

A közlekedés szerepe Budapest nemzetközi funkcióinak alakításában napjainkban

FLEISCHER TAMÁS

Budapest nemzetközi megjelenésére legalább három térségi szinten gyakorol hatást a város fizikai kapcsolattrendszere. Kézenfekvő, hogy jelentős szerepe van az ország külső kapcsolatainak, azaz annak, hogy az európai léptékű hálózatokba hogyan illeszkedik az ország és fővárosa. Ugyancsak nyilvánvaló, hogy fontos szerepet kap a főváros belső hálózata, hiszen ez jelentős hatással van arra, kellemes dolog-e Budapesten élni, vonzó-e a nemzetközi kínálatból éppen a magyar fővárost választani letelepedésre. Mind az üzleti, mind a kulturális döntésekben fontos szempont ugyanis, hogy akik döntenek, azok a gazdasági tényezőkön túl érzelmileg mennyire találják kívánatosnak a potenciális helyszínt. Végül, de egyáltalán nem elhanyagolható módon az is fontos, hogy mennyire képes Budapest egy prosperáló térséget – országot, régiót – megjeleníteni partnerei számára.

Természetesen korántsem lehet egyforma a magyar főváros érdekérvényesítő ereje mindhárom szin-

ten. Budapest elsősorban közvetett módon, szakdiplomáciai közvetítéssel képes hatást gyakorolni az ország külső kapcsolataira. Úgy lenne logikus, ha a főváros valamelyest befolyásolni tudná saját országos kapcsolatait, döntő mértékben pedig saját belső rendszereit. Ez nyilván sok más területen érvényes lehet, a közlekedési beruházások volumene azonban olyan nagy, hogy a legjelentősebb fővárosi átalakítások elképzelhetetlenek jelentős kormányzati támogatás nélkül és fordítva: az országos szintű közlekedési beruházásokra az elmúlt évtizedekben folyamatosan az a jellemző, hogy ötven százalékon fölüli arányt ér el a fővárost érintő fejlesztések költsége.

A dolgozat felépítése a következő: rövid történeti áttekintéssel hozzákapszolgjuk az új századvéget ahhoz az időszakhoz, amelyet az előző fejezet ismerttetett, ezután pedig sorra bemutatjuk a közlekedési kapcsolatok fentebb vázolt rétegeit és azok térségi szerepét.

20. századi előzmények és kérdőjelek

Mielőtt a 20. század záró és a 21. század első évtizedének történéseit taglalni kezdenénk, elengedhetetlen megemlíteni, hogy az előző századvég óta a kelet-közép-európai térség országai közötti határok többször is jelentős mértékben módosultak. A határoknak ez a

mozgása egyfelől szükségképpen átrendezte az országos infrastruktúra-hálózatokra vonatkozó, korábban kialakított elképzeléseket, másfelől viszont értelemszerűen kevéssé tudta megváltoztatni mindazt, ami a határváltozás előtt már megépült, elkészült.

Az első világháború után

A legnagyobb – és Magyarországot, illetve Budapest pozícióját közvetlenül is érintő – változást az első világháború utáni békeszerződések jelentették. Budapest fővárosi hatóköre ekkor a Kárpát-medence közel egészéről annak harmadára csökkent, és a határokon túlra került a fővárost méretében közvetlenül követő települési szint valamennyi városa, beleértve az ezeket összekapcsoló közlekedési vonalakat is.

Az új területeket megszerző utódállamokban 1920 után sürgető feladat volt a belföldivé vált országos kapcsolatok megerősítése, a területi integráció megteremtése. Magyarországon is feladat lett volna számos kapcsolatát veszített térség újraintegrálása, a kiesett összeköttetések pótlása, a határon túli tengelyek hazai helyettesítése. Mivel azonban a korabeli magyar politika a változásokat deklarálta ideiglenesnek tekintette, erre vonatkozóan lényegében tervek sem készültek. Akkor élénkült meg újra a közlekedési hálózatok tervezése, amikor 1938-tól Dél-Szlovákia majd Észak-Erdély visszacsatolása – Magyarországon is – a korábban soha nem volt méretű és formájú ország integrálását tette sürgetővé. Vásárhelyi Boldizsár 1942-es autópálya-terveiből¹ azonban semmi nem valósulhatott meg, és a második világháború után megszűnt a területi egység is, amelyre vonatkoztak.

A közlekedési főhálózatok szempontjából tehát a 20. század első fele úgy jellemezhető, hogy továbbra is az a reformkorban elindított, és eredeti célkitűzésében (Bécshez fogható gazdasági centrummá alakítani Pest-Budát) sikeres fővárosközpontú közlekedéshálózat működött, amelyiknek a 19–20. század fordulójáig nem is kérdőjeleződött meg az ország egészére nézve előnyös volta, nemzeti érdeket kifejező tartalma.² Az első világháború után azonban ez a hálózat a korábbiakhoz képest is fokozottan sugaras jelleget öltött, részben a harántirányú kapcsolatok már említett határon kívül kerülése miatt, részben pedig a főváros/ország arány módosulása miatt a főváros javára.

A második világháború után

Az 1945 utáni Magyarországon a súlyos háborús károkat szenvedett hálózatok helyreállítása volt a legsürgetőbb feladat. Ekkor a meglévő szakaszok kipótlása, azaz a korábbi struktúra mielőbbi felélesztése értelemszerűen abszolút elsőbbséget élvezett.

Az újjáépítési szakasz végére az ország politikai struktúráját egypártrendszer, nemzetgazdaságát szovjet típusú központosított tervgazdaság jellemezte. A kialakuló hatalmi berendezkedés számára kifejezetten előnyös volt a fővárosközpontú sugaras közlekedési főhálózat, sőt a fizikai hálózatot nem alkotó szerveződések (államosított ipar és kereskedelem, egészségügy, településhálózat stb.) is fokozatosan hasonló hierarchiákká formálódtak. Jóllehet a hatvanas–hetvenes évektől már következetesen feladatként fogalmazódott meg a túlzottan sugaras közlekedési hálózat szerkezetének oldása, és készültek is tervek ennek megoldására,³ a meglévő struktúrák tehetetlensége és a hierarchikus működési kapcsolatok önfenntartó ereje lényegében lefékezte a változtatási szándékokat. Az irányítás logikájából adódóan alapvetően változatlan maradt tehát a szerkezet, anélkül, hogy bármiféle tudatos szabotázst vagy összeesküvést kellene feltételeznünk a változtatásra vonatkozó elképzelések meghiúsulása mögött.⁴

A politikai határvonalak átrendeződése a második világháborút követően, az ország külső betagozódásának megváltozása mégis nyomot hagyott a hálózaton. A korábbi első számú kereskedelmi partner Németország szerepét átvette a Szovjetunió, és a változás következtében jelentősen megnőtt a gazdasági forgalom az ország északkeleti szegmense és a főváros között. A vasúti nyomtáv kényszerű váltásának helyszíne, Záhony fokozatosan egy tengeri kikötő árumozgatási kapacitására fejlődött föl, ahová a főváros felől két kétvágányú villamosított vasútvonal vezetett. A vasúton, illetve a MÁV-on belül Záhony pozíciója igen fontosá vált, és a rakodás technikai lebonyolítása áttekintett a

Záhony környéki településekre is – de ezen túlmenően a megnövekedett forgalom nem járt komoly térségfejlesztő hatásokkal; ugyanebben az időszakban Szabolcs-Szatmár megye a fővárosi munkásszállások heti ingázóinak egyik fő utánpótlási bázisa maradt.

Makrogazdasági jelentőségét tekintve a Kádár-korszak gazdaságának egyaránt fontos bázisát jelentette a nagy tömegű olcsó nyersanyagot és energiahordozót biztosító szovjet háttér, és a fokozatosan megerősödő nyugati kapcsolatok, ahol a magyar ipar az olcsó források miatt eladható termékekkel tudott megjelenni. Bár akkor ezt kevésbé hangsúlyozták, ebben az időszakban a magyar gazdaság valóban betöltött egy bizonyos hídszerepet Kelet és Nyugat között, a közvetítés alapja pedig tulajdonképpen egy rubel–dollár konverzió volt.

A hídszerep mítosza

Amint arra Frisnyák Zsuzsa e kötetben szereplő írásában rámutat,⁵ a hídszerep lehetőségét már Széchenyi felveti, ugyanakkor azóta is nagyon ritkák azok az időszakok, amikor ez valóban működött. Ennek ellenére a gondolat erősen tartja magát, és két ezredfordulós évtizedünkben is stabil szlogené vált.

A hídszerep közvetítő szerep: az tudja betölteni, aki jól ismeri mind a két felet, akik között közvetít, miközben azok egymással valamiért nem tudnak „szót érteni”. „Tolmács”, aki közvetíteni képes olyanok között, akik egymással nem tudnak (nem akarnak) kommunikálni, kapcsolatba lépni.⁶ Feltétele tehát, hogy a két szereplő egyfelől akarjon egymással tranzakciókat lebonyolítani, másfelől pedig ehhez szüksége legyen közvetítőre.

