

A DÉL-BUDAPESTI „KÖZLEKEDÉSI JÁTÉK”, AVAGY DÉL-BUDA KÖZLEKEDÉSI PROBLÉMÁINAK STRATÉGIAI JÁTÉK FORMÁJÁBAN VALÓ ELEMZÉSE

(„Transport Game” in Southern Budapest, or the Analysis of the
Transport Problems in Southern Buda with a Strategic Game)

PALLAI KATALIN

Bevezető

A játékelméleti alapra épülő racionális választások elmélete és politikai döntésselmélet alapvető problémája, hogy tiszta, matematikai-logikai rendszerben lehetetlen az egyéni preferenciákat olyan, hasonlóan konzisztens társadalmi preferencia rendszerre összegezni, amely „a racionális elfogadhatóság, akár legelemibb kritériumait is kielégítené”¹. (Sen 1995, Arrow 1951) Így az összegzést a demokratikus intézmény és döntéshozási rendszer tökéletlen mechanizmusa végzi több-kevesebb sikerrel. Budapesten a dél-budai közlekedésfejlesztés heves szakmai és politikai ellentéteket és lakossági ellenállást kiváltó kérdése kitűnő alkalom a helyi, demokratikus döntéshozási rendszer elemzésére.

A Lágymányosi híd megépülése utáni helyzetben a hidat az autópályákkal összekötő közúti kapcsolat kérdésében szakmailag egyértelmű döntést lehetett hozni, ami messzemenően egybeesett a megvalósító önkormányzat, és az öt megválasztó lakosság túlnyomó többségének érdekével. Vagyis, ha a preferenciák a tényleges érdekeket tükröznék és létezne objektíven aggregált közösségi választás, az eredménye biztosan tudható lenne ebben az esetben. Ennek ellenére az elmúlt években a helyi politikai csatározások eredményeképpen erősen sub-optimális lépések történtek. E történet stratégiai játék formájában való elemzése kiváló alkalom a kialakult helyzet (esetünkben a probléma), a lehetséges megoldás, és a szereplők stratégiáinak elemzéséhez, a politikai piacok elmélete (Political Market Theory)² pedig kitűnő eszköz a demokratikus és decentralizált rendszerben a szereplők érdekeinek és lehetséges lépéseinek megértéséhez. Tanulságos továbbá, hogy a rendszerváltás következtében megváltozott politikai küzdőtér mennyiben változtatta meg az elért eredményeket, és milyen új megoldásokat hozott.

A játékelméleti elemzés a lehetséges stratégiák vizsgálata mellett a várható eredményt (esetünkben a lehetséges végkifejletet) próbálja meghatározni. Elemzéseiből kiderül, hogy milyen stratégiák alkalmazása esetén, milyen eséllyel tudják a szereplők érdekeiket érvényesíteni. Láthatóvá válik az is, hogy a játék mely kimenetele, milyen stratégiával akadályozható meg (amennyiben egyáltalán létezik ilyen stratégia). E ponton lehet az elméleti modell eredményét gyakorlati tanácsá visszafordítani a kiválasztott stratégiát megvalósító eszközök megalkotásával és alkalmazásával.

Az elemzés a megértés és modellezés gondolati kalandjának gyönyörűsége mellett - eredményessége esetén – így azt a gyakorlati célt is szolgálhatja, hogy – amennyiben létezik – elfogadható megoldás, az lehetőleg a legkevésbé „kacsaringós” (így pazarló) úton érvényesüljön.

A történet

Budapest úthálózatában az elmúlt évtizedekben egyre súlyosabbá vált a gyűrű irányú elemek hiánya. Amikor döntés született – a rendszerben a Kiskörút és Nagykörút után következő - Hungária körút korszerű kiépítéséről ritka kedvező körülmény volt, hogy az új körút helyét Pesten a múlt század óta, a budai folytatás Hamzsabégi úti szakaszát e század eleje óta városrendezési szabályozás védte. Hosszú előkészítő munka után 1987-ben az Állami Tervbizottság is eldöntötte a Lágymányosi híd építésének 1989-es kezdetét. (Dalmy 1995) Az új híd Pesten, a terv szerint a Hungária körúthoz kapcsolódott, a budai oldalon pedig a Hamzsabégi úton, a vasúti töltéssel egy szinten, vele közös, új zajvédelmi folyosóban vezetne volna ki az M1-M7-re a XI. kerület szempontjából átmenő forgalmat. Így megszüntethetővé vált volna a Budaörsi út-Nagyszöllös út kapcsolat, és a Bocskai út-Karolina útvonal az autópálya forgalmától mentesülve, csillapított forgalmú, belső körúttá válhatott volna. (1. ábra)

E megoldás – a beruházó gondolatmenete szerint - a város közlekedési hálózatának szempontjából optimális volt, hiszen a Hungária körúttal elérhető maximális belső területi csillapítást eredményezte volna azzal, hogy a tranzit forgalom számára jóval kedvezőbb – így bizonyosan igénybevett – alternatívát biztosított volna a városközponton való áthaladásnál. Ugyanakkor a lehető legrövidebb, és egyetlen olyan lehetőséget használta volna ki, ahol lényegében csomópontmentes - így akadály és torlódás-minimalizáló – és környezeti szempontból védett folyosóban, minden lehetséges terhelési határértéket betartva lehetett volna átvezetni a lakóterületen keresztül a forgalmat.

Az előző indoklás csak „sötét-zöld” elvek alapján támadható, amit kezdettől a Levegő Munkacsoport képviselt. E szerint a közlekedés, mint kereslet-kínálati viszony működik. Minden útépités új forgalmat generál, így a nagy forgalmú utak létesítése (így Hamzsabégi út megépítése, vagy a térségben bármely más út szélesítése) elfogadhatatlan, helyette korlátozni kell a forgalmat, vagyis a városba az autóval való bejutást. E gondolatmenet ilyen radikális formában, városi szinten a világon mindennél csak az alternatív ellenzék oldaláról merül fel. Budapesten azért nevezhető ez a nézet sötétzöldnek, mert az elmúlt évtizedben a motorizáció késleltetett és rendkívül gyors növekedése következtében jelentkező „kereslet” erősen meghaladta a „kínálatot”, vagyis a nagyon hiányos úthálózat kapacitását. Ebben a helyzetben e drasztikus lépés realizálását lényegében minden más szakmai vélemény megkérdőjelezi, és komoly gazdasági és politikai árára hívja fel a figyelmet.

A beruházás a Hamzsabégi úton közvetlenül, mintegy háromezer embert érintett volna, akik az útvonal mellett laknak. Mivel az útvonal szabályozása jóval a házak építése előtt megtörtént, így a tulajdonjogok kezdettől az építkezés utáni állapotnak megfelelően rendeződtek.

A döntés ellen, a rendszerváltó idők kezdetén, 1988-89-ben jelentkezett bizonyos lakossági ellenállás, ami azonban 1990-re annyiban rendeződött, hogy az érintettek 80%-a az építkezést elfogadta.

1. ÁBRA

Dél-Budapest közlekedési hálózata – tervezett állapot
(The transport network of South-Budapest – planned state)



2. ÁBRA

Dél-Budapest közlekedési hálózata – jelenlegi állapot
(The transport network of South-Budapest – current state)



A játék első szakasza – 1990-91

Helyzet I. – 1990-91

1990-ben új fejezet kezdődött a Hamzsabégi út történetében, amikor új játékosok jelentek meg: szavazatokért küzdő helyi politikusok és az új játékszabályok szerinti küzdelemben tapasztalatlan önkormányzatok. A most már tisztán „politikai” küzdelemben az önkormányzati bürokrácia és hivatalos szakértők erőtlenül védtek a korábbi koncepciójukat, a maguknak nevet szerezni próbáló politikusok és a korábban háttérbe szorult szakértők egy része pedig különböző gondolatmenetek alapján vetették el azt és javasoltak újakat.

