

# Változó problémaérzékelés a városi forgalomtechnikában

## Bevezetés

Azokban a Budapest közlekedésére vonatkozó elemzésekben, koncepciókban és elképzelésekben, amelyeket módomban volt tanulmányozni, általában tetten lehet érni szerzőiknek azt a meggyőződését, hogy a problémák ismertek, és kizárólag a megoldás keresztülvételére kell szorítkozni. Ennek megfelelően a helyzetértékelés többnyire elnagyolt, és a problémák okaként főleg azt hangsúlyozza, hogy nem állt rendelkezésre elegendő pénz ahhoz, hogy a szükséges intézkedéseket véghezvigyék.

Ezzel kapcsolatban felhívom a figyelmet az 1. ábrára, amely 1961-től 1990-ig mutatja be a budapesti közlekedési beruházások részarányát az ország összes közlekedési beruházásain belül. Eszerint a lakosok számában kerekén az ország 20%-át reprezentáló fővárosra az időszak kezdetén a beruházásoknak 60–70%-a jutott, és ez az arány a csökkenő tendencia ellenére sem került még tartósan 50% alá.

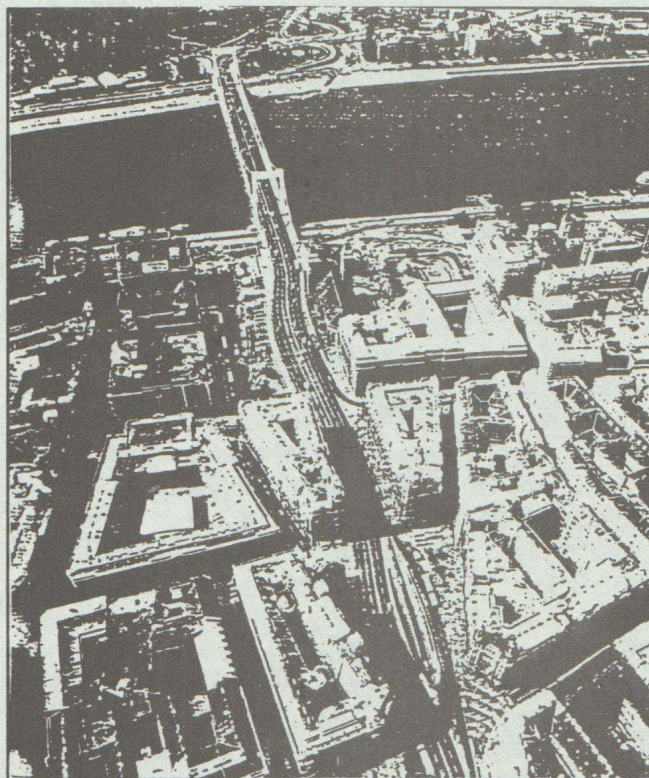
Ez az ábra arra figyelmeztet, hogy egy egyenletesebb területi elosztást feltételezve még egy jelentősen megemelt beruházási szint mellett sem lenne reális a fővárosi közlekedésnek a korábbiakat meghaladó támogatására számítani. Érdeemes lenne viszont azt elemezni, hogy vajon hova kerültek az eddigi pénzek, és vajon az allokációnak nincs-e szerepe abban, hogy a feszültségek a jelentős ráfordítások ellenére folyamatosan nőttek.

Egy példán be szeretném mutatni a pénzfelhasználás mechanizmusát. Azt szeretném aláhúzni, hogy önmagában az a tény, hogy mit tekintünk megoldandó problémának, óriási mértékben meghatározza a lépéseinket, és adott esetben kényszerpályára viszi a „megoldásainkat”.

