

A MAGYAR VÁROSI KÖZLEKEDÉS HÁROM ÉVTIZEDES FEJLŐDÉSE

DR. ÁBRAHÁM KÁLMÁN

A felszabadulás óta következetesen megvalósított élet-színvonalpolitikánk — különösen az utóbbi években — jelentős mértékben megváltoztatta a lakosság életkörülményeit és életmódját. Ez többek között a jövedelem és a fogyasztás színvonalának emelkedésében, a fogyasztási struktúra átalakulásában is megnyilvánult.

A megváltozott életviszonyok döntő eleme volt, hogy létrejött egyik legfontosabb szocialista vívmányunk, a teljes foglalkoztatottság. A foglalkoztatás szerkezetének átalakulásával a korábbtól lényegesen eltérő életmód és életforma honosodott meg a lakosság széles rétegeinek körében, ez pedig sok esetben együtt járt a lakóhelyváltoztatással. A társadalmi átrétegződés elsősorban az agrárnépességet érintette, az ország aktív keresői között a mezőgazdasági dolgozók aránya az 1949. évi 56%-ról 1969 végére 30%-ra csökkent.

A foglalkozás-változás következménye volt, hogy a falvakból a városokba — elsősorban a fővárosba — áramlott a lakosság. A városlakó népesség aránya az 1949. évi 36,8%-ról napjainkig közel 50%-ra emelkedett. (Ennek következménye is volt, hogy 1949 és 1960 között az ország teljes népességgyarapodásának 17%-a, a következő évtizedben pedig 38%-a Budapesten jött létre, és ez az aránytalanság csak az utóbbi években kezd valamelyest kiegyenlítődni.) A városi lakosság számának növekedése különösen gyors volt az iparilag fejlett körzetekben, így pl. Borsod—Abaúj—Zemplén megyében, ahol 1949-ben a városlakók a lakosság 22,7%-át tették ki, két évtized múlva már 35%-át. Vagy Veszprém megye hasonló adatait szemügyre véve: húsz év alatt 11,8%-ról 32,6%-ra nőtt a városi lakosság.

AZ URBANIZÁCIÓ ÉS A KÖZLEKEDÉS

Fejlődő szocialista városainkban az emelkedő élet-színvonal és más tényezők együttesen a számában megnövekedett lakosság közlekedési szükségleteinek megsokszorozódását eredményezték. A foglalkoztatási szerkezetben bekövetkezett változás az emberi élet két legjelentősebb földrajzi pontja: a lakóhely és a munkahely eltávolodását vonta maga után, ez is az utazási szükséglet növekedése irányában hatott.

A felszabadulás utáni évtizedek urbanizálódásának sajátos vonása a kétlaki települések csoportjának nagyméretű kitérülése. 1960-ig csaknem megháromszorozódott az ilyen jellegű községekben lakók száma. A lakóhelyüket továbbra is megtartó, korábban kizárólag a mezőgazdaságban dolgozó lakosok a közeli városokban kerestek munkahelyet, ezzel mind kiterjedtebb ingaforgalom alakult ki az országban. A naponként ingázók száma 1960 és 1970 között több mint másfélszeresére nőtt, ez az elővárosi és városi közlekedés, főleg a tömegközlekedés szervezésében és fejlesztésében okozott komoly gondot. Az új gazdaságirányítási rendszer — a fővárosi és a nagyvárosi ipari üzemek részleges kitelepítésével — végül is megállította az ingázás növekedését.

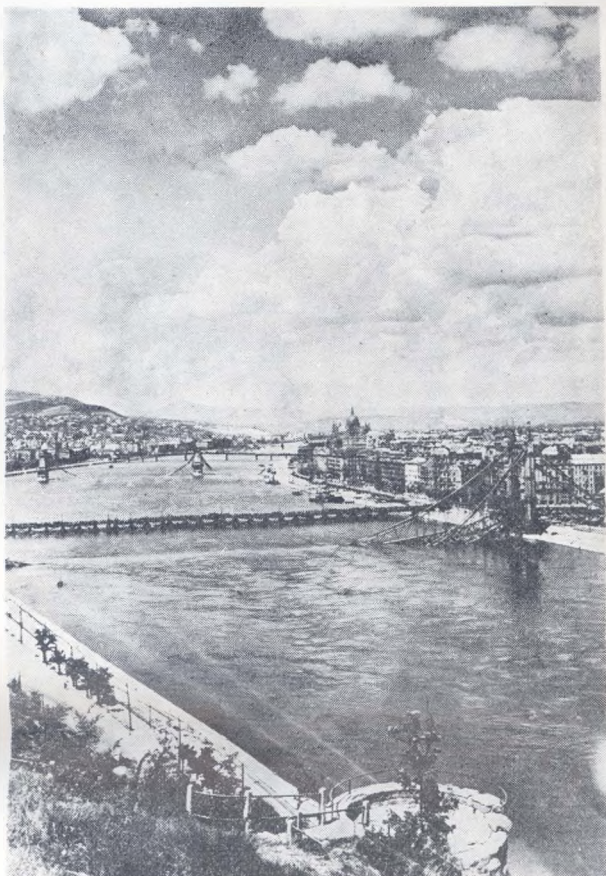
A motorizáció, a magán-személygépkocsik egyre nagyobb száma a városi személyszállítás differenciálódásához vezetett. Az elmúlt 30 évben az egyéni közlekedési eszközök fokozatos terjedése és az új tömegközlekedési eszközök (autóbusz, trolibusz, metró) mind jelentősebb részvállalása a városi közlekedésből szerkezeti változást, emellett nem kevés gondot is okozott. Az egyéni gépjármű-közlekedés és a tömegközlekedés között, valamint a tömegközlekedésen belül a helyes munkamegosztás kialakítása egyre égetőbb feladat, nemcsak a gazdaságossági szempontok, de az utazási igények rohamos növekedése és a városok belterületén még rendelkezésre álló közlekedési terület foglaltsága miatt is.

Az urbanizáció és az életszínvonal emelkedése következtében a városokban emelkedik a lakások száma, ami az intenzív beépítés folytán laksűrűség-növekedést is jelent és megváltoztatja a városszerkezetet is. A felszabadulás óta mind a fővárosban, mind vidéki városainkban a városszerkezet átalakulása nagymértékben befolyásolta a városi közlekedés nagyságát és fő irányait, ezáltal szükségessé tette az igényeknek megfelelő hálózat kialakítását.

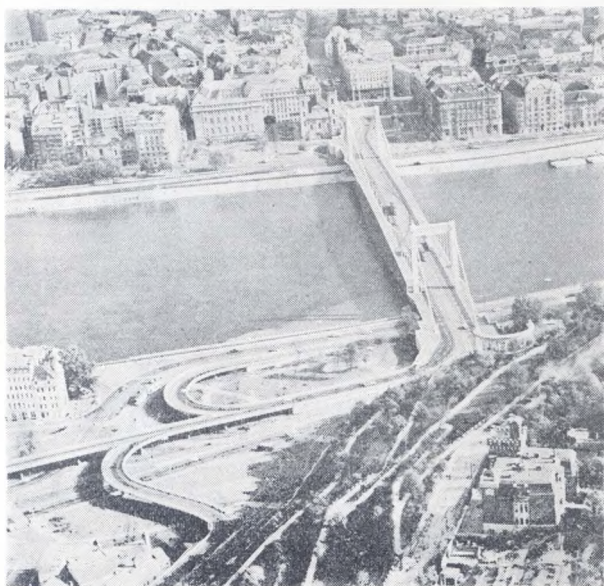
VÁROSI KÖZLEKEDÉSPOLITIKÁNK A FELSZABADULÁS UTÁN

A társadalmi és gazdasági célok megvalósítására irányuló célkitűzéseket a közlekedés területén a közlekedéspolitikai koncepció foglalja össze. Az országos gazdaság- és közlekedéspolitika része a városi közlekedés-politika, amely a város és a vele együtt élő környék közlekedésére vonatkozó átfogó, elvi jellegű állásfoglalásokat tartalmazza, kapcsolódva a városfejlesztési célkitűzésekhez. A városi közlekedéspolitika koncepció

ciója összefoglaló rendelet formájában csak 1971-ben született meg, de alapvető célkitűzései felszabadulásunk óta, a tervgazdálkodás bevezetésével már érvényesültek.



