

# A HAGYOMÁNYOS KÖZLEKEDÉSTERVEZÉS MÍTOSZAI

(MAGYAR KÖZLEKEDÉSPOLITIKAI KONCEPCIÓ  
KÖRNYEZETORIENTÁLT ÉRTÉKRENDEN, II. RÉSZ<sup>1</sup>)

Fleischer Tamás

Amikor munkacsoportunk<sup>2</sup> a környezetorientált közlekedéspolitikai koncepció kidolgozásához hozzáfogott, egyik kiinduló elveként szögezte le, hogy a mai helyzet részeként tekinti azokat az elképzeléseket és gondolati mintákat is, amelyekkel a közlekedéstervezői szakma a szükségesnek vélt megoldást illetően rendelkezik, hiszen ezek a mentális struktúrák is meghatározó erővel befolyásolják a továbblépés lehetőségeit. Ugyanakkor nem tekinthetünk el attól, hogy ahogy a *térbeli* struktúrák is, úgy a *gondolati* struktúrák is, ha lassan is, de idővel változnak, módosulnak. Egy hosszú távú koncepció egyik fontos feladata a változási irányok és tendenciák kitapogatása, a változások akadályát képező konzerváló erők kimutatása, a csapdászituációk világossá tétele. Ebben a megközelítésben kívántunk elgondolkodni a

---

<sup>1</sup> Megjelent a Közlekedéstudományi Szemle 1995. évi 11. (november) számában, 385-392 old.

<sup>2</sup> A „Magyar közlekedéspolitikai koncepció környezetorientált értékrendben” című tanulmányt kidolgozó munkacsoport tagjai a következők voltak: Ámon Adrienn közgazdász, Környezetgazdász Kör; Boda Zsolt, közgazdász, Környezetgazdász Kör; Csárádi János dr. közlekedési- és gazdasági mérnök, a MÁV volt vezérigazgatója; Ertl István dr., mérnök, a VATUKI ny. igazgatóhelyettese; Fleischer Tamás, építő- és gazdasági mérnök, MTA Világgazdasági Kutató Intézet, a közlekedéspolitikát készítő munkacsoport vezetője, a tanulmány szerkesztője; Gáldi György dr., tanácsos, Kereskedelmi Bank Rt.; Krémer András, szociológus, Kréta Bt; Lukács András, geofizikus, a Magyar Közlekedési Klub országos titkára, az MKK részéről a tanulmány témafelelőse; Matolay Réka, közgazdász, Környezetgazdász Kör; Mészáros Péter dr., gépészmérnök, BME KSZI Közlekedésüzemi tanszék; Orosz Csaba dr., építőmérnök, BME Útépítési Intézet; Pataki György, közgazdász, Környezetgazdász Kör; Pavics Lázár, közgazdász, Pénzügyminisztérium; Radó Dezső dr., kertészmérnök, közgazdász. c. egyetemi docens; Tombác Endre dr., közgazdász, az ÖKO Rt igazgatója; Vargha Márton, matematikus, ISTER Alapítvány, az alátámasztó kötet szerkesztője; Winkler Péter dr., a műszaki tudományok kandidátusa, MÁV Vezérigazgatóság.

közlekedéstervezői szakma számos, sokszor tabuként, vagy megkérdőjelezhetetlen igazságként tekintett – általunk mítosznak nevezett<sup>3</sup> – kiinduló elve fölött.

## A MOBILITÁS RÖVID TÁVÚ ELŐNYEINEK ÁRA VAN

### Az időmegtakarítás mítosza

E mítosz szerint a közlekedés sebességének a növekedésével időt takarítunk meg. A gyaloglási sebességhez képest 20-25-szörösére növelt sebességgel, amit a mai technikai lehetőségek általánossá tesznek, már a közlekedésre fordított idő 95%-át meg kellett volna takarítanunk. Ez azonban egyáltalán nincs így.

Nem csökken, inkább növekszik az az időalap, amit közlekedéssel (helyváltoztatással) töltünk, különösen, ha az autóval kapcsolatos járulékos időráfordításokat (karbantartás, hatósági ügyintézés, javíttatás stb.) is hozzászámoljuk a közlekedésre fordított időnkhez. Ha pedig a közlekedési költségek előteremtésének az idejét is számításba vesszük, a mérleg még rosszabbnak mutatkozik.

A különböző közlekedési eszközök (beleértve a gyaloglást és a kerékpározást is) használatának esetében az utazások időeloszlása – ahogy azt *Knoflacher*<sup>4</sup> bemutatja, - nagy mértékben fedi egymást. Statisztikai átlagban tehát az emberek helyváltoztatásra szánt időlapja független marad attól, hogy milyen sebességű eszközt használnak. A magasabb sebesség révén nem időt nyerünk, hanem távolságot: messzebbre jutunk el, mint korábban és a korábbinál nagyobb térségben választhatjuk ki a célpontunkat.

Természetesen ha egy konkrét utazás módjáról döntünk, pl. hogy most hogyan menjünk el egy öt kilométerre lévő célhoz, nem mindegy, hogy gyalog megyünk, vagy pl. autóval. Az egyes ember konkrét esetben kifejezetten készletben van arra, hogy motorizált eszközt vegyen igénybe. Az a megállapítás, hogy a motorizációval nem nyerünk időt, arra vonatkozik, hogy a technikai lehetőségek birtokában az úticélok átstrukturálódnak, és végeredményben, **a közlekedésre való társadalmi időráfordítás nem csökken.**

### A tér-nyerés mítosza

Ha időt nem is, de távolságot, kapcsolatokat talán nyerünk? De egyáltalán, nyerjük-e a teret, vagy veszítjük a magasabb közlekedési sebesség segítségével?

---

<sup>3</sup> Magát a mítosz kifejezést is Hermann Knoflachertől vettük át, ld Knoflacher, Hermann: Zur Harmonie von Stadt und Verkehr. Freiheit vom Zwang zum Autofahrer. Kulturstudien bei Böhlau. Böhlau Wien – Köln – Weimar pp 216 1993.

