

1991. november 2.

Szálka Miklós: Budapesti dugó-húzó, Benyó Bertalan: Csak metró és Lágymányosi hidat ne (Beszélő, 1991. október 12.)

Központ, Közlekedés

Nem tudom mitől gondolja Szálka Miklós, hogy a „szakma” alapvetően egyetért a *Közlekedés, közművek* címen megjelent fővárosi programfüzet javaslataival. Talán elegendő arra utalni, hogy a főváros közlekedéséről idén tavasszal párhuzamosan két előtanulmány született, s a kettő annyira különbözött egymástól, hogy lehetetlen volt őket összedolgozni, így most szeptemberben programjavaslatként megjelent az egyik, Schulek János tanulmánya, és nem jelent meg semmi Miklóssy Endre gondolataiból.

Az egyik felfogás a közlekedést egy technikai lehetőségnek tekinti, ahol a tervező feladata az, hogy mérje, elemezze, és kielégítse az igényeket. Eszerint az emberek nem azt várják, hogy arra késztessek őket, változtassák meg a szokásaikat, hogy tilalmakat és kerülőutakat írjanak elő számukra; hanem szolgáltatást szeretnének ott, akkor és azzal az eszközzel, amivel kedvük tartja. Ha zsúfoltak a villamosok, a buszok, azt várják, hogy nagyobb járműveket állítsanak be, sűrűbben indítsák azokat, vagy építsenek helyette gyorsvasutat, földalattit. Ha forgalmi dugók lassítják az autóforgalmat, akkor több forgalmi sávra, felüljárókra, nagyobb útfelületre van szükség. Ha nehéz parkolóhelyet találni, akkor több parkoló kell, ha ez nem fér már el, akkor többszintes garázsokat kell építeni. Ebben a logikában minden gonddhoz egy jól meghatározható válaszreakció tartozik.

Amikor a központi pénzürelosztónak, mondjuk a Tervhivatalnak kellett bizonyítani, hogy feltétlenül szükséges az ágazat finanszírozása, valóban ez volt a legeredményesebb pénzszerzési taktika: ott a legjobbak az esélyek, a beruházások elfogadására, ahol a leglátványosabban demonstrálható a csőd.

A baj akkor kezdődik, ha a tervezők ezt a taktikai elemet a szakma presztízsszempontjának vélik, és ma is, továbbra is ragaszkodnak hozzá.

Az igényekre hivatkozó tervezői szemlélet mindig a város kellős közepén akarja bővíteni a sávokat, a parkolóhelyeket. Az eredmény mára ismert: a belvárosi templom melletti hat forgalmi sávon lehet eljutni Miskolcra a Balatonhoz vagy Bécsből az Alföldre; ugyanide fut be a Váci utca *gyalogosútnája*, amit egyébként azért nem lehet oldalirányban tovább bővíteni, mert a vele közvetlenül szomszédos két utcában van két (mondhatnánk az országban található valamennyi) többemeletes parkolóház.

Mit javasol e helyzet javítására a *Közlekedés, közművek* programfüzet szerzője? „Feltétlenül szükséges parkolóházak, mélygarázsok telepítése a jól kiválasztott belvárosi területekre” máshol „Dél-Buda közlekedése csak metróval, mégpedig a Belvárost érintő metrónak a megépítésével oldható meg” vagy (a csepeli gyorsvasút felújításával) „Csepel-Belváros közlekedésében jelentős javulás érhető el” – miközben a Csepelt (közelről) elkerülő Lágymányosi hídon „a villamosátvezetés miatti áttervezés... gyorsan végrehajtható”, viszont a Csepelt Budára és Pestre egyaránt bekötő Galvani híd vonalában „már előre jelezhető, hogy... súlyos műszaki és környezetvédelmi problémák merülnek föl”. A program *egyrészt* felsorol számos általános elvet (van közöttük sok korszerű is), és minden elképzelhető kapcsolatot, köztük öt Duna-hídat, *másrészt* viszont tartalmaz egy burkolt prioritást: elutasít, későbbre halaszt vagy bizonytalanná tesz mindent, ami eltér az elmúlt években a főváros néhány tervezője által kialakított elképzelésektől. Ezek a tervek pedig sajátos módon minden központi problémát helyi építésekkel és minden külső ellátatlanságot a Belvárosra való rákötéssel akartak orvosolni.

A másik felfogás hívei azt mondják, *nem a tüneteket kell kezelni*, hanem a kiváltó okokat. A problémák *megjelentési formája* nem feltétlenül esik egybe a valódi, megoldandó problémával. Ha a zsúfoltság problémájára úgy reagálunk, hogy tovább fokozzuk a főváros szerkezeti problémáját, a túlzott egyközpontúságot, akkor éppenséggel, felerősítjük azokat a tényezőket, amelyek a zsúfoltságot előidézik. A Belvárosban *nem a hely kevés, hanem a kényszerpályák következtében a forgalom túl nagy, az autók túl sok*. Arra kell törekedni, hogy a máshol is kielégíthető funkciók iránti igényekkel ne kényszerüljenek az emberek a Belvárosba.