Magyarország a rendszerváltás után úgy gondolta, predestinálva van arra, hogy híd legyen Kelet és Nyugat között. A hídszerep betöltésének *egyik* feltétele fennállt: Nyugat és Kelet (akár Európa nyugati és keleti fele, akár Európa és Ázsia) valóban óhajtott egymással különféle tranzakciókat folytatni. A *másik* feltétel azonban hiányzott: nem igaz ugyanis általában az,

hogy e tranzakciók kialakításához Magyarországra szorultak volna. Egyrészt azért nem, mert közvetlenül is szót tudnak érteni egymással: franciák és oroszok, németek és ukránok, osztrákok és románok – ha megbeszélhatalmuk van, meg tudják beszélni. Másrészt azért nem, mert ha mégsem jutnak dűlőre egymással, akkor többnyire mi sem tudunk segíteni. Jó kapcsolataink jelentős része mítosz, örülhetünk, ha ezek a kapcsolatok arra elegendőek, hogy a saját tranzakcióink igényeit ellássák. Nincsenek kiemelkedő balkáni kapcsolataink, nem vagyunk megkerülhetetlenek az orosz piac irányában, és természetesen visszafelé sem.

Közlekedésben, áruszállításban van egy nyersebb lecsapódása a hídszerepnek mint mítosznak: ez pedig a tranzitpozíció.

A „strukturális hézag” pozíciójának mítosza

A hálózatok elmélete felfigyelt arra a helyzetre, amikor két, külön-külön viszonylag sűrűn összekapcsolódó hálózatrész között alig alakul ki kapcsolat. Ezt a helyzetet – amikor két hálózati gócot például csak egyetlen elem köt össze – nevezik strukturális hézagnak (*structural hole*). Sokféle és nagyon különböző oka lehet annak, hogy két, önmagában gazdagon hálózott részhalmaz között szegényes a kapcsolat. Fennállhat fizikai akadály (két ország rész/városrész között a folyón egyetlen híd van, a hegyvonulat két oldalát egyetlen alagút kapcsolja össze stb.), de eredhet az érdeklődés – kényszerű – hiányából is (különböző nyelvet beszélnek, különböző vallásúak stb.). Ha a két részcsoport között feltámad az érdeklődés egymás iránt, akkor a szűkös kapcsolat megtelik forgalommal, és aki/ami ott helyezkedik el, az monopol pozícióba kerül, ellenőrizni tudja a teljes forgalmat. A Szezei-csatorna, a Panama-csatorna, de számos fok, gázló, hágó, szoros ilyen stratégiai kulcspozíciót jelentett a közlekedésben. Ezek a természeti adottságok valóban találkozási helyé, piacá és erődtéménnyé képesek változtatni az adott térséget; így településképző erőként jelennek meg.

Mindazok számára, akik az áthaladó forgalom megcsapolásából remélnék megélhetést, ideális stratégia behelyezkedni a megkerülhetetlen strukturális hézagba. Két zárt ország között mesterséges strukturális hézag a határállomás is: ott lehet vámolni, ellenőrizni, mérlegelni.

Bár kétségtelen, hogy Budapest pozíciójának volt természeti alapja (természetes átkelőhely a Dunán), a huszadik századra Budapestnek éppen az idevezető utak, a máshol sokáig hiányzó hidak biztosították a kiemelt közlekedési szerepét. A forgalmi áramlatok növekedésével egyfelől nyilvánvalóvá vált, hogy máshol is szükség van az ország kelet–nyugati átjárhatósá-

gára, mert elszívja onnan a fejlődés lehetőségét a közlekedés hiányossága. Másfelől az is kérdésessé válik, hogy a főváros térségének jó-e az, ha kényszeresen fel van duzzasztva az itt áthaladó forgalommal, hogy valóban ez biztosítja-e a nagyvárosi fejlődés alapjait napjainkban.

A kérdés költői, és már csak utólagos elemzésre ad lehetőséget. Magyarország ugyanis az elmúlt évtizedekben döntött, és a nemzetközi folyosókat következetesen a kárhóztatott, fővárosba vezető sugaras főutak mellé építette, ezzel megerősítette Budapest túlközpontosított pozícióját. A továbbiakban ezt a folyamatot és következményeit mutatjuk be.

Nemzetközi jelentőségű közlekedési folyosók

A jelentősebb vízi utak természetesen metszik a határokat, nemzetközi forgalmat is bonyolítanak. A vasúthálózaton és a burkolt utak hálózatán eredetileg elsősorban az azt kiépítő országok számára fontos kapcsolatok alakultak ki, ami egyfelől az adott ország különböző területeinek összekapcsolását jelentette, másfelől a tengeri kikötők felé vezető szállítási lehetőségek erősítését. Három-négy évtizeddel ezelőtt úgy tűnhetett, hogy az ennek nyomán létrejött európai hálózatok lefedik a legfontosabb európai nemzetközi igényeket is, legalább is azokban az országokban, ahol már az ötvenes, hatvanas években is nyitva voltak a határok, és jelentős volt a nemzetközi mozgás.

Amikor a nyolcvanas évek második felében az Európai Közösség áttekintette a belső piac lehetőségeit, úgy találta, hogy ez még sincs így. Azok a hálózatok, amelyek az egyes országok érdekei alapján kialakultak, kedvezőek lehettek az adott állam számára, de nem elégítették ki egy (akkor 12 országra kiterjedő) egyesült európai közös piac céljait. Olyan átlapoló folyosók megalkotására volt szükség, amelyek egységbe forrasztják a tagországok hálózatait. Megszületett a transeurópai hálózatok (*Trans-European Networks*, TEN) gondolata, és 1992-re kialakult a TEN-T (közle-

kedési), TEN-E (energia) és a TEN-C (kommunikációs) hálózatok elképzelése, már az 1995-ös bővüléssel kialakuló 15 ország által lefedett térségére számítva.⁷ A TEN-T hálózat konkrét kialakítására vonatkozó irányelvek 1996-ra készültek el, amikor egyben 14 kiemelt projektet is kijelöltek a hálózaton belül.

Ekkor már benne járunk a '90-es években. Miközben az unió formába öntötte a 15 ország belső kapcsolatait kiszolgáló TEN rendszerét, Európa politikai térképe megváltozott, és napirendre került a szorosabb kapcsolatfelvétel a korábban vasfüggönnyel elzárt országokkal. Ennek következményeként 1991-től konferenciasorozat indult a TEN-folyosók keleti kiterjesztéséről. A páneurópai folyosóknak nevezett, 1994-ben majd 1997-ben rögzített tíz folyosó (1. ábra) elsősorban az EU-15-ök keleti (északkeleti és délkeleti) kapcsolatait biztosította (egyetlen, Finnországot és Görögországot harmadik országok területén összekötő észak–déli folyosó kivételével), nem pedig a teljes térség belső kapcsolatait tartotta szem előtt, oly módon, ahogy azt korábban a TEN esetében az uniós országok a maguk számára fontosnak tartották. Hozzá kell tenni, hogy a páneurópai folyosók esetén kialakításában fontos szerepe volt a hálózattal érintett, Európa keleti oldalán



Forrás: Wikipedia, http://en.wikipedia.org/wiki/File:Pan-European_corridors.svg. Utolsó letöltés: 2009. május.

1. ábra. Páneurópai folyosók

elhelyezkedő országoknak is, akik maguk is nyugati kapcsolataik feljavítását látták sürgetőnek, és nem hiányolták az egymás közötti folyosók kialakítását.⁸

A fejlesztés hasonló módon folytatódott, a keleti bővítés csatlakozó országainak területére érvényes TINA-folyamat (*Transport Infrastructure Needs Assessment*, TINA) adottnak vette a páneurópai folyosók hálózatát, és csak másodlagos folyosók beiktatását, tehát a folyosók sűrítését tette lehetővé (1995–1999). Ezt követően a balkáni országokat érintő TIRS-folyamat (*Transport Infrastructure Regional Study in Balkans*, TIRS) ismét kiindulópontnak tekintette az addig felrajzolt folyosókat, és kiegészítette azokat további öt ország irányában (2002).

A teljes folyamatot, beleértve a TEN 2004-es felülvizsgálatát is (amit 2004. április 29-én, két nappal a tíz ország csatlakozása előtt fogadott el az unió) az jellemzi, hogy soha nem került sor a teljes, egyre kiterjedtebb térséghez tartozó hálózat átgondolására, hanem mindig a korábban, kisebb térségre elfogadott hálózatok meghosszabbítására, toldozgatására. Ezt elősegítette, hogy a hálózati összefüggések értelmezése magának a TEN-hálózatnak az esetében is háttérbe szorult, és dominánssá vált a projektorientált megközelítés: szinte kizárólagosan az elemi projektek finanszírozásának megtámogatósága befolyásolja a hálózat alakulását.

