

KÖZLEKEDÉSFEJLŐDÉS, GAZDASÁG, URBANIZÁCIÓ

Kezdjük egy sommás megállapítással: gazdasági fejlődés, a polgárok gyarapodása sehol sem következett be eddig, ahol megtorpant az infrastrukturális fejlődés, ezen belül a közlekedés és lelassult a városiasodás. Sőt a fordított helyzet gondjai még jobban érzékelhetők, hiszen például a magyar történelmi fejlődésben – erre a reformkori polgári fejlődéssel összefüggésben megfogalmazott igények különösen ráirányítják figyelmünket – döntő kérdéssé vált a közlekedés fejlesztése, és a városiasodás elősegítése. Nem véletlen, hogy a kiegyezést követően éppen ezeken a területeken különösen felgyorsult a fejlődés, és hogy a trianoni béke milyen következetesen igyekezett megtörni ezt a lendületet.

Huszdik századi történelmünkben ugyancsak meríthetünk példát arra, hogy a „nem termelő szféra” elhanyagolása milyen következményekkel járt. Arra is találunk példát, hogy mit jelent a kiegyensúlyozott városfejlesztés helyett valamely mutató bővületében kialakítani Nagy-Budapestet, ahol ma is az ország lakosai közül mindegyik ötödik él.

A történelmi tapasztalatok azt mutatják, hogy a várost reprezentáló objektumok, együttesek, mint lakóterületek, gazdasági övezetek, ipari centrumok és a közöttük kiépülő kapcsolatok egymást váltva válnak fő hajtóerővé a városfejlődésnek. Ugyanakkor a két komponens folyamatosan hat egymásra, és túl nagy különbség sem alakulhat ki. A kapitalista fejlődés megindulásakor sorra leomlottak az európai városokban a városfalak, helyüket körutak foglalták el, a városkapuk tágas sugárutaknak adtak helyet, melyekhez a város más településekkel kialakuló kapcsolatai csatlakoztak. Megjelent a városi tömegközlekedés, és az egyéni közlekedés új formái is berobbantak a századfordulón, mint a kerékpár és az autó.

Napjaink városaiban a jövő évezred legnagyobb kérdései között található a közlekedés megoldása. A fejlődő országokban hatalmas népességű megapoliszok alakultak, ahol a közlekedés a szegény rétegek mozgása, munkához vagy munkába jutása szempontjából is fontos, de feltételei igen nehezek. Mexikóváros, Sao Paulo, Rio de Janeiro ilyen állapot példái. A fejlettebb országokban a fő- és alközpontrendszerek közötti közlekedés, a történelmi magok kiszolgálása és az agglomerációs jelleghez tartozó nagy távolságok leküzdése a fő feladat. Az értékes építészeti környezet megóvása miatt a századfordulóhoz hasonló bontásos közlekedési térnyerés aligha járható. Nem véletlen, hogy itt a külön szintű közlekedés, közúti alagutak, a metrók viszik a prímét. Említhető Lille, Párizs, Bécs példája. Csak kevés város volt képes olyan előnyt szerezni, hogy éppen a nagykapacitású közlekedési hálózat kiépítésével tudta lendíteni a városfejlődést új területeken, mint például Prága vagy Washington DC esetében történt, és történik. Utóbbi esetében a város vezetése éppen a területgazdálkodás szempontjait is figyelembe véve alakította ki hálózatát, mely mellé üzlethálózatok, bevásárlóközpontok, ipari centrumok települtek.

Hogy Budapest melyik csoportba sorolható – bár a csoportok között gyakori az átfedés – úgy érzem, nem kell részleteznünk. A forgalmi igényeket pedig ott és olyan irányokban kell kielégíteni, ahol jelentkeznek, és a leggyorsabb eljutási időt biztosítják. Ezt a kerülőút mentes lehetőséget valósították meg a külön szinten közlekedő városi gyorsvasutak, és vált ez igazán napjainkra lehetővé, amikor a korszerű technika geológiai, hidrológiai veszélyek nélkül képes biztonságos alagútépítésre.

A történelmi korokban a közlekedésfejlesztés mindig jó üzletnek bizonyult. A közlekedés és különösen a városi tömegközlekedés üzemeltetése viszont sehol sem jövedelmező önmagában. Haszna a város életének fenntarthatóságában, az emberek mobilitásának biztosításában rejlik. Sajnos nálunk a sok évtizedes ágazati szemlélet, a csak ágazatokon belül képzett mutatók hazájában nehéz helyzetben van a közlekedési vállalat. Önmagában egy életerős felnőtt meggyógyítása sem üzlet, de alkotó munkája, amikor megszabadul a

betegségétől már bőségesen kiegyenlíti a tartozást. Bármilyen egyszerű a példa, hazai gyakorlatunkban a közlekedés és városfejlesztés megítélése ma is itt tart, és a változás aligha remélhető mástól, mint a gazdasági élet igényeinek hatásától és az emberek azon igényének megfogalmazásától, hogy életminőségük javulásához a városi élet mozgalmassága, a különböző városrészek elérhetőségének lehetősége is hozzá tartozik.