A játékosok

A választók / lakosság

A politikai piacra vonatkozó elméletek (Political Market Theories) lényegében egyetértenek abban, hogy a választó racionálisan alulinformált³, mert a döntésekhez megfelelő információ beszerzésének költsége messze meghaladja azt a hasznot, amit lényegében jelentéktelen, egyetlen saját szavazatával realizálni tud a politikai küzdelemben. (Downs 1959) Bizonyos, hogy amennyiben a politikailag meglehetősen közömbös átlagos budapesti polgárt tekintjük szavazónak, e kérdéskörben – vagyis, hogy hol optimális levezetni a Lágymányosi híd forgalmát – őt ténylegesen alulinformálnak feltételezhetjük.

A lakosságnak általában csak elenyészően kis része érdeklődik a város- és közlekedéspolitikai nagyhálózatainak elvi problémái iránt, túlnyomó többségüket annyira érdeklí, hogy minél kevésbé zajos és bűzös helyen éljen, vagyis a lokális környezeti minőség, valamint hogy minél kényelmesebben és gyorsabban eljusson céljaihoz, vagyis a közlekedési hálózat hatékonysága.

Amennyiben a lakossági érdekeket vizsgáljuk – attól függetlenül, hogy mennyire tudatosulnak – a probléma fenti leírásából érthető, hogy a nem-Hamzsabégi úti választónak érdeke a Hamzsabégi út megépítése, mert a kedvezőbb városfejlődésen keresztül áttételesen számára is közvetett haszon realizálódik. A lakosság azon része számára, aki az M1 vagy M7 autópályát gyakrabban használja, érdekként jelentkezik a torlódásmentes, gyors be- és kivezetés is. Ezt a közvetett hasznot a Hamzsabégi úti lakos is élvezné, de számára várhatóan erősebben esik latba az út káros, környezeti hatása, ami a megépítendő védelem ellenére is rontja lakókörnyezetét. Így e kis (kb. 3 ezer fős) lakossági csoport a beruházást várhatóan negatívan értékeli.

A fentiek értelmében, a pár érdekelt és érdeklődőn kívüli átlagpolgárról feltételezhetjük, hogy közömbössége megvédi attól, hogy e számára alig érzékelhető, közvetett haszonra felfigyeljen. Ezzel szemben az érintett kisebbség érdeklődése felkeltethető.

A politikusok

Az elmélet szerint a politikus érdeke hogy megválasszák. Ehhez a választók kedvében kell járnia. A politikusok pártokat alakítanak, hogy közös esélyüket maximalizálják a választásokon. (Downs 1959) A választások közötti időben a pártokon belül belső hatalmi harcok is zajlanak, ami bizonyos mértékben megoszthatja a tagokat, és újrendezi az erőviszonyokat.

A politikusok és pártok egyes kérdésekben gyakran kevésbé informáltak, mint azt a naiv polgár feltételezi, azt azonban tudják, hogy a választók még kevésbé vannak tisztában a döntések körülményeivel, és megfelelő eszközökkel véleményük befolyásolható. Végül a választásoknál a győzelemhez az adott helyzet szerinti, kialakult választói vélemények mellé kell állni. Vagyis a politikus annak a polgárnak a szavazatát nyeri el, akinek a véleményét hirdeti. Így elegendően kis választóközrtek esetén, a többség szempontjából aránylag partikuláris érdekek képviselője is győztes stratégia lehet.

A bürokrácia

A bürokrácia jelen esetben a politikai döntés kivitelezője. Érdeke, hogy munkáltatójával ne kerüljön szembe, állását és későbbi előléptetésének lehetőségét biztosítsa⁴. (Niskanen 1971) Sem érdeke, sem lehetősége nincs az érdemi konfrontációra, sem a lakosokkal, sem a politikusokkal szemben.

A jelenlegi rendszerben a hivatalnok teljesítménye nem tényleges „hatékonysági alapon”, vagyis az általa elköltött pénz hasznosulása szerint mérődik. A költségvetési rendszer csak a ráfordított pénzek mennyiségét (input adatokat) teszi láthatóvá⁵, amelyek növekedése a hivatal érdeke, hiszen az ágazat presztízsét növeli. (Cullis and Jones 1992) (Az output adatokat, vagyis a „teljesítményt” csak külön monitoring rendszer mérhetné, aminek még nyomai sem látszanak ma az önkormányzatok fejlesztéseinél.)

Így a bürokrácia és az általa alkalmazott szakértők bár az optimális döntésekhez szükséges információknak várhatóan tudatában vannak⁶, abból csak annyi épül be a döntési folyamatba, amit a közvetlen szereplőkön (választók és politikusok) keresztül érvényesíthetnek.

Elvben így e csoport számára két út létezik: az egyik a politikai akarat fegyelmezett, fenntartás nélküli „kivitelezése”, a másik, a hivatali fegyelem adta lehetőségeken belül, a meggyőzés korlátos eszközével a meggyőződése szerinti „jó útert” küzdeni⁷.

Stratégiák az első szakaszban

Az első önkormányzati választások alatt a jelöltek és pártok üzenetei a Lágymányosi hid és Hamzsabégi út problémájánál sokkal általánosabb szinten mozogtak. Az újonnan megválasztott politikusok azonban gyorsan kiadták megrendeléseiket azoknak a szakértőknek is, akik a nagyberuházások döntéseinek előkészítésében addig háttérbe szorultak. Színesedett így a szakmai álláspontok skálája, és tökéletes újrakezdeti hangulat alakult ki, melyekben kezdetben elvi alapjukban és kivitelezhetőségükben gyökeresen különböző vélemények látszólag azonos súllyal szerepeltek. A legalapvetőbb probléma a reális lehetőségek felmérése volt, amit az újoncok nehezen tanultak.

A kezdeti kavargásban – a forgalmat drasztikusan korlátozó, agresszívebb zöld elvek is a szokásosnál nagyobb hitelt szereztek maguknak, és élénk vita alakult ki arról, hogy mennyire reális a forgalmat a városból kiszorítani, vagyis, hogy mi lenne az új déli Duna-híd optimális helye⁸. (3. ábra)

Megindult a helyi politikusok harca is a mind nagyobb hatalomért, amit e vitákon való aktív részvétellel arányosan növekvő hírnevükkel és lakossági támogatásuk erősítésével próbáltak megszerezni. Objektíven bebizonyítani alig lehet, hogy a vitákban képviselt, esetenként erősen megkérdőjelezhető álláspontok mikor voltak a kezdő politikus tudatlanságának, és mikor csak egyszerű szavazatszerző manőverének következménye.

A választók / lakosság

Az átlag budapesti polgár esetében az elmélet beigazolódott: a Lágymányosi híd forgalmának levezetése közömbösségét és alulinformáltságát nem törte meg.

A Hamzsabégi úti lakosok egy része, akik a beruházást logikusan negatívan értékelték, a fejlesztést ellenző zöldek által meggyőzhető volt, hogy érdekéért fellépjen és tiltakozzon.

A legérdekesebb csoport azonban a kissé távolabb lakó Bocskai útiak voltak - akik bár közvetlenül és közvetve is nyertek volna a Hamzsabégi út kiépítésén, mert az ő környezetük forgalma csillapodott volna –, félreinformáltságuk és egyéni politikai érdekek által való befolyásoltságuk miatt a lehangosabb tiltakozókká váltak.