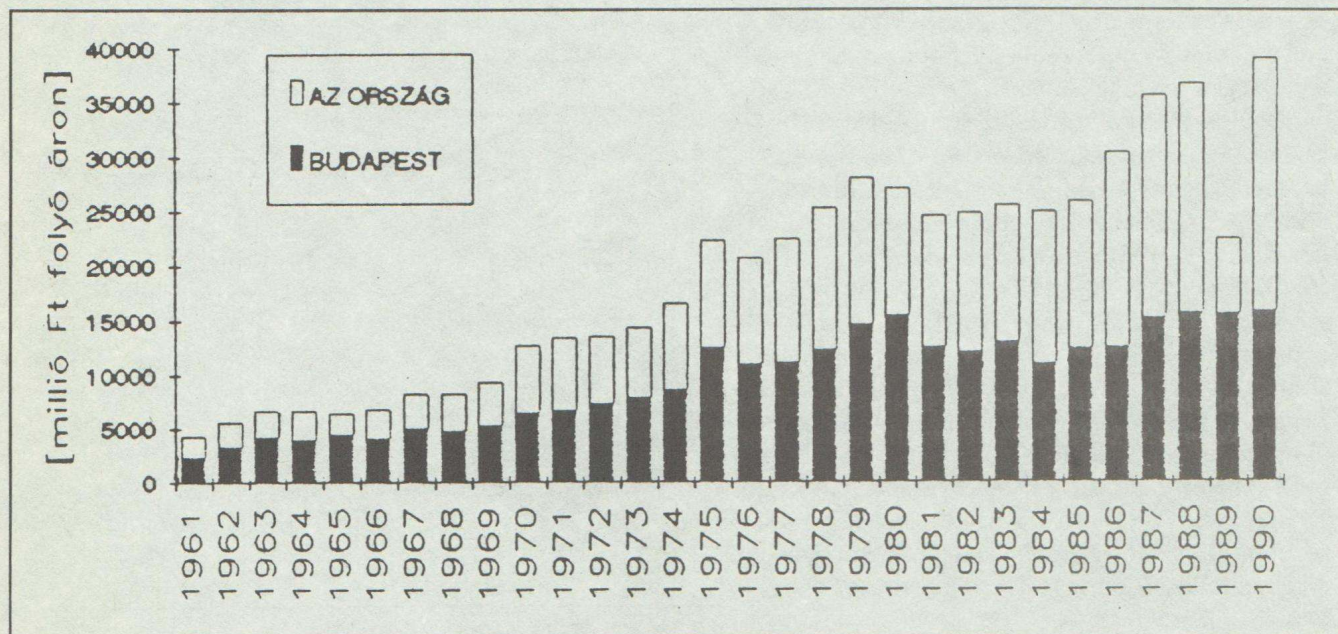
## Budapest tengelye

A 2. ábrán az Erzsébet hidat látjuk, valamint azt, ahogy a pesti hídfőben a hat forgalmi sáv kigyózva bepréslődik a Belvárosba.

Az Erzsébet híd 1964-ben épült újjá, eredetileg 2–2 forgalmi és 1–1 villamos sávval. 1972 végén készült el a



