

KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI SZEMLE

XLV. évfolyam

11. szám

1995. november

A hagyományos közlekedéstervezés mítoszai (II. rész)

Magyar közlekedéspolitikai koncepció környezetorientált értékrendben

FLEISCHER TAMÁS

Amikor e lap előző számában ismertetett munkacsoportunk 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 erőterek kimutatása, a csapda-szituációk világossá tétele. Ebben a megközelítésben kívántunk elgondolkodni a közlekedéstervezői szakma számos, sokszor tabuként, vagy megkérdőjelezhetetlen igazságként tekintett – általunk mítosznak nevezett¹ – kiinduló elve fölött.

A mobilitás rövid távú előnyeinek ára van

Az időmegtakarítás mítosza

E mítosz szerint a közlekedés sebességének a növelésével 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*² bemutatja, – nagy mértékben fedi egymást. Statisztikai átlagban tehát az emberek helyváltoztatására szánt időalapja 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 célponthoz, nem mindegy, hogy gyalog megyünk, vagy pl. autóval. Az egyes ember konkrét esetben kifejezetten készttelve 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.*

¹ 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 Verlag Wien – Köln – Weimar pp 216 1993.

² Knoflacher, Hermann: id. mű.

A térnyerés mítosza

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

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 [1]. 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 szétűzza azok célpontjait. A köztes tér ugyanakkor elvész.

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

Közvetett módon térvesztést jelent az, hogy a járművek által használt tér nem rendelkezik többé a korábbi célpontgazdagsággal, 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 megállni, inkább koncentrált módon igyekszik lebonyolítani az ügyeleit.

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

Településközi forgalomban a térnyerés azt jelenti, hogy korábban távolinak számító települések egymás közvetlen vonzaskörzetébe 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) megélenkülő kapcsolataiból az előnyök lecsapódása általában nem szimmetrikus, és kialakulhatnak kifejezetten hátrányos mellékhatások is.

Friss hazai kutatások [2] 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. ³

A mobilitás mítosza

E mítosz szerint a modernitást és a modern embert a megnövekedett mobilitás jellemzi. A mobilitás növekedése mind több kapcsolat lehetőségét teremti meg, ami fejlettségünk elősegítője. Így a mobilitás lenne fejlettségünk egyik oka, mutatója és eredménye. Ezzel szemben Knoflacher ⁴ 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 mobilitás 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. ⁵

Egyre több elemzés utal arra, hogy csak a mobilitás eszközét tudtuk megváltoztatni, magát a mobilitást nem! A sebesség változott, ez tény, továbbá azok számára, akik sebesebben mozognak, megnőtt a kiválasztható célpontok választéka. Mindezzel együtt a megnövekedett sebességgel elérhető eredmény maga is egy mítosz alapja lett (ld. az előzőekben: "Az időmegtakarítás mítosza" illetve "a térnyerés mítosza").

Végül is a motorizáció sem az utazások számát nem szaporítja társadalmi szinten, sem időt nem nyer általa a társadalom. Bár messzebbre jutunk el, ennek révén statisztikai átlagban csak annyi kapcsolatot, találkozási helyet érünk el, mint korábban. Akkor talán a koncentrált találkozási pontok lennének a folyamat nyertesei?

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

³ Érdemes idevágóan idézni dr. Czére Béla megállapítását a közlekedés multiplikátor hatásának mítoszaról. Elhangzott a Közlekedéstudományi Egyesület közlekedéspolitikával foglalkozó kibővített ülésén 1994. október 25-én. Ha a közlekedési kapacitás maga gazdasági fejlődést generálna, 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 veszteségekhez.

⁴ Knoflacher, Hermann: id. mű.

⁵ Knoflacher, Hermann: id. mű

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 fordítókörong mítoszá, 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 használatán alapszik, ugyanakkor üdvözlő 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 kiszámíthatóbb lépésről van szó: arról, hogy melyik tevékenység képes a közeljövőben dominánssá válni és *gazdasági hatalmi pozícióban* maradni.

