

A városi személyközlekedés problémáinak összehasonlító földrajzi vizsgálata Bécs és Budapest példáján¹

TINER TIBOR

A nagyvárosi személyközlekedés problémáinak földrajzi szempontú megközelítéséhez több tényező komplex hatásmechanizmusának feltárásával lehet eljutni. Ebből kiindulva az osztrák és a magyar főváros közlekedésében tapasztalható gondok eredetét, jelentkezési formáit, társadalmi–gazdasági hatásait egy viszonylag egyszerű modell felvázolásával igyekszem érzékeltetni (TINER, T. 1989) (1. ábra).

A modell alapelemei, a közöttük meglévő relációk és az egyes elemek egymásra hatásának következményei egyaránt közlekedési konfliktushelyzetekben nyilvánulnak meg. E konfliktusoknak a városi közlekedéspolitikai hosszú távú alakulásában való lecsapódása kényszerítő tényezők feszültségkeltő hatása mellett megy végbe. A megfelelő fejlesztési elképzelések, koncepciók kialakításához ismerni kell a modell működésének lényegi vonásait, és a valóság változásaihoz részben alkalmazkodva, részben a folyamatokat kedvező irányba terelve kell törekedni a társadalmi optimumhoz közel álló megoldások elérésére.

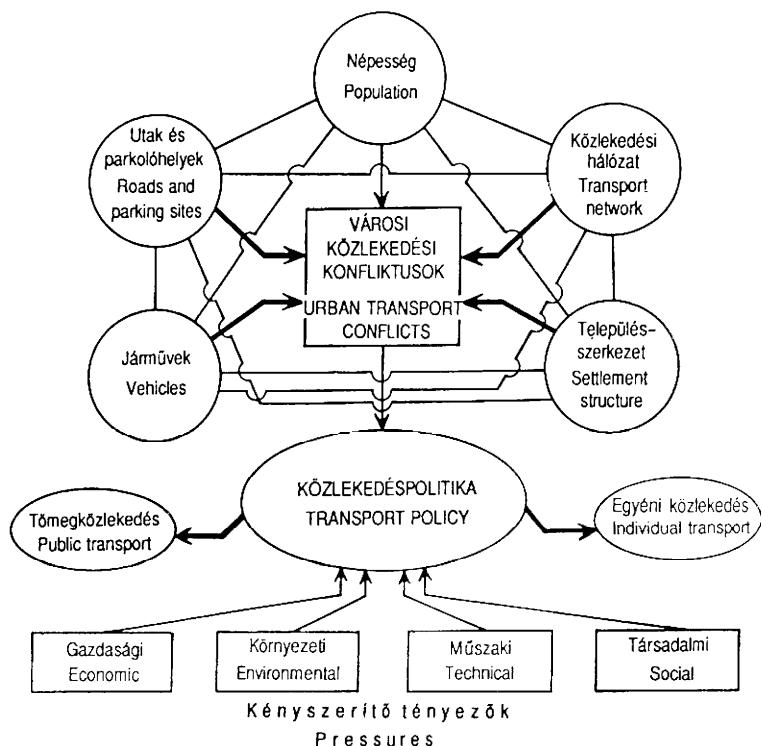
A két főváros közlekedését a fentiek alapján a következő tényezők alapján vizsgáltam: 1. népesség, 2. településszerkezet, 3. tömegközlekedési hálózat, 4. járművek és közlekedési területek, 5. városi közlekedéspolitikai. E tényezőknek a közlekedési konfliktusok kialakulására való hatása a gyakorlatban többoldalúan is fennáll.

Ellentétes népesedési folyamatok és közlekedési hatások

Budapest lakossága az elmúlt negyed században folyamatosan növekedett, s 1965 óta – a hosszú ideje érvényben lévő adminisztratív betelepülés-korlátozó intézkedések ellenére – közel 200 000 fővel (9%-os emelkedés) gyarapodott a népességszám. Ez idő alatt robbanásszerűen emelkedett a főváros agglomerációs zónájának (43 település) lakossága, amely 1989-re már meghaladta a 450 000 főt, az 1965-ös 290 000-rel szemben (55%-os növekedés). Ekkor az agglomeráció gazdaságilag aktív népességének több mint 80%-a ingázó volt.

A főváros és környéke népességszámának intenzív növekedése a közlekedési szükségletek gyors bővüléséhez, a tömeg- és az egyéni közlekedés teljesítményeinek exponenciális növekedéséhez vezetett, amely együtt járt a személygépjármű-állomány gyors mennyiségi növekedésével, a tömegközlekedési járműpark kapacitásának bővülésével. Mindez folyamatos igényt támasztott a gépjárművek korszerűsítésével és a városi

¹ Készült a közép-európai városfejlődés összehasonlító vizsgálata c. OTKA téma keretében, 1991-ben (Téma-vezető: BERÉNYI I.)



1. ábra. A városi közlekedés problémáinak egyszerű modellel való megközelítése
 A simple model-scheme of transport problems in the city

közlekedéshez kapcsolódó szolgáltatásokkal (karbantartó és javító kapacitás, üzemanyagellátás stb.) szemben, miközben egyre nagyobb nehézségekbe ütközött a gépjárműforgalom számára szolgáló út- és parkolóhelyfelület megfelelő mértékű bővítése.

Bécs esetében a fenti időintervallumban a városi népesség komoly mértékű fogyása (1967: 1 650 000 fő; 1988: 1 415 000 fő – 14%-os csökkenés) és az elővárosi népesség szám egyenletes emelkedése következett be (360 000-ről 450 000-re – 25%-os növekedés). Ez utóbbi folyamat a belterületi népességnek az elővárosokba való folyamatos kiköltözésére vezethető vissza (szuburbanizáció). A migráció irányában is megmutakozó magasabb szintű gazdasági fejlettség Bécs vonatkozásában az egyéni közlekedés gyors térnyerését hozta magával, ami már a 60-as évektől együtt járt a folyamatot kiszolgáló háttér-infrastruktúra (üzemanyagtöltő hálózat, szervizállomások rendszere, autópályaszakaszok építése stb.) dinamikus kiépítésével. Ezzel egyidőben a tömegközlekedés igénybevétele folyamatosan csökkent (teljesítményeinek mélypontja 1970-re tehető).

Az összehasonlításból kiténik, hogy a személyközlekedési szükségletek és teljesítmények összességüket tekintve mindkét fővárosban növekedtek a vizsgált időszakban, ám szerkezetük – mint az majd látható – lényegesen eltérő vonásokat mutatott.

Megjegyzendő, hogy egyik nagyváros esetében sem hanyagolható el annak a több millió külföldinek a személyforgalma, akik üzleti, idegenforgalmi stb. célból felkeresik a metropoliszokat. Részarányuk Bécs és Budapest tömegközlekedésében és személygépkocsi-forgalmában folyamatosan növekvő.

Városszerkezeti hasonlóságok

A két közép-európai főváros történelmi gyökerekre visszavezethető *városszerkezeti* fejlődése sok hasonlóságot mutat. A belső területek sugárutas-körutas struktúrája a századfordulóra kialakult, ami azóta is biztosítja a két nagyváros áttekinthetőségét az ideérkező idegenek számára s jó tájékozódási lehetőséget nyújt lakóinak.

