

ERDŐSI FERENC:

TERÜLETI ÉS ÁGAZATI ÉRDEKEK A SZOCIALISTA KÖZLEKEDÉSHÁLÓZAT ALAKULÁSÁBAN

A címben levő fogalom mibenlétéről, általunk történt értelmezéséről az olvasó bővebben e folyóirat első számában megjelent cikkemből (ERDŐSI F. 1987) tudhat meg. Akkor a területi érdek szerepét a közlekedésben jobbra csak az első világháború táján végetérő klasszikus vasútépítési időszakban domináns vasúthálózat létrejöttére szorítkozva mutattuk be, mert a többi közlekedési ágazat fejletlensége, illetve a róluk felkutatható adatok rendkívüli ritkasága lehetetlenné tette, hogy érdemben velük is foglalkozzunk.

Más pozícióból, kedvezőbb eséllyel foglalkozhatunk a közlekedésfejlődés felszabadulás utáni időszakával, különösen az utóbbi egy-két évtizeddel, amelyről nemcsak beszerezni tudtunk több – de meglehetősen különböző mértékben dokumentált – adatot, hanem – szakmailag is tudatosan benne élve e korszak gazdaságtörténelmében –, bizonyos események passzív résztvevőjeként, mások aktív részeseként bizonyos mértékig közvetlen ismeretekre, szemléletre is szert tehattünk. Most már lehetőséget láttunk arra, hogy a területi és ágazati érdekek szerepét a vasúton kívül más közlekedési alágazatokra kiterjesztve is vizsgáljuk. Persze, e korszak kutatásának az előbbieken felsorolt előnyei csak viszonylagosak, mert a szükséges adatok túlnyomó részét nem tartalmazzák statisztikai kiadványok, és éppen a területi szervek természetes érdekellentétei miatt csak helyszíni helyzetmegismeréssel, illetve kikérdezések és mérlegelések utáni tisztázással, „kvázi-szociológiai” módszerek alkalmazásától sem elzárkózva tudtuk a valóságos (vagy legalábbis reményeink szerint azt megközelítő) helyzetet feltárni.

A következőkben tehát alágazatonként foglalkozunk a témával, már azért is, mert a különféle közlekedési módokhoz meglehetősen eltérő típusú és erősségű érdekek tapadnak, amelyeket érdemes a maguk jellemzői szerint megjeleníteni.

I. Vasúthálózat

A felszabadulás óta végzett, a korábbiakhoz mérten nagyon szerény mértékű vasútépítések többsége ágazati, konkrétan nehézipari érdekeket szolgált. (A normál nyomtávúak közül a rétszilas-dunaújvárosi a kohóipart, a tiszapalkonya-hejőkeresztúri a vegyipart és energiaipart, néhány, egyenként csak pár kilométer hosszú szákvonal, mint pl. a bodajk-balinkai, a mór-pusztavámi, a süttő-tardosbányai, a va-

sas-hosszúhetényi, moha-kincsesbányai, környe-oroszlányi a bányászatot, illetve a nagyharsány-villányi az építőanyagipart.) Általános területi érdekből igazán csak a Tisza két partját összekötő lakitelek-kunszentmártoni mellékvonal épült, mely feleslegessé tette az érintett vidék számára az óriási kerülő megtételét a Bács-Kiskun és Szolnok megye közötti sínhez kötött közlekedésben. A vasútvonalak szállítási kapacitását, teljesítőképességét növelő korszerűsítési, villamosítási munkálatainak sorrendiségét, mértékét, színvonalát a közlekedési tárca, illetve a MÁV határozta meg, a rendelkezésre álló anyagi források függvényében elsősorban a nemzetközi tranzit-kötelezettségeink teljesítését és a létfontosságú belföldi távolsági forgalom minimális szükségleteit figyelembe véve (ERDŐSI F. 1985/a).

Ugyancsak lényegesnek találjuk a korábbi korszakkal szemben azt a különbséget, hogy az államhatalom helyi szerveinek, a tanácsoknak nincs kellő jogosítványuk ahhoz, hogy a szakminisztérium, illetve a MÁV intézkedéseit befolyásolhassák, már csak azért sem, mert az egykor a helyiérdekű társaságok tulajdonát képező mellékvonalakat az 1930-as évek elejéig államosították, tehát ügyükben megszűnt a helyi érdekeltségek, a törvényhatóságok, a helyhatóságok kompetenciája. Így jelenleg a tanácsok, illetve szakigazgatási szerveik (az építési-közlekedési osztályok) legfeljebb csak jelezhetik a közlekedéssel kapcsolatos gondokat, javaslatokat tehetnek megoldásukra, de végrehajtásra nem kötelezhetik a MÁV-ot.

Jól érzékelhető volt a tanácsok érdekérvényesítésének nehézsége, pontosabban lehetetlensége a mellékvasúti hálózat részleges amputációjának folyamatában.

1. A helyi tanácsok által erőtllenül képviselt területi érdek igazi érvényesítésének lehetetlensége

A vasúti szállításhoz fűződő egyéni, vállalati, településközösségi (egyszóval: lokális) területi érdekek már a megszüntetési processzus során sem juthattak szóhoz. Igaz, hogy a megszüntetések döntésmechanismusa formálisan — legalábbis megyei szintig lefelé — meglehetősen demokratikus jellegű. Ugyanis a MÁV a vasútmegszüntetési javaslatot köteles az illetékes megyei tanácsokhoz eljuttatni, amelyek a gazdaságosság és megyei területpolitika szempontjai alapján véleményezik. A legtöbb megye egy ideig fenntartással volt a MÁV elképzelésével szemben, de — kevés kivétellel, már csak az átálláshoz kilátásba helyezett központi anyagi juttatások miatt is — hamarosan egyetértő álláspontot foglalt el. Az „anyagot” a megyei forgalomszervező bizottság véleményezte szakmai szempontból, és csak ez után került vissza a tervezet a minisztériumba, ahol megszületett a végleges döntés. A keserves feladat csak ezután következett: az érdekelt településekkel kellett volna elfogadtatni a felsőbb döntést. Miután a lakosság véleményét nem kérték ki a döntéshozatalhoz, a helyi tanácsokat is inkább csak informálták, mint meghallgatták ez ügyben és lényegében a döntés végrehajtójának több mint hálátlan szerepére kötelezték.

Ahogy a felülről sugalmazott döntést a megye kénytelen volt „nyögve-nyelősen” tudomásul venni, a községi tanácsok vezetőségének többsége is legkevésbé meggyőződésből, mint inkább beletörődéssel, „fegyelmezett államigazgatási dolgozókhoz illően” tett eleget a felsőbb utasításnak. Az árnyaltabb képbe már az is beletar-

tozik, hogy egyes kombattáns községi tanácsok, azonosulva a lakosság véleményével, tiltakoztak, vagy — mint pl. Lábodon — az állomásvezetőséggel végeztetett ellen-számítások alapján bizonyították vasútjuk fenntartásának szükségességét (ERDŐSI F. — KOVÁCS Á. 1985). Közös érdekeik alapján a termelőüzemek és a helyi tanácsok megpróbálták a megszüntetés ellen együttesen fellépni. (Pl. a nagyatádi konzervgyár és a cérnagyár vidékről bejáró dolgozói számának jelentésével igazolta annak a kérésnek a jogosságát, hogy legalább Lábodig hagyják meg a vonalat.) Jellemző egy másik község vezetőjének véleménye a meggyőző munka minőségéről: „Az állandóan népgazdasági érdekre való hivatkozás már-már misztikusnak tűnt, és gyakorlati realitása nem volt.”