Az ellenzők tevékenysége az érdekcsoport legegyszerűbb működése volt: a könnyen érthető cél - hogy „ne építsenek Hamzsabégi utat” - jól artikulálható, és jól tudja szervezni a kis csoportot, akik vélt, vagy igazi közvetlen érintettségük miatt számukhoz képest arányában sokkal nagyobb hatást tudtak elérni⁹. (Stevens 1993) A hatást az is növelte, hogy e tiltakozás résztvevői szinte az egyetlen szervezett lakossági csoportot jelentették akkor Budapesten, így véleményük némi csúsztatással a „lakosság” véleményként volt használható.

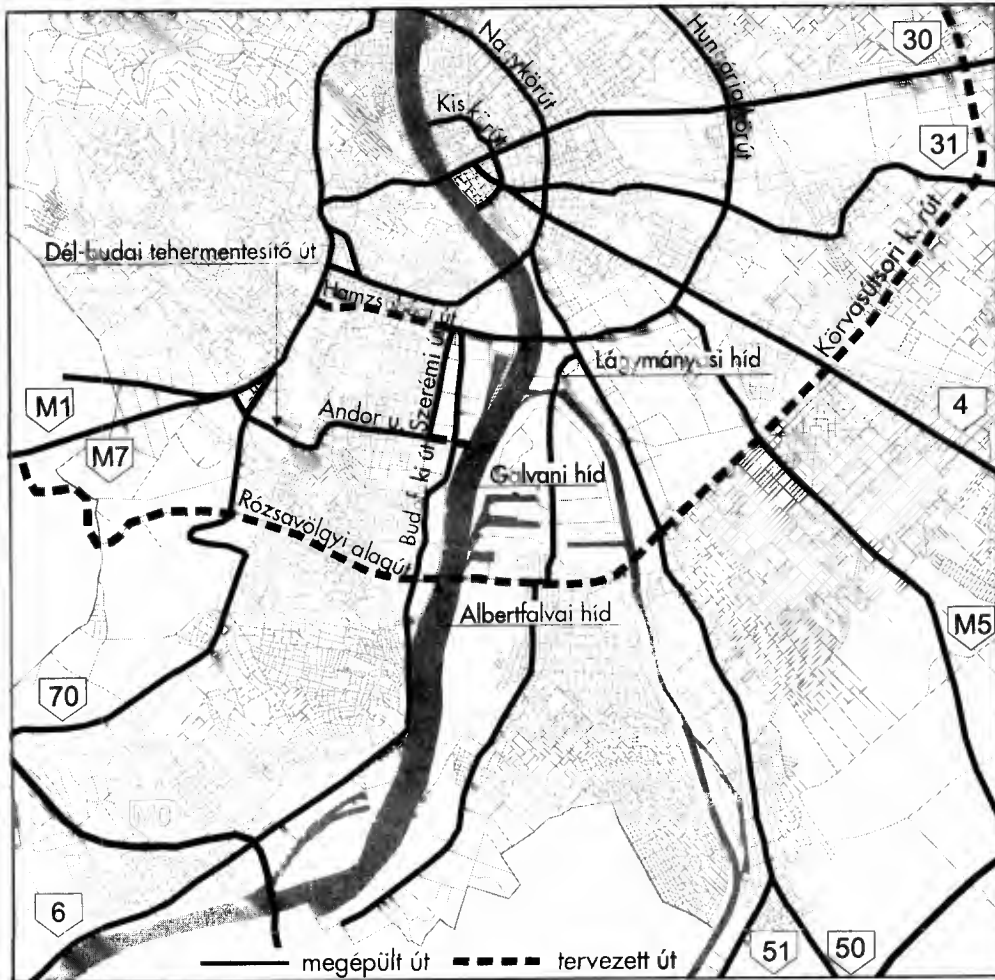
A politikusok

Az önkormányzati választások után a helyi politikusok belső hatalmi küzdelmeikben próbálták magukat erősíteni, tudva, hogy ez négy év múlva az újráválasztásnál fontossá válhat, és kulcs lehet ahhoz is, hogy az országos küzdőterre „felkerülhessenek”. A választás után a pártok egysége így logikusan megbomlott és az egyéni hatalom-maximalizálás lépett előre.

A XI. kerület két részre oszlott: a Hamzsabégi út építéséről véleményt nem nyilvánító közömbösek és egyetértők és az egyre hangosabb, „ellenzők” táborára. A kerületi politikusnak, önmaga meg- és elismertetéséhez kiváló alkalom volt az „ellenző” lakosok tiltakozása mellé állni. Fővárosi szinten a politikai harc sokkal inkább elvi alapon zajlott.

A közvetlenül, kellemetlenül érintett, kb. 3000 fős csoportot képviselni kívánó politikus számára természetes nyereség volt a tiltakozás. A Hamzsabégi út beruházója a Főváros lett volna, és engedélyezője a kerület. Így a kerületi politikusnak jó esélye volt az „eredményes harcra”: a tiltakozás nem sértette a kerületi célkitűzéseket, vagyis nem „saját programját” vétőzta meg, az összvárosi előny pedig objektíven nem mérhető kategória. Így a helyi politikusnak jó esélye volt a késleltetésre és a költségesebb alternatív megoldást a Fővárosnak kellett finanszíroznia.

3. ÁBRA
Budapest úthálózata
(Road map of Budapest)



A megvalósuló beruházás következtében elvileg „nyertessé” váló, közvetett környezetet képviselő, önmagában még bizonytalan helyi politikusnak is sokkal kisebb kockázatot jelentett a zöldek által feltűzelt lakossági tiltakozás mellé állni, mint a már némileg hiszterizált lakosságot az összvárosi előny közvetett hasznáról meggyőzni. Így a ténylegesen „veszteseknél” nagyobb erő állt a tiltakozás mellé.

Fővárosi szinten ekkor a csatározások Budapest általános várospolitikai kérdéseinek elvibb szintjén zajlottak. A vita a közlekedéspolitikában az ún. „zöld” és ún. „technokrata beton lobby” végletei közötti kompromisszumot kereste, és a nagy összeütközés a főhálózat és a hidak kérdésében volt, így a forgalomnak a hídról való levezetésének kérdése a figyelemben hátrébb szorult. A hidak kérdésében az erőviszonyokat jól mutató megoldás született: a Közgyűlés elfogadta az alternatív álláspontot, hogy Délen nem egy, hanem három hídra van szüksége a városnak, forráshiány miatt azonban egyenlőre csak egy, a Lágymányosi híd épül meg, így ebből a szempontból az eredmény gyakorlatilag változatlan maradt, és a híd építése megindulhatott.

Az összvárosi szempontból logikusan került második sorba a levezetés kérdése. Így azonban a megoldást szinte teljesen a helyi erőviszonyok döntötték el, aminek következtében a Főváros nemcsak elvesztette a Hamzsabégi út ügyét a jobban érdekelt helyi politikával szemben, de politikai szinten vélhetően az sem tudatosult, hogy a kialakult, Délbudai tehermentesítő út alternatívájának megvalósítása lehetetlen.

A bürokrácia

A bürokrácia, mint a politikai döntések kivitelezője működött. Bizalmi viszony nem alakult ki az új politikus és hivatala között, így a szakmailag nyilvánvaló tényt, hogy a "Délbudai tehermentesítő út - Andor utcai" döntés nem megoldás, nem tudta hitelt érdemlően közvetíteni.

