

A KÖZLEKEDÉS SZEREPE BUDAPEST NEMZETKÖZI FUNKCIÓINAK ALAKÍTÁSÁBAN – A 21. SZÁZAD ELEJÉN*

Fleischer Tamás

BEVEZETÉS

Budapestnek a nemzetközi megjelenésére legalább három térségi szinten gyakorol hatást a város fizikai kapcsolatrendszere.

Kézenfekvő, hogy jelentős szerepe van az ország külső kapcsolatainak, azaz annak, hogy az európai léptékű hálózatokba hogyan illeszkedik bele az ország és fővárosa. Ugyancsak nyilvánvaló, hogy fontos szerepet kap a főváros belső hálózata, hiszen ez jelentős hatással van arra, vajon kellemes dolog-e Budapesten élni, vonzó-e a nemzetközi kínálatból éppen a magyar fővárost választani letelepedésre. Mind az üzleti, mind a kulturális döntésekben fontos szempont ugyanis, hogy akik döntenek, azok a kemény gazdasági tényezőkön túlmenően, érzelmileg mennyire találják kívánatosnak a potenciális helyszínt. Végül, de egyáltalán nem elhanyagolható módon az is fontos, hogy Budapest mennyire képes egy prosperáló térséget – országot, régiót, – is megjeleníteni partnerei számára.

Természetesen e három szinten korántsem lehet egyforma a magyar főváros érdekérvényesítő ereje. Elsősorban közvetett módon, szakdiplomáciai közvetítéssel képes Budapest hatást gyakorolni az ország külső kapcsolataira. Úgy lenne logikus, ha közepes mértékben tudná befolyásolni a főváros a saját országos kapcsolatait, és döntő mértékben a saját belső rendszereit. Ez nyilván sok más területen érvényes le-

* Fleischer T (2010) A közlekedés szerepe Budapest nemzetközi funkcióinak alakításában – a 21. század elején. In: Barta Györgyi – Sipos András (szerk) Világváros Budapest – két századfordulón. Napvilág Kiadó, Budapest, 2010.

het, a közlekedési beruházások volumene azonban olyan nagy, hogy a legjelentősebb fővárosi átalakítások elképzelhetetlenek jelentős kormányzati támogatás nélkül, és megfordítva, az országos közlekedési beruházásokat az elmúlt évtizedekben folyamatosan az jellemezte, hogy ötven százalékon fölüli arányt ért el a fővárost érintő fejlesztések költsége.

A továbbiakban a dolgozat felépítése a következő. Rövid történeti áttekintéssel hozzákapsoljuk az új századvéget ahhoz az időszakhoz, amelyet a megelőző fejezet ismertetett. Ez után rendre bemutatjuk a közlekedési kapcsolatok fentebb vázolt rétegeit és azok térségi szerepét.

20. SZÁZADI ELŐZMÉNYEK ÉS KÉRDŐJELEK

Mielőtt a 20. század záró, és a 21. század első évtizedének történéseit taglalni kezdenénk, elengedhetetlen megemlíteni, hogy az előző századvég óta a kelet-közép-európai térség országai közötti határok többször is, és jelentős mértékben elmozdultak. A határoknak ez a mozgása egyfelől szükségképpen átrendezte az országos infrastruktúra-hálózatokra vonatkozó, korábban kialakított elképzeléseket, – másfelől, értelemszerűen kevéssé tudta megváltoztatni mindazt, ami a határváltozás előtt már megépült, elkészült.

Az első világháború utáni időszak

A legnagyobb, és Magyarországot, illetve Budapest pozícióját közvetlenül is érintő változást az első világháború utáni békeszerződések jelentették. Budapest fővárosi hatóköre ekkor a Kárpát-medence közel egészéről a terület harmadára csökkent, és a határokon túlra került a fővárost méretében közvetlenül követő települési szint valamennyi városa, beleértve az ezeket összekapcsoló közlekedési vonalakat is.

Az új területeket megszerző utódállamokban 1920 után sürgető feladat volt a belsővé vált országos kapcsolatok megerősítése, a területi integráció megteremtése. Magyarországon is feladat lett volna számos kapcsolatát veszített térség újraintegrálása – kiesett összeköttetések pótlása; határon túli tengelyek hazai helyettesítése. Mivel azonban a korabeli magyar politika a változásokat deklaráltnan ideiglenesnek tekintette, erre vonatkozóan lényegében tervek sem készültek. Akkor élénkült meg újra a közlekedési hálózatok tervezése, amikor, 1938-tól Dél-Szlovákia, majd Észak-Erdély visszacsatolása Magyarországon is a korábban soha nem volt formájú ország integrálását tette sürgetővé. Vásárhelyi Boldizsár 1942-es automobilpálya terveiből¹ azon-

¹ VÁSÁRHELYI 1942

ban semmi nem valósulhatott meg, és a második világháború után megszűnt az a területi egység is, amire a tervek vonatkoztak.

A közlekedési főhálózatok szempontjából tehát a 20. század első fele úgy jellemezhető, hogy továbbra is az a reformkortól elindított, és eredeti célkitűzésében (Bécshez fogható gazdasági centrum kialakítása Pest-Budából) sikeres fővárosközpon­tú közlekedéshálózat működött, amelyiknek az előző századfordulóig nem is kérdésjeleződött meg az ország egészére nézve előnyös volta, nemzeti érdeket kifejező tartalma.² Az első világháború után azonban ez a hálózat a korábbiakhoz képest is fokozottan sugaras jelleget öltött, – részben a haránt irányú kapcsolatok már említett határon túlra kerülése miatt, részben pedig a főváros / ország arányának a főváros javára történt módosulása miatt.

A második világháború utáni időszak

Az 1945 és 1990 közötti korszak elején Magyarországon a súlyos háborús károkat szenvedett hálózatok helyreállítása volt a legsürgetőbb feladat. Ekkor a meglévő szakaszok kipótlása, azaz a korábbi struktúra mielőbbi felélesztése értelemszerűen abszolút elsőbbséget élvezett.

Az újjáépítési szakasz végére az ország politikai struktúráját egypártrendszer, nemzetgazdaságát szovjet típusú központosított tervgazdaság jellemezte. A kialakuló *hatalmi berendezkedés számára kifejezetten előnyös volt a főváros-központú sugaras közlekedési főhálózat*, sőt, fokozatosan a fizikai hálózatot nem alkotó szerveződések is (államosított ipar és kereskedelem, egészségügy, településhálózat stb.) hasonló hierarchiákká formálódtak. Jóllehet a hatvanas-hetvenes évektől már következetesen feladatként fogalmazódott meg a túlzottan sugaras közlekedési hálózat szerkezetének oldása, és tervek is készültek ennek megoldására³, a meglévő struktúrák tehetetlensége, és a hierarchikus működési kapcsolatok önfenntartó ereje lényegében lefékezte a változtatási szándékokat. Az irányítás logikájából adódóan alapvetően változatlan maradt tehát a szerkezet, – anélkül, hogy bármiféle tudatos szabotázst, vagy összeesküvést kellene feltételeznünk a változtatásra vonatkozó elképzelések megghiúsulása mögött.⁴

² FRISNYÁK 2010 [kézirat 2. old. alja]

³ Az u.n. sugaras-gyűrűs rendszer tárgyalására később még visszatérünk

⁴ Az írásnak nem feladata az államszocialista időszak részletes elemzése, ezért csak megemlítjük, hogy a szocialista iparosítás időszaka jelentős térségi gócpontokat hozott létre, hogy ezt követően tudatosan is sor került vidéki ipartelepítésre, majd a fővárosi ipar egyes részeinek (főleg a szennyező iparágaknak) a kitelepítésére; és mindezen lépéseknek volt térségi hatása. Mégis, mindezek tudatában is azt mondhatjuk, hogy a hálózatokra vonatkozóan igaz az a megállapítás (amire a későbbieket alapozzuk) hogy tudniillik a kilencvenes éveket úgy értük el, hogy alapvető arányaiban nem változott meg főváros-vidék összefüggésben a korábról örökölt struktúra.

A politikai határvonalak második világháborút követő átrendeződése, az ország külső betagozódásának megváltozása mégis nyomot hagyott a hálózaton. A korábbi első számú kereskedelmi partner Németország szerepét átvette a Szovjetunió, és a változás következtében a gazdasági forgalom jelentősen megnőtt az ország északkeleti szegmense és a főváros között. A vasúti nyomtáv kényszerű váltásának a helyszíne, Záhony fokozatosan egy tengeri kikötő árumozgatási kapacitására fejlődött föl, ahová a főváros felől két kétvágányú villamosított vasútvonal vezetett. A vasúton, illetve a MÁV-on belül Záhony pozíciója igen fontossá vált, és a rakodás technikai lebonyolítása áterjedt a Záhony környéki településekre is, – de ezen túlmenően a megnövekedett forgalom nem járt komoly térségfejlesztő hatásokkal, ugyanebben az időszakban Szabolcs-Szatmár megye a fővárosi munkásszállások heti ingázóinak egyik fő utánpótlási bázisa maradt.

