezeti, városgazdálkodási, környezeti gondok megoldásán együttműködő szakemberek gondolkozási logikájába*. A jövőbeli hálózat alakítását nem a felmért napi utazási igények közvetlen biztosítása kell, hogy vezérelje, hanem az együttes erővel kialakítható lakható város jövőbeli szerkezetéhez kell vele alkalmazkodni. A közlekedés tervezőjétől ez többek között azt igényli, hogy képes legyen markánsan megkülönböztetni a maga *hálózattervezői* feladatát mondjuk a BKV forgalomszervező diszpécserétől: ez utóbbinak ugyanis valóban az a dolga, hogy minél jobban *ki-szolgálja az (aznapi) igényeket*.

2.4 A főpolgármester programjának szemlélete

A főváros főpolgármestere 1991-ben, amikor megalkotta a főváros közlekedési programját, teljes mértékben a hagyományos megközelítés, nevezetesen az egyedi

problémák kezelése, a szűk keresztmetszetek közlekedéstechnikai módszerekkel történő feloldása és a szűken vett közlekedéstervezői szakmai ítéletek elfogadása mellett állt ki. (Ezt tényként említjük és nem állítjuk, hogy tudatos választás eredménye volt.)

Mit javasolt ugyanis a mai helyzet javítására a *Közlekedés, közművek* programfüzet szerzője, Schulek János²?

- "Feltétlenül szükséges parkolóházak, mélygarázsok telepítése a jól kiválasztott belvárosi területekre" - máshol:
- "Dél-Buda közlekedése csak metróval, mégpedig a Belvárost érintő metrónak a megépítésével oldható meg" - vagy:
- (A csepeli gyorsvasút felújításával..) "Csepel-Belváros közlekedésében jelentős javulás érhető el" - miközben:
- a Csepelt (közelről) elkerülő Lágymányosi hídon "a villamosátvezetés miatti áttervezés... ..gyorsan végrehajtható" - viszont a Csepelt Budára és Pestre egyaránt bekötő Galvani híd vonalában - "már előre jelezhető, hogy... ..súlyos műszaki és környezetvédelmi problémák merülnek föl".

Azaz, a program ugyan megelőzően felsorol számos általános elvet, (van közöttük sok korszerű is) majd számolatlanul minden elképzelhető kapcsolatot, közte öt Duna-hidat, *utána* viszont finoman tartalmaz egy prioritást: elutasít, későbbre halaszt, vagy bizonytalanná tesz mindent, ami eltér az elmúlt években a főváros néhány tervezője által kialakított elképzelésektől. Ezek a tervek pedig sajnálatos módon minden központbeli problémát helyi építésekkel és minden külső ellátatlanságot a Belvárosra való rákötéssel akartak orvosolni.

Vagyis, sajnálatos módon a *Közlekedés, közművek* programfüzet egy elkülönült ágazati gondolkodásmód szerint épül föl, ami *nem alkalmas* a fővárosi léptékű közlekedési gondok megoldására. Ebből az alapállásból következnek a program javaslatai is, így a fentebb idézett és a térbeli központosítást tovább erősítő hálózatelemek mellett kiemelendő az ágazati elkülönülést és forrásközpontosítást célzó hangsúlyos javaslat a főváros Közlekedésfejlesztési Alapjának a létrehozásáról. Ennek révén a hibás térbeli fejlesztések végrehajtásához még ráadásul független, diktáló pozícióba is óhajt kerülni az ágazat.

² In: Demszky Gábor programja a főváros számára. Előtanulmányok 1991 augusztus

2.5 A megoldási akciók és a problémák összefüggése

Itt csak visszautalunk arra, hogy az 1991. évi augusztusi hatástanulmányban részletesen elemeztük azt a mechanizmust, amelynek során a fentebb leírt fővárosi szerkezeti problémák nyomán egy játszma alakul ki, és a mindig visszatérő megoldási kísérletek (esetünkben a főváros közepén történő fejlesztésekkel történő újabb és újabb megoldási kísérletek) egy idő után az alapprobléma fő előidézőjévé és fenntartójává lépnek elő. E mechanizmusnak az "ugyanabból még többet" elnevezésével is arra utal a konfliktusmegoldással foglalkozó szakirodalom, hogy a hagyományos "bevált" módszerek ebben az esetben tényleg visznek és éppen arra kell törekedni, hogy egy valódi megoldással ebből *a játszmából sikerüljön kilépni*.

3. KÉT ÉRTÉKELV: A KÖZLEKEDÉS MEGOLDÁSA VAGY LAKHATÓ VÁROS KIALAKÍTÁSA?

Az eddigiekben elsősorban *módszertani* szempontból, - a megközelítés technikája, a problémafeltárás mélysége vagy a szakmaközi mértéke szemszögéből - hasonlítottuk össze a hagyományos közlekedéstervezői felfogást más lehetséges felfogásokkal. Bár a példákban ez már keveredett, de nem kívántunk belemenni a választott közlekedési megoldás, célkitűzés *értékeivel* kapcsolatos eltérésekbe, kettőségbe.

3.1 Az értékelvek pluralitása

A valóságban a probléma megragadásának, megfogalmazásának módja nem tisztán technikai kérdésként (a problémaelemzés mélysége) szűródik le, hanem összefügg *értékszempontokkal* is. Így a probléma megragadása akár a budapesti hálózatszerkezeti kérdés esetén, de más kérdéskörökben is eleve eldönti azt, hogy milyen eredményt várhatunk a megoldásoktól. Az alábbi *1. táblázatban* összefoglaljuk a legáltalánosabb városi közlekedési címszavaknak, hívószavaknak *két eltérő értékelv* szerinti megközelítésmódját, azaz, hogy az adott értékelv szerint hogyan fogalmazódik meg az egyes alágazatok kulcsproblémája a fővárosban.

Itt tehát a hagyományos közlekedési ágazati szemlélettel *egy* lehetséges "alternatív" értékrendszert, a *környezetorientált városi közlekedésre* vonatkozó értékeket állítottuk párhuzamba.

A hagyományos szemléletet az jellemzi, hogy az *egyéni közlekedés számára* létesítendő pályafelületeket szinte célként tekinti. Az útkapacitásokra, parkolóhelyekre, motorizációs fokra vonatkozó nemzetközi összehasonlításokból kizárólag a fejletlenségre és a kapacitáshiányra utaló következtetéseket vonja le. Ugyanakkor a

gyalogos és kerékpárosforgalom de a tömegközlekedési megállóhely is ebben a tervezési felfogásban nem kiemelt cél, hanem a járműáramlásokat *zavaró tényező*.

1. táblázat

KÖZLEKEDÉSI PROBLÉMÁK A FŐVÁROSBAN

HÍVÓSZÓ	MEGKÖZELÍTÉS	
	hagyományos	környezetorientált
hálózat	kapacitáshiány	centralizáció
egyéni közlek.	sáv- és parkolóhiány	levegőszennyeződés
tömegközlekedés.	lepusztulás	drágulás
kerékpározás	balesetveszély	kapacitáshiány
gyaloglás	fegyelmetlenség	egészségi ártalom

A *környezetorientált* értékrend ennek sok tekintetben a fordítottja, ahol a prioritás egyértelműen a gyalogosé és a kerékpárosé, a tömegközlekedéssel utazóé. Ebben a felfogásban az autó válik a gyalogos életmódot zavaró tényezővé (balesetveszély, egészségi ártalom) amit a város számos térségéből ki is kell küszöbölni, mást csak az általa okozott károkat kell csökkenteni.

Fontosnak tartjuk, hogy az *értékrendre* vonatkozó megítélést markánsan megkülönböztessük az előbbieken tárgyalt módszerbeli, technikai kérdésektől. Az értékrend elfogadása egyértelműen társadalmi kérdés és *nem szakmai* a szónak a tervezéstechnikai értelmében. A tervező, meggyőződése alapján kiállhat valamelyik értékrendszer mellett, elősegítheti annak érvényrejutását, de ezt mint mozgalmár, mint társadalmi aktivista teszi, nem mint szakember.

A tervezőnek mint szakembernek viszont kötelessége az, hogy az adott értékrendszeren belül korszerű módszerek alkalmazásával és körültekintően tervezzen. Bár nincsenek a gyalogosok vagy a kerékpárosok mögött olyan pénzügyi körök, érdekcsoportok, hogy ez ma élő veszély lenne, de a tervezés szintjén a környezetorientált értékrendszer híve is elkövetheti a fentebb elemzett hibákat, tehát a probléma elemzése nélkül, a valódi összefüggések megismerése nélkül, a tünetek alapján való beavatkozást, az egyszer már kialakított gyalogos-zóna mértéktelen bővítését más kerületekben kezdeményezett gyalogosövezetek helyett, az "igényekre", a szűk értelemben vett közlekedés-tervezési technokratikus szempontokra koncentrációt és az egyéb szempontok semmibe vételét. a más szakmákkal, más tervekkel való összhang elhanyagolását, az alternatívák nélkül való tervezést, vagy nem valódi választásra alkalmas alternatívák benyújtását, az egyetlen megoldáshoz ragaszkodást, a megen-

gedhetetlen, korrupt érdekösszefonódást, a telek- vagy ingatlanspekulációban való elmerülést.

Akkor tehát, amikor a továbbiakban bővebben kifejtjük a környezetorientált értékrendszerrel kapcsolatos elképzeléseinket, semmiképpen nem valamiféle egyetlen lehetséges megoldást, vagy egy maitól eltérő értékrendszer alapján kialakítandó izlésterrort akarunk propagálni. Annak viszont szükségét látjuk, hogy bizonyítva legyen: *van lehetőség* arra, hogy egy, a környezet iránt nagyobb érzékenységet mutató értékrendszer alapján, szakszerű közlekedéstervezési módszerek segítségével kialakítsunk egy fővárosi közlekedési koncepciót. Azt már csak zárójelben tesszük hozzá, mert ez a *saját* értékelveinket tolja előtérbe, hogy azt is bizonyítani reméljük, hogy ez a koncepció ráadásul kellemesebb életet tesz lehetővé a fővárosban, szerethető és - ez sem mellékes, - mindezekon felül még lényegesen olcsóbb is, mint a ma hivatalosan megjelenő koncepció.

3.2 Új prioritások a főváros életében, a közlekedésben. Egy vízió

Egy olyan fővárost képzelünk el, ahol a környezeti értékek, a múlt hagyományai együtt élnek a mai lakókkal, és tartalmat, értéket jelentenek számukra. A közlekedést illetően ez olyan város kialakítását jelenti, ahol az ember: *a gyalogos ember, a kerékpározó ember, a tömegközlekedéssel utazó ember* élvez elsőbbséget.