Több esetben a helyi tanácsok a hivatali utat megkerülve országos szervekhez és fórumokhoz fordultak, hogy eltántorítsák az illetékeseket elhatározásuktól, természetesen eredmény nélkül. (Mint ahogyan több képviselő interpellációja sem hozott eredményt a parlamentben.) Ennek ellenére az elkeseredésükben elvakulttá vált egyszerű emberek között némelyek még olyan feltételezéseknek is helyt adtak nyilatkozataikban, hogy a községi és termelőszövetkezeti vezetők anyagi juttatások fejében mondtak le arról, hogy a lakosság érdekeit képviseljék a feletteseikkel szemben. Több esetben, a lakosság indulatának mérséklése érdekében, el kellett távolítani községek éléről hitelüket vesztett vezetőket.

Amikor persze a vasúthoz ragaszkodás okait boncolgatjuk, arról sem szabad megfeledkezni, hogy a vasút egy település számára nemcsak konkrét — mindenekelőtt gazdasági — fejlesztőerőt, hanem általános presztízst is jelent, mivel vasútállomás birtoklásával a kivételezettek közé (vagyis az ország településeinek csupán mintegy 28–30%-át kitevő rangosabb kategóriába) tartozik. A kitüntetett helyzet tudatát az is erősíti, hogy több esélye van a településnek — még a telekommunikációs eszközök révén is — az országos köztudatba való bekerüléshez és számontartáshoz, ha vasútja van.

Aligha feltételezhető tehát az előzőekben érzékeltetettek alapján, hogy a megszüntetés előkészítésének, végrehajtásának legegyszerűbb, leggyorsabb módja az érdekelt lakosság véleményének kikérése, a várhatóan nagy számú ellenző meggyőzése lehetett volna. A demokratizmusnak tett engedmények kétségtelenül meggyorsíthatták az eljárást. Ez a felismerés késztette arra a legtöbb helyi tanácsot, hogy az összehívott falugyűléseket — rendeltetésükkel ellentétben — inkább a lakosság informálására, a várható változásokról a felülről kapott sablonok alapján pozitív képet festve, az emberek csitítására, semmint véleményének kikérésére használták fel. Ilyenformán e fórumok a „parancstovábbadás” eszközeinek sorát bővítették.

Végző soron megállapíthattuk, hogy bár a lakoságnak a vasút fenntartásához fűződő érdeke foglalkoztatásától, hierarchikus pozíciójától, anyagi helyzetétől és a társadalmi-demográfiai struktúra egyéb metszeteitől (pl. életkor, nem), településének közlekedéshálójának helyzetétől függően rendkívül differenciált, érdekes módon homogénnek bizonyult a megkérdezettek köre a vasút pártolása tekintetében, mert egyrészt úgy érezték, hogy a vasút hozzánőtt az életükhöz, másrészt szinte egyöntetűen felháborodtak likvidálásának ésszerűtlenségén. Ezt egyebek között az utolsó vonat fogadtatásával kapcsolatos elkeseredett megnyilvánulások, indulatkitörések is igazolják.

2. A területi érdekekhez az átállás idején alkalmazkodni igyekvő vállalatok

Tartalmát tekintve a területi érdek is elsősorban gazdasági kategória. Alapvetően gazdasági előnyöket remélve hozták létre a területi — helyi érdekeltségek a mellékvonalakat, és gazdasági megfontolásból tiltakoztak megszüntetésük ellen. Nem kellett ugyanis különösebb prófécia, futurológus fantázia előre látni a forgalom közútra terelésének kedvezőtlen következményeit, annak ellenére, hogy a felsőbb szervek nem fukarkodtak az ígéretekkel. A személy- és áruszállítás meggyorsítását, a nagyobb járatgyakoriságot és rugalmasságot („háztól-házig” szervezett közlekedést és szállítást), valamint a korszerűbb és kulturáltabb közlekedést helyezték kilátásba. Csakhogy ennek a jóindulatú ígéretnak a megvalósulásába erősen beleszóltak a közlekedési struktúra megváltoztatásában, az átállásban fő szerephez jutó Volán sajátos vállalati érdekei. (A Volán egyébként azt a tényt, hogy a központi támogatással — az 1970-es évek közepéig a közlekedéspolitikai alapból — jelentősen bővíthette kapacitását, tevékenységi területét és a buszközlekedés többirányú, intenzívebbé válását, a lakosság felé irányított propagandájában kimondottan az átállás számlájára írta, holott nyilván az általános hálózatfejlesztéssel, vasútmegszüntetés nélkül, ha hosszabb idő alatt is, de eljutottak volna a mai állapotig, amikor is minden 200 főnél népesebb település be van kapcsolva a buszhálózatba.)

Mindemellett, cselekedetei alapján úgy ítéljük meg a MÁV által elhagyott terület tömegközlekedésével monopolhelyzetbe jutott Volán-vállalatokat és a megyei tanácsok közlekedési osztályainak többségét, hogy tudatában voltak annak a — bizonyos aspektusból politikainak is tekinthető — feladatnak és a vele járó felelősség súlyának, ami az átállásból reájuk hárult. Igyekeztek az áttérleést technikailag jól előkészíteni, a vasutat pótolni hivatott úthálózat még hiányzó szakaszait megépíteni, megfelelő számú autóbust és teherautót forgalomba állítani. Tiszteletben tartva a vidéki lakosság sok-sok évtizedes közlekedési szokásait, a Volán a buszjáratokat eleinte a vasúti pályához legközelebbi utakon közlekedtette, felfűzve a vasut menti településeket, illetve a vasútállomásokat is. Hamarosan kiderült azonban, hogy a vonatoknál gyakrabban közlekedtetett buszokon nagyon kevés az utas, ezért a gazdaságosabb üzemeltetés érdekében — közben megszűnt az átálláshoz adott központi támogatás — eltértek a felszámolt vasúthoz igazodó nyomvonalról, és a nagyobb tranzitforgalom jogos reményében a főbb utakra helyezték át a „vonatpótló” járatokat (ERDŐSI F. 1986/a).

3. Használt-e a népgazdaságnak?

A vasútmegszüntetéseket, a forgalom közútra terelését a közlekedési kormányzat, a MÁV nagyfokú ráfizetés megszüntetésének szükségességével indokolta, és az intézkedéseket népgazdasági érdekre hivatkozva hajtotta végre. Tekintettel arra, hogy e — nem kevés taktikai elemet is tartalmazó — szemlélet bírálatával már több cikkben részletebben foglalkoztunk, e helyen csak egészen rövid, tézisszerű összefoglalását adjuk ellenérveinknek.

Ahogy az infrastruktúra többi elemeitől nem is várják el, hogy gazdaságosak, önfinanszírozók legyenek, az egyik legfontosabb részétől, a vasúti közlekedéstől sem lehet elvárni — mint ahogy sok államban nem is követelik meg —, hogy vállalati szinten gazdaságos legyen. Csakhogy a közlekedés az egész társadalmi-gazdasági életre igen erős akceleráló, multiplikáló hatással van, áttételesen érvényesülő, csak bonyolult hatásvizsgálatokkal meghatározható haszna nemzetgazdasági szinten jóval nagyobb (ERDŐSI F. 1985/b, 1986/b).

