

GONDOLATOK A KÖZLEKEDÉS ÉS SZERVEZETI KAPCSOLATAI KÉRDÉSKÖRÉRŐL A BUDAPESTI TÉRSÉG KÖZIGAZGATÁSI PROBLÉMÁINAK KAPCSÁN

(Ideas about the Question of Transportation and Its
Organisational Connections in the Case of the
Administrative Problems of Budapest Area)

KOVÁCS RÓBERT

Kulcsszavak:

Budapesti agglomeráció közlekedés közlekedés-politika

A szerző tanulmányában közlekedési szakemberek munkáinak, fogalomrendszerének bázisán kívánja multidiszciplináris megvilágításba helyezni a budapesti agglomeráció közlekedésének problematikáját. Elemzi a főváros és térsége közlekedésének, közlekedés-politikájának tényezőit, érdekeltségeit, elméleti és a térségre vonatkozó konkrét ismeretek ütköztetése révén a legfontosabb közlekedés-politikai konzekvenciák levonására törekszik.

„A kommunikációs technológiák fejlődése nyomán végbemenő gazdasági és politikai változások a várható tendenciák alapján a régi és új államháztartások gazdasági jelentőségét csökkentik. A létrejövő 'időintegrált' világrendszerben a kiterjedt várt városi agglomerációs térségek nemzetközi kommunikációs hálózatok csomópontjai lesznek, és a korábbiakkal ellentétben nem csupán a környékük, illetve hátterük központjai immár, hanem az országok közti, sőt globális hatókörhöz is jutnak. Ez a hatókörnövekedés pedig, a fő közlekedési vonalakat vonzó hatásával, döntő mértékben befolyásolhatja az európai főhálózatok térszerkezetének alakulását, közvetetten pedig a regionális fejlődés differenciálódását.”

(Mottó: Molnár 2000)

A szerző a budapesti agglomeráció szociológia-gazdasági aspektusaival foglalkozik, mindenekelőtt az önkormányzatokra koncentrálva (vö. pl. Kovács 1999). Az agglomeráció vizsgálatának egyik kiemelt kérdése a közlekedés, annak megoldatlansága, és a téma ismerői jól tudják, hogy az önkormányzatoknak kiemelt szerepük van a közlekedésben (városi tömegközlekedés, közútfejlesztés és -karbantartás stb.). A jelen tanulmány egy kísérlet. Közlekedési szakemberek munkáinak, fogalomrendszerének bázisán kívánja egy kicsit más, multidiszciplináris megvilágításba helyezni a budapesti agglomeráció közlekedésének problematikáját. Három részben tárgyalja a budapesti térség közlekedés gondjait, közlekedés-politikájának kérdéseit:

- 1) Elméleti kérdések: a vizsgált probléma legfontosabb dimenzióit emeli ki különböző szempontokból.
- 2) A budapesti térség problémái: a város közlekedésének, közlekedési politikájának tényezőit, azok érdekeltségeit elemzi.

- 3) Megoldási alternatívák: egyfajta ütköztetése kíván lenni az elméleti és a térségre vonatkozó konkrét ismereteknek, vagyis a közlekedés-politikai konzekvenciák levonására törekszik.

Bár látszólag feszes a tanulmány vonalvezetése, a valóság az, hogy ezt nagyon nehéz megoldani, mert nagyon sok a felvetett kérdés és nagyon sokféle válasz adható rájuk. A legfontosabb mind közül, hogy mekkora a szerepe a közlekedésnek a vizsgált térség esetében. Erre a kérdésre szakértők és politikusok egyaránt azt a választ adják, hogy nagy. Arra a kérdésre, hogy mi lehet a problémák megoldása még szintén egybehangzó a válasz: a Budapesti Közlekedési Szövetség. A szerző azt a kérdést igyekszik körüljárni, hogy amikor ekkora az összhang, akkor miért tart valami ennyi ideig¹.

Elméleti és probléma-vázlat

A városi agglomeráció, szuburbanizáció fogalomkörének meghatározásai kiemelt elemként tartalmazzák a közlekedési vonatkozásokat. Maga a szuburbanizációs folyamat a városnövekedés egy meghatározott szakasza (Berg et al. 1982; Enyedi 1988) (1. ábra). A városok növekedése pedig a termelés során alkalmazott technológia megkívánta népességgkoncentráció, mint igény, és a közlekedési infrastruktúra és technológia fejlettsége, mint lehetőség, hogy ez a koncentráció egy szélesebb térségen belül, dekoncentráltan valósulhasson meg. A közvetítő médium a telekérték, amely gazdasági (megfizethetőség, profitabilitás) és társadalmi (ki mely övezetben képes letelepedni, hol élnek azok, akikhez tartozni akar) szempontok alapján rendezi be a teret.