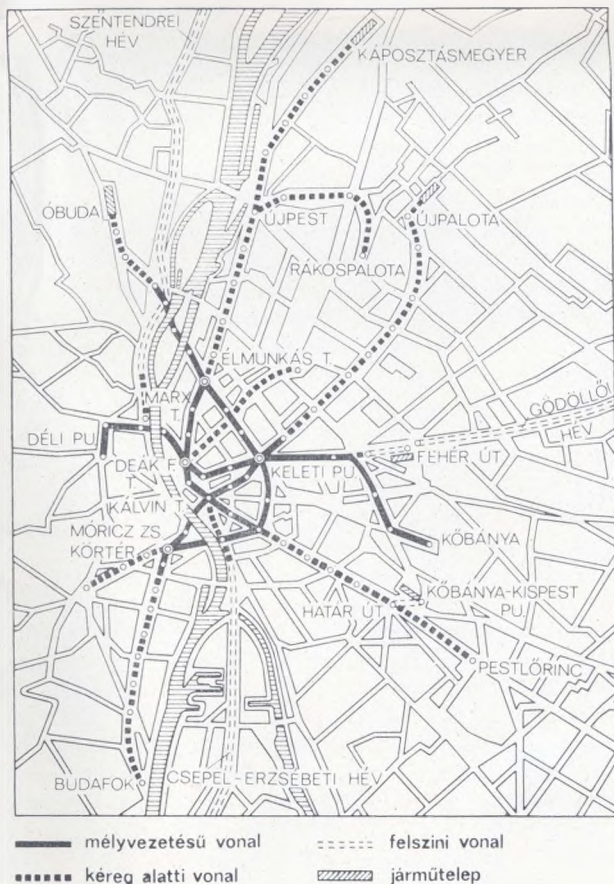
1. ábra. A háborúban lerombolt budapesti Duna-hidak



2. ábra. Az újjáépített Erzsébet-híd

Az elmúlt harminc év során a hazai városi közlekedés — az adott lehetőségek korlátai között — rendkívül nagy fejlődésben ment keresztül. E fejlődés értékelésekor figyelembe kell vennünk, hogy amíg 1949-ben csak 3,4 millió lakost érintett közvetlenül a városi közlekedés, ma már az ország lakosságának közel felét, majdnem ötmilliót. Az egy főre jutó utazások száma is jelentősen nagyobb ma, azaz nőtt a helyváltoztatási igény mértéke — döntően a foglalkoztatottság és az életforma már említett változása miatt. Az életszínvonal emelkedése továbbá nemcsak azzal teremt más helyzetet, hogy nagyobb a mozgásigény, hanem azzal is, hogy az utazás korábbi feltételei, kényelme ma már nem felel meg, érthetően ezzel szemben is nőtték a követelmények.

A városi közlekedéssel szemben támasztott nagyobb igények ellenére a városokban és a városias jellegű településekben a beépített területek nagysága, bár növekedett, de nem változott lényegesen; a mennyiségi növekedés tehát nem bővebb, kiterjedtebb hálózaton oszlott el, ezért a fokozott szükségletek a forgalom sűrűsödését eredményezték. Az úthálózat és a város szerkezet alapvető módosítására — néhány újonnan épített várost kivéve — nem kerülhetett sor, ezért a közlekedésfejlesztés fő módszere a forgalomtechnikai eszközök széles körű alkalmazása és a városi utak hierarchikus rendszerének (fő forgalmi, forgalmi gyűjtő utak) kiépítése volt.



3. ábra. A budapesti metró tervezett hálózata

A MOTORIZÁCIÓ HATÁSA A VÁROSI KÖZLEKEDÉSRE

Az utolsó háborús évben Budapesten és vidéki városaink egy részében a közlekedési pályák, a hidak, a járművek nagyobb része megsemmisült. A még használhatókat a visszavonuló hitlerista hadsereg elpusztította. A felszabadulás után az újjáépítés időszaka a városi közlekedés elemi feltételeinek megteremtésével, a helyreállítással körülbelül 1950-ig tartott.

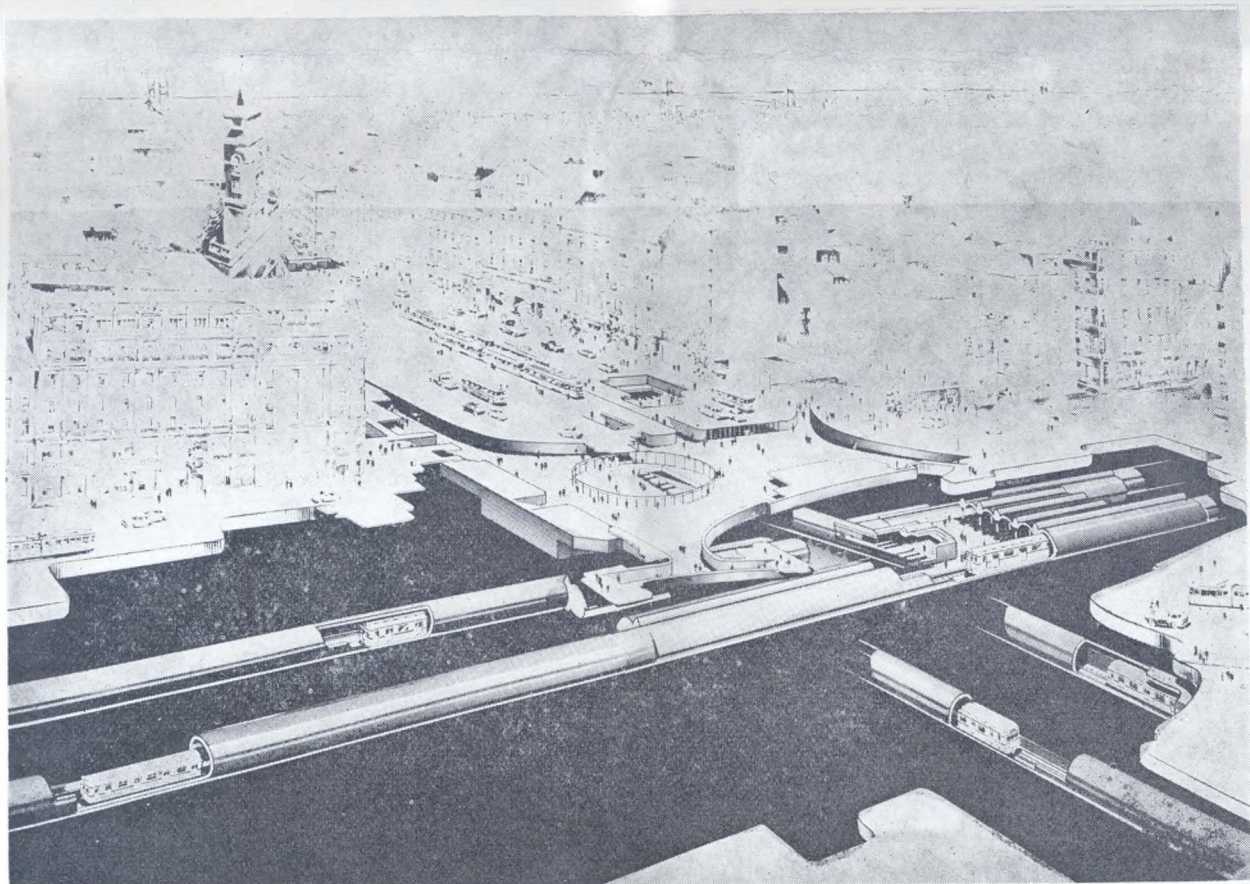
A közúthálózat, a hidak és a városi tömegközlekedés a hároméves terv végére (1949) újra elérte az 1938. évi színvonalat. A fővárosban azonban ekkorra az utasszám az 1938. évinek 2,2-szeresére, a vidéki városokban 2,8-szeresére nőtt. Az igények ilyen mértékű növekedését a hálózat és a járműállomány gyarapodása nem tudta követni.

A városi közlekedés fejlődésének következő szakaszát az urbanizáció gyorsulása és az országos méretű iparosítás jellemezte. A helyi tömegközlekedés legjellemzőbb mutatója, az egy lakosra jutó évi utazások száma, amelynek értéke a fővárosban 1950-ben 494 volt, 1955-re 617-re és 1960-ra 751-re nőtt. A vidéki városokban az utasszám növekedése még nagyobb arányú volt. 1950 elején hét város és tizenhat község Budapesthez csatolásával a főváros kerületeinek száma 22-re emelkedett, közigazgatási területe jelentősen kiterjedt, az úthálózat fejlesztéséhez azonban — a nehézipari

beruházások elsőbbsége miatt — csak igen korlátozott pénzügyi eszközök álltak rendelkezésre. Vidéki városainkban is csak minimális mértékben folyt úthálózat-fejlesztés és útkorszerűsítés.

1957-től — a motorizációs fellendüléssel egyidejűleg — fokozott figyelem fordult a közlekedés felé, nagyobb anyagi erőket lehetett a fejlesztés szolgálatába állítani. Az országban a személygépkocsik száma 1955-ben még csak 10 ezer volt, 1960-ban azonban már 31 ezer és 1965-ben elérte a 100 ezret. Városainkban a forgalomnövekedés elsősorban a távolsági utak átkelési szakaszain jelentkezett, ezért 1956 után ezek korszerűsítése kezdődött meg. Gyors ütemben növekedett a tömegközlekedési eszközökön jelentkező utazási igény, ennek következtében az autóbuzsözlekedés (különösen iparosodó városainkban) nagymértékben fejlődött. Míg 1950-ben csak 21 város és község rendelkezett önálló, helyi járási autóbuszvonallal, addig 1960-ra az ilyen települések száma 90-re emelkedett.