A gyalogos ember elsőbbsége azt jelenti, hogy újjá kell éleszteni a város lakóutcáit. Az utca elsősorban *ne* a járművek és a szemetesvödrök tárolóhelye legyen, hanem része az utcában lakók életterének. Ehhez vissza kell állítani *a járda* tekintélyét. A járdát meg kell védeni a gépjárművektől, a szeméttől és a kutyák piszkától. Lehessen gyerekkocsival - vagy mozgássérült kocsival - mindenhová eljutni: ahol a járdán ez nem biztosítható, ott egyértelmű jelzés utaljon arra, hogy az úttesten a gyalogosnak feltétel nélküli elsőbbsége van minden más közlekedési móddal szemben. Biztosítani kell, hogy az utca takarítható legyen: ehhez a parkolást kell úgy szabályozni, hogy a takarítás legalább meghatározott napokon elvégezhető legyen.

Ma a lakók igyekeznek hátatfordítani az utcának, mert onnan a forgalom zaját, a port, a szennyezett levegőt várhatják főleg, amitől - teljes joggal - szeretnének elszigetelődni, és igyekeznek bezárkózni a lakásaikba. Ezt a hátatfordítást szimbolikusan és valóságosan is jól kifejezi, hogy a szemetesvödrök tárolóhelye - ami valaha a hátsó lépcsőház, vagy a hátsó udvar volt - ma a legtöbb helyen a házak bejárati kapuja. Sajátos módon minél több ember fordít hátat az utcának, *az* annál inkább válik valóban külsővé, idegenek birodalmává, hiszen a bezárkózott ember számára a szomszédja is idegenné lesz.

A kerékpár prioritása azt jelenti, hogy biztosítani kell, hogy mindenki használhassa a kerékpárját, aki akarja, és azon akárhova eljuthasson a városban. Eközben -

és itt tizenéves fiatalokra is gondolni kell - biztonságban legyen és ne fulladjon meg autók kipuffogógázaiban. Legyen módja arra, hogy a kerékpárt, (a gyerek-kocsit) biztonságba helyezze, ne kelljen azt felvinnie az ötödik emeletre. Természetesen mindez nem csak tervezési és szabályozási feladatokat jelent, hanem építési és burkolatalakítási, jelentős költségekkel járó munkákat is.

A **tömegközlekedés előnyben részesítése** azt jelenti, hogy vonzóvá válik (a gépkocsihasználattal szemben) a közforgalmú járművek használata. Ez, a közhiedelemmel ellentétben nem csak finanszírozási kérdés. A tömegközlekedési vállalat(ok)kal kapcsolatos szabályozási és versenyfeltételek kérdése is, de itt most inkább a megkívánt célokat emelnénk ki: az átszállási körülmények javítását, gondosabb megtervezését, a széttördelt, kényszerkapcsolatokba csatornázott ráhordó kapcsolatok helyett hosszabb járatok visszaállítását. Általában az üzemi szempontokkal szemben a tömegközlekedés megszervezésénél, - sőt, az fővárosi közlekedés egészének a megszervezésénél - prioritást kell adni az elszállítandó utasok szempontjainak.

Ez sem ingyenes, sem olcsóvá tett közlekedést nem jelent. A város egészének élete szempontjából ugyanis - a közhittel ellentétben - nem az jelenti a javulást, ha jelentős, máshonnan elvont és központosított összegekkel kiemelkedően olcsóvá teszi az ország a fővároson belüli közlekedést. A mesterségesen olcsón tartott szállítás ugyanis érzéketlenné teszi a gazdaságot és a lakosságot a távolságokra. Ebben nem is az a legfőbb probléma, amit maga a közlekedés érzékel, nevezetesen, hogy pazarlóvá válik a szolgáltatás fogyasztása, kielégíthetetlen igények keletkeznek. (Természetesen ez is probléma, maga ez a tény elfogadhatatlan színvonalúvá változtatja a tömegközlekedést, és az árdifferencia ellenére számos autóst távol tart) A város alakulása számára azonban még súlyosabb következményt jelent, hogy ha túl olcsóvá válik mindenért "a" központba utazni, akkor ez meg is történik, és a lokális fejlesztések, a helyi kereskedelem, szórakozási lehetőségek, sőt munkaalkalom teremtés számára még nehezebben alakul ki a helyi piac - helyi vállalkozó - helyi lakos lokális öngerjesztő folyamata: egyszerűen nem jönnek létre alközpontok, helyi piacok.

A **taxinak** nem a fenti tömeges módokhoz képest, de az egyéni közlekedéshez képest kell, hogy legyen néhány előnye: így (jelentős sebességkorlátozás mellett) behajtási lehetőség egyes kiterjedtebb, egyébként a járműforgalomtól elzárt térségekbe, éppen azért, hogy ott az általános korlátozás viszont fenntartható legyen.

Az **egyéni gépjárműközlekedéssel** kapcsolatban a város egésze szempontjából elengedhetetlen korlátozások mind nagyobb hányadát kell rugalmas és önszabályozó intézkedésekre és nem merev hatósági korlátozásokra bízni. Ilyen rugalmas szabályozás lehet a legfrekvenciáltabb központi - de nem forgalommentes - térségekben nem csak a parkolásnak, de a teljes zónán belüli tartózkodási időnek a tarifális szabályozása (road pricing); vagy a részlegesen forgalommentesített zónákban az ottlakók kizárólagos joga lakásonként egy darab, (vagy ennél kevesebb) felhasználható, vagy *áruba bocsátható* parkolási engedélyre.

Végül, visszafelé haladva az *1.táblázat* szerinti címszavakon, elérkezünk a hálózatfejlesztés kérdéseihez. Mivel ez is olyan kérdés, amiről a korábbi hatástanulmányokban részletesen esett szó³ itt csak utalunk arra, hogy - jóllehet szakmai módszertani kérdésről van szó - a jelenleg folyó vitákba értékelvi szembenállásként került be a hálózatnak a *belülről kifelé* vagy *kívülről befelé* való fejlesztésének a kérdése. Természetesen a hálózati kapacitások kívülről befelé tartó fejlesztését tekintjük csak elfogadhatónak. Valójában az elvet ma már nem is vitatja nyíltan a szakma, csak a gyakorlatban történik az ellenkezője, néha azzal az indokkal, hogy a szűkös forrásokból csak erre jut (ez pontosan az elfogadott prioritási elvnek mond ellent), vagy, gyakrabban, elvi indokolás nélkül a korábban tárgyalt egyedi problémamegoldási kísérletek keretében (Belvárosba vezető kapacitások bővítése).

4. JELENLEGI HELYZETKÉP

Miután mind a módszertani, mind az értékelveket előrebocsátottuk, a későbbiekben (*5.pont*) ezek felhasználásával néhány konkrét fővárosi problémakört kívánunk megközelíteni. Azt azonban láthattuk, hogy tulajdonképpen már a helyzetkép megfogalmazásakor alapvetően eldőlt, hogy mit tekintünk megoldandó problémának. Ezért ennek a kérdésnek itt egy külön közbeiktatott pontot szentelünk, annak ellenére, hogy a kiterjedt és átfogó tényfeltárást nem tekintjük jelenlegi feladatunknak. A "helyzet" részének tekintjük viszont a már megfogalmazott terveket, elveket, javaslatokat is.

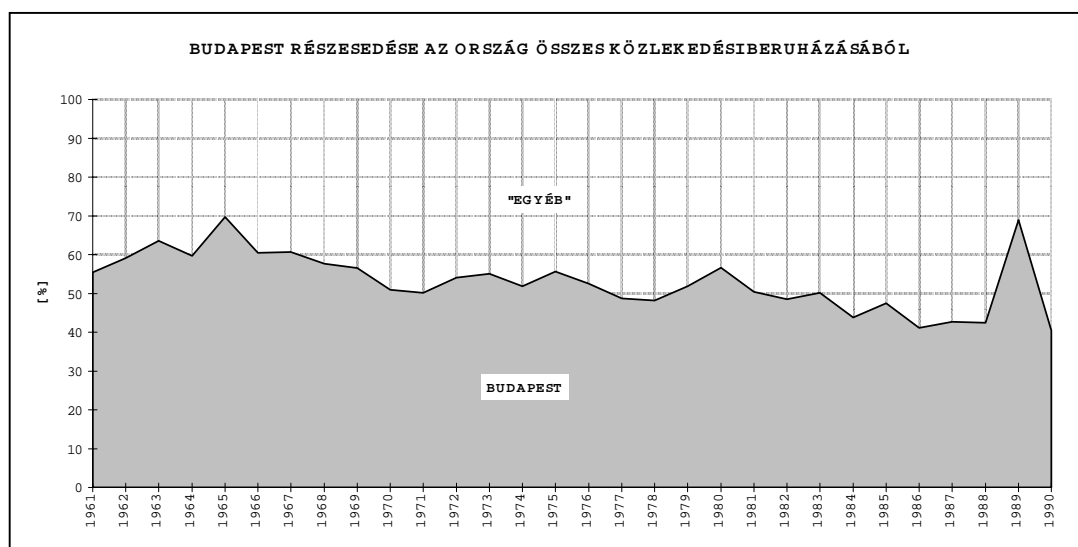
4.1 Tények interpretálása

A helyzetkép megfogalmazásához megfelelő kritikával felhasználjuk a Főpolgármesteri Hivatal Közlekedési Ügyosztályának gondozásában 1992. júniusában *a főváros közlekedésének fejlesztési elveiről* megjelent kiadványt⁴. Nevezetesen azt a hét ábrát, amely a tömegközlekedés illetve a gépjárműközlekedés helyzetéről a kiadvány közöl, minden további nélkül tényként elfogadhatjuk. Ugyanakkor a helyzetet ismertető szöveges rész - teljesen megfelelve az *1.táblázat* szerinti *hagyományos közlekedéstervezői* felfogás problémamegközelítésének - két sor kivételével több, mint hat oldalon kizárólag a *menyiségi kapacitáshiányok* leírásával foglalkozik, illetve annak ecsetelésével, hogy mindez a pénz hiányára vezethető vissza.

³ Megjelent: Fleischer Tamás: Fővárosfejlesztési modellek ÉGSZI Gyorsjelentés 1991. 29. szám (október)

⁴ Budapest főváros közlekedésének fejlesztési elvei. Budapest Főváros Főpolgármesteri Hivatal Közlekedési Ügyosztály 1992 június hó

Nem kívánjuk vitatni azt, hogy a BKV állóeszközei és járműállománya előregedtek, csakúgy, mint a közúti vasúti és hév pályák, továbbá az üzemi létesítmények. A közúti közlekedés helyzete a kiadvány szerint még súlyosabb, az úthálózat fejletlensége, hiányzó szakaszai miatt nő a balesetek száma és súlyossága. "Számos" csomóponton kellene jelzőberendezés, ahol van ott "nagy része elavult konstrukció", ehhez jönnek még a szintbeli vasúti keresztezések. "Ez az állapot az évtizedek óta a szükséges anyagi eszközök hiányával küszködő utügyi gazdálkodás folyamánya, melynek következtében a főváros mindmáig nem tudta kiküszöbölni a felsorolt hiányosságokat, és ezzel utolérni az ellátásban reá háruló feladatokat."



