

JÖVŐKÉP A TERVEK TÜKRÉBEN: A PÓKHÁLÓ

Bármilyen hihetetlen egy nagyváros közlekedési rendszere is olyan érzékeny, mint egy pókháló. Bárhol megrezzenti valami, az egész háló érzékeli, pedig az erős szélnek is ellenállnak vékony alkotó szálai. Ha valaki kételkedne ebben, érdemes csak visszaidézni bármelyik nagyobb budapesti közlekedési beruházás vagy felújítás időszakát, amikor például a Boráros téri Petőfi híd felújítása Csepeltől Újpeستig megzavarta a forgalom megszokott menetét. A közlekedés tervezésénél nagy területet kezelve, távlatokra kell előre látni. Az 1873-as egyesítéskor 200 km²-en 300 000 ember élt, és a 18-19. század fordulójára húzóágazat lett a közlekedés, ma 550 km²-en 1,8 millió ember él és a közlekedés problémái a fejlődés gátjává váltak.

A közlekedés megszokott menetét említettük, jóllehet a mai viszonyokat már aligha lehet megszokni. Állandó zsúfoltság, jelentős környezetszennyezés a közlekedés miatt, lassú eljutás, megnövekedett utazási idők. A szakemberek által forgalomtechnikai intézkedésekben rejlő tartalékoknak nevezett lépések már nem segítenek. Például a közlekedési lámpák, az autóbusszavok létesítése sokszor inkább lassítja a forgalmat, mint segíti. A tömegközlekedés aggasztó módon leépül. Romlik finanszírozása, csökken a hálózat hossza, elavulnak eszközei és csökken teljesítőképessége. A közlekedési igények egyéni közlekedéssel történő kielégítése lehetetlen, az állóforgalom helyigénye, a mozgáshoz igénybe vehető utak, utcák szűk keresztmetszete, a környezeti ártalmak növekedése mind ezt húzza alá. A környezeti károk nem magából a közlekedésből, hanem annak rossz feltételrendszeréből következnek. Radikálisabb intézkedésekre van tehát szükség. Ezeket igyekezett koncepcióba fogalmazni a fővárosi önkormányzat képviselő testülete által elfogadott hosszú távra tekintő Budapest közlekedési rendszerének fejlesztési terve.

A fejlesztési terv egy együttműködésre alapozott folyamatos közlekedésfejlesztési tevékenységet vetít előre, mely távlati stratégián alapszik, és szakít a pillanatnyi problémák, gyakorlati lépések tűzoltó módszereivel, melyek hosszú távon inkább rontják a helyzetet.

Sokszor súlyos kritika illeti azokat a törekvéseket, mellyel létrejött Budapest a mai nagyváros. Történetében benne van a 19. század önálló Magyarországot megjelenítő főváros kialakításának elképzelése; Trianon, mely a Budapest után következő nagyvárosokat elcsatolta, például Pozsonyt, Kassát, Temesvárt, Újvidéket, mely a Budapestre áramlást is megerősítette; a gazdasági válságok idején gyakori városi népességrobbanás; és a második világháború utáni egyoldalú iparosítás következtében kialakított Nagy-Budapest. Tény, hogy a fejlesztési terv azt állapíthatta meg, hogy 1999-es adatok szerint Budapesten él a népesség 18 százaléka, itt koncentrálódik a foglalkoztatás 41,7 százaléka, itt állítják elő a bruttó hazai termék 34,1 százalékát.

A történet folytatása is látható. Az Európai Unió bővítésének hatása Budapest kedvező fekvésének, geopolitikai helyzetének kihasználásával új távlatokat jelenthet. Az Európai Unió életében régiók és alrégiók, illetve azok központjai egyre nagyobb szerepet játszanak, mint térszervező erők, és különösen fontos ezek belső és külső kapcsolati rendszere. Számos európai közlekedési útvonal érinti Budapestet, de kiváló adottságai aligha kihasználhatók, ha fennmarad, hogy általános gazdasági és technikai színvonalától a közlekedés elszakadt. Az nyilvánvaló, hogy az Európai Unión belül a térségek is versenyben állnak, az Unió nem jelent kiegyensúlyozott gazdaságot.