Az 1960-as évek elejétől indult meg hazánkban is a személygépkocsik számának jelentősebb gyarapodása. A lakosság egyre számottevőbb vásárlóereje, az élet színvonal emelkedése fokozódó igényt támasztott a gépkocsivásárlásra. A magántulajdonban levő személygépkocsik száma 1968-ban elérte a 141 ezret, 1973-ban a 381 ezret (előbbinek 67, utóbbinak közel 70%-a vidéki lakosok birtokában). Módusolt a személygépkocsi-állo-



4. ábra. A Kálvin tér rendezése, a felszín alatti gyalogosaluljáró és a metró csatlakozó vonalai

mány területi megoszlása is. Az 1973. év végén Baranya és Tolna megyében a városi lakosság személygépkocsi-ellátottsága a budapestinél (55 gépkocsi/1000 lakos) is kedvezőbb volt. Már olyan vidéki városok is vannak, melyekben a fajlagos személygépkocsi-ellátottság nagyobb, mint Budapesten. Így például Szekszárdon 1973 végén 14 lakosra, Pécsen 16, Székesfehérváron és Veszprémben 17 lakosra jutott egy személygépkocsi. Természetesen, az ellátottsági arány egyes területeken még szerényebb, így Szabolcs-Szatmár megyében 50 lakosra jutott csak egy személygépkocsi. Változtak a gépkocsihasználattal kapcsolatos szokások is. Egy 1971. évi felmérés szerint a tulajdonosok 44%-a használta naponta munkába járásra a gépkocsiját, ez az arány 1967-ben még csak 36% volt.

BUDAPEST EGYÉNI ÉS TÖMEGKÖZLEKEDÉSÉNEK HELYZETE ÉS FEJLŐDÉSE

Budapesten az ipari beruházások csökkenése, a tömeges lakásépítés megindulása és felgyorsulása, a város elavult területeinek rekonstrukciója (Óbuda), valamint az új területek beépítése (Újpalota) új, egyre növekvő igényeket támasztott mind az egyéni, mind a tömegközlekedéssel szemben. A motorizáció gyors előretérése a városi közlekedés fejlesztésében is éreztette hatását. Az ennek nyomán uralkodóvá vált szemlélet már együttesen veszi figyelembe a tömegközlekedés és az egyéni közlekedés igényeit.

A főváros tömegközlekedésében 1969-re — elsősorban a felduzzadt közúti forgalom miatt — nehéz helyzet alakult ki. A felszíni tömegközlekedés járműveinek mozgása egyre lassabbá vált. Megoldást csak a közúti forgalomtól különválasztott tömegközlekedés, a gyorsvasúti hálózat mielőbbi kiépítése hozhatott.

A budapesti városi földalatti gyorsvasút (metró) kelet-nyugati fővonalának építését 1950 májusában kezdték el. A beruházás terv szerinti végrehajtását gazdasági helyzetünk nem engedte meg, ezért az építés 1954-től 1963-ig szünetelt. A metróépítés 1963 után indult meg újra, az első 6,5 km hosszú vonalszakaszt — a Fehér út és a Deák Ferenc tér között — hazánk felszabadulásának 25. évfordulóján, 1970. április 4-én helyezték

üzembe. A vonal második — Deák Ferenc tér és Déli pályaudvar közötti — szakaszát a tervezett határidő előtt egy évvel, 1972. december 23-án adták át a forgalomnak.

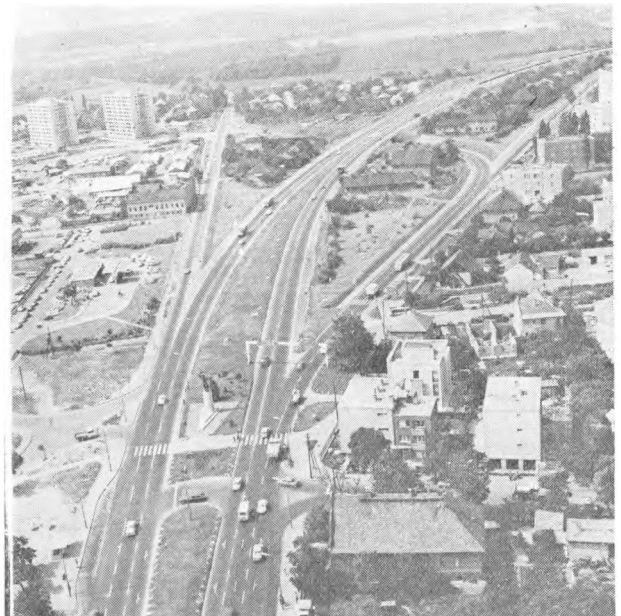
A tömegközlekedés a lakosság legszélesebb rétegeit érinti, a termelést jelentősen befolyásolja, ezért színvonalának emelése fontos politikai kérdéssé vált. A budapesti tömegközlekedés fejlesztésében a gyorsvasúti hálózat mellett az elővárosi közlekedés javításának programja is előtérbe került. Az elővárosi személyközlekedés nagymértékben városi közlekedés jellegű, jellemzője a hivatásforgalom, amelynek csúc-



6. ábra. A Budapestre bevezető gyorsforgalmú utak távlati kiépítésének terve



5. ábra. A Kossuth téri metróállomás



7. ábra. Az M 1—M 7-es autopálya fővárosba bevezető szakasza

terhelése a városi tömegközlekedés csúcsidőszakában következik be.

A budapesti elővárosi személyközlekedés kiindulópontja a főváros közvetlen környékén fekvő, az agglomerációhoz tartozó 44 település. Az agglomerációs területről a fővárosba naponta ingázók száma 1970-ben 135 ezer főt tett ki. A fejlesztés koncepciója szerint az elővárosi utasokat a jövőben az eddiginél nagyobb arányban kívánatos autóbusszal és korszerű elővárosi gyorsvasúttal szállítani. A főváros és környéke közlekedési rendszerének gyökeres átalakításával a századfordulóig nem számolunk.

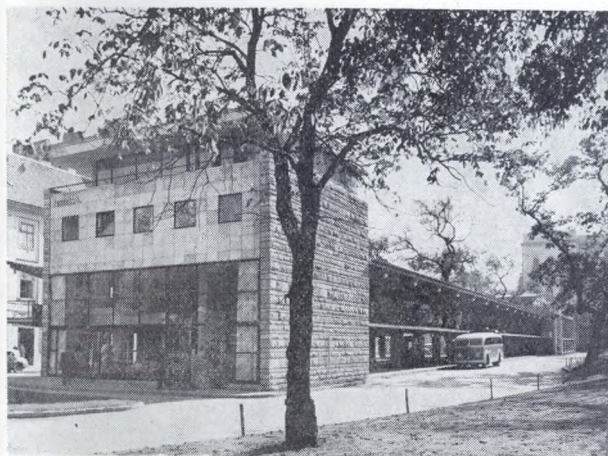
A várható közlekedési igények kielégítését egyrészt egy gyorsforgalmi tömegközlekedési hálózat, másrészt a mai városszerkezeten alapuló hierarchikus közúti rendszer (városi autópálya, főforgalmi utak, forgalmi utak) kiépítésétől várjuk. A mintegy 160 km hosszú budapesti gyorsvasúti hálózatot, a tömegközlekedés gerincét fokozatosan valósítjuk meg. A hálózat a fővárosban részben földalatti vasúti vonalakkól, részben külön pályás gyorsvillamosvasúti vonalakkól és az ezekhez szervesen csatlakozó elővárosi vasútvonalakkól áll. A rendszert kiegészíti a gyorsautóbusz, amely olyan útvonalakon közlekedik, ahol az utazási igények nem érik el a gyorsvasút, illetőleg a gyorsvillamosvasút gazdaságos üzeméhez szükséges mértéket.

A gyorsforgalmú hálózat — teljes kiépítése után — az utasforgalom 74%-át bonyolítja le és csak az utasok 26% használja majd a hagyományos autóbusz- és villamosvonalakat. Az 1972. évi adatok szerint a Budapesti Közlekedési Vállalat az utasok 51,2%-át szállította villamoson és trolibuszon, 35,7%-át autóbusszal, 7,6%-át helyi érdekű vasúton és mindössze 7,6%-át a metróban, A BKV kék autóbuszai és a hév az elővárosi forgalom mintegy 50%-át bonyolították le, a további 50% a MÁV-ra és a VOLÁN-autóbusszokra hárult.