A közigazgatási, üzleti-kereskedelmi és idegenforgalmi funkcióknak a belvárosban való koncentrálódása; a munkahelyek és a lakóterületek elkülönülése, a város peremén kinövő lakótelepek is hasonlóságról tanúskodnak. Budapesten azonban e térszerkezeti elemek aránya és térbeli elválasztódása sokkal élesebb, mint a császárvárosban, ráadásul nálunk a külső kerületek közötti hatékony kapcsolatteremtést egy belváros-centrikusan kiépített közlekedési hálózat szolgálja, amely – megfelelő színvonalú és kapacitású transzverzális úthálózat híján – nagy mennyiségű időrabló és költséges utazásra kényszeríti Budapest lakóinak jelentős részét.

A városi közlekedési hálózatok kiépítettségének főbb különbségei

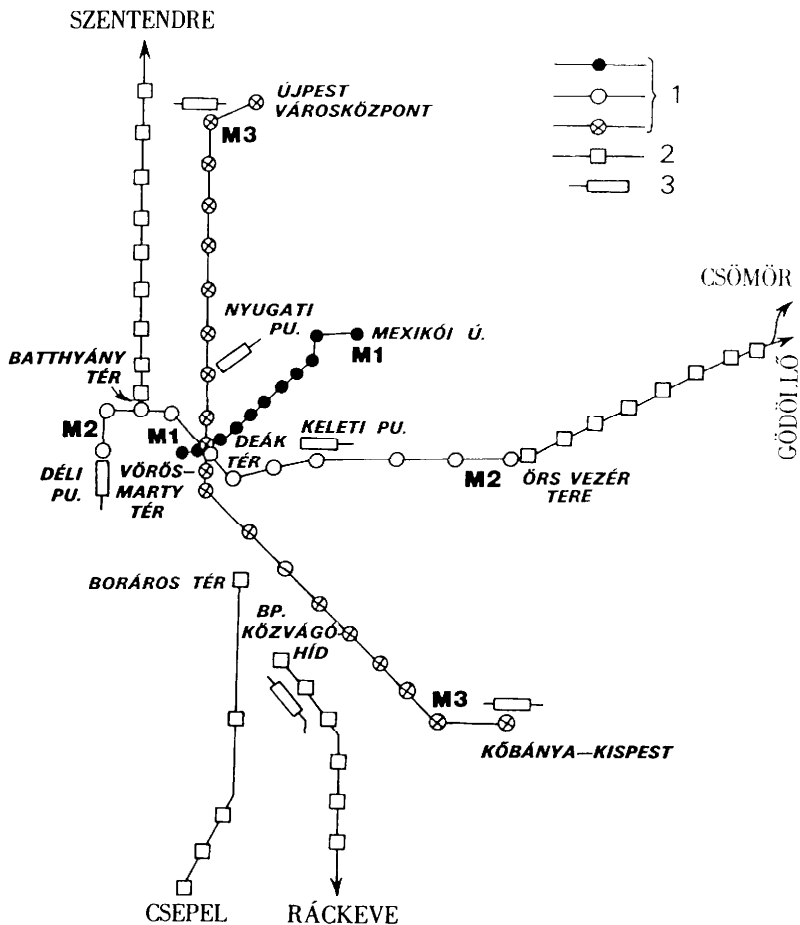
A két világváros tömegközlekedési színvonalában fennálló különbségeket jól érzékeltetik Bécs és Budapest *kötőpályás gyorsforgalmi hálózatának* (földalatti vasút, HÉV) formájában és kiépítettségében meglévő eltérések (2., 3. ábra).

Budapesten a hálózat túlcentralizált. A város egyetlen pontjában (Deák tér) fut össze a három földalatti vasútvonal. Közülük a két nagy kapacitású metróvonalnak az egyik fő feladata a három fejpályaudvar (Keleti, Nyugati, Déli), valamint két HÉV vonal (a gödöllői és a szentendrei) egymással való összekötése. E formáját tekintve „fa” alakú hálózatnak a városon belüli forgalmon túl viselnie kell két országrész vasúti tranzitutasforgalmának terheit (Magyarország K-i és Ny-i részei közötti utasáramlást), valamint az agglomeráció ingázóinak jelentős hányadát, ami a budapesti metróvonalakat munkanapokon a permanens zsúfoltság állapotában tartja.

Bécs gyorsvasút-hálózatának három fő jellemzője van (H. WARMUTH 1989):

a) A meglévő földalatti vonalak (U-Bahn) úgy épültek ki, hogy egyesítik a sugaras és átlós szerkezet előnyeit (ehhez idomul az 1989-ben elkészült negyedik vonal, az U6); s erre a szerkezetre épül rá a közeljövőben megvalósuló, a Schwechat-i nemzetközi repülőtérrel a belvárossal összekötő ötödik vonal (az U3) is.

b) A jól kiépített városi gyorsvasúthálózat (Schnellbahn) nyolc vonala az Osztrák Államvasutak (ÖBB) fejpályaudvaraihoz csatlakozva, az U-Bahnok nagy részét mentesítve oldja meg a Bécsen átmenő utasforgalmat s egyben összekapcsolja az elővárosokat az átmeneti városi zónával, ugyanakkor elkerüli a városközpontot. A gyorsvasút-hálózat bővítése, az új külvárosi átlós vonalak építése évek óta folyamatos, s a meglévőkön második vágány építése, a forgalom sűrítése jelentősen hozzájárul a bécsi tömegközlekedési kínálat bővüléséhez.

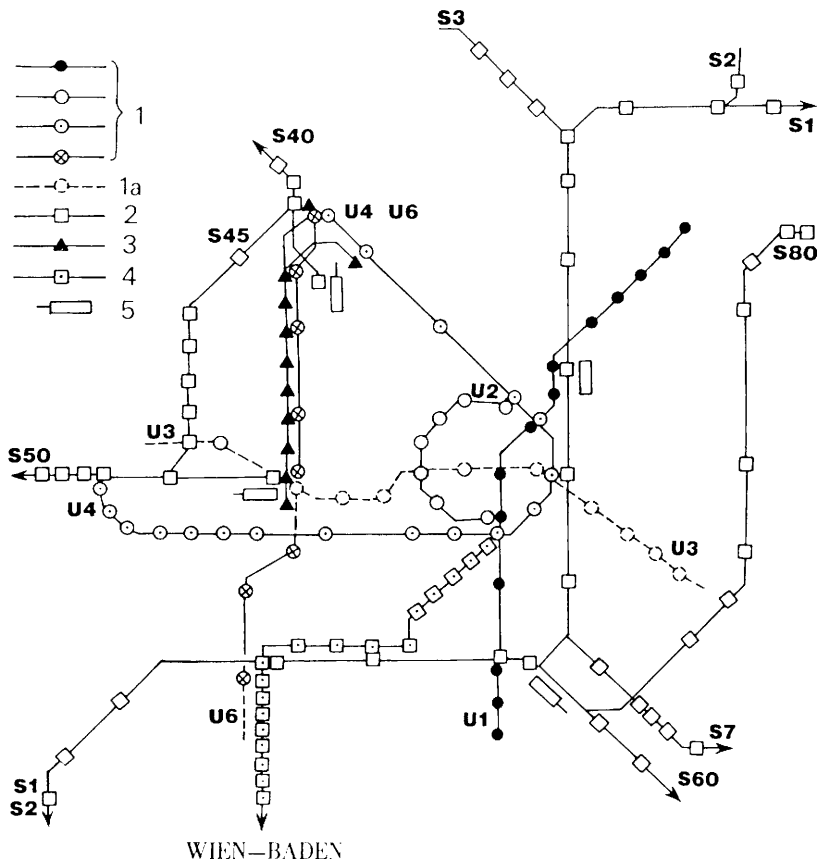


2. ábra. Budapest városi gyorsvasúthálózata. – 1 = földalatti vasút (metró); 2 = helyi érdekű vasút (HÉV); 3 = személypályaudvar