A „kimenetel” az első szakaszban

A vita látszólag – témánk szempontjából fontos elemeiben - a következő döntéssel zárult: a fővárosban a jövőben három híd épül Délen a Petőfi és az M0 hídja között, amelyek között az első a Lágymányosi híd lesz, ami a tervezett 2x3 helyett 2x2 sáv + villamossal épül, majd „közel azonos időben” a Galvani híd épül meg. Nem épül ki a Hamzsabégi út, helyette a híd budai kapcsolatát a Szerémi út és a Délbudai tehermentesítő út (és Andor utca) fogja megteremteni. E döntést a Fővárosi Közgyűlés 1991-ben és a Parlament 1992-ben elfogadta, így megindulhatott a Lágymányosi híd építése.

A döntés irracionálisága a következőkben állt: jól lehetett tudni már akkor is, hogy csak egy dél-budapesti hídra lesz forrás a közeljövőben, hogy nincs se forrás, se forgalmi igény a villamosra, hogy a forgalom átvezetése az Andor utcán a környezeti határterhelések betartásával nem oldható meg, és ott jogos tiltakozás várható.

A döntés eredménye lett, hogy „a budai oldal hálózata egy főirány nélküli szétosztó hálózattá alakult” (Schulek 1995), ami a forgalomból következő környezeti terhelést növelte és jóval nagyobb – és főleg lakóterületre – terítette szét, a korábbi 3 ezer helyett kb. 27 ezer lakost érintve¹⁰. A továbbra is hiányos és torlódásos rend-

szer lényegesen kevésbé kedvező alternatíva a tranzit forgalom számára, így a Belváros tehermentesítése is kevésbé érvényesül.

E 1991-es döntés következtében így a három korábban kítűzött fejlesztési cél közül mindhárom erősen sérült, vagyis az érdekek harca a politikai piacon szakmai szempontból a korábbinál kevésbé kedvező megoldást hozott létre. A további lépések elemzése érdekében érdemes megvizsgálni a szereplőket már ezen a ponton, hiszen motivációik fő elemei a következőkben sem változnak alapvetően. Így ha itt sikerül a lépéseket és történéseket indokló képet adni, az várhatóan a későbbiekben is használható lesz.

A játékosok eredményei az első szakaszban

A választók / lakosság

Az átlag budapesti polgár érdeke elvben sérült, a kevésbé hatékony megoldással, és személyesen is érintetté vált, amikor azt az útvonalat kívánta használni. Ennek ellenére valószínűleg mindezt alulinformáltsága miatt nem realizálta.

A Hamzsabégyi úti lakosok személyes szinten nyertek lakókörnyezetük megvédésével. E nyereség lényegesen meghaladta azt az elvi veszteséget, amit az összvárosi hálózat kára jelentett számukra.

Az Andor utcaiak vesztek a legtöbbet, mert közvetlen környezetük is romlott, és a hálózat is rosszabb lett. A többi XI. kerületi lakos – annak ellenére, hogy sokuk győztesnek érzi magát - szintén veszített, mert a forgalom a kerületben jobban szétterült, ami őket is zavarja.

A politikusok

A kerületi politikus személyes karrierjét esetenként megalapozta e kezdeti csatározásokban, így bizonyosan nyertese volt az első fordulónak.

A fővárosi politikus megítélése nem igazán itt dőlt el, de rendelkezésére álló fejlesztési keretből jóval nagyobb összeget kellett már eddig is áldoznia e területre, mint amibe a Hamzsabégyi út került volna és a választók elismerését kiváltó, jó megoldás hasznát nem élvezhette. Így mind az alternatív költség, mind az elmaradt haszon alapján ő is inkább vesztes.

A bürokrácia

A bürokrácia mindenképpen vesztes, mert végig kellett asszisztálnia a számára, szakmailag nyilvánvalóan irracionális folyamatot.

Értékelő táblázatok

A "játékosok", vagyis az érintettek eddigiekben logikusan végiggondolt "eredményeit", vagyis a kialakult helyzetből származó előnyeket és hátrányait most értékelő táblázatokban összegezzük.

Az értékelő táblázatok egy "gondolati játék" részei. Azt a stratégiai játékot modellezik, amelyben bármely döntéshozó a szereplők érdekeinek és preferenciáinak feltárása és az adott politikai döntéshozási rendszer ismerete alapján, megtalálhatná

azt a javaslatot, ami az optimális kompromisszumot jelenthetné a közlekedéshálózati logika és a politikai realitás között.

Az itt létrehozott táblázatok több szempontból szakítanak a korábban idézett elméletekben lefektetett szabályokkal. A társadalmi választások elmélete szerint lehetetlen lenne a preferenciák erőssége szerint differenciálni¹¹ vagy a lakossági csoportok közös választásait pontosan összegezni¹², a vélt és tényleges érdekeket megkülönböztetni¹³. Továbbá bármely elmélet szerint a táblázatokba a szereplők által ténylegesen kinyilvánított, és nem egy szerző által "feltételezett" preferenciáknak kellene kerülnie.

Jelen esetben azonban mindez megengedhető, mert az írás célja nem a következő Nobel díjra aspiráló alapkutatás, vagy konkrét vizsgálatokkal megalapozott tényleges politikai tanácsadás. A cél mindössze különböző tudományágak elemeinek egy adott gyakorlati probléma megoldására alkalmas, újszerű modellbe rendezése annak bemutatására, hogy a módszer - a szükséges vizsgálatok tényleges elvégzése esetén - alkalmas lehet a legkülönbözőbb konfliktusszituációkból a lehetséges kivezető stratégiák megtalálására.

A továbbiakban az értékelő táblázatokban a következő pontrendszert használjuk:

1. TÁBLÁZAT

Az egyes érdekek érvényesülésének pontértékei
 (The Scores of Effectiveness of Individual Interests)

	Érvényesülés pontértéke	Nem érvényesülés pontértéke
Fontos személyes érdek	+5	-5
Kevésbé fontos személyes érdek	+3	-3
Közvetett érdek	+1	-1
Közömbös	0	0

Forrás: saját adatok.

Az első periódusban (1990-1991-ben) a kérdés két alternatíva közötti választásként merült fel: megépül a Hamzsabégyi út, vagy nem épül meg. A „nem épül meg” végül is az Andor utca átépítését jelentette, de ezt nem mindenki fogta meg akkor fel. Így először a „megépül”/”nem épül” kérdést kell vizsgálni:

2. TÁBLÁZAT

Az egyes érdekcsoportok érdekelttségének mértéke
 (The Degree of Interest of Individual Concerns)

Érdekcsoport	Hamzsabégyi épül	H nem épül
Átlag budapesti lakos	+1	0
Hamzsabégyi úti lakos	-5	+5
Andor utcai lakos	+1	-1
Többi XI. kerületi lakos	+1	-1
Kerületi politikus	-5	+5
Fővárosi politikus	+3	-3
Hivatal	+3	-3

Forrás: saját adatok.

A preferenciák ilyen pontozásának eredménye hasonló a valós helyzethez, ahol a legintenzívebb véleménye a Hamzsabégi úti lakosnak és az ő elégedetlenségüket kihasználó helyi politikusnak volt.

A következő táblák azt a hipotetikus helyzetet próbálja értékelni, hogy mi lehetett volna, ha nem az „épül a Hamzsabégi út” vagy „nem épül” típusú kérdés vetődött volna fel, hanem a választás a tényleges alternatívák között történt volna, vagyis „Hamzsabégi út”, vagy „Andor utca” épül, a lakosok megfelelő előzetes tájékoztatása után.