Véleményünk szerint a következők a probléma kiemelt dimenziói:

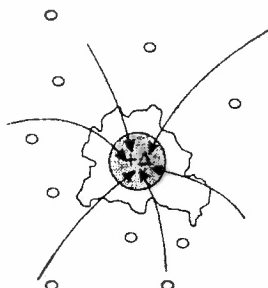
- 1) Jelenleg Magyarországon a legtöbb nagyváros (120 ezer lakosnál nagyobb városok) környékén határozott szuburbanizációs jelenségek figyelhetők meg. Ezzel párhuzamosan a többi megyei jogú város körül, többé-kevésbé erős népességnövekedést² mutatnak a községek, kisebb települések (Kovács 1999), és más térségekben is megfigyelhetők hasonló jelenségek (Perczel 1996).
- 2) Tény, hogy a jelenség elemi ereje ellenére nincs felkészülve rá sem a közigazgatás, sem más szervezet (pl. a tömegközlekedést szolgáltatók).
- 3) Amellett tehát, hogy egy, a mai Magyarországot általánosan jellemző jelenségről van szó, túlzás nélkül állítható, hogy a legizgalmasabb kérdések a budapesti térségben merülnek fel: itt a legkomplexebb az önkormányzati rendszer, vagy éppen a közlekedési rendszer.
- 4) Budapest közlekedési problémáit, közlekedési politikáját nem csupán az agglomeráció, hanem a város országos és nemzetközi szerepe, funkciói, versenyhelyezete is meghatározza.

1. ÁBRA

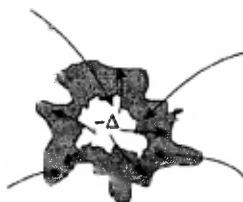
A városfejlődés sémája

(The Pattern of Urbanisation)

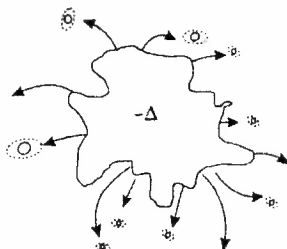
Urbanizálódás
A város a városkörnyék költségén növekszik



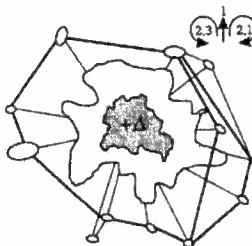
Szuburbanizáció
A város környezete a városkörnyék költségén gyarapszik



Dezurbanizáció
A városagglomeráción kívüli települések az agglomeráció költségén növekszenek



Reurbanizáció
Az agglomeráció növekedése a környező településekkel való együttműködés következtében nő



Forrás: Mándoki 2000.

A településszerkezet dekoncentrációjának fontos hatása a közlekedési szükséglet növekedése, amely egyúttal maga is visszahat a települési feltételekre. A szuburbanizáció kapcsán jelentkező problémák általunk történt egyik első megfogalmazásában éppen arra a kérdésre koncentráltunk, hogy a szuburbanizációs előnyök és hátrányok mennyire ugyanazokat a személyeket érintik, és mekkora a késleltetés a hátrányok jelentkezésében. A megelőlegezett válasz az volt, hogy az előnyök rövid távon jelentkeznek az egyén szintjén, a költségek ugyanakkor gyorsabban jelentkeznek társadalmi szinten és csak később az egyes egyénében³. Kicsit világosabban a klasszikus szuburbanizációs képlet szerint a nagyvárosból kiköltöző (felső)középosztály nem elsősorban a megfizethetőbb otthont, hanem a jobb életfeltételeket keresi. Amikor azonban a kiköltözésük tömegessé válik, ismét romlanak a feltételek. A zöldövezeti otthon megközelítésének időtartama megnő, az idő nagyobb részét mind rosszabb minőségű környezetben kell eltölteni, és végeredményben mind költségesebbé válik az új életforma. Christopher Zegras (Zegras 2000) a makroszintű problémák vizsgálatakor is a fenti tényezőket elemzi, mint a modern, dekoncentráló város közlekedésének legfontosabb makroszintű hatásait: költség-

gek növekedése, energiafelhasználás növekedése, környezet-terhelés növekedése. Ugyanakkor a nemzetközi összehasonlítás során a szociális vonatkozások, a megfizethetőség kérdése is komoly teret kap.

Melyek azok a megfontolások, amelyek részben Zegras (Zegras 2000), részben mások munkáiból kirajzolódnak?