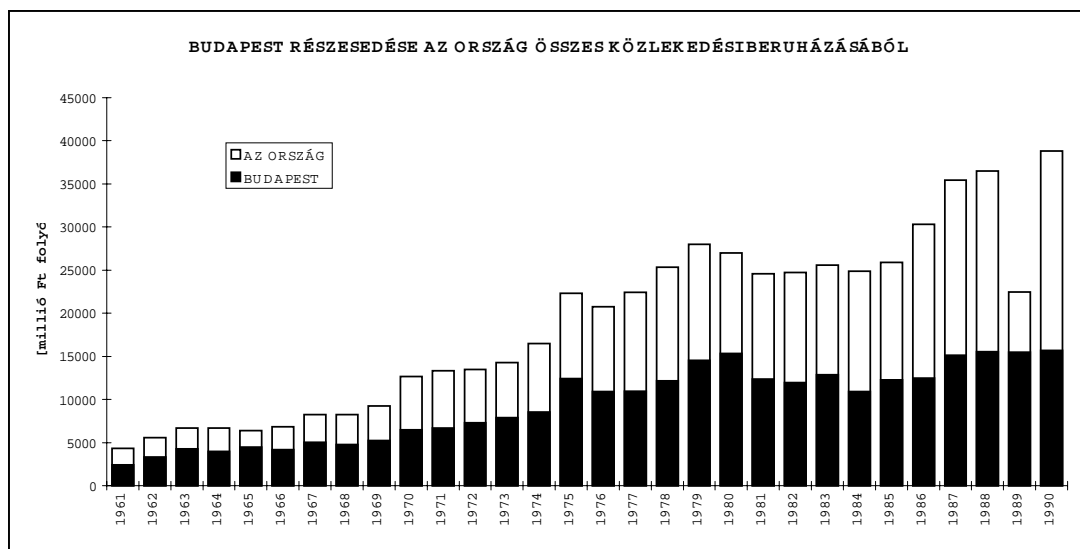
1. ábra. Budapest részesedése az ország összes közlekedési beruházásából

Fentiekkel kapcsolatban szükségesnek tartjuk bemutatni az 1. és 2. ábrát. Az 1. ábrán feltüntettük, hogy az országos közlekedési és hírközlési beruházásoknak 1961 óta milyen aránya jutott a fővárosra. Az arány tartósan megközelíti vagy meghaladja az ötven százalékot, bár tendenciája kétségtelenül csökkenést mutat. A kivételt 1989 jelenti.

A kiugrást magyarázza a 2. ábra: 1989-ben az országos ráfordítások jelentősen csökkentek, a fővárosi beruházások nem: és az arány 68%-ra emelkedett!

Természetesen tisztában vagyunk azzal, hogy az országos infrastruktúra egészére is lehetett volna több pénzt fordítani, mégis, mivel a fővárosi beruházások aránya tartósan több, mint kétszeresen haladta meg Budapest lakosság szerinti részarányát, reális az a feltételezés, hogy a főváros közlekedésére *jelentősen nagyobb összes ráfordítások* de ugyanakkor egy *egyenletesebb országban belüli elosztás* esetén sem jutott volna több külső forrás.

Ideje lenne tehát felhagyni azzal a redisztribúcióban kialakult taktikával, amely minden problémát a pénzügyi források hiányára vezet vissza, és elemezni kellene azt, hogy miért emésztődött fel minden pénz olyan módon, hogy közben a feszültségek, a lemaradások még tovább nőttek. Az előző fejezetekben megkíséreltük annak a beláttatását, hogy a pénzek egy ostoba beruházási mechanizmus szerint, tüneti kezelésekre fordítottak, miközben az eredeti problémát nem megoldották, hanem csak odébbgördítették és növelték.



2. ábra. Budapest részesedése az ország összes közlekedési beruházásából

Ezzel akkor is foglalkozni kellene, ha csak a *múlt hibája* volna, mert a tanulságai akkor is megfontolandók. De sajnos ezek a *jelen hibái*: **semmi nem változott meg a problémák megragadását, a külső forrásokért való sorbanállást, az egyoldalú helyzetbemutatást, a saját magunk által előidézett hibák elemzésének a mellőzését illetően.** A helyzet bemutatásában a tömegközlekedésre vonatkozóan nem, a közúti hálózatra vonatkozóan az említett egyetlen helyen találunk utalást a hálózat szerkezeti problémájára: utóbbi mondat is ("A Nagykörúton kívül hiányosak vagy hiányoznak a főúthálózat kör- illetve harántirányú elemei a hozzájuk tartozó déli Duna-hidakkal együtt.") tipikus példája az *olyan-mintha-feltártam-volna-valamit* típusú helyzetelemzésnek, hiszen inkább akar egy eltervezett akcióból visszakövetkeztetni egy azt alátámasztó problémára, mintsem valódi elemzés eredménye. Ha meggondoljuk, ez a mondat ugyanúgy felhasználható a Józsefvárost szerkezetét szétverő¹ akció alátámasztására, mint mondjuk a Lágymányosi híd és a Galvani híd szükségességének az igazolására.

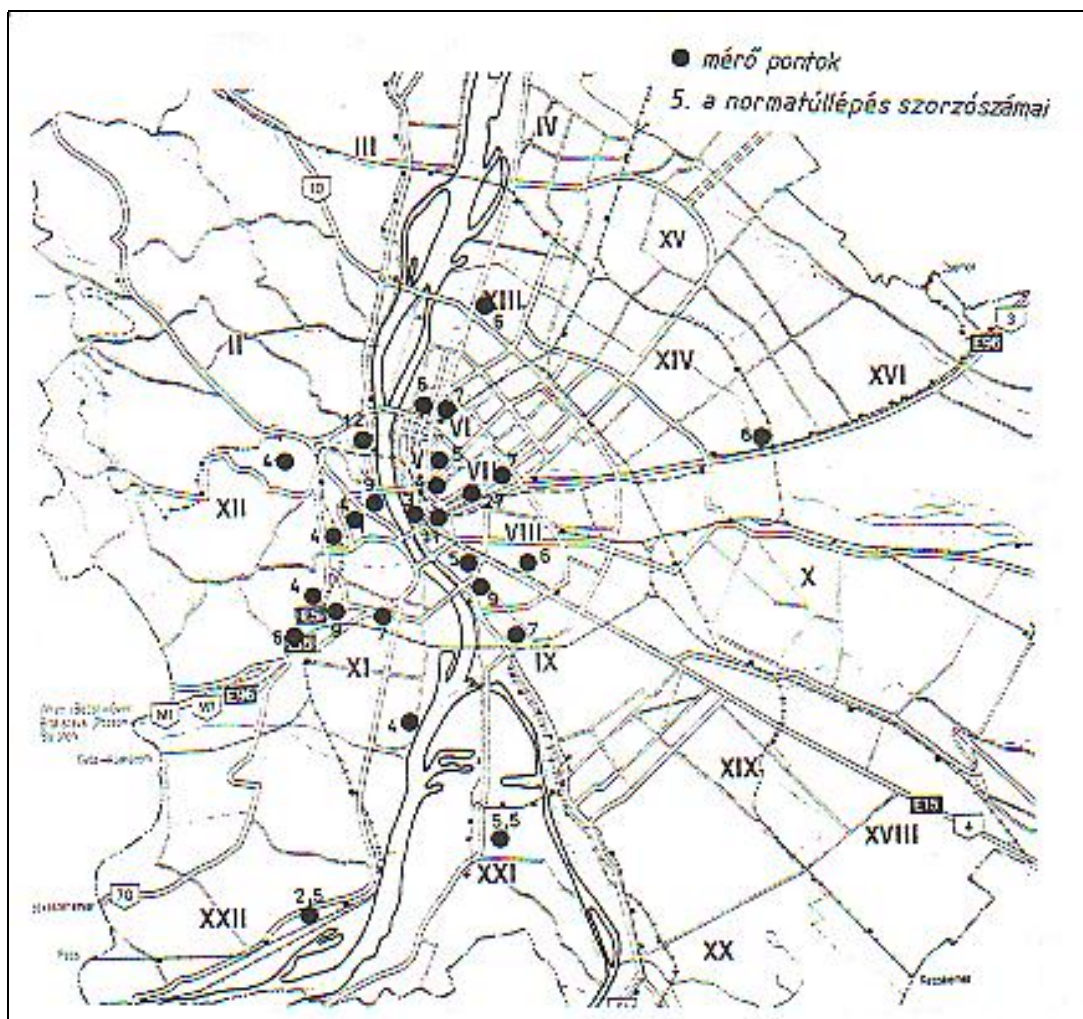
⁵ Agyrémkörút. Szétverik Józsefvárost és Ferencvárost? Beszélő Budapest 1 A Beszélő melléklete 1990 36. szám (szeptember 15.)

Az egyoldalú helyzetkép hiteltelenné teszi azokat a részeket is, ahol a forráshiányra való hivatkozásnak van alapja. Az ugyanis igaz, hogy a meglévő létesítmények *fenntartását* ugyanez a beruházási forrásokért versengő mechanizmus *kifejezetten elhanyagoltatta*, hiszen a források megszerzéséhez éppen a csődhelyzetre való hivatkozás ígért eredményes alkupozíciót, amihez sohasem ártott, ha mutogatni lehetett a leromlott állományra. Ma tehát az infrastruktúra és a közhasznú járműpark leromlott állapota tényhelyzet, és ez mindaddig így lesz, amíg külső forrásokra irányuló eseti alkumechanizmusok fogják biztosítani a fejlesztéseket.

A közlekedés okozta környezeti ártalmak, balesetek másfél oldalas bemutatása a kiadványban a fentiekhez hasonlóan egyoldalú. Nagyobb részben a balesetekkel foglalkozik, itt sem térve ki arra, hogy a zsúfoltságot *nem csak* közvetlenül a kapacitáshiány, hanem hálózatszerkezeti probléma is okozhatja. A környezeti ártalmakért illetve a környezetminőség romlásáért ugyancsak a túlzásúlt útvonalakat, a rendszeressé vált torlódásokat, a forgalom nagyságát okolja - a járműállomány korszerűtlensége, összetétele és rossz műszaki állapota mellett; de elmulasztja azt, hogy tovább lépjen, és a zsúfoltságot, a torlódásokat szerkezeti okokra vezesse vissza. Emiatt végül is a helyzetelemzés olvasójában az rögzül, amiről a kiadványban megelőzően is szó volt: a torlódások oka a kapacitáshiány, vagyis, hogy nem volt elég pénz a fejlesztésekre; és eszerint ez az oka a környezeti problémáknak is.