<sup>4</sup> Knoflacher, Hermann: id. mű

A gyalogos közlekedésre épült város a célpontok igen nagy sűrűségét, a kapcsolatok gazdagságát kínálta, és **a város legfontosabb funkcióit, a találkozásokat** kis helyen hozta létre<sup>5</sup>. A közlekedési eszközök sebességének a növelése látszólag, rövid távon megnöveli az elérhető célpontok számát és így a választékot is. Hosszabb távon azonban a struktúra idomul a nagyobb sebességhez, és végső soron a közlekedés fejlődése **nem növeli a lehetséges találkozások számát, hanem széthúzza azok célpontjait**. A köztes tér ugyanakkor elvész.

Közvetlen tér-vesztést jelent városból a járművek által fizikailag elfoglalt hely, a sebesség növekedése miatt követési távolságra igénybevett útfelület, továbbá a forgalmi sávok szükséges szélesítése.

Közvetett módon tér-vesztést jelent az, hogy a járművek által használt tér nem rendelkezik többé a korábbi célpont-gazdagsággal, *az utca elveszíti korábbi élettér szerepét*.

A járműben utazónak megszűnik a közvetlen kontaktusa az utcával. Új léptékben gondolkodik, az utcát mint üzemi létesítményt veszi igénybe. Ritkán akar megválni inkább koncentrált módon igyekszik lebonyolítani az ügyleteit.

Ettől viszont az utca valóban ipari létesítménnyé, a tranzit hordozójává válik és a gyalogos megszűnik otthonosan mozogni benne. Igyekszik egyrészt hátat fordítani az utcának és a lakásba húzódni, másrészt közlekedési eszközhöz jutni, hogy egyenrangú félként vehessen részt a közlekedésben.

Települési forgalomban a tér-nyerés azt jelenti, hogy korábban távolinak számító települések egymás közvetlen vonzáskörzetébe kerülnek, munkahelyi, iskolai, napi forgalom keletkezik közöttük. Ennek nem tagadhatók az előnyös vonásai, ugyanakkor hozzá kell tenni, hogy a tapasztalatok szerint különböző fejlettségű települések (térsegek) megélnékülő kapcsolataiból az előnyök lecsapódása általában nem szimmetrikus, és kialakulhatnak kifejezetten hátrányos mellékhatások is.

Friss hazai kutatások<sup>6</sup> rámutatnak, hogy a közlekedéshálózat létrejötte a fejlődési képességet tudja növelni (és nem a fejlettséget), azaz a közlekedés önmagában nem hoz létre gazdasági fejlődést. Olyan helyen, ahol egyébként adottak a fejlődés feltételei, kétségtelenül javítja az esélyeket a jó közlekedési helyzet. Ahol viszont visszafejlődés, elvándorlás tapasztalható, sok esetben a jobb közlekedés csak ezt a tendenciát képes gyorsítani! Ilyenkor tehát egyes javak kiszívódnak, máshová koncentrálnak, de a közösség számára rendelkezésre álló tér nem nő, hanem csökken<sup>7</sup>.

---

<sup>5</sup> Engwicht, David: Ecocity, Brisbane 1992

<sup>6</sup> Andics Jenő: A közúti infrastruktúra hatása a település fejlesztésére. Tanulmány a Közlekedéstudományi Intézet számára. Ismertette az 1994. Évi Útügyi Konferencián, Kecskeméten 1994 szeptember 29-30.

<sup>7</sup> Érdemes idevágóan idézni Dr. Czére Béla megállapítását a közlekedés multiplikátor hatásának mítoszáról. Elhangzott a Közlekedéstudományi Egyesület közlekedéspolitikával foglalkozó kibővített ülésén 1994 október 25-én. Ha a közlekedés kapacitás maga gazdasági fejlődést generálna,

### A mobilitás mítosza.

E mítosz szerint a modernitást és a modern embert a megnövekedett mobilitás jellemzi. A mobilitás növekedése mind több kapcsolatot lehetőségét teremt meg, ami fejlettségünk elősegítője. Így a mobilitás lenne fejlettségünk egyik oka, mutatója és eredménye. Ezzel szemben Knoflacher rámutat, hogy ez a gondolkodásmód eleve a *motoros* helyváltoztatásra szűkíti le a mobilitás fogalmát, holott annak általában kellene a helyváltoztatások *számára*, vonatkoznia.

Az egyik probléma az, hogy a motorizált mobilitásra növekedésére vonatkozó tétel eleve csak a középkorosztályokra vonatkoztatható, egy bizonyos kor alatt és felett nem is lehet igaz.

Ennél is fontosabb szempont, hogy a mobilitás valódi értelmére, a kimozdulásra vonatkozóan a megállapítás egyáltalán nem igaz. **A helyváltoztatások számát a motorizáltság nem növelte meg, csak átteverte egy részüket egy gépesített rendszerbe.**<sup>8</sup>

## A TRANZIT ELŐNYBEN RÉSZESÍTÉSE

### A fordítókorong mítosza

A – főleg nemzetközi vonatkozású – közlekedési mítoszok közé tartozik, hogy közlekedési csomóponti helyzetbe kell kerülni, ez jelenti az ország számára a fejlődést és az Európához kapcsolódást. (Lásd még régióközpont, nemzetközi pénzügyi központ, híd kelet és nyugat között, HUB stb.) E tekintetben a mai nemzetközi gyakorlat is ingadozik: a környezeti kérdésekben is mértékadó Hollandia tudatosan vállalja ezt a szerepet, míg az ugyancsak környezeti érvekre hivatkozó Ausztria vagy Svájc kifejezetten tiltakozik az ellen, hogy ilyen szerepbe kényszerüljön.

A múltra való hivatkozás alátámasztani látszik a fordítókorong mítoszt, ugyanis az ipari felfejlődés korszakát valóban az jellemezte, hogy a közlekedési csomópontok, mint olyan helyek, ahol a jó kapcsolatok révén valamennyi termelési tényezőhöz hozzá lehet jutni, előnyös pozícióból indulhattak az iparosodási versenyben, majd az ipart kiszolgáló szolgáltatási funkciók megszerzésében is. Idővel azonban ettől még a pozíció előnyös volta éppúgy átértékelődhet, ahogy a nehézipar, vagy az energetika központjai sem számítanak ma vonzó fejlődési pólusoknak.