A fajlagos vasúti és közúti szállítási költségek aránya folyamatosan változik a technikai-technológiai, üzemeltetési változásokkal, a különböző energiahordozók és járműfajták árváltozásaival stb. kapcsolatban. Összehasonlítani azonban, akárcsak szűk vállalati szinten is, csak a költségelemek teljes körű spektrumát szabad a tárgyalagos mérlegeléshez, ezért elfogadhatatlan az olyan szembeállítás, amely a közúti közlekedés költségei közé nem számítja be az útépitések és -fenntartások óriási összegeit, azzal az indoklással, hogy azt nem a közúti közlekedési vállalatok, hanem szervezetileg elkülönült útépitő és karbantartó vállalatok, intézmények végzik. (Hozzátehetjük: emiatt nincsenek is érdekelve az úthasználók abban, hogy a lehetőség szerint kíméljék — pl. a megengedettnél nehezebb járművel ne terheljék — az úttestet vagy éppen a kiegészítő infrastruktúrát.) A MÁV-nál viszont beszámítják a saját tevékenységként végzett pályafenntartási költséget is, amely az önköltségnek közel 30%-át teszi ki! A MÁV-ot ráadásul még az utasokat kiszolgáló, a Volánhoz tartozóknál jóval igényesebb, drága épületek, helyiségek (várótermek, csarnokok, mosdók, kutak, illemhelyek, csomagmegőrzők, peronok, utasellátó részlegek stb.) létesítési és fenntartási költsége is terheli.

Nem számolt a MÁV az alimentációval, magyarul a mellékvonalakról a fővonalakra érkező táplálóforgalomnak a mellékvonalak megszüntetése utáni elmarádásából keletkező kárral, de azzal sem, hogy a hálózatból kieső vonalak miatti óriási kényszerkerülők milyen szállítási költségtobblettel terhelik a még vasútállomással rendelkező szállítatókat is, akik ezért gyakran kénytelenek közúton szállítani, ezzel tovább csökkentve a MÁV forgalmát.

Azokban a külföldi országokban, ahol sor került a forgalom megszüntetésére vasútvonalakon, a pályát általában nem szedték szét, mert számolnak — a kiszámíthatatlan konjunkturális változásokkal összefüggően — az optimális közlekedési struktúrák szeszélyes alakulásával, tehát a pályák újbóli használatba vételének lehetőségével.

4. A vesztes: a területi érdek

Nem feladatunk e helyen a forgalomátterelés területi-gazdasági következményeit részleteiben ismertetni, ezért csak a legfontosabb momentumokat foglaljuk össze annak bizonyítására, hogy mily sok tekintetben károsan befolyásolta a területi fejlődést, végső soron mennyire sértette meg a területi érdekeket:

- a) Az érintett települések tömegközlekedési, szállítási adottságai romlottak
 - a közlekedési-szállítási költségek kb. megkétszereződésével (az autóbuszmenetdíj átlag duplája a vasútinak, a teherautóval történő szállítás több áru-

féleségnél, azonos távolságra, háromszor annyiba kerül), arról nem is beszélve, hogy a vasúthoz képest mily kevés utas élvez menetdíjkedvezményt a buszközlekedésben,

- a korábbival nem egyenértékű komfortszint (fűtött váróterem, víz, W.C., büfé stb. hiánya, az ülőhelyhez jutás kisebb esélye) és a piacozáshoz is szükséges személypoggyász-szállítás lehetőségének erős korlátozottsága,
- alacsonyabb szintű a közlekedés menetrendi biztonsága (késések, járatkimaradások, ezek következtében csatlakozásokról lemaradás), lényegében tehát a Volán lényegesen magasabb árért alacsonyabb szintű szolgáltatást nyújt.

b) A magasabb szállítási költségek gazdasági következményeként

- kő-, kavics- és tőzegfejtők, téglagyárak, fafeldolgozók, malmok, kenderfeldolgozók stb., vagyis szállításiigényes ipari üzemek szűntek meg,
- mezőgazdasági nagyüzemek gazdasági eredményét rontotta a pályatöltések mezőgazdasági földterületté alakításának igen jelentős rekultivációs költsége, még inkább a szállítási költségtöbblet, ami legalább a részleges költségellensúlyozáshoz, illetve -csökkentéshez szükséges termelési szerkezetmódosítás kényszeréhez vezetett (felhagyva pl. a hagyományos, de nagy tömegű terméket eredményező cukorrépa- és kender-termelési kultúrákkal, lemondva nagyüzemi gyümölcsösről és ahhoz tervezett hűtőtárolókról, de szinte megoldhatatlan nehézségeket okozva a talajjavításhoz igen nagy mennyiségben – többszáz vagonos tételekben – szükséges mésziszap beszerzésében),
- erősen csökkentette a piacozást, visszafejlesztette az előbbiit szolgáló háztáji termelést (pl. a hagyományos előcsíráztatott hazai burgonyatermelést), az egyéni gépjárműhasználattal megnőtt a piacraállítás költsége, ami a kínálatcsökkenéssel együtt a városi piaci árak növeléséhez vezetett,
- a vasúttal rendelkező településekhez képest 15–20%-kal, egyes cikkekből 40%-kal megdrágult az építőanyag és tüzelőszer beszerzése, ami nemcsak a lakóépületek, de a pincék és a gyógyfürdőhelyi hétvégi házak építésének visszafogottabbá válásában is megmutatkozott (ERDŐSI F. 1985/a).

c) A gazdasági szférában, a gazdálkodás lehetőségeiben bekövetkezett negatív változások a munka és az életfeltételek romlásához vezettek, amelyre a még munkaképes falusi lakosság fokozottabb mértékű elvándorlással reagált. A felerősödő „demográfiai erózió” hozzájárult az intézményi rendszer elszegényedéséhez, egyes települések önállóságának megszűnéséhez.

*5. Területfejlesztés – politikai és ágazati koordinációs
célkitűzéseink ellenében*

Feltűnő, hogy a vasút megszüntetésének legnagyobb része az ország periferiáin, a területfejlesztők által több szempontból is hátrányos helyzetű, gyenge termőképeségű és eléggé egyoldalúan mezőgazdasági területeken történt. A közlekedési adottságok megváltozásának következtében jelentkező kedvezőtlen változások tovább erősítették a hátrányokat, növelték a területi különbségeket. Nem történt meg tehát a Közlekedésügyi Minisztérium, a MÁV által képviselt ágazati érdek és a területfejlesztés

tés ügyéért felelős Építésügyi Minisztérium, valamint a tanácsok által képviselt területi-területfejlesztési érdekek egyeztetése. Formálisan ugyan a közlekedési tárca egyeztetett a termelőágazatokkal, hiszen tárcaközi munkabizottságok tanulmányokat készítettek a pályamegszüntetések miatt pl. a mezőgazdaságban és erdőgazdaságban várható, a közúti közlekedés fejlesztésével kapcsolatos intézkedésekről, a pótláshoz szükséges közúti kapacitás létrehozásának módjáról, méretéről stb. Úgy tűnik azonban, hogy az agrártárcát kész helyzet elé állítva, beleegyezésére igényt eleve nem tartva, inkább csak „szíves tudomásulvétel végett” tájékoztatták, hogy legyen ideje az átálláshoz, tehát a dialógus meglehetősen egyoldalú volt az egyik fél passzivitásra ítélese esetén. Sőt, a közlekedési tárca szakmai tanácsára, sugalmazására az állami gazdaságok még a saját kezelésükben lévő, főként teher-, de némely helyen vegyes forgalmú, „korszerűtlennek” kikiáltott kisvasutaktól is feltűnő gyorsan megszabadultak, fokozva az érintett kiskörzetek közlekedési gondjait.