A magunk részéről elengedhetetlennek tartjuk, hogy a környezeti képet kiegészítsük egy felméréssel. A 3. ábrán az ólomszennyeződésekre vonatkozó múlt évi mérések¹ alapján mutatjuk be a legszennyezettebb területeket. Talán nem felesleges utalni arra, hogy a legnagyobb határértéktúllépést (19-szeres, illetve 27-szeres) a Kossuth Lajos utcában illetve a Rákóczi úton mérték, két olyan ponton, ahol *volt* fejlesztési pénz, és így már megvalósult a közlekedéstervezők álma: *a metró megépítése, a villamos levétele, és a kétszer három sávós járműforgalom*. Ezen a problémán nem lehet kapacitásbővítéssel javítani: de azt el lehet érni, hogy hasonló fejlesztések nyomán Dél-Budán, illetve a Bartók Béla úton is hasonló környezeti állapotok jöjjenek létre.

⁶ Jelentés a budapestiek ólomártalmairól Magyar Nemzet 1991. március 29



3. ábra Hányszorosa az ólomszennyezés a megengedettnek? Helyzetkép a város néhány forgalmas pontján (évi átlagos terhelések)

Az ábra alapján következtethetünk arra, hogy az "egyszerűbb" vagy "külvárosi" főbb forgalmi utak mentén is a megengedett ólomkibocsátási érték négyszerese mérhető évi átlagban, a körutak (Nagykörút, Hungária körút) mentén ez az érték inkább 6 - 7-szeres, (ilyen a Bocskai út és a Budaörsi út is) míg néhány helyen az érték 9-szeres, vagy még magasabb: ide tartozik a már emlegetett Kossuth Lajos utca mellett a Nagyszőlős u, és a Soroksári út egy-egy szakasza illetve a Clark Ádám tér. Utóbbi kivételével hangsúlyozottan a járműforgalom számára kiépített, "megoldott" fővárosi bevezető szakaszok.

4.2 A fejlesztés meghirdetett elvei

Továbbra is "kiadvány"-ként utalunk a *Budapest főváros közlekedésének fejlesztési elvei* című hivatkozott munkára. Ebben a fejlesztési elvek a szöveg felét, töltik ki: *átfogó szempontok, tömegközlekedés és közúti közlekedés* felosztásban.

A részletek taglalása előtt szót kell ejteni két nagyon általános "javaslattételi" típusról. Az egyik esetben a fejlesztő **eleve elhatározott célja egy fejlesztési akció**, és mintegy alátámasztásul, *utólag kerül csak elé a probléma*, mintha a javasolt akció arra adna választ. A másik jellegzetes esetben valóban a problémák képezik ugyan a kiindulást, azonban túl gyorsan, elemzés és megértés nélkül, közvetlenül **az észlelt tünetekre akar választ adni a "megoldás"**. (Jellegzetes példái az ilyen típusú "megoldásoknak" azok az irányelvek és programok, amelyek sorra veszik az egyes tapasztalt nehézségeket, majd ezeket írják le megoldásként pozitívrá fordítva és elé téve, hogy "törekedni kell arra, hogy" vagy "el kell érni azt, hogy" stb. A változtatás akarásának demonstrálásán túl általában semmire nem alkalmasak az ilyen deklarációk, azonban valamennyire elfedik az avatatlan szemlélő elől azt a tény, hogy a tényleges tennivalókról a javaslattevőknek fogalmuk sincs.)

A kiadvány fejlesztési elvei mindkét típusra számos példát kínálnak. A fejlesztés átfogó szempontjai címén a kiadvány a város térbeli központjának kiterjesztését igen kívánatosnak nevezi, mivel ez "a funkciók további sűrűsödését fékezi". Korábbi háttástanulmányunkban részletesen kifejtettük, itt csak utaltunk rá, hogy egy nagyobbra növelt központ *nem nyújt* tényleges megoldást, viszont kifejezetten megerősíti a főváros egyközpontúságát. Mindenképpen arra kell felhívni a figyelmet, hogy ez a kérdés nem lezárt, legalább is vitatható, és különösen nem olyan axiómaszerű, ahogy azt a kiadvány sugallja. A továbbiakban a kiadvány levezeti azt az összefüggéssort, amit fentebb, mint hagyományos közlekedéstervezői szemléletet bemutattunk: Az elmaradások miatt kényszerhelyzetben vagyunk, és pénz és idő hiányában csak a legsúlyosabb gondok enyhítése képezheti a prioritást. Csak a már fennálló igények kielégítése, az elmaradás felszámolása lehet az első a sorrendiségben, ez "meg kell, hogy előzze az új igényeket ösztönző területfejlesztő célzatú beruházásokat". Ebben a logikában tehát a tőke "igényeit" követő bontások a városközpontban: "meglévő igények" kielégítése; a központ kiterjesztése, az ottlakók kiszorulása, hagyományos utcák letarolása, bankok behatolása nem új igényeket ösztönző területfejlesztő célzatú beruházás, ellenkezőleg, összvárosi érdekű szempontok!

A tömegközlekedésre vonatkozó fejlesztési javaslatok képezik a kiadványon belül a kidolgozottabb részeket. Fő javaslata az egységes (BKV-MÁV-Volánbusz-kishajózás) rendszerben használható és térben folytonos (város és városkörnyék) hálózat. Ennek feltételeit végigvezeti vagy legalább is megemlíti a tervezési, szervezési, kapacitás-kihasználtsági, átszállási, tarifális és utastájékoztatási követelményeken. A hálózati kérdéseket érintő javaslatokból ki kell emelni a széttöredezett villamoshálózat egységének helyreállítását is segítő Hungária körúti villamos teljes meg-

építésének sürgetését, a hév - gyorsvasút kapcsolatok kiegészítését, a hasonló elvek szerint kialakítandó MÁV - kapcsolatokat, illetve a DBR metróvonal sajátos indokolását, amikor a szövegben Belváros - Dél-Buda, illetve Belváros - Zugló - Rákospalota szakaszok jelennek meg, ahol a metró "ezeket a nagyforgalmú áramlatokat mentesíti a közúti forgalomtól és az időjárási viszonyok zavaró hatásaitól". Utóbbival kapcsolatban fentebb már utaltunk arra, hogy például a Rákóczi utat mennyire sikerült a metróval mentesíteni a közúti forgalomtól. A továbbiakban (5. pont) kísérletet teszünk arra, hogy az egy probléma-egy javaslat módszeren túllépve összefüggésben foglalkozzunk a fenti hálózati problémákkal.

A közúti közlekedésen belül viszonylag sok a semmitmondó "meg kell oldani" típusú javaslat. *Nem ilyen* a hálózatfejlesztési javaslat, amelyik határozottan leszögezi, hogy mi legyen a prioritás: "elsőnek a Belváros, valamint a Szabadság híd és a Petőfi híd tehermentesítésére - esetenként helyettesítésére is - leginkább alkalmas hidat kell megépíteni". Ugyan tudjuk, hogy a szakmai zsargonban ez belülről kifelé történő fejlesztés és a Lágymányosi híd elsőbbségét akarja jelenteni, mégis helyes, hogy egy *alapelv* van leszögezve, amivel legalább lehet vitatkozni. Az alapelv ugyanis jól tükrözi azt az évtizede húzódó stratégiát, amelyik a hidak állapotát, tíz évben egyszer rossz esetben három-négy hónapra szükséges lezárását fegyverként használja fel és több évtizedre kiható szerkezeti fejlesztéseket ezen az alapon kíván eldönteni. Ami a Szabadság hídról történő végleges villamoslevételt illeti, az 5. pontban erre is kitérünk, a tömegközlekedési hálózattal összefüggésben.

A parkolással kapcsolatban a fejlesztési elvek között a hagyományos parkolásszabályozási módokról esik szó, kimarad a belváros parkolóházakkal való telepítési terve. Ezt csak üdvözölni tudjuk, jó lenne azonban az ezzel kapcsolatos álláspontot explicit módon is közölni, mert így felmerülhet a gyanú, hogy csak kimaradt egy bekezdés.

A gyalogos és kerékpárforgalomra vonatkozó elvek összhangban vannak az általunk közölt értékelvekkkel (3.2.pont) de kevésbé könnyű ezen elvek összehangolása a kiadvány itt bírált fejlesztési elveivel.

5. NÉHÁNY KONKRÉT ÜGY

5.1 A tömegközlekedés néhány kérdése

Amint arra fentebb utaltunk, jó kiinduló elvnek tekintjük az integrált tömegközlekedési rendszer kialakítására való törekvést. Egyetértettünk abban is, hogy ennek a konzekvenciáit a tömegközlekedés szinte teljes, fentebb fel is sorolt vertikumában végig kell gondolni. Néhány kiragadott összefüggésre az alábbiakban részletesebben kitérünk.

maradt az a többlet magyarázat, ami a kontextust is értelmezhetővé tenné. A talán legtöbbször idézett párizskörnyéki regionális vasút az *RER* valóban csak felületes szemlélő számára jár a *vasuti pályán*: helyesebb úgy fogalmazni, hogy az RER a vasút területét, a vasútnak a várost, még inkább a városkörnyéket átszelő *közlekedési csatornáit* veszi igénybe. Ebbe belefér az is, hogy számos helyen felhagyott vasútállomásokot alakítottak RER-állomássá, vagy egykori SNCF sínpárok helyén közlekedik a regionális vonat: de az is igaz, hogy lényegében elkülönített üzemeltetésről van szó.

Az előrelépés szándékát tükrözi a MÁV legújabb¹ távlati fejlesztési programja is, amelyik frankfurti, müncheni és bécsi példákra utalva aláhúzza, hogy a vasutak "megfelelő belső városi régiókat érintő vonalai - kellő fejlesztés után - jól felhasználhatók a nagyváros átmenő elővárosi forgalmának lebonyolításában." Innen származik a 4. *ábra* is, ahol a három, a város tágabb magterületét tangenciálisan érintő vasútvonal-pár mintegy körülfontja a fővárost: az elsőre, a Vác - Monor kapcsolatra még fölfűződik a Nyugati pu. - Ferihegy összeköttetés is. Hasonlóan magközelíti a városmagot az Érd - Nagykáta kapcsolat, míg Pilisvörösvár - Nagykátával egy külsőbb gyűrűben lenne összekötve.