2. ábra: Az Erzsébet híd és a pesti Belváros

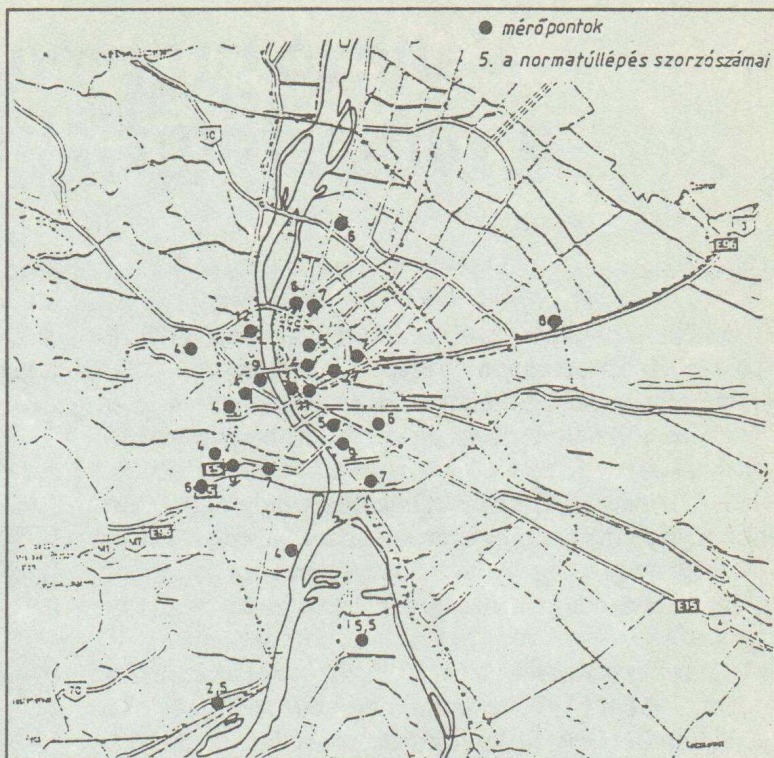


1. ábra: Budapest részesedése az ország összes közlekedési beruházásából





3. ábra: Mire voltunk legbüszkébbek?



4. ábra: Hányszorosa az ólomszennyeződés a megengedettnek? Helyzetkép a főváros néhány forgalmas pontjáról (1991)

kelet-nyugati metró második szakasza, akkor szűnt meg a Rákóczi úton a villamosközlekedés. (Hogy ne csak másokra vonatkozzon a kritika, hadd említsem meg, hogy ekkoriban Koren Csabával közösen előtte-utána vizsgálatot végeztünk, és a minőségi javulás bizonyítéka-ként bemutattuk, hogy a Kossuth Lajos utcában 10–15 km/órával, a Rákóczi úton 5–10 km/órával nőtt a forgalom átlagsebessége.) 1973 óta áll tehát rendelkezésre hat sáv arra, hogy Budapest belvárosát szétfeszítve itt préselődjön keresztül a Kelet- és Nyugat-Magyarország közötti forgalom jelentős része.

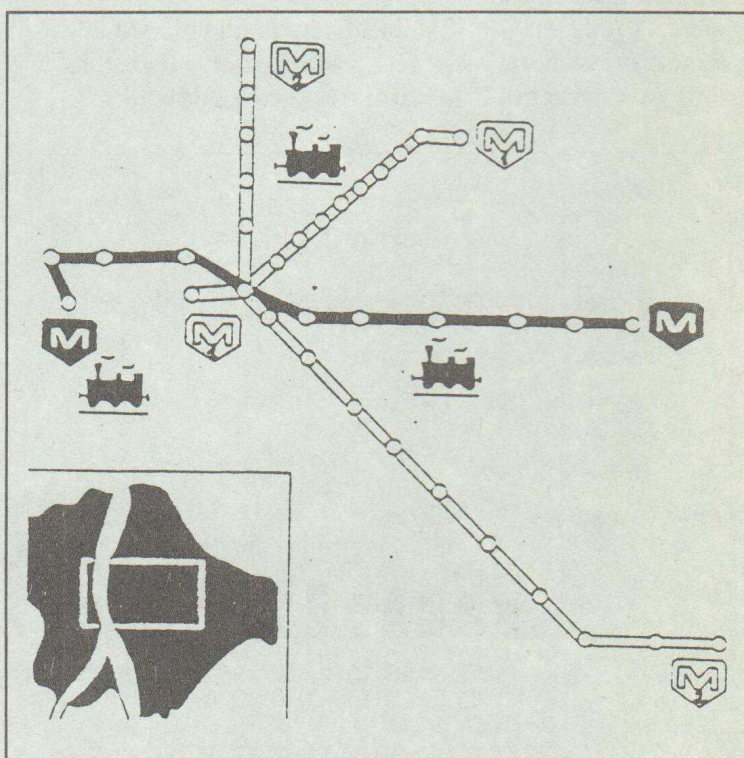
Egy kis kitérőként a 3. ábrán bemutatom, hogy ez a budapesti megoldás egyáltalán nem volt egyedülálló. A hatvanas évek végén készült el a pozsonyi Duna-híd, és jól látható, hogy legalább ilyen brutálisan vágja ketté az ottani Belváros és a Várhegy között az óvárost: az egyenes vonalvezetésnek ott számos épület esett áldozatul, egyebek között a régi zsinagóga épülete.