Gyakorta felmerül, hogy a fővárosban versenyt futni a városnövekedéssel nem lehet vagy nem érdemes, a vidék fejlesztésével, elszívó hatásának érvényesülésével javulnak Budapest gondjai. A megállapítás több igazságelemet tartogat, de belátható időn belül nem járható út. Gazdasági szerkezet ilyen átalakulása belátható időn belül nem megvalósítható, tehát

nem várható, e nélkül pedig ez az elképzelés nem valósítható meg. A fővárosból az agglomerációba való kiköltözés, évente 16-18 ezer fő mozgása mutatja, hogy az emberek nem ragaszkodnak mindenáron a fővárosi lakáshoz, de ez inkább a fővárosi gondokat agglomerációs problémákká növesztette, tehát a fejlesztési terv sem gondolkozhat csak a főváros határain belül. Kellemetlen mellékhatás, hogy a vidékfejlesztés gondoljaiban sokszor könnyebb a bűnbakot keresni, a fővárosra mutogatni, márpedig ez a mondvacsinált, látszólagos ellentét roppant káros az országos fejlesztési elképzelések objektív értékelésében, melyek ugyancsak szoros összefüggést mutatnak – gondoljunk csak az autópálya-programra, a dunai átkelőhelyek kérdéseire. Tovább nehezíti a helyzetet a szereplők között az együttműködési készség hiánya, rövidtávú politikai érdekek érvényesítése, a vélt vagy valós konkurenciaharc hangsúlyozása.

Maga Budapest kivételes szépségével nem véletlenül érte el, hogy a világörökség részeként számon tartják. A közlekedés szempontjából ennek a szépségnek ára van, illetve nehezebb alkalmazkodni az adottságokhoz. A várost átszelő Duna átkelőhelyeinek teljesítő képessége meghatározza a város egészének működőképességét. A budai oldalon a hegyek ugyancsak meghatározzák a fő közlekedési útvonalak irányait, a hegyek és a Duna közötti szűkületek pedig a hídfők kialakításában okoznak nehézséget. A nem, vagy kevésbé látható adottságok között említendő, hogy nagyobb tájegységek találkoznak itt, melyek változó talajviszonyokat, geológiai törésvonalakat és értékes, óvandó forrásokat, vízkészletet jelent. Mindez azt jelenti, hogy a közlekedés fejlesztését körültekintően, a korszerű, környezetbarát technológiák és technikák felhasználásával lehet tervezni. Kétségtelenül ez adott esetben drágítja a megoldásokat.

A tervezési módszerek között érdekesen alkalmazható ilyen nagy beruházások esetében is az értékelemzés. Ebben a legkedvezőbb összetartozó funkció és költség párokból áll össze a teljes költség. A magyar beruházási gyakorlatban számos alkalommal ezek összetartozása látszólag meglazul. Nyilván drágítja a megoldást, ha olyan funkcióért is fizetni kell, ami nem szükséges, de akkor is kedvezőtlen az arány változása, ha olcsóbban, de a funkciók csorbításával jön létre valami. A stratégiai tervezés egyik alapvető eleme a műszaki gazdasági elemzés.

A kihívás tehát több elemet egyesít. Egyik síkja a növekvő mobilitás biztosítása, a városi életminőség javítása, humánus, környezetkímélő teljesítményekkel. A második a régiók egymásra épülő rendszerében Budapesttel szembeni elvárások, melyben agglomerációs és országos kapcsolati rendszerek egyaránt érvényesülnek. A harmadik az európai és globális feladatok megkövetelte városszerep. Ez a szabatos műszaki megfogalmazás némi magyarázatot igényel.

Vissza kell térnünk egy pillanatra a bevezetőben említett pókháló hasonlathoz. A fenti kihívások ugyanis csak összefüggésükben értelmezhetők. Nem képzelhető el olyan teljes értékű megoldás, mely csak a lokális érdekeket veszi figyelembe, ahogyan nem lehet abból kiindulni, hogy amink van, azzal szolgáljuk ki Európát, és majd megleszünk valahogy idebent. Bármilyen erőltetettnek tűnik, de mondjuk egy dél-budai állandósuló közlekedési probléma a belváros ellehetetlenülését éppúgy eredményezi, mint az agglomeráció közlekedési kapcsolatainak gondjait, és a regionális közúti kapcsolatrendszer csorbulását. A fejlesztés egyes elemeinek konkrét kialakításában, megvalósítási sorrendjében természetesen lehetnek változatok, de a közlekedési rendszer neuralgikus pontjai minden síkon hatnak egy időben és halmozódó problémákat okoznak.