- A várospolitikai megfeleltetése a kihívásoknak (terület-felhasználás, multi-funkcionális városrészek kialakítása).
- Integrált közlekedési rendszer kialakítása (tömegközlekedés, parkolás, forgalom-szabályozás, utak).

Mielőtt átfogóan megvizsgálánánk a fenti kérdéseket, vegyük számba a budapesti térségnek a közlekedés-politika szempontjából legfontosabb tényezőit, melyeket egy magyar szerző cikke (Mándoki 2000) emelt ki.

A budapesti térség kérdései

A szakirodalom alapján (mindenekelőtt Monigl 2000a) közlekedési szempontból két alapvető jellemzője van a budapesti térségnek:

- A forgalom intenzitása növekszik.
- Az egyéni közlekedés (motoros) térnyerése a közösségi formákkal szemben.

Vizsgáljuk meg, hogy milyen hatással vannak ezek a folyamatok a térség közlekedésére, annak legfontosabb tényezőire, mennyire jelentenek problémát számukra, illetve mik ezen tényezők számára a problémák a jelen viszonyok között. Mándoki Péter idézett cikkében (2000) a közlekedési társulás hatásainak modellezéséhez felvázolja a helyi közlekedés legfontosabb tényezőit, érdekhordozóit: finanszírozók, üzemeltetők, tömegközlekedés utasai, egyéni közlekedés utasai, helyben lakók (környezetvédők). Egyetlen módosítást hajtottunk végre a fenti csoportokban, a közlekedők két csoportját összevontuk, hiszen úgy véljük a két csoport közötti átjárhatóság egy nagyon fontos kérdés, vagyis ugyanarról a közlekedő népességről van szó, amely egyik vagy másik eszköz-csoportot választja. Tekintsük át ezeket a tényezőket a mi kicsit általánosabb, sajátos szempontunkból.

A finanszírozók

Mándoki Péter számára a finanszírozók az állam és az önkormányzatok. Ezek a látszólag egyszerű szavak a vizsgált térségben egy végtelenül bonyolult adminisztratív, felelősségi és érdekeltségi rendszert takarnak. Jól szemlélteti a helyzetet az északi híd⁴ kérdése, amelynek jelentősége messze a városon túlmutató, és amelyben az állam, a Főváros és az egyik kerület is meg tudott egyezni. Ám a másik érintett kerület számára fontosabbak sajátos szempontjai, sem hogy egy tarthatatlan közlekedési helyzetet legalább részlegesen orvosoljanak.

Az állam: A legfontosabb finanszírozó. Az elmúlt 10 évben hol aktívabban, hol kevésbé aktívan vett részt a konkrét kérdésekre adott válaszok megfogalmazásában

(lásd Lágymányosi híd \leftrightarrow Galváni úti híd, 4-es metró 1998–2000 stb.). Újabbban a nagyobb beruházások megfenekleni látszanak, mert az állam, ahogyan a Főváros, a saját céljait a másik forrásaiból, azok felhasználásával kívánja megvalósítani a kompromisszumkészég teljes hiánya mellett.

A térségi, településközi közlekedésben már nem csupán pénzügyi, hanem jogi felelőssége is van az államnak. Ennek megfelelően az állam a két, döntően településközi közlekedésre szakosodott cégnek a tulajdonosa (MÁV, Volán).

A Fővárosi Önkormányzat: A második legnagyobb szereplője a térség közszférájának. Akarata, célja világos: mindenképpen meghatározó tényezője kíván lenni a térségnek, melynek azonban már a város határain belül is komoly akadályai vannak, még ha súlya elvileg fel is jogosítaná rá. A tízéves változatlanság a legfőbb vezetésben stabilitást és tapasztalatot biztosított számára. Tudatosan, szakmai tapasztalatok alapján igyekszik érdekeit érvényesíteni. Ellenfelei mások érdekeivel szembeni érzéketlenséggel vádolják.

A közlekedés-politika, a közlekedési rendszer vizsgálatokor kiemelten fontos szereplő a Fővárosi Önkormányzat, hiszen a fő közlekedési utak az ő felügyelete alá tartoznak, a BKV az ő tulajdona.

Kerületi önkormányzatok: Nagyon eltérő érdekek jelennek meg a kerületek között. Újabbban két fontos csoportjuk látszik elkülönülni (külső és belső kerületek), noha a határok nem világosak, gyakran keverednek kifejezetten politikai szempontokkal. Érdekeltségeik inkább rövid távon fogalmazódnak meg, ahogy felelősségük is inkább ilyen. Általában erős széthúzás jellemzi a kerületeket, bár a fővárossal szemben többször is képesek voltak egységesen fellépni.