Budapestre visszatérve, az Erzsébet híd táplálására a forgalmat be is kellett vezetni a Belvárosba, hiszen a várt forgalom nem jutott volna a hídfőkhöz. Ez a feladat egy egész sor csomópontot hozott kényszerfejlesztési helyzetbe a Budaörsi úttól a Baross térig.

Az eredményt a 4. ábrán láthatjuk. Itt 1991-ből néhány fővárosi mérőhely adatai alapján az ólomszennyeződés mértékét tanulmányozhatjuk, nevezetesen azt, hogy az adott ponton hányszorosa az ólomszennyeződés a megengedettnek. Alig van 4-nél kisebb érték; a körutak 6–7 körüli értéket mutatnak, a Kossuth Lajos utcán az átlagérték 11-szeres (volt 19-szeres érték is), míg a Rákóczi úton nem rendelkezünk átlagszámmal, csak egyetlen értékkel, ez 27-szeres!

Röviden, sikerült tehát viszonylag zavartalan forgalmi követelményeket biztosítani ahhoz, hogy a keresztmetszeti lehetőségekhez képest a lehető legtöbb ólomot (és sok egyéb egészségkárosító vegyületet) juttassunk a Belvárosba. Látni kell, hogy önmagukban a felszíni beruházások nem lettek volna elegendőek a forgalmi probléma ilyen „megoldásához”. Kellett hozzá egy harmadik dimenzió is, a tömegközlekedés „eltüntetése”.

Az 5. ábrán Budapest földalatti vasút-hálózatát látjuk. Valamennyi vonal egyetlen ponton, a Belváros szélén, a Deák Ferenc téren metszi egymást. Ez a struktúra



5. ábra: A főváros földalatti vasút-hálózata



## A PROBLÉMA MEGFOGALMAZÁSA

Kulcselem	hagyományos közlekedéstervezői megközelítés	környezetorientált megközelítés
városi út/metróhálózat egyéni közlekedés	kapacitáshiány forgalmi sávok hiánya parkolóhely-hiány	túlcentralizált struktúra levegőszennyeződések energiapazarlás
tömegközlekedés	fenntartás elhanyagolása támogatás hiánya	magas költség, tarifa nem elég vonzó
kerékpározás, gyaloglás	balesetveszély fegyelméletlenség sebezhetőség	elkülönített utak hiánya egészségi ártalom

1. táblázat. Közlekedési problémák a fővárosban

nagy segítséget jelentett abban, hogy a felszínen felszabadulhasson a járműforgalom számára a Belvárosba vezető útfelület: sorra szűntek meg a villamospályák a Rákóczi út után a Váci úton, illetve az Üllői úton, és mára jó körülmények között lehet a 2-es, M3-as, 3-as, 4-es és 5-ös főutak felől a város belsejéig autózni. Nem lehet viszont ezt még megtenni Dél-Budáról, illetve a 6-os út felől: ezt a problémát hivatott orvosolni a mindenáron a Belvároson keresztül erőltetett új, tervezett dél-budai metró.

#### Két értékrendszer: hogyan fogalmazódik meg a probléma?

Az eddigiek általánosításaként is az alábbi táblázatban két, egymástól markánsan eltérő értékrendszert állítunk szembe egymással: a hagyományos közlekedéstervezői felfogás mögött meghúzódó értékrendszert, illetve egy környezetorientált szemléletmódot. A táblázat azt emeli ki, hogy hogyan ragadja meg, miben látja az egyik, illetve a másik nézetrendszer híve a fő problémákat.

A hagyományos szemlélet a városi hálózatok kapacitásának hiányában, a kevés parkolóban, a hiányzó forgalmi sávokban látja a városi közlekedés problémáit, amelyeket így további fejlesztésekkel kellene orvosolni. Ugyanezekről az elemekről a környezetorientált megközelítés a hálózatok hibás struktúráját, az egyéni gépjárműhasználat energiapazarló voltát és szennyező hatását emeli ki.