Egy másik nézőpont elfogadja, mint tapasztalati 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 fordítókörong 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 hatékonyan áramoljanak kifelé a javak*. Közben maga a csomópont ezt a veszteséget részben saját térségének a nem csomóponti helyzetű területeiről kompenzálja, így tény, hogy a lefelé csúszó *régióin belül relative nyerő helyzetben* marad.

A tranzit mítosza

Emlékeztetni kell arra, hogy a csomóponti helyzetnél egyértelműen hátrányosabb a befogadó térség számára a nagy nemzetközi hálózatok *csomó-*

ponttal 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-szempontjaik 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 megfizettethető externális költségként azt meg kell fizettetni.

Ennek megfelelően célszerű alapelvnek tekinteni, hogy az elkerülhetetlen tranzitforgalom átbotcsátását az országon keresztül a károkat csökkentendő *minimális össz-hosszúságú csatornákkal* biztosítsuk. Nagytérségi szinten az *alapelv a helyi körülményeket kevésbé zavaró tranzitcsatornák kijelölése* kell legyen és a forgalom ezeken keresztül történő viszonylag zavarmentes átbotcsátása. 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 átmenő 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 *átbotcsátóképességet* akarja első sorban 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 a következő két témára, 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 önálló 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 forgalomszabályozás 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*, amelyek érvényre juttatják saját prioritásait, tudomásul véve, hogy az átmenő forgalom a városi szövetben teljesen nem iktatható ki, és az utcájukat elhagyva ők maguk is átmenő forgalom-má válnak mások lakása előtt.

Az európai csatlakozás (infrastruktúrájának a) mítosza

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

A magyar közúthálózat hossza a 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 30 000 km. 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 az 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 helyváltogatás. 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 megoldás lehet, nem csak az utazások számának gyarapítása. Ennek hiányában a szétfeszített és területi funkciókra tagolt város lakója, a közlekedésre készített ember ördögi körbe került. Szükségeit 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* rehabilitását 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 pénzt 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 feldolgozó iparra, 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 s 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 állandóan 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 [3] alapján megállapítottuk, hogy nem annyira a fejlesztések hiánya volt szembetűnő, mint inkább az, hogy a politikai akaratnak, a politikai szándékoknak megfelelő hálózatok építésére *jutott* pénz, a hatalom által lényegtelennek ítélt szempontokra viszont *nem*. Így a politikai centralizációt leképző Budapest-központú hálózatok ez alatt az idő alatt is fejlődtek.

Bár az utóbbi évtizedben minden közlekedési helyzetkép elsőik 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 autópályahálózat, 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, M0, Lágymányosi híd, a további tervek szerint egy előrehozott újabb M0-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 országos közút-, vagy vasúthálózatot egy *sugaras-gyűrűs* rendszerre kellene továbbfejleszteni.

Fel kell hívni a figyelmet arra, hogy a sugaras-gyűrűs rendszer továbbra is egyközpontú alakzat. Amíg a határok zártsága miatt a 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 rendszerre* való fejlődését 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 tranzitengely bázisvonalát. A közúti gyorsforgalmi hálózat erre vonatkozó elképzeléseit [4] már forgalmi méretezéssel is sikerült tesztelni [5].

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 struktúraként 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 Dél-Buda -Belváros - Rákospalota vonalra, annak is először a középső szakaszára.

Nézzük először, miért kell ezen érvek szerint a földalatti. A nagy városi távolságok és a jelentkező

forgalmi igények miatt szükség van nagy kapacitású, gyors és kényelmes tömegközlekedésre. Ilyen eszköz viszont a felszínen a forgalom miatt nem alakítható ki, legalább is 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 [6] két ütemre, 1996-ig és 2000-ig kialakítható megoldásokra. De a vasúti területeken kívül is vannak olyan, zártpályás villamosvonallal rendelkező útszakaszok, amelyek számításbavehető kerületközi gyorsközlekedés felfejlesztésére.