Rapid transit network in Budapest. – 1 = underground; 2 = local suburban train (HÉV); 3 = railway station for passenger traffic

c) A Gürtel (Körút) egy részén futó városi vasút (Stadtbahn) kétvágányúvá való átépítése folyamatban van (1989). Valódi HÉV vonalként (Localbahn) funkcionál az a Wien-Badenba vezető vonal, amelyet az utóbbi években egészen a belváros széléig (Opernring) bevezettek.

Budapesten az elmúlt évtizedben a kötöttpályás tömegközlekedési hálózatoknál történt fejlesztések sajnos igen szerények voltak. Mindössze a város ÉK-i harmadának közlekedési feltételei javultak számottevően a 3. sz. metróvonalnak az Árpád-hídig való meghosszabbítása (1983) után hét évet kellett várni arra, hogy újabb négy állomás létesüljön és a vonal elérje Újpest városközpontját (1990). Eredményként kell elkönnyvelni az 1-es gyorsvillamos pályájának megépítését és fokozatos meghosszabbítását (jelenleg – 1993 – a Bécsi út–Kerepesi út között jár), valamint a szentendrei HÉV



3. ábra. A városi gyorsvasúthálózat szerkezete Bécsben. – 1 = földalatti vasút (U-Bahn), 1a = építés alatt álló földalatti vasútvonal; 2 = városi gyorsvasút (Schnellbahn); 3 = városi vasút (Stadtbahn); 4 = Wien-Baden helyiérdekű vasút (Lokalbahn); 5 = személypályaudvar

Structure of rapid transit network in Vienna. – 1 = underground; 1a = underground line under construction; 2 = rapid city transit (Schnellbahn); 3 = local railway (Stadtbahn); 4 = Wien-Baden suburban railway line (Lokalbahn); 5 = railway station for passenger traffic

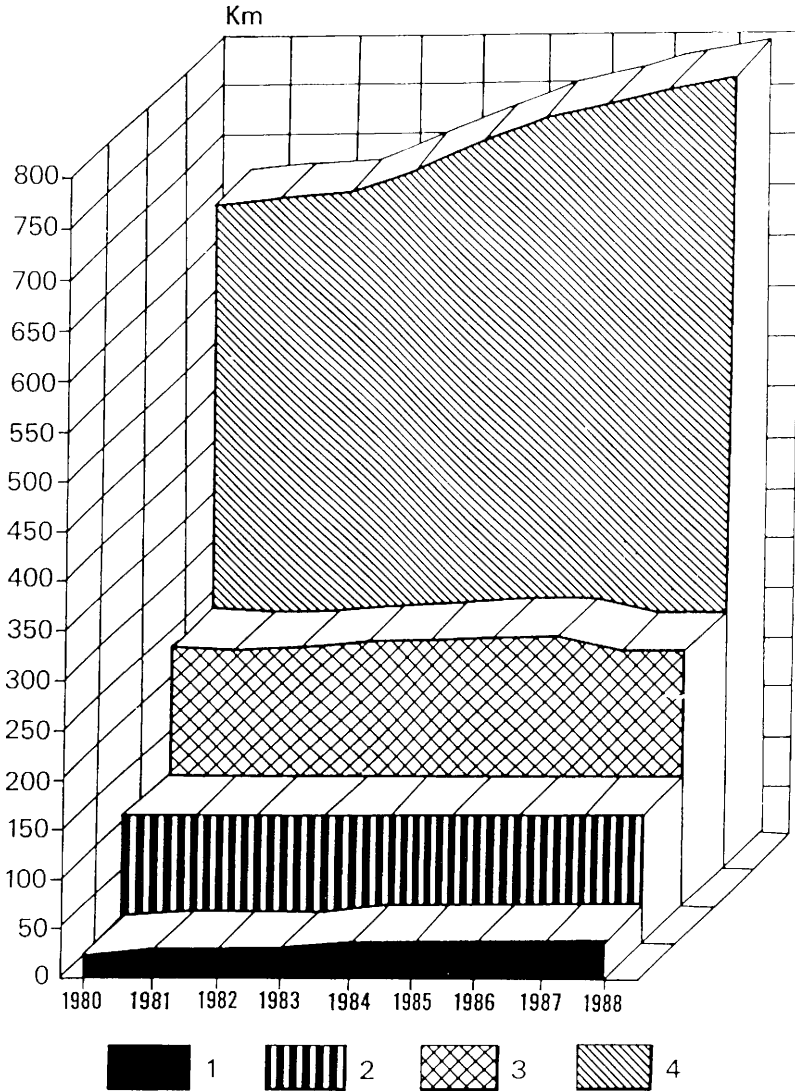
vonalon a járatok sűrítését (1987). Az utazóközönségnek az időjárás viszonyaitól való megvédését szolgálja az utóbbi évben a fedett várakozóhelyek kialakítása a villamos- és autóbuszmegállóhelyeken.

A 80-as évek második felének egyre romló gazdasági körülményei között a fővárosi közlekedés fejlesztésére szolgáló anyagi források véstesen leapadtak, s nagy részük a 90-es évek elején csak a vágányhálózatok fenntartását szolgálja.

A fentiekben kifejtett jellemzők az *autóbusz* közlekedésre is igazak, azaz Bécs: új éjszakai és nappali autóbuszjáratok üzembeállítás, járáthosszabbítások, szállítási kapacitásbővítések és ezek térbelileg arányos elosztása; Budapest: szerény méretű, főként a lakótelepek kiépüléséhez kapcsolódó autóbuszvonal-hosszabbítások a külső kerületek-