Egy hosszabb távú, korszakhatárral számoló technikai/gazdasági megfontolás általában tartózkodó mindennel szemben, ami az anyag és az energia további jelentős

---

akkor a jelenlegi helyzetben a vasútvonalak többlet-kapacitásának is éreztetnie kellene jótékony hatását és be kellene indítania egy fejlődést. Erről szó sincs, ahol a gazdaság egyébként sorvad, ott a vasút nem, hogy nem lendít rajta, de maga is hozzájárul a veszteséghez.

<sup>8</sup> Knoflacher, Hermann: id. mű.

használatán alapszik, ugyanakkor üdvözli az információ felhasználásán nyugvó tevékenységeket, és ez utóbbit tekinti a jövőbeli fejlődés szempontjából ígéretesnek és meghatározónak. Ez a jelszó közel esik a környezeti korlátok miatt az energia és az anyagfelhasználás csökkentésére mozgósító nézetekhez és ezért gyakran, mint környezetbarát fordulatot idézik. Valójában itt praktikusabb és kiszámítottabb lépésről van szó: arról, hogy melyik tevékenység képes a közeljövőben dominánssá válni és **gazdasági hatalmi pozícióban** maradni.

Egy másik nézőpont elfogadja, mint tapasztalt tény, azt, hogy fejlett térségek nagy nemzetközi csomópontjai különösen előnyös helyzetben vannak, éppen azért, mert nem csak a saját térségükkel, de a világ távoli pontjaival is képesek kapcsolatot teremteni. A kérdés az, hogy ez egy *pozitív összegű játszma-e*, azaz a makrohálózat minden nagy csomópontja nyerő helyzetben van-e, vagy inkább e csomópontok között is érvényesül egy újraelosztás, azaz egyes csomópontok **más csomópontok rovására is** érvényesülnek. A fordítókorong mítosza nem számol azzal, hogy vesztesei is vannak a nemzetközi hálózatnak, nevezetesen, hogy hátrányos helyzetben lévő térségek csomópontja is nagy valószínűséggel vesztes lesz, sőt hozzájárul ahhoz, hogy a térségéből hatékonyabban áramoljanak kifelé a javak. Közben maga a csomóponti helyzetű területéről kompenzálja, így tény, hogy a lefelé csúszó régiókn belül relatíve nyerő helyzetben marad.

## A tranzit mítosza

Emlékeztetni kell arra, hogy a csomóponti helyzetenél egyértelműen hátrányosabb a befogadó térségek számára a nagy nemzetközi hálózatok csomóponttal sem rendelkező része. A tranzitcsatorna nagyipari létesítmény, aminek teljes hosszában a térségre gyakorolt káros hatása dominál, kizárólag a csomópontjai jelenthetnek pozitív térségi hatásokat is.

A káros hatások kizárólagossága területi és környezeti szempontokra vonatkozik. A megfizetett tranzit természetesen jövedelmet jelent a fuvarozónak, és más érintettek is rész-szempontraik alapján a tranzit megtartásában lehetnek érdekeltek. Ez azonban csak olyan érv, mint a szemét-importáló védekezése, aki a valutabevételeire hivatkozik, hiszen neki megfizették a tevékenységét. Ha elfogadjuk, hogy pénzzel nem kompenzálható károkat előidéző tevékenység társadalmi szinten nem lehet jövedelmező, akkor a tranzitból származó bevétel sem különbözik a többi hulladék-import jövedelmétől. Természetesen eltérő megítélést kell okozzon az a tény, hogy a tranzit nem tiltható meg, csak a káros hatásait minimalizálhatjuk, továbbá ami megfizethető externális költségként azt meg kell fizetni.

Ennek megfelelően célszerű alapelvnek tekinteni, hogy az elkerülhetetlen tranzitforgalom átbocsátását az országon keresztül a károkat csökkentendő minimális összhosszúságú csatornákkal biztosítsuk. Nagytérségi szinten az alapelv a helyi körülményeket kevésbé zavaró tranzitcsatornák kijelölése kell legyen és a forgalom ezen keresztül történő viszonylag zavarmentes átbocsátása. A másik védekezési lehetőség a kevésbé zavaró közlekedési módok felé való orientálás.

A nagyobb sebesség nyomán szétfeszített **városi térben** nem csak az utazási távolságok nőnek, de szükségképpen egy adott szakaszon egyre nagyobb lesz az átme-

nő forgalom aránya a helyi célforgalomhoz képest. E mennyiségi arányok nyomása és a folyamatok egy-egy fázisát kiragadó szemlélet vezetett azután oda, hogy a tulajdonképpeni városi funkcióknak ellentmondva, **a szabályozás a tranzit folytonosságát részesíti előnyben** és ennek rendeli alá a célforgalmat.

Ez a szemlélet jelentkezik a tömegközlekedési viszonylatok olyan tervezésében, amikor üzemi szempontokból legszívesebben megszüntetnék a megállókat, amelyek csak problémát okoznak.

Ez a szemlélet jellemzi azt a városi közlekedéstervezést, amelyik az **átbocsátóképességet** akarja elsősorban növelni.

Jól megmutatkozik ugyanez a szemlélet a települések átkelési szakaszain érvényesülő hierarchikus viszonyokban is. A szabályozás a településeken áthaladó országos közutak integritását tekinti elsődlegesnek és ennek rendeli alá a település egységét. A közúti átkelési szakaszok nem is tartoznak a települési önkormányzat kezelésébe.

A tranzit kérdéskör kapcsán utalunk még két alábbi, külön tárgyalt pontra, az „egyirányú utcák mítoszára” valamint az „európai csatlakozás mítoszára”.