A külső kerületek számára az agglomeráció a napi harcot jelenti a „jó beruházásokért”, a főváros egésze szempontjából viszont nagyobb forgalmat, a közlekedés kiemelt célterületét. Ezek a tények külön hangsúlyt adnak annak a furcsa helyzetnek, amely a parkolásra jellemző. A Főváros kezdeményezésére alakult parkolási társaságba bizonyos kerületek eleve nem voltak hajlandók belépni, mások a választások után léptek ki. Jelenleg két társulás működik párhuzamosan. Egyik ösztönzi a másikat. Előfordul, hogy egy kerület fő közlekedési útján egyik, az abból nyúló mellékutcán egy másik társaság üzemelteti a parkolóórákat, így azok nem is kompatibilisek.

Pest megyei önkormányzat: A térség harmadik nagy tényezője. Szerepvállalása az elmúlt évek során lényegesen elmaradt valódi súlyától, ami talán abból is adódik, hogy a fővárossal ellentétben itt jelentős volt a vezetés fluktuációja. Rontja a megye pozícióit az is, hogy a Fővárosi Önkormányzatnál kisebb hatása van a települési önkormányzatokra, és felelősségi köre is lényegesen korlátozottabb. Nagyobb befolyást a térségi szerveződésekben (megyei és regionális fejlesztési tanács) képes elérni, ahol egyértelmű a jogosítványa a megye településeinek képviselőjére, és ezt erősíti a jelenlegi politikai konstelláció is.

Pest megye települési önkormányzatai: A megyében 184 önkormányzat volt Nagykovácsi szétválását megelőzően. Ahogy a fővároson belüli különbségek legalább akkorák, mint az ország legszegényebb és leggazdagabb területei között, úgy

ez a megyére is igaz (északi és déli területek szemben a fővárossal határos nyugati-dél-nyugati területekkel). A megye településeit a fővárossal szembeni arrogancia⁵ és a főváros közelségének messzemenőig való kihasználása jellemzi, ahogy a fővárosi önkormányzatok számára sem igen léteznek partnerek a város határának másik oldalán. Stabil együttműködés a fővárosi önkormányzatok valamelyike és a környező települések között alig van.

Tény, hogy a települések egy része igyekszik hagyományos karakterét óvni a beköltözőkkel szemben. Ezek az erőfeszítések a főváros közvetlen közelében reménytelenek, valójában gyengék az önkormányzatok eszközei a magán szférában zajló folyamatokkal szemben. Beköltözés-ellenes adópolitikával tudomásunk szerint egyetlen önkormányzat sem kísérletezett.

Bonyolítja a két térség (a főváros és Pest megye), illetve az egyes részszerelőkhöz kapcsolódóan az, hogy jellemzően eltérő pártokból kerül ki a vezetésük, ami rányomhatja az országos politika pecsétjét olyan helyi jelentőségű ügyekre is, amelyeknek semmi köze a nagypolitikához.

Összességében a térséget a teljes széthúzás jellemzi, holott a legtöbb kérdésben egyezsége lenne szükség. Nem hozott látványos eredményt az Agglomerációs, majd a Központi régió Fejlesztési Tanácsának megalakulása sem, ahol a szereplőknek legalább egy asztalhoz kellett ülniük. Ebben a politikai okok mellett szerepe van a nagyon eltérő érdekeknek és a felismerés hiányának, miszerint a főváros legalább annyira rá van szorulva a környékére, mint az a fővárosra. A politikusi interjúk alapvetően két attitűdről tanúskodnak: az egyik szerint a másik fél nem létezik, de legalábbis nincs jelentősége (a Főváros), a másik szerint a másik fél minden probléma oka (Pest megye).

A lehangoló összkép ellenére a térség közigazgatása és közszolgáltatásai működnek, és ez sok területen éppen a működő együttműködéseknek köszönhető. A legsikeresebb együttműködésként egy volt főpolgármester helyettes az infrastruktúra (víz-szennyvíz) területét nevezte, legutóbb a szemétszállítás-elhelyezés területén valósult meg egy nagyobb beruházás (a pusztazámori szeméttlerakó). A közlekedés területén is van valamekkora együttműködés, de ezt a területet elsősorban az együttműködés hiánya jellemzi. A BKV járatai kijárnak a városon kívülre (tudomásunk szerint nem szűnt meg ilyen járat, sőt egyes szakemberek szerint ezek a nyereséges vonalak közé tartoznak), de folyamatos a panasz mindkét oldalról. A főváros a városkörnyék településeinek fokozott önkormányzati részvételét követeli a finanszírozásban, miközben a másik oldal igyekszik ezt elhárítani. Budakalász polgármestere egy ízben azt vetette fel, hogy a BKV nem adózik a településen kialakított HÉV szolgáltatás után.

