

A fővárosi fenntarthat felszíni közlekedés, mint szociális létforma

Dr. Halabuk József

BMF, TMPK – Budapest
Népszínház u. 8., T.:666-5303, (halabuk.jozsef@tmpk.bmf.hu)

Tartalmi összefoglaló: Budapesten a földfelszíni tömegközlekedés fenntartható fejlődése csak abban az esetben érhető el, ha az átfogó szemlélettel kezelt kérdéskör értékelő értelmező tudományos elemzése nyomán valósul meg a tényleges fejlesztés, amely maga is visszahat a további tervezésre. A vizsgálatok során – a műszaki tervek mellett – szemügyre kell venni a történeti vonatkozásokat, a gazdasági környezetet, az üzemeltetési- s szervezési feltételeket, az emberi tényezők szerepét, a jogi szabályozásokat, a nemzetközi kapcsolat- és –tapasztalatok hatásait. A szerves egységként kezelt organikus fejlesztésről társadalmi közmegegyezésnek kell kialakulnia.

1. AZ ALAPVETŐ FOGALMAK

Az urbanisztika, valamint a kapcsolódó további szakterületek tudományos vizsgálata során szoros egységet képez a természet-, a gazdaság-, a műszaki fejlődés-, a szervezés-, a társadalom alakulásai-, valamint mindezek története.

1.1./ Egy 1987-es ENSZ dokumentum szerint: „a fenntartható fejlődés olyan fejlődés, amely kielégíti a jelen szükségleteit anélkül, hogy veszélyeztetné a jövő nemzedékek esélyét arra, hogy ők is kielégíthessék szükségleteiket.”

[I. n.: Magyar Nemzet, 2008. VII. 10.]

Ez az álláspont azonban nem emeli ki: A jövő nemzedékek a folyamatosan érvényesülő fejlődés eredményeire alapozott módon érvényesíthessék szándékaikat, mert ha ez nem így lenne, akkor az idézett szövegben nem „fenntartható fejlődésről”, hanem sokkal inkább valamiféle megőrzött állapotról, -színtről kellene szólni.

A magunk részéről mondandónkat nem kívánjuk általános elméleti síkon megfogalmazni. Ugyanakkor viszont nem alkalmazzuk a tárgykör egyes tudományterületeinek szaktudományos jellegét sem. Továbbá, az elméleti megállapítások és azok gyakorlati megvalósulásai egységes keretekben való ábrázolására is törekszünk. E magatartásunk egyik oka magában a társadalomtudományi

szemléletmódban rejlik: Létezik ugyanis olyan szférája a humánterületű elemzésnek, amely tartományában dolgozunk. Talán még ennél is fontosabb körülménynek tartjuk, hogy a fővárosi földfelszíni fenntartható tömegközlekedés lehetősége előmozdítása maga is megkívánja és egyben meg is teremti az ilyen jellegű áttekintést.

Budapest vonatkozásában – a földfelszíni tömegközlekedés területén – minden idők legeredményesebb fejlesztése a Széchenyi-Lánchíd létrehozása. Műszaki ismérvei és társadalmi hatásai alapján egyértelmű tény, hogy ez a műszaki műtárgy – miközben gróf Széchenyi István strukturális reformjainak egyik pillérét képezte – megalkotói munkássága révén nemzetközi viszonylatban is egészen kimagasló példáját szolgáltatta a jövőbeni közlekedési fejlesztésnek.

1.2./ Az ember személyes-, valamint közösségi élete folyamatait csak rendkívül bonyolult elméleti rendszerek alkalmazásával lehetséges közelítően valós módon jelezni. A homo sapiens, illetve a –ludens tényleges térben s - időben él, szellemi-, testi mozgását a folytonosság igénye, megtörténése jellemzi, miközben ezt a létformáját abszolút értelemben véve szabad akaratától indítva élheti meg, de mindennapi sorsát viszont számos tényező zabolázhatja meg. A mozgás – a munkavégzés mellett – a hely- és helyzetváltoztatások megtestesülése. A helyváltoztatás a közlekedés

körébe illeszkedik, úgy is mint egyfajta magatartásforma az egyéni- s szociális létformák sorában.

1.3./ Az emberi közlekedési igény szószerinti- és átvitt értelemben is egyaránt testreszabott, nem a közlekedési rendszer bármely elemére. Az emberi magatartás a meghatározó. A közlekedési szervezett, -rendszer, eszköz, -politika, -tudomány, -gazdaság csak a szolgálatára rendeltetett.

Egyetlen értékkel és értelemmel bír: Az emberi lét(ezés) fenntartása szolgálata.

1.4./ Életbevágó kérdés a fenntartható fejlődésnek, mint fogalomnak és egyben gyakorlatnak az értelmezése. Nem mellékes az általában interdiszciplináris szaktudományos elemzése módja mikéntje és annak eredménye, a felhasználása sem.