### **Az egyirányú utcák mítosza**

Ez a forgalomszabályozási mód annyira beivódott a gyakorlatba, hogy indokoltnak tartjuk a többi tranzitprobléma közül kiemelni és mint mítoszt tárgyalni.

A tranzit előnyben részesítésének az elve alakította ki a városokban az **egyirányú utak** hálózatát, ahol a szabályozás éppen az átmenő forgalom körülményeinek javítását hivatott elősegíteni a helyben lakók kényelme rovására. A teljes ezen az elven alapuló városi forgalom szabályozás felülvizsgálatra és átértékelésre szorul.

Természetesen nem a mai helyzet rajtaütésszerű és radikális központi áttervezését javasoljuk. Nagyobb lehetőséget látunk egy olyan átrendeződésben, ahol a szabályozás kialakításában fokozatosan egyre nagyobb teret kapnak a helyben érdekelt lakóközösségek, akik érvényre juttatják saját prioritásaikat, tudomásul véve, hogy az átmenő forgalom a városi szövetben teljesen nem iktatható ki, és az utcájukat elhagyva ők maguk is átmenő forgalommá válnak mások lakása előtt.

### **Az európai csatlakozás (infrastruktúrájának a) mítosza**

Az európai csatlakozás mítosza, igyekszik elhíttetni, hogy a felzárkózást nem a helyi körülmények, helyi hálózatok, a belső kapcsolatok rendbetétele, gazdagítása jelenti, hanem elsősorban az Európán való keresztülzárgulást lehetővé tevő **magisztrális pályák** erőnkön, sőt a tényleges fizetőképes keresleten felüli kiépítése.

A magyar közúthálózat hossza az első világháború végén, - már a mai országterületen – megközelítette a 28 000 km-t. Az akkor 60%-ban földutakból álló

hálózat már minden települést felfűzött. A földutak aránya 1950-re 10% alá csökkent és a hálózat 80%-át a szekérforgalom igényeire kiépült makadámburkolat képezte. A közúthálózat hossza máig alig változott, most 30 000km. A fejlődést döntő részben a burkolat kiépülése jelentette: főként a hatvanas és a hetvenes években a gépjárműforgalom igényeinek megfelelő korszerű beton és aszfaltburkolatok aránya 10%-ról 90%-ra nőtt. Ma az útépítő szakma számára az alapvető napi feladatot kell jelentse, hogy ezt a hálózatot jó minőségben fenntartsa: e nélkül ugyanis a magyar közúthálózat nem európai.

Ehhez képest aggasztó, hogy szinte kizárólag a megépítendő autópályákról lehet hallani, valamint, hogy ugyanilyen mértékben a politikát is ez utóbbi foglalkoztatja.

Mindez nem független a nagy hálózatok kiépítésében közvetlenül érdekelt Nyugat-Európa nyomásától. Amikor a nyugat-európai főhálózatok elérik Budapestet, a fővároson keresztül elérik az évtizedeken át ide központosított magyar piac egészét. A fejlesztések ilyen sorrendje évtizedekre tartósíthatja az országon belüli fejlettségi lejtőt, a főváros-vidék viszonyt.

## A MENNYISÉGI FEJLESZTÉS TÁMASZAI

### A növekvő igények mítosza

Az egyik leggyakoribb közlekedéstervezői érv az állandóan növekvő közlekedési igényekre hivatkozik. Az igények felmerülése tény, mögöttük azonban elemibb igények rejlenek, amelyek kielégítésének csak eszköze a helyváltoztatás. A társadalom valójában különböző szolgáltatások és ellátás iránti szükségleteit fogalmazza meg közlekedéssel szemben támasztott igények formájában. Ezeknek a feltárása és az utazásokat kiváltó módon történő kielégítése is megoldást lehet, nem csak az utazások számának gyarapítása. Ennek hiányában a szétfeszített és területi funkciókra tagolt város lakója, a közlekedésre készített ember ördögi körbe került. Szükségletei kielégítésének a szinten tartása érdekében egyre nagyobb távolságokat kénytelen megtenni.

A kényszer lényege tipikus társadalmi csapda: növekszik a megteendő távolság, miközben az utas nem nyer időt, nem nyer kapcsolatokat, nem nyer teret: de hogy ne is veszítsen, egyre messzebbre kell mennie, autót kell tartania, amivel mások és saját helyzetét tovább rontja.

Valójában a várostervezéssel karöltve, az alapvető szolgáltatások szerepét és helyét újragondolva van csak remény a csapdából való kihátrálásra. Minden egyes döntésnél át kell gondolni a teljes problémahalmazt, demitizálni a mítoszokat. Egyik vezérelvnek a kisvárosi létforma rehabilitálását gondoljuk. Kisvárosok a nagyvárosban, kompakt egészként, minél több városi funkciót az egységen belül ellátva – ez lehet a tervezés egyik célja.

## A kevés pénz mítosza

Az infrastruktúra jelenlegi helyzetének bemutatásakor visszatérő szlogen, hogy az infrastruktúrára az elmúlt évtizedekben kevés pénz jutott, és ezen kell alapvetően változtatni. Egyes esetekben, így a telefonhálózat fejlesztésében ez a lemaradás tételesen kimutatható, és a hasonló fejlettségű országokkal való összehasonlítással is bizonyítható. A legtöbb ágazatban azonban a helyzet egyáltalán nem ilyen egyértelmű: természetesen közlekedésre is kevés pénz jutott, de csak annyira, mint az oktatásra, vagy az egészségügyre, a tűzoltóságra, a rendőrségre, a műszaki fejlesztésre, a feldolgozóiparra, a postára, a mezőgazdaságra, a tanácsokra (önkormányzatokra), a kultúrára, a kereskedelemre stb. – és amennyire kevés jutott a hasonló fejlettségű országokban általában.

Fontos kérdés lenne túllépni a mítoszon és azt elemezni, hogy az a pénz, ami a közlekedésre jutott, hogyan lett felhasználva, mennyiben a szakma saját felelőssége is az a helyzet, ami mostanra kialakult.