Makrogazdasági jelentőségét tekintve a Kádár-korszak gazdaságának egyaránt fontos bázisát jelentette a nagytömegű olcsó nyersanyagot és energiahordozót biztosító szovjet háttér, és a fokozatosan megerősödő nyugati kapcsolatok, ahol a magyar ipar az olcsó források miatt eladható termékekkel tudott megjelenni. Bár akkor ezt kevesebb jelszó emelte ki, ebben az időszakban a magyar gazdaság valóban betöltött egy bizonyos *híd-szerepet* kelet és nyugat között, aminek az alapja azonban a fentebb jelzett közvetítés, tulajdonképpen egy *rubel-dollár konverzió* volt.

A híd szerep mítosza

Amint arra Frisnyák Zsuzsa rámutat,⁵ a híd szerep lehetőségét már Széchenyi felveti, ugyanakkor azóta is nagyon ritkák azok az időszakok, amikor ez valóban működött. Ennek ellenére a gondolat erősen tartja magát, és két ezredfordulós évtizedünkben is stabil szlogenné vált.

A *híd szerep* egy közvetítő szerep: az tudja betölteni, aki jól ismeri mind a két felet, akik között közvetít, – miközben azok egymással valamiért nem tudnak maguk szót érteni. *Tolmács*, aki közvetíteni képes olyanok között, akik egymással nem tudnak (nem akarnak) beszélni.⁶ Feltétele tehát, hogy a két szereplő egyfelől akarjon egymással tranzakciókat lebonyolítani, másfelől ehhez szüksége legyen közvetítő igénybevételére.

Budapest (itt: Magyarország) a 90-es rendszerváltás után úgy gondolta, hogy predestinálva van arra, hogy híd legyen kelet és nyugat között. A híd szerep *egyik*

⁵ FRISNYÁK 2010 [a kézirat 1. oldal (első bek)]

⁶ Hong-Kong sokáig ilyen közvetítő volt Kína és a nagyvilág között. Nem vitatva Hong Kong érdekeit, mindenki számára nyilvánvaló kell legyen, hogy a közvetítőre addig volt szükség, amíg Kína nem kívánt maga nyitni a világ felé.

feltétele fennállt: Nyugat és Kelet (akár Európa nyugati és keleti fele, akár Európa és Ázsia) valóban óhajtott egymással különféle tranzakciókat folytatni. A másik feltétel azonban hiányzott: *nem igaz* ugyanis általában az, hogy e tranzakciók kialakításához ránk lettek volna szorulva. Egyrészt azért nem, mert közvetlenül is szót tudnak érteni egymással: franciák és oroszok, németek és ukránok, osztrákok és románok – ha megbeszélhatalmuk van, meg tudják beszélni. Másrészt azért nem, mert ha mégsem tudnak szót érteni egymással – akkor többnyire mi sem tudunk segíteni. A jó kapcsolatainknak a jelentős része mítosz, örülhetünk, ha ezek a kapcsolatok arra elegendőek, hogy a saját tranzakcióink igényeit ellássák. Nincsenek kiemelkedő balkáni kapcsolataink, nem vagyunk megkerülhetetlenek az orosz piacra menet, és természetesen visszafelé sem.

Közlekedésben, áruszállításban van egy még nyersebb lecsapódása a híd szerepnek, mint mítosznak: ez pedig a „*tranzit pozíció*”.

A „strukturális hézag” pozíció mítosza

A hálózatok elmélete felfigyelt arra a helyzetre, amikor két viszonylag sűrűn összekapcsolódó hálózatrész között alig alakul ki kapcsolat. Ezt a helyzetet, – amikor két hálózati gócot például csak egyetlen elem köt össze – nevezték el strukturális hézagnak (structural hole). Nagyon különböző okai lehetnek annak, hogy két, önmagában gazdagon összekapcsolt részhalmaz között szegényes a kapcsolat. Fennállhat fizikai akadály (két országrész/városrész között a folyón egyetlen híd van, a hegyvonulat két oldalát egyetlen alagút kapcsolja össze stb.), de eredhet az érdeklődés hiányából is (különböző nyelvet beszélnek, különböző vallást követnek stb.). Ha a két részcsoporthoz feltámad az egymás iránti érdeklődés, akkor megtelik forgalommal a szűkös kapcsolat, és aki ott helyezkedik el, az monopol pozícióba kerül, ellenőrizni tudja a teljes forgalmat. A Szuezi csatorna, a Panama csatorna, de számos fok, gázló, hágó, szoros ilyen stratégiai kulcspozíciót jelentett a közlekedésben. Ezek a természeti adottságok valóban találkozhelyé, piaccá, – és erődítménnyé képesek változtatni az adott térséget; településképző erőként jelennek meg.

Mindazok számára, akik az áthaladó forgalom megcsapolásából remélik magukat fenntartani, ideális helyzet a megkerülhetetlen strukturális hézagba történő helyezkedés. Két zárt ország között mesterséges strukturális hézag a határállomás is: ott lehet vámolni, ellenőrizni, mérlegelni.

Bár kétségtelen, hogy Budapest pozíciójának volt természeti alapja (természetes átkelőhely a Dunán) a huszadik századra Budapestnek éppen az idevezető utak, a máshol sokáig késleltetett, hiányzó hidak biztosították a kiemelt közlekedési szerepét. A forgalmi áramlatok növekedésével egyfelől nyilvánvalóvá vált, hogy máshol is szükség van az ország kelet-nyugati átjárhatóságára, onnan elszívja a fejlődés lehetőségét a közlekedés hiányossága. Másfelől az is kérdésessé válik, hogy a főváros

térségének jó-e az, hogy kényszeresen fel van duzzasztva az itt áthaladó forgalommal; hogy valóban ez biztosítaná-e a nagyvárosi fejlődés alapjait a 20 század vége felé.

A kérdés költői, és már csak utólagos elemzésre ad lehetőséget. Magyarország ugyanis az elmúlt évtizedekben döntött, és a nemzetközi folyosókat következetesen a kárhozottat, fővárosba vezető sugaras főutak mellé építette, ezzel megerősítette Budapest túlközpontosított pozícióját. A továbbiakban ezt a folyamatot és következményeit mutatjuk be.

NEMZETKÖZI JELENTŐSÉGŰ FOLYOSÓK

A jelentősebb vízi utak természetesen átmettik a határokat, nemzetközi forgalmat is lebonyolítanak. Vasúthálózaton és a burkolt utak hálózatán eredetileg elsősorban az azt kiépítő országok számára fontos kapcsolatok épültek meg, ami egyfelől az adott ország különböző területeinek az összekapcsolását jelentette, másfelől a tengeri kikötők felé vezető szállítási lehetőségek erősítését. Három-négy évtizeddel ezelőtt úgy tűnhetett, hogy az ennek nyomán kialakult európai hálózatok lefedik a legfontosabb európai nemzetközi igényeket is, legalább is azokban az országokban, ahol már az ötvenes, hatvanas években is nyitva voltak a határok, jelentős volt a nemzetközi mozgás.

Amikor a nyolcvanas évek második felében az Európai Közösség áttekintette a belső piac lehetőségeit, úgy találta, hogy nem így van. Azok a hálózatok, amelyek az egyes országok érdekei alapján kialakultak, kedvezőek lehetnek az adott ország számára, de nem elégítették ki egy (akkor 12 országra kiterjedő) *egyesült európai közös piac* céljait. Olyan átlapoló folyosók megalkotására volt szükség, amelyek egységbe forrasztják a tagországok hálózatait. Megszületett a transzeurópai hálózatok (TEN) gondolata, és 1992-re kialakult a TEN-T (közlekedési), TEN-E (energia) és a TEN-C (kommunikációs) hálózatok elképzelése, már az 1995-ös bővítéssel kialakuló 15 (16) ország által lefedett térségére számítva.⁷ A TEN-T hálózat konkrét kialakítására

⁷ A hivatalos uniós dokumentumok közül az 1992-es közlekedéspolitikai dokumentumban, (CTP 1992) és az unió alapszerződésében (MAASTRICHT 1992) jelent meg a TEN eszméje. Az alapszerződés eredeti változata 129b paragrafusa tartalmazza ugyanazt a szöveget, amelyet itt a módosításokkal egységes szerkezetbe foglalt dokumentum hivatalos magyar fordításából (AZ EURÓPAI UNIÓRÓL SZÓLÓ SZERZŐDÉS 2006) 116. oldaláról idézünk: „XV. cím Transzeurópai Hálózatok 154. cikk (1) A 14. és 158. cikkben említett célkitűzések elérése, valamint annak lehetővé tétele érdekében, hogy az uniós polgárok, a gazdasági szereplők, valamint a regionális és helyi közösségek a belső határok nélküli térség kialakításának előnyeit teljes mértékben élvezhessék, a Közösség hozzájárul a transzeurópai hálózatok létrehozatalához és fejlesztéséhez a közlekedési, a távközlési és az energiaipari infrastruktúra területén.”

vonatkozó irányelvek 1996-ra készültek el,⁸ amikor egyben 14 kiemelt projektet is kijelöltek a hálózaton belül.



