

A KÖZLEKEDÉS

KÖZLEKEDÉSI, JOGI, TÁRSADALMI, IDEGENFORGALMI, UTAZÁSI ÉS GAZDASÁGI HAVI FOLYÓIRAT

Előfizetési díjak:

Egész évre 18.— pengő
Félévre 9.— «
Negyedévre 4.50 «

Felelős szerkesztő:

DR KONTZ ENDRE
belügyminiszteriumi miniszteri tanácsos

Szerkesztőség és kiadóhivatal:

Budapest, V., Honvéd-utca 10. II. emelet

A lap szellemi részére vonatkozó küldemények, valamint a hirdetések a fenti címre küldendők.

MEGJELENIK HAVONKÉNT * EGYES SZÁM ÁRA 1 PENGŐ 50 FILLÉR

A közlekedésrendészet centralizációja.

Irta: **Csatáry Béla dr.** belügyminiszteriumi miniszteri tanácsos.

Különösnek tűnik, hogy centralizációról beszélünk akkor, amikor az egész vonalon a decentralizáció elve dominál. Nem kétséges, hogy sok esetben valóban helye és jogosultsága van a minél szélesebbkörű decentralizációnak. Az is tény azonban, hogy vannak olyan ügyágak, amelyeknek természetű megkívánja, sőt megköveteli a centralizációt. Az ily ügyágaknak megosztott intézése ugyanis a közérdek szempontjából csak hátrányos lehet, mert soha sincs az ügyágnak igazi gazdája. Centralizációt kívánó ilyen ügyág a közlekedésrendészet is.

Bár röviden már érintettük a centralizációnak egyes esetekben elkerülhetetlen szükségességét, mégis joggal felmerülhet az a kérdés, miért van szükség erre éppen a közlekedésrendészetnél?

Igaz, hogy a síma, gyors és lehetőleg veszélymentes közlekedés biztosítása elsősorban az alsófokú közlekedésrendészeti hatóságok feladata és kötelessége. Ez végeredményben annyit jelent, hogy az említett szempontoknak a gyakorlatban való megvalósítása e hatóságokra tartozik.

Ámde ezek a hatóságok csak abban az esetben láthatják el ezt a fontos feladatkörüket kifogástalanul, ha megvan az az iránytűjük, amely szerint munkálkodniuk kell. Nem szabad minden egyes hatóságnak más-más iránytűt a kezébe adnia, mert akkor az iránymutatás egysége hiányozni fog. Egységes iránymutatás nélkül pedig aligha lehet bármily feladatkört közmegnyugvásra el látni. Ha valamely ügyágra, úgy a közlekedésrendészetre ez fokozott mértékben áll. Beszélhetnénk-e a közlekedés rendjéről abban az esetben, ha pl. a rendőri közegek minden városban más-ként jeleznék a haladás irányát, vagy a megállást. Avagy egyáltalán biztosítható lenne-e a közúti forgalomban a személy- és vagyonbiztonság akkor, ha a járóművezetők a járóművekkel az úttest bármelyik oldalán haladhatnának. Viszont az is nehéz lenne, ha az egyes hatóságokra bíznák ezeknek az általános irányelveknek a megállapítását, amelyeknek mindenkor egységességeknek kell lenniük.

Általános érdekű ügyekben, illetőleg kérdésekben, amelyek közé a közlekedésrendészet is tar-

tozik, az arra illetékes tényezőnek — az egység biztosítása érdekében — osztatlanul kell megállapítania az irányelveket. Ha ugyanis valaki ugyanabban az ügyben több oldalról kap utasítást, akkor voltaképpen nem tudja, melyik útmutatáshoz alkalmazkodjék. Az ily megosztottságnak mindig csak a közérdek vallja kárát. Íme, így domborodik ki a közlekedésrendészet centralizációjának szükségessége. A centrálisan megállapított irányelvek — természetüknél fogva és a szó jelentése következtében — rendszerint csak az általános szempontokat szabják meg, keretet adnak, vagy ha a keretbe képet is helyeznek, a kép kiszínezése, vagyis az intézkedéseknek a jogelvek között való részletezése már a centrális tényező feladatkörén kívül esik.

Az irányelvek megállapításánál — a kérdés sokoldalúsága következtében — saját szempontjukból más tényezők is érdekeltek lehetnek. E tényezők meghallgatása, érdekeik figyelembevétele, érvényesítése kívánatos, szükséges, elkerülhetetlen. A közlekedésrendészet területén pl. fontos érdekek fűződnek az utak védelméhez, a gépjárművezetőkkel szemben elengedhetetlen követelmény a testi és szellemi épség, a gépjárművek tekintetében nélkülözhetetlen előfeltétel a biztonságot nyújtó, mások személy- és vagyonbiztonságának megóvására alkalmas műszaki felszerelés. Ezeknek a szempontoknak érvényesítése azonban távolról sem jelenti az irányelvek megállapításának több tényező között való megosztását. Ősupán azt jelenti, hogy az elérni kívánt cél érdekében ezeket is vegye figyelembe az a tényező, mely a domináló szempont következtében az irányelvek megállapítására jogosult, illetőleg azok érvényesítése céljából rendelkezéseket tesz.