II. Úthálózat

Eltérően a vasutaktól, közútjaink csak egy kis részének tervezték meg tudatosan az irányát, illetve nyomvonalát, mert a túlnyomó részüket olyan régi, történelmi korokból örököltük, hogy létrehozásuk szempontjai a legnyilvánvalóbban a fővárost, vagy a külföldi nagy empóriumokat megcélozni hivatottakkal ellentétben teljesen ismeretlenek előttünk, spekulatív megközelítésnek, találgatásoknak pedig azért nincs értelme, mert a történelmi Magyarországnak — a közlekedési pályák irányultságában meghatározó szerepet játszó — településhálózati és gazdasági-területi szerkezete jelentősen eltért a maitól.

Annál jobban befolyást gyakoroltak viszont a különféle területi érdekek minden korban az egykori, közel homogén minőségű földúthálózat kiépítése sorrendjének megválasztására, illetve az útburkolat és -szélesség megválasztása által teljesítőképességére és azzal bizonyos mértékig összefüggő hierarchikus rangjára.

Már a múlt század második felében az egész ország élete szempontjából legfontosabb, a legnagyobb központokat egymással és a fővárossal összekötő utakat központi forrásból, a közlekedési tárca költségvetéséből építették ki, látták el makadám-kő burkolattal és tartották fenn. A megyeszékhelyeket a kisebb városokkal és gazdasági centrumokkal összekötő úgynevezett törvényhatósági utak kiépítése a vármegyék költségvetésének terhére azután is meglehetősen sokára történt meg. A csupán a falvak egymás közötti összeköttetését szolgáló községi utak képezték az úthierarchia alsó szintjét, ezeknek csupán törtrésze volt lekövezeve a felszabadulás előtt. 1935-től ugyan formálisan megtörtént az utak újfajta, meglehetősen sok megelőlegezést, hipotézist tartalmazó hierarchizálása rendűség szerint, de azért az I., II. és III. rendű utak minősége nem mindig felelt meg kategóriájuknak (létezett olyan a másodrendűek között, amely még csak földút minőségű volt). Mivel a különféle rendű utak építésében és karbantartásában továbbra is osztozkodtak az állam, a megyék és a községek, kiépítésükbe, korszerűsítésükbe, a preferációba továbbra is erősen beleszólnak a különféle területi érdekek (ERDŐSI F. 1981).

Hazánkban erős hagyományai vannak az adminisztratív-igazgatási egységeket

kizárólagos területfejlesztési-gazdálkodási egységnek tekintő autark felfogású gyakorlatnak és az egységek közötti együttműködés hiányának. Különösen a megyékre volt jellemző ez az egyfajta izolacionalista, csak az igazgatási határokon belül maradó kérdésekkel foglalkozó politika. Mivel egy-két kivételtől eltekintve a megyeszékhelyek egyben a megyén belüli legnagyobb gazdasági-ellátó központként is funkcionáltak, a megyei úthálózat szerkezetét is fő vonalaiban a megyeszékhelyekre orientáltan alakították ki, mint ahogyan a kisközpontok is bizonyos útcsomópontokat képeztek. A megyék közötti közúti összeköttetés feladatát elsősorban az állami utaknak kellett ellátni. Ilyen módon csak meglehetősen kevés nem állami út lépte át a megyehatárt. Ez a jelenség mindmáig kimutatható az úthálózat textúrájának elemzésekor. Igen sok esetben nem valami nehezen leküzdhető természeti akadály (nagyobb folyó, hegygerinc) alkotja a megyehatárt, hanem pl. éppen valamilyen síkságon fut, ennek ellenére két oldalán az utak a határtól egy-két, esetleg néhány kilométerre végetérnek, holott az összeköttetésük kézenfekvő lett volna.

E jelenség ma sem ismeretlen, felszámolására nem sok történt az utóbbi évtizedekben sem. Egy célvizsgálat során (melynek főbb eredményeit később publikáljuk) kimutattuk az 1986-ban létező eseteket. Ezeknek magas száma önmagában bizonyító erejű. Legnagyobb a gyakoriságuk az aprófalvas megyehatár menti térségekben, ahol a kevés lakosságú településeknek sem elég súlya nincs a megyei döntések befolyásolásában, sem elég anyagi erejük nincsen útépitésre, de arról sem szabad elfeledkezni, hogy egy sok tagú és csomópontú hálózatban nagyobb a gyakorisága is az anomáliáknak, ez esetben a kapcsolathiánynak. Bizonyítékul szolgálnak itt az alföldi megyék, ahol feltűnően kevés a kapcsolathiány, mert az óriásfalvakban már mindenképpen igény a többirányú kapcsolat.

Kimutattuk tehát, hol kellene javítani a megyék közötti közúti kapcsolaton, és joggal feltételezhetnénk, hogy a megyei tanácsok illetékesei is lehetőségükhöz képest a kapcsolathiány felszámolásán fáradoznak. Kétségtelenül örömdetesek a némely viszonylatban legújabbban tapasztaltak. Pl. a Délnyugat-Dunántúl három szomszédos megyéje 1985-ben elhatározta több összekötő út építését a Zala megyei Pat és a somogyi Varászló*, az ugyancsak Zala megyei Nagyutas és a Vas megyei Andrásfa, valamint a zalai Kerkafalva és a vasi Szatta között. Elhatározásukat érdekes módon nemcsak a lakosság utazási feltételeinek javításával, hanem ezen túl a mezőgazdasági szállítások útvonalának lerövidítésével is indokolták. Csakhogy ma még nem ez az általános, és még kevésbé volt ez a jellemző a közelmúltban, amikor a formálisan kimondottan az elért falvak érdekében épült bekötőutak irányát nem egy esetben a megyei – a szomszédos megyével szembenálló – érdekek alapján tűzték ki. Pl. a megyehatár közeli Szárazs és Tolna megyei (gazdasági szakiskolával is rendelkező) Lengyel felől 2 km-es bekötőúttal elérhetővé vált volna, azonban megyéje ragaszkodott ahhoz, hogy Baranyán belül, Egyházaskozártól indítva építsék meg a háromszor hosszabb, 6 km-es bekötőutat. Egy másik példa: Ófalut nem a hagyományos vonzás-

* Ezt az összekötő utat 1986. augusztus 24-én felavatták. (Hogy milyen fontosságot tulajdonítottak az eseménynek, arra jellemző, hogy a mindössze 2,5 km hosszú, 6 m széles út átadási ünnepségén a KM miniszterhelyettesi, az érdekelt megyék MSZMP megyei elsőtitkári szinten képviselték magukat.)

központja, Bonyhád felé kötötték be Cikón keresztül az úthálózatba, mert megyéje, Baranya ehhez nem járult hozzá, így Baranyában épült meg a bekötőút, amelyen át csak kerülővel lehet elérni a vonzásközpontot.)

Még autópályáink vonalvezetésének kialakítása sem mentes bizonyos területi érdekek dominanciájától, illetve a más érdekeket is képviselő, szóvá tevő bírálattól.