1.5./ A közlekedés szférájában természetes emberi magatartásnak tekintendő a felszíni közlekedés. Ez a legősibb cselekvési forma a kategóriában. (A létforma maga támasztotta igényei sorába később szükségszerűen megjelentek a földfelszín alatti, illetve a légi magatartásformációk is. Őket megelőzte a vízi közlekedés.) További értelmezési kérdés, hogy Budapest esetében nem tekinthetünk el e körben a folyami- és a kéregvasúti létesítményi működések megemlítésétől.

1.6./ Budapest nem egy nagyléptékű urbanisztikai létesítmény, hanem egyedi városfejlődési tény, amelynek közlekedési igényeit a lehető legeredményesebben kívánatos megoldani. Ezek sorából ragadunk ki egynéhányat és a történetiség, a maiság szemszögéből szólunk róluk.

1.7./ A közlekedés egyfelől maga is az említett létforma része, másfelől pedig térbeli tartozéka az urbánus közegnek, a vonatkozásában megkövetelt célszerűség mellett, így tekintettel kell lennünk annak humántudati tükröződései mikéntjére is. Az eredményességet nem csupán a szakmai körökben, hanem a városban lévő emberek közérzetében, magatartásuk megnyilvánulásaiban is kutatnunk szükséges. Az egyes értékítéletek mikéntje nagyon is fontos elem. (A viszonyulás egy lehetséges megfogalmazásával találkozunk egy elektronikus üzenetben: „/.../ érdekesen szürreális volt az estém az utcán. gyakorlatilag

tők fölösleges köröket futottam, míg végre elértem a kalvinra. Ezt le sem írom, mert gyalázatos ... /.../” [budapitecus vulgaris, 2005. II. 9.])

1.8./ A közlekedéstudomány (és amit egyrészt megjelenít, másrészt tevékenységével alakít maga ez a létforma) interdiszciplináris jellegű. Nem a tudományterületi elemek egyedi érvényesülései adják e tudományterület és magatartásforma eredményességét, hanem organikus módon, sajátos egységet alkotó összességük képes érdembeli módon eleget tenni a sokféle elvárásnak: A mindenkori jelenbeli igények egyre nívósabb kielégítésének, a jövőbeli fejlődés megalapozásának, a városbeliek megelégedettségét elérendő (ideértve a közlekedési magatartás szükséges állandó tényleges- és tudatbeli terü nívóemelését).

1.9./ A közlekedéstudomány történeti megközelítésű szemlélete nem igényli – áttekintő elemzésünk esetében – sem az egyes műszaki jellemzők tételszerűségét, sem pedig a történelmi szakismertetőket. Igényli viszont az egyes szaktudományos nézőpontoknak a múlt - jelen – jövő alkotta időfolyamatában való egységes látásmódját. Ugyancsak a szakkérdések felvetésének és a gyakorlati megoldások alkalmazásainak tapasztalatai egybevetéseinek, mint a fővárosi életmód egyik megnyilvánulási szférájának szemrevételezését.

1.10./ A közlekedéstudomány éppen úgy természettudományos megalapozottsággal rendelkező műszaki tudományok színtere, mint sokféle gazdasági szakterület, valamint egyben több társadalomtudomány működési köre is. Ezek egyetemleges érvényesülési köre, mint tudomány, és mint annak nyomában járó, valamint annak számára megoldandó kihívásokat megjelenítő gyakorlat, csakis együttesen lehet hathatós tényezője az emberi életmódnak.

1.11./ A természeti környezet összetevői (a csapadék, a hó, a szél, a köd, az alacsony- és a magas hőmérséklet, stb.) jelentkezősége nem katasztrófa módjára kell kezelnünk, hanem valóságos természeti jelenségekként, még ha az összességükben a kontinentális éghajlati szélsőséges jelenségek irányába tolódnak is el.

1.12./ A természetföldrajzi földfelszíni- és vízrajzi elemeket (hegyek, lejtők, folyó, patakok, talajminőség, stb.) egyfajta közlekedési kihívásoknak kívánatos tekintenünk, nem pedig sorsunkat megkeserítő előttünk tornyosuló akadályoknak. (Közismert szociális közelítésű példák: Szentpéterváron 1917-ben a lázadó proletár erők a Néva hídjai részükről történő zavarmentes használhatóságáért minden elkövettek, hiszen csak így történhetett meg – a villamosok igénybevételével – a külső városnegyedekből a tömegek beözönlése a belvárosba. Ennek – egyes nézőpontokból tekintve – egyfajta ellenpéldájaként felfogható a budapesti taxisblokád 1990-ben. A korszerű közlekedésszervezés példája: Londonban két – a brit- s a modern- – galéria között negyven percenként járnak a vízibuszok a Themсэн.)

1.13./ Az érintett korszak műszaki-technikai színvonala és a közlekedés területén megjelenő ugyanezen területű nivó összhangja szükséges. Olykor még az utóbbinak előremutónak, igényteremtőbbnek, -támasztóbbnak kell lennie az előbbi átlagánál. (Igencsak elgondolkodtató egybevetésre adhat módot az úgynevezett Millenniumi földalatti vasút kocsijai kifejlesztése a Schlik gyárban. Motorja gyártása a Siemens gyárban és a szerelvény forgalomba állítása. Ez volt az első földalatti villamos motorkocsi /nem mozdony vontatta szerelvény/. Valamint a Szovjetunióban későbbi időben gyártott metró-motorkocsi. Mindkettő egykori műszaki alapkonceptiója saját korszaka technikai nivójához mérten s mind a mai napig történő üzemeltetésük körülményei.)