A megoldások időbeli realizálhatóságát is érzékelteti, hogy ugyanez a koncepció az 1996-os világkiállítás esetére is bemutat egy jelentős MÁV részvételi lehetőséget (5. *ábra*)

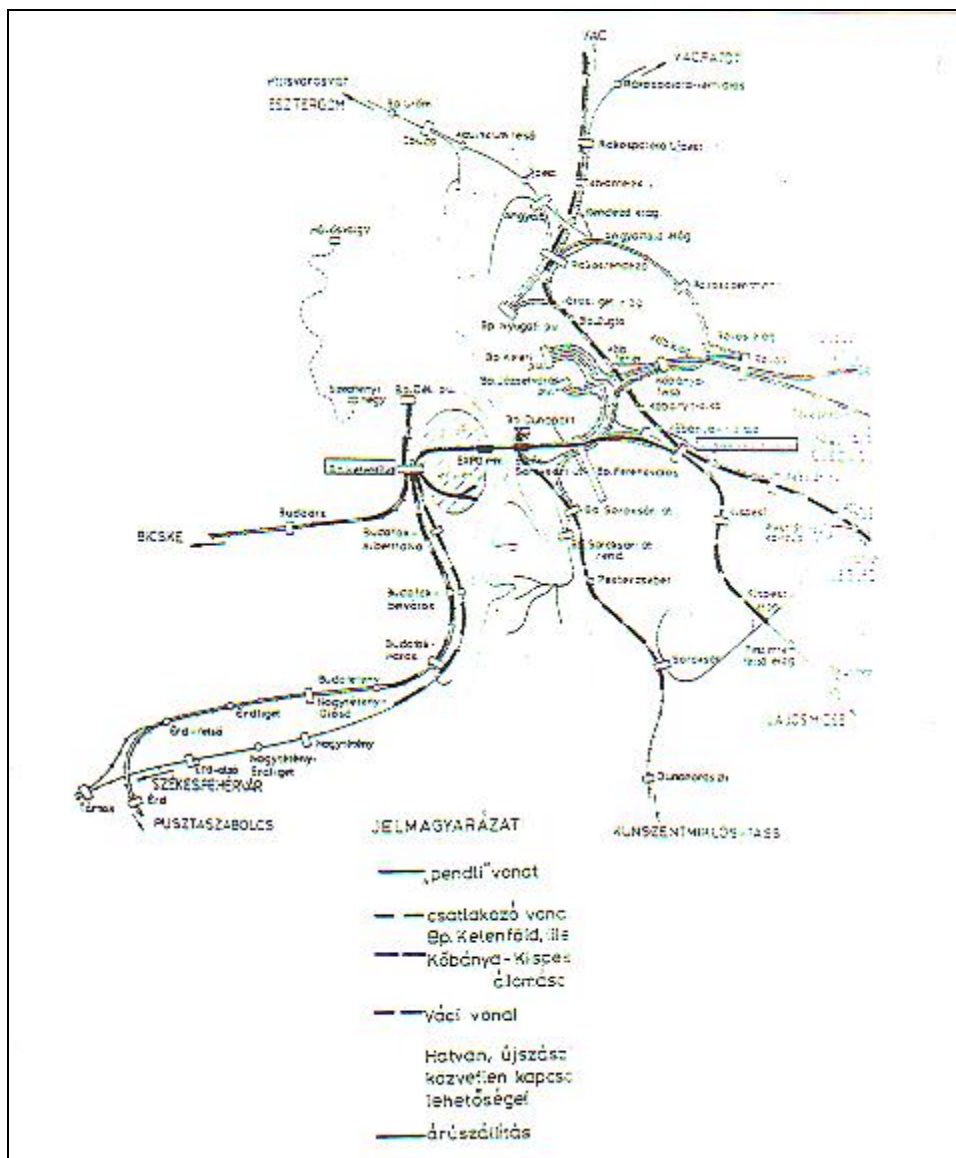
Innentől már elhagyva az idézett programot, egészítsük azt ki azzal, hogy *egy kicsit jelentősebb fejlesztéssel* az Érd - Kelenföld - Ferencváros vonalszakasz összeköttetése megteremthető az azt keresztező Vác - Rákospalota-Újpest - Zugló - Kőbánya vonallal: (4. *ábra*) és akkor előállt a **Dél-Buda - Rákospalota metrópótló** kapcsolat, ráadásul a Belváros elkerülésével! Nézzük meg mi kell ennek a realizálásához.

Természetesen több fejlesztés, mint a program által idézett esetekben. Azok tehermentesítő hatása sem kevés, a program optimista becslése szerint a városi közlekedésből 5-8 %-ot, az agglomerációs közlekedésből 15-20 % vasútra terelődése várható. A DBR összeköttetés viszont egy közel 200 milliárdos fejlesztést válthat ki, így hosszabb távon megengedhető néhány kiegészítő beruházással való megtoldása is.

Ilyen lenne, hogy a programban ugyancsak szereplő Szár - Baracska - Dabas - Cegléd (azaz lényegében a Székesfehérvár - Szolnok) Budapestet elkerülő hálózati kapcsolat kiépítésének az ezredforduló utáni befejezésével a lágymányosi vasúti híd *harmadik vágánya* és egy, a közúti híd helyett külön pályán kiépített *negyedik vá-*

⁷ A magyar vasutak távlati fejlesztési programja. Rövidített anyag. Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium 1992. augusztus

gány teljes egészében a városi vasúti kapcsolatot szolgálhatja, nem csak összeköttetésben, de kapacitásában is pótolva a metró.



5. ábra. A MÁV részvételének lehetősége a világkiállítás forgalmában

5.12 És a metró többi indoka?

A metró mögötti álló egyik kétségkívül legagresszívebb erő a MATRA cég. Számára nyilván sovány vigasz, miközben eladatlan marad a portékája, hogy legalább a *gloire*, a dicsőség megmaradt: mert a *mintát* a párizsi RER-ről vesszük.

A hazai érvek közül - a MATRA-beruházásbeli érdekeltségek magánügyleteit le-számítva - a DBR-metrót a következő érvekkel szokták alátámasztani:

- A város beépített területének kiterjedése északkeleti és délnyugati irányban meghaladta azt a távolságot, amely útfelszíni közlekedési eszközökön még elfogadható utazási időkkkel megtehető.¹

Ezt az érvet teljesen kielégíti a vasúti kapcsolat is.

- A Bartók Béla út kapacitása kimerült,
- A Szabadság hídról le kell venni a villamost,
- A hidat egy időre le is kell zárni.
- Egy időre le kell zárni a Petőfi hidat is, sarucsere miatt.
- A 7-es buszt már nem lehet tovább sűríteni, fél Dél-Buda azzal jár a Ferenciek terére, a Belvárosba.
- Az Astoria és a Keleti pu között is kell a többletkapacitás, mert a 2.-es metró kapacitása ki fog merülni.

Ennek a hatástanulmánynak a májusi előzetes változatában már kitértünk erre a kérdéskörre. Ezek az indukciók ugyanis egyetlen gondolatkört járnak körül, mégpedig azt, hogy ahol jelenleg megy a forgalom, ott kell kapacitást bővíteni. Fentebb pedig a 2. és a 3. pontokban általánosságban már rámutattunk arra, hogy ezzel a következtetési rendszerrel csak tartósítani lehet a problémákat, vagy legfeljebb az egyik helyről a másikra áttolni. Azt is bemutattuk, hogy a Belvárosban a hasonló "segítség" a Rákóczi út alatt kiépített metró egyáltalán nem segít, sőt a metrónak döntő szerepe van abban, hogy ma kétszer három sávon egy autópálya kapacitását közelítő gépjárműforgalom zúdul át a belváros tengelyén.

Mindezek a problémák azonban *sokkal egyszerűbben megoldhatók* a Szabadság-hídról levett villamosoknak az Erzsébet-hídra történő áttelepítésével. Az Erzsébet hídról egy 1964-es átadása idején kialakított, de sikertelennek bizonyult találmány, egy hibás műszaki megoldás, a főtartóval összeépített villamospálya alkalmatlansága miatt kellett akkoriban hamarosan levenni a villamost, de természetesen nincs műszaki akadálya annak, hogy hagyományos teherelosztó pályaszerkezet közbeiktatásával újra vágány kerüljön rá. Ez természetesen a Rákóczi úti villamosközlekedés visszaállításával együtt nem olcsó, de *sokkal olcsóbb*, mint egy metró kiépítése.

Emellett a megoldásnak hallatlan környezeti előnyei vannak, mert miközben *megnöveli* az Erzsébet-híd utas-átbocsátó képességét, egyúttal elkezd visszafoglalni az utasok és gyalogosok számára az útfelszínt, csökkenti a Belvárosban átvezető autópálya méretű gépkocsiatbocsátó kapacitást, és ezzel együtt a levegőszennyezést.

⁸ Budapest főváros közlekedésének fejlesztési elvei. (10. oldal.) Budapest Főváros Főpolgármesteri Hivatal Közlekedési Ügyosztály 1992 június hó

Ezenkívül a villamos rásegít a kelet-nyugati metró kapacitására, ami szintén előnyös, hiszen éppen ebből a célból akarták a metrót olyan közel és párhuzamosan vezetni a meglévő vonallal. Érdeemes talán még megjegyezni, hogy a villamosnak a Szabadság-hídról való levételével a Gellért téri vágányhálózat leegyszerűsödik, és a villamosok átbotcsátása itt kifejezetten felgyorsul. A belső hidakat tekintve a ritmus a villamosok szempontjából javul: a Margit-, Erzsébet- és Petőfi hidakon járna villamos, míg közöttük egy-egy híd kimaradna: a Szabadság híd és a Lánchíd.

Kiderült, hogy a villamos visszaállítása valamennyi felsorolt problémát képes kezelni, de közben a gépjárművek számára nem növeli, hanem csökkenti a Belvárosi átbotcsátóképességet.

Még hozzá lehet tenni a fentiekhez, hogy a Ferenciek terének illetve a Kálvin térnek és az Astoriának a vonzása Dél-Buda számára részben abból adódik, hogy Dél-Buda lakói mesterségesen ide csatornázva lettek "ráhordva" a metróhálózatra. Most tehát úgy is fogalmazhatunk, hogy a ráhordóvonal kapacitása kimerült, és azt akarja metrókapacitással pótolni a jelenlegi terv. Természetesen nem indokolja semmi, hogy a ráhordókapcsolat átemelőpontjának a belvárosban kellene lennie, növelve a Belváros célforgalmát és az itteni kapacitások túlterhelését.

Fentebb láttuk, hogy Észak-Pesttel is, de a meglévő metróvonalakkal is megte-remthető Dél-Buda kapcsolata a vasúti pályán - de legalább is a vasúti területek felhasználásával. Ezzel az egész rendszer logikája pontosan megfordítható: *külső szabad felszíni* területeket lehet *olcsóbban* a nagykapacitású szállításra igénybevenni, míg a város belselyében éppen, hogy felszíni területeket fel kell szabadítani a gyalogosok/tömegközlekedéssel utazók számára.

A gondolatmenet itt két irányba ágazik el: a belvárosi következmények (5.2 pont) és a vasúti átszállóhelyek emberközpontú kialakítása (5.13 pont) felé.

5.13 Emberközpontú átszállási körülmények kialakítása

A vasútállomások és a városi tömegközlekedés kapcsolatának a javítása nem új kérdés, számos típusmegoldása létezik. Mégis, általános tapasztalat, hogy közös rendszerbe fogva a különböző közlekedési módokat, további kapcsolatjavítási lehetőségekre derül fény.

