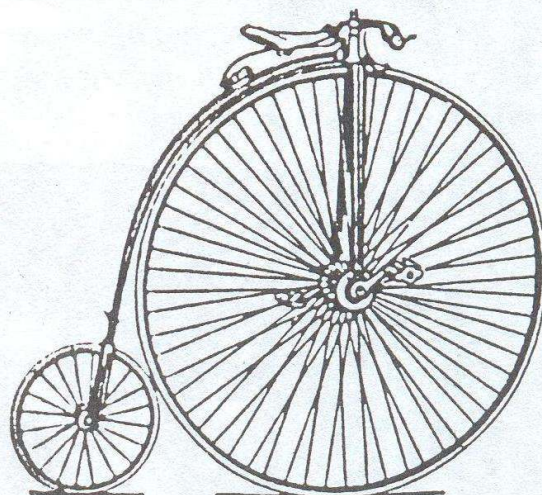


Fleischer Tamás

A HAGYOMÁNYOS KÖZLEKEDÉS- TERVEZÉS MÍTOSZAI



IDŐMEGTAKARÍTÁS?

E mítosz szerint a közlekedés sebességének növelésével időt takarítunk meg. A gyaloglási sebességhez képest húsz-huszonötszörösére növelt sebességgel mára a közlekedésre fordított idő 95 %-át meg kellett volna takarítanunk. *Mégsem csökken, inkább növekszik az az időalap, amit közlekedéssel (helyváltoztatással) töltünk*, különösen, ha az autóval kapcsolatos járulékos időráfordításokat is beleszámítjuk. Kimutatták, hogy a különböző közlekedési eszközöket használó emberek helyváltoztatásra szánt időalapja közel azonos, és független a sebességtől. A magasabb sebességgel messzebbre jutunk el, mint korábban, és nagyobb térségben választunk célpontot. A megnövekvő motorizációval az úticélok átstrukturálódnak, az egyes konkrét utazások esetében igen, de társadalmilag nem csökken a közlekedésre fordított idő.

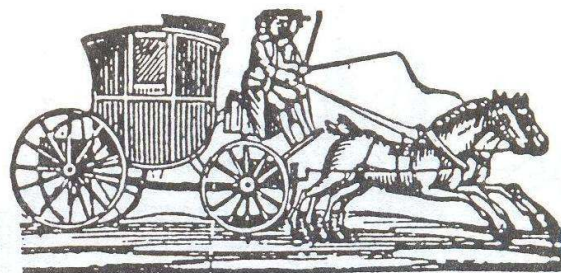
TÉRNYERÉS?

Ha időt nem is, de távolságot, teret, kapcsolatokat talán nyerünk? A gyalogos közlekedésre épült város a célpontok nagy sűrűségét, a kapcsolatok gazdagságát kínálta, és a város legfontosabb funkcióit, a *találkozásokat* kis helyen hozta létre. A közlekedési eszközök sebességének növekedése rövid távon megnöveli az elér-

A modern — hát még a posztmodern! — ember tudja, hogy rengeteg mindent tud, azaz rengeteg információ zúdul rá, de ha valamelyest rálát erre a rengetegre, azt is tudja, hogy minél előbbre halad, annál világosabban érzékeli tudatlansága méreteit és tudása bizonytalanságát, árnyalatlan — vagy a különféle szakmák tolvajnyelvébe, megrögzött közhelyeibe burkolózó tételeit. Fleischer Tamás ezt a jelenséget közelíti a *mítosz* kifejezéssel, mely egyébként szintén a gyakran használt formulák közé tartozik, s nála kritikus felhangot kap. A szakmai hivatkozásokkal megtámasztott, pontos és részletező tanulmányt „könnyített” formában mutatjuk be a Liget olvasóinak — ezúttal is törekedve a *fogalmak tisztázására, az ökológiai kultúra nyelvének, szemléletének ápolására.*

hető célpontok számát, de hosszabb távon a struktúra idomul a nagyobb sebességhez, széthúzódnak a célpontok. *A köztes tér pedig elvész.*

Közvetlen térvesztés *a járművek által fizikailag elfoglalt hely* (sokhelyütt a városokban valóban lépni sem lehet!), a sebesség növekedése miatt pedig a követési



távolságra igénybe vett útfelület, és a forgalmi sávok szükséges szélesítése. Közvetett térvesztés, hogy *az utca nem élettér többé*, a járműben utazó új léptékben gondolkodik, az utcát üzemszerűen használja, s az valóban ipari létesítmény lesz, tranzitforgalom hordozója, ahol a gyalogos megszűnik otthonosan mozogni: igyekszik egyrészt hátat fordítani az utcának és a lakásába húzódni, másrészt közlekedési eszközhöz jutni, hogy egyenrangú félként vehessen részt a közlekedésben.