1.14./ A közlekedés területén a sok-sok lehetséges felvetődő kérdéskörből egyet mindenképpen külön ki kell emelnünk: Ez pedig nem más, mint a közlekedéspolitikusok (különösen a döntéshozók), valamint a közlekedési vállalati szakemberek (együttesen jelentkező) műszaki szemléletének mindenkori korszerűsége, vagy annak hiányosságai. (Budapesten egykor nemzetközi viszonylatban meghatározó műszaki-, üzemgazdasági- és forgalmi szerepe volt az úgynevezett kisérdalattinak, amelynek szerepét napjainkban a BKV Zrt. csökkenteni igyekszik, valamint a Siklónak, a Budai Hegypályának, amit pedig magánosítani kívánna a közlekedési cég. Az estleges

félreértések elkerülése érdekében itt nem érvényes a közismert szállóige: 'Így múlik el a világ dicsősége'. Sokkal inkább az: 'nem akarásnak nyögés a vége', hogy súlyosabb műszaki-, gazdasági-, várospolitikai kritikai megállapításokra e téren ne is ragadtassuk magunkat.)

1.15./ Magunk is tisztában vagyunk vele, hogy a (fő)városi közlekedési rendszerünk úgymond kétpólusú: Egyéni igényeket közvetlen úton, módon kielégítő és a tömegközlekedési célokat megjelenítő. Az egyébként egymástól el nem választható kettősségből – rajtuk kívül álló okokból fakadóan, a tudománytalanság határát súrolóan – most csak az utóbbi viszonyaival áll módunkban foglalkozni.

Vizsgálódásunk tárgyát rendszerint magukban állóan is rendszer(egységek)ként felfogható közlekedési létesítmények képezik. Nem kívánunk külön-külön foglalkozni egyes szervezési-, magas-, vagy akár mélyépítészeti-, gépészeti kérdésekkel. Talán leginkább valamiféle jelenségi szinten határozhatnánk meg az általunk szemügyre kívánt venni elemeket. Az említett rendszeregységek természetszerűleg maguk is a náluk nagyobb léptékűek részeként szerepelnek, miközben önmaguk is egyes elemekből tevődnek össze.

A szóba hozott közlekedési elemek kiválasztása valóban tetszésszerű-, de egyáltalán nem véletlenszerű módon történt. Azok – megítélésünk szerint - önmagukban állóan is tanulsággal szolgálóak, valamiféle összerendeződöttségükben tekintve őket is üzenethordozóak.

A közlekedési rendszerek szempontjából kétségen kívül meghatározó szempont az egyéni- és a különféle közösségek által támasztott elvárások teljesítése. Az ember azonban más vetületekben is – mint, például, azok elképzelésében, megtervezésében, kivitelezésében, működtetésében, az általuk teljesítendő feladat értékelésében – olyan szerepeket játszik vonatkozásaikban, amelyeket hangsúlyozottan kell megemlíteni.

Tekintve, hogy vizsgálati eljárásunk áttekintő igényű, így érthető az az elvárásunk, hogy az egyes jelenségek, adottságok szemlélete ne külön-külön történjen, hanem egységesülő

egységben tekintünk a fővárosi földfelszíni fenntartható tömegközlekedésre.

2. BUDAPEST VÁROSSZERKEZETE

2.1./ Az egyes érintett települések domborzati- és vízrajzi viszonyai alapvető igényeket és egyben akár lehetőségeket is teremtenek a tömegközlekedés elé.

A Duna évszázadokig komoly akadályt jelentett Buda és Pest egységes közlekedési rendszere létrejövetele előtt. A fővárosrészek közötti zavartalan közlekedést (és szállítást) napjainkban sem könnyíti meg. A korszerű műszaki megoldások és forgalomszervezési eljárások azonban már sok kérdés megoldását lehetővé teszik. Amiben (korábbi tervek léte mellett is) erős lemaradást látunk, az a folyamaton történő (a két part közötti- és a várostest hosszában való helyi-, regionális vízi tömegközlekedés vonatkozásában szinte teljes mértékű és semmivel sem indokolható visszalépést találunk a korábbi esztendőkhöz megvalósultakhoz viszonyítva. (Megkockáztatjuk: Ez nem csupán forgalomszervezési kérdés. Komoly urbanisztikai szerepe kell, hogy legyen ennek a kérdéskörnek.)

Budapestet a hegyvidék „élő” koszorúja öleli körbe. Egyes hegyek (pl.: a Gellért-hegy) közvetlenül a várostestből emelkednek ki. A Várhegy fennsíkja pedig a (székes)fővárosi élet történetileg meghatározó szín- s lakótere. A természetföldrajzi adottságaiknak és a lakóterületi igényeiknek megfelelően alakult közlekedésük kiépülése. A szabadversenyos kapitalizmus időszakában olyan – többszörösen megújuló - kiváló műszaki megoldások, feladatukat előremutatóan megoldó közlekedési létesítmények készültek el, mint a fogaskerekű vasút. (Egyes elképzelések ugyanakkor tervek maradtak mind a mai napig: Gellért-hegyen a sikló.)