Jelenleg Budapesten egy kéregvasút és két földalatti működik, mindegyik bemegy a Belváros alá és itt találkoznak egy pontban, a Deák téren. A Váci út - Bajcsi-Zsilinszky út alatti, a Rákóczi út alatti és az Üllői út alatti, Belvárosba bevezető 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. 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 Dél-Buda felől lehetne egy hasonló sávot nyitni a Belváros felé, ennek az eszközévé válhat a földalatti.⁶

Egyrészt folyamatosan *az a látszat keletkezik, mintha a földalatti nagy beruházása a tömegközlekedés javítása érdekében történe.* 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 bujtatott támogatás, amit a tömegközlekedés költségeként 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 felszabadítani 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 vízi út 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 az 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 kíváncsiak vagyunk arra, hogy vajon milyen oka lehet annak, hogy *az egyes vállalkozói döntésekben nem érvényesülnek* az előzőekben 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 lovaskocsi versus gépkocsi összehasonlítást a "nem adunk fel vasutat" mítosza kapcsán), de a keresleti oldalon is végbement 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, kíséret, árukezelés, házhoz szállítás, 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 száll-

6 Ebben a blokkban (is) jelentős mértékben felhasználtam Benyó Bertalan és Miklóssy Endre hasonló tárgyú gondolatait.

litást, a rakodást vagy a kiegészítő szolgáltatásokat. Hiába olcsóbb egy fontos fázisban a fuvarozó számára a vasúti vagy a vízi szállítás, ha közben 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.) Áruljon 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 *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-ban befejeződött. Azóta a hálózaton jelentkező főbb változásokat a második vágányok megépülése, a villamosítás, illetve negatív irányban a mellékvonalak időnkénti felszámolása jelentette. A vasúthálózat tehát a gépkocsi tömeges használatát megelőzően, a szekérfuvarozás ráhordó szerepére támaszkodva alakult ki, és az addig a távolsági szállításban egyeduralkodó víziszállítás 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 is 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.

Az előadottak nem akarják rendjén valónak feltüntetni a vasútnál érvényesülő jelenlegi tendenciákat és nem kívánják mentegetni a közúti fuvarozás számos burkolt támogatását. [7] 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 tudnia megtalálni a korszerű szerepkörét. A vasút szerepe domináns kell legyen az országos gerincvonalakon, a városi közlekedésben, az elővárosi/város környéki forgalomban, a nemzetközi valamint a tranzitforgalomban.

Feltételezzük, hogy egyenlő versenyfeltételek között, valamint az externális költségeket is figyelembe vevő elszámolási rendszerben a vasút ezt képes bizonyítani is. Nem szabad azonban a mai alágazatokra széttagolt helyzetben, az egyenlőtlen verseny feltételei közötti elhamarkodott döntéssel torz módon befolyásolni a jövő munkamegosztását. Különösen indokolatlan vasútvonalak meg gondolatlan, az összefüggések mellőzésével történő megszüntetésével egy közlekedéspolitikai elfogadása előtt kész helyezett teremteni olyan kérdésekben, amelyek tipikusan közlekedéspolitikai szintű megoldást kívánnak.

Az olcsó víziközlekedés mítosza

Az árutonnakilométerre 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 árú kell hozzá, ami a vízi szállítás tempóját és körülményeit viselni tudja, hagyományosan ez elsősorban az olcsó ömlesztett tömegáru, lehetőleg vízközeleli úti céllal.
- 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 megmondani, hogy vajon valóban előnyös lenne-e a számára, ha a többi közlekedési ágazathoz hasonlóan a vízi közlekedés feltételeinek kialakításához is hozzátennénk 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 az versenyképes legyen az autóval.