Az ellentétek ellenére a főváros számol az agglomerációval. Valószínűleg politikai okokból igyekszik annak szerepét elkenni, de az agglomerációs ÁRT-val kapcsolatban például markáns álláspontot fogalmazott meg: építési – beruházási – terület-átminősítési moratórium. Az agglomeráció és Pest megye szempontjából, ahogy az a megye egyik alelnökének szavaiból kitűnik, éppen a közlekedés a legfontosabb kérdés. Azzal vádolja a fővárosi vezetést, hogy a politikája „a City” védelme. Vég-

eredményben azonban a megfogalmazott vádak annak a közlekedés-politikának szólnak, amely a városi közlekedés fenntarthatóságára törekszik, gyakorlatilag megfelel a szakirodalom által is javasoltaknak, részben immáron restriktív eszközökkel is. Ennek a politikának része, hogy a város központja felé irányuló sávokból kevesebb van, mint ahány a nagykörúton belüli területre visz be, hogy a közlekedési lámpák úgy vannak beállítva, hogy az autók gyorsabban tudják elhagyni a belső részeket, mint ahogyan bejutnak, illetve a parkolási rendszer, amely az eredeti elképzelések szerint a város egészére kiterjedne.

Az ingatlanpiacon keresztül a várost fojtogató agglomerációval szemben a főváros közlekedési kártyáját játssza ki. Nyilvánvaló azonban, hogy mindkét területen együttműködésre lenne szükség. A rendszerváltás utáni piacgazdasági feltételek és a régiók Európája, amely felé az ország készül, elemi érdekké teszik a Központi Régió befolyásos tényezői számára, hogy e térségben, amelynek jelentősége messze a határokon túl nyúlik, megvalósuljon az együttműködés (Matolcsy 1998; illetve közlekedési szempontból Erdősi 2000).

Az üzemeltetők

Mint ismeretes, a fel-felbukkanó kisebb magánszolgáltatók ellenére (vagy mellett) a térségben három domináns társaság működik. Ezek közül kettő állami (MÁV, Volán) és egy önkormányzati (BKV) tulajdonban van. Időről időre ez utóbbi is kap állami támogatást, de döntően (50%-ot meghaladó mértékben) önkormányzati forrásokból működik, jegyár bevételei ettől elmaradnak. Ellentmondásos, hogy a jegyárak emelkedésének mértékét a Kormány hagyja jóvá, holott a keletkező veszteségekért nem terheli semmilyen felelősség. A jegyek árában a MÁV és a másik két társaság között van nagyobb különbség, ugyanakkor mindenképpen az a sokkal több, hogy egy buszmegállóban a várakozók nem szállnak fel a többé-kevésbé üres VOLÁN buszra, megvárják a tömött BKV járatot, amelyre a bérletük szól⁶.

Monigl János (2000a) elemzése a BKV kapcsán arra mutat rá, hogy a közlekedési cég mutatói, pénzügyi szempontból, javulnak. Bár utas-teljesítménye 20%-kal csökkent, a 28%-os ráfordítás-csökkenés mellett a cég üzemi teljesítménye csupán 18%-kal lett kevesebb. Az áttörést a budapesti térség közlekedési rendszerében a fővárosi közlekedési társulás megalakulása jelentené. Ezt tulajdonképpen minden szereplő elismeri. Ennek akadályai, úgy tűnik, nem az önkormányzatok, illetve az önkormányzatok és az állam közötti villongások, hanem a három társaság eltérő árképzési, támogatási rendszere, a menetrendek összehangolásának nehézségei, végeredményben az, hogy ki és milyen mértékben finanszírozza a szövetség létrejöttét, működését. A szakértők már részletekbe menően kidolgozott tervezetekkel rendelkeznek (Monigl 2000a).

A tömeg- és egyéni közlekedés utasai

A közlekedők, mindenekelőtt nagy tömegben, tehát pillanatnyi céljaiknak, lehetőségeiknek megfelelően választják a legolcsóbb, leggyorsabb, leghatékonyabb és legkényelmesebb eszközt. A döntésekről, nem kizárólag közlekedési vonatkozásban, a korlátozott racionalitásról szóló hosszú szakirodalom szól, a közlekedők összességében mégis megtalálják az adott körülmények között optimális útvonalat, kombinációt⁷.

Monigl János részletesen elemzi az okokat, amelyek a városi közlekedés átalakulását jellemzik (Monigl 2000a):

- Csökkenő vállalatméret, intenzívebb kapcsolatrendszer⁸;
- A belső városrészek funkcióváltása (bankok, szolgáltatások megjelenése);
- A gépkocsi-ellátottság javulása;
- A tömegközlekedés színvonalának romlása és árainak emelkedése;
- A modal split romlása a tömegközlekedés kárára.