2.2./ A történeti korok urbanisztikai fejlődései és az akkor megvalósuló fejlesztések egyedi jellegű közlekedési állapotokat teremtettek az egységes Budapest, majd később a Nagy-Budapest létrejötté során.

A hatások közül egyet említünk meg: Az európai fővárosok városalaprajza alapelemét gyakran képezik a sugár-, illetve körutak.

Felváltva az egyik, vagy a másik tekinthető urbanisztikai alapelemnek. Budapest esetében azonban ezek a főútrendszerek szerves egységben együttesen léteznek. A közlekedés megkönnyítése céljából a sugarak, valamint az ívek közötti területeken még átkötő útvonalakat is építettek. (Napjainkra ezek jelentősége, szerepe – a forgalomtervezési eljárások mikéntjeire való tekintettel – erősen háttérbe szorult. 2008. júliusa végén nyilatkozta a Fővímform ügyelete az útlezárások kapcsán: „/.../ gyűrűs szerkezetük miatt a körutak környékén nincsenek menekülő [? – H. J.] útvonalak. /.../ a kisebb utakon most sokan próbálnak egéretat nyerni.” [I. n.: Magyar Nemzet, 2008. VII. 24., 17])

Budapesten épült egy további-, úgynevezett díszútvonal is. Az Andrássy út. Ez a reprezentatív útvonal a várostest építészeti szövetének minőségét volt hivatva javítani. Szolgáltatásként a gyalogos- és az akkori kocsis forgalmat, a lovaglást tette lehetővé a városközpontból a Városligetbe. Az Erzsébet téri parkból a pestiek kedvelt ligetébe. Közegészségügyi, levegőtisztasági szolgálatot is végezve. A városrendezési hatóság ennek a helyzetnek megfelelően alakította az úton a tömegforgalmi eszközöket: A felszínen nem engedélyezett villamosvasutat telepíteni, viszont elkészülhetett a Millenniumi földalatti (kéreg)vasút. A világviszonylatban is kiemelkedő létesítményegyüttes egészen addig képes volt méltó módon teljesíteni megalkotói által elképzelt funkcióját, amíg egy elképesztően szakszerűtlen és embertelen (tulajdonképpen oktalan) döntéssel nem változtatták országos helyközi főútvonalak belvárosi átvezető útszakaszává, kiegészítve továbbá a helyi közlekedés egy sugárúti forgalmi elvárásával. (Ma arról szól a sajtóvita, hogy e park útvonalain a turistabuszok parkolása megtiltandó-e?)

2.3./ A több ízben módosult agglomerációs körzet hatásai is eltérőek voltak a korábbi közlekedési viszonyokra.

Az egységes főváros mai városteste hosszú időn át tartó, bonyolult fejlődések eredményei (ideértve a gondok sorát, a stagnáló időszakokat, a károkozásokat és a fejlődési visszalépéseket is) alapján alakult ki. A jelenlegi problémák alapvető gyökerét két nézőpont területén látom megjelenni. Úgy,

mint: a./ 1950-ben Nagy-Budapest – egyébként szükséges – kialakítása és a főváros további fejlesztése oly módon valósult meg, hogy annak során – mindmáig hatóan – egymástól igen eltérő városrészek kerültek közel sem minden viszonylatban organikus egységbe egymással. b./ A közbeszéd, a szakmai vélekedések egy része (igencsak történelmietlen módon) folyamatosan arról beszél: Budapest túlméretezett főváros Magyarország méreteihez viszonyítottan. Nagy-Budapest központjának (ahova mellel maga a közlekedéspolitikai is még inkább becsúfolta a forgalmat) léptéke alig változott, jellemző (műszaki) adottságai csak csekély mértékben korszerűsödtek. Történik ez amikor az egykori székesfővárosi városközpont léptékére terhelődött Nagy-Budapest és a „kitágult” agglomerációja forgalma, miközben a helyközi közlekedési funkciókat soha nem látott mértékben (Európai Unió támasztotta forgalmi igények megléte is) szorította be közterületeire.

2.4./ A helyközi- s a nemzetközi forgalom indukálta műszaki műtárgyi létesítmények emelései, a közlekedésszervezési lépések megtételei, az információk nyújtása és még több más (kommunális, infrastrukturális, humáncélú) törekvés részleges-, vagy teljes mértékű megvalósítása komoly hatásokat gyakorolt magára a fővárostestre és az itt állandóan megvalósuló helyi közlekedési cselekmények minden vonatkozására.

A monografikus jellegű áttekintés helyett e helyen kizárólag utalásszintű példákkal kívánunk szólni. A tömegközlekedés minden térfelére – hozzáértve a műszaki műtárgyi létesítményeket is – egyszerre időtállóak és folytonosan változóak. Igen komoly szakmai feladat annak a szükséges időpontnak a helyes meghatározása, amikor az egyes változó részterületek módosításaival megoldásokat kell találni.