Ezzel szemben úgy látjuk, hogy minden olyan megoldás, ami a tényleges költségek megjelenítése helyett mesterségesen olcsóvá tesz egy szolgáltatást, pazarláshoz vezet, egyrészt kínálati oldalon, pénz-pazarláshoz, másrészt keresleti oldalon, a közlekedéssel, mint szolgáltatással való pazarláshoz.

Emellett a megoldás a kítűzött 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 kulturált 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 rend-

szerekre 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 iskolakörzetesítéssel (és általában mindenféle körzetesítéssel) kapcsolatos gazdaságossági számítások peremfeltételeit is és ezen keresztül csökkenti a túlzott igényeket. Hasonlóképpen a reális közlekedési költségszint ösztönzést 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 utcéllok száma.

Befejezésül emlékeztetünk mindarra, amit “a földalatti megoldás mítosza” cím alatt kifejtettünk, vagyis ama meggyőződésünkre, hogy a *reális árszint* nem csak árnövekedést 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.

Irodalom

- [1] Engwicht, David: Towards an Eco-City: Calming the traffic. Brisbane, 1992.
- [2] Andics Jenő: A közúti infrastruktúra hatása a település fejlesztésére. Tanulmány a Közlekedéstudományi Intézet számára. Ismertetve az 1994. évi Ütügyi Konferencián, Kecskeméten 1994. szeptember 129-30.
- [3] Fleischer Tamás: Infrastruktúra fejlesztési csapdák. Közgazdasági Szemle, 1986 február és Infra-struktúra-váltás. Közgazdasági Szemle, 1988 június.
- [4] Fleischer Tamás: A magyar gyorsforgalmi úthálózat kialakításának néhány kérdéséről. Közlekedéstudományi Szemle, 1994/1. szám.
- [5] Uvater: Gyorsforgalmi úthálózati koncepció. Flórián Gyula előadása a Fővárosi Közlekedési Fórumon, 1994. szeptember
- [6] A magyar vasutak távlati fejlesztési programja. Rövidített anyag, Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium, 1992. augusztus
- [7] Pavics Lázár: A magyar vasúti és közúti áruszállítás nemzetgazdasági szintű (valódi, ill. hosszútávú) versenyképessége, valamint az ebből levonható következtetések. Kézirat, 1994.

Résumé

Tamás Fleischer: La conception de la politique des transports Hongroise dans une ordre de valeurs orientée pour l'environnement Partie II.	385
L'auteur présente un programme de la politique des transports élaborée par un groupe de travail, qui est prédestinée à entreprendre de produire une harmonie entre les exigences et les conceptions relatives à l'environnement et aux transports.	
Mme Jánosné Papp: L'analyse des accidents des piétons âgés et propositions pour la diminution des risques d'accident	393
Le but des recherches présentées dans l'article était de faire connaître, quels sont les facteurs et dans quelle mesure ils influencent les accidents des piétons et quels sont les mesures, qui diminuent le danger d'accident pour les piétons plus vieux que 60 ans.	
Dr. Péter Holló: Les effets de l'illumination des véhicules routiers pendant le jour exercé sur la sécurité routière en Hongrie	400
L'auteur analyse les effets de l'obligation de l'illumination des véhicules routiers en dehors des régions habitées exercés sur la sécurité routière. Dans son article il explique quelques questions méthodologiques aussi, en présentant leurs effets présumés.	
Dr. Béla Tibor Unyi: Nos lignes ferriviaires vieilles de 100 ans	410
L'auteur présente nos lignes ferroviaires établies il y a 100 ans.	
Vilmos Tartsay: Co-opération pour le transport des marchandises et pour l'expédition en Allemagne	414
Dr. Gyula Hegedüs: Economie des transports - politique des transports (L'économie des transport européenne et hongroise pendant les 19. et 20. siècles)	418
MÁV INFO: En faisant intéressés les investisseur une partie de la fortune ayant une valeur de 7,3 milliard Ft devrait être exploitée	422