Az egyik legáltalánosabb – nem csak a közlekedésre jellemző – tünet a külső forrásokért, új beruházásokért való harc árnyékában **a meglévő létesítmények fenntartásának nagyfokú elhanyagolása**. Ez nyilvánvalóan az amortizációval kapcsolatos gazdasági szabályozás hibája is, a tulajdonosi szemlélet hiánya is, hibás érdekeltségi viszonyok eredménye is és torz műszaki/gazdasági megfontolások következménye is. A változtatás nem csak jóakaratot, de átfogó makro- és mikrogazdasági és műszaki elemzést, kutatást is igényelne.

Általános, de a közlekedési beruházásokra különösen hátrányos következményekkel járó probléma, hogy a beruházások elfogadtatását kifejezetten az segíti, ha látványos, szembetűnő csődhelyzet alakul ki, hiszen a gondok így válnak a politikusok számára is döntést kikényszerítővé. A probléma kettős: egyrészt a potenciális beruházókat állandó csődközeli helyzetek produkálásában teszi érdekeltté, ahelyett, hogy a valódi megoldásokban lennének érdekelték. Másfelől, - és a hosszú távra struktúrát formáló közlekedést ez kiemelten érinti, - ilyen módon mindig a meglévő struktúra hiányait lehet szembetűnővé tenni, a kézenfekvő, tűzoltás jellegű **ráfejlesztés** mindig a meglévő struktúrát foltozta ki és erősítette meg. (Idevágó példának ld. „a földalatti mítosza” és a fővárosba vezető autópályákról „az elmaradt fejlesztések mítosza”)

## Az elmaradt fejlesztés mítosza

Ahogy a „nem volt pénz infrastruktúrára”, úgy a „felhalmozódott elmaradások” szállóigéje is a múltértékelés visszatérő jelszava. Ugyanakkor az elmúlt évtizedek infrastruktúra-fejlesztését áttekintő értékelések<sup>9</sup> alapján megállapítottuk, hogy nem annyira a fejlesztések hiánya volt szembetűnő, mint inkább az, hogy a politikai aka-

<sup>9</sup> Például: Fleischer Tamás: Infrastruktúra fejlesztési csapdák. Közgazdasági Szemle, 1988. június



ratnak, a politikai szándékoknak megfelelő hálózatok építésére jutott pénz, a hatalom által lényegtelennek ítélt szempontokra viszont nem. Így a politikai centralizációt leképező Budapest-központú hálózatok ez alatt az idő alatt is fejlődtek.

Bár az utóbbi évtizedben minden közlekedési helyzetkép első között említi a magyar közlekedési szerkezet alapvető problémáját, a túlzott Budapest-centrikusságot, ugyanebben a szerkezetben, a főutak kapacitásának a kiegészítésére kezdett kiépülni és épül ma is az autópálya-hálózat, ahol tehát a tranzitirányok között Budapest jelenti a kapcsolatot. Hasonlóképpen (és nem függetlenül az előzőktől) aránytalan mértékben a fővárosban épültek és épülnek a dunai átkelő kapacitások (Metró, Árpád-híd szélesítése, MO, Lágymányosi-híd, a további tervek szerint egy előrehozott újabb MO-híd, és egy újabb metró.) Vasúti vonatkozásban is minden fővárosba vezető fővonal korszerűsítése megelőzi a régóta tervezett, de mindig elhalasztott, Budapestet elkerülő szakasz megépítését. Végül a főváros túlsúlyát növelné a Ferihegyi repülőtér kibővítése is a kiskunlacházi repülőtér regionális nemzetközi repülőtérre fejlesztésével.

### A sugaras-gyűrűs rendszer mítosza

Az „elmaradt fejlesztés mítosza” kapcsán említettük már, hogy mára konszenzus van abban, hogy a magyar közlekedéshálózat egyik alapvető strukturális problémája a hálózat túlzott Budapest-centrikussága. (Hozzátehetjük, hogy Budapesten belül is folytatódik ez a túlzott egyközpontúság.) Korábbi koncepciók alapján gyakran hallani, hogy a túlzottan sugaras-gyűrűs rendszerré kellene továbbfejleszteni.

Fel kell hívni a figyelmet arra, hogy a sugaras-gyűrűs rendszer továbbra is egyközpontú alakzat. Amíg a határok zártsága miatt magyar hálózatot is zárt egységnek kellett tekintenünk, kevés más variáció kínálkozott a sugarasság oldására. A jelenlegi helyzetben azonban helyesebb a hálózat nyitottságát hangsúlyozni és egy ennek megfelelő nyílt hálós rendszerré történő fejlődést elősegíteni.

A hálós szerkezet jellegzetessége, hogy számos, hasonló rangú csomópontja van. Természetesen Budapest soha nem fog észrevétlenül beolvadni egy hálóba sem, mégis fontosnak tartjuk, hogy legalább egyenrangú éleket próbáljunk kialakítani a főváros elkerülésével is. Kelet-nyugati irányban három rácsvonal kínálkozik, és a Duna-hidak kialakításával nagyobb forgalmi súlyt lehetne mind a vasúti, mind pedig a közúti hálózaton biztosítani egy középső, Székesfehérvár-Szolnok tengelynek, megteremtve egy jövőbeli, fővároson kívüli tranzittengely bázisvonalát. A közúti gyorsforgalmi hálózat erre vonatkozó elképzeléseit<sup>10</sup> már forgalmi méretezéssel is sikerült tesztelni<sup>11</sup>.

<sup>10</sup> Fleischer Tamás: A magyar gyorsforgalmi úthálózat kialakításának néhány kérdéséről. Közlekedéstudományi Szemle 1994/1 szám.

<sup>11</sup> Uvaterv: Gyorsforgalmi úthálózati koncepció. Flórián Gyula előadása a Fővárosi Közlekedési Fő-

Nem akarjuk természetesen misztifikálni a háló előnyeit sem, hiszen az utak 95%-ban ugyanazok, mi jelöljük ki – előbb térképen – a hálós, vagy a gyűrűs irányokat. Ugyanakkor a szemléletet éppen ez a beelátás, kijelölés igenis befolyásolja, továbbá fejlesztéskor is és közlekedéskor is a fejekben absztrakt struktúráként képződik le a közlekedési hálózat, és ez a leképződés is visszahat a választott útvonalakra – és a választott fejlesztési prioritásokra is!