A VOLÁN autóbuszai jelentős szerepet töltenek be a főváros elővárosi és városkörnyéki forgalmának lebonyolításában. A főváros felé tartó centrális úthálózaton létesített autóbusszvonalakat az elővárosi ingázók mintegy 20%-a használja. A városi és az elővárosi tömegközlekedés a végállomásonál kapcsolódik egymáshoz.

A budapesti távolsági és elővárosi autóbusszok állomásainak elhelyezésére már 1956-ban vizsgálatokat folytattak, amelyeket 1960-ban megismételtek. Budapest területén ebben az időben 10, akkor még a VOLÁN jogelődjének, a MÁVAUT-nak kezelésében levő autóbusszállomás működött. Ezek forgalmi rendje és épület-állománya csaknem kivétel nélkül elavult volt, az utaskiszolgálás pedig alacsony színvonalú. Az autóbusszállomások végleges elhelyezését az utasok leggyakoribb úticéljai, az elővárosi és városi tömegközlekedési hálózat optimális kapcsolata, továbbá a városrendezési (területfelhasználási) lehetőségek szabták meg. Ennek megfelelően történt 1960-tól folyamatosan az állomásrendszer fejlesztése. Az Engels téri központi távolsági állomás a Belváros közepén a jelenlegi helyén maradt. A Vásárhelyi Pál utcai állomás a Móricz Zsigmond körtér átépítéséig a Bukarest utcába került, a Széna téri állomás a végleges helyét és kialakítását a Moszkva tér rendezése során kapta meg. A Bécsi úti, a Bulcsú

utcai és az Újpesti-hídi állomások járatait az Árpád-híd pesti hídfőjénél kialakítandó állomáson kell majd összevonni. A Nagyvárad téren kap majd végleges helyet a Pestlőrinc, Béke téri és a soroksári végállomások összevonásából létrehozott új állomás.



8. ábra. Az Engels téri autóbussz-pályaudvar

A VIDÉKI VÁROSOK KÖZLEKEDÉSE ÉS FEJLŐDÉSE

Vidéki városaink a fővárostól nagyságrendileg eltérnek. Hazánkban nincsenek több százezres városok, a legnagyobb sem éri el a kétszáz ezres lakosságot. Emiatt a vidéki városok közlekedési problémái más természetűek, mint a fővárosé.

A felszabadulás idején 58 volt a vidéki városok száma, közülük hat rövidesen Budapest részévé vált. Az urbanizáció és az iparosodás következményeként 1964-ben 62, 1970-ben 73 és 1974-ben 83 volt a magyar városok száma. Míg 1949-ben az ország lakosságának még csak 19,5%-a élt vidéki városainkban, addig ez az arány 1970-re 25%-ra, 1974-re közel 30%-ra nőtt. Budapestet is figyelembe véve jelenleg a lakosság fele város lakó.

A városiasodás következtében nemcsak a lakosság, hanem a városi munkahelyek száma is megszorodott. A városok beépített területe az új lakótelepek és ipartelepek építésével egyre nagyobb lett, ami növekvő forgalmi terheléshez vezetett a városi közlekedésben. E növekedéssel azonban sem a közlekedési létesítmények, sem a közlekedési rendszerek fejlődése nem tudott lépést tartani — a vitathatatlan eredmények ellenére.

A városok területrendezési terveinek elkészítése módszeres volt. Az általános rendezési tervek metodikáját az Építésügyi Minisztérium részletesen szabályozta. (Az általános rendezési terv a település valamennyi funkcionális elemének, területfelhasználásának, ellátási rendszerének, közlekedési és közműhálózatának komplex fejlesztését meghatározó, alapvető városrendezési dokumentum.) A területfelhasználást és a városszerkezetet legjobban a közlekedési hálózat befolyásolja, ezért a tervek az általános rendezési tervekkel egyidejűleg és velük összhangban készültek a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium részletes módszertani szabályozása szerint. 1974-ig a 83 város közül 62-nek elkészült az általános rendezési terve, 20 város számára egy-

szerűsített, egynek (Kapunár) pedig összevont rendezési tervet dolgoztak ki. Utóbbiak részére az általános rendezési terv készítése folyamatban van. Azt is meg kell azonban említenünk, hogy az egyes városi területek beépítése, illetve a lakosság sűrűsödése a városrészek rekonstrukciója következtében gyorsabb volt annál, semmint hogy a közlekedési rendszer és hálózat bővítése követni tudta volna. Az elmaradás megszüntetése a következő időszak feladata lesz.

A kiemelt felsőfokú központként kijelölt öt megyei városunk közül Pécssett volt az elmúlt 10 évben a legnagyobb az urbanizációs folyamat. Baranya megyében és a városban nem várt ütemben fejlődött a motorizáció. A városszerkezet — egyes városrészekben az érték-telen, elavult lakóépületek bontásával, a nyugati és keleti városszéleken új lakótelepek építésével — jelentősen átalakul. Vidéki városaink közül Pécsnek van a legnagyobb területű történelmi városközpontja, amelyben jelenleg mintegy 14 ezer ember dolgozik. A városközpontban és a csatlakozó területeken rendkívül nagy gondot okoznak a középkori eredetű pincék, amelyek az utóbbi években többször váratlan helyen és időpontban beszakadtak. A város a háború előtt keletnyugati irányban fejlődött, mert dél felé a vasútvonal akadályozta a terjeszkedést. Az utóbbi években a lakásépítés és az ipartelepítés a vasútvonaltól délre eső területekre is kiterjedt, és a Megyeri kertvárostól délre megkezdődött egy 60—70 ezer lakásos új városrész építése házgyári elemekből. Így ma a vasútvonal

nemcsak érinti, hanem ketté is osztja a várost. A déli városrészt eddig a városközponttal egyetlen útvonal, az 58. főút kötötte össze, amely Dél-Baranya forgalmi kapcsolatát is jelentette regionális központjával. A növekvő közúti forgalomnak mind nagyobb akadályává vált a főpályaudvar keleti végén, a tolató vágányokat is keresztező sorompó. A sorompós keresztezés megszüntetésére 1971 és 1974 között 4 forgalmi sáv szélességű, 380 m hosszú felüljáró épült. A felüljáró két végén lámpával szabályozott csomópontok létesültek, amelyeknek keresztül megközelíthető a város főútvonal-rendszere.

A vidéki városok közúthálózatának külön problémája, hogy az utakat más-más szerv tartja fenn. A KPM kezelésében levő városi főutak és alsóbbrendű utak hossza mintegy egyhatoda az összes úténak, a többi a tanácsok kezelésében van. A forgalom azonban elsősorban a KPM-úthálózaton bonyolódik le, különösen kisebb városainkban. A tanácsi utak nagy része (különösen a lakóutak) még kiépítetlen földút. Az útburkolatfajták terén azonban nemcsak a KPM-, hanem a tanácsi hálózaton is jelentős minőségi változás történt. Példaként említhető szépen fejlődő nagyvárosunk: Székesfehérvár, ahol 1960 és 1973 között a KPM felügyelete alatt álló belterületi utakon az aszfaltbeton és az öntöttaszfalt burkolatok aránya 21,6-ról 67,5%-ra nőtt, a vizes makadám burkolatokat 1965-ig átépítették. Ugyanezen időszakban a tanácsi kezelésben levő utak aszfaltburkolatának aránya 9,9 %-ról 20,1%-ra, az ita-



9. ábra. Az 5. sz. főút kecskeméti átkelési szakasza

tott makadám burkolatoké pedig 8,5%-ról 29,0%-ra emelkedett, a vizes makadámá 32,5%-ról 12,7 %-ra csökkent.

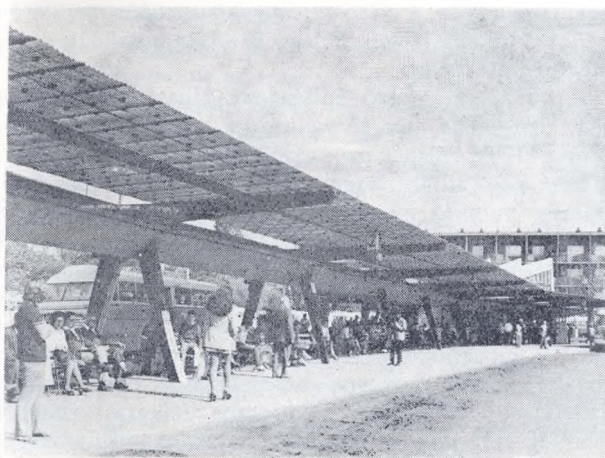
TÖMEGKÖZLEKÉDÉS A VIDÉKI VÁROSOKBAN

A vidéki városok nagyságából és területi kiterjedéséből következik, hogy a helyi tömegközlekedés eszköze elsősorban az autóbusz. A felszabadulás idején közúti villamos öt városban működött, közülük a pécsi 1960-ban, a szombathelyi pedig 1974-ben — korszerűtlen volta miatt — megszűnt. Három vidéki városunkban a villamosvasúti hálózat kis forgalmú, egyvágányú és kevésbé fejleszthető részeit az elmúlt években fokozatosan megszüntették, a néhány kétvágányú vonalat, valamint a járműparkot korszerűsítették. Így Miskolcon a város kelet-nyugati tengelyében levő villamosvasúti vonalat 1964-ig kétvágányúvá bővítették, jelenleg mintegy 13 km hosszúságban üzemel. Debrecenben 1970—72-ig az egyvágányú, kis kapacitású mellékvonalakat autóbusszal váltották fel, így a villamosvasúti hálózat a felére csökkent. Szegeden a többi városétól eltérően korszerű villamoshálózat hossza 1972-ben 25,8 km volt. A 7 villamosvonal közül a belvárosban áthaladó vonal már kétvágányú, két vonal kétvágányúsítását megkezdik, a többi egységvágányú vonalat autóbusszal váltják fel.