A kerékpáros és gyalogos megítélése ugyanilyen markánsan eltérő a kétféle felfogás szerint. A hagyományos felfogás a balesetveszélyt, a sebezhetőséget, a fegyelméletlenséget emeli ki, azokat a problémákat, amelyek miatt a kerékpáros és a gyalogos akadályt jelent, útban van a motorizált forgalom „üzeme” szempontjából. A környezetorientált felfogás éppen ellenkezőleg, a kerékpározás körülményeit, lehetőségeit érzi szűkösnek, e téren hívja fel a figyelmet a sávok hiányára, a gyalogosok, kerékpárosok egészségi ártalmaknak való kitettségére. Ebben a felfogásban a nem motorizált emberi lénynek kellene elsőbbséget élveznie, amiben az autók, a gépkocsiforgalom, az azt kiszolgáló úthálózat jelenti az akadályt, azt, azok fejlesztését kellene korlátozni.

Míg az érvrendszer többé-kevésbé szimmetrikus, fel kell hívni a figyelmet arra, hogy az érveknek a tényleges

folyamatokban való érvényre juttatási lehetősége nagyon eltérő. Az útépités, a gépkocsigyártás, illetve a gépkocsiforgalom kiszolgálása, a gépjárművek adásvétele stb. mögött nagyon jelentős anyagi érdekek és szervezett érdekcsoportok vannak, ezzel szemben a gyalogosok és a kerékpárosok mögött bár növekvő, de az előbb említettekéhez képest egyelőre jóval mérsékeltebb erők állnak.

Ebből a szempontból nem ennyire tiszta képlet a tömegközlekedés esete. A tömegközlekedési vállalat ugyanis jelentős erőt képvisel, ezzel a hagyományos tervezésben is számolni kellett. Esetenként a vállalat képviseli az utasok érdekeit is. Mégis, fő szabályként azt állítom, hogy a hagyományos tervezői felfogás nagyobb mértékben az üzemi és üzemeltetési szempontok figyelembevételét tekinti érvényesítendőnek, míg a környezetorientált felfogás az utas érdekeit tekinti a prioritás alapjának.

#### Összefoglalás

Végezetül arra hívnám fel a figyelmet, hogy itt kétféle, egymástól szemléletében jelentősen eltérő értékrendszerről van szó. Ezek megkülönböztetését nem szabad összetéveszteni a szakszerűség/szakszerűtlenség kérdésével. Nem arra kívánok bízgatni, hogy azon kezdjünk el vitatkozni, hogy „melyik felfogásnak van igaza”, nem is gondolom, hogy ez forgalomtechnikai szakmai kérdés lenne.

Arra viszont szükség lenne, hogy világosan kirajzolódjon, hogyan lehet forgalomtechnikailag szakszerű megoldásokat kidolgozni a környezetorientált felfogás szerinti prioritások figyelembevételével is. Éppen ez lenne megítélésem szerint a szakemberek fontos feladata: ellentétben azzal, hogy szakszerűtlennek állítsanak be minden, a hagyományos felfogásra alkalmazott rutinalgoldásokról eltérő szakmai megoldást követelő igényt. Ezzel szemben a hagyományostól eltérő értékrendszerekre is kidolgozott szakszerű, forgalomtechnikailag korrekt alternatív megoldások tennék csak összevethetővé a különböző fejlesztések tényleges hatásait és világítanak meg politikusok, szakemberek és laikusok számára, hogy milyen lehetőségek közül kell választaniuk valójában.