Budapesti tervezőirodában a balatoni autópálya kijelölésekor elsősorban a fővárosi érdekeket tartották szem előtt, amikor a 7-es fő közlekedési út tehermentesítését is célozva a szinte összefüggően beépített idegenforgalmi lineáris agglomerációban, vagy annak peremén helyezték el a pályát, mert így tudja a legközvetlenebbé és leggyorsabbá tenni a népességszámukhoz képest a Balaton „használatában” nagy mértékben érdekelt fővárosiak közlekedését. (Több területfejlesztő a balatoni térséget Budapest függelékterületének tekinti.) E magisztrális értékű, nagy teljesítményű közlekedési pálya ilyenféle vonalvezetésének legfőbb káros következménye az lehet, hogy konzerválja a korábbi (már a kanizsai vasúti fővonal és a 7-es út által is túlzottan a parti sávra összpontosuló) kedvezőtlen területi struktúrát, amely a fővárosi agglomeráció mellett a leégetőbb és a legkeservesebbnek ígérkező területrendezési feladatot támasztja Somogy megyével, de néhány országos intézménnyel szemben is. Számtalan külföldi és hazai példa mutatja, hogy a nagyteljesítményű közlekedési pályák mennyire differenciált hatást gyakorolnak a területi fejlődésre. Nem kivétel ez alól a balatoni turzáson haladó közlekedési főtengely sem, amely óriási vonzerejével nemcsak a közelében végbement népességi-gazdasági-infrastrukturális tömörülésnek, hanem a tőle távolibb, közlekedésileg kedvezőtlenebb helyzetben levő agrárvidék kiüresedésének, beépülésének is egyik fő tényezője volt az óriási szívóhatásával. Joggal állapítja meg BENYÓ B. (1981) ezzel kapcsolatban, hogy: „Ez az egyenlőtlen szerkezet a fejlesztési lehetőségek és szükségletek különösen súlyos területi torzultságát idézte elő és gerjeszti állandóan”, és hogy „A Balaton térségének fejlődésében az a másik súlyos rendellenesség, hogy a budapestin kívül alig vannak más kapcsolatai. A Balaton mint a főváros idegenforgalmi nevezetessége szerepet kapott a budapesti beruházások igazolásában. A Balaton térsége az autópályával még inkább, mint azelőtt, Budapest függelékterületévé vált, ahogy a hatalmas kiterjedésű háttérterületek pedig – a hierarchia alacsonyabb szintjén – a keskeny parti sávnak lettek függelékterületei.” Azzal a felvetésével is egyetérthetünk, hogy a Balaton meglehetősen egyirányú, Budapest-centrikus közlekedési orientációját erősítette a megközelítését nyugati irányból (Győr-Sopron, illetve Zalaegerszeg felől) lehetővé tevő vasúti mellékvonal (a veszprém-alsóörsi és zalaszentgrót-balatonszentgyörgyi) felszámolása, a többiek elhanyagolása.

Somogy megye érdekét, illetve a parttól 20–40 km-re levő, meglehetősen depressziós vidék községeinek érdekét egy olyan autótut szolgálná, amely a parttól távolabb (20–40 km-re) épülne. Ezzel nemcsak tehermentesítené a Balaton mentét a forgalom meggyorsításával, hanem egy új fejlesztési folyosót is létrehozna, amely olyan hagyományos, de részben degradálódott igazgatási-gazdasági kisközpontok fejlesztésére, illetve újrakezlesztésére lenne kedvező hatással, mint Tab, Karád, Lengyeltóti, Marcali stb. A pályának a budapesti érdekeknek megfelelő part közeli továbbvezetése nyilvánvalóan Somogy megye beljebb fekvő területei fejlesztésének egyik esélyes eszközéről való lemondását is jelentené. Ugyan a környezetvédelem

minden emberi közösség, település, sőt minden egyes ember érdeke, de a nem csekély zajártalommal és levegőszennyezéssel üzemeltethető sztrádának a sűrűn betelepült parti üdülőszávtól való távoltartása mégiscsak a Balaton mentiek, az üdülők elsőrendű és jogos érdekét szolgálná. Nem lekicsinylendő a pálya funkcionálása során hozzáadható kiegészítő tevékenységeket és létesítményeiket közvetlenül és áttételesen terhelő, a zsúfoltságot fokozó, a területrendezés és településgazdálkodás gondjait növelő hatása sem, amely gondtól előre megszabadulhatnak a távolibb variáns megvalósításával. Erre azonban a jelek szerint aligha lesz lehetőség, mert egy olyan kompromisszumos megoldás született, hogy a pályát a vízparttól csupán 1,5–3,0 km-re, tehát a parti települések mögött, közvetlen közelükben jelölték ki. Indoklás: „Ebben a távol-ságban még képes lesz a mai 7. sz. főút tehermentesítésére, mert a rövidebb távú, a part menti helységek közötti forgalmat is el tudja színi az üdülőtelepülések belső területeiről, ezzel is csökkentve ott a környezeti ártalmakat.” Ez a már elfogadott új nyomvonal tehát nem válhat igazán fejlesztési tengellyé, mert a fejlesztendő üdülő-területektől egyes helyeken csupán 200 m-re fog haladni, — ami igazából még a településeknek a gépkocsi-folyam zaj-, por- és füstgáz ártalmaitól való távoltartásához sem elegendő igazán. A nyomvonal-felülvizsgálat alapkonceptiója egyébként az volt, hogy „... az M7 autópálya akkor tudja maradéktalanul betölteni hivatását, ha a közvetlen (a termeléssel szorosan összefüggő) és közvetett (a társadalom egyéb igényeiből adódó) szállítási feladatokat is teljesít. Ha mindezt pedig úgy teszi, hogy közben a partsáv már meglevő gondjain is enyhít, akkor válik igazán a termelés, illetve az újra-termelés folyamatának szerves részévé.” (TRAFENEK A. 1985).

Élesen ütközött az ágazati-országos és a regionális érdek az M1-es autópálya kisalföldi szakaszának kijelölésénél is, de itt az érdekek éppen az ellenkező „oldalon” álltak. A közlekedésügyi kormányzat ugyanis éppen elsősorban a periférikus fekvésű Szigetköz fellendítése érdekében akarta a pályát a Mosoni-Dunától É-ra, egyben a hagyományos közlekedési tengelytől (a Budapest–Győr–Lébény–Mosonmagyaróvár–Hegyeshalom nemzetközi vasúti fővonalától és az 1. sz. fő közlekedési úttól) távolabb vezetni. A szigetközi vonalvezetésű pályának többek között olyan szerepet is szántak, hogy lendítse fel a „termálturizmust” (a lipóti és dunakiliti termálvíz fokozottabb kihasználását), a gyors, kamionos tömegszállítás megteremtésével a terület öntözéses kertészkedésre alkalmas része Bécs zöldségeskertjévé váljék, növelje devizabevételeinket. Technikai okokra visszavezethető építési költségtakarékosság is ellene mondott a Győrt D felől elkerülő pályának és szólt a szigetközi nyomvonal mellett. Győrtől D-re több folyót kellett volna áthidalni, nagyarányú szanálásokat végrehajtani, drága ingatlanokat kisajátítani, ésszerűtlen földhasznosítási megoldásokkal. (Pl. a vasút és a közelébe tervezett autópálya közötti földek minőségükhöz igazodó intenzív művelése kérdésessé vált volna.) Ez a nyomvonal Győr és Mosonmagyaróvár közötti, településekben igen szegény területen haladt volna át, így közlekedési feltáró szerepet „ráhordó forgalommal” nem játszott volna, viszont a Szigetközben egy csomó település kiszolgáltatásra lett volna alkalmas a ráterelődő és leágazó forgalommal a pálya.

A Szigetközön végigfutó nyomvonal ellen az ottani táj- és természetvédők — részben a megyei tanács mezében — hevesen tiltakoztak. Lényegében sikerült is megakadályozniuk az autópálya végigvezetését az ország legjelentősebb összefüggő fo-

lyami vízivilágával rendelkező idegenforgalmi-turisztikai területén, melynek egy része egyébként hivatalosan is már jó néhány éve természetvédelem alatt áll.

