

A fővárosi közlekedés az elmúlt 30 évben mind politikai, mind gazdasági szempontból reflektorfényben volt. Budapest, illetve az agglomeráció gyors ütemű átalakulását, fejlődését azonban csak nehezen és legtöbbször az igényektől elmaradva tudta követni. Mégis, az V. ötéves terv előkészítő, elemző munkája alapján kimondhatjuk, hogy városunk közlekedése ma mind a közúti, mind a tömegközlekedés szempontjából kedvező képet nyújt; az igényeket az európai nagyvárosok átlagánál jobban tudjuk kielégíteni. Sőt, a hivatalos elemző munka alapján megállapítható, hogy az utóbbi négy év alatt Budapest közlekedése javult. Ennek ellenére korántsem lehetünk elégedettek eddigi eredményeinkkel.

Vajon — kérdezzük — miért késtek eddig ezek az eredmények, hiszen koncentrált, megalapozott, tervszerű fejlesztési munka folyt, a népgazdaság hatalmas erőket és eszközöket fordított Budapest közlekedésfejlesztésére, tehát miért csak most következett be javulás, s ez mennyire fog állandósulni?

A további utat, s az adandó választ nagyon sok szempont határozza meg. A népgazdasági szintű társadalom- és gazdaságpolitikai összefüggéseket ismerve, azokat adottságként kezelve a városi közlekedés szféráján belül három alapvető tényezőt kell kiemelni. A fővárosi közlekedés örökölt szintjét a II. világháború után; a fővárosi közlekedéspolitikai megszületését és a közlekedésfejlesztési terv elkészültét; a fejlesztési lehetőségeket, az eszközök és az élők munkáinak tervszerű felhasználásának határait. Tehát pontosan kell tudnunk, hogy hol állunk, mit akarunk, s mihez van erőnk.

## A múlt

A budapesti közlekedési hálózat csirái már a XVI.—XVII. századi térképeken fellelhetők. A hálózat fontosabb elemei a XIX. században alakultak ki. Üzembe helyezték az akkor még technikai újdonságnak számító sziklát (1870), a fogaskepekű vasutat (1874), az első HÉV-vonalat (1887, Soroksár, Cinkota); 1896-ban megépült fővárosunkban az európai kontinens első elektromos üzemű földalatti vasútja, és a lóvasúti hálózat villamosítása 1898-ban befejeződött, hamarabb, mint a legtöbb európai világvárosban.

Fővárosunkban a városi közlekedésnek egyébként is jelentősek a hagyományai, hiszen már 1849-ben megnyílt a Lánchíd, 1857-ben a Várhegy alatti közúti alagút, 1876-ban kiépítették az akkor korszerű, 34, illetve 45 m széles Sugárutat (a mai Népköztársaság útját). A folyamatot betetőzték az 1870-es évek korszerű, nagyvonalú városrendezési törekvései. Megszületett a Fővárosi Közmunkák Tanácsa a még különálló, de fővárossá egyesítendő Buda, Óbuda és Pest területén az egységes városrendezés megteremtésére. 1871-ben kiírták az első nemzetközi pályázatot, s innen számítható Budapest általános városrendezési tervének kezdete, mely véglegesen meghatározta közúthálózatunk fejlesztését is. A századforduló után csaknem valamennyi budapesti hídunk megépült, az igen értékes rakparti környezettel együtt. S 1895-ben megjelent az első autó, 1912-ben az első taxi, 1915-ben megindult az első rendszeres autóbusszjárat.

Mint láthattuk, a millenniumi időszak a főváros fejlődésében nagy állomást jelentett; de egyben „megállót” is. Az európai nagyvárosok fejlettségi szintjéhez képest Budapest közlekedése a századfordulón a világszínvonalnak megfelelt. De ezután mintegy 40 évig a főváros közlekedése „téli álmát aludta” — gyakorlatilag alig fejlődött.

A felszabadulás után még a meglévő, előregedett eszközök is megsemmisültek, s gyakorlatilag a semmiből kellett ismét

# A budapesti közlekedés 30 éve

megteremteni egész közlekedési rendszerünket. Megindult tehát az újjáépítés, majd az iparosítás — az ország iparának közel 50%-a ide települt —; 1949-ben Budapesthez kapcsolták a környező településeket, így területe 2,5-szeresére növekedett, s a lakosság száma is megnőtt. A végbement társadalmi és gazdasági változások pedig fél évszázad közlekedésfejlesztési tevékenysége hiányzott.

## A közlekedésfejlesztési terv

Budapesten csakis úgy, mint a világ más metropolisáiban, urbanizáció és rohamosan növekvő motorizáció kapcsán a városok közlekedésfejlesztése óriási gondot okoz. Az utak, a nélkülözhetetlen alul- és felüljárók építése és a kapcsolódó csomópontok rendezése, a metró, a hidak, műtárgyak, támfalak stb. meg-, illetve átépítése, a vágánykorszerűsítés — és még sokáig lehetne folytatni — egyre nehezebb feladatot jelent. A pénzügyi és építési kapacitásgondok túl ezeket a hatalmas munkálatokat a város és lakói egyre nehezebben, a mindennapi élet durva zavarása — zaj, piszok, forgalomterhelések, a gyalogosforgalom akadályozása stb. — közepette kényszerülnek elviselni. Tehát megjelenik az óriási forgalom — és az igény a legteresebb áldozatok árán sem eléghető ki maradáktalanul. Nyilvánvaló ezért, hogy ilyen nagy beruházásokat csak nagyon indokolt esetben szabad a városnak elvállalnia, akkor azonban gyorsan, hatékonyan, és a későbbi korok igényének

figyelembevételével kell megvalósítani.