A fővárosbeli pályaudvarok korszerűsítései a városi közlekedés mikéntje szempontjából, de magának a távolsági forgalomnak okán is fontos feladatok (példának említhető a prágai főpályaudvar korábbi átépítése). A XX. század során több fő- s nagyvárosban (pl.: Párizsban) a település centrumában lévő egykori pályaudvar épületét-csarnokát nagy sikerrel átalakították közösségi kulturális célokra. Ilyen

kezdeményezés Budapesten is akadt, de meg is akadt kezdeményezési szinten.

A várostestek alatt futó vasúti vonalakra az emberséges városi élet normái, az egyes helyi-, regionális- s távolsági tömegközlekedési paraméterek hatásaira elmellőzhetetlen igény áll fenn. Nemzetközi viszonylatban az ilyen megoldásokra számos példával találkozunk, mint Stokholmban. Budapestet érintően jónéhányszor megfogalmazódtak nézetek ennek megvalósítása szükségességéről. A közvélekedés is visszatérően utal az egyes külföldi gyakorlatokra. (Mégis szinte lehetetlen közeljövőbeni fejlesztésként elképzelnünk az olyan forgalmi megoldást, hogy a Székesfehérvárról induló vonat – a főváros alatt alagútban áthaladva – Vácig haladjon. Avagy a Szolnokról kigördülő szerelvény hasonló módon jusson el Esztergomba.... Viszont létesült – úgy-ahogy – repülőtéri gyorsvasút Ferihegyre.)

A XIX./XX. évszázadok fordulóján kezdte meg fénykorát élni a helyiérdekű-vasutak budapesti hálózata. A III. évezred elején az a nézetünk vonatkozásában, hogy az elővárosi tömegközlekedés idevágó ága közel sem képvisel olyan súlyt, mint egykoron; mint arra igény lenne és amiként a műszaki lehetőségek azt bitósítanák.

2.5./ Az egyes szakigazgatási területeken egyaránt jelentkezett a megszakítottság-folytonosság párhuzamossága arányos érvényesülése helyett az 1940-es esztendőktől kezdődően, mindmáig tartóan az előbbi előtérbe helyezése és ezzel a korábbi eredmények jórészen kívül hagyása, a történetiség értéke hasznosításának tudatos- és akaratlagos elvetése. Egyes esetekben a műszaki szakszerűségben, illetve az arányos fejlesztési lépésekben, valamint a gazdálkodás- és üzemeltetés területein megnyilvánuló szakszerűtlenség okozott komoly károkat, csökkentve így az egyébként tényleges- és nagyléptékű-, utasbarát fejlesztések eredményességét is.

3. VÁROSFEJLŐDÉS HAGYOMÁNYAI

3.1./ Budapest a korábbi Buda, Pest városokból és további számottevő nagyságú-, jelentőségű településből alakult egységes (székes)fővárossá, majd további agglomerációs területnövekedéssel 1950-ben úgynevezett

Nagy-Budapestté. Ezt a változást alapvetően mint mennyiségi növekedést szokás említeni. Pedig egyáltalán nem ez a tényező képezte a főváros sorsa illetően alakulásában az elsődleges szerepet: Településegysítésekről volt szó! Történetileg kifejlődött, városszerkezetében kiépült, várostestében nagy léptékű, önálló működésében jellegzetes települések szerves egységgé fejlesztése történt (volna) meg.

3.2./ Gyakorlatilag a főváros történetének minden szakaszában készült olyan műszaki alkotás, amely fontos szerepet töltött, tölt be a mindenkori jelenben is az itt élő, itt tartózkodó emberek mindennapjaiban. Egyetlen példánk, ahol a kimagasló szerepű műszaki műtárgy(együttes) organikus módon illeszkedik a hozzá kapcsolódó többi hasonló egységhez, de – miközben funkcióját ellátni azonnal képes – hasonló módon részese az elérendő fejlődés vonulatának. Az egységes Budapest kelet-nyugati irányú közlekedési főtengelye megteremtése törekvése. Középpontjában a Lánchíd építése áll. Párhuzamban az Alagút tervezésével, fúrásával. A hozzájuk csatlakozó utak életrekelésével. A Duna-partok szabályozásával. Kiegészülve mindez a hozzájuk csatlakozó infrastrukturális-, kommunális-, építészeti alkotásokkal.

3.3./ A székesfővárosi egyetemleges igényű városépítés eredményesen ténykedő „gazdája” 1870 és 1946 között a Fővárosi Közmunkák Tanácsa volt. A főútvonal-hálózat építése mellett, ez a testület döntött a Duna-hidak emelése esetében is. Az infrastrukturális- s kommunális létesítmények is hatáskörébe tartóztak.