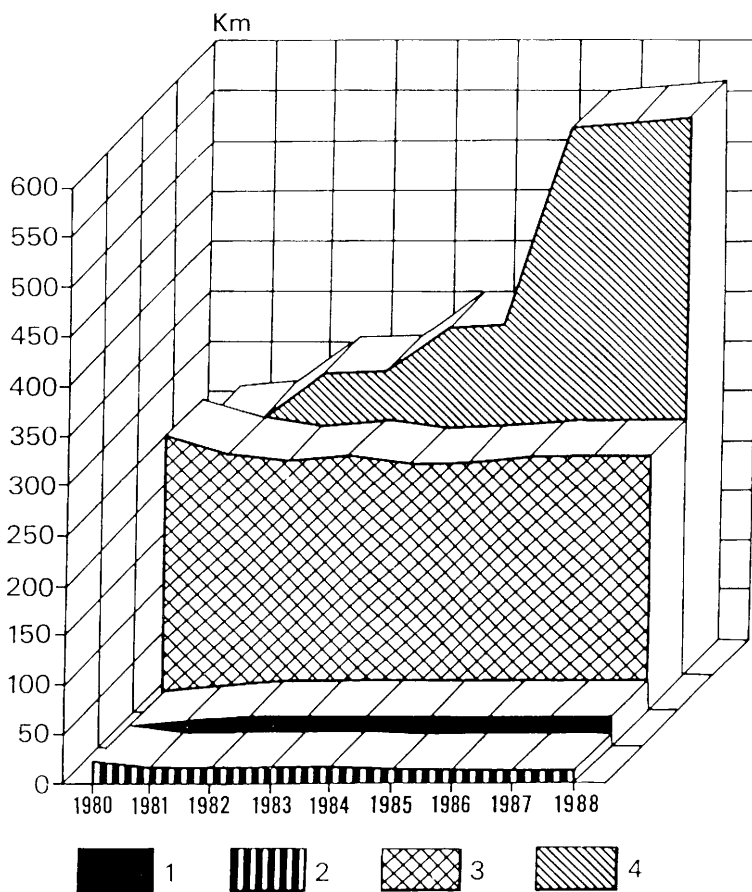
ben, a belső városrészekben viszont járatrítkítások, vonalrövidítések (pl. a 12-es autóbusz esetében). Az elmondottak két diagram (4a., b. ábra) összehasonlításával jól érzékeltethetők.

A tömegközlekedés vonalhosszainak összevetésénél jól látható, hogy a bécsi autóbushálózat vonalainak hosszúsága a 80-as évek eleje óta megdupláződött, ami



4a. ábra. A tömegközlekedés vonalhosszágának változása Budapesten 1980–1988 között. – 1 = földalatti; 2 = HÉV; 3 = villamos és trolibusz; 4 = autóbusz

Change in the length of public transport lines in Budapest between 1980 and 1988. – 1 = underground (metro); 2 = local suburban railway; 3 = tram and trolleybus; 4 = bus



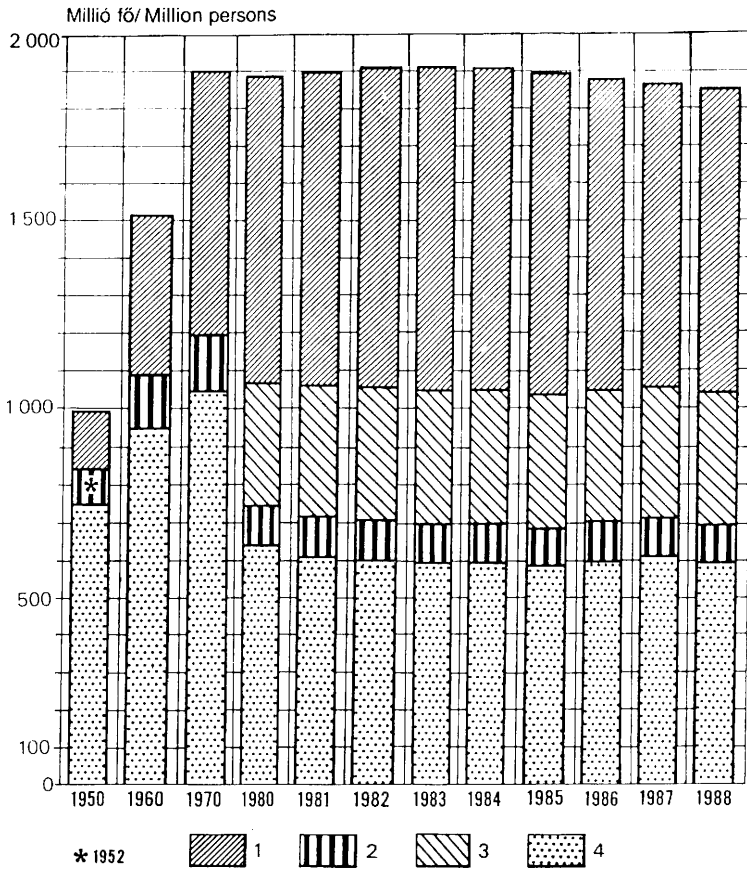
4b. ábra. A tömegközlekedés vonalhosszúságának változása Bécsben 1980–1988 között. – 1 = földalatti vasút; 2 = városi vasút; 3 = villamos; 4 = autóbusz

Change in the length of public transport in Vienna between 1980 and 1988. – 1 = underground; 2 = local railway; 3 = tram; 4 = bus

egyben struktúraváltozást is jelent. Budapesten az autóbuszvonalak hosszának magas aránya több évtizede kialakult, e téren a 80-as évek csak 17–18%-os növekedést hoztak magukkal.

A metró- és a villamosvonalak hosszának mértéke és változása a két fővárosban hasonló. A helyi érdekű gyorsvasút vonalainak teljes hossza Budapest esetében lényegesen nagyobb, mint az osztrák fővárosban, ahol a Schnellbahn hálózat hosszát nem ehhez a kategóriához sorolják.

Az 5a. és 5b. ábrán szereplő diagramok már a személyszállítási teljesítményeknél tapasztalható mennyiségi és szerkezeti változásokról tanúskodnak. Kiténik pl., hogy a bécsi tömegközlekedés teljesítményei a gyors egyéni motorizáció hatására egészen a 70-es évekig csökkentek, majd a közlekedési káosszal fenyegető helyzet megoldására



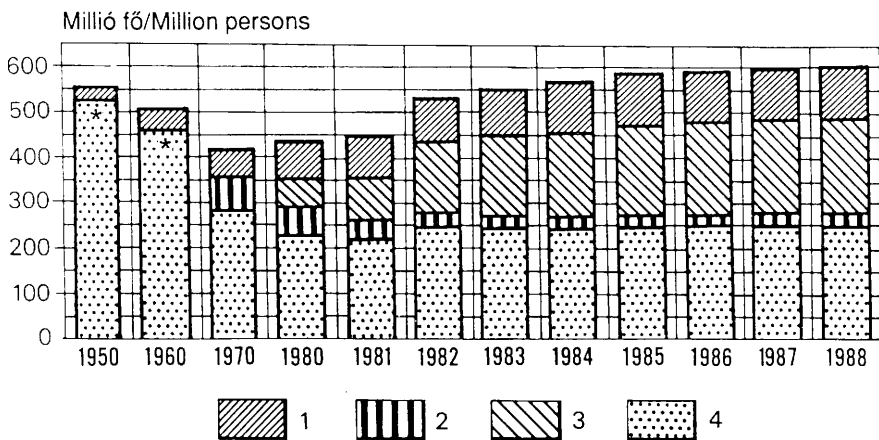
5a. ábra. A tömegközlekedés utasforgalmának változása Budapesten 1950–1988 között. – 1 = autóbusz; 2 = HÉV; 3 = földalatti (metró); 4 = villamos és trolibusz;

Change in the number of passengers in public transport of Budapest between 1950 and 1988. – 1 = bus; 2 = local suburban railway; 3 = underground; 4 = tram and trolleybus

létrejött a tömegközlekedés fejlesztésének prioritást adó új koncepció. Ennek egyik lényegi vonása volt, hogy a személygépkocsi forgalomnak a belváros területéről való kiszorítását – adminisztratív szabályozáson és a forgalomirányítás korszerűsítésén kívül – elsősorban a tömegközlekedés színvonalának és kínálatának javításával lehet elérni, ami a városi költségvetés részéről jelentős anyagi áldozatokat kíván.