KÖZLEKEDÉS ÉS KÖRNYEZETVÉDELLEM

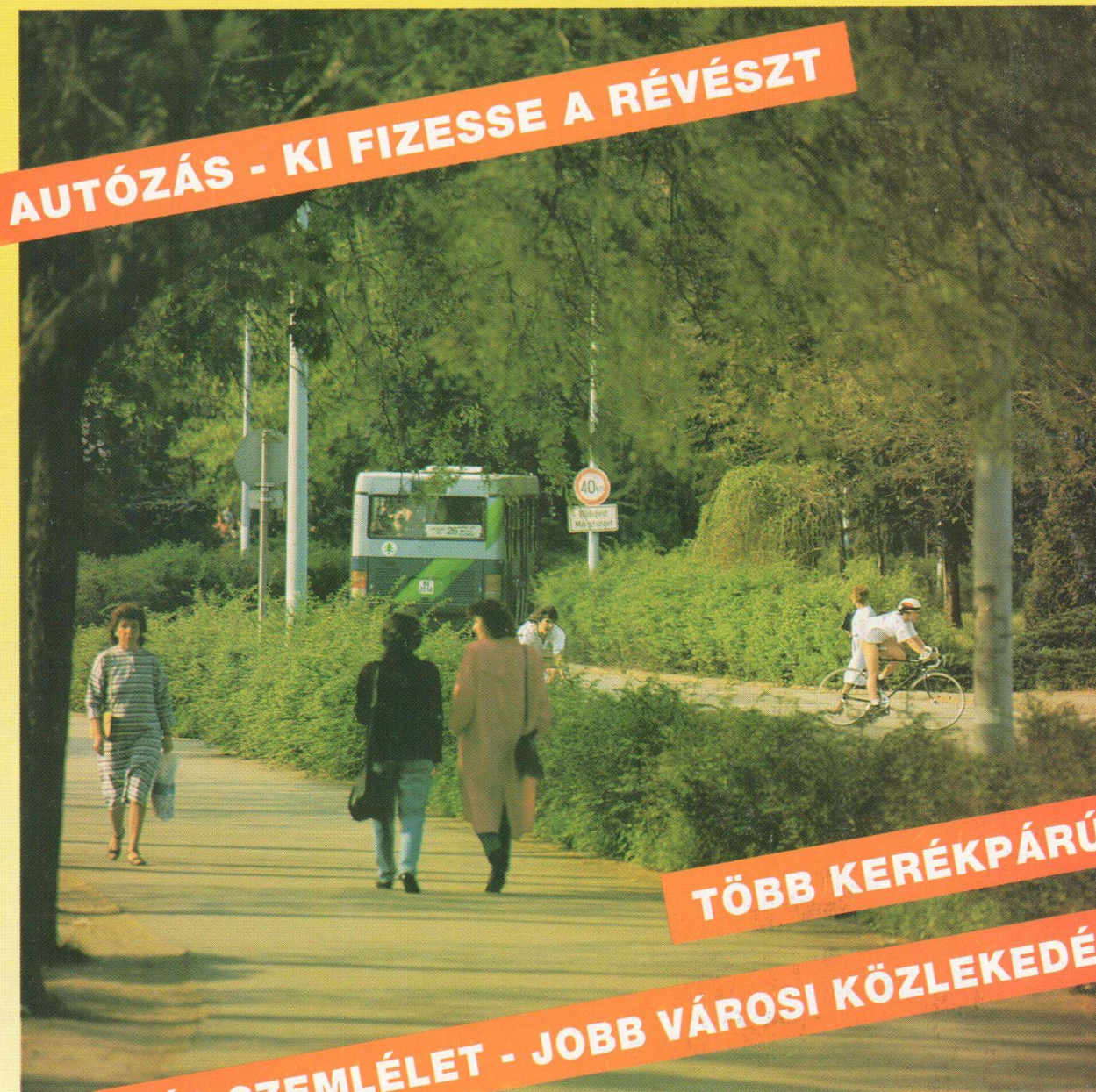
III. évf. 9. szám

# LÉLEGGZET

A LEVEGŐ MUNKACSOPORT ÉS A MAGYAR KÖZLEKEDÉSI KLUB  
KÖRNYEZETVÉDELMI HAVILAPJA

1993 szeptember

Ára: 40,- Ft    MAGYAR KÖZLEKEDÉSI KLUB, 2041 BUDAÖRS, Pf. 102.



AUTÓZÁS - KI FIZESSE A RÉVÉSZT

TÖBB KERÉKPÁRÚT

MÁS SZEMLÉLET - JOBB VÁROSI KÖZLEKEDÉS