3. TÁBLÁZAT

Az egyes érdekcsoportok érdekeltiségének mértéke ténylegesen megnevezett alternatívák esetén

(The Degree of Interest of Individual Concerns, in the Case of Alternatives are Defined in Deed)

Érdekcsoport	Hamzsabégi épül	Andor épül
Átlag budapesti lakos	+1	0
Hamzsabégi úti lakos	-5	+3
Andor utcai lakos	+5	-5
Többi XI. kerületi lakos	+3	-1
Kerületi politikus	+3	+3
Fővárosi politikus	+3	-3
Hivatal	+3	-3

Forrás: saját adatok.

E "hipotetikus" táblák pontjaiból látható, hogy a fejlesztés kérdése a korrekt kérdésfeltevés, és megfelelő előzetes tájékoztatás esetén valószínűleg nem terelődhetett volna zsákutcába, mert akkor a legerősebben érdekelt csoport az Andor utcai lett volna és már a helyi politikusok közül is csak az állhatott volna a tiltakozás mellé, aki elvállalja az Andor utcai érdeket, a kerület többi lakójával, tehát más helyi érdekekkel szemben. Innen propagandával is nehezebb lett volna a nagyobb – és előzetesen már más irányba tájékoztatott - csoport véleményét befolyásolni egy nem elfogadó kerületi konszenzus irányába.

A játék második szakasza – 1997-98

Helyzet II. – 1997-98

A rendszerváltás után néhány év alatt lényegében kialakult az új várospolitikai és közlekedésfejlesztési koncepció, melyről, ha Közgyűlési döntés nem is született, főbb elemeiben elfogadottnak tekinthető.

A kilencvenes évek Fővárosi fejlesztései közül az egyik legfontosabb volt a Hungária körút kiépítése, és a déli, budai kapcsolatát megteremtő Lágymányosi híd. E fejlesztések befejezése alapvető feltétel a városfejlesztés legfontosabb stratégiai céljainak megvalósításához: a belvárosi forgalomcsillapításhoz, a környezeti állapot javításához és a külső közlekedési hálózat hiányainak enyhítéséhez, így mind a város külső, mind belső területeinek rehabilitációjához. A Lágymányosi hídnak és kapcsolódó úthálózatának alapvető feladata, hogy lehetőséget adjon a Belváros szempontjából a tranzit forgalom központot elkerülő vezetésére. A Hungária körút

kiépítése a befejezéséhez közeledik, a Lágymányosi híd készen áll, a budai oldal országos és nemzetközi főforgalmi útjaival való lehetséges kapcsolatai azonban még mindig heves viták tárgyát képezik.

Mára a Dél-budai tehermentesítő út 2x2 sávban megépült ugyan, de az is bebizonyosodott, hogy az 1x1 sávos Andor utca nem alkalmas a Lágymányosi híd forgalmának levezetésére. Óriási a környezeti teher, ami még 2x2 sávos kiépítés esetén sem lenne az engedélyezett határértékre csökkenthető, így az építéshez az ÁNTSZ a szakhatósági engedélyt megtagadta. Az Andor utcán az úttest mellett megfelelő környezetvédelmi árnyékolás sem építhető ki. Így a helyi lakosok tiltakozása a kialakult helyzet ellen logikus és jogos.

Amennyiben a forgalmat az Andor utca korlátozásával az M0 és 6-os útra próbálnák terelni, a jelentősen megnövekedett úthossz miatt, a racionális vezető minden más alternatívát és utat igénybe venne, a terhelést szinte a teljes XI. kerületi területen szétterítve és továbbra is a Belvárost is keresztezve.

A legkritikusabb teherforgalom kitiltására elvben elképzelhető a 6-os út bevezető szakaszának és híd kapcsolatának 2x2 sávossá bővítése, ez azonban évekig tart. Igazi javulást esetleg az M0 teljes keleti szakaszának kiépülése hozhat, amikor a dél-budai szakasz budai célforgalomra módosulhat.

A Galvani híd lekerült a napirendről, és az Albertfalvai híd is csak 20 éves távlatban reális.

Egyre nyilvánvalóbbá válik, hogy a kialakult közlekedési krízis oldása és a belső városi forgalomcsillapítás csak a Hamzsabégyi út kiépítésével érhető el. Az igazi kérdés így az marad, hogy mi módon lehetséges „politikailag” a Hamzsabégyi úti megoldásig visszajutni.

A lehetséges kimenetek a második szakaszban

1. Hamzsabégyi út kiépítése + Szerémi 2x2 + Andor 2x2 csak személygépkocsira + teherforgalom kiszorítása M0 és 6-os bevezető (2x2), Budafoki útra, majd M0 kelet kiépülése után csak budai, teher célforgalom.
2. Hamzsabégyi út kiépítése + Andor 1x2 + Szerémi 1x2 + teherforgalom kiszorítása M0 és 6-os bevezető (2x2), Budafoki útra, majd M0 kelet kiépülése után csak budai, teher célforgalom.
3. Hamzsabégyi út nem + Szerémi 2x2 + Andor 2x2 csak személygépkocsira + teherforgalom kiszorítása M0 és 6-os bevezető (2x2), Budafoki útra, majd M0 kelet kiépülése után csak budai, teher célforgalom.
4. Hamzsabégyi út nem + Szerémi 1x2 + Andor 1x2 + Albertfalvai híd + erős korlátozások, a teherforgalom kiszorítása M0 és 6-os bevezető, Budafoki útra, majd M0 kelet kiépülése után csak teher célforgalom.

Elvben még két változat lenne lehetséges:

- A. Hamzsabégyi út + Szerémi 2x2 + Andor 2x2 (Rózsavölgyi alagút kivezető útjára kötve) + Albertfalvai híd + Rózsavölgyi alagút közvetlen autópálya kapcsolattal + erős korlátozások, a teherforgalom kiszorítása M0 és 6-os bevezető (2x2), Budafoki útra, majd M0 kelet kiépülése után csak budai, teher célforgalom.
- B. Hamzsabégyi út nem + Szerémi 1x2 + Andor 1x2 + Albertfalvai híd + Rózsavölgyi alagút nem + erős korlátozások, a teherforgalom kiszorítása M0 és 6-os bevezető (2x2), Budafoki útra, majd M0 kelet kiépülése után csak budai, teher célforgalom.

Tudni kell azonban, hogy a Hamzsabégi út, Andor utca és Szerémi út tervei lényegében bármely változatra készen állnak, és elfogadásuk esetén az építkezések azonnal elkezdhetők és aránylag gyorsan lebonyolíthatóak. Ezzel szemben az Albertfalvai híd és a Rózsavölgyi alagút az un. Körvasútsori körúthoz kapcsolódó beruházások, a Körvasútsori körút megvalósításáról még elvi döntést sem hozott a főváros, bár az egyeztetési szakaszba került városfejlesztési koncepció prioritást adna neki. E szakasz azonban az új körúton belül nem élvez prioritást. Ha számíthatunk is e beruházások megvalósulására az csak tíz-tizenöt éves időtávlatban képzelhető el. A most kialakult konfliktus kezelésében ezek az elemek így csak hosszabb távú ígéreteként, és nem reális megoldásokként szerepelhetnek.