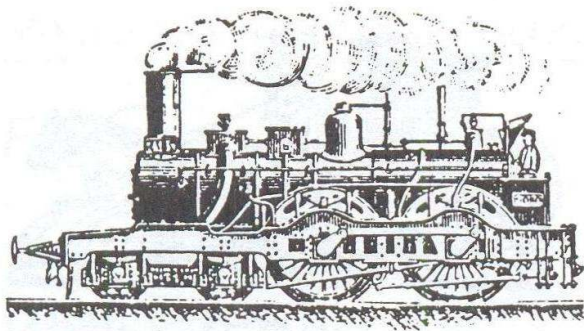
Településközi forgalomban a korábban távolinak számító helyek egymás közvetlen vonzáskörzetébe kerülnek: munkahelyi, iskolai, tehát napi forgalom keletkezik közöttük. Ugyanakkor tapasztalatok szerint a különböző fejlettségű települések (térségek) megélenkülő kapcsolataiból kialakulhatnak hátrányos hatások is. *Önmagában a közlekedés nem hoz létre gazdasági fejlődést*, s ahol visszafejlődés, például elvándorlás tapasztalható, ott a jobb közlekedés csak ezt a tendenciát képes meggyorsítani. Egyes javak kiszívódnak, máshová koncentrálnak, a közösség számára rendelkezésre álló tér nem nő, hanem csökken.

NÖVEKVŐ MOBILITÁS?

E mítosz szerint a modernitást és a modern embert a megnövekedett mobilitás jellemzi; a mobilitás a fejlettség egyik oka, mutatója és eredménye. A gyakorlat eleve a motoros helyváltoztatásra szűkíti a mobilitás fogalmát, holott az eredetileg a helyváltoztatások számával jellemezhető. *A helyváltoztatások számát a motorizáltság nem növelte meg, csak egy részüket gépesített rendszerbe terelte.* Végső soron a mobilitás eszköze változott, a mobilitás nem! Akik sebesebben mozognak, azok számára megnőtt a célpontok választéka. Az eredmény azonban maga is további mítoszok alapja lett.

LEGYÜNK FORDÍTÓKORONG?

A nemzetközi közlekedési mítoszok közé tartozik, hogy *csomóponti* helyzetbe kell kerülni, mert ez jelenti az ország számára a fejlődést és az Európához kapcsolódást. 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 hivatkozás alátámasztani látszik a *fordítókorong* mítoszt. Az ipari fejlődés korszakában valóban előnyös pozíciót jelentettek a közlekedési csomópontok az iparosodási versenyben, majd az ipari szolgáltatási funkciók megszerzésében is. A hosszabb távú, korszakhatárral számoló technikai-gazdasági megfontolások azonban *tartózkodóak mindennel szemben, ami az anyag és az energia további jelentős használatán alapszik*, ugyanakkor üdvözlik az *információ* felhasználásán nyugvó tevékenységeket, és ez utóbbit tekintik a jövőbeli fejlődés szempontjából ígéretesnek és meghatározónak. Ez a vélekedés 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 kiszámítottabb versenyről van szó: vajon melyik tevékenység képes a közeljövőben dominánssá válni és *gazdasági-hatalmi pozícióban* maradni.