Forrás: Wikipedia http://en.wikipedia.org/wiki/File:Pan-European_corridors.svg

1. ábra Páneurópai folyosók

Már benne járunk a 90-es években. Miközben az unió formába öntötte a 15 ország belső kapcsolatait kiszolgáló TEN rendszerét, Európa politikai térképe megváltozott, és napirendre került a korábban vasfüggönnyel elzárt országokkal való szorosabb kapcsolatfelvétel. Ennek következményeként 1991-től konferenciasorozat indult a TEN folyosók keleti kiterjesztésére. A pán-európai folyosóknak nevezett, 1994-ben

⁸ TEN GUIDELINES 1996

majd 1997-ben rögzített tíz folyosó elsősorban az EU-15-ök keleti (észak-keleti és dél-keleti) kapcsolatait biztosította (egyetlen, Finnország és Görögország kapcsolatát harmadik országok területén összekötő észak-déli folyosó kivételével) és nem a teljes térség jó belső kapcsolatait tartotta szem előtt, oly módon, ahogy azt korábban a TEN esetében az uniós országok a maguk számára fontosnak tartották. Hozzá kell tenni, hogy a páneurópai folyosók adott kialakításában fontos szerepük volt a hálózattal érintett, Európa keleti oldalán elhelyezkedő országoknak (kormányzati delegátusainak) is, akik maguk is a nyugati kapcsolataik feljavítását látták sürgetőnek, és nem hiányolták az egymás közötti folyosók kialakítását.⁹

A folyamat hasonló módon folytatódott, a keleti bővítés csatlakozó országainak a területére érvényes TINA folyamat¹⁰ adottnak vette a páneurópai folyosók hálózatát, és csak másodlagos folyosók beiktatását, a folyosók sűrítését tette lehetővé (1995–1999). Ezt követően a balkáni országokat érintő TIRS folyamat ismét kiindulásnak tekintette az addig elhatározott folyosókat, és kiegészítette azokat öt további ország irányában (2002).¹¹

A teljes folyamatot, beleértve a TEN 2004-es felülvizsgálatát is (amit 2004. április 29-én, két nappal tíz ország csatlakozása előtt fogadott el az unió¹²), az jellemzi, hogy soha nem került sor az egyre kiterjedtebb térséghez tartozó hálózat átfogó átgondolására, hanem mindig csak a korábban, kisebb térségre elfogadott hálózat meghosszabbítására, toldozgatására. Ezt elősegítette, hogy a hálózati összefüggések értelmezése magának a TEN hálózatnak az esetében is háttérbe szorult, és dominánssá vált a projektorientált megközelítés: szinte kizárólagosan az elemi projektek finanszírozásának megtámogathatósága befolyásolja a hálózat alakulását.

Azt, hogy mennyire mellékesen kezelte az unió magát a hálózatot, jól jellemzi az a tény, hogy hosszú ideig semmiféle központi dokumentumban nem jelent meg annak deklarálása, hogy mi is tekinthető a kibővített unió esetén az Európai Unió TEN hálózatának. A csatlakozási szerződésekbe ugyan bekerültek az egyes országok TEN hálózatai,¹³ de 2007 óta húzódik a korábbi TEN elemek egységes dokumentumban történő megjelenítése. Erre vonatkozóan a DG TREN honlapján egy *draft* előterjesztés tanulmányozható 2008-ból,¹⁴ amely láthatólag nem került jóváhagyásra. Ezzel

⁹ A folyamatot részletesen elemzi FLEISCHER 2007.

¹⁰ TINA 2009

¹¹ TIRS 2002

¹² TEN FELÜLVIZSGÁLAT 2004

¹³ Magyarország esetében ez tartalmazta a korábbi páneurópai folyosókat, az 1999-ben lezárt TINA folyamat keretében elfogadott elemeket, továbbá két 2000-ben felterjesztett folyosót, amelyet már semmiféle uniós egyezmény nem erősített meg.

¹⁴ DRAFT PROPOSAL 2008

szemben 2009-ben újra elkezdődött a TEN hálózat felülvizsgálatának a folyamata,¹⁵ amely alternatívákat adott egy átfogóan felülvizsgálandó hálózati elképzeléshez. Mostanra két réteggé esett szét a TEN: egy minden javaslatot tartalmazó (szedett-vedett), gyakorlatilag senki által nem komolyan vett *átfogó hálózatnak* nevezett rétegre, továbbá a prioritásként kezelt (2004-ben harmincra bővített) *kiemelt projektek* halmazára. A javasolt újabb alternatívák között az *egyrétegű hálózat* kizárólag a kiemelt projektekre koncentrálna, *esetleg kiemelt hálózattá* fűzve össze azokat. A kétrétegű hálózat javaslata egyik réteggént számolna a mindent magába foglaló *átfogó hálózattal*, és másik réteggént megkülönböztetne egy „*maghálózatot*”, amely egyfelől *földrajzi pillér* néven területi alapon kibővítené a jelenlegi kiemelt projekteken alapuló kiemelt hálózatot, másfelől *koncepció alapú pillér* elnevezéssel szolgáltatási oldalról azonosítana olyan célokat, kritériumokat, amelyek valójában a TEN uniós szerepét pontosítanák. Láthatóan egyedül ez utóbbi koncepció alapú pillér olyan ígéretes megközelítés, amely segítségével esély van arra, hogy előbb-utóbb a korábbi, koloncként továbbvitt, koncepciótlanul egymásra rakódott „hálózattól” meg lehessen szabadulni. Ennek kimondására azonban egyelőre a felülvizsgálat láthatóan a felvetett alternatívák szintjén sem mert célzást tenni.

Az ésszerűbb irányba történő elmozdulást, újfent, nem valamiféle gonosz összeesküvés gátolja, hanem a nemzeti pozíciók, köztük nem mellékesen a hazai álláspont, amely körömszakadtáig védelmezi, hogy minden, korábban folyosóként deklarált útvonal része maradjon a TEN hálózatnak. Mellékessé válik, hogy az európai folyosó-hálózat ésszerűvé; az uniós szempontból szükséges, megépíthető, finanszírozható méretűre és struktúrájúra csökkenjen, amíg minden ország a korábban sikeresen belejuttatott szakaszai státuszáért küzd.

A nemzetközi folyosók hatásai

De mi is a jelentősége a TEN hálózatoknak az unió számára? Mint fentebb jeleztük, az, hogy az *unióon belüli, belső kapcsolatrendszer kiteljesedjen*, és az eddig nem eléggé összekapcsolt régiók képesek legyenek jobban együttműködni – mert a sokrétű, újszerű belső kapcsolódások segítik elő az unió *külső* versenyképességének a javulását.

Magyarország számára természetesen a *hazai versenyképesség* javítását kell végiggondolni, ezt senki más nem teszi meg helyettünk. Nem érvényes ugyanis az az összefüggés, hogy ami az unió egészét versenyképesé teszi, az automatikusan versenyképesé teszi Magyarországot is. A TEN folyosók (az unió belső folyosói) az ország számára ugyanis külső kapcsolatokat jelentenek, és egy térségre vonatkozóan nem ugyanaz a versenyképességi hatása a *külső* és a *belső* kapcsolatoknak.

¹⁵ GREEN PAPER TEN-T 2009

Gyakran hallhatjuk, akár a Duna jobb hajózhatóságára, akár más nemzetközi közlekedési kapcsolat kiépítésére vonatkozó érvként, hogy az olcsóbb közlekedési lehetőség megnöveli a hazai termelő piaci rádiuszát, továbbá olcsóbbá teszi az importját, ezért versenyképesebbé teszi a hazai termelőket. Ebből az olcsóbb exportálás és az olcsóbb importálás is igaz, csak az szokott elmaradni mellőle, hogy éppen ugyanennyivel növeli meg a távoli termelő piaci rádiuszát is (aki eddig nem jelent meg az országban) és az ő importja is olcsóbb lesz. Azaz, átlagosan a távoli termelő is ugyanannyival „versenyképesebb” lesz, vagyis egymáshoz viszonyítva a versenyképességük nem változik, csak most már egy nagyobb piacon versenyeznek, egymással is. Az, hogy közülük ki a versenyképesebb, *más tényezőkön* múlik, nem a köztük megnyitott közlekedés költségein. Mindez nem jelenti azt, hogy a külső kapcsolatokra ne lenne szükség, vagy, hogy azok károsak lennének, vagy, hogy ne akadhatna olyan szerencsés termelő, aki a megnagyobbodott piacon nem találkozik új versenytárral, így az ő számára valóban megnőnek a lehetőségek. Összességében azonban *a külső kapcsolat javulása nem növeli az összekapcsolt térségek egymáshoz képesti versenyképességét* – csak az összekapcsolt térség külső versenyképességét.