4. KÖZMŰ, KÖZSZOLGÁLTATÓ?

4.1./ A társadalmi közgondolkodás, olyan társadalompolitikai szaktevékenységként fogta, fogja fel a közlekedésügyet, ami mélyen hatóan hat mindennapi életformánk alakulására. Kozák Gyula idézett sorai [1963. – Beszélő évek, 2000., 307] tanúsítják, hogy akkor a hatalom gyakorlói egyszerre voltak szakmailag felkészületlenek az előttük álló feladatok megoldására, ugyanakkor nem egy személy közülük kifejezetten a hatalomgyakorlás egyfajta eljárásaként kívánt e téren eljárni: „(...) mérnökhallgató vagyok. /

A város, Budapest még a miénk. Egyáltalán: a város még olyan, mint egy város. Minden emberi léptékű, lepusztult és koszos. Adekvát a világgal. Kevés az autó, a tömegközlekedés döcögős és olcsó, a 9-es busz Kőbányáról (...) a Gerbeaud-ig 20 perc alatt ér be. Micsoda ötlet: a Gerbeaud terasza elé buszmegállót telepíteni! Nyilván, hogy a kőbányai prolinak közvetlen kapcsolata legyen az ország első cukrászdájával.(...) És a Váci utcán jár, miként a 15-ös is.”

4.2./ Tévedés volna azt hinni, hogy a szabadpiaci [? – H. J.] vállalati magatartás érvényesítése a tömegközlekedés viszonylatában (természetesen áttételes hatását éreztetve az egyéni helyváltoztatások megtörténései mikéntjeire is) kívánatos szabályozó tényező lenne. (Elképzelhető, hogy korlátozott tartományú üzemgazdasági számításokkal – amelyek már csak azért sem lehetnek a világvárosi életforma kívánalmainak megfelelőek, mivel azok téves szakmai szemléletmódra alapoznak – vélelmezhető a tömegközlekedési vállalat működésének kifizetőbbé válása. Ámde - például, akár egyszerű belátás útján is elképzelhető – a fővárosi tömegközlekedés működési idejének korlátozása /későbbi megindítása, hamarabb történő üzemzárás, az éjszakai forgalom ritkítása/ az egész fővárosi életmódot kényszerűen és igen kedvezőtlen módon megváltoztatná, áttételesan az országos-, az uniós jellemzőket. Hol lenne itt a célszerű, a fenntartható-, innovatív fejlődés?)

4.3./ Már most leplezetlenül elénk tárul a közüzemi vállalati státusz felszámolása. A közigazgatási jogtörténet ismerői alá tudják támasztani megállapításunkat, hogy ami korábban kialakult forma – az közel sem biztosan avított jelenség, hanem gyakran tapasztalati eredmény. Szakmai-, szakértői kérdéseink vannak (pl.: Miért lenne jobb tulajdonos egy külhoni állami-, önkormányzati cég, mint a magyar megfelelője? Miért nem közismertek még szakmai körökben sem e budapesti vállalatok meglehetősen eredményes korábbi tevékenységei?). Érdembeli válasz nem igen érkezik rájuk a főváros társadalmi-, szakmai vezetői részéről. Szaktudományos eszmecserét alig leplezett egyoldalúsággal bizony meglehetősen nehéz folytatni... A sokféle esetleges lehetőség nem helyettesítheti a szakmai-, közéleti eszmecserét. Nem

pótolja a polgári közgondolkodás jogosan igényelte nivós szakszerű-, részletes- és kellően ok-adatolt tájékoztatást. (A legutóbbi szemléletes példák arra nézve: a./ Hogy miként tekint, mint egyfajta üzem- és városgazdálkodási kérdésre, a Fővárosi Önkormányzat a 2008. július 27-én nagynyilvánosságra került 2500 millió forintos értékben kiírt nyílt közbeszerzési pályázatának ténye és eljárás módja a BKV Zrt. és a fővárosi tömegközlekedés hosszú távú működése és finanszírozása stratégiájának kidolgozására. A tanácsadó cégek részéről 40 oldalas szakmai összefoglaló nyújtandó be. [MTI, 2008. VII. 28.] b./ Az újabb Budapest-törvény előkészítési eljárása az önkormányzatok egyeztető fórumán belül létrehozott munkacsoportban egy miniszterelnöki megbízott vezetésével. [MTI, 2008. VII. 28.]

5. EURÓPAI SZINTEN FEJLESZTENI

5.1./ Az általunk felfogott értelmezésű fenntartható fejlődés elérése a budapesti fővárosi felszíni tömegközlekedésben egyáltalán nem helyi kérdés. De még csak nem is uniós feladat. Egész Európára hatással levő innovációs tevékenység, amelynek keretei között rendkívül nagy az elméleti kutatások, illetve a gyakorlati megvalósítások együttesének tapasztalati értéktartománya jelentősége. A jövő "kép" történeti gyökerei közé tartozik (a jelen pillanatban a nemzetközi fejlődési szinttől igencsak elszakadt) fővárosi trendek innovációs urbanisztikai hagyományainak újraélesztései, amelyek meghatározó módon hatnak az érintettek életmódjára, de egyben alakítják is azt. Az összetett folyamatok bemutatása igen nagy munka lenne. Lehetőségünk csak arra korlátozódik, hogy két életképes megközelítésű szemléletmóddal vizionáljunk a kérdéskörben.