Mindössze annyiban kellett a területi érdekek védőinek engedni, hogy Győr kikerülése É-ről történjen, rövid szakaszon a Szigetközbe is belépve. A kompromisszumos megoldás szerint Bácsánál lép át a tervezett pálya a Mosoni-Dunán, de Győrzámoly és Győrladamér között (valahol Öttevénytől ÉK-re) már ki is lép a Szigetköz-ből. (Majd, miután Mosonújhelynél keresztezi a vasúti fővonalat, azzal párhuzamosan fut tovább, és Mosonmagyaróvár után ágazik ketté Bécs és Pozsony felé. E hosszabb, így drágább nyomvonalra történt „visszaszoruláshoz” a gabcsikováí vizierőmű építésével kapcsolatos technikai-környezeti bizonytalanságok, tisztázatlan területrendezési kérdések, a földérték várható növekedése is hozzásegítették a tervezőket.

III. Autóbuszhálózat

Az autóbuszhálózat-fejlődés ütemének területi különbségei meglehetősen korlátozottan, csak egyes időszakokban (pl. a felszabadulás előtti tíz évben) mutatnak összefüggést az általános gazdasági-társadalmi fejlődéssel vagy éppen annak fő tényezőjével, az iparosodással. Ezt továbbgondolva, az okokat kutatva néhány jel alapján is megállapítható, hogy az autóbuszhálózat 1945 utáni fejlődése *nem volt mentes a területi érdekeknek a népgazdasági érdek rovására történt érvényre juttatásától*. Erre a lehetőséget szervezeti oldalról a közhasználatú autóbuszközlekedést üzemeltető vállalatok megyénkénti szerveződése teremtette meg. Bár a Volán Tröszt és elődjei (pl. a MÁVAUT, AKÖV) felett hivatalosan a közlekedési tárca diszponált, és a hálózatfejlesztés stratégiájának főbb irányelveit is központilag sugalmazták, tényleges megvalósításukba erősen beleszóltak a megyei erők, nemcsak elvárásaik, igényeik megfogalmazásával, de a buszközlekedés anyagi feltételeinek, pl. utak (főként bekötőutak) építésének biztosításával is. Hogy az utóbbi erők hatására a közúti közforgalmú közlekedés fejlődése időnként a gazdasági növekedéstől mennyire független mozgást képes végezni, azt már egy hazai példa is bizonyítja. Nevezetesen: a Dél-Dunántúl megyéi közül 1947–1950 között Tolna megyében — ahol a termelőszférába alig ruháztak be — hosszabbodott meg a legnagyobb mértékben az autóbuszhálózat (évi 14,2%-kal), messze megelőzve a primer és szekunder szektorban a Dél-Dunántúlon legjobban fejlesztett Baranyát, ahol csak évi 9,1% volt a növekedés, de az ingázás, a hivatásforgalom a legnagyobb méretű volt. Kétségtelen, hogy Tolna megye vezetői joggal hivatkozhattak az átlagosnál ritkább vasúthálózatból adódó hátránysabb helyzetükre, tehát területük gyengébb közlekedési feltártságára, illetve megyeszékhelyük elérhetőségének rossz feltételeire.

Az 1950–56 közötti időszakban a gazdasági élet fejlettségének mértéke átmenetileg észrevehetően kifejezésre jutott a hálózatsűrűség területi különbségeiben, majd az utóbbi évtizedekben erősen érvényesült a hálózatsűrűség kiegyenlítődének a tendenciája, mivel az általános közlekedési ellátottság jogos, időszerű igénye alapján az ipari központoktól viszonylag távoli, alapvetően még agrár- vagy vegyes profilú területek lakosságának utazási igényét sem lehetett tartósan figyelmen kívül hagyni, ha csak az oktatás-művelődés céljából szükségelt utazásokra gondolunk. E ten-

dencia eredményeképpen a megyék között megmaradó tompítottabb hálózatsűrűségi különbségek ma már inkább csak a településhálózat szerkezetével adekváltak. (Pl. a legsűrűbben települt Zalában az egymáshoz közel fekvő apró falvak felfűzése csak aránylag sűrű hálózattal történhetett.)

Társadalmi-gazdasági fejlettségünk mai fokán már jogosnak kell elismernünk a falusi lakosságnak azt az igényét, hogy közhasználatú közlekedési eszközökkel, átszállás nélkül el tudja érni közigazgatásilag illetékes központját (városát, az egykori járásszékhelyét). Ezt az igényt azonban a Volán és a MÁV maradéktalanul szinte egyetlen városkörnyéken sem elégíti ki. Különösen azokon a közigazgatási városkörnyékeken magas a direkt közlekedési összeköttetést nélkülözni kénytelen területek (községek) aránya, amelyeket több egykori járás összevonásával képeztek. Ezekben ugyanis nemcsak gazdasági központi ellátási szerepkört látnak el a járásszékhely funkciójuktól már korábban megfosztott nagyközségek, hanem továbbra is buszközlekedési mikroközpontokként funkcionálnak. Azaz e környező falvakból először ide kell beutazni, hogy várakozást is feltételező átszállás után egy másik buszjárárral, esetleg vasúton el lehessen jutni a városba. A közlekedési hálózat területi szerveződése tehát elmaradt a közigazgatás területi szervezetében beállt változásoktól, a Volán nem igazodott rugalmasan az új igényekhez. E látszólag vállalati szférára korlátozódó döntést a valóságban helyi-területi érdekek is befolyásolják. Konkrétabban: az egykori járásszékhely nagyközségek eredményesen „sarokra álltak” az illetékes városokkal szemben gazdasági-közlekedési kisközpont-szerepük megőrzése érdekében, amihez kapóra jött a falusi térségek fejlesztésére több gondot fordító, megváltozott területfejlesztési politika. Tehát az a paradox helyzet állt elő, hogy a kisközpontok lokális érdeke sérti a vonzáskörzetükhöz tartozó mindazon falvaknak az érdekét, amelyeknek nincs közvetlen tömegközlekedési összeköttetése városukkal. (Kisközpontjuk lényegében valóságos modern „árumegállító jogot” gyakorolhat velük szemben, mert saját piacára tereli a falusi háztáji terményfeleslegnek azt a részét, amit tömegközlekedési eszközön való szállításra, batyuzásra szántak.) E jelenség legfeltűnőbb a siklósi közigazgatási városkörnyéken, ahol Sellye, kisebb részben Vajszló mikrokörzete önállósult a buszközlekedésben, ugyancsak feltűnő Fonyód körzetének önállósága Marcalival, Gyönknek Tamásival, Csurgónak Nagyatáddal, Sásdnak Komlóval stb. szemben.