Azt, hogy mennyire mellékesen kezelte az unió magát a hálózatot, jól jellemzi az a tény, hogy hosszú ideig semmiféle központi dokumentumban nem jelent meg annak deklarálása, hogy mi is tekinthető a kibővített unió esetén az Európai Unió TEN-hálózatának. A csatlakozási szerződésekbe ugyan bekerültek az egyes országok TEN-hálózatai,⁹ de 2007 óta húzódik a korábbi TEN-elemek megjelenítése egy egységes dokumentumban. Erre vonatkozóan a Közlekedési és Energetikai Főigazgatóság (*Directorate General for Transport and Energy*, DG TREN) honlapján egy előterjesztés tanulmányozható 2008-ból,¹⁰ amely láthatólag nem került jóváhagyásra. Ezzel szemben 2009-ben újra elkezdődött a TEN-hálózat felülvizsgálatának folyamata,¹¹ amely alternatívákat adott egy átfogó hálózati elkép-

zeléshez. Mostanra két rétegre esett szét a TEN: egy minden javaslatot tartalmazó, szedett-vedett, gyakorlatilag senki által komolyan nem vett *átfogó hálózatnak* nevezett rétegre, továbbá a prioritásként kezelt *kiemelt projektek* halmazára (számuk 2004-ben harmincra bővült). A javasolt újabb alternatívák között az *egyszintű hálózat* kizárólag a kiemelt projektekre koncentrálna, esetleg *kiemelt hálózattá* fűzve össze azokat. A kétszintű hálózat egyik réteggént számolna a mindent magába foglaló átfogó hálózattal, és másik réteggént megkülönböztetne egy „*maghálózatot*”, amely egyfelől *földrajzi pillér* néven területi alapon kibővítené a jelenlegi kiemelt projekteken alapuló kiemelt hálózatot, másfelől *konceptióalapú pillér* elnevezéssel szolgáltatási oldalról azonosítana olyan célokat, kritériumokat, amelyek valójában a TEN uniós szerepét pontosítanák. Láthatóan egyedül ez utóbbi olyan ígéretes megközelítés, amelynek segítségével esély van arra, hogy előbb-utóbb a korábbi, koloncként továbbvitt, koncepciótlanul egymásra rakódott „hálózatoktól” megszabaduljunk. Erre azonban egyelőre a felülvizsgálat láthatóan a felvetett alternatívák szintjén sem mert célzást tenni.

Az elmozdulást ésszerűbb irányba újfent nem valamiféle gonosz összeesküvés gátolja, hanem a nemzeti pozíciók, köztük nem mellékesen a hazai álláspont, amely körömszakadtáig védelmezi, hogy minden, korábban folyosóként deklarált útvonal része maradjon a TEN-hálózatnak. Mellékessé válik, hogy az európai folyosóhálózat ésszerűvé, uniós szempontból szükséges, megépíthető, finanszírozható méretűre és struktúrájára csökkenjen, amíg minden ország a korábban sikeresen bejuttatott szakaszai státuszának megmaradásáért küzd.

A nemzetközi folyosók hatásai

Mi is a jelentősége a TEN-hálózatoknak az unió számára? Mint fentebb jeleztük az, hogy az *unió belüli belső kapcsolatrendszer kiteljesedjen*, és az eddig nem elégséges mértékben összekapcsolt régiók jobb együtt-

működésre legyenek képesek – mert a sokrétű, újszerű belső kapcsolódások segítik elő az unió *külső* versenyképességének javulását.

Magyarország számára természetesen a hazai versenyképesség javítását kell végiggondolni, ezt senki más nem teszi meg helyettünk. Nem érvényes ugyanis az az összefüggés, hogy ami az unió egészét versenyképessé teszi, az automatikusan versenyképessé teszi Magyarországot is. A TEN-folyosók (az unió belső folyosói) az ország számára ugyanis külső kapcsolatokat jelentenek, és egy térségre vonatkozóan nem ugyanaz a *külső* és a *belső* kapcsolatok versenyképességi hatása.

Gyakran hallhatjuk akár a Duna jobb hajózhatóságára, akár más nemzetközi közlekedési kapcsolat kiépítésére vonatkozó érvként, hogy az olcsóbb közlekedés lehetősége megnöveli a hazai termelők piaci rádiuszát, továbbá olcsóbbá teszi az importját, ezért versenyképesebbé a hazai termelőket. Ebből az olcsóbb export és az olcsóbb import is igaz, csak az szokott elmaradni mellőle, hogy éppen ugyanennyivel növeli meg a távoli termelők (akik eddig nem jelentek meg az országban) piaci rádiuszát is és az ő importjuk is olcsóbb lesz. Azaz átlagosan a távoli termelő is ugyanannyival lesz „versenyképesebb”, vagyis egymáshoz viszonyítva a versenyképességük nem változik, csak most már egy nagyobb piacon versenyeznek – egymással is. Az, hogy közülük ki a versenyképesebb, más tényezőkön múlik, nem a köztük megnyitott közlekedés költségein. Mindez nem jelenti azt, hogy a külső kapcsolatokra ne lenne szükség, vagy hogy azok károsak lennének, vagy hogy ne akadhatna olyan szerencsés termelő, aki megnövekedett piacán nem találkozik új versenytársal, így az ő számára valóban bővülnek a lehetőségek. Összességében azonban a külső kapcsolat javulása nem növeli az összekapcsolt térségek versenyképességét egymáshoz képest – csak az összekapcsolt térség külső versenyképességét.

Ami a saját térségünket versenyképesebbé teszi, az a *térségi belső kapcsolatok* javítása. Ha ugyanis a térsé-

gen belüli közlekedés válik olcsóbbá, akkor megnő a potenciális belső összekapcsolódási lehetőségek száma és esélye, a „hálózati hatás”, azaz nőhet a térség által kínált termékek, szolgáltatások sokfélesége, illetve csökkenhet ezek létrehozásának a költsége. Ahhoz tehát, hogy az unión belül a hazai térség versenyképesebbé váljon, közlekedési oldalról a térségi belső kapcsolatok javítása tud hozzájárulni, ahogy ahhoz is, hogy a külső kapcsolatok által kínált lehetőségeknek a térség ne vesztese, hanem nyertese legyen.

Az unió egésze szempontjából tehát arra van szükség, hogy kiépüljön az a minimális ráfordítású, de éppen elegendő méretű uniós belső TEN-hálózat, ami lehetővé teszi az uniós régiók közötti kapcsolatok javítását, ezzel javítva az unión belüli együttműködés lehetőségét, és ezen keresztül az unió külső versenyképességét. A jelenlegi TEN-T közlekedési hálózat ehhez képest helyenként túl sűrű, helyenként pedig nem biztosítja a szükséges kapcsolatokat, ezért alapvető átgondolásra, revízióra szorul. Magyarországnak pedig arra van szüksége, hogy a belső (hazai térségek közötti, és azokon belüli) kapcsolatrendszer javításával az országon belüli együttműködési lehetőségek bővüljenek, és ezt kihasználva a hazai térségek versenyképessége javuljon. Ez utóbbi érvényesítéséhez elengedhetetlenek, de önmagukban nem elegendőek a külső kapcsolatok.

Összefoglalva a fentieket, azt a következtetést vonhatjuk le, hogy miközben egyfelől Magyarország számára nagyon fontos kérdés az, hogy milyen folyosókat tartanak számon európai érdekű kapcsolatként, hiszen elsősorban ezek fejlesztésére remélhetünk finansziális támogatást az uniós alapokból, másfelől azonban egyelőre semmiféle olyan európai léptékű szakmai alapozás nincs a térségünket érintő folyosók kijelölése mögött, amire támaszkodhatnánk, amiben megbízva a folyosók hazai gazdasági felzárkózást elősegítő voltában reménykedhetnénk, vagy amire a térségi szomszédsági kapcsolatok alakításában megnyugtató pillérként számíthatnánk. E megállapítással nem a folyosók

szükségességét kérdőjelezzük meg, csupán azt, hogy a közlekedési folyosóknak az Európai Unió szintjén kialakított mintázata bármi olyan fogódzót jelentene számunkra, amire támaszkodhatnánk.