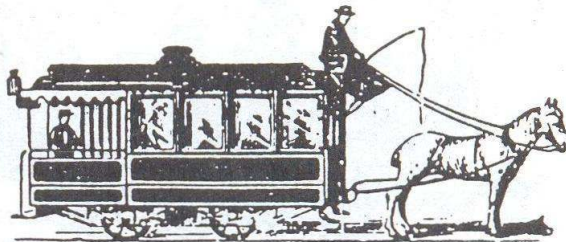
Egy másik nézőpont elfogadja mint tapasztalati tény, hogy egyes térségek nagy nemzetközi csomópontjai különösen előnyös helyzetben vannak, mert nemcsak a saját térségükkel, de a világ távoli pontjaival is képesek kapcsolatot teremteni. A kérdés az, hogy ez pozitív összegű játszma-e — azaz a makrohálózat *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 fordítókorong mítosza nem számol azzal, hogy vesztesei is vannak a nemzetközi hálózatnak, hogy hátrányos helyzetben lévő térségek csomópontja nagy valószínűséggel vesztes lesz, sőt hozzájárul ahhoz, hogy a térségéből hatékonyan áramoljanak ki a javak. Közben maga a csomópont ezt a veszteséget részben saját térségének a nem-csomóponti helyzetű területeiről kompenzálja, így a tény, hogy *a lefelé csúszó régiókn belül relatíve kedvezőbb helyzetben* marad.

ÉLJEN A TRANZIT?

A csomóponti helyzetnél egyértelműen hátrányosabb az infrastruktúrát befogadó térségek számára a nagy nemzetközi hálózatok csomóponttal sem rendelkező része. *A tranzitcsatorna nagyipari létesítmény*, teljes hosszában a térségre gyakorolt káros hatás dominál, s kizárólag a csomópontjai jelenthetnek pozitív térségi hatásokat is.

A káros hatások kizárólagossága területi és környezeti szempontokra vonatkozik. A megfizetett tranzit természetesen jövedelmet hoz, ez azonban csak olyan érv, mint a szemét-importáló védekezése, aki a valutabevételre hivatkozik. Ha elfogadjuk, hogy *a pénzzel nem kompenzálható károkat előidéző tevékenység társadalmi*

szinten nem lehet jövedelmező, akkor a tranzitból származó bevétel sem különbözik a többi hulladék-import jövedelmétől. A tranzit természetesen nem tiltható meg, de káros hatásait minimalizálhatjuk, s ami megfizethető, azt meg kell fizettetni.



A nagyobb sebesség által szétfeszített városi térben nagyobb lesz az átmenő forgalom aránya a helyi célforgalomhoz képest. E mennyiségi arányok nyomása és a folyamatok egy-egy fázisát kiragadó szemlélet vezetett oda, hogy a városi funkcióknak ellentmondva a szabályozás a tranzit folytonosságát részesíti előnyben és ennek rendeli alá a célforgalmat. A tranzit előnyben részesítésének elve alakította ki a városokban az *egyirányú utak* hálózatát, ahol a szabályozás éppen az átmenő forgalom körülményeinek javítását segíti a helyben lakók kényelmének rovására.

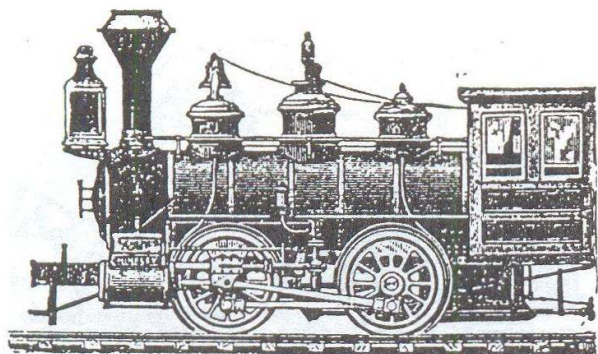
NÖVEKVŐ IGÉNYEK?

Az egyik leggyakoribb közlekedéstervezői érv az *állandóan növekvő igényekre* hivatkozik. Az emberek azonban különböző szolgáltatások és ellátások iránti szükségletüket fogalmazzák meg a közlekedéssel szemben támasztott igényekben. Nem a közlekedés iránt van többletigény, hanem a szétfeszített és területi funkciókra tagolt város lakója egyre nagyobb távolságokat *kénytelen* megtenni. *Tipikus társadalmi csapda*, melyből csak az alapvető szolgáltatások helyét és szerepét újragondolva van remény a kihátrálásra. Egyik vezérelvnek a *kisvárosi létforma* rehabilitálása kínálkozik: kisvárosok a nagyvárosban, kompakt egészként, minél teljesebbkörű helyi szolgáltatásokat biztosítva.