A villamosvasút részesedése a tömegközlekedési utazásokból mindhárom városban csökken. Miskolcon a tömegközlekedés 80%-át, Szegeden 50%-át bonyolítja le az autóbusz.

A felszabadulást követő gyors ütemű városfejlődés és az iparosítás a tömegközlekedésre is hatott. Városainkban a helyi autóbuzsközlekedés — különösen az utóbbi tíz évben — nagyon gyorsan fejlődött. A leggyorsabb fejlődés a fővárosban ment végbe, az utazási igények azonban nagyobb vidéki városainkban is robbanásszerűen jelentkeztek. A VOLÁN-vállalatok 1960-ban még csak 96,1 millió helyi utast szállítottak, 1970-ben már kereken 350 milliót, 1973-ban pedig 474 milliót. A helyi tömegközlekedés járművein közlekedők közül 1964-ben még csak minden tizedik, ma pedig már minden ötödik utas vidéki település autóbuszán utazik. Az egy lakosra jutó autóbuzsutazások száma fejlődő vidéki közép- és nagyvárosainkban tíz-tizenkét év alatt 2—3-szorosára növekedett, pl. 1960-tól 1973-ig Tatabányán 169-ről 482-re, Székesfehérváron 172-ről 389-re, Szolnokon 134-ről 349-re, Veszprémben 103-ról 338-ra, Salgótarjánban 84-ről 255-re. Különösen nagy volt az utazási igény növekedése az öt megyei városban. Míg Budapesten napi 4,6 millió utast szállít 3800 jármű, addig az öt megyei városban 760 ezer lakos és 90 ezer ingázó napi 1,2 millió utazását bonyolítja le a tömegközlekedés szervezete, 200 villamoskocsival és 540 autóbusszal. A férőhelykilométerben kifejezett szállítási teljesítmény 1960 és 1975 között a fővárosban 52, Miskolcon 108, Debrecenben 107, Szegeden 172, Pécsen 63 és Győrben 92%-kal emelkedett.

A vidéki városok autóbuzsközlekedése a budapesti autóbuzsközlekedéssel szinte egyidejűleg, a huszas években indult meg.



10. ábra. A szegedi VOLÁN autóbusz-pályaudvar

A háború előtt és a felszabadulás utáni első évtizedben — néhány nagyobb városunk kivételével — hálózatról még nem beszélhetünk. A városokban néhány hosszú vonalon (a vasútállomás és a központ között stb.) tartották fenn a forgalmat. A vonalak az ötvenes évek végén gyorsan hálózattá fejlődtek. A járművek száma, a járatok gyakorisága miatt és a menetrend betartása céljából indító autóbuszállomások fejlődtek ki.

A helyi autóbuzsforgalmat — Miskolc kivételével — a VOLÁN-vállalatok látják el, amelyek egyben a távolsági autóbuzsforgalom üzemeltetői is. A helyi autóbuzsforgalom lebonyolításában a távolsági járatok is részt vesznek, különösen olyan városokban, ahol jelentős az ingaforgalom. Ezért sok városunkban a távolsági autóbuszállomás egyben a helyi és a helyközi autóbuzsforgalom és érkező állomása is.

Vidéki városaink egy részében a hálózat hossza és rendszere, a szállított utasok nagy száma, valamint a városi közúti forgalom nehézségei miatt a menetrendet az egy állomásról indított autóbuszokkal (egyközpontú rendszer) már nem lehetett betartani, ezért több forgalmi gócpontú hálózatot kellett kialakítani. Így pl. Pécsen alakult ki több központú rendszer, ahol 1973-ban a 131 km hosszú autóbushálózaton átlagosan 215 ezer utast szállítottak naponta, és a város kiterjedése is ezt a rendszert indokolta. A kiépített végállomások közül 3 a városszélen, egy a belvárosban és 1—1 a vasútállomáznál, illetve a távolsági autóbuzspályaudvarnál helyezkedik el.

MAGYAR—SZOVJET EGYÜTTMŰKÖDÉS A VÁROSI KÖZLEKEDÉSBEN

A magyar városi közlekedés újjáépítésében és később fejlesztésében nagy jelentőségű segítséget nyújtott a Szovjetunió. Duna-hídjaink újjáépítése volt az első lépés a főváros közúti közlekedésének helyreállításában. Ehhez műszaki segítséget nyújtottak a szovjet utászok. A háborúban megsemmisült útépítő gépek, szállító járművek pótlásáról is a Szovjetunió gondoskodik.

A városi közúti közlekedés helyreállításához nyújtott segítség mellett eredményes volt a magyar-szovjet

együttműködés a városi tömegközlekedés területén is, így a földalatti vasútépítés és a trolibusz közlekedés megteremtésében.

A budapesti metró építésének elhatározása idején sem a tervezők nem rendelkeztek kellő tapasztalattal, sem a kivitelezéshez szükséges gépek, anyagok és járművek nem álltak rendelkezésünkre. 1950-ben a kivitelezési munkák megindításához szükséges furópajzsokat, tűbbingekeket és injektáló berendezéseket a Szovjetuniótól kaptuk. A kelet-nyugati metróvonal importból beszerzett műszaki berendezései majdnem teljesen a Szovjetunióból származnak: a motorkocsikat, a mozgólépcsőket és a peronzás-automatákat, továbbá a vasútbiztosító berendezések egy részét a Szovjetunió szállította. Az üzembe helyezett vonalon jelenleg száz szovjet motorkocsi közlekedik, amelyek a Mitiscsi Gépgyárban készültek.

A metróvonalon beépített szovjet mozgólépcsők nagy teljesítményük mellett üzembiztonsági és kényelmi szempontból is megfelelőek. A négy éves üzemidő alatt mozgólépcső-üzemzavar miatt forgalomkorlátozást nem kellett elrendelni.

Budapesten a háború után az első trolibuszvonalat 1949-ben nyitották meg, 26 szovjet MTB—82 típusú járművel. A magyar trolibuszgyártás megkezdéséig (1952) még további 27 szovjet járművet szereztünk be. A 25,5 km-es trolibuszhálózaton 1974-ben 159 trolibusz közlekedett, közülük száz 1966—68-ban érkezett szovjet ZIU—5 típusú.



11. ábra. ZIU—5 típusú szovjet trolibusz

A nagyvárosi személyközlekedésben mind nagyobb szerephez jutó taxi járműtípusában áttértünk a szovjet gyártmányú Zsigulira, amely 1973-ban a Fővárosi Autótaxi Vállalat gépkocsiparkjának 93%-át tette ki. Az egységes típus az üzem, a fenntartás és a forgalom szempontjából feltétlenül előnyös.

NÉHÁNY GONDOLAT A FŐVÁROSI KÖZLEKEDÉSPOLITIKA MEGSZÜLETÉSÉRŐL

DR. NAGY ERVIN

A SZÁZÉVES BUDAPEST ÉS ÖRÖKSÉGÜNK

A budapesti közlekedés fejlődését elemezve napjainkig gyakorlatilag négy, a főváros életében kiemelkedő fejlődést eredményező, nagy és jelentős időszakot különböztethetünk meg, melyek fővárosunk mai arculatát döntően meghatározták:

- Pest—Buda—Óbuda várossá válásának időszakát, amikor teljesen spontán módon rakódtak le a város és ezen belül a városi közlekedés elemei, alapjai. A városépítés szülte szerkezeti adottságok következményeként jelentek meg kis számban a kis kapacitású, sokszor rendkívül egyszerű közlekedési létesítmények, elsősorban utak és hidak. Ez a 15. században kezdődött spontán, de rendkívül fontos és sokszor még ma is meghatározó folyamat a 18. század végén zárult.
- A következő, nagyon gazdag időszak az 1808-ban megalakult Szépitési Bizottmány működésével indult, és az 1870-ben megalakult Közmunkák Tanácsa munkájával fejeződött. be A modern város és ezen belül a korszerű közlekedés fő alapjait ebben az időszakban rakták le.