Budapesten a lakosságszám gyors növekedéséből (bevándorlás, ingázás) adódó közlekedési szükséglet-növekedés döntő részét a tömegközlekedésnek kellett kielégítenie. A hosszú ideig mesterségesen alacsony szinten tartott egyéni motorizációs szint növekedése csak a 70-es évek közepére érte el azt a mértéket, amely káros hatását kezdte kifejteni a pesti belvárosban (zsúfoltság, légszennyezés).

A városi tömegközlekedés utasforgalmának összvolumenében megmutatókozó Budapest–Bécs: 3–1 arány egyrészt a budapestieknek a BKV járműveire való nagyobb mértékű ráutaltságát, másrészt a magyar járműveknek a bécsiekhez képest relatíve nagy



5b. ábra A tömegközlekedés utasforgalmának változása Bécsben 1950–1988 között. – 1 = autóbusz; 2 = városi vasút; 3 = földalatti; 4 = villamos; * villamos és városi vasút együtt

Change in the number of passengers in public transport of Vienna between 1950 and 1988. – 1 = bus; 2 = local railway; 3 = underground; 4 = tram; * tram and local railway together

zsúfoltságot is jelzik (lakosságárány: Budapest: 1,5 – Bécs: 1; személygépkocsi arány: Budapest: 1,2 – Bécs: 1). Ehhez hozzá kell tenni, hogy a fővárosunkban jelentkező, a bécsinél magasabb fajlagos tömegközlekedési igény kielégítése egy lényegesen rosszabb műszaki színvonalú és előregedett járműpark igénybevételével történik, amelynek kihatásait (javítási költség és idő, üzemanyagfogyasztás, kényelmi színvonal stb.) itt nem részletezem.

Az ábrákból az is kitűnik, hogy míg a bécsi metró fokozatos kiépítése együtt járt az utasforgalom növekedésével (utazási időmegtakarítást kínáló választékbővítéssel), addig Budapesten az új földalatti lényegében a villamosvonalak forgalmát váltotta ki (időmegtakarítás nagyrészt ugyanazon a nyomvonalon).

A tömegközlekedési hálózatok vonalhosszainak és személyszállítási teljesítményeinek összevetéséből egy sajátos „zsúfoltsági tényező” értéke is kiolvasható, amennyiben kiszámítjuk a hálózatok egy km-ére jutó utasszám évi átlagértékét. Az eredmény: Budapest 2,2 – Bécs 1 (azaz nálunk évi 1 630 000 fő, szemben a bécsi 750 ezer utassal), amihez nem is számítottuk hozzá az utazási körülmények színvonalkülönbségéből adódó eltéréseket (pl. a budapesti kedvezőtlen ülőhely–állóhely arányt, a járművek elhasználatát, tisztasági szintjét stb.).

A jármű–útfelület konfliktus kiéleződésének területei

A közúti forgalomban jelentkező út–jármű konfliktus mindkét város esetében a centrumban éleződött ki a legélesebb formában. A városmag Bécsben és Budapesten egyaránt igen erős forgalomvonzó terület, amelynek jó elérhetősége és annak folyamatos biztosítása közérdek. Ugyanakkor meg kell óvni a belvárost a növekvő motorizáció egyre súlyosabb károkat okozó negatív hatásaitól; mindenekelőtt attól, hogy az állóforgalom parkolóhelyé változtassa a kis terület utcáit és tereit, megbénítsa a felszíni tömegközle-

kedést és az áruszállítást, gátolja a gyalogosforgalmat; attól, hogy a sok mozgó jármű miatt elviselhetetlenné váljon a légszennyezés, pusztuljanak a történelmi épületek, állandósuljon az erős zaj.

A city állapotának megóvása ilyen körülmények között nem könnyű feladat, a megoldáshoz csak több lépcsős programmal lehet eljutni. Az első teendő az lenne, hogy magát a várost mentesítsük a közúti tranzitforgalom terheitől (pl. nagy kapacitású kerülőutak építésével), ezután a külvárosba irányuló célforgalomnak a centrumtól való távoltartására kell törekedni (külterületi körutakra való forgalomterelés). Végül ki kell dolgozni mindazon eljárásokat, amelyek elősegítik a városmag forgalmának ésszerű minimalizálását (behajtás- és parkoláskorlátozás, sétálóutcák létesítése, közterületet nem terhelő gépjárműtárolás és várakozás garázsépítésekkel, forgalomcsillapítás stb.). E törekvések a két főváros esetében eddig eltérő sikerrel valósultak meg.

Bécsben a várost négy irányból megközelítő autópályák egymással való összekötése a külső kerületeken át vezető szakaszok segítségével valósult meg, így a tranzitforgalom a város belső részeit elkerüli. Az autópályákra vezető fel- és lehajtó útszakaszok kiépítésével jó lehetőség van a beljebb fekvő körutakra (Gürtel) való rácsatlakozásra (ill. onnan az autópályákra való felhajtásra).

Meg kell jegyezni azonban, hogy Bécs esetében a város teljes elkerülését nem sikerült megoldani, s az egyre befolyásosabb osztrák környezetvédők a jövőben könnyen elérhetik, hogy a városhatárokon belül egyáltalán ne kerülhessen sor újabb autópályaszakaszok megépítésére (H. KNOFLACHER 1979).

A fenti eredmények ellenére még mindig túl sok jármű jelenik meg Bécs történelmi városmagjában, amelynek védelmére szomszédaink a következő intézkedéseket hozták (H. WARMUTH 1989):

- a metró végállomásokon és a Schnellbahn városszéli megállóinál a személygépkocsik részére P + R (park and ride) várakozóhelyek építése és a meglévők kibővítése;
- parkolási és megállási tilalmak életbeléptetése és folyamatos ellenőrzése a városmagon belül (a tilosban várakozó járművek elszállítása);
- parkológarázs akció (csökkentett tarifájú parkolási lehetőség 34, városközpont-közeli garázsban az állandó és éjszakai parkoló járművek részére);
- új parkolóházak építése a Ring környékén;
- parkolóórákkal ellátott útszakaszok növelése;
- ún. rövid időre szóló parkolójegyek kiadása, amelyek egy hónapra igen kedvezményes áron biztosítanak parkolási lehetőséget egy-egy közeli garázsban az eddig utcán várakozó gépjárművek számára;
- sétáló és bevásárló utcák számának és hosszának növelése.

Az utóbbi években a bevásárlóturizmushoz kapcsolódó kelet-európai autóbuszok és személygépkocsik tömeges megjelenése a belváros közelében a férőhelyproblémák növekedéséhez vezetett. E járművek számára a városi hatóságok már nem voltak képesek parkolóhelyet biztosítani, s a tilosban várakozókat kénytelenek voltak megbüntetni.