„KEVÉS PÉNZ”?

Az infrastruktúra jelenlegi helyzetének bemutatásakor visszatérő érv, hogy az elmúlt évtizedekben *erre kevés pénz jutott*, és ezen kell alapvetően változtatni. Egyes esetekben, így a *telefonhálózat* fejlesztésében ez a lemaradás tételesen kimutatható, és a hasonló fejlettségű országokhoz képest bizonyítható. A legtöbb ágazatban azonban a helyzet egyáltalán nem ilyen egyértelmű: természetesen közlekedésre is kevés pénz jutott, de csak annyira, mint az oktatásra, mezőgazdaságra, kultúrára stb. — és amennyire kevés jutott a hasonló fejlettségű országokban általában.

Az egyik legáltalánosabb — nemcsak a közlekedésre jellemző — tünet a külső forrásokért, új beruházásokért való harc árnyékában a *meglévő létesítmények fenntartásának nagyfokú elhanyagolása*. Ez nyilvánvalóan az amortizációval kapcso-



latos gazdasági szabályozás hibája is, a tulajdonosi szemlélet hiányának, a hibás érdekeltségi viszonyok eredménye, a torz műszaki-gazdasági megfontolások következménye. A változtatás nemcsak jóakaratot, de átfogó makro- és mikrogazdasági, műszaki elemzést, kutatást igényel.

Ugyancsak általános, de a közlekedési beruházásokra különösen hátrányos következményekkel járó probléma, hogy a beruházások elfogadtatását segíti, ha látványos, *szembetűnő csődhelyzet* alakul ki, hiszen a gondok így hozzák a politikusokat is döntési kényszerhelyzetbe. A potenciális beruházók tehát állandó csődközeli helyzetek produkálásában, s nem a valódi megoldásokban érdekeltek. Mindig a meglévő struktúra hiányai kerülnek előtérbe, a *tűzoltás* jellegű *ráfejlesztés* pedig a meglévő struktúrát foltozza ki és erősíti meg.

ELMARADT FEJLESZTÉS?

Bár az utóbbi évtizedben minden közlekedési helyzetkép első között említi a magyar közlekedési szerkezet alapvető problémáját, a túlzott Budapest-centrikus-ságot, *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* bővítése is a kiskunlacházi repülőtér regionális nemzetközi repülőtérre fejlesztésével.

Az elmúlt évtizedek infrastruktúra-fejlesztését áttekintve nem annyira a fejlesztések hiánya volt szembetűnő, hanem az, hogy a politikai akaratnak, a politikai szándékoknak megfelelő hálózatok építésére *jutott* pénz, a hatalom által lényegtelennek ítéltre viszont nem. *A politikai centralizációt leképző és a közlekedésben strukturális problémát okozó Budapest-központú hálózatok fejlődtek, és ma is fejlődnek.*

EURÓPAI CSATLAKOZÁS?

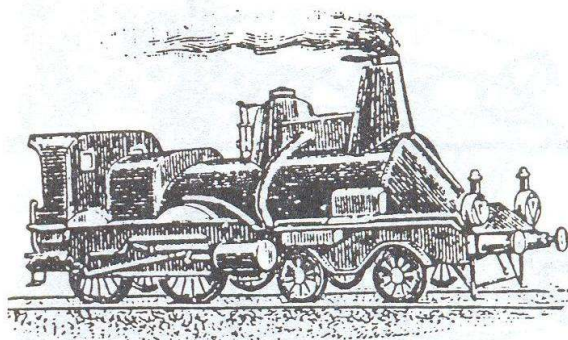
Az európai csatlakozás mítosza igyekszik elhitetni, hogy a felzárkózást nem a helyi körülmények, helyi hálózatok, a belső kapcsolatok rendbetétele, gazdagítása jelenti, hanem elsősorban az *Európán keresztülúsguldást* lehetővé tevő *magiszt-*

rális pályák erőnkön, sőt, a tényleges fizetőképes szükségleteken felüli kiépítése.