## A földalatti megoldás mítosza

E mítosz szerint a nagyvárosi tömegközlekedés problémáit csak a földalatti építésével lehet megoldani. Budapesten pedig különösen sürgős szükség van a Délbuda – Belváros – Rákospalota vonalra, annak is először a középső szakaszára.

Nézzük először, miért kell a földalatti. A nagy városi távolságok és a jelentkező forgalmi igények miatt szükség van nagykapacitású, gyors és kényelmes tömegközlekedésre. Ilyen eszköz viszont a felszínen a forgalom miatt nem alakítható ki, legalábbis a Belvárosi szakaszokon nem. Márpedig a földalattira éppen a Belvárosban van sürgős szükség, annyira, hogy az első (térben középső) szakaszát is ott kell megépíteni.

Láthatóan két érv nagyon szorosan összefonódik: Gyorsvasút és Belváros. Gyorsvasúti kapcsolatot ugyanis a város különböző pontjai között a Belváros elkerülésével ki lehet alakítani a meglévő vasúti vonalak (és területek) felhasználásával, erre vonatkozóan a MÁV 1992-ben kidolgozott egy konkrét javaslatot<sup>12</sup> két ütemre, 1996-ig és 2000-ig kialakítható megoldásokra. De a vasúti területeken kívül is vannak olyan, zártpályás villamosvonallal rendelkező útszakaszok, amelyek számításba vehetők kerületközi gyorsközlekedés felfejlesztésére.

Jelenleg Budapesten egy kéregvasúti és két földalatti működik, mindegyik bemegy a Belváros alá és itt találkoznak egy pontban, a Deák téren. A Váci út – Bajcsy Zsilinszky út alatti, a Rákóczi út alatti és az Üllői út alatti, Belvárosba vezető szakaszok abban hasonlítanak egymásra, hogy mind a három esetben egy-egy villamos szűnt meg a felszínen, és a helyét mindig elfoglalta a 2x3 sávokra duzzadt autóforgalom, jelentős mértékben megnövelve a város szennyezését<sup>13</sup>. Az eseményeket tehát úgy is össze lehet foglalni, hogy a Belvárosba vezető gépkocsiforgalom számára biztosítandó kapacitásnövelés áldozata lett a villamospálya, az utasokat pedig le kellett küldeni a föld alá. Most még a Dél-Buda felől is lehetne egy hasonló sávot nyitni a Belváros felé, ennek az eszközévé válhat a földalatti.

Egyrészt folyamatosan az a látszat keletkezik, mintha a földalatti nagy beruházá-

---

rumon, 1994 szeptember

<sup>12</sup> A magyar vasutak távlati fejlesztési programja. Rövidített anyag Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium 1992. augusztus

<sup>13</sup> Ebben a blokkban (is) jelentős mértékben felhasználtam Benyó Bertalan és Miklóssy Endre hasonló tárgyú gondolatait.

sa a tömegközlekedés javítása érdekében történne. Másrészt a földalatti fenntartásának költségei mindig bemutathatók, mint a tömegközlekedés folyó ráfizetése, a tömegközlekedőknek adott dotáció. Ezzel szemben a valóság az, hogy a tömegközlekedés elférne a földfelszínen (még a Belvárosban is), és a jelenleginél sokkal kisebb önköltséggel a mainál magasabb színvonalon működhetne, ha a szabályozás valóban a tömegközlekedést részesítené előnyben. Természetesen nincs ok a már meglévő földalatti kikapcsolására, de a tanulságok alapján most teljesen indokolatlan egy újabb vonal építésébe fogni.

A földalatti tehát egy bújtatott támogatás, amit a tömegközlekedés költségként kimutatva juttatott el az egyéni közlekedőknek az adófizetők pénzéből a főváros mindenkori közlekedési vezetése és a kormány. Az már csak ráadás volt, hogy a földalatti kapacitásainak feltöltésére kialakított felszíni ráhordó hálózat érdekében sikerült felszabdalni a korábbi átlós villamos és buszjáratokat, és nagyszámú többlet-átszállásra készíteni az utazóközönséget.

Ha a felszíni konfliktus a tömeg- és az egyéni közlekedés között a jövőben csak építéssel oldható meg, akkor ezeket a beruházásokat az egyéni közlekedéssel megfizethető módon kell kialakítani és nyíltan a kedvezményezetteknek kell terhelni.

## MONOPÓLIUM VAGY SZOLGÁLTATÁS?

### **Az árutonnakilométer mítosza**

Részben az olcsó vasút és az olcsó viziút mítosza egyaránt az árutonnakilométerben mért szállítási teljesítmények jelentőségének a túlértékelésére vezethető vissza.

AZ árutonnakm-re vagy az utaskm-re vetített szállítási költségek és a környezeti fajlagosok egyaránt a vízi szállítás és a vasút jelentős előnyeire mutatnak rá. Érthetetlennek tűnik, vajon miért nem érvényesülnek ezek a nyilvánvaló előnyök a gyakorlatban?

Nem tagadható, hogy a közúti fuvarozás mögött minden fejlett országban igen erős érdekcsoportok állnak, (építőipar, acélipar, gépkocsigyártás, olajipar, idegenforgalom stb.) és az sem hazai sajátosság, hogy a közpénzekből épülő pálya révén és más utakon a gépkocsiközlekedést rejtett pénzügyi támogatások is versenyképesebbé teszik. Mi most ezeken túl vagyunk kíváncsiak arra, hogy vajon milyen oka lehet annak, hogy az egyes vállalkozói döntésekben nem érvényesülnek a fentebb kimondott és nagyságrenddel komolyabb gazdasági előnyök. A vállalkozók döntenének tömegesen tévesen, vagy a kimutatásban lehet a hiba?

