

## AZ IGÉNYEK FOGSÁGÁBAN<sup>1</sup>

Fleischer Tamás

*Sárdy László* (Figyelő 1985/7) és *Szécsi László* (Figyelő 1985/13) cikke két síkon vitatkozik egymással: konkrét budapesti útvonalokról, valamint ezt megelőzően fejlesztési alapelvekről. Én az alapelvek vitájához szeretnék hozzászólni.

Jó alkalmam van végiggondolni ezeket az alapelveket a forgalmas ABC-áruházban, míg a pénztárnál sorban állok. A négy pénztárból csak egy működik, hosszú sor kígyózik előtte.

Szécsi László érvelésével - hiszen az igények itt jelentkeztek - ebben a pénztárban kellene korszerűbb gépet, gyorsabb pénztárost stb. alkalmazni. Én magam Sárdy László gondolatmenetét tartom szimpatikusabbnak: talán ki kellene nyitni a többi pénztárt is, még akkor is, ha Szécsi kényszerpályák létesítésének nevezi a megfontolt sorbanállók ilyenfajta megzavarását.

Magyarország keleti és nyugati fele között 40 forgalmi sávon lehet átjutni a Dunán. Ebből 37 sáv esik Budapest területére (3 vasúti, 2 metró, 8 villamos, 24 közúti sáv) de a korszerűséget és az átbocsátóképesség folyamatosságát figyelembe véve, az átjutási lehetőség centralizáltsága nyilván még a sávok alapján kimutatható 92.5 százalékot is meghaladja.

---

<sup>1</sup> Megjelent a Figyelő 1985. május 9.-i számában.

Az a vita, ami a Lágymányosi híd, illetve az M0-ás autópályahíd elsőbbsége körül korábban kibontakozott, a budapesti forgalom szempontjából kétségtelenül a belülről vagy kívülről való fejlesztés kérdéseként fogalmazható meg. A kérdés jelenlegi "megnyugtató" rendezése (mind a két hídra szükség van) az ország szempontjából azonban azt jelenti, hogy a következő két híd (minimum nyolc forgalmi sáv) is a főváros térségében létesül, vagyis a duplázás Dunaújváros körzetéből "lop el" egy átkelési lehetőséget. Szécsi László ugyan utal a távlati tervek között egy még el nem készült tervre, amely "Szekszárd és Dunaújváros között" fog új Duna-hidat javasolni, de, hogy ennek a megvalósulását még a főhatóság is mennyire távlatinak tekinti, arra talán elegendő két tervpályázati kiírásra utalni.

Az idén írt ki a Közlekedési Minisztérium a 6-os út Érd-Dunaföldvár közötti szakaszának a fejlesztésére pályázatot. A kiírás szerint az ezredfordulóig tartó időszakban a tervezési területen a kötöttségnek tekintett M0-ás hídon kívül Duna-híd létesítésére *nem kerül sor*. Az ugyancsak jelenleg a Fővárosi Tanács által kiírt, a Moszkva-tér rendezését célzó tervpályázat ezzel szemben kötöttségként számol egy újabb dunai átkeléssel: felelevenítve a Belváros és a Viziváros között az Alkotmány utcából a Csalogány utcába vezető közúti alagút tervét: ami ilyenformán a lágymányosi híd után, de nyilván még mindig a dunaújvárosi híd előtt készülne el.

Ezekből a példák közül Óhatatlanul fejlesztési elképzelésekre kell következtetnünk, és ezek ismerete furcsán áthelyezi a Szécsi László által deklarált elv hangsúlyait: "távlati terveink között szerepel az országos úthálózat Budapest-centrikusságának az *indokolt mértékű* feloldása is."

Annak, hogy mi az indokolt (és kinek kell indokolnia), továbbá, hogy mikortól kellene már e *távlati* tervek felé közelíteni, igen nehéz lenne az érdemi megvitatásába belemenni. Szabad legyen két tényszámra felhívni a figyelmet (forrása a KSH Budapest Statisztikai Évkönyve, 1982). Az ország összes közlekedési és hírközlési beruházásainak 1975-ben 55,6 százalékát, 1980-ban 56,8 százalékát fordították Budapestre. Ha arra gondolunk, hogy az elkövetkező országos közlekedési beruházások felsorolása is így kezdődik: Ferihegyi rekonstrukció, M0 autópálya, metróépítés, *Lágymányosi híd*... akkor arra következtethetünk, hogy a tendencia megfordulására kevéssé számíthatunk. Nem csak rövid távon, hosszú távon sem!