A fenteikből az tűnik ki, hogy komplex szemléletű térségi közlekedési rendszer kidolgozása szükséges, olyan körülmények között, amikor ez a városon belül is csak részlegesen sikeres, többnyire ott, ahol egyetlen szereplő hatásköre (2. ábra).

A helybenlakók, környezetvédők

Mándoki Péter (2000) azonosítja a két csoport érdekeit. Ezzel nem értünk egyet, mert a lakosság konkrét problémák megoldását keresi, míg a környezetvédők a „világ hosszú távú érdekeit” képviselik. A lakosság elviselhető életfeltételeket, aminek mindenképpen része a közlekedés képessége, tehát egyfajta valóságot, míg a környezetvédők elveket képviselnek. A lakosság érdeke az, hogy az általa lakott terület közvetlen közelében jelentős átmenő forgalom alakuljon ki. A környezetvédők által képviselt fenntartható jövő szempontjából a közlekedés, annak korlátozása, közösségi formák felé terelése kulcskérdés. Az egyezés tehát az, hogy a lakosság a saját lakhelyén környezetvédő, a másokén viszont könyörtelenül képviseli akár a közlekedés képességének szabadságát is. Két nagyon fontos példa jellemezheti a helyzetet. Az első esetben a lakosság, a másodikban környezetvédők voltak a főszereplők, mindkettő a főváros közlekedésének fontos pontjain zajlott.

Az első az 1990-es évek elején, a Lágymányosi híd budai levezetésének kérdése, amely most példátlan módon a hídfőnél 90 fokos kanyarban folytatódik. A híd vonalában egy lakótelep található, amelynek lakói sikerrel akadályozták meg a hídról lejövő forgalomnak az M1–M7-es autópálya közvetlen elérését. A közlekedési hatások mellett külön említést érdemel, hogy a forgalom így most más lakótelepek mellett halad, vagyis a helyzet nem lett jobb, csak másokat szennyez. A mostani nyomvonal, az Andor utca lakói is tiltakoztak, de ezúttal a városvezetés határozottabb volt, és a lakások felvásárlását ajánlotta fel.

2. ÁBRA

Budapest és környéke személyszállítás intermodális rendszerének struktúrája
(The Structure of Intermodal System of Transit in Budapest and Its Surrounding)



Forrás: Budapest városfejlesztési koncepciója 1999. 2000, VIII-9.

A második példa egy gyakorlatilag élő vita. Az M0-ás autópálya északi hídjának építését a környezetvédők felfüggesztették, tekintettel arra, hogy a híd egy környezetvédelmi szempontból kényes területet érint (Szentendrei-sziget déli része). Ebben az esetben két kérdés is felmerül: vajon mi aggályosabb környezeti szempontból, ha egy hídon folyamatos haladással átkelnek a gépjárművek, vagy folyamatos

dugókban állva szennyezik a levegőt. Vajon okoz-e akkora kárt a környezetben a hídon áthaladó forgalom, mint amennyivel a városi környezetet és a városlakók egészségét rombolja.

Megoldási alternatívák a budapesti térségben

Az áttekintett szakirodalom a városi térségek közlekedési problémáinak elemzése kapcsán elsősorban a centrumra, a városi közlekedés-politika teendőire koncentrált. Ennek értelme, összevetve a jelenlegi hazai településfejlődési tendenciákkal, az, hogy a magyarországi szuburbanizációs folyamatok esetében, még a legkifejlettebb változatban is a városmag és a várost körülölelő települési gyűrű közötti kiegyenlítő szívértő mellett a városmag dominanciája a jellemző⁹. Ugyanakkor Bergék modelljének (Berg et al. 1982) és általában a városfejlődés-elméleteknek az elfogadása arra sarkall, hogy nagyobb figyelmet kell fordítani a funkcionális városi térség gyűrű részének problémáira is.

Monigl János úgy fogalmaz, hogy a város problémáinak, a város élıhetőségének kérdése a belsı városrészek állapotának, élıhetőségének a problémája, ez „döntı mértékben befolyásolja” a város egészének életét, mőködését (Monigl 2000a, 9). Számára a belsı területek problémáinak megoldásában meghatározó a közlekedés kérdése: „Budapest közlekedési problémáinak súlypontja a belsı területeken van, a helyzet javítása azonban döntıen a külsı területek, és az agglomerációs környék kapcsolatainak célzott javításával érhető el.” (Monigl 2000a, 10) Monigl János szerint a fıvárosi közlekedéspolitika céljainak a következıknek kellene lenniük:

- Közlekedési kapcsolatok biztosítása;
- Belsı területek tehermentesítése;
- A környezetromlás fékezése;
- A közlekedési rendszer hatékonyságának növelése;
- Hozzájárulás a finanszírozáshoz (Monigl 2000a).