De a közös rendszer önmagában nem elég. Nyilvánvaló, hogy Budapesten az átszállási körülmények elhanyagolása egyáltalán nem korlátozódott a vasúttal való kapcsolat kérdésére, de az utóbbi 25 évben a fővárosi tömegközlekedés saját rendszerében is az *üzemi szempontok* háttérbe szorították az *utas érdekeit*.

Számos csomópont esetén - például a Baross tér, a Fehér út vagy a Moszkva tér - szembetűnő, hogy ezeken a gócpontokon összekeveredik két, nagyon különböző funkció.

Az egyik a Közlekedési Vállalatnak az az igénye, hogy végállomásokat képezzen ki, visszafordítsa a járműveket, tartalékjárműveket tartson készletben stb. Ez kétségtelenül egy fontos *üzemi, technológiai funkció*, de mindehhez az utazóközönségnek valójában nem volna köze, elkülöníthető lenne térbelileg a csomóponttól. A másik funkció, a csomópont tulajdonképpeni feladata viszont éppen az utazóközönségnek fontos: hogy t.i. *egyszerűen lehessen átszállni*, lehetőleg kevés gyaloglással és könnyen tájékozódva.

Az említett tereken nem csupán keveredik ez a két funkció, de sajnálatos módon *az üzemi funkció dominál*: az építéskor ennek a hatékony megoldása került előtérbe. Míg például a Baross tér átépítése előtt a téren átmentek, egymást keresztezték a különböző irányokból érkező villamosok, trolik, autóbuszok, az átépítés után mindezek a tér előtt visszafordulnak, az utasokat 4-5 perc többlet gyaloglásra kényszerítve átszállás esetén. De az üzemi funkciók előtérbe kerülése jellemzi a másik két említett tér kialakítását is.

Kisebb forgalmi igények esetén persze a két funkció együttes, és egymással harmonizáló megoldására is vannak jó példák: például az Podmaniczky tér vagy a Batthyány tér felszíni kapcsolatainak megoldása esetében.

A nagyobb forgalmi gócpontok esetében azonban a csomóponton elsősorban az utasforgalommal kapcsolatos *kiszolgáló tevékenységre*, mint funkcióra kellene a hangsúlyt helyezni, míg a közlekedés *üzemi funkcióit* - még esetenként kisebb többletút árán is - a gócpontból ki lehet helyezni; de nem a csomópont *előtti* visszafordulással, hanem ott megállóhely, jól szervezett átszállási lehetőség kialakításával, de a végállomási (üzemi) tevékenység kitelepítésével.

Reméljük, hogy mind az ember- mind a környezetorientált közlekedési értékrendben a forgalmas csomópontok tervezésében növekvő szerepet kap a tevékenység céljának, az utasok jó kiszolgálásának a szempontja; és ahelyett, hogy dominálna, ehhez igazodik az üzemeltetés technológiája. Ezt a törekvést az átfogó, integrált közlekedési rendszerek tervezésekor is fontos szemléleti kérdésnek tartjuk, jóllehet az eddigi erőviszonyok következtében mindmáig sajnálatosan kevésbé érvényesült.

A tömegközlekedéssel foglalkozó blokk lezárásaként az erőviszonyok és a szabályozás egyes kérdéseire térünk ki.

5.14 A fővárosi közlekedési tarifák, szabályozók és erőviszonyok

Ma a Budapesti Közlekedési vállalat számára a közlekedés szervezése elsősorban üzemviteli kérdés. Olyan üzemvitelt volt célszerű a vállalat szempontjából kialakítani, amelyik a lehető legeredményesebb a dotációk megszerzése szempontjából, hiszen ez adja a vállalat fő bevételét. Ha tehát az elszállított utasok számával volt arányos a dotáció, nem volt érdemes a férőhelyet növelni, a kényelmet fokozni.

Az utóbbi évtizedben az eladott jegyek is bázisát képezték a dotációnak. Ezzel fontossá vált a rövid, széttördelt vonalak megtartása, a vonaljegyrendszer, amely deklarálja is, hogy az utas nem a hálózaton való eljuttatásért, hanem egyes szakaszokon való szállításért fizet, a BKV is erre szerződik.

Amikor a korábbiaknál járatlanabb - mindenesetre új - politikusok kezébe kerül a támogatásról való döntés joga, a tömegközlekedési vállalat gyakorlott vezetői előszeretettel hajlanak az *alkalmankénti alkudozás* keretében történő szabályozásra, amikor a mindenkor vitákhoz kell a vállalat működésképtelenségét, sőt a város közlekedését veszélyeztető csőd fenyegető rémét előrevetíteni. Ez hatni szokott, és el is tereli a figyelmet arról, hogy valójában éppen a BKV vezetőinek feladata lenne, hogy e két kérdést - a vállalat működőképességét és a város tömegközlekedését - megoldják.

Jelenleg minden, a vállalattól kikerülő helyzetértékelés egyetlen kérdést elemez, jár körül és használ fel érvelésre: ez pedig az, hogy **nem állt elegendő pénz rendelkezésre**. Ennek következményét vetíti előre a jövőbe is.

Nincs viszont a főváros birtokában egy megfelelő elemzés arról, hogy eddig hogyan működött, és főleg mire ösztönözte a vállalatot az évek során különböző mutatókhoz kötött támogatás. (utaskilométer-, férőhelykilométer-, bevétel-arányos, illetve vegyes rendszer)

A teljes múlt-áttekintésből hiányzik egy elemzés arról, hogy mondjuk 1966 óta hogyan értékelhető a BKV hálózatfejlesztési stratégiája: azaz azon kívül, hogy ismerjük, hogy *mire nem jutott pénz*, célszerű lenne egyszer azt is elemezni, hogy **hogyan valósult meg az, amire jutott pénz**. Ide sorolnám az elemzést a hosszú vonalak módszeres szétszabdolásáról, a metróra ráhordó járatok kialakításáról, az így létrejövő kapcsolatok kényszeres kapacitásbővítéséről, ugyanakkor a megnövekedett számú kikényszerített átszállás körülményeinek figyelmen kívül hagyásáról, kifejezett rontásáról (csomópontok előtt visszafordított járatok, üzemi, kocsivisszafordítási szempontokat előtérbe helyező csomópontkialakítások stb.) Hasonlóan szemügyre veendő, felülvizsgálandó a makrohálózat kialakításának néhány vezérszempontja, így a teljes várost centralizáló, minden metrókapcsolatot a Deák térre összehozó hálózatépítés, ami még korántsem tűnik befejezettnek. Az elemzéshez kapcsolható természetesen, hogy milyen mértékben ösztönözte ezeket a lépéseket a helytelenül, vagy elővigyázatlanul kialakított támogatási rendszer, ami esetenként néhány "tervmutató" teljesítésében tette érdekeltté a BKV-t. (Gyorsjáratok pörgetésére a külvárosban, hogy nőjön a férőhelykm, vagy távoli garázsokból való kocsikiállítás stb.)

Ezen kérdések elemzésére egyáltalán nem a múltban való vájkálás miatt van szükség, és nem is felelősök keresése a cél. A BKV természetesen pontosan úgy működött, ahogy más támogatásból élő cégek, ha lehetőségük volt hatni a saját szabályozási feltételeikre; azaz ahogy általában a redisztribúció működött. A főváros közlekedése, és néhány további önkormányzati vállalat tevékenysége azonban továbbra sem nélkülözi az arányaiban is jelentős támogatást, és célszerű lenne, ha legalább azokat a **támogatási csapdákat sikerülne a jövőben elkerülni**, amelyekben mi magunk itt a fővárosban már egyszer benne voltunk.

A vállalat által javasolt elképzelések néhány új veszélyt is előre vetítenek. A tervezet kétféle "igazságosabb" tarifarendszert ismertet: a vonalanként a távolsággal arányos jegyárusítást, (ezt rögtön el is veti), illetve a területi zónákat. Utóbbit néha övezeteknek nevezi a szöveg, holott célszerű lenne az ábrán is bemutatott, körcikkre osztott zónarendszert megkülönböztetni a koncentrikus övezetektől. Bár a körcikk formájú zónák, kiegészítve a Nagykörúton belüli belvárosi zónával megfelelhetnek egy elméleti, szállítási teljesítménnyel arányos költség elképzelésnek, a város szempontjából egyáltalán nem javasolható ennek az üzemeltetési logikának a közép-pontba állítása. Egy ilyen rendszer, különösen, ha kiegészül egy kétzónás bérlettel, kifejezetten elősegíti, hogy mindent, ami helyben nem intézhető el, a város legkülönbözőbb pontjáról a központba beutazva intézzen el mindenki: azaz a tarifarendszer és a támogatások egyaránt éppen az egyetlen központra szerveződést erősítik tovább. (Ilyen típusú ösztönzés után azután lehet érvelni azzal, hogy az igények is a városközpont megközelítésében mutatnak növekedést, és az ide vezető vonalak kapacitását kell tovább bővíteni: metró, gyorsvasut és további sugaras kapcsolatok)

Ezzel szemben **egy megfelelően kialakított koncentrikus övezeti rendszer** segítségével éppen a horizontális kapcsolatok fellendítését lehet elérni: igaz ennek nyomán ki fog derülni az is, hogy a maihoz képest sokkal nagyobb igény van gyűrűs szerkezeti elemekre is.

Az önkormányzat nem kerülheti el, hogy az eddiginél sokkal célirányosabb munkával stratégiai, várospolitikai elvi kereteket fogalmazzon meg magának, és ebbe illessze be az aktuális döntéseket. Ellenkező esetben saját szempontok hiányában a város vezetése a "szakmákkal" szemben mindig felkészületlennek fogja érezni magát, és rendre sarokba szorítva, kényszerhelyzetben, az események után kullogva fogja magát szembetalálni a döntési helyzetekkel.

Egy másik csapda lehetősége húzódik a tarifaegység elkapkodott bevezetésében is. A villamos és a busz közötti tarifakiegyenlítés csak egy részintézkedés, sok tekintetben talán csak látszatintézkedés; a tarifaközösség régi megoldandó problémája **a MÁV - BKV sőt esetleg ezek és a VOLÁN közötti együttműködés** a város területén és az agglomerációban való utasszállításban. A valóságos feladat azonban ennél is nehezebb és *nem* azon kellene, hogy múljon, hogy a monopolvállalatok hajlandók-e végre leülni és megegyezni. Elvileg a városnak kellene az elvárásait megfogalmaz-

nia, ehhez a felajánlható feltételeit kialakítania, és meghirdetnie. Gyakorlatilag egy Budapest méretű város közlekedésében az egységes közlekedési rendszer nem szükségképpen az egységes vállalati irányítást jelenti, hanem jelentheti az egységes szabályozást, amiben különböző társaságok részfeladatokat látnak el, - bár a nemzetközi tapasztalatok inkább azt mutatják, hogy a nagyvárosoknak van egy jellegzetes közlekedési vállalatuk. Ennek ellenére alá kell húzni, hogy, jóllehet a BKV 20000 fős foglalkoztatóként is a főváros jelentős üzeme, az önkormányzatnak nem a közlekedési vállalatoknak, hanem **a főváros közlekedésének a problémáját kell megoldania**, tehát a maga szempontjából célszerű lenne ezt a problémakört legalább olyan gondosan átvilágítania, mint azt a vállalatokkal teszi.