Nem csak a szállítások kínálati oldalára igaz az, hogy az elmúlt évtizedekben gyökeresen átrendeződtek a belső relációk (ld. Pl. a vasúti hálózat és teljesítőképesség)

ség versus lovaskocsi egyfelől ill. vasút versus gépkocsi másfelől összehasonlítást fentebb a „nem adunk fel vasutat” mítosza kapcsán), de keresleti oldalon is végbe ment a fuvaroztatói igényeknek egy jelentős eltolódása.

Az eltolódás leképezi az ipar és a gazdaság egészében érvényesülő tendenciát: **kevesebb termék, több szolgáltatás** – részben azon keresztül, hogy a termék árában is egyre több szolgáltatást fizetünk meg. Ez nem a szállítás (mint szolgáltatás) egészével szemben vet fel többletigényt, hanem a szállításon belül is eltolódás tapasztalható a hagyományos termék – árutonnakm – felől a **kiegészítő szolgáltatások** felé. (biztonság, kísérlet, árukezelés, házhozszállítás, speciális figyelem, gyorsaság stb.)

Értékesebb áruk esetében a szorosan vett szállítás költsége nem jelentős, és különösen fontossá válnak a kiegészítő szolgáltatások.

A piaci szemlélet a szállítást költségként méri és a költségen belül nem különíti el a szorosan vett szállítást, a rakodást vagy a kiegészítő szolgáltatásokat. Hiába olcsóbb egy fontos fázisban a fuvarozó számára a vasúti vagy a vízi szállítás, ha nem tud olyan csomagot kínálni, hogy a folyamat egészében ez az előny érvényre is jusson, akkor a megrendelőhöz el sem jut az olcsóság üzenete.

A kevesebb termék, több szolgáltatás elve nem csak mennyiségi kérdés, de átvezet egy nagyon fontos minőségi elvhez is. Ez ismét a kínálati oldalt érinti.

Az energiaszolgáltatásban alakultak ki az első szabályozási próbálkozások arra, hogy megszüntessék a szolgáltatóknak az energiatakarékosságban való ellenérdekeltségét. ( A fogyasztó meleget vagy fényt akar venni, miközben az eladó minél több energia, kilowattóra eladásában érdekelt.) Árueljen a szolgáltató meleget, fizessék a szolgáltatás eredménye szerint, és máris a szolgáltató érdeke is az lesz, hogy ezt minél kevesebb energiával oldja meg, esetleg még az ablakok szigetelését is az *neki lesz sürgős* elintézni!

Hogyan lehetne hasonló átfogó fordulatot elérni a szállításban? Mindenekelőtt a lecsupaszított szállítási fázistevékenység helyett a **teljes folyamatot** át kell látni, és **megérteni**, hogy milyen tulajdonképpeni szolgáltatásban érdekelt az ügyfél. Másrészt fokozatosan fel kell készülni egyre több, a szállítás műszaki jellegétől esetleg idegen, de **a folyamathoz kapcsolódó tevékenység átvállalására**, ellátására. Harmadrészt ki kell építeni azt a **bizalmi kapcsolatot**, amelyben az ügyfél is elhiszi és átlátja, hogy közös érdekek alapján szolgálják ki. Ez persze nem csak bizalom kérdése, de egy olyan **szabályozási és tarifarendszer** kialakítását is igényli, ahol a fuvarozónak valóban az válik érdekévé, hogy az ügyfele elégedett legyen.

Nincs előzetes szabály arra, ki is legyen az a **szállítási fővállalkozó**, aki az átfogó szállítási szolgáltatást lebonyolítja. Lehet, hogy érdemes birtokolnia fuvarszközöket, de lehet, hogy a piacon kell bérelnie. Lehet, hogy célszerű, ha saját raktárai vannak, vagy résztulajdonos egy logisztikai központban, - de lehet, hogy éppen az tud rugalmasabb lenni és a feladathoz jobban idomulni, akinek nincsenek preferált saját kapacitásai. Ha a peremfeltételek jól kialakíthatók, akkor ezeket a kérdéseket már a piac fogja eldönteni.

## A „nem adunk fel vasutat” illetve a „gazdaságtalan vonalak” mítoszai

A magyar vasúthálózat kiépülése lényegében 1913-ben befejeződött. Azóta a hálózaton jelentkező főbb változásokat a második vágányok megépülése, a villamosítás, illetve, negatív irányban, mellékvonalak időnkénti felszámolása jelentette. A vasúthálózat tehát a gépkocsi tömeges használatát megelőzően, a szekér-fuvarozás ráhordó szerepére támaszkodva alakult ki, és az addig a távolsági szállításban egyeduralkodó viziszállítás mozgékonyabb és a szárazföldet jobban behálózni képes alternatívája lett. A vasútállomások jelentőségét csak a kikötőkhöz lehetett hasonlítani, hiszen az állomások ugyanúgy egy-egy kis régió kereskedelmi (árúk), energia (szén), és információs (posta, hírek, emberek) központjává váltak.

Nagykállón, a szabolcsi megyeszékhelyen a helyi gazdák (ma azt mondhatnánk helyi környezetvédő csoportként) sokáig megakadályozták a vasút kiépülését, így a szomszéd falu vált csomóponttá. Nagykálló fokozatosan elvesztette addigi szerepét és az adminisztráció átvándorolt Nyíregyházára.

Az a fejlesztő erő, amit a vasút hordozott, természetesen a polgároknak is tudatosult, személyes biztonságot, közvetlen és közvetett munkaalkalmat jelentett, és emellett egy kapcsolatot a közelebb hozott városhoz. A településnek rangot, fontosságot biztosított tehát és prosperitást.

Ma a vasút gyökeresen más feltételek között működik. Nem várható el a kapacitásában, sebességében a vasúttal összemérhető gépkocsiközlekedéstől, hogy a lovaskocsi szerepét vállalja a vasút mellett.