A két, elvben lehetséges, de vizsgálatunkból kihagyott változat közül az első (A.) az ART-ben tervezett, teljes hálózat, aminek a Körvasút-menti körúthoz kapcsolódó elemeinek (Albertfalvai híd és Rózsavölgyi alagút) megépítése csak hosszabb távon elképzelhető, de 10 éven belül a fenti 4. változathoz hasonlóan nincs realitása, így a jelenlegi áldatlan helyzet kezelésére nem alkalmas. A második (B.) megegyezik az A-val, csak a Hamzsabégi utat nem építi meg. Megvalósítása - az előző indoklás miatt - rövidtávon szintén nem várható. E két esetet (A és B alternatíva) a következő elemzésből elhagyjuk, mert a négy változat kezelése, megoldásunkat jelentősen egyszerűsíti, és - mint látni fogjuk - eredményét nem változtatja meg alapvetően.

A játékosok a második szakaszban

A választók / lakosság

Az átlag budapesti polgár lényegében nem változott az első szakasz óta. Amennyiben az útvonalat használni kívánja, egyre jobban szembesülnie kell a problémás helyzettel, és a tömegkommunikáció is felhívja esetleg figyelmét az egyre élesebb ellentétre. Ennek ellenére a budapesti lakosok egy része valószínűleg továbbra sem érzi magát érintettnek.

A Hamzsabégi úti lakosok továbbra is győztesnek érezhetik magukat, mert személyes szinten nyertek lakókörnyezetük megvédésével. E nyereség továbbra is meghaladja azt az elvi veszteséget, amit az összvárosi hálózat kára jelent számukra. Érintettségük azonban valószínűleg már érzékelik, hogy a csatározások még nem zárultak le.

Az Andor utcaiakra továbbra is az igazi vesztesek, akik már érdekcsoportba szerveződtek és tiltakoznak is.

A környék többi lakosa is érzékeli, hogy új megoldás fog születni, így a lakók egy része közömbösségét feladva szintén civil érdekképviseletté egyesült.

Nyilvánvaló, hogy a fenti területi egységek érdeke részben eltér egymástól, és az is, hogy a csoportok mára jól értik a probléma lényegét. Ennek ellenére erőik egyesítésének érdekében közös szervezetet alakítottak Dél-Budai Polgári Szervezetek Környezetvédelmi Együttműködési Fóruma (DKEF) néven, ahol kompromisszumos, közös nevezős érdeket képviselnek. Ez hivatalosan a fenti 4-es számú alternatívával egyezik meg.

A politikusok

A kerületi politikus számára is látható, hogy tranzit forgalom vezetésére megoldást kell találni, és már az is biztos, hogy e megoldás nem az Andor utca lesz. Most már nem elég egyszerűen csak a tiltakozók mellé állni. Kérdéses azonban, hogy mi módon lehet a legkisebb veszteséggel „véleményt váltani”.

Az egyre erősödő lakossági elégedetlenség miatt a Fővárosnál is előrébb került a kérdés a fontossági sorban. Ez egyelőre még szintén nem jelent megoldást. Mindössze néhány gyenge kompenzációs kísérlet történt, mint elvetélt próbálkozások egy pozitív végkifejletért.

Az élénkülő fővárosi érdeklődést egyelőre legjobban az jelzi, hogy az ellenzéki politikusok közös nyilatkozatban támogatták a DKEF követeléseit.

A bürokrácia

A bürokrácia általában továbbra is a Hamzsabégyi úti megoldás mellett lenne, csak nincs stratégiája arra, hogy a többi szereplőt e megoldás elfogadására szorítsa.

A játékosok eredményei a második szakaszban

4. TÁBLÁZAT

Az egyes érdekek érvényesülésének pontértékei
 (The Scores of Effectiveness of Individual Interests)

	Érvényesülés pontértéke	Nem érvényesülés pontértéke
Fontos személyes érdek	+5	-5
Kevésbé fontos személyes érdek	+3	-3
Közvetett érdek	+1	-1
Közömbös	0	0

Forrás: saját adatok.

A második periódusban (1997-1998-ban) négy alternatívát vizsgálunk. Első esetben az alternatívákat úgy pontozzuk, hogy feltételezzük az „önző” játékost, aki személyes érdeke szerint dönt, de az aktuális helyzettel szemben azt is feltételezzük, hogy jól informált, tehát tényleges érdeke szerint tudja az alternatívákat súlyozni.

5. TÁBLÁZAT

Az egyes érdekcsoportok érdekelttségének mértéke különböző alternatívák esetén, feltételezve a jól informáltságot
 (The Degree of Interest of Individual Concerns in Case of Different Alternatives, Assumed the Well-information)

Érdekcsoport \ Alternatíva	1.	2.	3.	4.
Átlag budapesti lakos	+3	+3	+1	0
Hamzsabégyi úti lakos	-5	-5	+5	+5
Andor utcai lakos	+5	+5	-5	-5
Többi XI. kerületi lakos	+3	+3	+1	-3
Kerületi Hamzsabégyi úti politikus	-5	-5	+3	+3
Kerületi nem Hamzsabégyi úti politikus	+3	+3	-5	+1
Fővárosi koalíciós politikus	+5	+3	-5	-5
Fővárosi ellenzéki politikus	-5	-5	+5	+3
Hivatal	+5	+3	-3	-3

Forrás: saját adatok.

A pontok alapján úgy tűnik, hogy alapvetően van esély az elvben optimális 1-es számú megoldás győzelmére, amennyiben elérhető a szereplők megfelelő tájékoztatása. (Az egyszerűsített pontozás eredményét az sem változtatja meg, ha csak a lakossági csoportokat összegezzük és a pontok mögött álló csoportok résztvevőinek számával súlyozzuk a pontozást.)

Megpróbálhatjuk az egyes érdekcsoportok preferencia rendjét is felírni a fenti feltételek szerint:

6. TÁBLÁZAT

*Az egyes érdekcsoportok preferencia rendje
 (The Preference Hierarchy of Individual Concerns)*

Érdekcsoport	Alternatíva	Legjobb	2. legjobb	3.	Legrosszabb
Átlag budapesti lakos		1	2	4	3
Hamzsabégyi úti lakos		3	4	1	2
Andor utcai lakos		1	2	3	4
Többi XI. kerületi lakos		1	2	3	4
Kerületi Hamzsabégyi úti politikus		4	3	1	2
Kerületi nem Hamzs. úti politikus		2	1	4	3
Fővárosi koalíciós politikus		1	2	3	4
Fővárosi ellenzéki politikus		3	4	2	1
Hivatal		1	2	3	4

Forrás: saját adatok.

Ez a táblák is egyszerűen csak azt mutatják, hogy megfelelő tájékoztatás esetén könnyen megszülethetne a jó döntés (vagy azt, hogy a tanulmányíró agya leegyszerűsíti a szituációt arra, amit ő helyesnek gondol).

Amennyiben ugyanezeket a táblákat nem a feltételezett, reális érdekek alapján, hanem a jelenlegi nyilatkozatok állításai szerint töltjük ki a következő variációt kapjuk:

7. TÁBLÁZAT

*Az egyes érdekcsoportok érdekeltiségének mértéke jelenlegi nyilatkozataik alapján
 (The Degree of Interest of Individual Concerns Based on Theirs Current Declaration)*

Érdekcsoport	Alternatíva	1.	2.	3.	4.
Átlag budapesti lakos		+1	+1	-1	0
Hamzsabégyi úti lakos		-5	-5	+3	+5
Andor utcai lakos		-5	-3	-5	+5
Többi XI. kerületi lakos		+3	+3	+1	+1
Kerületi Hamzsabégyi úti politikus		-5	-3	+3	+5
Kerületi nem Hamzsabégyi úti politikus		+3	+3	-5	+1
Fővárosi koalíciós politikus		+5	+3	-5	-5
Fővárosi ellenzéki politikus		-5	+3	+3	+5
Hivatal		+5	+3	-5	-3

Forrás: saját adatok.