Summary

Tamás Fleischer: The Hungarian transport policy in an environmentally oriented scale of values, Part II. The myths of the traditional transport planning	385
The autor presents a program fo the transport policy elaborated by a working group, which is intended to create harmony between the requirements and ideas related to the environment and the transport.	
Mrs. Jánosné Papp: The analysis of older walking persons and proposals for the decrease of the accidental risk	393
The purpose of the research work presented in the article is to investigate, which are the main factors causing accidents and how high is thheir influence inb them and which kind of measures can be used for diminiishing the danger of accidents for the people older than 60 years.	
Dr. Péter Holló: The impacts of the daily illumination of the vehicles on the transport safety	400
The author analysis the impacts of the daily illumination obligation of the road vehicles outside the settlements. In the article explains some methodological questions of basic importance, showing their impacts to be expected.	
Dr. Béla Tibor Unyi: Our 100 years old railway lines	410
The author presents our railway lines established 100 years ago.	
Vilmos Tartsay: Collaboration for the promotion of the German freight transport and forwarding activities	414
A transport action plan having 20 sections was elaborated for the promotion of the transport in Germany. The author explains in his article this plan and draws conclusions of it for the Hungarian relations.	
Book review:	
Dr. Gyula Hegedüs: Transport economy – transport policy (the European and Hungarian transport economy and policy in the 19-20th centuries)	418
MÁV-INFO: Engaging the investors a fortune-part of 7.3 billion Ft of the MÁV should be utilized this year	422

Zusammenfassung

Fleischer, Tamás: Die ungarische verkehrspolitische Konzeption in umweltorientierter Wertornung (Teil II.). Die Mythen der traditionellen Verkersplanung	385
Der Autor stellt ein durch eine Arbeitsgruppe erarbeitetes verkehrspolitisches Programm vor, welches berufen ist zu ersuchen. Harmonie unter den sich auf den Verkehr beziehenden Erwartungen. Vorstellungen herzustellen.	
Papp, Jánosné: Analyse der Unfälle der älteren Fußgänger und Vorschläge zur Verminderung der Unfallrisiken	393
Ziel der im Artikel beschriebenen Forschung war die Untersuchung, welche Faktoren und zu welchem Maße die Unfälle der älteren Fußgänger hervorrufen und mit welchen Maßnahmen die Unfallgefährdung der fußgänger über 60 Jahre vermindert werden kann.	
Dr. Holló, Péter: Die verkehrssicherheitstechnischen Auswirkungen der Tagesbeleuchtung der Straßenfahrzeuge in Ungarn	400
Der Autor analysiert mittels mehrerlei Methoden die Auswirkungen der Verpflichtung zur Tagesbeleuchtung der Straßenfahrzeuge außerhalb bewohnten Ortschaften auf die Verkehrssicherheit. Im Artikel werden auch einige methodische Fragen aufgeworfen, unter Vorstellung deren zu erwartenden Wirkungen.	
Dr. Unyi, Béla Tibor: Unsere 100-jährigen Eisenbahnlinien	410
Der Autor stellt unsere, vor 100 Jahren errichteten Eisenbahnlinien vor.	
Tartsay, Vilmos: Zusammenhalten für die deutsche Güterbeförderung und Spedition	414
Im Deutschland wurde ein aus 20 Punkten bestehender Verkehrsmassnahmenplan ausgearbeitet. Der Autor beschreibt diesen im Artikel und zieht Folgerungen für die ungarischen Verhältnisse.	
Dr Hegedüs, Gyula: Verkehrswirtschaft - Verkehrspolitik (die europäische und die ungarische Verkehrswirtschaft und Verkehrspolitik im 19. und 20. Jahrhundert).	418
MÁV INFO: unter Einbeziehung der Investoren sollten dieses Jahr MÁV-Vermögbenanteile bis zu 7,3 milliard verwertet werden	422