Az is rendkívül fontos, hogy egy-egy felmerülő probléma megoldása többnyire nem azonosítható egyetlen létesítmény, beruházás megvalósításával. Olyan komplex elem, mint például a tervezett 4. Dél-Buda – Rákospalota metróvonal sem ragadható ki a környezetéből, ahhoz kapcsolódó felszíni rendezés, csomópontok új kialakítása, új tömegközlekedési kapcsolati rendszer kidolgozása és működtetése is hozzátartozik, sőt az érintett térség városépítészeti megújulása is szoros összefüggést mutat. A javuló kapcsolatrendszer értékesebbé tehet területeket, melyek így újabb és újabb lépéseket

indukálnak, míg egyes területek elhanyagolása gyors perifériára szorulást, leépülést is eredményezhet. A város fejlődés és a közlekedésfejlesztés kölcsönhatása az urbanizáció egyik motorja. Maradva ennél a tervezett fejlesztési elemnél, a 4. metróvonalnál. Az érintett, központi fekvése miatt potenciálisan igen értékes, de ma inkább lebecsült VIII., IX. kerület és fejlesztett közúti villamos kapcsolattal erősítve a X. kerület érintett területeinek bekapcsolása adott esetben többet segíthet a város egészén, mintha azt jelen állapotában hagyva a Rákóczi út környékén valósulna meg közvetlenül újabb közlekedési beruházás, mert ma ott van forgalom.

Az egyszerűsítve „minden mindennel összefügg” gondolat jegyében a koncepció, mely egy lépcsőben 2015-ig, majd ezután nagyobb távlatú második lépcsőben gondolkodik, jól megragadható vezérelvek érvényesítése mellett alakítható ki, melyet a közlekedésfejlesztési terv rögzít is. Némelyik igazán magától értetődő, de mégis fontos szerepeltetése, mert minden nyilvánvalósága ellenére többször elhanyagolták, másrészt így látható a teljes kép, hiszen a vezérelvek között is szoros az összefüggés.

Az első az együttes település és közlekedéstervezés elve. A rendszerváltást megelőzően, de az után is érzékelhető, hogy az ágazatok, közigazgatási egységek között mély szakadék tátong. Például a Váci úti metróépítésnél elhangzott, hogy a megvalósításával párhuzamosan folyó közműátépítés és útépítés rontja a metró beruházás fajlagos költségeit. Hasonló évelés ma is megjelenik, nemegyszer az említett értékelemzési szemlélet mellőzésével kevesebből kihozható félmegoldások takarékos mivoltára hivatkozva.

A következő elv a tervezhető és a fenntartható mobilitás. A gazdasági növekedés lehetőségeinek bővölete után mindenütt a fenntartható, sőt jobban fogalmazva nem öngyilkos hatásokat kiváltó növekedés tervezése kerül előtérbe. Az integrált hálózatfejlesztés és működtetés elve ugyancsak nem új. Sajnos az érintett partnerek, például különböző üzemeltetők együttműködésének tapasztalt hiányosságai, vélt vagy valós érdeellentétei nehezítik az érvényesítését. Újabb elv a helyváltoztatások csökkentése és befolyásolása. Nem tévesztendő azzal, hogy a tömegközlekedés térvesztésének következtében csökkenni látszik az utazások száma. Valójában ez a mobilitási igény más eszközre terelődve nagyobb gondokat okoz ma a városban. Ugyanakkor tudatos várospolitikával nem kényszerülnek az emberek annyi helyváltoztatásra akár a munkával akár a kereskedelemmel kapcsolatosan. Például a szétszórta kereskedelmi megacentrumok a vásárlókra terhelik azt a közlekedési terhet, amit eddig a kisebb üzletek árueelosztása jelentett. Ugyancsak tudatosan érvényesíthető közlekedéspolitikai elv az áramlatok irányának és eszközének szabályozása. Ez a hálózat-szemlélet kedvezőbb teherelosztás mellett az utazóközönség számára is kínálhat alternatívákat, kedvezőbb lehetőségeket. Az újabb elv a használó-barát infrastruktúra kialakítása. Ebben a közlekedők érdekeinek figyelembe vétele igen árnyaltan történhet, különös figyelemmel a mozgáskorlátozottakra.

Végül, de nem utolsó sorban rögzítendő elv a közlekedésminőség és környezetminőség összhangja, pontosabban együttes, összehangolt emelése. Ma nem csupán Budapest, hanem számos nagyváros egyik legnagyobb gondja rejlik e mögött. Mintegy százötven éve London lovakra alapozott közlekedésének környezeti katasztrófájáról beszéltek, a római klub közel 50 éve már az olajszármazékok veszélyeit emelte ki. A 21. század kérdése, milyen választ tud adni. Mai ismereteink szerint ez a lényegesen környezetkímélőbb, elektromos energiára alapozó tömegközlekedés elsőbbsége lehet.