A közlekedési beruházásoknak ugyanis az a természetük, hogy *hosszú távon* meghatározóak maradnak, és egyéb fejlesztéseket vonzanak maguk után. Ezért kellene óvatosabban bánni az igényekre való hivatkozással. Lehet rövid és középtávú igényekkel, aktuális termelési kapcsolatokkal *indokolni* sok mindent, de ha hosszú távon fennmaradó fejlesztési vonalat határozunk el, akkor az ilyen típusú indokolás kevés. 5-10 év múlva egy üzemi központ és telephelyének kapcsolata megszűnhet, a termelési profil megváltozhat, a munkaerőszívó hatás megszűnhet: de ha a megnyitott fejlesztési vonal kiépült, kikényszeríti, hogy ugyanolyan kapcsolatok

jöjjenek létre. Elszalasztódik egy korszerűbb struktúra kialakításának az esélye: például a főút és a vasúthálózat után az autópálya-hálózat is ugyanazokat a tengelyeket erősíti és táplálja.

Azt kell észrevenni, hogy a közlekedési beruházások *mindenképpen* hosszú távon befolyásolják az igényeket: akkor is, ha az igények alapján fejlesztünk, és akkor is, ha más megfontolások alapján. De ugyanolyan felelősség terheli azt, aki a meglévő struktúrában jelentkező igényeket túlértékelve, újramerevíti a struktúrát, mint azt, aki más indoklás alapján megalapozatlanul, taláalomra *rosszul* fejleszti.

Ahhoz azonban, hogy ezekről a kérdésekről vitatkozni lehessen, ugyanezeket a felismeréseket meg kell tennünk saját gondolkodásunkban is. A *gondolkodási kényszerpályákat* is felül kell vizsgálni ahhoz, hogy a közlekedési pályákon ne termelődjön újra a torlódás.

A leírt jelenség - amelynek nyomán a fejlesztések a főváros túlsúlyát az igényekre való hivatkozással minduntalan magasabb szinten újratermelik - olyan csapda, amelynek felismerése kiindulópontja kell legyen sok, a hálózatfejlesztést megalapozó vizsgálatnak. Az indulat viszont, ami a központi elképzeléseknek mindenáron való igazolására irányul, és azok kizárólagosságát akarja megvédeni, ugyancsak struktúrákat akar megmerevíteni és felismerések elől kitérni.

Az a tény például, hogy a fővároson átvezető országos főtengely megtelt forgalommal, nem alkalmas érv a fejlesztések jogosultságának bizonyítására. Sárdy László nem állította, hogy a forgalom nem fog átmenni a városon, ha erre módja van; sőt, *éppen ezért* tartja károsnak az ilyen típusú fejlesztést. A Parlament alatti Duna-alagútnak is az a baja, hogy meg fog telni járművel. (Nem a Belváros és a Viziváros közötti célforgalommal, hanem az ennek többszörösét kitevő olyan forgalommal, amely azért jön a Belvárosba, hogy mondjuk Zuglóból a Szabadság-hegyre jusson.)

Sárdy Lászlóval egyetértésben, arra hívnám fel elsősorban a figyelmet, hogy legyünk gyanakvóbbak akkor is, ha a "forgalmi igények" nyomán kézenfekvőnek tűnik a fejlesztés iránya.

Először azért, mert a forgalom-előrebecslés *mellett*, úgy látszik, más, hasonlóan fontos tendenciák kevésbé, de legalább is kevésbé rendszerezett módon kerülnek bele a hálózatfejlesztési döntések megalapozásába.

Másodszor azért, mert általában kevés figyelmet szentel a hálózatfejlesztés az igények tartóssági periódus szerint való megkülönböztetésének. Ennek hiányában a hálózat fejlesztőit a tartós, változatlanul ható igények a jelentőségüknél kisebb, a hevesen jelentkező, de rövidebb periódusú igények jelentőségüknél nagyobb mértékben képesek befolyásolni. Nem arról van szó, hogy öt-tíz évre szóló igényeket nem kellene kielégíteni: de *nem feltétlenül* a hálózatfejlesztés eszközeivel.

Harmadszor azért, mert maguk az igények is csalókák néha: mint itt, az ABC-áruházban is, ahol közben a pénztárhoz értem.

Csöndben fizetek, mint a többiek.

*1985 május.*