- Kiemelkedő volt 1945-től a második világháború barbár rombolásait eltüntető hősi időszak is. A teljesen megbénult fővárosi élet újraélesztése, a háború előtti közlekedés rekonstrukciója példátlanul rövid idő alatt ment végbe.
- Végezetül az 1960-as években minden eddiginél nagyobb arányú, rohamosan gyorsuló városfejlesztési folyamat indult meg Budapesten. Ez a korszak még napjainkban is tart, és szerencsés, aki a munkának részese lehet. Gyakorlatilag ez már Budapest metropolissá válásának időszaka.

Cikkemben elsősorban a negyedik korszakról, az ekkor kibontakozott közlekedésfejlesztésről szeretnék számot adni.

Összefüggéseiben vizsgálva a már vázolt időszakot megállapítható, hogy Pest, Buda és Óbuda a 19. században — a társadalmi viszonyok törvényszerű ellentmondásai közepette — viszonylag élénken fejlődött. Kiemelkedő szerepe van ezen belül a milleniumi készülődés időszakának, amikor — elsősorban a Közmunkák Tanácsa koncepcionális munkája eredményeként — Budapesten, a kor átlagos színvonalát megelőzve, Európa egyik legfejlettebb közlekedését hozták létre.

A századfordulót követően, az 1910-es évektől kezdődően azonban mintegy negyven évig a budapesti közlekedésben is megállt az élet. Az első világháborús évek és azt követő Horthy-korszak — néhány híd építését leszámítva — gyakorlatilag számottevő változást, fejlődést nem hozott, ugyanakkor mindinkább fokozódtak a társadalmi ellentétek, amelyeket az egymást követő gazdasági válságok csak elmélyítettek.

Egyedüli jelentősebb változást — lehetőséget — az 1919-ben kikiáltott Magyar Tanácsköztársaság jelentett. Ekkor számos közigazgatási reform tervét dolgozták ki, új közigazgatási szervezetet alkottak, az akkori Budapesti Egyesített Városi Vasutak (BEVV) Népbiztossága a Fővárosi Közlekedési Bizottságával együtt több konkrét tervet készített. Megvalósításukra azonban, sajnos, már nem kerülhetett sor.

Az említett negyven év alatt Moszkvától Londonig és a tengeren túl is valamennyi világváros kiépítette közlekedési rendszerének legfontosabb hálózati elemeit, út- és metróhálózatát. Kialakították fejlesztési koncepciójukat, közlekedéspolitikájukat. A budapesti közlekedés viszont „téli álmát aludta”, és a társadalmi ellentétek rohamos éleződésével egyidejűleg a fővárosi közlekedés ellentmondásai — elmaradásai — egyre inkább a felszínre kerültek. Újra a spontaneitás vált mértékadóvá. Budapest ennek következtében mintegy fél évszázaddal elmaradt a fejlett világvárosokhoz képest.

Ilyen súlyos terhekkel küszködött Budapest, amikor a második világháború értelmetlen és tragikus pusztításai a várost és közlekedését gyakorlatilag teljesen megsemmisítették. Ez már behozhatatlan veszteséget és hátrányt jelentett.

1945-ben szinte a semmiből kellett újból megteremteni a várost és közlekedését. Ez gigászi és hősi, de egyben tragikus munka volt. Csak a nyolc Duna-híd újjáépítése pontosan annyi pénzt igényelt, mint a teljes kelet-nyugati metró építése.

Az 1950-es évek újabb változást hoztak. 1949-től az addigi Kis-Budapest területe két és félszeresére növekedett. Megindult az intenzív iparosítás. Ennek eredményeként a munkahelyek, az itt dolgozók és lakók, illetve a bejárók, „ingázók” száma rohamosan megnőtt. A teljesen lerombolt közlekedés gyors, sokszor provizórikus helyreállítása után tehát a főváros rohamos mennyiségi növekedése következett, utazások száma óriási mértékben megnőtt, s mindezt tetézte a félévszázados elmaradás. A közlekedési gondok minden eddigit meghaladtak. Mindennaposakká váltak a közlekedésben a botrányok, türehetlenné vált a közlekedési eszközökön a zsúfoltság, a tehergépjármű-közlekedés ugrásszerűen fokozódott, a személygépkocsi-forgalom elsorvadt. A budapesti közlekedésnek talán ezek az évei voltak a legnehezebbek.

A háború okozta súlyos helyzet ellenére az igények érthető módon mégis megnövekedtek. Megkezdődtek a nagy építkezések, a termelés felfutott, s ennek folytán rohamosan nőtt az árumozgatási és a termeléssel összefüggő személyforgalom. A budapesti közlekedés politikai fontossága egyre jobban kidomborodott. A mennyiségi változás új minőséget követelt.

A FŐVÁROS MAI KÖZLEKEDÉSPOLITIKÁJÁNAK MEGSZÜLETÉSE

A nagyvárosokban a közlekedéspolitika iránti igény világszerte a múlt század végén, nagyjából az évszázad elején jelent meg. Az ipari forradalmak, a társadalmi viszonyokban bekövetkezett óriási változások, a rohamos urbanizáció és az e folyamatok visszatükröződéseként megjelenő motorizáció a városok életében, a hagyományos közlekedési munkamegosztásban forradalmian új helyzetet teremtett. A korábbi századokban a városok fejlődését a gyalogos- és lovaskocsi-forgalomra szervezett helyi közlekedés, teher- és személyszállítás csak másodlagosan befolyásolta.

Az ipar és a kereskedelem koncentrációja, az urbanizálódás, a nagyarányú városépítések olyan közlekedési munkamegosztást követeltek meg, amely a nagyvárosokban, így Budapesten is már alapvetően befolyásolta a városfejlesztést. Új nagyvárosi közlekedési szemlélet született meg. Kialakult a már ma hagyományosnak mondható — az erősen motorizált városokra korábbi időpontig, míg Budapestre a már vázolt nagyarányú elmaradások miatt — 1960-ig jellemző közúti és tömegközlekedés, az erre szervezett áruszállítással, valamint gyalogosforgalommal.

A tömegközlekedésben a villamosvasút és az autóbusz volt az uralkodó, hálózatukat egyre több nagyvárosban földalatti és egyéb speciális vasúttal („S-Bahn”, elővárosi vagy fogaskerekű vasúttal, esetleg kötélpályák, sikló rendszerű üzemek) egészítették ki.

A lovas kocsira méretezett közúti közlekedésben egyre növekvő szerephez jutott már a gépjármű. A motorizáció azonban még nem öltött olyan mértéket, hogy a klasszikus munkamegosztás ne lett volna megtartható.

Ebben a helyzetben a városfejlesztés elsősorban még telepítéspolitikai és építészeti kérdés volt, s így a városi közlekedéspolitika csak az erősen motorizált városok-

ban önállósult. A budapesti közlekedés súlyos — fél évszázados — elmaradása miatt nálunk ebben az időszakban még nem lehetett szó átfogó, integrált városi közlekedéspolitikáról.

Hangsúlyozni kell, hogy ennek ellenére, főleg a tömegközlekedés területén, már számottevő eredmények születtek. A napi gondok megoldása, a kisebb hálózatfejlesztések, a pályakarbantartás, a járművek üzemképes állapotban tartása, illetve korszerűsítése (villamoskocsik vasvázásítása, csuklós autóbuszok, trolibuszok, fejlett villamosvasúti kocsitípusok kialakítása, a hév-járművek korszerűsítése stb.) csak az üzemek saját erejéből, hatalmas erőfeszítésekkel valósulhattak meg.

Ez az időszak — akár az újjáépítése — ugyancsak hősi korszaknak számít, mivel az egyszerű újratermelés dinamikus szintje, a lehetséges korszerűsítések már minden területen maximális teljesítményeket követeltek meg.

Egyidejűleg megkezdődött a kelet-nyugati metró építése is, ami ugyancsak szükségserűvé tette a nagyobb távlatokban való gondolkodást. Elsősorban ennek hatására 1951-ben az akkori Budapesti Városépítési Tervező Iroda elkészítette a „Budapest közlekedésfejlesztési terve” című tanulmányt. Természetesen, az akkor igen értékes anyag tartalmilag még nem felelt meg a címnek, mivel csak a tömegközlekedés (hálózati, forgalommegoszlási, viszonylatvezetési, jármű-, műszaki és díjszabási kérdéseket) tárgyalta, s a komplex budapesti közlekedésnek csak egy területét dolgozta fel, az akkori ismeretekhez és lehetőségekhez képest előremutató módon.

A követelmények ekkor már exponenciálisan növekedtek. A városfejlesztésben is megváltoztak a dimenziók, elsősorban a lakó- és az ipari területek vonatkozásában. Több irányú, bonyolult, nagyságrendileg megnövekedett közlekedésfejlesztéseket — beruházásokat — kellett megkezdeni és végrehajtani.