A nemzetközi folyosók hazai szerkezete

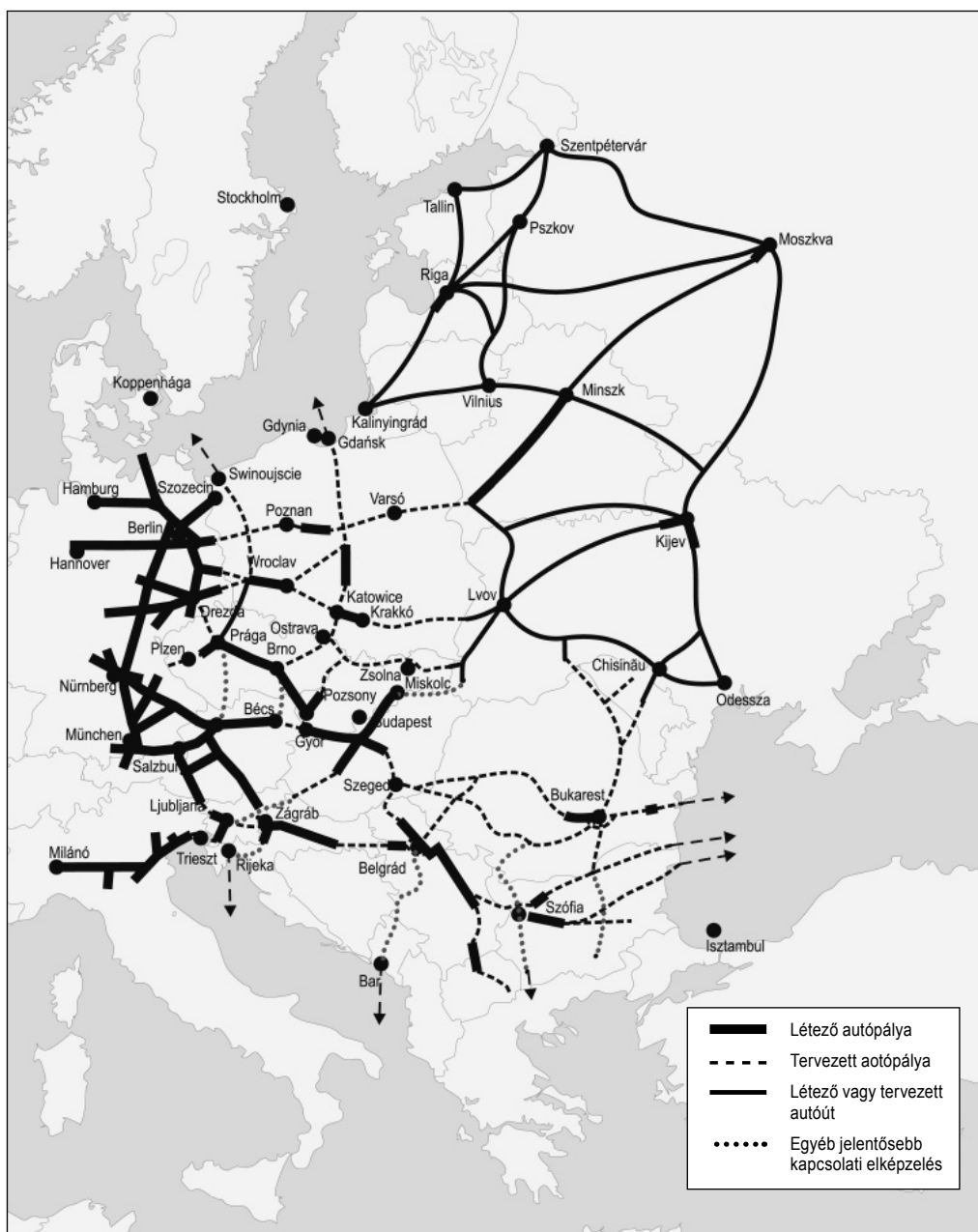
Felvezetésként azzal a folyamattal foglalkoztunk, ahogy a hazai közlekedési főhálózatokon előbb kiépült, majd a 20. század során is fennmaradt a fővároscentrikus szerkezet. Az a felismerés, hogy az ország területi egyensúlyára, a főváros–vidék viszony alakulására ez a szerkezet káros hatással van, fontos megállapítás; ugyanakkor a felismerés tényéből még nem következik a változtatás lehetősége. A vasúti fővonalak rendszere vagy a közúti főhálózat évszázados távlatban alakult ki, és gyakorlatilag nincs lehetőség a meglévő elemek számottevő módosítására. Ott, ahol hiányoznak a megfelelő harántirányú összeköttetések, vidéki nagyvárosok közötti kapcsolatok, természetesen felmerül ezek pótlása, kiegészítése. Az ilyen változtatások fontosak, de csak nagyon lassan lehet ilyen lépésekkel a szerkezeten módosítani; különösen például a vasút esetében, ahol az első világháború után egyáltalán nem egészítették ki a hálózatot új vonalakkal. A hetvenes évektől az országos közúthálózatra vonatkozóan szinte jelszóvá vált, hogy a sugaras hálózatot *sugaras-gyűrűs hálózattá* kellene fejleszteni. Bár nem vitatható, hogy a fentebb emlegetett harántirányú elemek megerősítése valóban javítja a főváros elkerülhetőségét, azt is látni kell, hogy a sugaras-gyűrűs hálózat is egyközpontú hálózat, és leginkább egy zárt ország erőfeszítését tükrözte arra vonatkozóan, hogy saját határai között enyhítsen a centralizáltságán. Amikor a viszonyok megváltoztak és a határok nyíltnak kezdtek (már a hetvenes-nyolcvanas évektől), fokozatosan lehetett szabadulni az eredeti korlátoktól, és a régiók közötti összeköttetések szintjén, egy nyílt hálós szerkezetben végiggondolni az ország európai beilleszkedését.

A továbbiakban azt vizsgáljuk meg, hogy az országhatárokon belül milyen erőfeszítéseket tettünk az elmúlt időszakban arra, hogy a folyosók a hazai tér szerkezet javítását szolgálják.

Ez azonban még mindig nem tette volna könnyebben átépíthetővé a főhálózatokat. A másik újdonságot az jelentette, hogy a 20. század második felében fokozatosan teret nyert a fejlett országokban az autópályaépítés, és ezzel egy újabb réteg jelent meg a távolsági közlekedésben. Ahogy a 19. század közepétől épülő főutak elszakadtak a talajhoz, tulajdonviszonyokhoz és terephez tapadó, falvakat összekapcsoló szekérutaktól, és létrehoztak egy új réteget, a városokat összekapcsoló főutak rendszerét, hasonlóképpen fokozatosan kiderült, hogy a gyorsforgalmi út nem egyszerűen nagyobb kapacitású főút, mert ahogy az ilyen pályák hálózattá rendeződnek, létrehoznak egy új minőséget, új szintet: kialakul a városokat is elkerülő, régiókat összekapcsoló közúti hálózat.

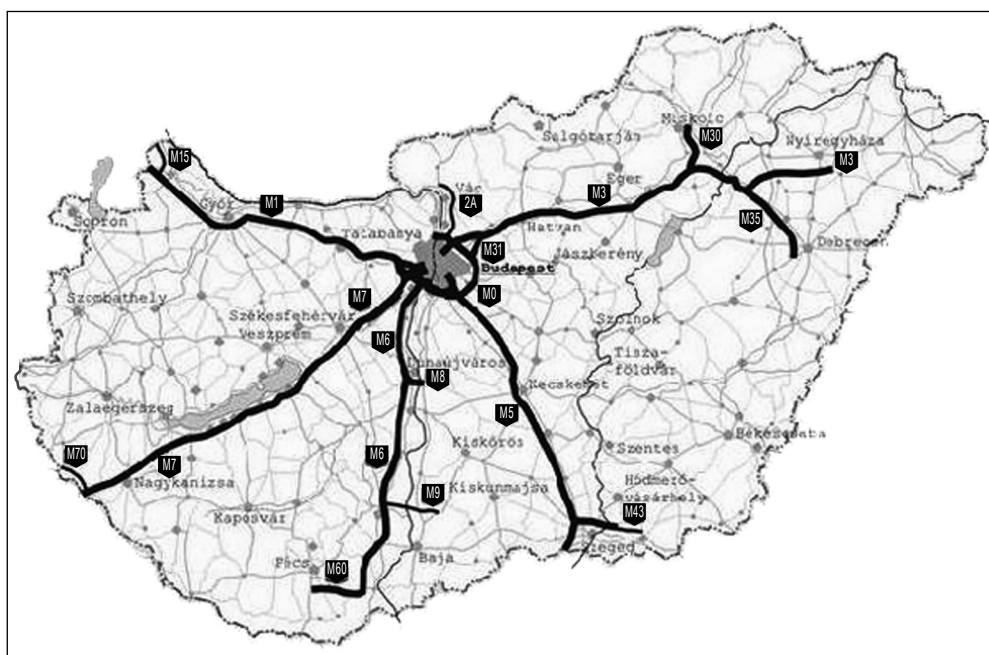
Amikor Magyarországon a hatvanas évektől megkezdődött az autópályák tervezése majd építése, arra egyértelműen úgy tekintettek, mint a kimerült főutak kapacitását pótló lehetőségre, és fel sem merült más, mint hogy az autópályákat a leginkább túlterhelt főutak mellé, a fővárosi bevezető szakaszok tehermentesítésére kell megépíteni.¹² Ez általában más országokban is így kezdődött. A rendszerváltás idején, ahogy azt a 2. ábra jól érzékelteti, Európa keleti felén néhány nagyvárosból kivezető szakasz jelentette a gyorsforgalmi utakat, miközben a kontinens nyugati felén már hálózattá rendeződtek az autópályák. Éppen ez a kérés tette lehetővé, hogy akkor, amikor mi hozzáfogtunk autópályáink megépítéséhez, felismerhessük az új funkciót hordozó, külön rétegeként működő gyorsforgalmi hálózat kialakult tulajdonságait és megváltozott szerepét.