A térséggel foglalkozó közlekedési szakemberek számára az agglomeráció mindenekelıtt többletforgalmat jelent, amelyet részben a városon kívül kell tartani, részben pedig minél nagyobb arányban a közösségi közlekedés eszközei felé kell terelni. A közösségi közlekedés vonzereje növelésének nélkülözhetetlen, de önmagában nem elegendı eszköze a Budapesti Közlekedési Szövetség (BKSz) megalakítása (Mándoki 2000; Monigl 2000b). A BKSz megalakítása ki kell, hogy egészüljön részben „puha” (környezeti érzékenység növelése, környezetbarát technológiák elterjesztése, tervszerő terület-felhasználás, motorizált egyéni közlekedés visszaszorítása forgalomszabályozással, üzemanyagadókkal), részben „kemény vagy restriktív” (motorizált egyéni közlekedés fokozott visszaszorítása sebességkorlátozással, útdókkal, gyalogosövezetekkel, szigorított károsanyag-kibocsátási normák) közlekedés-politikai eszközökkel (Mándoki 2000). Ezek csupán együtt jelentenek megfelelı ösztönzést az egyéni (motorizált) eszközökkel szemben, a közösségi közlekedés irányába. A cél azoknak az externáliáknak a minél teljesebb körő megfizettetése, amelyeket az egyéni (motorizált) közlekedés okoz, és az, hogy az így megszer-

zett forrásokat minél nagyobb arányban a közösségi közlekedés versenyképességének javítására fordítsák.

Budapest városfejlesztési koncepciója lényegében a fenti szakmai szempontokat figyelembe veszi, sőt egyik készítője egy összefoglaló cikkében ki is emeli az agglomerációs gyűrű felé magas színvonalú kötőtpályás kapcsolatok létesítésének szükségességét (Molnár 2000).

Végezetül azt gondoljuk, hogy az áttekintett szakirodalom két kérdést nem vagy csak felületesen érint, holott a jelen tanulmány olvasójában, mint ahogy szerzőjében is, hiányérzetet hagyna, ha nem érintenénk. Ezek a demokratikus átalakulás hatásai a közlekedési fejlesztésekre, ami csak részlegesen érinti az általunk vizsgált kérdést, és a közösségi, tulajdonosi összhang megteremtésének fóruma, ami akár az előbbi egy másik aspektusának is tekinthető, ugyanakkor a tanulmány talán egyik legfontosabb kérdése.

Szemben a rendszerváltást megelőző bürokratikus rendszerrel, ma már nem elég szakmai szempontból optimálisan megalkotott városi – térségi közlekedésfejlesztést megvalósítani, hanem arra is szükség van, hogy ezt a lakosság elfogadja, és a fejlesztések részét képezze a hátrányosan érintettek megfelelő kompenzálása. A jó példa a pusztazámori eset lehet, a rossz példa pedig a Lágymányosi híd budai hídfője, mint örök mementó. Csak reménykedni lehet, hogy a kettő között eltelt idő a fejlődés irányát is mutatja.

A lakossági csoportok közötti konszenzus megteremtése mellett a politikai szinten belüli egyeztetések (intézményesült) fóruma is elengedhetetlen. Teljesen világosan látszik az áttekintett közlekedés-politikai kérdések alapján, hogy már ebben a pillanatban sem lehet Budapesten úgy közlekedés-politikát készíteni, hogy ne az agglomerációban kezdjük. Ez viszont olyan hatásköri és érdekeltségi kérdéseket vet fel, amelyek ma kezeletlenek, és véleményünk szerint a BKSz sem nyújt majd megfelelő megoldást, hacsak nem ruházzák fel közigazgatási, hatósági jogosítványokkal. Ez utóbbihoz azonban ebben a pillanatban sem a szükséges konszenzus, sem a gondolat érettsége nincs meg. A BKSz a jelenlegi tervekben először mint tarifaszövetség alakulna meg, innen pedig nagyon hosszú út vezet valamilyen hatósági jogokkal felruházott önkormányzati jellegű testületig.

Jegyzetek

¹ Az első bejelentések valamikor az 1990-es évek közepére, 3. negyedének elejére tehetőek, miközben ma, mintegy fél évtizeddel később, még mindig jövő időben beszélnek róla az illetékesek.