A változás lényegében a II. és III. öt éves tervekben, 1960 és 1970 között követelt teret magának. Ez szorosan összefüggött a népgazdaságban bekövetkezett politikai és gazdasági stabilizációval, a tervgazdálkodás megerősödésével. Alapvető szemléletváltozás következett. Az éves tervek statikus, külön-külön történő megítélése helyett öt-, sőt tizenöt-, esetleg húszéves távlatokra terveztünk, néztünk már előre.

Ez a távlat már megfelelt a városfejlesztés és így a közlekedéspolitikai távlatainak is. Megnőtték tehát a lehetőségek, tágabb horizontra tekintve és nagyobb távlatban lehetett és kellett gondolkodnunk. Megélnéült a budapesti városfejlesztés valamennyi ágazatának munkája.

Új társadalmi igény jelentkezett mind a lakosság, mind a felelős párt- és gazdasági vezetők, illetve a szakemberek részéről a koncepcionális, előrelátó közlekedésfejlesztés, közlekedéspolitikai iránt. A korábban szinte „szájhagyományokon” alapuló közlekedésfejlesztési tervezési munkával szemben, elsősorban a tömegközlekedés területén de mind több közúti fejlesztési témában is tanulmányok, kutatások egyre összefüggőbb, komplexebb tervek, majd részkonceptiók készültek. Megélnéült a szakmai tudományos élet, az Akadémiai Főbizottságban, a Közlekedéstudo-

mányi Egyesületben, a Műszaki Egyetemen és más tudományos fórumokon termékeny szakmai véleménycsere, a törekvések és az elképzelések egészséges és konstruktív kiválasztódása indult meg.

1958-ban azután — Budapestben először — a Fővárosi Mélyépítési Tervező Intézet gondozásában végre elkészült az első átfogó, a fővárosi közlekedést viszonylag teljes összefüggésében tárgyaló munka „Budapest távlati közlekedésfejlesztési programja” címmel.

Ma már ez szinte történelemnek számít. Akik akkor ebben a munkában közreműködtek, az anyag több fejezetét most már valószínűleg másként írják meg. Ennek ellenére ez már rendkívül nagy jelentőségű tanulmány volt.

A II. öt éves terv jelentős változásokat hozott Budapest életében is. A városfejlesztés és közlekedésfejlesztés összhangjával már módszeresen foglalkoztunk. Megszülettek a nagy lakótelepek tervei, nagyobb lendületet kapott a metró építése, általában felgyorsult a főváros fejlődése. 1960-ban elkészült Budapest és környéke városrendezési terve, a városfejlesztést átfogó területfelhasználási terv. Erre épülve megkezdődtek a közlekedésfejlesztési tervezési munkálatai. Történelmi pillanatok voltak ezek. Most már nemcsak tanulmányok, vitaanyagok készültek, hanem kötelezően elrendelt és végrehajtandó munkafolyamat indult el, melynek eredményeként 1963 elején elkészült „Budapest 20 éves közlekedésfejlesztési tervének alapjai és koncepciója”, majd 1965-ben ennek továbbfejlesztett, második, átdolgozott kiadása: „Budapest közlekedésfejlesztési koncepciója.”

Ezek a munkák már merőben eltértek a korábbiaktól, végre már komplexek, a közlekedésfejlesztési tervet megalapozó koncepciók voltak. Lehetővé tették a budapesti közlekedéspolitikai kialakulását.

A közlekedésfejlesztési terv

- összefoglalta a fővárosi közlekedésfejlesztés tudományos alapelveit,
- szigorú kapcsolatot teremtett a közlekedésfejlesztés és a városfejlesztés között,
- hangsúlyozottan tárgyalta a közúti és a gyalogos közlekedést,
- részletesen elemezte a tömegközlekedést,
- komplexen feldolgozta a távolsági áru- és személyközlekedési ágak fővárost érintő kapcsolatait,
- külön fejezetben tárgyalta a teherszállítás és a rakodás kérdéseit,
- először a szakmában önálló fejezetben vizsgálta a komplex forgalomirányítást,
- áttekintette a kutatási és a távlati tervezési feladatokat,
- végezetül 20 éves időtartamra, 1985-ig átfogó költségbeclést adott.

Csak érdekességként említjük meg, hogy akkor 20 évre, tehát 1985-ig merészen kerekén mintegy 40 milliárd Ft felhasználását irányoztuk elő. S ma már látható, hogy — az árváltozások figyelembevételével — 15 év alatt, 1980-ig várhatóan kerekén 45 milliárd forintot költünk el. A koncepció tehát nagyságrendileg — bár nem számolható a ténylegesen bekövetkezett lendülettel — egészen jól megközelítette a feladatokat.

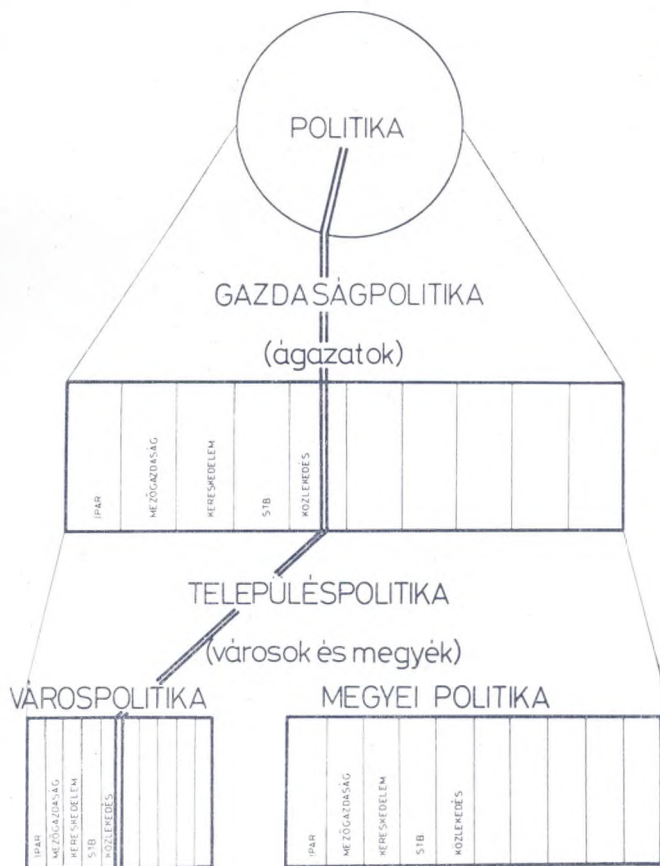
A kidolgozott anyag egyúttal lehetővé tette, hogy

felelősségteljesebb munka indulhatott el, generációkra előre láthatunk, s a hatalmas és egyre növekvő pénzügyi lehetőségekkel tervszerűbben gazdálkodhattunk; végre áttekinthettük az egész bonyolult területet, sorolhattuk és ütemezhettük a feladatokat. Ugyanakkor két — rendkívül jelentős — vonatkozásban egészen újat tudtunk alkotni:

- megszületett a főváros integrált közlekedéspolitikája,
- kialakítottuk a közlekedésfejlesztési terv készítésének elméleti és gyakorlati alapjait és elkészült a terv.

A FŐVÁROS INTEGRÁLT KÖZLEKEDÉSPOLITIKÁJA

A közlekedéspolitikában az ország gazdaságpolitikája, illetve az ország vezető szerveinek, a pártnak és a kormánzatnak a politikai célkitűzései valósulnak meg. Ennek megfelelően „a közlekedéspolitikát a gazdasági alaptörvénynek megfelelően, az általános politikai, illetőleg az azzal összhangban levő gazdaságpolitikai célkitűzéseket szolgálja.” A városi közlekedéspolitikát ezen felül még a településpolitikai — várospolitikai — megfontolások is behatárolják (1. ábra).



1. ábra. Az integrált városi közlekedéspolitikát a főváros integrált közlekedéspolitikájának helye a népgazdaságban belül

Ennek megfelelően a közlekedéspolitikát, így a fővárosi közlekedéspolitikát is, történelmi kategória: idő-

ben változik, függvénye a társadalmi viszonyoknak, azok politikai rendszerének. Ahogy minden társadalmi rendszernek megvan a saját politikája, s ennek sajátos gazdaságpolitikája, úgy minden gazdaságpolitika determinálja a saját ágazatainak politikáját is. Tehát a politika meghatározza a gazdaságpolitikát, az pedig az ágazatpolitikát, jelen esetben a közlekedéspolitikát.

Valamennyi ágazati politika summája — egy területi egységre (járás, megye vagy város) vonatkoztatva a helyi adottságok figyelembevételével és valamennyi szempont koordinálásával alkotja a területi vagy a megyei politikát, melynek szerves része a városi közlekedéspolitikát. Tehát a városi közlekedéspolitikát az uralkodó politika, ennek gazdaságpolitikája, az ebbe épülő ágazati politika, illetve a település (város) politikája determinálja, melyre természetesen nagy hatással vannak a helyi adottságok.