Az egyes autóbuszvonalak irányának meghatározásában a különböző hierarchikus fokozatú területi érdekek és a Volán vállalati érdeke rendszerint erősen ütközik. A közlekedési tárca és bizonyos mértékig a megyék kötelessége, hogy nagytávolsági vonalakkal elégítse ki a távolsági, megyék, régiók közötti közlekedési igényeket, különösen olyan viszonylatokban, ahol hiányzik a közvetlen vasúti összeköttetés. Sok esetben a vasúti fővonalakkal nagyjából azonos irányban is létrehozta a személyközlekedésben alternatívát teremtő buszvonalakat (pl. a Budapestre összefutók között gyakori ez), de nagy hagyománya van az országos jelentőségű gyógyfürdőhelyekre egy-kétszáz kilométer távolságból közlekedtetett járatoknak is. Ilyenformán „felülről” hozták létre a buszközlekedés országos főhálózatát, amelyet a nemzetközi, a környező államokkal összekötő vonalakkal együtt országos érdeket szolgálónak tekintettek. Ezek a pirostáblás távolsági gyorsjáratok azonban csak részben felelnek meg eredeti rendeltetésüknek, tényleges utasforgalmuk alapján. Ugyanis a végpontjaik

között — a gyorsvonathoz mért drágaságuknak és főként lassúságuknak köszönhetően — végig utazó utasuk alig van, ellenben azok többször is cserélődnek a hosszú útvonalon, jellemző rájuk tehát a „láncforgalom”. Nem a kihasználtságukkal van tehát baj, hiszen többnyire főforgalmú utakon közlekedve, fontos településeket érintve, az azok között keletkezett utasáramlás egyik eszközét alkotják, hanem az eredeti rendeltetésüktől eltérő funkcionálásukkal. Ez viszont mindenképpen arra utal, hogy a főhatóság nem ismeri kellőképpen a valódi lakossági közlekedési igényeket, hogy nem empirikus igény-adatok, hanem elméleti feltételezés alapján hozták létre a hálózat legrangosabb, vázalkotó elemét. A megyei szervezésű Volán-vállalatokat ez a körülmény azonban nem különösebben zavarja, hiszen az ezeken a vonalakon közlekedő buszok átlagos kihasználtságuk folytán megfelelő bevételt hoznak, a vállalatok számára pedig tulajdonképpen közömbös, kikből, honnét-hová utazókból verbuválódnak az utasok. Ahhoz, hogy a nagytávolsági járatok betölthessék eredeti rendeltetésüket, a legfontosabb feltétel, hogy menetidejükben konkurálni tudjanak a gyorsvonatokkal, vagy legalábbis elérjék azok menetidejét. Erre azonban egyelőre több ok miatt nem képesek. Legkisebb a gond a jármű haladásának gyorsaságát korlátozó útviszonyok (minőség, szélesség, előzési sáv hiánya stb.) tekintetében. Jóval inkább a sok megálló és az azokban eltöltött, összességében hosszú, mozgás nélküli várakozási idő számlájára írható e közlekedési forma lassúsága. Egy gépkocsivezetővel (aki ráadásul még az „ülő kalauz” időt rabló teendőit is kénytelen elvégezni), váltótárs nélkül természetesen csak gyakori 5–15 perces pihenőtartózkodások árán lehet viszonylag biztonságosan, a vezető fizikai erejének egészségtelen, túlzott mértékű igénybevétele nélkül üzemeltetni a nemegyszer 200–300 km-es járatokat. Így út vissza és teremti meg a „róka fogta csuka, csuka fogta róka” szituációt a munkaerővel való takarékoskodás. A jelenlegi módon üzemeltetve, sok megállóval, sok állásidővel csak a helyközi, szakaszos láncforgalomra lehet alapozni az „üzletet”, nem is lehet elvárni, hogy sok végigutazó utasuk legyen.

Több tekintetben *ütközik a falvak lakosságának és a buszokat közlekedtető vállalatnak az érdeke is. A Volánnak, mint nyereségre törekvő vállalatnak alapvető üzleti érdeke az, hogy az utasfőhelyeket minél kihasználtabban közlekedtesse a buszokat, tehát minél kevesebb járatral minél több utast szállítson, mert fajlagos rezsije így a legkisebb. Ennek érdekében az összekötő és a főútvonalakból kétoldalt kiágazó, zsákutcyszerű bekötőutak végén levő településeket ún. „karácsonyfajáratok” segítségével vonta be a forgalomba. Ez azt jelenti, hogy az egyik nagyobb (városi) településről a másik, akár 30–50 km távolságra levő másik nagyobb település felé az ezeket összekötő főútról a busz le-letér oldal irányban, bemegy a bekötőút végi településhez, majd ismét visszatér a főútra. Vannak olyan járatok, ahol 4–6 ilyen betérő miatt a vonalon végigutazni kívánó utas kétszer annyi időt kénytelen fordítani az utazásra, mint a betérők nélkül, csupán a főút menti településekben megálló járatokkal utazva. Igaz, a végigutazók menetjegyének árában a betérésekből eredő költségtöbbletet nem érvényesítik. Léteznek a „karácsonyfajáratok” mellett csak a főúton haladó járatok is, de ezek a főút menti településekről kiinduló hivatásforgalom, az ingázó dolgozók és tanulók számára időpontjuk miatt ritkán alkalmasak.*

Az érdeklődés másik tárgya a napi járatok száma. A félreeső apró falvak számára a vállalat naponta csak 2–3, de több esetben csupán egyetlen járatpárt biz-

tosít. Ez esetben tehát formálisan eleget tesz annak az állami szervek által megfogalmazott feladatnak, hogy minden falut be kell kapcsolni a tömegközlekedési hálózatba, azonban jogosan lehetnek elégedetlenek a lakosok a naponkénti egyszeri, de még a két-háromszori utazási lehetőséggel is, mert a több műszakba ingázók nem tudják használni (nemegyszer az egyműszakos munkahelyekre ingázók sem, a 8–10 óra között induló buszt, amikor 7 órakor kezdődik a munka). Az ügyintézés, vásárlás, szolgáltatás igénybe vétele stb. céljából utazók pedig kénytelenek igen hosszú ideig várakozni a visszatérő járatra. Beadványokkal, kérvényekkel ostromolják ezért a tanácsokat, a megyei tanácsok közlekedési osztályait.

Emellett a demokratikus játékszabályok szerint még a Volán is lehetőséget ad arra, hogy a lakossági igényeket fórumokon felvessék. Rendszeresen, évente egy-két alkalommal tartanak menetrendi értekezleteket a központi településeken (városokban, nagyközségekben), ahová meghívják a vonzáskörzetükbe tartozó falvak, nagyobb üzemek képviselőit is. Itt tehát alkalma van a Volánnak felmérni a különféle viszonylatú és sűrűségű utazási igényeket. Ezek a fórumok azonban mégsem tekinthetők a lakossági érdekek érvényesítési eszközének, mert a Volán a legjobb esetben is csak törekszik a felmerülő igények általa jogosnak talált részének kielégítésére, de nem kötelezhető akceptálásukra, már csak azért sem, mert nincsenek meg hozzá, vagy legalábbis nagyon hiányosak a feltételek. A lakosság kérésének, nemegyszer követelésének a Volán csak ritkán tud eleget tenni, mert általában nem lát garanciát arra, hogy egy járat kihasználtsága megfelelő lesz. Jellemző, hogy ma a Volán helyközi-távolsági járatainak átlagos férőhelykihasználtsága 33–36% között ingadozik, azaz a férőhelyeknek mintegy kétharmada üres. A vállalat számára viszont a legalább 50–60%-os kihasználtság lenne kívánatos, mivel csak a saját bevételeivel kénytelen ellensúlyozni rezsijét, ugyanis az államtól nem kap kiegészítő támogatást. Ma általában a teherszállítás nyereségessége ellensúlyozza vagy legalábbis mérsékli ilyen-olyan mértékben a személyszállításban előálló veszteséget.