A bécsi belvárosban összesen 12 000 gépjármű részére van férőhely a közterületeken, ugyanennyi parkolóházban, vállalati vagy magángarázsban. A napi 28 000 parkoló gépkocsiból (1989) így 4000 szabálytalanul várakozik, noha a 12 belvárosi parkolóház és nagy méretű garázs átlagos kihasználtsága 76%-os, így nem lenne szükség a tilosban való parkolásra. Ám túl sok a szabályokat kényelemből megszegők száma.

Budapest helyzete a közúti közlekedés terén lényegesen mostohább, annak ellenére, hogy a fajlagos gépjármű-ellátottság (219 szgk/1000 fő) (1989) alig éri el a bécsi

érték 75%-át (292 szgk/1000 fő). A Budapestre befutó négy autópálya – amellet, hogy több évtizedes késéssel épültek meg – környűrűvel való összekötése – az M0-ás egyes szakaszainak fokozatos átadása ellenére – 1991-ig még nem valósult meg. Hiányoznak a megfelelő kapacitású, városközpontot elkerülő átlós fő utak is, így fővárosunk főúthálózata túlccentralizált maradt, s szinte fojtogatja a belső körutakat a nagy tranzitforgalom. A nehézgépjárművek, kamionok, pótkocsis teherautók százai naponta csaknem a belváros pereméig hatolnak, forgalmuk döntő részét a Nagykörút és a Petőfi-híd volt kénytelen átvezetni a fővároson (egészen 1994-ig).

Mivel egyrészt a személygépjármű állomány növekedési üteme az utóbbi két évtizedben jócskán meghaladta azt a mértéket, amelyre a hazai útéptés és kapacitásbővítés a mostoha finanszírozási lehetőségek között képes volt, másrészt a gazdasági nehézségek fokozódásával az egyébként sem korszerű járműállomány egyre jobban előregedett és mind jobban környezetszennyezővé vált, mindez oda vezetett, hogy az 1990-es évek elejére Budapest közlekedési szempontból Európa egyik legzsúfoltabb és legszennyezettebb levegőjű városa lett. Belső területeinek főútjain állandósult a csúcsforgalom, mellékutcai parkoló gépjárművekkel telítődtek (TINER T. 1988).

Mindkét probléma a történelmi belvárosban (V. kerület D-i fele) jelentkezik a legélesebben, ahol a 8000 utcai parkolóhely mellett csak néhány száz gépkocsi számára van fedett várakozóhely (garázsokban és két parkolóházban). Ez a tárolókapacitás hiába próbál megbirkózni a közel 15 000-es igényszinttel, ami annak következménye, hogy az V. kerület nappali népességszáma (kb. 150 000 fő) a munkábajárók és a növekvő idegenforgalom (7 nagy szálloda) miatt közel háromszorosa az itt lakókének (51 000 fő). A belváros bevásárlóközpont és kultúrcentrum jellege tovább növeli a gépjármű-útfelület konfliktust, s az útmenti parkolók a különféle korlátozó intézkedések ellenére mintegy másfél évtizede folyamatosan túltelítettek.

A belváros tehermentesítésére Budapesten az elmúlt évtizedben a következő (sokszor igen csekély eredményt hozó) intézkedések történtek:

- a P + R rendszer szerény bővítése a belvárostól távol fekvő metróállomások közelében;
- parkolóórákkal ellátott utcaszakaszok növelése és a parkolási díjak fokozatos emelése;
- két parkolóház építése (telítettségük gyakorlatilag 100%, jelentős igény volna több ilyen épület létesítésére);
- új forgalmi rend bevezetése (1989 májusától) a belváros forgalmilag legterheltebb részén, amelyben szigorú engedélyezéshez kötik a területre való behajtást és várakozást (korlátozott rakodási idő biztosítása az áruszállító gépkocsik részére), egyúttal rámpákkal csökkentik a behajtó járművek sebességét;
- sétálóutcák bővítése, díszburkolattal való ellátása, passzázsok építése, a Duna-korzó régi funkciójának visszaállítása.

A belváros gépjárműforgalom alóli mentesítését jelenleg több negatív jelenség nehezíti:

- a) az engedélyhez kötött parkolás „felpuhulása” (valószínűleg a meghatározott kereten túli engedélyek „kijárása”, ill. az engedély nélküli behajtások révén) és az átmenő forgalom (Petőfi S. utca) jóvoltából a zsúfoltság ismét „visszaszivárog” a centrumba;
- b) a belváros területén található több ezer m²-nyi közületi raktár elköltöztetésének lassú üteme még 1989-ben is indokolatlanul sok rakodási tevékenységet és utcán való fölösleges helyfoglalást eredményezett;

c) késik a belvárosban közlekedő nagy méretű BKV buszok (15-ös járat) felváltása a Vár területén már üzemelő halk, kevésbé légszennyező kisbuszokkal;

d) nem tudunk új parkolóházak építéséről (még a belváros peremi részein sem), ugyanakkor több új szálloda (Taverna, Erzsébet, Korona, Kempinsky) jelent meg e sűrű beépítésű városrészben. Mindez előrevetíti a parkolóhely iránti igények további növekedését, ami önmagában is feszültségokozó tényező. A garázslétesítés anyagi és területi feltételei eközben egyre nehezednek.

Kedvező fejleményként lehet ugyanakkor említeni a távolsági autóbuszforgalom jelentős részének kitélepítését az Erzsébet térről (volt Engels tér) az Aréna (volt Népstadion) úti, ill. az Árpád-híd pesti hídfőjénél létesített autóbuszpályaudvarokra, valamint azt, hogy a belvárosi utcákon is egyre szaporodnak a fedett várakozóhelyek az autóbusz-megállóknak.

A két főváros központjainak közlekedési szempontokat figyelembe vevő funkcionális összevetéséből (6., 7. ábra) a következők olvashatók ki:

– mindkét nagyvárosban a városmag metróállomásokkal való lefedettsége eléggé sűrű, ami jó megközelíthetőséget nyújt a centrumot felkeresők számára;

– mindkét városközpontban folyamatosan nő a sétáló–bevásárló utcák aránya, bár a pesti belváros D-i felén ilyen funkciójú utca még nem jött létre;

– míg a bécsi belváros csaknem egészét az üzletutcák szinte teljesen behálózzák, addig nálunk a Váci utcának a Kígyó utca és a Vörösmarty tér közötti szakasza, valamint a belőle kiágazó rövid utcácskák (Régiposta u., Párisi u., Haris köz) érdemlik csak meg az „üzletutca” elnevezést;

