

FÓRUM ◉ FÓRUM ◉ FÓRUM ◉

Az igények fogságában

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

Jó alkalom volt végiggondolni ezeket az alapelveket a forgalmis ABC-áruházban, míg a pénztárnál sorban állók. 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. En 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 az átbocsátóképesség folyamatos figyelembe véve, az átjutási lehetőség centralizáltsága nyilván még a sávok alapján kimutatható 92,5 százalékot is meghaladja.

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 Dunaujváros körzetéből „lop el” egy átkelési lehetőséget. Szécsi László ugyan utal a távlati tervek között egy még el nem készült tervre, amely „Szekszárd és Dunaujváros között” fog új Duna-hidat javasolni, de, hogy ennek a megvalósítását még a főhatóság is mennyire távlatinak tekinti, arra talán elengedő két tervpályázati kiírásra utalni.

Az idén írt ki a Közlekedési Minisztérium a 6-os út Erd-Dunaföldvár közötti szakaszának fejlesztésére pályázatot. A kiírás szerint az ezredfordulóig tartó időszakban a tervezési területen a kötöttségnek tekintett M0-áson 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 dunaujvárosi híd előtt készülne el.

Ezekből a példákból 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. Nemcsak rövid távon, hosszú távon sem!

A közlekedési beruházásoknak ugyanis éppen 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 a 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 kialakulásának az esélye: például a főt 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 más meggondolások alapján. De ugyanolyan felelősség terheli azt, aki a meglévő struktúrában jelentkező igényeket túlértékelve, újramerevíti a struktúrát, mint azt, aki más indokolás alapján megalapozatlanul, találmorra rosszul fejleszt.

Ahhoz azonban, hogy ezekről a kérdésekről vitatkoznunk 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 kiindulása kell legyen sok, a hálózatfejlesztést megalapozó vizsgálatnak. Az indulat viszont, ami a központi elképzelések 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 főterengely megtelt forgalommal, nem alkalmas e fejlesztés 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 Szabadsághegyre 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 kevéssé, de legalábbis kevésbé rendezett 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 a jelentőségüknél nagyobb mértékben képesek befolyásolni. Nem arról van szó, hogy 5-10 évre szóló igényeket nem kellene kielégíteni: de nem feltétlenül a hálózatfejlesztés eszközeivel.

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

Csöndben fizetek, mint a többiek.

Fleischer Tamás
Budapest

☉ ha a forgalmi igényekre hivatkozva fejlesztünk, akkor is ☉