Ami a saját térségünket versenyképesebbé teszi, az a *térségi belső kapcsolatok* javítása. Ha ugyanis a térségen belüli közlekedés válik olcsóbbá, akkor megnő a potenciális belső összekapcsolódási lehetőségek száma, esélye, (a „hálózati hatás”) azaz nőhet a térség által kínált termékek, szolgáltatások sokfélesége, illetve lecsökkenhet ezek létrehozásának a költsége. **Ahhoz tehát, hogy az unión belül a hazai térség versenyképesebbé váljon, közlekedési oldalról a térségi belső kapcsolatok javítása tud hozzájárulni, ahogy ahhoz is, hogy a külső kapcsolatok által kínált lehetőségeknek a térség ne vesztese, hanem nyertese legyen.**

Az *unió egésze számára* tehát arra van szükség, hogy kiépüljön az a minimális ráfordítású, de éppen elegendő uniós belső TEN hálózat, ami lehetővé teszi az uniós régiók közötti kapcsolatok javítását, ezzel javítva az unión belüli együttműködés lehetőségét, és ezen keresztül az unió külső versenyképességét. A jelenlegi TEN-T hálózat ehhez képest helyenként túl sűrű, helyenként pedig nem biztosítja a szükséges kapcsolatokat, ezért alapvető átgondolásra, revízióra szorul. – *Magyarország számára* pedig arra van szükség, hogy a belső (hazai térségek közötti, és azokon belüli) kapcsolatrendszer javításával az országon belüli együttműködési lehetőségek bővüljenek, és ezt kihasználva a hazai térségek versenyképessége javuljon. Ez utóbbi érvényesítéséhez elengedhetetlenek a külső kapcsolatok, – de önmagukban nem elegendők.

Összefoglalva a fentieket, azt a következtetést vonhatjuk le, hogy miközben egyfelől Magyarország számára nagyon fontos kérdés az, hogy milyen folyosók vannak európai érdekű kapcsolatként deklarálni, hiszen elsősorban ezek fejlesztésére remélhetünk finansziális támogatást az uniós alapokból, – másfelől viszont egyelőre semmiféle olyan európai léptékű szakmai alapot nincs a térségünket érintő folyosók kijelölése mögött, amire támaszkodhatnánk, amiben megbízva a folyosóknak a hazai

gazdasági felzárkózást elősegítő voltában reménykedhetnénk, vagy amire a térségi szomszédsági kapcsolatok alakításában megnyugtató pilléreként számíthatnánk. E megállapítással nem a folyosók szükségességét kérdőjelezzük meg, csupán azt, hogy a közlekedési folyosóknak az Európai Unió szintjén kialakított mintázata bármi olyan fogódzót jelenthetne számunkra, amire támaszkodhatnánk.

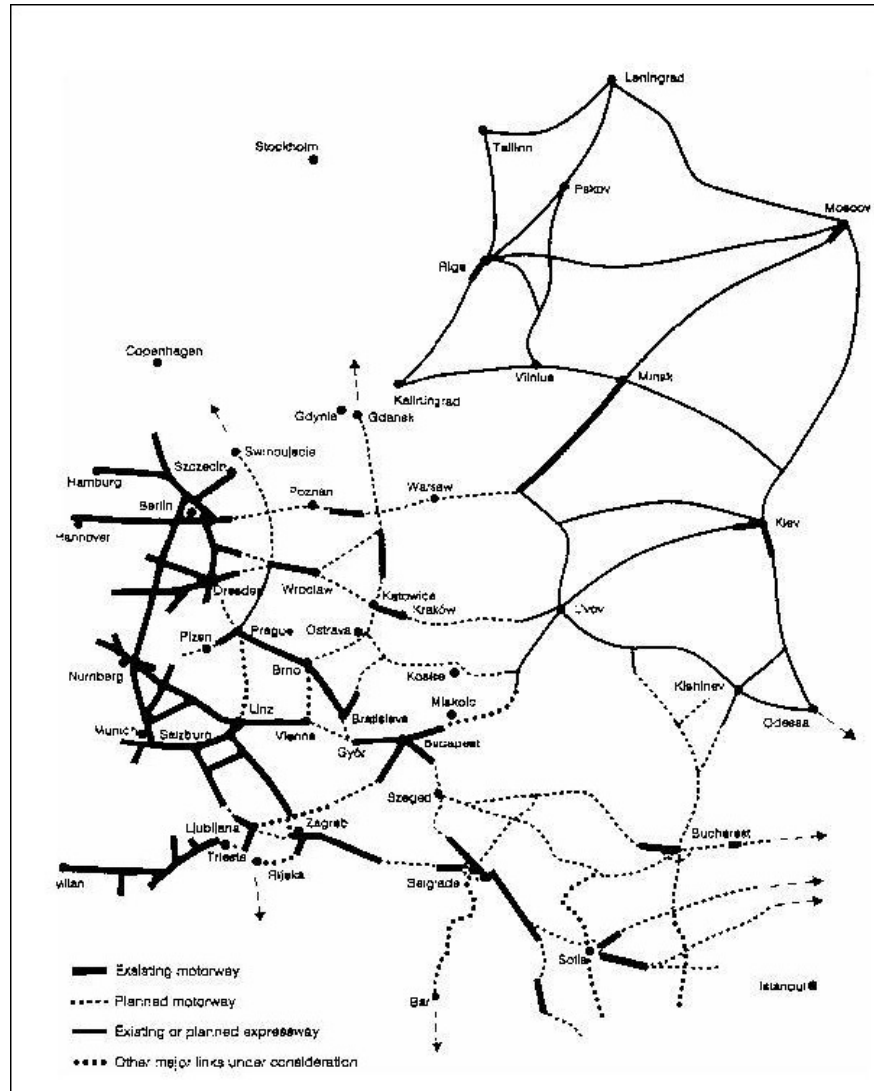
A továbbiakban azt vizsgáljuk meg, hogy az *országon belül* milyen erőfeszítéseket tettünk az elmúlt időszakban arra, hogy a folyosók a hazai térszerkezet javítását szolgálják.

A NEMZETKÖZI FOLYOSÓK HAZAI SZERKEZETE

Felvezetésként részletesen foglalkoztunk azzal a folyamattal, ahogy a hazai közlekedési főhálózatokon előbb kiépült, majd a 20. század során is fennmaradt a főváros-centrikus szerkezet. Az a felismerés, hogy az ország területi egyensúlyára, a főváros-vidék viszony alakulására ez a szerkezet káros hatással van, fontos megállapítás; – ugyanakkor a felismerés tényéből még nem következik a változtatás lehetősége. A vasúti fővonalak rendszere, vagy a közúti főhálózat évszázados távlatban alakult ki, és gyakorlatilag nincs lehetőség a meglévő elemek számottevő módosítására. Ott, ahol hiányoznak a megfelelő harántirányú összeköttetések, vidéki nagyvárosok közötti kapcsolatok, természetesen felmerül ezek pótlása, kiegészítése, az ilyen változtatások fontosak, de nagyon lassan lehet ilyen lépésekkel a szerkezeten módosítani; különösen például a vasút esetében, ahol az első világháború után egyáltalán nem fejlődött a hálózat új vonalakkal. A hetvenes évektől az országos közúthálózatra vonatkozóan szinte jelszóvá vált, hogy a sugaras hálózatot sugaras-gyűrűs hálózattá kellene fejleszteni. Bár ez jól hangzik, és nem vitatható, hogy a fentebb emlegetett harántirányú elemek megerősítése valóban javítja a főváros elkerülhetőségét – azt is látni kell, hogy a *sugaras-gyűrűs hálózat* is egyközpontú hálózat, és leginkább egy zárt országnak az erőfeszítését tükrözte arra vonatkozóan, hogy saját határai között enyhítsen a centralizáltságán. Amikor a viszonyok megváltoztak, a határok nyílni kezdtek (már a hetvenes-nyolcvanas évektől) egyre inkább szabadulni lehetett az eredeti korlátoktól, és a régiók közötti összeköttetések szintjén egy nyílt hálós szerkezetben lehetett végiggondolni az ország európai beilleszkedését.

Ez azonban még mindig nem tette volna könnyebben átépíthetővé a főhálózatokat. A másik újdonságot az jelentette, hogy a 20. század második felében fokozatosan teret nyertek a fejlett országokban az autópályaépítések, és ezzel egy újabb réteg jelent meg a távolsági közlekedésben. Ahogy a 19. század közepétől épülő főutak elszakadtak a talajhoz, tulajdonviszonyokhoz és terephez tapadó, falvakat összekapcsoló szekérutaktól, és létrehoztak egy új réteget, a városokat összekapcsoló főutak rendszerét, hasonlóképpen fokozatosan kiderült, hogy a gyorsforgalmi út nem egyszerűen nagyobb kapacitású főút, hanem, ahogy hálózattá rendeződnek az ilyen pá-

lyák, létrehoznak egy új minőséget, új szintet: kialakul a városokat is elkerülő, régiókat összekapcsoló közúti hálózat.