² A népességnövekedés egy-egy település esetében azért szembeötlő, mert az ország népessége hosszú évek óta csökken. A konkrét esetekben is a növekedés szinte kizárólag a vándorlási többlet hatása, amely önmagában is az említett települési folyamatokra utal.

³ Mándoki Péter az egyéni / tömegközlekedés externális hatásainak elemzésekor hasonló problémát fejtet (Mándoki 2000).

- ⁴ Az Árpád hídtól északra elterülő hatalmas, sűrűn lakott térség (több lakótelep mindkét oldalon és felkapott agglomerációs övezetek Pest – budai összeköttetés nélkül).
- ⁵ Látszólag nem helyén való egy maximum néhány ezres település és egy közel kétmillió város kapcsolatában a kisebbik arroganciájáról beszélni. A szóhasználatot részben a kölcsönösség, részben az a tény indokolhatja, hogy a kicsik így ellensúlyozzák, kompenzálják függőségüket, illetve így próbálják tompítani, elkerülni a lakosaik által igénybe vett fővárosi szolgáltatások (pl. közlekedés) költségeinek megtérítésére vonatkozó fővárosi igényeket.
- ⁶ A társaságok közötti tarifa-kapcsolatokra jó példa az, hogy a fővárosba intercityvel érkezők az utazás napján ingyen közlekedhetnek a BKV járataival, vagyis a vonatjegy tartalmazza a fővárosi tömegközlekedés költségeit.
- ⁷ Ez nem mond teljesen ellent annak a nem verifikált tudományos tételnek, miszerint ha a gépkocsi felkerülne a tiltott drogok listájára, az sem csökkentené népszerűségét.
- ⁸ Ezt érdemes Erdősi Ferenc nyomán azzal a ténnyel is megerősíteni, hogy a kisebb cégek szállítási igényeihez kevésbé igazodnak olyan nagy nem közúti szállítók, mint a MÁV.
- ⁹ Bergék (Berg et al. 1982) modelljének kitételei a hazai viszonyokra alkalmazva.

Irodalom

- Berg, L. van den–Drewett, R.–Klaasen, L.H.–Rossi, A.–Vijvetberg, C.H.T. (1982) – *Urban Europe I: A Study of Growth and Decline*.
Budapest városfejlesztési koncepciója 1999. (2000) Budapest.
- Enyedi Gy. (1988) *A városnövekedés szakaszai*. Akadémia Kiadó, Budapest.
- Erdősi F. (1991) *Kommunikáció és térszerkezet*. Akadémiai Kiadó, Budapest.
- Erdősi F. (2000) *Európa közlekedése és a regionális fejlődés*. Dialóg Campus, Budapest–Pécs.
- Kovács R. (1999) *A szuburbanizáció hatása az önkormányzatokra*. Kandidátusi értekezés és válasz az opponensi véleményekre. Kézirat.
- Matolcsy Gy. (1998) *A budapesti régió lehetséges szerepe a regionális együttműködésben*. Kutatási zárótanulmány. Magyar Tulajdon Alapítvány – Privatizációs Kutatóintézet, Budapest.
- Mándoki P. (2000) A térségi személyi közlekedés fejlesztésének infrastrukturális hatásai. – Magyar I. (szerk.) *Városi és térségi közlekedés*. MTA, Budapest.
- Molnár L. (2000) A közlekedés szerepe Budapest fejlődésében. – *Budapesti Negyed*. 28.
- Monigl J. (2000a) A Budapesti Közlekedési Szövetség létrehozásának feltételei. – Magyar I. (szerk.) *Városi és térségi közlekedés*. MTA, Budapest.
- Monigl J. (2000b) A fővárosi közlekedéspolitika elveinek és eszközszerének pontosítása. – Magyar I. (szerk.) *Városi és térségi közlekedés*. MTA, Budapest.
- Perczel Gy. (szerk.) (1996) *Magyarország társadalmi-gazdasági földrajza*. ELTE Eötvös, Budapest.
- Zegras, C. (2000) A városi közlekedés. – Enyedi Gy. (szerk.) *Magyarország településkörnyezete*. MTA, Budapest.

IDEAS ABOUT THE QUESTION OF TRANSPORTATION AND ITS ORGANISATIONAL CONNECTIONS IN THE CASE OF THE ADMINISTRATIVE PROBLEMS OF BUDAPEST AREA

RÓBERT KOVÁCS

In the study the actor wants to put the transportation problems of Budapest Agglomeration into a multidisciplinary aspect on the basis of works and ideology of transportation experts. It analysis the factors and interests of transportation and transportation policy in the region of Budapest and its surroundings. After that it draws the most important transportation policy conclusions by clashing the theoretical and the particular knowledge concerning the region.