5.2 Rákóczi út, Belváros

Eddig a Rákóczi út először, mint az ólomszennyezés rekordere került szóba; majd a "metrótól várt" illetve az azt helyettesítő vasúti és villamos hálózat hatásai kapcsán ismét érintettük ezt az útvonalat.

A Belváros tengelye, a Rákóczi út és a Kossuth Lajos utca a tipikus példája a hagyományos közlekedéstervezői szemlélet, a forgalomátbocsátóképesség növelése csődjének. Az utóbbiban a helyzet már eljutott odáig, hogy az utcába több forgalmi sáv már nem fér, a gyalogosok viszont az elkeskenyített járdán nem férnek el, és a kettőt egymástól elválasztó palánk tulajdonképpen a járdáról lesodródó gyalogosoktól védi a járműforgalmat. Tudjuk, hogy a kétszer két forgalmi sávval újjáépített, majd a villamos levétele után kétszer három sávossá bővített Erzsébet híd hozta kényszerfejlesztési helyzetbe a BAH-csomóponttól a Keleti pályaudvarig az egész útvonalat. A hatvanas-hetvenes években ezek a fejlesztések rendre lebonyolódtak, aluljárók, felüljárók útszélesítések, támfalak, hídfők épültek és így mára lehetővé teszik azt, hogy a limitet húsz-harmincszorosan túllépő ólomszennyezést *viszonylag kedvező forgalmi körülmények közepette* lehet a Belváros közepébe juttatni. (Egyben arra is némi magyarázatot adva, hol került felhasználásra az ország összes közlekedési beruházásának 50-60 %-a, *ld. 1. és 2. ábra.*) Nem vitás, hogy *előre*, azaz a forgalmi körülmények további javításával innen nem vezet út: a tanulságokat egyrészt azért kell tudatosítani, hogy *máshol, például a Bartók Béla úton* ne kövessük el ugyanezeket a hibákat, másrészt azért, hogy világos legyen, hogy *itt a fordított irányba kell elindulni*.

5.2.1 Kapacitásszűkítés

Fentebb ismertettünk egy javaslatot a járműátbocsátó kapacitás belülről történő szűkítésére, azaz a villamos visszaállítására. Nem ismételjük meg az előnyeit, csak utalunk arra, hogy nem csak, és nem is elsősorban a kapacitás csökkentése volt a megoldandó cél, hanem a metróval kapcsolatban felsorolt további elvárások teljesítése: ezeket a villamoskapcsolat képes volt biztosítani.

Felmerülhet, a járda felől indított kapacitásátrendezés is, azaz a járda szélesítése egy-egy sávnyi területtel. Ma a járdán versenyeznek a helyért a parkoló autók, a rakodó autók, az árusok bódéi és a gyalogosok. Meggyőződésünk, hogy előbb-utóbb mind a két lépésre szükség lesz: a villamos visszaállítására, (ekkor a buszsáv és a villamossáv közös használatára, az elbontott belső járdaszigetek és aluljáró-feljáratok visszaállítására és bővítésére a metró második kijáratainak vonalában), és a járdák szélesítésére is. Ma ez talán még eretnekségnek tűnik, nyilván nem egyik napról a másikra kell bevezetni. A fokozatosságot és az előnyök kóstolgtatását jól szolgálják egyes, időszakosan is bevezethető részintézkedések.

5.22 Időosztásos szabályozás

Ebbe az irányba indult el például Varga-Ötvös Béla,¹ aki javaslatot tett arra, hogy legyen a Keleti pályaudvar és az Erzsébet híd között *vasárnapi korzó*. Adjuk vissza legalább hét végén, de akkor a teljes útvonalat a gyalogosoknak, az árusoknak, a fórumszerű életnek. Teremtsünk itt hagyományt, és mellékesen derüljön ki legalább hetente egy napon, hogy nélkülözni tudjuk ezt a hat sávot. Talán az is intő példa lehet a forgalomszervezésünk hatékonyságára, hogy Varga-Ötvös Béla javaslata szerint, tudniillik a hirdetési, árusítási, jogok bérbeadása révén az önkormányzatok a szó szoros értelmében a klasszikus vicc szerint tudnának gazdálkodni: nevezetesen *abból élnének meg, hogy hét végén zárva tartanak (egy útvonalat)*.

Megjegyezzük, hogy a javaslatnak nem mond ellent a villamos visszaállítása sem, sőt számos példa van arra, hogy a villamos és a gyalogosutca jól megfér egymással (pl. Genf vagy Pozsony). A villamosnak ugyanis egyrészt nincs helyben károsanyag kibocsátása, másrészt elég hangos ahhoz, hogy felhívja magára a figyelmet, ebben segíti a mindig látható sín is.

Az időosztásos megoldások között említünk meg egy másik, szélesebbkörű bevezetési lehetőséget is, ami viszont a Belvárosban tenné lehetővé a gépkocsik teljes kitiltását egy hétköznapra (*gyalogoskedd*) Ez nem terjedne ki a Kossuth Lajos utcára, hanem a ma korlátozott forgalmú területeken valósítana meg *egy napra teljes* járműmozgási tilalmat. (Talán felesleges mondani, hogy a mentőkre vagy a tűzoltókra ez sem vonatkozna: de már a *taxikon* lehet vitatkozni; például előírható, hogy a tiltott zónában *maximum húsz km/órás* sebesség engedhető meg.)

Ebben az esetben a forgalommentes zónákkal kapcsolatban sokszor hangoztatott hátrányokat és ellenérveket is méltányolni lehetne. Igen, kell árut szállítani, de megszervezhető, hogy ez ne kedden történjen. Igen a költségek nem lehet gyalogosan lebonyolítani, de ezt is lehet úgy szervezni, hogy ne hétfő éjjel és serda hajnal közé

⁹ Varga-Ötvös Béla: Hétfégi korzó a Rákóczi úton. Merész javaslat a Belvárosra. Magyar Nemzet 1992 május 4.

essen. Igen, a lakó szereti, ha közel állhat meg, de egyszer egy héten eltekinthet ettől. A *gyalogoskedd* egyben alkalmat adna arra, hogy előtte, éjjel és utána, éjjel alaposan felmosható legyen a Belváros. Bízunk viszont abban, hogy a hátrányok mellett az előnyök is kipróbálhatók, hogy a lakók elhiszik, hogy nem leértékelődik, hanem felértékelődik a lakásuk, és főleg, hogy a városi életbe rendszeres szolid ünnepeket hoz a *gyalogoskedd* is.

6. MIRE KELL VIGYÁZNI, MIT KELL MEGVITATNI, MIELŐTT AZ EXPO ÜRÜGYÉN ELHAMARKODVA BELEVÁGNÁNK

6.1 Rövid körtekintés a világkiállítás kapcsán

Úgy látjuk, hogy a világkiállítást jelenleg övező elképzelések és a közlekedési infrastruktúra építésének kérdései különösen szorosan összefonódnak. A világkiállítással kapcsolatos tervek és remények az elmúlt négy-öt évben sajátos pályáivet írtak le.

A Hungexponak egy világkiállítás (eredetileg mezőgazdasági és élelmiszeripari világkiállítás) rendezésére vonatkozó régi felvetése tulajdonképpen akkor vált köztemává, amikor 1987-ben a nagypolitika - a Grósz-kormány - a világkiállításban találja meg az egyik újabb lehetőséget arra, hogy a rendszer szalonképességét nyugat felé bizonyítsa. Az állami nagyberuházások rutinja szerint tárcaközi bizottság alakul a világkiállítással kapcsolatos egyeztetések és előkészületek lebonyolítására. A helyszín kérdésében ütköznek meg először az lebonyolításban érdekelt nyomásgyakorló csoportok. A - még a bizottságot vezető Marjai József kereskedelmi miniszter árnyékában is - minden bizonnyal legkisebb súllyal rendelkező Hungexponak az a legfontosabb, hogy *ne* Kőbánya maradjon a helyszín, hanem egy magasabb presztizsű városrészbe költözzenek, ahol ezután az éves vásárok is korszerűbben rendezhetők meg. A fővárosi vezetés és a vele kapcsolatban lévő városépítők Aquincumot illetve a Duna melletti rendezést pártolták, és a belső városkép rendbehozását próbálták az expo kapcsán elérni. Akkor azonban az építőipari- közlekedésépítési csoport a legerősebb és előbb (1988 nyarán) eléri a Gazdagrét-Örsöddomb melletti döntést, majd a tárcaközi bizottságot felváltó kormánybiztosi funkció is az építési miniszter Somogyi László kezébe kerül.

Ekkor úgy tűnik, többtíz milliárd forintnyi nagyberuházást, - az öt-tíz év óta vitatott Lágymányosi hidat, és a Dél-Budát a Belvároshoz kapcsoló metrót - sikerül végérvényesen összevarrni az expoval. Ekkor jelenik meg először érvként az új rendszerű metró járműtelepe: eszerint ezt a járműtelepet Gazdagréten kell megépíteni, és ez az *üzemi szempont indokolja*, hogy a metró rögtön első ütemben 1995-ig az expo területéig megépítésre kerüljön.

Azonban a politikai célok, a Béccsel közös rendezés illetve az ezekkel indokolható sietség és fontosság ellenére már 1989 elején egyre többet hallani a helyszínnel kapcsolatos problémákról - ez már a Németh-kormány időszaka - és az év folyamán kiírt új pályázat zsűrije négy helyszín közül az Észak-Csepelen és Lágymányoson való megrendezés mellett foglal állást. Ez a döntés tehát az erőviszonyoknak a városépítők irányába történt elbillenését mutatja. Csak emlékeztetőül érdemes felidézni, hogy ekkor Somogyi László még a világkiállítás kormánybiztosa, de már nem építési miniszter; ekkorra az építési kormányzat legmagasabb rangú embere államtitkári rangban Baráth Etele, aki emellé azután 1990 márciusában kapja meg a világkiállítási kormánybiztos címet.

A következő két év folyamán a városépítési szempontok a makro léptékről egyre inkább a mikro lépték, az ingatlankereskedelem irányába tolódnak el és ezzel párhuzamosan a világkiállítás helyszíne elkezd észak felé, azaz a főváros centruma irányába csúszni. A kiállítási helyszín kilép a Csepel-szigetről is, ahol egyre inkább ellentmondásba kezdett kerülni az ott elgondolt fejlesztési elképzelés és a Csepelt elkerülő Lágymányosi híd terve. 1991 nyarán, amikor Bécs eláll a közös rendezéstől a világkiállítási helyszín a Lágymányosi híd két hídfőjén összpontosul, de itt sem áll meg, hanem betömörül a hídtól északra lévő budai területre.