Ennek a bonyolult feladatnak hagyományos módszerekkel már nem lehet eleget tenni. Budapest egész területén óriási és gyors közlekedéscsökkentésre, fejlesztésre van szükség.

Fővárosunk területe 526 m<sup>2</sup>, s ezen ma 3500 km-es úthálózat és kereken 1000 km-es tömegközlekedési hálózat van. Csak a személygépkocsik száma meghaladja a 150 000-et. A helyi és távolsági közlekedési üzemek a hozzájuk tartozó infrastrukturális rendszerekkel együtt ma már látszólag áttekinthetetlen, óriási rendszert alkotnak. Mégis úrrá kell lenni rajtuk, illetve folyamataikon. Valamennyi folyamatot újonnan kialakított közlekedéspolitikánk szerves részévé tettük, így szabályoztuk koordináltan az egész rendszert. Tehát ahogy a várospolitikát, úgy a hozzá tartozó közlekedéspolitikát is újjá kellett alakítani. Megszületett tizenöt éves tudományos munka eredményeként, sok világvárost megelőzve, Budapest új városi közlekedési politikája, s ennek részeként kidolgoztuk közlekedésfejlesztésünk új koncepcióját, majd ennek végrehajtási programját: „Budapest és környéke közlekedésfejlesztési tervét.”

Hangsúlyozni kell, hogy rendkívüli biztonságot nyújt munkánk végzése során a minden részletre kiterő terv, amely a következő legfontosabb fejezeteket tartalmazza: a jelenlegi helyzet; a közlekedési igények előrebecslése; a terv át-

fogó alapelvei; tömegközlekedés (autóbusz, villamos, trolibusz, HÉV, metró stb.); a távolsági közlekedés fejlesztésének fővárosi vonatkozásai (MÁV, MÁVAUT, MÁLÉV, MAHART); teherszállítás, rakodás; közúti közlekedés (úthálózat, autópályák, hidak, parkolás, gyalogos forgalom, forgalomirányítás, üzemanyagutak, szervizek). Ezt a tervet 1973-ban a Minisztertanács is megtárgyalta, s jóváhagyólag tudomásul vette.

## Mihez van erőnk?

A jelenlegi helyzet pontos feltárása alapján, biztos közlekedéspolitikai koncepcióval, illetve valamennyi rész kérdést feldolgozó fejlesztési tervvel már nagy biztonsággal lehet — megfelelő eszközök birtokában — fejleszteni, illetve új létesítményeket finanszírozni.

A cikk elején feltett kérdésre most már lehet válaszolni. Az elmúlt öt éves tervekben hatalmas fejlesztési feladatokat hajtottunk végre, s öt éves tervenként megduplázódnak a lehetőségek. Emellett be kellett hozni a 40 éves lemaradást, s egyidejűleg világosan vázolni kellett metropolissá vált fővárosunk közlekedési feladatait, azaz egyértelmű fejlesztési tervet és közlekedéspolitikát kellett kidolgozni.

Bár a városi közlekedésre a legkülönbözőbb — modern és elavult — eszközök egyidejű üzemeltetése a jellemző, ilyen körülmények között is fővárosunk közlekedése a felszabadulás 30. évfordulójára újból kor-

szzerű lett, csakis úgy, mint a századfordulón volt.

S a javulás mennyire fog állandósulni?

A lakosság mobilitása az életszínvonal emelkedésével állandóan növekedik, s ugyanígy a motorizáció is. Az igények folyamatos növekedésével a közlekedés színvonala nem azonos mértékben emelkedik.

A koncentrált fejlesztésnek megfelelően az egyes jelentős közlekedési létesítményeket periódikusan adjuk át, így a fejlődés egyenetlen. Jó példa erre a metróhálózat kiépítése. A kelet-nyugati vonal első szakasza 1970-ben, majd a teljes vonal 1973 elején kezdett üzemelni. Jóváhagyott terveink szerint az észak-déli első szakasz átadására 1976-ban, a másodikára 1978-ban, majd 1980-ban és 1983-ban kerül sor. Tehát 2—3 évenként készül el egy-egy szakasz.

Természetesen a metróépítéshez kapcsolódnak az egyéb nagy építések is. Időről időre ezek a nagy fejlesztési eredmények garantálják a javulást. Azonban egy-egy átadás között reálisan a közlekedés átmeneti romlásával is számolni kell.

Összefoglalva hangsúlyozni szeretném, hogy az elmúlt 30 év fejlesztési tevékenysége az eltérő hazai adottságok ellenére nagy vonalakban megegyezik az európai nagyvárosok tevékenységének irányával. Az igények rohamos növekedése miatt azonban állandósult javulást szinte egyetlen város sem tudott elérni. S éppen ezért, részükre a legnagyobb feladat — a megnövekedett, egyszerű lehetőségek kihasználásával — a további évek közlekedésének szakaszos javítása, illetve általánosságban a robbanásszerű motorizáció mellett a közlekedés optimális fejlesztése, relatív szinten tartása.

DR. NAGY ERVIN