A lap megjelenését támogatják:
KÖZLEKEDÉSI MÚZEUM, KÖZLEKEDÉSI
FŐFELÜGYELET
KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI INTÉZET,
MAHART, MALEV, MÁV, PRO RENOVANDA
CULTURA HUNGARIAE ALAPÍTVÁNY,
UVATERV, ÉPÍTÉSI FEJLŐDÉSÉRT ALAPÍTVÁNY
VOLÁN vállalatok közül: AGRIA, ALBA, BORSOD,
DUNATRANS KFT., HAJDU, KAPOS, KISALFÖLD,
KÖRÖS, NÓGRÁD, TISZA, VOLÁNBUSZ,
VOLÁNCAMION, VOLÁN-TEFU RT.

VERKEHRSWISSENSCHAFTLICHE
RUNDSCHAU
Zeitschrift des Vereins für Verkehrswissenschaft

REVUE DE LA SCIENCE DES
COMMUNICATIONS
Orange de la Société Scientifique
des Communications

SCIENTIFIC REVIEW OF COMMUNICATIONS
Monthly of the Scientific Association
for Communication

Megjelenik havonta

Szerkesztőbizottság:

RIGÓ ZOLTÁN
elnök

DR. IVÁNY ÁRPÁD
főszerkesztő

HÜTTL PÁL
szerkesztő

Bretz Gyula, Dr. Czére Béla, Dr. Csizmadia Éva,
Domokos Lajos, Ecsedy Gábor, Dr. Fekete György,
Dr. Kerkápoly Endre, Dr. Kiss László, Kovács Péter,
Dr. Rixer Attila, Dr. de Sorgó Tibor, Tanczos Lászlóné dr.,
Tari László, Dr. Tóth László

A szerkesztőség címe:
1146 Budapest, Városligeti krt. 11. Tel.: 343-0565

Kiadja a Közlekedési Dokumentációs Kft.
1074 Budapest, Csengery u. 15.
Igazgató: Nagy Zoltán

Terjeszti a Magyar Posta Rt. Előfizethető a hírlapkéz-
besítőknél és a Hírlapelőfizetési Irodában (Budapest,
XIII. Lehel u. 10/a. levélcím: HELIR, Budapest 1900),
ezen kívül Budapesten a Magyar Posta Rt. Hírlapüz-
letági Igazgatósága kerületi ügyfélszolgálati irodáin,
vidéken a postahivatalokban.

Egy szám ára 50,- Ft, egy évre 600,- Ft.

Külföldön terjeszti a Kultúra Külkereskedelmi
Vállalat 1389 Bp., Pf. 149.

Szedés és nyomás KÖZDOK Kft.
Tördelés: Ifj. Nagy Zoltán
Rotaüzemvezető: Pesti Jenőné

Publishing House of International Organisation of
Journalist INTERPRESS,
H-1075 Budapest, Károly krt. 11.
Phone: (36-1) 122-1271 Tx: IPKH. 22-5080

HUNGEXPO Advertising Agency,
H-1441 Budapest, P.O.Box 44.
Phone: (36-1) 122-5008, Tx: 22-4525 bexpo

MH-Advertising,
H-1818 Budapest
Phone: (36-1) 118-3640, Tx: mahir 22-5341

ISSN 0023 4362

Fleischer Tamás: A hagyományos közlekedéstervezés mitoszai (II. rész) A magyar közlekedéspolitikai koncepció környezetorientált értékrendben 385
A szerző egy munkacsoport által kidolgozott olyan közlekedéspolitikai programot mutat be, amelyik azt hivatott megkísérelni, hogy harmóniát teremtsen a környezetre és a közlekedésre vonatkozó elvárások, elképzelések között.