5.1.A./ A valamikori Londonban minden főközlekedési irány a városközpontban találkozott. 1720-as években tapasztalati úton felismerték és gondos előrelátással megjósolták ennek a közlekedési szisztémának a további tarthatatlanságát, mivel az a belvárosi közlekedés, szállítás „bedugulását”, az egész városi élet „haldoklását” eredményezte volna a későbbiekben. Ennek nyomán városépítési, közlekedésszervezési,

életmód tudatosítási lépésekkel lényegesen átalakították London városteste felépítettségét és lakói, az itt tartózkodók életmódja nagyon sok elemét. A városépítés eredményes volt. Britannia naggyá lett.

5.1.B./ A nemzetközi (fejlődési) viszonyok tanulmányozásai kellő innovatív, kreatív személyes-, csoportos alkotói magatartások eseteiben az úgymond, a szociális fejlődésükben „későn jövők” részére még akár komolyan figyelembe veendő tapasztalatokkal, tanulságokkal szolgáló is lehet. Az élenjáró országok, társadalmak által megtett történeti út figyelemmel kísérése szószzerű- s átvitt értelemben egyaránt történő haszonnal jár(hat). Ehhez azonban a példát választó államalakulatnak szakszerűség területén céltudatos akarattal és értékelő értelemmel kell cselekednie. A mindenkor magatartás-kontrolálási képesség fenntartása mellett.

Budapest egységes székesfővárosi létének kialakítói és fenntartói tudatában voltak ennek. Rendelkeztek azokkal az eszközökkel, amelyek segítségével a jelenlegi magyar főváros infrastrukturális-, kommunális- és építészeti városteste magját megteremtették. Ez a városcentrum és több hozzá csatlakozó helyi urbánus alközpont, ma is meghatározó tényezője napjaink fővárosi életének. A történelmi sors azonban nem minden időben és –vonatkozásban hozott kedvező szituációkat az urbanizációs fejlődésünk számára. Szociális értelemben vett szubjektív hatalmi- s személyes tényezők káros hatásai is felmérhetetlen pusztítások forrásaivá váltak, a folyamatos-, organikus fejlődés gátjaként működve.

5.2./ A második világháború és főként Budapest ostroma, szinte teljes pusztulással sújtotta a fővárosi közlekedés eszközszerét, annak műszaki-, gazdasági háttérbázisát. Hősies módon történt meg az alapvető forgalmi viszonyok helyreállítása. Azonban – szinte kizárólag a szakterületen kívüli hatótényezők kényszerítésére, minden közösségi-, személyes elismerésre méltó teljesítmény megléte mellett – komoly megoldatlan gondok is jelentkeztek: a./ A pusztítások helyreállítási erősen részleges módokon történtek. b./ A későbbi időpontokban a különböző paramétereket leginkább nem a korábban kiépített színvonalhoz, vagy a saját időszakban

elvárható nívóhoz, hanem a háborús rombolások mértékéhez kapcsolják. c./ A tudományosan megalapozott fejlesztések aránya nagyon lecsökkent. d./ A Nagy-Budapest közigazgatási létrehozásával szükségszerű (tömeg)közlekedési fejlesztés csak részlegesen történhetett meg. e./ Az egész szakágazatra jellemző volt az úgynevezett szocialista tervgazdálkodás közvetlen- és közvetett hatásainak érvényesülései. (Ideértve a nemzetközi színvonalról történő kényszerű elszakadást is.) f./ A – sokszor kétségen kívüli jelentő s eredményes, ámde gyakran kampányszerűen megvalósított – fejlesztések jövőképei meghatározásánál is dominált az említett szemléletmód és magatartásforma érvényesülése.

5.3./ A napjainkat megelőző lényegében két évtized elegendő időnek tűnik, hogy kortörténeti szempontból tekintve áttekinthetők legyenek azok a közlekedési szakfolyamatok, amelyek ez idő alatt Budapesten lejátszódtak. A közlekedés fejlesztése (és alig-alig önmaga rendszerelvű-, -gyakorlatú fejlődése) területén megvalósult létesítmények úgymond impozánsak. De sajátos módon leginkább csak azok. Számos más feladati elemüknek híján vannak. Napjaink közlekedéspolitikája, tudományos megalapozottsági mikéntje, gyakorlati lépései elemzésére nem vállalkozhatunk. A korábbi eredményekkel és hiányosságokkal összefonódva megjelenő közelmúltbeli tevékenységi eredmények – számbavéve a jelenben történő teljesítményeket - azonban feltétlenül kirajzolni látszanak az urbanizációs jövőképünk számára egy valamiféle jövőkép bizonyos határoltási sávjait: E vízióban a jelenlegi „meglátásaink” szerint azonban az indokoltnál, megengedhetőnél, szükségesnél jóval több a korlát, sokkal több a felvetődő súlyos kérdés. A szakterület (mindenek előtt maga a közlekedés, a forgalom valóságbeli megélése maga) kutatásaink szerint, ami mások még súlyosabb megállapításaihoz kapcsolódik, oly annyira kritikus állapotban van, hogy immár maga a fenntartható fejlődés ténye kerül veszélyeztetett állapotba!