Igaz ugyan, amit fentebb említettünk, hogy a megépült közúti és vasúti főhálózatot már nem lehetséges



Forrás: *International Transport in Europe*, 1992, 51.

2. ábra. Létező és tervezett fontosabb nemzetközi főútvonalak 1990-ben Közép- és Kelet-Európában



Forrás: Gyorsforgalmi úthálózat kiépítése 2010. http://www.khem.gov.hu/data/cms1558708/gyorsforg_k.jpg. Utolsó letöltés: 2009. február 5.

3. ábra. A hazai gyorsforgalmi hálózat 2010-ben

lényegesen átstrukturálni akkor sem, ha tudjuk, hogy az adott szerkezet térszerkezeti szempontból nem előnyös. Ritka adottságként azonban a rendszerváltás idején éppen előttünk állt még a gyorsforgalmi hálózat döntő hányadának (a mai autópálya-hálózat háromnegyedének) megépítése, a még nem létező hálózatot pedig át lehetett volna tervezni úgy, hogy ne ismételje meg a károsnak tekintett sugaras szerkezetet.

Nem ez történt. A páneurópai folyosók tárgyalásain részt vevő magyar delegáció a fővároson keresztül vezető két átlót (7-es, 3-as, illetve 1-es, 5-ös főutak és az ennek megfelelő irányú vasútvonalak) javasolta felvételni a folyosók közé 1994-ben, majd 1997-ben még sikerült hozzátenni a 6-os utat is. A következő évtizedben elsősorban ezeknek az autópályáknak a kialakítása haladt előre, és 2010-ben a Közlekedési, Hírközlési és Energiaügyi Minisztérium honlapja a

3. ábra szerinti hálózatot mutatja (néhány szakaszt az év folyamán adnak át).

Az elmúlt fél évszázadban, de jelentős részben az elmúlt két évtizedben kiépült tehát a hazai közút- (és közlekedési) hálózat egy nagy kapacitású új rétege, amely, jóllehet folyamatosan panaszkodtunk a korábbi hálózat túlzottan fővároscentrikus struktúrájára, megismételte, sőt megerősítette ezt a struktúrát, és ezzel további évtizedekre tartósította a belőle adódó területi anomáliákat.

A kiépült autópályahálózat *struktúrája* azonban csak egyike az ezzel kapcsolatban felvethető problémáknak. Másik kifogásunk az, hogy az elmúlt időszakban az ország gazdasági lehetőségeihez képest túlzott erőfeszítést tett a közúti gyorsforgalmi hálózat kiépítésére. Messzire vezetne annak a mérlegelése, hogy vajon az összes beruházásból nem költöttek-e

túl nagy összeget közlekedésre. Az azonban ilyen összevetés nélkül is megállapítható, hogy miközben az autópálya-hálózat kiépült, maga a közlekedési szakma folyamatosan panaszkodik arra, hogy nem jut elegendő pénz a 30 000 kilométernyi országos közúthálózat burkolatának szinten tartására, a vasúthálózat fenntartására, az önkormányzati utak állagmegóvására.

Térségi és gazdasági következmények

A gyorsforgalmi utak építésének aránytalansága nem csupán a főváros–ország térszerkezeti összevetésben fokozza a koncentrációt, de ugyanilyen koncentrációt jelent a költségáfordításban, és térszerkezeti koncentrációt jelent a megépült autópályák szalagja mentén is a háttérterületek kárára. Azzal ugyanis, hogy a területi kiszolgáló hálózatok leromlanak, és az autópályától távolabb eső térségek nehezen megközelíthetőek, valójában az autópálya lehetséges előnyeit is csökkentjük. Az autópálya potenciális hazai pozitív hatása ugyanis éppen az lenne, hogy hozzájárulhat minél kiterjedtebb térségek vonzerejének növeléséhez, helyi termelési lehetőségeinek, foglalkoztatási potenciáljának javításához. Azok a kimutatások, amelyek igazolják, hogy az autópálya közvetlen közelében javulnak a mutatók, éppen arra jelentenek bizonyítékot, hogy rosszul gazdálkodunk az autópályákkal, mert jelen formájukban nem jól szolgálják az ország térségi fejlődését. Ilyen módon a gyorsforgalmi hálózatok fejlesztése, és az a minőségi szakadás, ami e szint és a „hagyományos” közlekedés szintje között kialakul, leképezi és erősíti a hazai gazdaságra jellemző duális szerkezetet, azaz azt a szakadást, ahogy a hazai termelők elválnak a nemzetközi gazdaságba integrált rétegtől. Másképpen megközelítve, utóbbiak tevékenységének haszna nem szívárog át a hazai termelésbe, hanem elkülönült enklávét alkot.¹³

Amikor a folyosók kiépítésével az ország elsősorban a nemzetközi termelésbe való bekapcsolódást szolgálja ki, és ez nem jelenti egyúttal a hazai termelés

integrálását, akkor szigetgazdaság, enklávé kialakulásához járul hozzá. Az ilyen termelés beszállítói alapja nem a hazai termelő, hanem az import. A termelő szempontjából az import olcsó, a nemzetközi folyosók előnyössé teszik a hozzájutást. Ugyanakkor a nemzetgazdasági mérlegből kiderül, hogy az export előállítás nem bírja el a felhasznált import arányát, az export valójában veszteséges, miközben a hazai termelők jelentős része munka nélkül marad.¹⁴ Ma tehát sok importra és kevés hazai munkára alapozva próbáljuk az exportot fokozni. Mindennek természetesen a gyorsforgalmi úthálózat nem „oka”, de egy olyan járulékos tényező, amely maga is megtestesíti a dualitást.

A főváros szerepére visszatérve, korábban egy viszonylag zárt ország centralizált hálózatának központjában Budapest sokáig nyertese volt a struktúrából következő folyamatoknak. Európai perspektívában, egy nyitott hálózatban ez kevésbé érvényesül, és amíg az ország egyértelmű vesztese marad a hibás és egyoldalúan külső kapcsolatokat előtérbe helyező mintázatnak, addig Budapest szerepe is gyengül, hiszen éppen egy jól prosperáló hátszország segíthetné abban, hogy versenyképes tudjon maradni a nemzetközi arénában.

Friss összehasonlítások, amelyek Budapest és agglomerációja versenyképességét a környező fővárosokkal, metropolisz-térségekkel (Bécs, Pozsony, Prága, Varsó) vetik össze, nagyon is hasonló következtetésekre jutnak, anélkül, hogy a közlekedés struktúráját külön bemenő adatként szerepeltetnék az összevetésekben. Schneider Gábor széles körű kitekintésen és statisztikai összehasonlításokon alapuló munkája azokra az új eredményekre támaszkodik, amelyek a vertikális, hierarchikus kormányzati struktúra mellett felhívják a figyelmet az érzékenység fontosságára a horizontális, informális kapcsolati lehetőségek kapcsán.¹⁵ Versenyképességi modelljében rámutat arra, hogy a hálózati kapcsolatok bősége, a társadalmi tőke kombinálhatósága valamennyire képes kiegyenlíteni, kompenzálni a természeti adottságokból eredő hátrányokat.