Forrás: International Transport in Europe 1992.

2. ábra. Létező és tervezett fontosabb nemzetközi főútvonalak 1990-ben Közép- és Kelet-Európában

Amikor Magyarországon a hatvanas évektől megkezdődött az autópályák tervezése, majd építése, arra egyértelműen, mint a kimerült főutak kapacitását pótló lehetőségekre tekintettek, és fel sem merült más, mint, hogy az autópályákat a leginkább túlterhelt főutak mellé, a fővárosi bevezető szakaszok tehermentesítésére kell építeni.

¹⁶ Ez más országokban is általában így kezdődött. A rendszerváltás idején, ahogy azt a 2. ábra jól érzékelteti, Európa keleti felén általában néhány nagyvárosból kivezető szakasz jelentette a gyorsforgalmi utakat, miközben a kontinens nyugati felén már hálózattá rendeződtek az autópályák. Éppen ez a késés tette lehetővé, hogy akkorra már felismerhessük az új funkciót hordozó, külön réteggként működő gyorsforgalmi hálózat kialakult tulajdonságait és megváltozott szerepét.

Mert az igaz, amit fentebb írtunk, hogy a megépült közúti és vasúti főhálózatot már nem lehetséges lényegesen átstrukturálni akkor sem, ha tudjuk, hogy az adott szerkezet térszerkezeti szempontból nem előnyös. Ritka adottságként azonban a rendszerváltás idején éppen előttünk állt még a gyorsforgalmi hálózat döntő hányadának (a mai autópálya-hálózat háromnegyedének) a megépítése, és a még nem létező, csak tervként megjelenő hálózatot viszont át lehetett volna tervezni úgy, hogy ne ismétlje meg a károsnak tekintett sugaras szerkezetet.



Forrás: Gyorsforgalmi úthálózat kiépítése 2010. KHEM honlap

3. ábra. A hazai gyorsforgalmi hálózat 2010-ben

Nem ez történt. A páneurópai folyosók tárgyalásain résztvevő magyar delegáció a fővároson keresztülvezető két átlót (7-es 3-as ill. 1-es 5-ös főutak illetve az ennek

¹⁶ Pontosabban még 1942-ben merült fel más: VÁSÁRHELYI BOLDIZSÁR a főutak közötti szögfelezőkbe javasolta építeni az „automobil utakat”. VÁSÁRHELYI 1942

megfelelő irányú vasútvonalak) javasolta felvételni a folyosók közé 1994-ben; majd 1997-ben még hozzá sikerült tenni a 6-os utat is. A következő évtizedben elsősorban ezeknek az autópályáknak a kialakítása haladt előre, és 2010-ben a Közlekedési, Hírközlési és Energiaügyi Minisztérium honlapja a 3. ábra szerinti hálózatot mutatja (néhány szakasz még év közben kerül átadásra).

Az elmúlt fél évszázadban, de jelentős részben az elmúlt két évtizedben kiépült tehát a hazai közút- (és közlekedés-)hálózatnak egy nagy kapacitású új rétege, amely, jóllehet folyamatosan panaszkodtunk a korábbi hálózat túlzottan főváros-centrikus struktúrájára, – megismételte, sőt megerősítette ezt a struktúrát, és ezzel további évtizedekre tartósította a belőle adódó területi anomáliákat.

A kiépült autópályahálózat *struktúrája* azonban csak egyike az ezzel kapcsolatban felvethető problémáknak. Másik kifogásként felvethető, hogy az elmúlt időszakban az ország a gazdasági lehetőségeihez képest *túlzott erőfeszítést tett* a közúti gyorsforgalmi hálózat kiépítésére. Messzire vezetne annak a mérlegelése, hogy vajon a közlekedésen kívüli összevetésben arányos összeget fordított-e az ország összességében közlekedésre. Az azonban ilyen összevetés nélkül is megállapítható, hogy miközben az autópályahálózat kiépült, folyamatosan panaszkodik maga a közlekedési szakma arra, hogy nem jut elegendő pénz a 30 000 km-nyi országos közúthálózat burkolatának a szintentartására, a vasúthálózat fenntartására, az önkormányzati utak állagmegóvására.

Térségi és gazdasági következmények

A gyorsforgalmi utak építésének az aránytalansága nem csupán a főváros-ország térszerkezeti összevetésben fokozza koncentrációt, de ugyanilyen koncentrációt jelent a költségfordításban, és térszerkezeti koncentrációt jelent a megépült autópályák szalagja mentén is, a háttérterületek kárára. Azzal ugyanis, hogy a területi kiszolgáló hálózatok leromlanak, és az autópályától távolabb eső térségek megközelítése hiányt szenved, valójában az autópályá lehetséges előnyeit is lecsökkentjük. Az autópályá potenciális hazai pozitív hatása ugyanis éppen az lenne, ha hozzájárulna minél kiterjedtebb térségek vonzerejének növeléséhez, helyi termelési lehetőségeinek, foglalkoztatási potenciáljának a javításához. Azok a kimutatások, amelyek azt igazolják, hogy az autópályá közvetlen közelében javulnak a mutatók, éppen arra jelentenek bizonyítékot, hogy rosszul gazdálkodunk az autópályákkal, mert jelen formájukban nem jól szolgálják az ország térségi fejlődését. Ilyen módon a gyorsforgalmi hálózatok fejlesztése, és az a minőségi szakadás, ami e szint és a „hagyományos” közlekedés szintje között kialakul, leképezi és erősíti a hazai gazdaságra jellemző duális szerkezetet, azaz azt a szakadást, ahogy a hazai termelők elválnak a nemzetközi gazdaságba integrálódott rétegtől. Másképpen megközelítve, utóbbiak

tevékenységének a haszna nem szivárogo át a hazai termelésbe, hanem elkülönült enklávét alkot.¹⁷

Amikor a folyosók kiépítésével az ország elsősorban a nemzetközi termelésbe való bekapcsolódást szolgálja ki, és ez nem jelenti a hazai termelés integrálását, akkor szigetgazdaság, enklávé kialakulásához járul hozzá. Az ilyen termelés beszállítói alapja nem a hazai termelő, hanem az import. A termelő szempontjából az import olcsó, a nemzetközi folyosók előnyössé teszik a hozzájutást. Ugyanakkor a nemzetgazdasági mérlegben kiderül, hogy az export előállítás nem bírja el a felhasznált import arányát, az export valójában veszteséges, miközben a hazai termelők jelentős része munka nélkül marad.¹⁸ Ma tehát sok importra és kevés hazai munkára alapozva próbáljuk az exportot fokozni. Mindennek természetesen a gyorsforgalmi úthálózat nem „az oka”, – de egy olyan hozzájáruló tényező, amelyik maga is megtestesíti a dualitást.

A főváros szerepére visszatérve, korábban, egy viszonylag zárt ország centralizált hálózatának középpontjában Budapest sokáig nyertese volt a struktúrából következő folyamatoknak. Európai perspektívában, egy nyitott hálózaton ez kevésbé érvényesül, és amíg az ország egyértelmű vesztese marad a hibás és egyoldalúan külső kapcsolatokat előtérbe helyező mintázatnak, addig Budapest szerepe is gyengül, hiszen éppen egy jól prosperáló háterszág segíthetné abban, hogy versenyképes tudjon maradni a nemzetközi arénában.

Friss összehasonlítások, amelyek Budapest és agglomerációja versenyképességét a környező fővárosokkal, metropolisz-térségekkel vetik össze, (Bécs, Pozsony, Prága, Varsó) nagyon is hasonló következtetésekre jutnak, (anélkül, hogy a közlekedés struktúráját külön bemenő adatként szerepeltetnék az összevetésekben). Schneider Gábor¹⁹ széleskörű kitekintésen és statisztikai összehasonlításokon alapuló munkája támaszkodik azokra az új eredményekre, amelyek a vertikális, hierarchikus kormányzati struktúra mellett felhívják a figyelmet a horizontális, informális kapcsolati lehetőségekre való érzékenység fontosságára. Versenyképességi modelljében rámutat arra, hogy a hálózati kapcsolatok, a társadalmi tőke kombinálhatósága képes valamennyire kiegyenlíteni, kompenzálni a természeti adottságokból eredő meghatározottságokat.