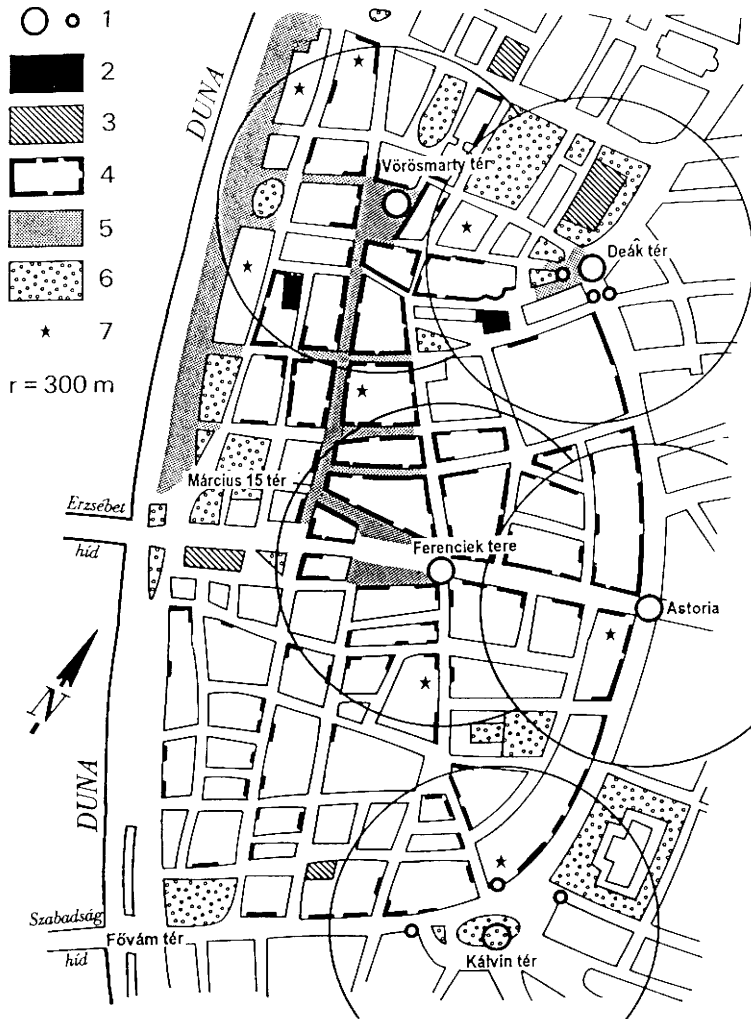
– feltűnően háttérbe szorul ilyen szempontból a belvárosnak a Kossuth Lajos utca vonalától D-re eső része, ahol a kiskereskedelmi egységek száma és kiépítettsége messze elmarad az É-i részétől, s ezen eddig az újonnan ide épített szállodák hatása sem változtatott sokat;

– szembevetve a két belváros közötti különbség a parkolóházak számában és a létesítésükre számba vehető területek méretében (ilyen részek a pesti belváros közeli területeken alig vannak), ami a jövőben gépjármű parkolási gondok megoldási lehetőségeinek esélykülönbségeit is előrevetíti.

A tarifarendszerek eltérései

A két főváros tömegközlekedési tarifarendszere között szembeszökő az eltérés. Bécsben hosszú ideje az ún. zónatarifa-rendszert alkalmazzák, amelynek lényege, hogy a viteldíj mértéke arányos a tömegközlekedési járáttal megtett távolsággal. Ez a rendszer tehát a városon belüli utazás hosszától teszi függővé az utazásnak az utasra háruló költségrészét, ellentétben a budapestivel, ahol az utas az utazások száma szerint fizet a főváros közigazgatási határán belül (tegyük hozzá: az infláció mértékének növekedésével egyre többet).

Bécsben rendkívül széles a különféle, meghatározott időszakra vonatkozó bérletek, kedvezményes jegyek skálája, amely – bonyolultsága ellenére – széles lehetőséget nyújt az utasnak a számára legkedvezőbb díjtételű jegy- vagy bérletfajta kiválasztására. Az évről-évre újabb és újabb fajta kedvezményeket ajánló városi közlekedési vállalatok és Bécs város hatóságainak közös célja: minél több utast szerezni, átültetni személygép-

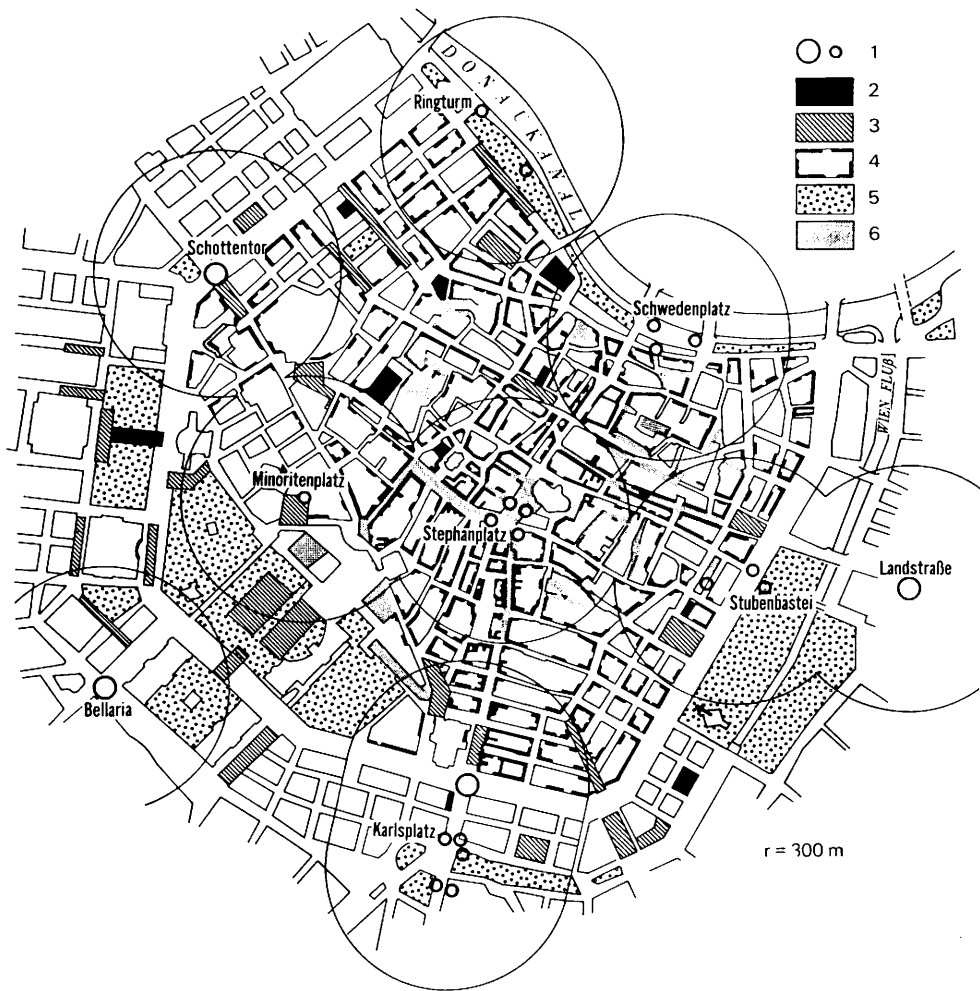


6. ábra. Néhány közlekedési funkció megjelenése Budapest belvárosában. – 1 = földalatti állomás és kijárat; 2 = parkolóház; 3 = parkolóház építése számára számba vehető terület; 4 = üzlet 10 m-nél hosszabb kirakati fronttal; 5 = sétáló-bevásárló utca (járműforgalom nélkül); 6 = zöld terület, park; 7 = szálloda

A few traffic functions in the city of Budapest. – 1 = underground station with exits; 2 = building for car park; 3 = possible site for building for car park; 4 = shopwindows with length of more than 10 m; 5 = streets for pedestrians and for shopping; 6 = green area, citypark; 7 = hotel

kocsiról metróra, autóbuszra, villamosra, amiből igen komoly környezetvédelmi eredmények származnak, a belváros pedig tehermentesül és egyre jobban szolgálja a gyalogosokat.