A magyar közúthálózat hossza az 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: enélkül ugyanis a magyar közúthálózat nem európai.*

Mégis szinte kizárólag a megépítendő autópályákról lehet hallani. S a politikát is ez 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.

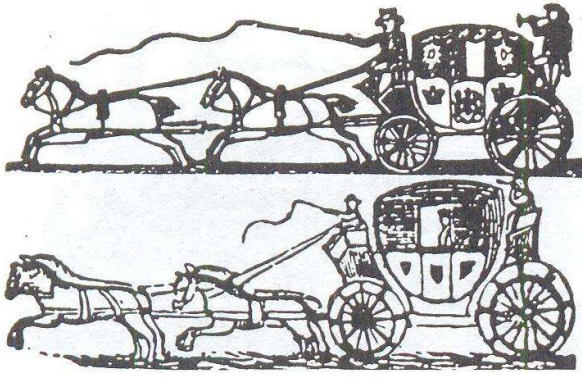


„NEM ADUNK FEL VASUTAT”? GAZDASÁGTALAN VONALAK?

A magyar vasúthálózat kiépülése lényegében 1913-ban befejeződött. Azóta a hálózaton jelentkező főbb változásokat a második vágányok megépülése, a villamosítás, illetve, negatív irányban, mellékvonalak időnkénti felszámolása jelentette. *A vasúthálózat tehát a gépkocsi tömeges használatát megelőzően, a szekér-fuvarozás ráhordó szerepére támaszkodva alakult ki,* és az addig a távolsági szállításban egyeduralkodó víziszállítás mozgékonyabb és a szárazföldet jobban behálózni képes alternatívája lett. A vasútállomások jelentősége csak a kikötőkhöz volt hasonlítható; az állomások egy-egy kis régió központjává váltak.

Az a fejlesztő erő, amit a vasút hordozott, természetesen a polgároknak is tudatosult. Személyes biztonságot, közvetlen és közvetett munkaalkalmat jelentett, és kapcsolatot a városhoz. A településnek rangot, fontosságot biztosított — prosperitást. Ma a vasút gyökeresen más feltételek között működik. A kapacitásban, sebességben a vasúttal összemérhető gépkocsiközlekedéstől nem várható, hogy a lovaskocsi szerepét vállalja a vasút mellett.

Mindez nem kívánja rendjénvalónak feltüntetni a vasútnál érvényesülő jelenlegi tendenciákat, és mentegetni a közúti fuvarozás számos burkolt támogatását. De illúzió azt remélni, hogy az igazságtalanságok és hibák kiküszöbölése után a vasút



hajtani, vagy ahhoz hasonló *egyedural-*
kodó szerepkörébe kerülhet vissza.

A megoldás felé az új munkamegosztás kialakítása vezet egy intermodiális, egységes rendszerként felfogott közlekedési piacon belül. A vasútnak — valamint a többi közlekedési módnak — ezen belül kell megtalálnia szerepkörét. A vasút do-

mináns lehet az országos gerincvonalakon, a városi közlekedésben, az elővárosi-városkörnyéki forgalomban és a nemzetközi, valamint a tranzitforgalomban. Ugyanakkor lehet néhány mellékvonal, ahol indokolatlan a vasút fenntartását erőltetni.

Feltételezzük, hogy egyenlő versenyfeltételek között, valamint az externális költségeket is figyelembe vevő elszámolási rendszerben mindez bizonyítható is. Nem szabad azonban a mai alágazatokra szétagolt helyzetben, az egyenlőtlen versenyfeltételei közötti elhamarkodott döntéssel torz módon befolyásolni a jövő munkamegosztását. Különösen a vasútvonalak meg gondolatlan, az összefüggések mellőzésével történő megszüntetése, a kész helyzet megteremtése káros a közlekedéspolitikai általános elveinek elfogadása előtt.

MINDEN AZ ÁRUTONNAKILOMÉTER?

Az olcsó vasút és az olcsó víziút mítosza az árutonnakilométerben mért szállítási teljesítmények jelentőségének a túlértékelésére vezethető vissza. Az erre alapozott számítások egyaránt a víziszállítás és a vasút jelentős előnyeire mutatnak. Érthetetlennek tűnik, hogy a nyilvánvaló előnyök miért nem érvényesülnek a gyakorlatban?