5.4./ Budapest és Magyarország közúti forgalmi viszonyainak egyik mihamarább fejlesztéssel módosítandó területe volt a második világháborút követő időben a helyközi- és a fővárosi közlekedés kapcsolata

műszaki műtárgyi háttérének módosított formában történő korszerű kiépítése (hiszen az autószirodák építése maga jellegzetesen XX. századi innovációs magatartás). Ez a tevékenység azonban lényegében vagy nem, vagy igencsak sajátos módon valósult meg. Az idő előrehaladtával elkészült, a fővárosba tartó helyközi főközlekedési utak Budapesten legalább annyi gondot, sőt kárt okoztak az itteni kiépítések megvalósított formáival, mint amennyi haszonnal jártak az ország számára. Az utolsó félévszázadban átalakult Magyarország helyközi úthálózata és megjelent a közlekedésben a motorizáció. A főváros elszakíthatatlanul illeszkedik ebbe a hálózatrendszerbe és érzékeli az említett változások itt adódó következményeit. Az azonban már tudományos-, valamint gyakorlati alkalmazás szintű döntések kérdése, hogy milyen mértékben s jelleggel történik ez. Napjainkba az egykori (mérsékelt szintű) települések közötti távolsági forgalomra és nagyságrendekkel kisebb helyi közlekedési „terhelésre” méretezett urbanisztikai létesítmény-együttes ma alig növelt teljesítőképességgel bírónak kényszerül ennek a hatalmas igénynek eleget tenni. Szinte nincs olyan sugár-, vagy körútja Budapestnek, amely ne nézne szembe a mai távolsági (beleértve a kontinentális igényeket is) forgalmi követelményeknek kihívásával. Sőt, még az olyan megkülönböztetett szerepű közterületek is (mint - például – az Andrassy út és a Hősök tere, a Dunaparti korzók) maguk is részesei ennek a tényleges közlekedési áramokfutásnak. A tervek készítői pedig szinte megállíthatatlan módon folytonosan kezdeményezik (a kizárólag a szakmai ellenérvekkel és társadalmi összefogással megakadályozható) javaslatokat (pl.: a budai alsó rakpart közelmúltbeli tervezett kiszélesítésével azt gyorsforgalmi úttá alakításának ötlete), melyek lényegében az 1720-as éveket megelőző londoni közúti hálózatot kívánják adoptálni, oda, ahol az egységes főváros kialakulásakor sem volt jellemző ez a városalaprajzi szerkezet. Sőt olyan városstruktúra és annak személyforgalmi- és szállítási hasznosítása volt a székesfővárosra jellemző, amely tulajdonság saját korában és a későbbi időkben tovább fejlesztett változatában például szolgálhatott volna más településeknek világszerte.

A vonatkozó szociális struktúrabéli és életmódbeli szerepet megjelenítő fogalmak két értelmezési tartományban szereplők:

- Történetírási értelemben felfogott módon, szociális tartalmában tekintve: objektív kategóriaként. (Miként a társadalom értékeli, „besorolja” az érintett személyek, azok csoportjai úgymond hovatartozását, magatartását.) - A személyes (történeti) viszonyok nézőpontjából: Miként éli meg az egyén saját társadalmi hovatartozását és hogyan alakítja magatartását, viselkedését.

6. ALKOTMÁNYOS, SZAKSZERŰ

6.1./ Abban a történeti-társadalmi időszakban, amelyben az individualista személyiség szerep olyan jelentőségre tesz szert, mint a jelenben, elmellőzhetetlen elvárás, hogy olyan múltbéli példát ne állítsunk a budapestiek elé, amelynek érintettjei maguk mindkét előző társadalomtudományi szemléletmódnak megfelelő magatartást magas szakmai-, etikai nívón képesek megjeleníteni.

6.2./ Az egységes székesfőváros létrehozása szempontjából alapvető meghatározottságú volt az 1870. évi X. törvény. Tudnunk kell,

hogy a dualizmus magyar törvényalkotása alkalmazta az uralkodói előszentesítés sajátos eljárását. A Bécsben uralkodó, annak fejlesztését szem előtt Ferenc József nyilvánvalóan nem járult volna hozzá, hogy a vetélytárs társfőváros fejlesztése eként történjen. Andrássy és munkatársai olyan módon voltak képesek szakszerű, szakpolitikus, nem mellékes módon etikus eljárással előterjeszteni és a későbbiekben érvényesíteni elképzeléseiket (amit levéltári kutatásaimmal elsőként, ezidáig egyetlenként korábban feltártam), hogy a terv gyakorlatilag teljes mértékben megvalósulhatott.

6.3./ Két nagy kezdeményezés-rendszer – a Széchenyi-Lánchíd és az 1870. évi X. törvény tartalmazta törekvések nem sorolhatók a fenntartható fejlődés kategóriájába (história megítélés alapján sem). Ezek önmagukban álló módon is utat mutató, szinte korlátozás nélküli fejlődés mintái voltak. Minden korszakban mindkét fejlődési mód jelenlétére szüksége van minden társadalomnak. Tényleges tartalmuk és részesedési arányuk azonban változó, de meglétük minden esetben jellemzője az általuk érintett szociális szerveződésű közösségeknek.