A közlekedésrendészet főszempontjai: a síma, gyors és lehetőleg veszélymentes közlekedés biztosítása. Mint az ügyág neve is mutatja, ez rendszertől kérdés. Kétségtelenül ennek vannak olyan kiágazásai, olyan hajtásai, melyek önmagukban közlekedésrendészeti természetűek. Így pl. maga a világítószervezet műszaki konstrukció, melyet a gépjárművön sokféle módon el lehet helyezni.

Az említett közlekedésrendészeti szempontok biztosítása érdekében azonban már egyáltalán nem közömbös, vajjon a lámpák hol és hogyan vannak felszerelve a gépjárműre, milyen erős a lámpák fénye, hol és hogyan lehet a lámpákat gyújtani és oltani. Vagyis itt már azt a kérdést kell megoldani, milyen műszaki feltételek mellett biztosítható a közlekedés rendje, milyen feltételek mellett óvható meg a személy- és vagyonbiztonság. Így nyomul előtérbe a közlekedésrendészet érdeke pl. a műszaki érdek mellett.

Ebből ugyan arra lehetne — helytelenül — következtetni, mintha a közlekedésrendészet intézésében a megosztottság elkerülhetetlen volna. Pedig épp az ellenkezője igaz: az osztatlan intézkedés — a kérdést érintő egyéb szempontok figyelembevételével — csak annak a centrális tényezőnek a hatáskörébe tartozhatik, amely tényező a közutakon a személy- és vagyonbiztonságért felelős.

Ez a tétel nemcsak jogelvi, hanem gyakorlati szempontból is kézenfekvő. Kardinális kérdésekben az egység, az osztatlanság mindig átfogóbb, a megosztottság pedig részletekbe vesző szétesést mutat.

Budapest hatása a környék településeire.

(Települési és menetrendi vizsgálatok.)

Írta: Ruisz Rezső.

A nagyvárosok jellemző sajátossága, hogy soha sem végződnek közigazgatási határaiknál, hanem ezen messze túl terjednek azokban a településekben, amelyek környezetét jelentik sokszor igen messze eső területen is. Ez egy igen természetes fejlődési folyamat eredménye, mert a települések helybeli eloszlását nem közigazgatási, hanem közlekedési viszonyok szabják meg és az élet, amely egy-egy nagy városban megnyilvánul nem respektálja azt a határt amit jogilag szabunk meg. Életfunkciónak csak egy életmegnyilvánulás szabhat határt, de csak a szó olyan értelmében, ahogy az életben egyáltalán határ elképzelhető. „A nagyvárosok természetes határa tulajdonképpen közlekedési határ” írja Zelovich Kornél és ez magától értetődő is. A településeknek térbeli eloszlását közlekedési faktarak szabják meg, a nagyváros tehát csak ott ér véget, ahol annak a közlekedésben megnyilvánuló vonzása oly mérvű lesz, hogy már nem képes az illető település népességét a minden nap megismétlődő utazásra bírni. Lényegileg tehát a nagyváros határát, vonzó hatását menetrendi adottságok szabják meg.

A munkás nem csak a maga munkaidejével vesz részt a maga munkájában, hanem kifejezetten ide kell számítanunk azt az időt is, amit munkahelyének elérésére, szóval utazásra fordít. Igen természetes az, talán anélkül is, hogy megjegyezném azt, hogy London igen sok vállalata a munkaidőbe számítja, a munkabér megállapításánál az utazási időt is. A munkás az utazásra fordított időt elveszíti. Elveszíti, mert vagy ennnyivel kevesebbet dolgozhat csak, vagy annyival kevesebbet pihenhet, vagy szórakozhatik. Ezekből a tényekből következik az, hogy a munkahely és a lakóhely közötti differenciálódottság, megdrágítja magát a munkát.

Érdekesnek mutatkozik ezek után vizsgálni, azt hogyan oszlik meg a Budapesten dolgozó munkásság; lakóhelye szerint és mennyit jelent ez az ide-oda való utazás egészében. Borel francia statisztikus szerint ez nemcsak a munkásra nézve jelent veszteséget; a főlés mértékben úton töltött idő, annak a nemzeti jövedelem szempontjából is igen káros hatása van. Az 1929 december 15-iki munkásfelvétel* Budapesten nyújtja ezekhez a vizsgálatokhoz számunkra a támpontot. A felvétel

ugyanis többek között kiterjeszkedett a munkásság lakóhelyére is és így tudjuk, hogy a pestkörnyéki települések milyen mértékben vesznek részt a budapesti munkában. Ezzel egyúttal módunkban áll kimutatni meddig terjed Budapest vonzóhatása, szóval mi is az amit budapesti agglomerációnak jogosan nevezhetünk. De közlekedéspolitikai szempontokból is tovább tudunk menni adatain. A menetrendek alapján kimutatható volt, hogy mennyi időt kell utazásra fordítani minden egyes munkásnak, ebből pedig ismét az, mekkora időt is tölt úton az agglomeráció népessége.