Nem tagadható, hogy a közúti fuvarozás mögött minden fejlett országban igen erős érdekcsoportok állnak, és az sem hazai sajátosság, hogy a közpénzekből épülő pálya révén és más csatornákon a gépkocsiközlekedést rejtett pénzügyi támogatások is versenyképesebbé teszik. De ezen túl milyen oka lehet annak, hogy az egyes vállalkozói döntések nem építenek az említett előnyökre?

A szállítások keresleti oldalán is megváltoztak a szolgáltatással szembeni igények. A piaci szemlélet a szállítást költségként méri, és a költségen belül nem különíti el a szorosan vett szállítást, a rakodást vagy a kiegészítő szolgáltatásokat. Hiába olcsóbb egy fontos fázisban a fuvarozó számára a vasúti vagy a vízi szállítás, ha nem tud olyan csomagot kínálni, hogy *a folyamat egészében* ez az előny érvényre jusson, akkor a megrendelőhöz el sem jut az olcsóság üzenete.

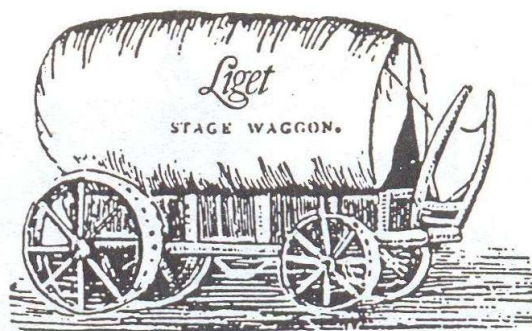
A változtatáshoz arra van szükség, hogy a fuvarozó maga is érdekeltté váljon a teljes folyamat áttekintésében. Az energiaszolgáltatásban alakultak ki az első szabályozási próbálkozások arra, hogy megszüntessék a szolgáltatók energiatakarékosságban való ellenérdekeltségét. Áruljon a szolgáltató meleget és fényt (ne

kilowattórát!), fizessék a szolgáltatás eredménye szerint, s máris érdeke lesz, hogy minél kevesebb energiával teljesítse a megrendelést, esetleg még az ablakok szigetelését is neki lesz sürgős megoldani!

Hogyan lehetne hasonló átfogó fordulatot elérni a szállításban? Mindenekelőtt

a teljes folyamatot kell látni, és megérteni, hogy milyen szolgáltatásban érdekelt az ügyfél. Másrészt fokozatosan fel kell készülni egyre több, a szállítás műszaki jellegétől esetleg idegen, de a folyamathoz kapcsolódó tevékenység vállalására.

Itt említhető az olcsó víziközlekedés mítosza is, mely szerint az árutonna kilométerre vetített tiszta szállítási költség a vízen a legolcsóbb. Ehhez viszont olyan áru kell, ami a vízi szállítás tempóját és körülményeit viselni tudja; kell hozzá hajópark, hajózó személyzet, kikötő, és hajózható folyam. Ha történetesen egy országban a feltételek többségét egyidejűleg kell megteremtteni, akkor nagy esély van arra, hogy az első feltétel nem képes olyan tempóban fejlődni, hogy a többit finanszírozza.

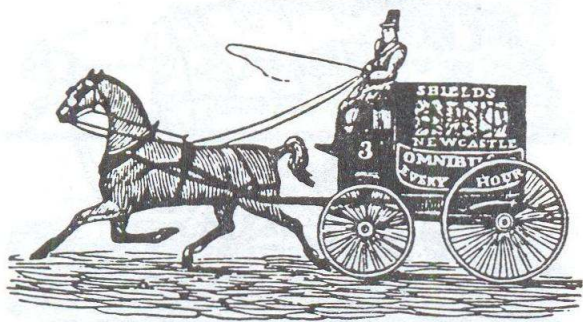


FÖLDALATTI MEGOLDÁS?

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.

Jelenleg Budapesten egy kéregvasút és két földalatti működik, mindegyik be-megy a Belváros alá, és itt találkoznak egy pontban, a Deák téren. A Váci út—Bajcsy-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 2×3 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 eszközüvé válhat a földalatti.

Folyamatosan az a látszat keletkezik, mintha a földalatti nagy beruházása a tömegközlekedés javítása érdekében történne. 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.