Ez a megközelítés teljesen egybeesik azzal az általunk felvázolt kívánalommal, hogy a közlekedési hálózatok szerkezetének formálásával nem a meglévő különbségek további fokozására kellene törekedni, (ahogy azt a sugaras fővárosi pályák meg-

¹⁷ Ld. pl. FARKAS B 2009

¹⁸ RÓNA P 2010

¹⁹ SCHNEIDER G 2010

erősítése teszi) hanem éppen tompítani kellene a különbségeket, helyzetbe hozni a kapcsolódó térséget. Schneider összehasonlítása rámutat arra, hogy a magyar főváros térsége egyfelől erősítette csomóponti helyzetét, javította elérhetőségét, és magas szakképzett munkaerő aránnyal rendelkezik, – ugyanakkor a turisztikai és befektetői vonzása tíz éve stagnál, nem csak a teljesítménye marad el Bécs és Prága teljesítményétől, de dinamikában is elmarad az összes partnertől. Azaz olyan mutatószámokban erős Budapest, amelyek a tapasztalatok szerint nem javították kellőképpen a hazai metropolisz versenyképességét. Az elemzés úgy találta, a Közép-Magyarországi Régió belül túl nagy a főváros erőfölénye, koordináció kiépülése helyett funkciók koncentrációja dominál. Ez régióközi viszonylatban is igaz, és akadályozza, hogy a főváros közelében olyan pólusok jöjjenek létre, amelyekkel való együttműködés erősíthetné Budapest és a térség európai pozícióját. Egyébként Bécset leszámítva általában is megállapítható volt, hogy a közép-európai fővárosi régiók monocentrikus jellegűek, „a horizontális együttműködések intenzív kialakulását a területi és helyi szereplők közötti érdekellentétek, valamint a kooperációs kultúra alacsony szintje is hátráltatta”²⁰

Összességében azt mondhatjuk, a külső kapcsolatok erősítése Budapest versenyképessége javításának szükséges, de nem elégséges feltétele, és az elmúlt évtizedekben a belső (országban belüli, régió belüli) kapcsolatrendszer kárára felbillent az az egyensúly, ami biztosíthatta volna, hogy a fejlesztések hatására a hazai térségi versenyképesség megfelelően fejlődjön. A koncentráció célzatú fejlesztés beleszorult egy null-összegű játszmába, és a térség előtt a főváros olyan tevékenységeket ragadt magához (tranzitforgalom, fő logisztikai központok), amelyektől éppen szabadulnia kellett volna, amelyek az ország más területein a fejlődést, és ezen keresztül a főváros érdekét is szolgálhatták volna. Igaz, hogy a kreatív központ címre aspiráló térségnek jól megközelíthetőnek kell lennie, – de ez nem azonos azzal, hogy a máshol is ellátható feladatok is kénytelenül ugyanabbe a térségbe szoruljanak.

A FŐVÁROS KÖZLEKEDÉSI RENDSZERE

A főváros nemzetközi pozícióját meghatározó közlekedési kapcsolatok harmadik szintjeként röviden foglalkozni kell Budapest városi közlekedési rendszerével is.

Az a struktúra, amely az ország nemzetközi kapcsolatait, de még tranzitforgalmát is csak a főváros térségén képes átvezetni, óriási, nagyrészt felesleges nyomásként nehezedik a helyi és az agglomerációs hálózatokra. Országos összefüggésben ezen nem változtat az M0 kiépülése sem, amely mentesíti ugyan a város belső hálózatát, de csak azon az áron, hogy a tranzitforgalom is kénytelen igénybevenni az ország

²⁰ SCHNEIDER id. mű p. 237.

legterheltebb útjait, az agglomerációs bevezető szakaszokat, hogy eljusson az M0-ig, majd elhagyja a térséget.

További hátrány, hogy a hálózatok kialakult mintázata azt a jelzést közvetíti a logisztikai vállalkozások számára, hogy a főváros térségében a legcélszerűbb a raktárakat és az elosztóhelyeket is kiépíteni. Azaz olyan fuvarozási célpontok épülnek ki, amelyek akkor is Budapest közelében fogják tartani a forgalmat, amikor esetleg már mód nyílna más útvonalak választására is. Természetesen a két-három milliós agglomerációban mindig szükség lesz a helyi elosztás háttéréül szolgáló logisztikai létesítményekre. Nem ezek a feleslegesek a térségben, hanem azok, amelyek más térségek országos vagy nemzetközi kiszolgálását végzik Budapestről, holott számukra kizárólag a nagy folyosók keresztesési pontja a lényeges, aminek egyáltalán nem kellene a fővároshoz tapadnia.

Mindezen hátrányok ellenére az elmúlt évben a főváros jelentős lépést tett a nehéztehergépjármű-forgalomnak a belső zónából történő kiszorítására, és ehhez szükséges volt, hogy a Hungária körúton kívül is elkészüljön egy nagy kapacitású haránt irányú pesti útvonal.

Ami a személygépkocsi forgalmat illeti, Nyugat-Európában már a hetvenes évektől kezdett túlhaladottá válni az a szemlélet, amely a várost próbálta hozzáigazítani az autózás körülményeihez, növelve a rendelkezésre álló burkolatfelületet, minden más rovására: kiirtva a fákat, befedve a vízfelületet, lecsökkentve a járdát, felszámolva a villamosvonalakat, eltüntetve a felszínről a tömegközlekedést stb. Ahogy a motorizációs robbanás, úgy a szemléletváltás is lassabban jutott el hozzánk, de az elmúlt húsz évet már végigkíséri a kerületenkénti központi közterületek felértékelődése, a csillapított forgalom bevezetése, gyalogoszónák kialakítása, buszsávok terjedése. Összfővárosi léptékben ugyanakkor a közlekedés nehezen tud átbillenni egy érezhetően kellemesebb irányba: a légkör ideges, a közlekedési kultúra színvonala alacsony, a konfliktusok gyakoriak. Egyfelől, nem várható, hogy a közlekedési körülmények mást mutassanak, mint a társadalom általános állapota, e tekintetben illúzió lenne gyökeres fordulatot várni. Másfelől az a kérdés, hogy vannak-e olyan lehetőségek, ahol gondosabb szabályozással, korszerűbb szemlélettel csökkenteni lehet a potenciális konfliktusok számát. Minden változtatás ugyanakkor a megszokott rendszer változtatását igényli, így maga is társadalmi konfliktusforrás, politikai eltökéltséget igényel.

A közlekedési torlódás tulajdonképpen annak a jele, hogy aránytalanság van a városban rendelkezésre álló hely, és az azt elfoglalni akaró autók mennyisége között. A korai próbálkozások, mint arra fentebb utaltunk, a rendelkezésre álló helyet próbálták növelni, újabb felületeket biztosítva az autók számára. Költséges beruházások után kiderült, hogy ez az irány nem járható, nem lehet hagyományos városokban annyi helyet útburkolattá változtatni, hogy megszűnjenek a torlódások. Az új szemlélet azt kívánja, hogy adottnak véve a rendelkezésre álló közterületet, azon belül le-

gyen szabályozva a közlekedés, beleértve a gyalogosok és a kerékpárosok forgalmát is.

Az a fordulat, ami napjainkban a városokban zajlik, megfordítja a hatvanas évek prioritásait, csökkenti a gépkocsik számára rendelkezésre álló helyet, és visszaad belőle a gyalogosoknak, a kerékpárosoknak, a közforgalmú közlekedésnek. A sávok számának csökkentése önmagában is csökkenti a gépkocsik számát, ehhez járul néhány városban egy közgazdasági eszköz. Ha túl nagy a kereslet egy szűkösen rendelkezésre álló forrás (a városi útfelület) iránt, az közgazdasági értelemben azt jelenti, hogy túl olcsó az igénybevétele, nincs jól beárazva. A jobb beárazás a behajtási díj: olyan árat kell szedni a behajtási lehetőségért, hogy ne akarjanak többen bejutni, mint amennyien még zavarmentesen képesek használni a felületet.

Budapesten, és azokban a városokban, ahol még nem merik bevezetni ezt a rendszert, azt mondják, sok-sok feltételt kell előbb teljesíteni, számos utat megépíteni, alternatív lehetőségeket biztosítani a közlekedés számára. Feltételek természetesen vannak, és a gondos tervezés, alapos előkészítő munka nem mellőzhető. Ugyanakkor az is igaz, hogy *minden* ellátottsági szinthez tartozik egy egyensúlyi terhelés, így a jelenlegi szinthez is, és nincs elvi akadálya, hogy az árakkal való torlódásszabályozást egy város az aktuális szinten bevezesse.

Közforgalmú közlekedés

Budapest közforgalmú közlekedésének alapja az 1970-es évekig a fokozatosan kiépült villamos- és buszhálózat volt, amit kiegészített néhány speciális eszköz (vízibusz, fogaskerekű, milleneumi földalatti vasút). A metró átadásával jelentős változtatásokra került sor, megkezdődött a hosszú felszíni viszonylatok széttördelése, metró feltöltő ráhordó járattá alakítása, a metró fölötti felszíni közforgalmú közlekedés felszámolása, és a sávok átrendezése a gépkocsiközlekedés javára (Váci út, Rákóczi út, Üllői út). Az így kialakított metró nem a nagyvárosi közlekedés speciális távolsági eleme, hanem ugyanaz a feladata, mint a felszíni (ill. onnan eltüntetett) közlekedésnek: helyi kiszolgáló eszköz, sűrű megállókkal, csak nagyobb kapacitással. Ennek megfelelően a kiépítése is a belső városrészekre korlátozódott, lényegében a főváros belső harmadára. Ez nemcsak a hetvenes években épült kelet-nyugati és észak-déli (M2 és M3) metrókat jellemzi, hanem az ugyanakkor tervezett, most épülő négyes (M4) metró is.