Az egyes kerületek, városrészek helyi központjainak kell vonzóbbakká válniuk ahhoz, hogy tehermentesíteni legyenek képesek a centrumot. E külső központok egymás közötti kapcsolatainak a gazdagodása tenné lehetővé azt, hogy az ott lakóknak alternatív célpontjaik, alternatív útvonalválasztási lehetőségeik legyenek a Belvárosba vezető kényszerpályákkal szemben. Általában elmondható, hogy a választási lehetőség, a térbeli gazdagodás fontosabb a városok számára is, mint a kényszerkapcsolat állandó kapacitásbővítése.

A szerkezeti megoldások megtalálása azt igényli a közlekedéstervezőtől, hogy munkájával és gondolkodásmódjával képes legyen beleilleszkedni a város szerkezeti, városgazdálkodási, környezeti gondok megoldásán együttműködő szakemberek gondolkodásmódjába. A közlekedéstervezőnek tudnia kell markánsan megkülönböztetni a maga *hálózattervezői* feladatát, mondjuk, a BKV forgalomszervező diszpécserének feladatától: ez utóbbinak ugyanis valóban az a dolga, hogy minél jobban kiszolgálja az (aznap) igényeket. A két szint összekeverése körülbelül akkora hiba, mint a makro- és a mikro gazdasági szempontrendszerének az összemossa lenne.

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

Fleischer Tamás

A közlekedési előtanulmány elő- és utóélete

Fleischer Tamás november 2-i VisszaBeszélő-beli levelének első bekezdésében leírtakat én másként tudom. Többször kaptam a főpolgármester úrtól írásbeli kérést, hogy vegyek részt a program kidolgozásában, opponálásában, véleményezésében. Nem tettem, mert úgy tudtam, hogy a közlekedési tanulmány készítése jó kézben, Miklóssy Endrében van. Mi szinte minden részletkérdésben is azonos véleményen vagyunk. Az elfogultság elkerülése érdekében

Miklóssy Endre tanulmányának opponálására Szálka Miklóst, a Fővárosi Közgyűlés városgazdálkodási bizottságának alelnökét kértem fel. Korrekt észrevételeire Miklóssy Endre válaszolt, így rendelkezésre állt egy értékelhető, de természetesen a szerkesztőbizottságtól döntéseket is igénylő anyag; mi, milyen formában kerüljön a kiadásra kerülő tanulmányba, az eltérő vélemények kapjanak-e és milyen hangsúlyt? Hogy ilyen előkészítés után miért Schulek János anyaga került sokszorosításra és terjesztésre? Rejtély. (Amikor egyszer összefutottam Jánossal a városháza udvarán, akkor átadta a „saját koncepcióját”, de egyikünk sem gondolta, hogy az lesz a Demszky-program.)

Fleischer Tamás hivatkozott levelének szemléletével és tartalmával egyetértve hangsúlyozni kívánom, hogy elengedhetetlen egy korrekt megállapodás a kormányzati szervekkel a közlekedéssel összefüggő valamennyi bevételből való arányos (átlagos napi forgalom, járműállomány, üzemanyag-fogyasztás nagysága stb. alapján) részesedés garantálása a fővárosi és a budapesti agglomeráció összes önkormányzata számára. Az önkormányzatok önmaguk vagy szövetségben döntenek el, hogy az összeget miként osztják fel működtetésre, fejlesztésre a környezetvédelmi és településfejlesztési szempontok figyelembevételével.

Szálka Miklós „Schulek-program”-értékelő cikkéből (Beszélő, október 12.) két gondolatot emelek ki:

– „...most kis lépésekre van szükség...” , illetve azok – már csak – hároméves költségütemezésére a biztos megvalósítás érdekében, valamint

– „...Budapest érdekei sem sérülhetnek” a budapesti agglomeráción belül, illetve a kerületi önkormányzatokkal is egyezsége kell jutni a hálózatfejlesztés mikéntjében és ütemezésében.

Benyó Bertalan cikkének záróbekezdésével is egyetértek:

– az elsőnek megvalósuló déli közúti Duna-híd nem kerülheti el a XXI. kerületet;

– a mai áron 100 milliárd forintba becsült dél-buda-rákospalotai metró megvalósításának ebben az évezredben nincs realitása, az észak-déli befejezése is többmilliárdos teher lesz.

A jóval kisebb költségű felszíni kötőpályás tömegközlekedési hálózat rekonstrukciója után érdemes megvizsgálni a nyomvonalváltozatokat. Addig csak a nagy területigényű járműtelep lehetőségei kell biztosítani.

A három nagyságrenddel kisebb fejlesztési összegeket is nehezen hagyja jóvá a közgyűlés, az üzemeltetés, fenntartás – még ezen a szinten is – elvisz minden forrást. Remélem, hogy a program véglegesítésekor az arányos településfejlesztés, a környezetvédelem és a műszaki-gazdasági realitás szempontjai fognak érvényesülni.

Péterffy Ágoston

Izgatottan várjuk, hogy végre részletesebben is megismerhessük Miklóssy Endre programját.

A szerk.