Az előző táblázatokból jól látszik, hogy a jelenleg kinyilvánított vélemények alapján messze állunk az általunk jónak ítélt 1-es számú és második helyre rangsorolt 2-es számú alternatívától. Helyettük a 4-es alternatíva szerzett több pontot mind a lakosság, mind az összes „játékos” véleményének összegzése alapján.

8. TÁBLÁZAT

*Az egyes érdekcsoportok preferenciarendje a nyilatkozataik alapján
 (The Preference Hierarchy of Individual Concerns Based on Theirs Declaration)*

Érdekcsoport \ Alternatíva	Legjobb	2. legjobb	3.	Legrosszabb
Átlag budapesti lakos	1	2	4	3
Hamzsabégyi úti lakos	4	3	1	2
Andor utcai lakos	4	2	1	3
Többi XI. kerületi lakos	1	2	4	3
Kerületi Hamzsabégyi úti politikus	4	3	2	1
Kerületi nem Hamzs. úti politikus	2	1	4	3
Fővárosi koalíciós politikus	1	2	3	4
Fővárosi ellenzéki politikus	4	2	3	1
Hivatal	1	2	4	3

Forrás: saját adatok.

A preferencia-sorrendek azt mutatják, hogy amennyiben a 4-es alternatíva törölhető lenne, akkor könnyen formálódhatna egység az 1-es vagy 2-es alternatíva mellett a döntés bármely szintjén.

Stratégiák

Amennyiben a fenti pontozás és preferencia sorokat helyesen feltételezzük, a táblák legegyszerűbb tanulsága az lehetne, hogy a játékosok megfelelő tájékoztatása megoldja a jelenleg kezelhetetlennek látszó problémát. Azt azonban jól lehet tudni, hogy a lakosság „megfelelő tájékoztatása” szinte lehetetlen abban az esetben, amikor a kérdésről az érdekelt csoportoknak rögzült a véleménye, és azt kellene megváltoztatni egy olyan szituációban, amikor különböző érdekcsoportok különböző információkat akarnak a választókhöz eljuttatni. Így a „reális és megfelelő tájékoztatás”, mint alternatíva kiesik.

Ha az első „igazi érdek” és a második „vélt érdek” szerinti pontokat hasonlítjuk össze, az látható, hogy „igazi érdek” szerint 1 – 2 – 4 – 3, „vélt érdek” szerint 4 – 2 – 1 – 3 a sorrend.

Amennyiben stratégiánkat a választók döntésére akarjuk építeni, feltételezhetjük, hogy a legnagyobb csoport, az átlag budapesti lakos alig mobilizálható, e számára nem fontosnak értékelt témában. Amennyiben el lehet hitetni az XI. kerületi, és Andor utcai csoporttal, hogy a 4. számú alternatívának ebben a formájában nincs esélye (ami igaz is)¹⁴, akkor ők elvben a 2. számú alternatíva mellé állíthatók, és így a Hamzsabégyi úti lakos és az öt képviselő, kerületi politikus esélyei is megváltoznak. Hiszen a Hamzsabégyi úti lakosokon és a melléjük álló, helyi politikuson kívül mindenki rangsorában az utolsó helyre kerül a 3-as változat. Vagyis az 1-es vagy 2-es mellett kialakulhat a konszenzus, ami a Hamzsabégyi út építését – így a probléma megoldását – jelenti.

Amennyiben a döntéshozási mechanizmus oldaláról indulunk ki - ahol a Főváros a fejlesztő/finanszírozó, és a kerület az engedélyező, a hivatal a döntés előkészítő -, a Fővárosnak lehetősége van pozitív döntést hozni bármiről, de a kerületnek csak vétőjoga van, a bürokrácia esetleg a döntés lágy befolyásolására képes. Mindhárom figyeli a lakossági reakciót.

Az 1-es alternatívát nem fogadná el a kerületi politikus, és a fővárosi ellenzék is mindent megtenne ellene. Amennyiben azonban bizonyíthatóvá válna, hogy a 4-es alternatíva irreális, a fővároson belül konszenzus alakulhatna ki a 2-es mellett, és ez a változat a kerület is számára is elfogadható lehetne. Így elvben erről megegyezés, így problémánkra megoldás születhetne.

Vagyis - amennyiben feltételezéseink megállják a helyüket - az eredmény rendkívül érdekes: ahhoz, hogy elfogadhatóvá váljék, hogy az Andor utca helyett a Hamzsabégyi út mégis az optimális helye a Lágymányosi híd levezetésének - vagyis az Andor utca kiszélesítése helyett (vagy mellett), mégis meg kellene a Hamzsabégyi utat építeni -, egy e kérdéstől elvben és földrajzilag is távolabbi projektről - az Albertfalvai hídról - kellene először megkérdőjelezhetetlen döntést hozni. Amennyiben a konfliktus résztvevői számára bizonyossá válna, hogy belátható időn belül az Albertfalvai híd nem épül meg, és csak azzal a feltétellel épül bármikor is, ha a Rózsavölgyi alagút is megépülhet, azonnal átrendeződnének mind a vélt, mind az igazi érdekek (felbomlana a DKEF), és létrehozható lenne a Hamzsabégyi út megépítéséhez szükséges konszenzus.

A kulcs így a kisstílvű, helyi csatározás helyett hosszú-, de legalább középtávú Városfejlesztési Konceptió elfogadása Budapest számára, és a hosszútávú stratégiai tervezés nyilvánosságának és hitelének megteremtése, ami a zsákutcás vágyálmokat elúzi. Ez azonban már messze vezet a témánktól, ami csak a kialakult helyzetet és lehetséges megoldásait próbálta elemezni.

A fentiekben bemutatott modell, olyan, mint fejben sakkozni, "gondolati stratégiai játék", amely kapcsolatot próbál teremteni a szakmai tervezés javaslatai és a megvalósítás érdekében mozgósítható politikai eszközök között. Fontosságát az adja, hogy Magyarországon a településfejlesztési gyakorlat, csak lassan, akadozva tud a megváltozott, demokratikus döntéshozási rendszerhez alkalmazkodni. Helyenként a "közösségi tervezés" (cooperative planning) módszerének elemei már alkalmazásra kerülnek a településfejlesztési koncepciókban, az alternatívák befolyásolásának politikai eszközeit azonban a tervezők és döntéshozók még alig használják ki.

Különösen eszköztelennek látszanak a települések a konfliktusszituációk feloldásában és a településfejlesztés demokratikus döntéshozási rendszereiben természetesen és gyakran felmerülő NIMBY¹⁵ típusú problémák kezelésében. Az itt bemutatott modell egy olyan módszer lehet, amelynek alapján nemcsak konfliktusos helyzetekben érdemes végiggondolni a lehetséges megoldásokat és kompromisszumokat. A legfontosabb üzenet az lehetne, hogy már a tervezés fázisában kellene a feltételezhetően kialakuló konfliktusos és NIMBY helyzeteket hasonló módon végiggondolni, a javaslatokban a szakmai "elfogadhatóság" és a politikai "kivitelezhetőség" kritériumait akár kompromisszumok árán is egyesíteni, végül a tervek PR munkáját - felkészülve a konfliktusra - még kialakulása előtt megkezdeni.