Ugyanezt az elvet követte a kilencvenes években előkészített távlati közlekedés-fejlesztési tervezés is,²¹ amennyiben a város átmeneti zónájában kialakult (és tervezett) metró végállomásokat rendre nagy intermodális közlekedési csomópontokká

²¹ BKRFT 2001

tervezte fejleszteni, ahová az agglomerációból beérkező elővárosi vonatok megérkeznek, az utasok leszállnak, és választanak a metró, illetve a város egyéb irányába induló számos lehetőség közül. Így a közlekedés mintegy leképezte azt a cezúrát, ami (máshol, a főváros határvonalán) közigazgatási szinten is megjelent: éles határvonalként a fővárosi érdekeltség és az agglomerációs érdekeltség között, mérsékelt együttműködésben, élesen elkülönített hatáskörökben. A korszerűen kialakított, utasbarát átszállóhely (intermodális csomópont) megoldása köré külön filozófia is épült, nem nélkülözve racionális technikai megoldásokat, – de elfeledve, hogy egy olyan átszállás körülményeinek a javításáról van szó, amire az utasok jelentős része esetében sor sem kerülne, ha a viszonylatok megtervezésekor a tervezők együtt kezelik a várost és környékét.

Gondolatrendszerében talán a legnagyobb változás, ami az elmúlt évek újra meginduló fővárosi közlekedésfejlesztését jellemzi, éppen az agglomerációval való együttműködés szükségességének az előtérbe kerülése volt.²² Az új távlati koncepció már tartalmazza az elővárosi vasutak új u.n. S-Bahn koncepcióját: nevezetesen azt, hogy a fővárosba beérkező 11 vasútvonal elővárosi vonatai nem mellékes, a külvárosban visszafordítandó eszközök többé, hanem a városba behozandó szerelvények, amelyek érdekében ráadásul fokozatosan a fejpályaudvarok összekötésével egy városi körvasúti gyűrű alakítandó ki. Így az elővárosi vonatok szinte harántolják a belső városrészeket, és potenciálisan szinte minden fővárosi térség közvetlenül, vagy egy átszállással elérhetővé válik. A vasúti szerelvények sűrű ütemes menetrenddel a városon belüli közlekedésnek is részévé válnak, megteremtve annak az eddig hiányzó második rétegét, a metropolisz léptékű kapcsolat alapját.

A koncepció további jelentősége, hogy korszerű és nagy kapacitású, sűrű elővárosi közforgalmú közlekedést biztosítva kínálati oldalról is elősegíti, hogy az elővárosokból a fővárosba érkező napi személygépkocsi forgalom mérsékelhető legyen. A tervezet úgy van ütemezve, hogy a legnagyobb beruházás, a két fejpályaudvart összekapcsoló vasúti alagút távlatban történő megépítése nélkül is bevezethető legyen, és a fő előnyei addig is kiaknázhatók.

Ennyi pozitívum mellett ugyanakkor szóvá kell tenni, hogy egyelőre a közlekedésfejlesztési terv egészét még nem hatja át az S-Bahn tervvel belekerült új filozófia. A terv a közforgalmú közlekedés többi szegmenséből még nem jelöli ki az S-Bahn szintjéhez kapcsolódó elemeket, a HÉV vonalak még nem képezik integráns részét az új rendszernek, nem világos, hogy milyen villamos, metró és buszvonalak szerepét kell a kétrétegű rendszerhez átformálni, és milyen szemléleti váltás tartozik mindehhez a fővárosi felszíni közlekedés hagyományos rétegében. Hasonló nagyságrendű feladat az agglomerációs haránt irányú közlekedés fejlesztése.

²² BKRFT 2008

Mindezen felvetések összességét mégis előtérbe hozta az új távlati terv, és ezzel fontos lépés történt abban az irányban, hogy a közlekedési kapcsolatokat illetően átfogóan koordinált rendszer alakuljon ki a főváros és agglomerációja térségében. Bár ez helyi, lokális lépésnek tűnhet, aminek a térség nemzetközi megítéléséhez nincs köze, a korábbiakban rámutattunk arra, hogy a főváros és térsége közötti partneri viszony hiánya nagyon is érezhetően hátráltatja a versenyképesség javulását.

A közlekedés, ezen belül az elővárosi közforgalmú közlekedés javulása csak egy lehetőség az együttműködés javításához, önmagában nem jelent biztosítékot semmire. Mégis, az ebben való előrelépés mind a főváros és a környező térség közötti együttműködés elősegítésével, mind pedig a belső városrészek élhetőbbé tételével, és a városba vezető utakon kialakuló torlódások csökkentésének lehetővé tételével hozzájárul a térség vonzóbbá válásához.

ÖSSZEFOGLALÓ

A fejezet azt vizsgálja, a közlekedésnek milyen szerepe van a főváros és térsége nemzetközi versenyképessége javulásának az elősegítésében. Megkülönböztettük a közlekedés három szintjét: a nemzetközi folyosók rendszerét, a fővárosnak az országon és a szűkebb térségén belüli kapcsolatait, valamint a főváros belső közlekedési hálózatát. A versenyképességre mindhárom szint máshogy, de jelentős hatást képes gyakorolni.

Az ezredfordulót megelőző és követő egy-egy évtized nyitányaként megváltozott Európa politikai térképe és átrendeződtek az országok közötti kapcsolatok. A változás felkészületlenül érte az Európai Uniót is, ahol éppen a kilencvenes évek elején mélyítették el a belső együttműködést, és tervezték meg az ehhez szükséges közös közlekedési (távközlési, energia) hálózatokat. A transzeurópai közlekedési hálózatok elmúlt húsz évének áttekintése azt mutatja, hogy bár az unió a hálózatokkal formálisan követte a bővítési folyamatot, valójában nem tudott kilépni eddig a Nyugat-Európára fókuszáló gondolkodásból, és az azóta kifejlesztett hálózati elképzelések a változatlanul tekintett eredeti TEN hálózat toldalékai, semmiféle koncepcionális keretet nem nyújtva egy nagyobb európai együttműködéshez, együttéléshez. Magyarország számára a geopolitikai összefüggések természetesen meghatározóak, a már megépült folyosók is adottságok, de az európai hálózatok tervezetének egyelőre nincs olyan gondolati magva, amit alapul kellene venni, és adottságnak kellene tekinteni.

Húsz évvel ezelőtt ugyanez érvényes volt a hazai gyorsforgalmi hálózatra is: az akkori készülségi szint lehetőséget adott volna arra, hogy átgondoljuk, vajon egy kinyíló Európában ugyanazt a hálózatot kell-e tovább építeni, ami a hatvanas évektől fokozatosan kiformalódott. Itt is az mondható el, hogy a gondolati váltásra nem került sor, alapvetően az folytatódott, amit, ha lett volna rá pénz, már a hetvenes években megépítettünk volna.

Két alapvető térszerkezeti problémát hordoz a mostanra kialakult gyorsforgalmi hálózat. Az egyik a *struktúrája*: annak ellenére megismétli a fő közlekedési hálózatok sugaras, fővárosközpontú elrendezését, hogy az erre a szerkezetre vonatkozó panaszok évtizedek óta a szakma közhelyei közé tartoznak. Ez a hálózat fokozott mértékben a főváros térségére húzza mind az országon belüli, mind pedig a tranzit forgalmat, ezzel növeli mindazokat a forgalomból adódó problémákat is, amelyek a fővároson belül jelentkeznek. A strukturális probléma vádjával szemben a szakma általában azzal védekezik, hogy először a legsürgősebb tengelyeket kellett megépíteni, ez készült most el, de folytatni kell, és meg kell építeni azokat a rácselemeket, amelyek tehermentesíteni fogják a fővárost. Az érvelésnek az a szépséghibája, hogy az ország már eddig is teherbíróképességét meghaladó arányban költött az autópályák építésére, és egyáltalán nem várható el, hogy ez a hálózat most megkettőzhető legyen azért, mert nem jól sikerült. Nagyjából ennyi autópályával az országot olyan struktúrában kellett volna tudni ellátni, hogy akkor is jól működjön a rendszer, ha mostantól más ágazatokra fókuszál a gazdaság.

A kiépült rendszer másik problémája, hogy a *közlekedésen belül is aránytalan mértékben koncentráltunk* a gyorsforgalmi hálózat fejlesztésére. Azzal, hogy minőségi szakadék támadt az új fejlesztések és a hagyományos közlekedési rendszer egésze között, erősítjük azt a mítoszt, hogy csak azok a térségek fejlődnek, ahová autópálya épül. Egy arányosan fejlesztett hálózaton a gyorsforgalmi kapcsolatnak közvetítő szerepe van, és éppen a hagyományos hálózat összessége számára kell, hogy jó kiszolgálást biztosítson. Ezzel szemben nálunk egy erős dualitás alakult ki, és a nemzetközi kapcsolódást biztosító fejlett új hálózat minőségében vészesen elszakad a hazai kapcsolatokat szolgáló hagyományos hálózatoktól. Ez a fajta dualitás pontosan leképi (és erősíti) azt a gazdaságban kialakult dualitást, amelyben elszakad egymástól a nemzetközi kapcsolatrendszerben részt vevő termelő és a hazai, részben termelő, részben a termelésből kiszoruló vállalkozó.