Ez a megközelítés teljesen egybeesik azzal az általunk felvázolt kívánalommal, hogy a közlekedési

hálózatok szerkezetének formálásával nem a meglévő különbségek további fokozására kellene törekedni (ahogy azt a sugaras fővárosi pályák megerősítése teszi), hanem éppen hogy tompítani kellene a különbségeket, helyzetbe hozni a kapcsolódó térséget. Schneider összehasonlítása rámutat arra, hogy a magyar főváros térsége egyfelől erősítette csomóponti helyzetét, javította elérhetőségét, és magas szakképzett munkaerő aránnyal rendelkezik, ugyanakkor turisztikai és befektetői vonzása tíz éve stagnál, és nemcsak a teljesítményében marad el Bécs és Prága teljesítményétől, de dinamikában is, méghozzá összes partnerétől. Budapest tehát olyan mutatószámokban erős, amelyek a tapasztalatok szerint nem javították kellőképpen a hazai metropolisz versenyképességét. Az elemzés úgy találta, a Közép-magyarországi régión belül túl nagy a főváros erőfölénye, a koordináció kiépülése helyett a funkciók koncentrációja dominál. Ez régióközi viszonylatban is igaz, és akadályozza, hogy a főváros közelében olyan pólusok jöjjenek létre, amelyekkel együttműködve erősödhetne Budapest és a térség európai pozíciója. Egyébként Bécset leszámítva általá-

ban is megállapítható volt, hogy a közép-európai fővárosi régiók monocentrikus jellegűek, „a horizontális együttműködések intenzív kialakulását a területi és helyi szereplők közötti érdekellentétek, valamint a kooperációs kultúra alacsony szintje is hátráltatta”.¹⁶

Összességében azt mondhatjuk, a külső kapcsolatok erősítése Budapest versenyképessége javításának szükséges, de nem elégséges feltétele, és az elmúlt évtizedekben a belső (országon, illetve régióon belüli) kapcsolatrendszer kárára felbillent az az egyensúly, ami biztosíthatta volna, hogy a fejlesztések hatására a hazai térségi versenyképesség megfelelően fejlődjön. A koncentráció célzatú fejlesztés egy zéróösszegű játszmán belül ragadt, és a térség előtt a főváros olyan tevékenységeket ragadt magához (tranzitforgalom, fő logisztikai központok), amelyekről éppen szabadulnia kellett volna, amelyek az ország más területein a fejlődést, és ezen keresztül a főváros érdekét is szolgálhatták volna. Igaz, hogy a kreatív központ címre aspiráló térségnek jól megközelíthetőnek kell lennie, de ez nem jeltheti azt, hogy a máshol is ellátható feladatok is kényszeresen ugyanebbe a térségbe szoruljanak.

A főváros közlekedési rendszere

A főváros nemzetközi pozícióját meghatározó közlekedési kapcsolatok harmadik szintjeként röviden foglalkozni kell Budapest városi közlekedési rendszerével is.

Az a struktúra, amely az ország nemzetközi kapcsolatait, de még tranzitforgalmát is csak a főváros térségén képes átvezetni, óriási, nagyrészt felesleges nyomásként nehezedik a helyi és az agglomerációs hálózatokra. Országos összefüggésben ezen nem változtat az M0 kiépülése sem, amely mentesíti ugyan a város belső hálózatát, de csak azon az áron, hogy a tranzitforgalom is kénytelen igénybe venni az ország legterheltebb útjait, az agglomerációs bevezető szakaszokat ahhoz, hogy eljusson az M0-ig, majd elhagyja a térséget.

További hátrány, hogy a hálózatok kialakult mintázata azt közvetíti a logisztikai vállalkozások számára, hogy a főváros térségében a legcélszerűbb kiépíteni a raktárakat és az elosztóhelyeket is. Azaz olyan fuvarozási célpontok épülnek ki, amelyek akkor is Budapest közelében fogják tartani a forgalmat, amikor esetleg már mód nyílna más útvonalak választására is. Természetesen a két-hárommillió agglomerációban mindig szükség lesz a helyi elosztás háttéréül szolgáló logisztikai létesítményekre. Nem ezek a feleslegesek a térségben, hanem azok, amelyek más térségek országos vagy nemzetközi kiszolgálását végzik Budapestről, holott számukra kizárólag a nagy folyosók keresztezési pontja a lényeges, aminek egyáltalán nem kellene a fővároshoz tapadnia.

Mindezen hátrányok ellenére az elmúlt évben a főváros jelentős lépést tett a nehéztehergépjármű-forgalom kiszorítására a belső zónából. Ehhez arra volt szükség, hogy a Hungária körúton kívül is elkészüljön egy nagy kapacitású harántirányú pesti útvonal.

Ami a személygépkocsi-forgalmat illeti, Nyugat-Európában már a hetvenes évektől kezdett túlhaladottá válni az a szemlélet, amely a várost próbálta hozzáigazítani az autózás körülményeihez, minden más rovására növelve a rendelkezésre álló burkolatfelületet: kiirtva a fákat, befedve a vízfelületet, csökkentve a járdát, felszámolva a villamosvonalakat, eltüntetve a felszínről a tömegközlekedést stb. Ahogy a motorizációs robbanás, úgy a szemléletváltás is lassabban jutott el hozzánk, de az elmúlt húsz évet már végigkíséri a kerületenkénti központi közterületek felértékelődése, a csillapított forgalom bevezetése, a gyalogoszónák kialakítása, buszsávok terjedése. Összfővárosi léptékben ugyanakkor a közlekedés nehezen tud átbillenni egy érezhetően kellemesebb irányba: a léghő ideges, a közlekedési kultúra színvonala alacsony, a konfliktusok gyakoriak. Egyfelől nem várható, hogy a közlekedési körülmények mást mutassanak, mint a társadalom általános állapota, e tekintetben illúzió lenne gyökeres fordulatot várni. Másfelől az a kérdés, hogy vannak-e olyan lehetőségek, ahol gondosabb szabályozással, korszerűbb szemlélettel csökkenteni lehet a potenciális konfliktusok számát. Minden változtatás ugyanakkor a megszokott rendszer változtatását igényli, így maga is társadalmi konfliktusforrás, és politikai eltökéltséget igényel.

A közlekedési torlódás tulajdonképpen annak a jele, hogy aránytalanság van a városban rendelkezésre álló hely és az azt elfoglalni akaró autók mennyisége között. A korai próbálkozások, mint arra fentebb utaltunk, a rendelkezésre álló helyet próbálták növelni, újabb felületeket biztosítva az autók számára. Költséges beruházások után kiderült, hogy ez az irány nem járható, hagyományos városokban nem lehet annyi helyet útburkolattá változtatni, hogy megszűnjenek a torlódások. Az új szemlélet azt kívánja, hogy adótnak

véve a rendelkezésre álló közterületet, a közlekedést azon belül szabályozzák, beleértve a gyalogosok és a kerékpárosok forgalmát is.

Az a fordulat, ami napjainkban a városokban zajlik, megfordítja a hatvanas évek prioritásait, csökkenti a gépkocsi rendelkezésre álló helyet, és visszaad belőle a gyalogosoknak, a kerékpárosoknak, a közforgalmú közlekedésnek. A sávok számának csökkentése önmagában is csökkenti a gépkocsi számát, ehhez járul néhány városban egy közgazdasági eszköz. Ha túl nagy a kereslet egy szűkösen rendelkezésre álló erőforrás (a városi útfelület) iránt, az közgazdasági értelemben azt jelenti, hogy túl olcsó az igénybevétele, nincs jól beárzva. A jobb beárzás a behajtási díj („dugódíj”): olyan árat kell szedni a behajtási lehetőségért, hogy ne akarjanak többen bejutni, mint amennyien még zavarmentesen képesek használni a felületet.

Budapesten – és azokban a városokban, ahol még nem merik bevezetni ezt a rendszert – arra hivatkoznak, hogy sok-sok feltételt kell előbb teljesíteni, számos utat megépíteni, alternatív lehetőségeket biztosítani a közlekedés számára. Feltételek természetesen vannak, és a gondos tervezés, az alapos előkészítő munka nem mellőzhető. Ugyanakkor az is igaz, hogy minden ellátottsági szinthez tartozik egy egyensúlyi terhelés, így a jelenlegi szinthez is, és elvi akadálya nincs, hogy az olyan torlódásszabályozást, amely díjakkal operál, egy város az aktuális szinten bevezesse.

Közforgalmú közlekedés

Budapest közforgalmú közlekedésének alapja az 1970-es évekig a fokozatosan kiépült villamos- és buszhálózat volt, amit kiegészített néhány speciális eszköz (vízibusz, fogaskerekű, millenniumi földalatti vasút). A metró átadásával jelentős változtatásokra került sor, megkezdődött a hosszú felszíni viszonylatok széttördelése, metrórt feltöltő, ráhordó járatok alakítása, a metró fölötti felszíni közforgalmú közlekedés felszámolása, és a sávok átrendezése a gépkocsi-közlekedés javára (Váci út, Rákóczi út,



1. kép. Zsúfoltság a Belvárosban

Üllői út). Az így kialakított metró nem a nagyvárosi közlekedés speciális távolsági eleme, hanem ugyanaz a feladata, mint a felszíni (ill. onnan eltüntetett) közlekedésnek: helyi kiszolgáló eszköz, sűrű megállókkal, csak nagyobb kapacitással. Ennek megfelelően kiépítése is a belső városrészekre korlátozódott, lényegében a főváros belső harmadára. Ez nemcsak a hetvenes években épült kelet-nyugati és észak-déli (M2 és M3) metrókat jellemzi, hanem az ugyanakkor tervezett, most épülő négyes (M4) metró is.