Az első ami megragadja figyelmünket, hogy a Budapest city-ből vont 90 km-es körön túl, vasúton 98 km-re is van település, amely részt vesz Budapest munkájában. És ettől az igen messze fekvő településtől egyre jobban közeledve Budapest felé mind többen és többen mutathatók ki nagyvárosi munkások az egyes települések lakosságának százalékában is. Ez igen természetes, mert minél közelebb fekszik egy település Budapesthez, lakói antúl könnyebben érhetve el a fővárost, előbb és nagyobb számmal válnak munkásaivá. De más tényezők is játszanak közre abban, hogy egy-egy távol eső település mennyire válik az agglomeráció részévé. A már többször említett közlekedési kapcsolatokon kívül hatással van erre az is, hogy mennyiben rendelkezik önálló vonzóhatással az illető település, de nagy hatással vannak mindenkor a birtokviszonyok is erre. Igen természetes, hogy olyan vidékekről ahol fejlett konyhakertészetek vannak, vagy más igen intenzív földművelési, vagy állattenyésztési formák alakultak ki, kevesebben jönnek a nagyvárosba, még ha jó közlekedési kapcsolatok fűzik is ehhez, míg extensív termelés, erős nagybirtokok az agglomerációt elősegítik.

Ha részletesen akarjuk vizsgálni ezt a kérdést, úgy legelőször is vizsgálnunk kell a MÁV. és HÉV. ú. n. helyi vonalainak menetrendjét. Erre a célra az 1930. évi menetrend nyári része szolgált a vizsgálat alapjául. Megszerkesztettem eszerint a menetrend szerint Budapest city-ből (Deák Ferenc-tér) az egyidejű pontokat összekötő görbét. Az első ezek közül egy óra, vasúton, egy óra gyalog értékét jelzi, míg a többieknél a vasúton töltött idő mindig egy-egy félórával jelent többet. Az egy plusz egy óra vonala a legmesszebbre nyúlik a lajosmizsei vonalon, ahol majdnem eléri a harminckilométeres kört és egyúttal magyarázza a vonal melletti egyetlen hatalmas településnek, Soroksárpéterinek (Pestszentimre) kialakulását. Ez a község az elmúlt tíz év alatt, messzebbre nem is lehet fejlődését vizsgálni, mert csak nemrég lett önálló, nagyon megnövelte kedvező helyzeténél fogva lakosságának számát. Általában a pesti oldalon mindenhol a húsz és harminckilométeres körök között fut ez a kétórás egyidejűségi görbe egyedül Nagytarasánál van a huszadik kilométeren belül, amit ennek a községnek az agglomerációban elfoglalt helyzete (lakosságának csak 2% a pesti munkás) is rögtön mutat. Átlagban számítva az összes adatok alapján a munkásság a nyolcórás munkaidőnek 25%-t (pontosan 27,4%-át) tölti úton, tehát ezen a vonalon belül mindenhol az átlagon marad a munkásság úton töltött ideje, tehát indokolt még, hogy az ezen belül eső település lakosa a nagyvárosi munkában részt vegyen.

A másik egyidejűséget jelentő vonal már érdekesebben fut. Amíg az első vonal meglehetősen körszerű, addig a városból sugárszerűen szétfutó vonalak ebben a másodikban már megnyúló karok lesznek a vonalak mentén. Az előbb említett lajosmizsei vonal előnyös helyzete megszűnik és már a két és félórás úttal is alig érünk túl a harminckilométeres körön. Ez a görbe jóval Vác felett áthalad már a negyven kilométeres vonalon és majdnem eléri ezt Monor után is, a Cegléd felé vezető vasúti vonal mellett. Ha már most a települések eloszlását nézzük, látni fogjuk, hogy az említett két vonal mentén fejlődtek ezek a múltban a leg erősebben, kihasználva mindenkor kedvező közlekedési helyzetüket. A harmincas és negyven kilométeres körök között egyedül Monor az, amely lakosságának több mint 3%-át küldi naponta be Budapestre.

A következő egyidejűséget mutató görbék, hirtelen megnyúló karokat mutatnak, aminek oka nemcsak a sugárszerűen szétfutó vonalakban, hanem abban is rejlik, hogy a települések egymástól mind messzebb és

* Illyefalvi: A munkásság szociális helyzete.