Papp Jánosné: Idős gyalogosok baleseteinek elemzése és javaslatok a baleseti kockázatok csökkentésére..... 393
A cikkben ismertetett kutatás célja annak vizsgálata volt, hogy mely tényezők és milyen mértékben eredményezik az idős gyalogosok baleseteit, és milyen intézkedésekkel lehet a 60 éven felüliek gyalogos balesetei veszélyeztetettségét csökkenteni.

Dr. Holló Péter: A közúti gépjárművek nappali kivilágításának közlekedésbiztonsági hatásai Magyarországon 400
A szerző többféle módszer segítségével elemzi a közúti gépjárművek lakott területen kívüli nappali kivilágítási kötelezettségének közlekedésbiztonsági hatásait. Cikkében néhány alapvető fontosságú módszertani kérdést is felvet, bemutatva ezeknek várható hatását.

Dr. Unyi Béla Tibor: 100 esztendő vasútvonalaink 410
A szerző a 100 évvel ezelőtt létesített vasútvonalainkat mutatja be.

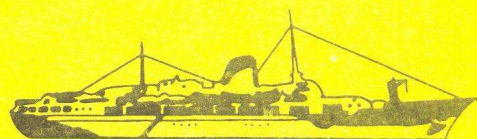
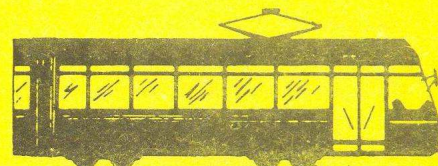
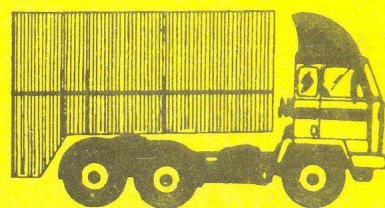
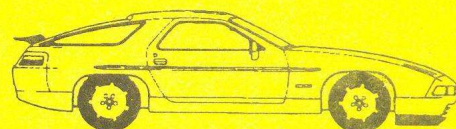
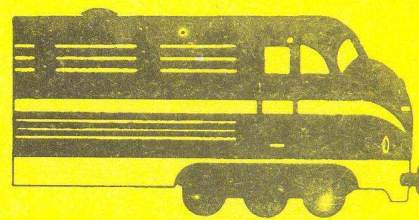
Tartsay Vilmos: Összefogás a német árufuvarozásért és szállítmányozásért 414
Németországban kidolgoztak egy húsz pontból álló közlekedési intézkedési tervet. A szerző a cikkben ezt ismerteti és következtetéseket von le a magyar viszonyokra.

Könyvismertetés:
Dr. Hegedűs Gyula: Közlekedésgazdaság – közlekedéspolitika (Az európai és a magyar közlekedésgazdaság és közlekedéspolitika a 19. – 20. században.) 418
MÁV INFÓ: A befektetők bevonásával az idén 7,3 milliárdnyi MÁV vagyónrészt kellene hasznosítani 422

Szerzőink:

Fleischer Tamás okl. építőmérnök, gazdasági mérnök, MTA Világ-gazdasági Kutató Intézet; *Papp Jánosné* okl. pszichológus, OCTAV BT; *Dr. Holló Péter* okl. gépészmérnök, ok. gazdasági mérnök, Euro-mérnök, a közlekedéstudomány kandidátusa, a Közlekedéstudományi Intézet Rt. tudományos tanácsadója; *Dr. Unyi Béla Tibor* ok. mérnök, c. egyetemi docens, a műszaki tudomány doktora, ny. MÁV mérnök-főtanácsos; *Tartsay Vilmos* közgazda, a Volán Humán Szolgáltatások vezérigazgatója; *Dr. Hegedűs Gyula* a közlekedéstudomány kandidátusa, ny. főiskolai tanár.

KÖZLEKEDÉS TUDOMÁNYI SZEMLE



11

1995. november
XLV. ÉVFOLYAM