Éppen ezért az integrált városi közlekedéspolitikát a településpolitikai — Budapest esetében a várospolitikai — és természetesen a gazdaságpolitikai, illetve a politikai célkitűzések szabják meg. A leginkább kézenfekvő módon ez a távlati tervek, illetve a középtávú és az ötéves tervek kialakítása során jut érvényre. A feladatok megítélésében a mindenkori társadalmi-gazdasági élet a döntő. Tehát a városi közlekedéspolitikának is bele kell illeszkednie a társadalmi-gazdasági folyamatokba, és valamennyi mértékadó szempontot figyelembe kell vennie. Ilyenek például, a teljességre való törekvés nélkül:

- a szállítási igények optimális kielégítése,
- a közlekedési igények alakulásának befolyásolása,
- a tervszerűség, az arányosság szempontjai,
- a célszerű munkamegosztás létrehozása,
- a tömegközlekedés elsődlegessége,
- a gazdaságosság és a hatékonyság stb.

Az átfogó elvi összefüggések tisztázása után nézzük meg, hogy a budapesti fővárosi közlekedéspolitikát megszületése milyen konkrét kérdéseket tisztázott, milyen lényeges alapelveket rendezett és fogalmazott meg.

Ha elemezni kívánjuk a főváros integrált közlekedéspolitikáját, akkor a — dialektika módszerét választva — két megközelítésben kell vizsgálnunk. Először azokat a mértékadó hatásokat szükséges számításba venni, amelyek a várostól naggyobbára függetlenek, meghatározottak és legfeljebb a közlekedéspolitikai döntések visszahatására formálódhatnak még kismértékben. Másodsorban azokat, amelyek e társadalmi és gazdasági környezetben jöttek létre, de elsősorban a város törekvéseitől, terveitől, várospolitikájától függenek, ez utóbbiakat a város nagyfokú önállósággal formálhatja.

A fővárosi integrált közlekedéspolitikát meghatározó legfontosabb tényezők:

- A gazdaságpolitika, a sokrétű ágazati politikák összegezésével. Az ágazatok közül természetesen maga a közlekedés az elsődleges, de ide kell sorolnunk a funkcionális, a munkaügyi, a pénzügyi, a munkavédelmi stb. szervek, továbbá a különböző gazdasági ösztönzők hatásait is.

Integrált városi közlekedéspolitikánkat a meglévő gazdasági környezetbe kellett helyezni, melynek átlagos színvonala meghatározó. Elég a külön-

féle ágazatok közül csak az energia-, a járműgyártási lehetőségekre vagy éppen hitelpolitikai szempontokra és a munkaerőhelyzetre utalni, melyek döntően befolyásolják a kialakítható színvonalat. Pugnansabbak az összefüggések a közlekedési ágazaton belül, hiszen nyilvánvaló, hogy a közlekedés átlagos színvonala meghatározó a város tekintetében is.

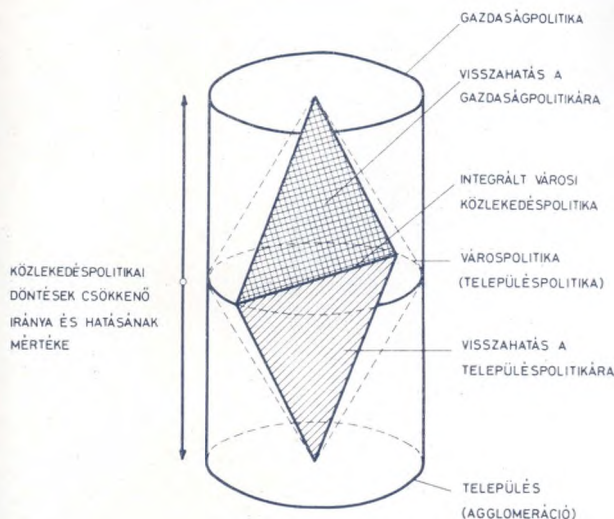
A távolsági nagyvasúti közlekedés és a városi vasúti tömegközlekedés kölcsönhatásban vannak egymással, de ugyanez a helyzet a Duna-hajózás és a helyi vízi közlekedés vagy éppen az útépités, a közúti forgalomtechnika esetében is. A távolsági közlekedés végállomásai egyébként is konkrétan megjelennek a városban és mértékadó pontjai a helyi és távolsági közlekedés munkamegosztásának.

- Különböző mértékben szerepük van a település adottságainak is, így hegy- és vízrajzának, történelmileg kialakult szerkezetének, beépítésének, ipari, lakó- és zöldövezeteinek, a meglévő utaknak, hídaknak, alagutaknak és egyéb létesítményeknek, műtárgyaknak, a kommunális, az egészségügyi, a kereskedelmi stb. rendszereknek. Fontos adottság a tágabb környezet: a városkörnyék, a vonzáskörzet. Meghatározó tényező tehát az agglomeráció.

A gazdaságpolitika és a települések összessége tulajdonképpen két meghatározó oldala a város-, illetve a településpolitikának. E két hatás közvetlenül és alapvetően determinálja az integrált városi közlekedéspolitikát. Azonban e két irányban — bár egyre csökkenő mértékben — vissza is hat a városi közlekedéspolitika, tehát kölcsönhatás van közöttük (2. ábra). Ez azt is jelenti, hogy helyes városi közlekedéspolitikával erősíteni tudjuk a gazdaságpolitikát, végső soron a politikát. Ezt nagyon gyakran népszerűen úgy is mondjuk, hogy a városi közlekedés ma már fontos politikai kérdés.

A fővárosi integrált közlekedéspolitikának alapvető eredményei:

- Szerves része az ágazati politikának,
- Valamennyi részletével együtt illeszkedik a településpolitikai törekvésekbe; itt ki kell emelni a minden eddigig meghaladó lakástelepítéseket és iparfejlesztéseket. A településfejlesztési elgondolások, tervek öre a városrendezési terv, amellyel szigorú összhangot teremtettünk. Terveink a környezet bekapcsolása végett már az agglomerációt veszik alapul.
- Első ízben valamennyi személy- és árumozgatást komplexen számba vettünk. A személyszállításon belül együtt vizsgáltuk a tömegközlekedési eszközökön és a személygépkocsin megtett utazásokat.
- Kimondtuk a tömegközlekedés elsődlegességét (a századfordulón is az utasok kétharmada tömegközlekedési eszközökön fog utazni).
- Erre építve alakítjuk ki a városi közlekedésben legcélrabb munkamegosztást, mely területi-



2. ábra. A gazdaság- és a településpolitika, illetve az integrált városi közlekedéspolitika kölcsönhatása

leg differenciálódik. Megterveztük a gyorsvasúti hálózatot, melynek gerincvonalait a metrónál alkotja.

- Megterveztük a korszerű munkamegosztáson alapuló tömegközlekedési hálózatot a gyorsvillamos- és gyorsautóbusz-vonalakat, a ráhordó hálózatot.
- Felkészültünk a rohamosan növekvő motorizációra.
- Kialakítottuk a közúti főhálózatot,
- az egységes forgalomirányító rendszert,
- az átfogó, differenciált parkolási rendszert.
- Szabályoztuk a teherszállítást, a rakodásokat, az üzletek áruellátási rendszerét.
- Külön koncepciót alakítottunk ki a városközpont-ra és a centrumot tehermentesítő alközpontokra.
- Kidolgoztuk a korszerű közlekedés üzemben tartásának feltételeit, jármű, pálya, energia és kiszolgáló létesítmények tekintetében egyaránt.
- Megterveztük a végrehajtás teljesítményi, munkaügyi, pénzügyi stb. feltételeit.
- Az integrált városi közlekedéspolitika összefüggéseinek és kölcsönhatásainak megfelelően verbálisan és számszakilag kidolgoztuk a részleteket is.
- Végezetül elkészítettük a komplex és részletes közlekedésfejlesztési tervet.

IRODALOM

- ZELOVICH KORNÉL: Nagyvárosok közlekedése. 1931.
 SIKLÓSSY LÁSZLÓ: A Fővárosi Közmunkák Tanácsa története (1870—1930). 1931.
 KISS GYÖRGY: A budapesti várospolitikai (1873—1944). 1954.
 HARRER FERENC: A Fővárosi Közmunkák Tanácsa (1930—1940). 1941.
 SÁGVÁRI ÁGNES: Tanácsok Budapest múltjából. I—IV. Fővárosi Levéltár, 1973.
 DR. CSANÁDI GYÖRGY: Közlekedéspolitika. 1963.
 DR. KÁDAS KÁLMÁN: Közlekedésgazdaságtan. 1972.