OLCSÓ TÖMEGKÖZLEKEDÉST?

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. Csakhogy *minden olyan megoldás,*

ami a tényleges költségek megjelenítése helyett mesterségesen olcsóbbá tesz egy szolgáltatást, pazarláshoz vezet. Emellett kitűzött célját sem éri el, mert a túlhasznált, kielégíthetetlen igényeket gerjesztő tömegközlekedés a nagy ráfordítások ellenére sem tud vonzóvá válni. Autózt az autójától csak egy magas színvonalú, kényelmes és kulturált tömegközlekedés képes elvonni, az ilyen viszont szükségképpen drága: mégpedig nemcsak abszolút értelemben, de a felhasználó számára is.

Más kérdés, hogy szükség van olyan kiegészítő rendszerekre, amelyek — nyilván városi szinten másként mint regionális és országos szinten — kezelni képesek a szociális problémákat.

A reális árszint nemcsak árnövekedést jelent, de jelentős tételek esetében csökkentést 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.

SUGARAS-GYŰRŰS RENDSZER?

A magyar közlekedéshálózat egyik alapvető strukturális problémája a hálózat túlzott Budapest-centrikussága. Korábbi koncepciók alapján gyakran hallani, hogy a túlzottan sugaras országos közút-, vagy vasúthálózatot egy *sugaras-gyűrűs rendszerre* kellene tovább fejleszteni.

A sugaras-gyűrűs rendszer azonban *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 rendszer létrejöttét* 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.

Nem szabad 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; a fejekben absztrakt struktúraként képződik le a közlekedési hálózat, és ez a leképződés visszahat a választott útvonalakra — és a választott fejlesztési prioritásokra is!



(A szerző ezúttal csak jelzi, hogy a cikkben felbukkanó számos gondolat másoktól átvett. Herman Knoflacher (Wien), Benyó Bertalan és Miklóssy Endre nevének említése semmelőzhető.)

SZERKESZTI: LEVENDEL JÚLIA ÉS HORGAS BÉLA / FŐMUNKATÁRS: LÁNYI ANDRÁS
OLVASÓSZERKESZTŐ: BOHUS MAGDA / MUNKATÁRS: GREGUSS IMRE
A LIGET-EMBLÉMÁT SZÁNTÓ TIBOR TERVEZTE / GRAFIKAI MUNKATÁRS: LÁSZLÓ CSABA
SZERKESZTŐSÉG: 1122 GAÁL JÓZSEF ÚT 70. / KIADJA A LIGET MŰHELY ALAPÍTVÁNY
KÉSZÜL: 95.028 MSZH NYOMDA ÉS KIADÓ KFT. / FELELŐS VEZETŐ: NAGY LÁSZLÓ / ISSN 0238-7565
BUDAPESTEN TERJESZTI A HIRKER.
ELŐFIZETHETŐ KÖZVETLENŰL A KIADÓNÁL, A HÍRLAPKÉZBESÍTŐ POSTAHIVATALOKNÁL
ÉS A HELIRNÉL (BUDAPEST, XIII. LEHEL U. 10/a. 1900) / ELŐFIZETÉSI DÍJ EGY ÉVRE 924,— Ft

Liget

IRODALMI
ÉS ÖKOLÓGIAI
FOLYÓIRAT

1995/4 ÁPRILIS

LEVENDEL JÚLIA: *Farkasveremben*
BENEY ZSUZSA, POSZLER GYÖRGY,
Z. KARVALICS LÁSZLÓ és KUKORELLY ENDRE *írásai*

R. VÁRKONYI ÁGNES: *A táj mint világgép*
BOZÓKI ANDRÁS: *Visszatérés a modernizáláshoz?*

HORGAS BÉLA, SZEPESI ATTILA, FABÓ KINGA
VARGA IMRE *versei*
RADÓ DEZSŐ: *Eisenhower kutyája*
MÁRTON LÁSZLÓ *novellái*; KOVÁTS ALBERT: *Tabán*

FLEISCHER TAMÁS:
A hagyományos közlekedéstervezés mítoszai

HIDVÉGI MÁTÉ *a hónap verséről*; LIPP TAMÁS *jegyzete*