Jegyzetek

- ¹ Ez az idézett kijelentés, amivel Amartya Sen 1995-ben az American Economic Association kongresszusát megnyitó elnöki beszédet indította, jól összegzi, mind Keneth Arrow - a diszciplína szempontjából meghatározó jelentőségű - Lehetetlenségi Tételének (Arrow 1951) hatását, mind az abból induló, máig le nem zárt probléma és elvi vita következményeit.
- ² Duncan Blacket – aki közgazdaságtanból kölcsönvett módszereket kezdett használni hagyományos politikaelméleti problémák megoldására (Black 1958) – nevezhetjük mind a Közösségi Választások Elmélete (Public Choice Theory), mind az itt említett Politikai Piac Elmélet (Political Market Theory) megalapozójának. Ezen utóbbi elmélet a politikai tevékenység tanulmányozására a közgazdaságtanban alkalmazott piac modellt használja, amelyben a választókat, politikusokat és hivatalnokokat a politikai piac keresleti és kínálati oldalon álló, érdekvényesítő, racionális szereplőinek feltételezi. E Politikai Piac Elmélet több fontos elemére és jelentős szerzőjére történik majd utalás a szövegben, a későbbiekben. (Downs, Tullock, Niskanen, ect).
- ³ E gondolat első fontos megfogalmazása Anthony Downstól ered. (Downs 1959) Később több jelentős szerző munkája gazdagította és fejlesztette e gondolatot egy mind kimunkáltabb elméletté a választásról, a választókról, és lehetséges viselkedésükről. (Tullock, Hirschman, stb.)
- ⁴ E kijelentés nem a bürokráciára vonatkozó korábbi elméletekre hivatkozik, amelyek a bürokráciát alapvetően tekintély kapcsolatra alapozott hierarchikus rendszernek tekintették (Weber 1946), hanem a bürokráciára vonatkozó újabb elméletekre, és leginkább a politikai piac elméletnek a kínálati oldalból kiinduló részére, amely a hangsúlyt a kormányzat választott tisztségviselői és hivatali részének konfliktusára helyezi, és elméletét alapvetően ezen érdekkonfliktus következményeire építi. (Niskanen 1971)
- ⁵ A számviteli szabályozásnak megfelelő, és általánosan alkalmazott tételes költségvetésből csak a tevékenységekre fordított kiadások (input adatok) derülnek ki, függetlenül az általuk létrehozott eredményektől / hatásoktól. E problémát vagy megfelelő monitoring rendszerrel, vagy más költségvetési rendszerek alkalmazásával lehet kezelni. Ilyen pl. a programköltségvetés, amely tevékenységek és létrehozott eredmények (outputok) szerint próbálja rendszerezni a kiadásokat.
- ⁶ A korábban is említett elméletek szerint az aszimmetrikus információ alkotó eleme a tisztségviselő-hivatali viszony. Ahogy a piaci versenyben az aszimmetrikus információ a piac kudarcainak egyik alapvető oka, a politikai piac elméletében is a piac kudarcához, így a piac szabályozó és hatékony eredményeket biztosító képességének elvesztéséhez vezethet. (Niskanen 1971)
- ⁷ Őt „hobbistának” nevezhetjük, mert ő lényegében az általa feltételezett „közjót” (közjóságot) próbálja maximalizálni. (Tullock 1987)
- ⁸ E vita elemeit jól dokumentálják a Főváros egyidejű döntései, és a szakfolyóiratokban és napilapokban megjelent állásfoglalások.
- ⁹ Lényegében minden elmélet megegyezik abban, hogy a jól szervezett érdekcsoport arányos súlyánál lényegesen nagyobb hatást képes elérni. (Stiegler 1971) A további elemzés leginkább Peltzman Törvényi Szabályozási Elméletén alapul, amelyben az eredményt végül a kritikusan érintett és haszonélvező csoportok, támogatási és ellenzési függvényeinek egyensúlyi pontja adja. (Peltzman 1976)
- ¹⁰ A Hamzsabégi út építése közvetlenül, negatívan az út közvetlen környezetében lakó, mintegy három-ezer lakost érintette volna. Ezzel szemben, ha a forgalomcsillapítási hatást tekintjük, az erőteljesen érvényesült volna a kerület Bocskai út felé eső részén, kb. 16 ezer lakost érintve, és a teherforgalmat a Ferenc körút-Üllői úti szakaszon is csökkentette volna, így közvetett pozitív hatásában mintegy 27 ezer embert érintve.
- ¹¹ Arrow kizárja a kardinális értékek használatát, így csak az egyszerű preferencia kapcsolatok léteznének, vagyis a pontszámok bármely érték szerinti értelmezése lehetetlen lenne.
- ¹² Arrow lehetlenségi tétele bebizonyítja, hogy az egyéni preferenciákat nem lehet a szuverenitás és racionalitás alapvető feltételeinek teljesülése mellett "korrekt" módon társadalmi választásokká egyesíteni. (konzisztencia, universalitás, diktatúra-mentesség, irreleváns alternatíváktól való függetlenség) Így már a lakossági csoportok preferenciái, vagyis a csoportokra vonatkozó aggregálás sem férne bele a szigorúan vett elméleti keretbe.
- ¹³ A társadalmi választások elmélete szerint a "preferencia" az, amit az "érdekvényesítő" szereplő kedvezőbbnek tart, így az elmélettel teljesen ellentétes a vélt és igazi érdekek szétválasztása. Az elmélet racionálisnak a konzisztens egyéni választást tekinti, annak külső mérték szerinti megkérdőjelezhetőségét kizárja. "Hatékonyak" az egyéni preferenciákat legjobban aggregáló döntést nevezi.

¹⁴ Az Albertfalvai híd építésére 10 éven belül nincs esély, és utána is csak akkor, ha alagút is épülhet.

¹⁵ NIMBY ("not in my backyard", vagyis "ne az én kertem mellett"). Azt a helyzetet jelzi a településpolitikában, amikor a nagyobb területesség szempontjából szükséges, azonban lokálisan jelentkező negatív externáliával rendelkező fejlesztést elvben mindenki elfogadja, csak éppen a saját lakóhelyén való létesítés ellen tiltakozik.

Irodalom

- Arrow, K. (1951) *Social Choice and Individual Values*, New Haven: Yale UP
- Black, D. (1958) *The Theory of Committees and Elections*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Cullis, J. and P. Jones (1992) *Public Finance and Public Choice*, London: McGraw-Hill.
- Dalmy, T. (1995) A Lágymányosi hídberuházás megvalósítása, *Közlekedésépítés- és Mélyépítéstudományi szemle*, XLV. 10-11. (1995. October-November) 357-360. o.
- Downs, Anthony (1959) *An Economic Theory of Democracy*, New York: Harper and Row.
- Niskanen, W. (1971) *Bureaucracy and Representative Government*, Chicago: Aldine-Alttherton.
- Peltzman (1976) Toward a More General Theory of Regulation, *Journal of Law and Economics*, 19 (August), 211-240. o.
- Schulek, J. (1995) A Lágymányosi híd csatlakozó úthálózata, *Közlekedésépítés- és Mélyépítéstudományi szemle*, XLV. 10-11. (1995. October-November) 364-370. o.
- Sen, A. (1995) Rationality and Social Choice, in: *American Economic Review*, 85, 1-24. o.
- Stevens, J. (1993) *The Economics of Collective Choice*, Boulder: Westview.
- Stigler (1971) *The Theory of Economic Regulation*, *Bell Journal of Economics* 2 (Spring) 3-21. o.
- Tullock, G. (1987) *Public Choice*, in: Eatwell, J., Milgate, M., Newman, P. eds, *The New Palgrave*, a Dictionary of Economics, UK: Macmillian Press Limited.
- Weber, M. (1946) *Bureaucracy*, in: H.H. Gerth and Wright Mills, eds., *From Max Weber: Essays on Sociology*, 196-244. o., New York: Oxford University Press.