Míg a viszonylag zárt gazdaságban a fővárosra koncentrálódó kapcsolatokból Budapestnek hosszú ideig előnyei származtak, addig a nyitott, európai hálózaton ez a belső szakadás nem csak az ország egésze számára, de Budapest számára is hátrányos. Az európai térben akkor tudna a város teljesíteni, ha támaszkodni tudna egy prosperáló hazai gazdaságra. A főváros tehát foglyává vált a magára húzott országos és nemzetközi terhelésnek, kényszeresen fut a megoldás után mindaddig, amíg strukturális változást nem sikerül elérni. A nemzetközi versenyképességi összehasonlítások rámutattak arra, hogy a város elkülönülése, a helyi együttműködés hiánya jelentős szerepet játszik abban, hogy a város dinamikája lefékeződött. A közlekedési elképzelések még a kilencvenes évek végén is ugyanezt a környezetétől elkülönülő várost képezték le, kényszeresen széttagolt közlekedési intézményekkel. A legújabb fővárosi közlekedési rendszerterv legígéretesebb vonása, hogy túllépett az elkülönülésen, és közös városi és elővárosi vasúti rendszerben gondolkodik. Bár a tervezet többi részén még nem sikerült érvényesíteni az új filozófia következményeit, a jövőbeli fejlesztés irányai láthatóvá váltak.

HIVATKOZOTT IRODALOM

- AZ EURÓPAI UNIÓRÓL SZÓLÓ SZERZŐDÉS 2006 Az Európai Unióról szóló szerződés és az Európai Közösséget létrehozó szerződés egységes szerkezetbe foglalt változata HU Az Európai Unió hivatalos Lapja, 2006. 12. 29.
- BKRFT 2001 Budapest Közlekedési Rendszerének Fejlesztési Terve. Budapest, Főmterv 1997, majd 2001
- BKRFT 2008 Budapest Közlekedési Rendszerének Fejlesztési Terve: Távlati koncepció és a 2020-ig javasolt fejlesztés terve. Budapest, 2008 december, FKT. URB. Konzorcium.
- BURT 1992 BURT, RONALD S. Structural Holes. Cambridge, MA Harvard University Press
- BURT 2001 BURT, RONALD S. The Social Capital of Structural Holes. In GUILLÉN M. F. – COLLINS R – ENGLAND P. – MEYER M: New Directions in Economic Sociology. New York Russell Sage Foundation 2001
<http://faculty.chicagobooth.edu/ronald.burt/research/SCSH.pdf>
- CTP [1992]: The Future Development of the Common Transport Policy – A Global Approach to the Construction of a Community Framework for Sustainable Mobility. Brussels: Commission of the European Communities, COM (92) 494.
- DRAFT PROPOSAL 2008 Commission of the European Communities Brussels, [.....] COM(2008) [.....] 2008/ [.....](COD) Draft proposal for a DECISION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL on Community guidelines for the development of the trans-European transport network Recast (presented by the Commission) [kihagyások az eredeti dokumentumban]
http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/basis_networks/guidelines/doc/brochure_guidelines.pdf
- FARKAS B 2009 FARKAS BEÁTA: Új tagállamok, új modell? Műhelytanulmányok MT-PNGKI – 2009/1; Szegedi Tudományegyetem Gazdaságtudományi Kar 101 p. ISBN 978-963-482-987-4 ISSN 2061-5353
<http://www.eco.u-szeged.hu/muhely/fb-uj-tagallamok-uj-100203-1> letöltve 2010 február 2.
- FLEISCHER 2007 FLEISCHER TAMÁS: Transzeurópai folyosók: A meglévők hosszabítását, vagy egy összeurópai hálózat kialakítása? pp. 365-379. In: Glatz Ferenc (szerk.) *A Balkán és Magyarország: Váltás a külpolitikai gondolkodásban?* 430p. Magyarország az Ezredfordulón, Stratégiai tanulmányok a Magyar Tudományos Akadémián. MTA Társadalomkutató Központ - Európa Intézet Budapest 2007.
- FRISNYÁK 2010 FRISNYÁK ZSUZSA: Budapest Európa közlekedési és kommunikációs térszerkezetében a 19. század végén. pp. xx-xx. In: BARTA GYÖRGYI – SIPOS ANDRÁS (szerk.): Budapest nemzetközi város – két századfordulón. Budapest, 2010 Napvilág Kiadó
- GREEN PAPER TEN-T 2009 GREEN PAPER "TEN-T: A policy review – Towards a better integrated trans-European transport network at the service of the common transport policy" Consultation period 04/02/2009 - 30/04/2009
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2009:0044:FIN:HU:PDF>

- GYORSFORGALMI ÚTHÁLÓZAT 2009 GYORSFORGALMI ÚTHÁLÓZAT kiépítése 2010.
KHEM honlap
<http://www.khem.gov.hu/feladataink/kozlekedes/kozlekedespol/utfejlesztes>
- INTERNATIONAL TRANSPORT IN EUROPE 1992 INTERNATIONAL TRANSPORT IN EUROPE.
An Analysis of Mayor Traffic Flows in Corridors. *United Nations N.Y. 1992. Economic Commission for Europe Geneva*
- MAASTRICHT 1992 Treaty on European Union Official Journal C 191, 29 July 1992
- RÓNA P 2010 RÓNA PÉTER: A valóság visszaszól. Kolossa Katalin interjúja Piac & Profit 2010/2 szám.
http://www.piacprofit.hu/magazin_2010_2/rona_peter:_a_valosag_visszaszol.html le-
töltve 2010 február 3.
- SCHNEIDER G 2010 SCHNEIDER GÁBOR: A közép-európai fővárosi régiók versenyképességének vizsgálata – Hogyan növelhető a Közép-Magyarországi Régió versenyképessége: Ph.D. értekezés. Budapesti Corvinus Egyetem, Politikatudományi Doktori Iskola. Budapest, 2010. 290 p.
- TEN GUIDELINES 1996 Decision 1692/96/EC of the European Parliament and of the Council of 23 July 1996 on Community guidelines for the development of the Trans-European Transport Network
- TEN FELÜLVIZSGÁLAT 2004 Decision 884/2004/EC of the European Parliament and of the Council of 29 April 2004 amending Decision 1692/96/EC on Community guidelines for the development of the trans-European transport network (Text with EEA relevance), Official journal L 167, 30/04/2004, p. 0001–0038
- TINA 1999 Transport Infrastructure Needs Assessment (TINA) Final Report. Vienna. Phare EC DG IA – EC DG VII – TINA Secretariat, Vienna
- TINER 2003 TINER TIBOR A közlekedés szerepe Budapest nemzetközi funkcióinak erősítésében. Kézirat, 25 p.
- TIRS 2002 Transport Infrastructure Regional Study (TIRS) in the Balkans. Final Report. Prepared by Louis Berger SA March 2002. ECMT-Agence Francaise de Développement (AFD) <http://www.cemt.org/topics/tirs/TIRSFfinal.pdf>
- VÁSÁRHELYI 1942 VÁSÁRHELYI BOLDIZSÁR dr. vitéz: Automobil-pályák műszaki követelményei és a magyar gépjármű-pályák kialakításának programja. Magyar Közlekedéstudományi Társaság, Budapest 1942.

2010. február 5. javítva április 11.

A KÖZLEKEDÉS SZEREPE BUDAPEST NEMZETKÖZI FUNKCIÓINAK ALAKÍTÁSÁBAN – A 21. SZÁZAD ELEJÉN

Fleischer Tamás

| | |
|---|----|
| BEVEZETÉS:..... | 1 |
| 20. SZÁZADI ELŐZMÉNYEK ÉS KÉRDŐJELEK..... | 2 |
| Az első világháború utáni időszak | 2 |
| A második világháború utáni időszak | 3 |
| A híd szerep mítosza | 4 |
| A „strukturális hézag” pozíció mítosza | 5 |
| NEMZETKÖZI JELENTŐSÉGŰ FOLYOSÓK..... | 6 |
| A nemzetközi folyosók hatásai | 9 |
| A NEMZETKÖZI FOLYOSÓK HAZAI SZERKEZETE..... | 11 |
| Térségi és gazdasági következmények | 14 |
| A FŐVÁROS KÖZLEKEDÉSI RENDSZERE..... | 16 |
| Közforgalmú közlekedés | 18 |
| ÖSSZEFOGLALÓ..... | 20 |
| HIVATKOZOTT IRODALOM..... | 22 |