Ugyanezt az elvet követte a kilencvenes években előkészített távlati közlekedésfejlesztési tervezés is,¹⁷ amennyiben a város átmeneti zónájában kialakult (és tervezett) metróvégállomásokot rendre nagy intermodális közlekedési csomópontokká tervezte fejleszteni, ahová az agglomerációból beérkező elővárosi vonatok megérkeznek, az utasok leszállnak, és választanak a metró, illetve egyéb, onnan induló számos lehetőség közül. Így a közlekedés mintegy leképezte azt a cezúrát, ami máshol (a főváros határvonalán) közigazgatási szinten is megjelent: éles határvonalként a fővárosi érdekeltség és az agglomerációs érdekeltség között, mérsékelt együttműködésben, élesen elkülönített hatáskörökben. A korszerűen kialakított, utasbarát átszállóhely (intermodális csomópont) megoldása köré külön filozófia is épült, nem nélkülözve racionális technikai megoldásokat, de elfeledve, hogy egy olyan átszállás körülményeinek a javításáról van szó, amire az utasok jelentős része esetében sor sem kerülne, ha a viszonylatok megtervezésekor a tervezők együtt kezelik a várost és környékét.

Gondolatrendszerében talán a legnagyobb változás, ami az elmúlt évek újra meginduló fővárosi közlekedésfejlesztését jellemzi, éppen az agglomerációval való együttműködés szükségességének előtérbe kerülése volt.¹⁸ Az új távlati koncepció már tartalmazza az elővárosi vasutak új, ún. *S-Bahn* koncepcióját: nevezetesen azt, hogy a fővárosba beérkező 11 vasútvonal elővárosi vonatai többé nem mellékes, a külvárosban visszafordítandó eszközök, hanem a városba behozott szerelvények, amelyek érdekében ráadásul a fejpálya-

udvarok összekötésével fokozatosan egy városi körvasúti gyűrű alakítható ki. Így az elővárosi vonatok szinte harántolják a belső városrészeket, és potenciálisan szinte minden fővárosi térség közvetlenül vagy egy átszállással elérhetővé válik. A vasúti szerelvények sűrű ütemes menetrenddel a városon belüli közlekedésnek is részévé válnak, megteremtve annak az eddig hiányzó második rétegét, a metropolisz-léptékű kapcsolat alapját.

A koncepció további jelentősége, hogy korszerű és nagy kapacitású, sűrű elővárosi közforgalmú közlekedés biztosításával kínálati oldalról is elősegíti, hogy az elővárosokból a fővárosba érkező napi személygépkocsi-forgalom mérsékelhető legyen. A tervezet a legnagyobb beruházás, a két fejpályaúdvart összekapcsoló vasúti alagút távlati megépítése nélkül is bevezethető, fő előnyei pedig addig is kiaknázzhatók.

Ennyi pozitívum mellett ugyanakkor szóvá kell tenni, hogy a közlekedésfejlesztési terv egészét egyelőre még nem hatja át az *S-Bahn* tervvel bekerült új filozófia. A terv a közforgalmú közlekedés többi szegmenséből még nem jelölte ki az *S-Bahn* szintjéhez kapcsolódó elemeket, a HÉV-vonalak még nem képezik az új rendszer integráns részét, nem világos, hogy milyen villamos-, metró- és buszvonalak szerepét kell a kétrétegű rendszerhez átforgatni, és milyen szemléleti váltás tartozik mindehhez a fővárosi felszíni közlekedés hagyományos rétegében. Hasonló nagyságrendű feladat az agglomerációs harántirányú közlekedés fejlesztése.

Mindezen felvetések mégis előtérbe kerültek az új távlati tervvel, és ezzel fontos lépés történt abban az irányban, hogy a közlekedési kapcsolatokat illetően átfogóan koordinált rendszer alakuljon ki a főváros és agglomerációja térségében. Bár ez lokális lépésnek tűnhet, aminek a térség nemzetközi megítéléséhez nincs köze, a korábbiakban rámutattunk arra, hogy a főváros és térsége közötti partneri viszony hiánya nagyon is érezhetően hátráltatja a versenyképesség javulását.

A közlekedés, ezen belül az elővárosi közforgalmú közlekedés javulása csak egy lehetőség az együttmű-



2. kép. A Megyeri híd

ködés javításához, önmagában nem jelent biztosítékot semmire. Mégis, az előrelépés mind a főváros és a környező térség közötti együttműködés elősegítésével,

mind pedig a belső városrészek élhetőbbé tételével és a városba vezető utakon kialakuló torlódások csökkentésével hozzájárul a térség vonzóbbá válásához.

Összefoglaló

A tanulmányban azt vizsgáltuk, hogy a közlekedésnek milyen szerepe van a főváros és térsége nemzetközi versenyképessége javulásának elősegítésében. Megkülönböztettük a közlekedés három szintjét: a nemzetközi folyosók rendszerét, a főváros országon és a szűkebb térségén belüli kapcsolatait, valamint a főváros belső közlekedési hálózatát. A versenyképességre mindhárom szint eltérő mértékben, de jelentős hatást képes gyakorolni.

Az ezredfordulót megelőző és követő egy-egy évtized nyitányaként megváltozott Európa politikai térképe és átrendeződtek az országok közötti kapcsolatok. A változás felkészületlenül érte az Európai Uniót is, ahol éppen a kilencvenes évek elején mélyítették el a belső együttműködést, és tervezték meg az ehhez szükséges közös közlekedési (távközlési, energiaszállítási) hálózatokat. A tranzeurópai közlekedési hálózatok elmúlt húsz évének áttekintése azt mutatja, hogy bár az unió a hálózatokkal formálisan követte a bővítési folyamatot, valójában máig nem tudott kilépni a Nyugat-Európára fókuszáló gondolkodásból, és az azóta kifejlesztett hálózati elképzelések a változatlanul tekintett eredeti TEN-hálózat toldalékai, semmiféle koncepcionális keretet nem nyújtanak egy nagyobb európai együttműködéshez, együttéléshez. Magyarország számára a geopolitikai összefüggések természetesen meghatározóak, a már megépült folyosók is adóttak, de az európai hálózatok tervezetének egyelőre nincs olyan gondolati magva, amit alapul kellene venni, és adottságnak kellene tekinteni.

Húsz évvel ezelőtt ugyanez érvényes volt a hazai gyorsforgalmi hálózatra is: az akkori készültségi szint lehetőséget adott volna arra, hogy átgondoljuk, vajon egy kinyíló Európában ugyanazt a hálózatot kell-e to-

vább építeni, ami a hatvanas évektől fokozatosan formálódott. Itt is elmondható, hogy a gondolati váltásra nem került sor, alapvetően az készült el, amit – ha lett volna rá pénz – már a hetvenes években megépítettünk volna.

Két alapvető térszerkezeti problémát hordoz a mostanra kialakult gyorsforgalmi hálózat. Az egyik a struktúra: annak ellenére ismétli meg a fő közlekedési hálózatok sugaras, fővárosközpontú elrendezését, hogy az erre a szerkezetre vonatkozó panaszok évtizedek óta a szakma közhelyei közé tartoznak. Ez a hálózat fokozott mértékben a főváros térségére húzza mind az országon belüli, mind pedig a tranzitforgalmat, ezzel növeli mindazokat a forgalomból adódó problémákat is, amelyek a fővároson belül jelentkeznek. A strukturális probléma vádjával szemben a szakma általában azzal védekezik, hogy először a legsürgősebb tengelyeket kellett létrehozni, ez készült most el, de folytatni kell, és azokat a rácselemeket megépíteni, amelyek tehermentesíteni fogják a fővárost. Az érvelésnek az a szépséghibája, hogy az ország már eddig is teherbíró képességét meghaladó arányban költött az autópályák építésére, és egyáltalán nem várható el, hogy továbbra is ez az ágazat maradjon a fejlesztések fókuszában. Nagyjából ennyi autópályával az országot olyan struktúrában kellett volna tudni ellátni, hogy akkor is jól működjön a rendszer, ha mostantól más ágazatokra fókuszál a gazdaság.

A kiépült rendszer másik problémája, hogy a közlekedésen belül is aránytalan mértékben koncentráltunk a gyorsforgalmi hálózat fejlesztésére. Azzal, hogy minőségi szakadék támadt az új fejlesztések és a hagyományos közlekedési rendszer egésze között, erősítjük azt a mítoszt, hogy csak azok a térségek

fejlődnek, ahová autópálya vezet. Egy arányosan fejlesztett hálózatban a gyorsforgalmi kapcsolatnak közvetítő szerepe van, és éppen a hagyományos hálózat összessége számára kell, hogy jó kiszolgálást biztosítson. Ezzel szemben nálunk erős dualitás alakult ki, és a nemzetközi kapcsolódást biztosító fejlett, új hálózat minőségében vészesen elszakad a hazai kapcsolatokat szolgáló hagyományos hálózatoktól. Ez a fajta dualitás pontosan leképezi (és erősíti) azt a gazdaságban kialakult dualitást, amelyben elszakad egymástól a nemzetközi kapcsolatrendszerben részt vevő termelő és a hazai, részben termelő, részben a termelésből kiszoruló vállalkozó.