A fentiek nem akarják rendjénvalónak feltüntetni a vasútnál érvényesülő jelenlegi tendenciákat, és nem kívánják mentesíteni a közúti fuvarozás számos burkolt támogatását<sup>14</sup>. Attól az illúziótól viszont mindenkit óvni szeretnének, mintha az igazságtalanságok és hibák kiküszöbölése után a vasút hajdani, vagy ahhoz hasonló egyeduralkodó szerepkörébe kerülhetne vissza.

A megoldás felé az új munkamegosztás kialakítása vezet egy **intermodális, egységes rendszerként felfogott közlekedési piacon** belül. A vasútnak – valamint a többi közlekedési módnak – ezen belül kell megtalálnia a korszerű szerepkörét. A vasút szerepe domináns kell legyen az országos gerincvonalakon, a városi közlekedésben, az elővárosi/városkörnyéki forgalomban és a nemzetközi valamint a tranzitforgalomban.

Feltételezzük, hogy egyenlő versenyfeltételek között, valamint az externális költségeket is figyelembevevő elszámolási rendszerben a vasút ezt képes bizonyítani is.

---

<sup>14</sup> Pavics Lázár: A magyar vasúti és közúti áruszállítás nemzetgazdasági szintű (valódi, ill. hosszú távú) versenyképessége, valamint az ebből levonható következtetések. Kézirat, 1994. Ld. Még hasonló tárgyban az alátámasztó kötet írását.

Nem szabad azonban a mai alágazatokra széttagolt helyzetben, az egyenlőtlen verseny feltételei közötti elhamarkodott döntéssel torz módon befolyásolni a jövő munkamegosztását. Különösen indokolatlan vasútvonalak meggondolatlan, az összefüggések mellőzésével történő megszüntetésével egy közlekedéspolitikai elfogadása előtt kész helyzetet teremteni olyan kérdésekben, amelyek tipikusan közlekedéspolitikai szintű megoldást kívánnak.

### **Az olcsó viziközlekedés mítosza**

Az árutonna kilométerre vetített tiszta szállítási költség a vízen a legolcsóbb. Ez az állítás igaz, viszont van néhány feltétel, aminek teljesülnie kell ahhoz, hogy ez az olcsóság a belvízi szállításban érvényesülni tudjon.

- Olyan áru kell hozzá, ami a vízi szállítás tempóját és körülményeit viselni tudja, hagyományosan ez elsősorban az olcsó ömlesztett tömegáru, lehetőleg vízközeli úticéllal
- Kell hozzá hajópark
- Hajózó személyzet
- Kikötő
- Hajózható folyam

Ha történetesen egy országban az öt feltétel többségét egyidejűleg kell megteremteni, akkor nagy a bizonytalanság, hogy az első feltétel nem képes olyan tempóban fejlődni, hogy a másik négyet finanszírozza. Ebben az esetben viszont kérdésessé válik az olcsóság értelmezhetősége.

A szűk értelemben vett közgazdasági rentabilitástól eltérő feltételek alakulhatnak ki, ha a költségekben érvényre juttatjuk a közvetett költségeket és különösen a környezeti ráfordításokat. A magyar belvízi hajózás esetére azonban nehéz lenne ma megmondani, hogy vajon valóban előnyös lenne-e a számára, ha a többi közlekedési ágazathoz hasonlóan a viziközlekedés feltételeinek kialakításához is hozzátennék annak környezeti költségeit.

### **Az olcsó tömegközlekedés mítosza**

Az olcsó tömegközlekedés mítosza szerint környezeti megfontolásokból az állami dotáció növelésével az utasok számára olcsóbbá kellene tenni a tömegközlekedést, hogy versenyképes legyen az autóval.

Ezzel szemben úgy láthatjuk, hogy minden olyan megoldás, ami a tényleges költségek megjelenítése helyett mesterségesen olcsóvá tesz egy szolgáltatást, pazar-

láshoz vezet, egyrészt kínálati oldalon, pénzpazarláshoz, másrészt keresleti oldalon, a közlekedéssel, mint szolgáltatással való pazarláshoz.

Emellett a megoldás a kitűzött célját sem éri el, mert a túlhasznált, kielégíthetetlen igényeket gerjesztő tömegközlekedés a nagy ráfordítások ellenére sem tud vonzóvá válni. Autóst az autójától csak egy magas-színvonalú, kényelmes és kultúrált tömegközlekedés képes elvonni, az ilyen viszont szükségképpen drága: mégpedig nem csak abszolút értelemben, de a felhasználó számára is. A magas belépési küszöb ugyanis a színvonal védelmét is szolgálja.

Az ilyen tömegközlekedés nem szociálpolitikai megoldás. Más kérdés, hogy olyan kiegészítő rendszerekre szükség van, amelyek – nyilván városi szinten máshogy mint regionális és országos szinten – a rászorulóknak részére nyújtott eseti térítéssel kezelni képesek a szociális problémákat, beleértve az iskolába járás esetét is.

Megjegyzendő, hogy a közlekedési költségek reális szintje nyilván megváltoztatja az iskolakörzésekkel (és általában mindenféle körzetiesítéssel) kapcsolatos gazdasági számítások peremfeltételeit is és ezen keresztül csökkenti a túlzott igényeket. Hasonlóképpen a reális közlekedési költség szint ad a helyi üzleti-, és szolgáltató-szféra számára is, és elősegíti, hogy a helyi célpontok mennyisége ismét növekedjék, a települések sűrűbbé váljanak, megnőjön a gyalog elérhető úticélok száma.

Befejezésül emlékeztetünk mindarra, amit „a földalatti megoldás mítosza” cím alatt kifejtettünk, vagyis ama meggyőződésünkre, hogy a reális árszint nem csak ár-növekedést jelent, de jelentős tételek esetében csökkenést is. Ha a tömegközlekedési szempontból nem indokolható létesítmények nem a tömegközlekedés, hanem a ténylegesen kedvezményezett autós társadalom költségkimutatásában jelennek meg (továbbá érvényre jutnak a közvetett, környezeti és egyéb költségek is), akkor a reális ár tükrözni fogja az egyéni és tömegközlekedés közötti társadalmi ráfordítások különbségét is.

*Budapest, 1994. november 15. – külön cikk-ként 1995 június*