A kormánybiztosi poszton ugyan csak 1992 márciusában kerül sor a váltásra, de ahogy a korábbi váltások esetében, úgy ezuttal is a helyszín igazodása előbb megkezdődött a kialakuló erőviszonyokhoz és 1991 nyarától a kormányzati politikával szövetkező közlekedés-építési érdekcsoport visszanyerte vezető szerepét az expo irányításában. Az új főbiztos, Barsiné Pataki Etelka személye mellett ezt jelzi az is, hogy a módszerek is kezdenek hasonlítani a Somogyi László idejében tapasztaltakhoz. Például a nyilvánosság leszűkül néhány hivatalos nyilatkozatra, még szakmai munkához sem lehet információhoz jutni, például jelen munkacsoport sem juthatott hozzá ahhoz a Bechtel-tanulmányhoz, amely a világkiállítás finanszírozhatóságát igazolja.

Témánkkal azonban szorosabban összefügg, hogy az a dél-budai metró, amelyik *már a nem ennyire leszűkített paraméterű kiállításból is kikopott*, most újra előkerült. És nem csak előkerült, de improvizált új vonalaihoz meglepetésszerűen ismét egy, a kiállítási helyszín mellett felbukkanó *járműtelep* szolgáltatna üzemeltetési érveket arra, hogy a forgalmi adatokkal ugyan nem indokolható, - de történetesen a kiállítást és az annak fedezetül kiárusítandó ingatlanvagyon térségét éppen kiszolgáló - vonalszakasz megépítésre kerüljön.

6.2 Az alternatíva hiánya

A hazai világkiállítási előkészületek történetének ezt az ívét azért tartottuk szükségesnek összefoglalni, hogy rámutassunk arra, hogy a történet néhány szakaszán -

így korábban Somogyi László kormánybiztosi működése idején, és most ismét - a közlekedési infrastruktúra megépítésére irányuló nyomás különösen erősen ráfonódik az expoval kapcsolatos elképzelésekre. Ez a nyomás önmagában természetesen *nem* minősíti a híddal vagy a metróval kapcsolatos tervek minőségét, mindössze azt kívántuk bemutatni, hogy e tervek kulcshelyzetben voltak és vannak az expo előkészületeinek egyes szakaszaiban (vagy a költségárányok figyelembevételével akár megfordítható a sorrend: az expo kulcshelyzetet foglal el e nagyberuházások kivitelezésének esetleges elindításában) ami indokolja hogy a terveket megpróbáljuk beleilleszteni egy alapos és átfogó, Budapest egészére kiterjedő közlekedési elképzelésbe.

Összefoglalva, végül is, a következőket mondhatjuk.

Az expo, maga, mára kellően kicsire zsugorodott ahhoz, hogy mindazok, akik politikai, gazdasági, szakmai álmaikat ennek hátán akarták megvalósítani, nyugodtan más lehetőség után nézhetnek, az expo pedig rábízható néhány vásárrendezésben jártas szakemberre.

Ugyanakkor a városszerkezeti, főleg közlekedési álmok, részben az érdekcsoportokban is kifejeződő erőviszonyoknak is megfelelően, továbbra is jelen vannak, sőt a metró kapcsán világosan látszik, hogy egyre gátlástalanabb módon jelennek meg.

A Budapest közlekedésével foglalkozó tanulmányban elsősorban azt a veszélyt kívántuk világossá tenni, hogy a közlekedési szakma egy része agresszív módon, alternatívákat el nem ismerve támogat hagyományos gondolkodásmód szerint kialakított elavult elképzeléseket. Sajnos, éppen az elképzelések támadhatósága olyan mértékben védekezésbe szorította a közlekedéstervezőket, hogy érdemi vita alig folytatható le. Ebben a tanulmányban egyrészt a *kétféle kiindulást*, munkamódszert és a *kétféle értékrendszert* kívántuk világosan elkülöníteni. **Az értékrendszerek, a célok közötti választás nem közlekedési szakkérdés, először erről kell vitát folytatni.**

Másrészt az volt a célunk ezzel a tanulmánnyal, hogy markáns alternatívákat jelenítsünk meg egyes konkrét budapesti közlekedési problémákkal kapcsolatban. Rá kívánunk mutatni arra, hogy **nem igaz az, hogy nincsenek alternatívák**, és hogy különösen veszélyes lenne, ha az expo sürgetésének felülve az önkormányzat az expo költségeihez képest egy nagyságrenddel nagyobb híd és metróberuházást megdölgondolatlanul elfogadna.

A metróval kapcsolatban különösen átlátszó a szándék. Nem tisztázott, hogy Budán merre menne a metró a Móricz Zsigmond körtérről. (szerintünk odáig sincs rá szükség, sőt kifejezetten káros) Nem tisztázott, hogy Pesten hol lenne a nyomvonal a Belvárostól (szerintünk ott okozza a legnagyobb kárt, felesleges odamennie is) Ilyen bizonytalan körülmények között semmiféle józan mérlegelés nem tenne lehetővé

semmiféle döntést (függetlenül a zárójeles betoldásoktól, tehát saját álláspontunktól!) A dolgok zavarosságát csak fokozza, hogy az elfogadásra ajánlott rövid szakasz maga is állandóan mozog, improvizált vonalszakaszok és járműtelepek bukkannak fel benne, hogy milliárdos, tízmilliárdos kihatású napi, aktuális döntéseket próbáljanak segítségükkel üzemi szempontokkal magyarázni.

Ilyen körülmények között csak a beruházás létrejöttében személyesen érdekelt, a főváros vezetését kész helyzet elé állítani akaró csoportok támogathatják az építkezések megindítását. Ismert az a mechanizmus is, hogy a megindult beruházások esetén a pénzek folyósítása folyamatos alkalmakat teremt további zsarolásra. **A főváros részéről igen súlyos szakmai melléfogás és hosszú távra kiható vezetési hiba a rosszul előkészített közlekedési beruházások elindítása.**

1992 november 13.

7. HIVATKOZÁSOK

- [1] Demszky Gábor programja a főváros számára. Előtanulmányok 1991 augusztus
- [2] Fleischer Tamás: Fővárosfejlesztési modellek ÉGSZI Gyorsjelentés 1991. 29. szám (október)
- [3] Budapest főváros közlekedésének fejlesztési elvei. Budapest Főváros Főpolgármesteri Hivatal Közlekedési Ügyosztály 1992 június hó
- [4] Agyrémkörút Szétverik Józsefvárost és Ferencvárost? Beszélő Budapest 1 A Beszélő melléklete 1990 36. szám (szeptember 15.)
- [5] Jelentés a budapestiek ólomártalmairól Magyar Nemzet 1991. március 29.
- [6] A magyar vasutak távlati fejlesztési programja. Rövidített anyag Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium 1992. augusztus
- [7] Budapest kiemelt középtávú fejlesztési céljai. Javaslat. Készítette dr. Schneller István és munkatársai 1992. február
- [8] Varga-Ötvös Béla: Hétfégi korzó a Rákóczi úton. Merész javaslat a Belvárosra. Magyar Nemzet 1992 május 4.
- [9] Miklóssy Endre: Budapest - új fejlődési pályán ÉGSZI Gyorsjelentés, 1991. 20.szám (július)
- [10] Parkolás Budapest számára "A rendszer megközelítés" Lockheed - Urbitran 1991. október
- [11] Ongjert Richárd: Javaslatok Budapest városszerkezetének, területfelhasználásának továbbfejlesztésére. Urbanisztika 1991. február
- [12] Péter Bálint Kötött pályán. A tervezés hálójában Beszélő Budapest 3 A Beszélő melléklete 1990 38. szám (szeptember 29.)
- [13] Miklóssy Endre: A városszerkezet eltorzulása. Beszippantjuk magunkat? Beszélő Budapest 2 A Beszélő melléklete 1990 37. szám (szeptember 22.)
- [14] A magyar közlekedéspolitikai koncepció tézisei. Közlekedési, Hírközlési és Vízgazdálkodási Minisztérium 1992. szeptember

NÉHÁNY GONDOLAT BUDAPEST KÖZLEKEDÉSÉRŐL¹⁰

Fleischer Tamás

1. BEVEZETÉS	1
2. KÉT MEGKÖZELÍTÉS: A KÖZLEKEDÉS MEGOLDÁSA VAGY LAKHATÓ VÁROS KIALAKÍTÁSA?	2
2.1 Szűk keresztmetszetek és egyéb tünetek kezelése	2
2.2 A problémák gyökereinek feltárása	3
2.3 És ki a "szakma"?	4
2.4 A főpolgármester programjának szemlélete	4
2.5 A megoldási akciók és a problémák összefüggése	6
3. KÉT ÉRTÉKELV: A KÖZLEKEDÉS MEGOLDÁSA VAGY LAKHATÓ VÁROS KIALAKÍTÁSA?	6
3.1 Az értékelvek pluralitása	6
3.2 Új prioritások a főváros életében, a közlekedésben. Egy vízió	8
4. JELENLEGI HELYZETKÉP	10
4.1 Tények interpretálása	10
4.2 A fejlesztés meghirdetett elvei	15
5. NÉHÁNY KONKRÉT ÜGY	16
5.1 A tömegközlekedés néhány kérdése	16
5.11 A vasút szerepe. A budapesti RER.	17
5.12 És a metró többi indoka?	19
5.13 Emberközponitú átszállási körülmények kialakítása	21
5.14 A fővárosi közlekedési tarifák, szabályozók és erőviszonyok	22
5.2 Rákóczi út, Belváros	25
5.21 Kapacitásszűkítés	25
5.22 Időosztásos szabályozás	26
6. MIRE KELL VIGYÁZNI, MIT KELL MEGVITATNI, MIELŐTT AZ EXPO ÜRÜGYÉN ELHAMARKODVA BELEVÁGNÁNK	27
6.1 Rövid körütekintés a világkiállítás kapcsán	27
6.2 Az alternatíva hiánya	28
7. HIVATKOZÁSOK	31

1992 november 13.

¹⁰ Megjelent: *Budapest közlekedésének néhány kérdéséről*. Városi Közlekedés 1993. 5. szám. pp 288-298.; továbbá a *MÁSODIK MILLENNIUM. Budapest jövőképei*. Tanulmánykötet a Főpolgármestéri Hivatal Városfejlesztési Ügyosztályának megbízásából a BME Urbanisztikai Intézet MTA Kutatócsoportján belül alakult munkacsoport keretében. Szerk.: Fleischer Tamás, Miklóssy Endre, Vidor Ferenc. 1993 augusztus *Mellékletében*.