Míg a viszonylag zárt gazdaságban a fővárosba koncentrálnak a kapcsolatokból Budapestnek hosszú ideig előnyei származtak, addig a nyitott, európai hálózatban ez a belső szakadás nem csak az ország egésze számára, de Budapest számára is hátrányos. Az európai tér-

ben akkor tudna a város teljesíteni, ha egy prosperáló hazai gazdaságra tudna támaszkodni. A főváros tehát foglyává vált a magára húzott országos és nemzetközi terhelésnek, és kényszeresen fut a megoldás után mindaddig, amíg strukturális változást nem sikerül elérni. A nemzetközi versenyképességi összehasonlítások rámutattak arra, hogy a város elkülönülése, a helyi együttműködés hiánya jelentős szerepet játszik abban, hogy a város dinamikája lefékeződött. A közlekedési elképzelések még a kilencvenes évek végén is ugyanezt a környezetétől elkülönülő várost képezték le, kényszeresen széttagolt közlekedési intézményekkel. A legújabb fővárosi közlekedési rendszerterv legígéretesebb vonása, hogy túllépett ezen az elkülönülésen, és közös városi és elővárosi vasúti rendszerben gondolkodik. Bár a tervezet többi részében még nem sikerült érvényesíteni az új filozófia következményeit, a jövőbeli fejlesztés irányai láthatóvá váltak.

Jegyzet

¹ VÁSÁRHELYI, 1942.

² Lásd FRISNYÁK Zsuzsa e kötetben szereplő tanulmányát.

³ Az ún. sugaras-gyűrűs rendszer tárgyalására később még visszatérünk.

⁴ Az írásnak nem feladata az államszocialista időszak részletes elemzése, ezért csak megemlítjük, hogy a szocialista iparosítás időszaka jelentős térségi gócpontokat hozott létre, ezt követően tudatosan is sor került vidéki ipartelepítésre, majd a fővárosi ipar egyes részei (főleg a szennyező iparágak) kitelepítésére, és mindezen lépéseknek térségi hatása is volt. Mégis, mindezek tudatában is azt mondhatjuk, hogy a hálózatokra vonatkozóan igaz az a megállapítás (amire a későbbieket alapozzuk), hogy tudniillik a kilencvenes évekig úgy jutottunk el, hogy alapvető arányaiban nem változott meg a korábbi örökölt struktúra a főváros-vidék összefüggésben.

⁵ Lásd ismét FRISNYÁK Zsuzsa e kötetben szereplő tanulmányát.

⁶ Hongkong sokáig ilyen közvetítő volt Kína és a nagyvilág között. Nem vitatva Hongkong érdemeit, mindenki számára nyilvánvalónak kell lennie, hogy a közvetítőre addig volt szükség, amíg Kína nem kívánt maga nyitni a világ felé.

⁷ A hivatalos uniós dokumentumok közül az 1992-es közlekedéspolitikai dokumentumban és a maastrichti alapszerződésben jelent meg a TEN eszméje. Az alapszerződés eredeti változatának 129b paragrafusa tartalmazza ugyanazt a szöveget, amelyet itt a módosításokkal egységes szerkezetbe foglalt dokumentum hivatalos magyar fordításából (Az Európai Unióról szóló szerződés 2006) 116. oldaláról idézünk: „XV. cím, Transzeurópai Hálózatok, 154. cikk (1). A 14. és 158. cikkben említett célkitűzések elérése, valamint annak lehetővé tétele érdekében, hogy az uniós polgárok, a gazdasági szereplők, valamint a regionális és helyi közösségek a belső határok nélküli térség kialakításának előnyeit teljes mértékben élvezhessék, a Közösség hozzájárul a transzeurópai hálózatok létrehozatalához és fejlesztéséhez a közlekedési, a távközlési és az energiaipari infrastruktúra területén.”

⁸ A folyamat részletes elemzéséhez lásd: FLEISCHER, 2007.

⁹ Magyarország esetében ez tartalmazta a korábbi páneurópai folyosókat, az 1999-ben lezárt TINA-folyamat keretében elfogadott elemeket, továbbá két 2000-ben felterjesztett folyosót, amelyet már semmiféle uniós egyezmény nem erősített meg.

¹⁰ http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/basis_networks/guidelines/doc/brochure_guidelines.pdf

¹¹ TEN-T, 2009.

¹² Pontosabban még 1942-ben merült fel más: VÁSÁRHELYI BOLDIZSÁR a főutak közötti szögfelezőkbe javasolta építeni az „automobil utakat”. VÁSÁRHELYI, 1942.

¹³ L. FARKAS, 2009.

¹⁴ RÓNA, 2010.

¹⁵ SCHNEIDER, 2010.

¹⁶ SCHNEIDER, i. m., 237.

¹⁷ Budapest Közlekedési Rendszerének Fejlesztési Terve, 1997, majd 2001.

¹⁸ Budapest Közlekedési Rendszerének Fejlesztési Terve, 2008.

Irodalom

Budapest Közlekedési Rendszerének Fejlesztési Terve. Budapest, Főmterv, 1997, majd 2001

Budapest Közlekedési Rendszerének Fejlesztési Terve: Távlati koncepció és a 2020-ig javasolt fejlesztés terve. Budapest, FKT. URB. Konzorcium, 2008. december

BURT, Ronald S.: *Structural Holes*. Cambridge, MA Harvard University Press, 1992

BURT, Ronald S.: The Social Capital of Structural Holes. In: GUILÉN, M. F.–COLLINS, R.–ENGLAND, P.–MEYER, M.: *New Directions in Economic Sociology*. New York Russell Sage Foundation, 2001

Draft Proposal for a Decision of the European Parliament and of the Council on Community guidelines for the development of the trans-European transport network Recast (presented by the Commission) http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/basis_networks/guidelines/doc/brochure_guidelines.pdf

Az Európai Unióról szóló szerződés és az Európai Közösséget létrehozó szerződés egységes szerkezetbe foglalt változata. *Az Európai Unió Hivatalos Lapja*, 2006. 12. 29.

FARKAS Beáta: Új tagállamok, új modell? Műhelytanulmányok MT-PNGKI – 2009/1; Szegedi Tudományegyetem Gazdaságtudományi Kar, 2009. <http://www.eco.u-szeged.hu/muhely/fb-uj-tagallamok-uj-100203-1>. Utolsó letöltés 2010. február 2.

FLEISCHER Tamás: Transzeurópai folyosók: A meglévők hosszabbítgatása, vagy egy összeurópai hálózat kialakítása? In: Glatz Ferenc (szerk.): *A Balkán és Magyarország: Váltás a külpolitikai gondolkodásban? Magyarország az Ezredfordulón, Stratégiai tanulmányok a Magyar Tudományos Akadémián*. MTA Társadalomkutató Központ – Európa Intézet Budapest, 2007, 365–379.

International Transport in Europe. An Analysis of Mayor Traffic Flows in Corridors. Economic Commission for Europe Geneva, United Nations, N.Y., 1992

RÓNA Péter: A valóság visszaszól. Kolossa Katalin interjúja. *Piac & Profit*, 2010/2. szám. http://www.piacprofit.hu/magazin_2010_2/rona_peter:_a_valosag_visszaszol.html Utolsó letöltés 2010. február 3.

SCHNEIDER Gábor: *A közép-európai fővárosi régiók versenyképességének vizsgálata – Hogyan növelhető a Közép-magyarországi régió versenyképessége?* Ph.D. értekezés. Budapesti Corvinus Egyetem, Politikatudományi Doktori Iskola, Budapest, 2010.

TEN-T: *A policy review – Towards a better integrated trans-European transport network at the service of the common transport policy*. Green Paper 2009. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2009:0044:FIN:HU:PDF>

The Future Development of the Common Transport Policy – A Global Approach to the Construction of a Community Framework for Sustainable Mobility. Brussels: Commission of the European Communities, COM, 1992

TINER Tibor: *A közlekedés szerepe Budapest nemzetközi funkcióinak erősítésében*. Kézirat, 2003

Transport Infrastructure Regional Study (TIRS) in the Balkans. Final Report. Prepared by Louis Berger SA March 2002. ECMT-Agence Francaise de Développement (AFD). <http://www.cemt.org/topics/tirs/TIRSfinal.pdf>

VÁSÁRHELYI Boldizsár, vitéz dr.: *Automobil-pályák műszaki követelményei és a magyar gépjármű-pályák kialakításának programja*. Magyar Közlekedéstudományi Társaság, Budapest, 1942