Aligha kedvez tehát a jelenlegi tömegközlekedési helyzet az elmaradott, „többszörösen hátrányos helyzetű” aprófalvas térségek felzárkóztatására, a népességmegtartó képesség növelésére irányuló területfejlesztési politikának. Feltétlenül meg kell találni a módját a jelenleginél *gyorsabb* és főként *gyakoribb* buszközlekedésnek. Ennek megteremtése csak részben képezheti technikai-szervezeti újításokkal (pl. mikrobuszok beállításával) a közlekedési vállalat feladatát. Mindmáig nem találják igazi megoldásnak az apró falvak kevés, de a nap folyamán több ízben jelentkező utasai olcsóbb szállítására a mikrobuszt, mert ennek a kiszolgálásához is ugyanannyi munkaerő kell, meg alig kapnának mikrobuszt a MOGÜRT-től. Lényegében azonban csak állami dotációval ellensúlyozható a ráfizetés, tehető érdekeltté a vállalat az intenzívebb közlekedés megteremtésében.

További érdekellentétek feszülnek az egyes Volán-vállalatok között is a megyehatár-közi térségek közlekedési kiszolgálásában. Gyakran vitás, melyik vállalat vállalja fel egy ottani település adott irányú közlekedési igényének kielégítését. Ugyanis jó néhány esetben a határ menti település lakossága számára előnyösebb a már a szomszéd megyében fekvő központi település felkeresése mind munkavállalás, mind szolgáltatás igénybe vétele céljából, mint a saját megyéjében levő, tehát kifelé gravitál. E „renegáció”-ban azonban a saját megyei Volán-vállalat sem igen hajlandó

partner lenni, nem akar átjárni a túlsó megyébe saját járataival, viszont a szomszédos megyei Volánnak még kevésbé illik idejárnia buszaival, hogy e település lakosságát a saját központja felé orientálja.

Másfél évtizedes múltja van annak a felismerésnek, hogy miközben a Volán-vállalatok súlyos munkaerő- és járműellátási gondokkal küszködnek, luxusnak, a termelőerők pazarlásának értékelhető, hogy a közületek, vállalatok tulajdonában levő, majdnem a Volán parkjához közelítő mennyiségű buszt igen alacsony kihasználtsági szinten és nagyon sok esetben a Volán-vonalakkal megegyező irányban, viszonylatokban, saját vidéki dolgozóik szállításához üzemeltetik. Ezért különféle intézkedésekkel igyekeztek rávenni a vállalatokat arra, hogy vagy adják el a nélkülözhető buszokat, de méginkább, hogy napközben, amikor a vállalat alig használja ezeket, a Volán menetrendbe beiktatható módon, közhasználatú buszjáratokként vegyenek részt a lakosság, az általános utasforgalom szolgálatában. Bármennyire is ésszerű volt azonban ez a törekvés népgazdasági szinten, mára még a kezdeti szerény sikereknek is csak a torzója maradt meg, mert a közületeket igazából nem tudták érdekeltté tenni abban, hogy a nagyközönség, a köz használatába állítsák eszközeiket.

IRODALOM

- BENYÓ B. 1981: Egy autópálya vonalvezetése. Valóság, XIV. 5. pp. 92–96.
- ERDŐSI F. 1981: A Dél-Dunántúl úthálózata térszerkezetének átalakulása a vasúti és a gépkocsi-közlekedés hatására. Közlekedéstudományi Szemle, XXXI. 3. pp. 107–117.
- ERDŐSI F. 1985/a: A magyarországi normál nyomtávú vasúthálózat megritkításának következményei. Területi Statisztika, XXXV. 6. pp. 650–660.
- ERDŐSI F. 1985/b: Mióta nem gazdaságosak vasúti mellékvonalaink? Közlekedési Közlöny, XLI. 28. pp. 467–469.
- ERDŐSI F. — KOVÁCS Á. 1985: Csak nosztalgia, vagy valami más is? — Somogy, XIII. 4. pp. 84–85, 5. pp. 78–83.
- ERDŐSI F. 1986/a: Vasúthálózatunk 1945 utáni változásának néhány gazdaságföldrajzi következménye. Területi Kutatások 7. MTA Földrajztudományi Kutató Intézet. pp. 79–96.
- ERDŐSI F. 1986/b: Kincstári vagy nemzetgazdasági érdek, közszolgálat vagy (és?) vállalati gazdaságosság. Gazdaság, XIX. 4. pp. 45–61.
- ERDŐSI F. 1987: Területi érdek és közlekedés. Tér és Társadalom, I. 1. pp. 47–66.
- TRAFENEK A. 1985: A Balaton körüli közúthálózat fejlesztési koncepciója. Közlekedéstudományi Szemle, XXXV. 11. pp. 502–510.

ERDŐSI, FERENC:

REGIONAL AND SECTORAL PRESSURES IN THE DEVELOPMENT OF TRANSPORT NETWORK IN SOCIALIST HUNGARY

(Summary)

'Quasi-sociological' methods can reveal regional and sectoral pressures also in the socialist period of transport network development: most of the few post-war railway constructions served sectoral,

particularly heavy industrial, interests. Frequent railway line liquidations following 1968 were again motivated by pressures from individual firms, wrapped up in the guise of national interests. But the negative consequences soon unveiled the fact that these liquidations were very harmful to regional, and finally to overall, interests. Most railway liquidations were contrary to codified regional development policies since they happened in backward regions which received state subsidies from earmarked spatial development funds. The M7 national highway leading to lake Balaton was traced according to the interests of the capital. But a section of the western M1 highway crossing the Kisalföld provides an example for the victory of regional concern for nature conservation.

On the other hand, provincial interests often resulted in situations in which newly built access roads leading to villages located along county borders actually tore them away from their natural gravity zone.

The development of long-distance bus line services bears the mark of the business interests of the state road transportation firms VOLÁN which are organized by counties. VOLÁN did not at all consider the interests of those who live in small villages, in the midst of accumulated disadvantages anyway, and who, in many instances, cannot reach either the nearest town or the county seat direct.

Translated by Eta Daróczi

ЭРДЁШИ, ФЕРЕНЦ:

ТЕРРИТОРИАЛЬНЫЕ И ОТРАСЛЕВЫЕ ИНТЕРЕСЫ В ФОРМИРОВАНИИ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СЕТИ

(Резюме)

Роль территориальных и отраслевых интересов, применением методов социологического характера наблюдается и в формировании социалистической транспортной сети.

Большинство незначительных по количеству железнодорожных построек с 1945 г. послужило отраслевым, в первую очередь интересам тяжелой промышленности. Интересы предприятий в неоднократных уничтожениях железнодорожных полотен появлялись в форме народнохозяйственных интересов, однако отрицательные последствия сделали однозначным нарушение территориальных интересов хозяйства. Значительная часть ухудшивших и удороживших жизненные условия уничтожений полотен была осуществлена как раз в отсталых районах, таким образом эти мероприятия противоречили основным целям территориального развития и узаконенной территориальной политики.

При намечении трассы балатонской автострады выдвигались на первый план интересы столицы, а в случае намечания части западной автострады, находящейся на Кишальфёльде, победили региональные интересы, чувствительные к охране природы. Из-за провинциальных интересов, во многих случаях, села, находящиеся вдоль областных границ, обеспечены интрапровинциальными подъездными дорогами независимо от своих естественных зон тяготения.

Формирование автобусной сети определялось собственными деловыми интересами предприятия Волан, организованного по областям, и не принимались во внимание интересы населения мелких, слабо развитых и периферийных сел, не имеющих посредственной связи ни с городским административным, ни с областным центром.

Перевел: Дьюла Хорват