Budapesten a BKV a mammutvállalatokhoz hasonló nehézkességgel foglalkozik a díjszabás ügyével. Alig néhány évre tekinthet vissza az újításként bevezetett napi és



7. ábra. Néhány közlekedési funkció megjelenése Bécs belvárosában. – 1–6 = A jelmagyarázatot l. a 6. ábránál
 A few traffic functions in the city core of Vienna. – 1–6 = For explanation see Fig. 6.

turista jegy, és viszonylag új a félhavi bérlet megváltásának lehetősége. A valóban kedvezményes tanuló- és nyugdíjas bérleten túl, olcsón jóformán csak a vállalat dolgozói utazhatnak.

A 24 000 főt (1989) foglalkoztató BKV adminisztratív állománya régóta túlduzasztott, a deficités költségvetéssel küszködő fővárosnak pedig nincs pénze egy ekkora, nagy ráfizetéssel dolgozó tömegközlekedési vállalat műszaki fejlesztésének finanszírozására. Az évtizedeken át túldotált BKV-nál (amelyben nagy része volt az indokolatlanul

olcsó utazáshoz szoktatott lakosságtól befolyó kevés pénzösszegnek) a keletkező szerény nyereséget a folyamatosan növekvő költségek (energia, anyag- és alkatrészárak, bérek közterhei stb.) felszippantják, így komoly erőfeszítéseket igényel az elaggott járműparknak már a napi beindítása is (KELLER L. 1990).

A budapesti tömegközlekedésnek a bécsihez képest közel háromszoros élőmunka-felhasználása (elegendő korszerű irányítóberendezés hiányában és a túlzott adminisztráció következtében) is kényszerű pazarlás forrása. A főváros tartós gazdasági krízise miatt a BKV technikai színvonala és munkaerőhelyzete a szakemberek szerint nem ad lehetőséget a nyugati országokban alkalmazott viteldíj variációk bevezetésére. Így maradnak az inflációs, (egyelőre még csak évről évre) emelkedő jegy- és bérletárak, amelyek egyre ritkábban közlekedő, egyre zsúfoltabb és gyakran elhanyagolt járművekkel való utazásokkal járnak együtt.

A megoldás sokak szerint egy esetleges részleges privatizációval egybekötött BKV szétdarabolás lehetne, amelynél talán egy lényegesen kisebb arányú fővárosi támogatási összeggel is kiépülhetne és működhetne egy hatékony és folyamatos korszerűsödésképes nagyvárosi tömegközlekedési hálózat.

Összefoglalás

Összegzésként elmondható, hogy Bécs és Budapest közlekedési konfliktusai sok szempontból egy töről fakadnak, hasonló megjelenési területük és formájuk is. A megoldás lehetőségeit, eszközeit és módjait illetően azonban egyre nagyobbak a különbségek – az osztrák főváros javára.

Miközben nyugati szomszédunkban folyamatosan komoly tőkebefektetések történnek a „lakható nagyváros” megvalósulásának közlekedési tennivalóit illetően (tömegközlekedés látványos fejlesztése, a személygépkocsi-forgalom jelentős részének távol tartása a városmagtól, a környezetvédelmi szempontok gyors térnyerése – pl. kerékpárutak építésével stb.), aközben nálunk kétségbeesett erőfeszítések történnek a tömegközlekedésnek legalább a jelenlegi szinten történő működtetésére, a belvárosi levegő romlásának megállítására, az inflációs hatásoknak a menetjegyek, az üzemanyag- és a biztosítási árakba való ismételt beépítésére, a mind szűkebben csordogáló központi támogatások egyre nagyobb részének kisajátítására, a közlekedési mammutrendszernek régi módon való életben tartására.

Végeredményben megállapítható, hogy a két metropolisz tömegközlekedési színvonalában tapasztalható különbségek egyre nagyobbak és jelen körülmények között még csak esélyünk sincs ennek mérséklésére, nem is szólva a felzárkózás megkezdéséről. Ez utóbbinak igen komoly pénzügyi, műszaki, szervezeti és tulajdonjogi akadályai vannak, amelyek mielőbbi felszámolásával lehet csak elindulni a jelenlegi konfliktusok hosszú távú és hatékony megoldása felé.

IRODALOM

- KELLER L. 1990. Kalauzakció. BKV-átszervezési javaslat. – *Heti Világgazdaság*, 13. 2. pp. 71–72.
- KNOFLACHER, H. 1979. Auswirkungen der Südost-tangente für Wien. – *Magistrat der Stadt Wien*, 55 p.
- Magyarország Nemzeti Atlasza. – Kartográfia, Budapest, 1989.
- Tariffinformation der Wiener Verkehrsbetriebe, 1989. – SVE, Wien
- TINER T. 1988. A gépjárműközlekedés fejlesztési aránytalanságainak negatív hatásai a településkörnyezetre. – *Földr. Ért.* 37. 1–4. pp. 115–124.
- TINER, T. 1989. Conflicts in the Passenger Transport of Budapest. – Előadás a 2. Osztrák–magyar Földrajzi Szemináriumon. Kézirat, 11 p.
- Verkehrerbund Ost-Region (VOR) 1988. – Mair und Laggner, Wien, 26 p.
- WARMUTH, H. 1989. Verkehrsentwicklung und Verkehrsprobleme in Wien. – Előadás a 2. Osztrák–magyar Földrajzi Szemináriumon, Kézirat, 10 p.

A COMPARATIVE GEOGRAPHICAL INVESTIGATION OF URBAN PASSENGER TRANSPORT PROBLEMS IN VIENNA AND BUDAPEST

by *T. Tiner*

S u m m a r y

The paper deals with the main geographical features of urban transport conflicts showing the efforts to solve them in Budapest and in Vienna, Austria. Starting from a model-scheme of transport problems in the city the author investigates all those elements which have major influences on urban transport conflicts and demonstrate the main areas of conflicts (downtown, green areas etc.) originating from the different use of urban space by pedestrians and cars.

Comparing the level of urban transport in Vienna with that in Budapest it becomes obvious that the situation in the Hungarian capital is much worse than in Vienna. In the Austrian capital huge amounts of money have been invested into urban public transport for its permanent development since decades. There is an opposite situation in Budapest where - in the lack of money - big efforts must be made from time to time to maintain the existing level of operation of public transport and only very modest resources are available for this purpose since the mid - 1980s.

To solve the most severe problems of urban transport in Budapest it would be necessary to reorganize all the management and administrative system of Budapest Transport Company to break its monopolistic status in operating the all public transport and to help the environment-friendly modes of public and private transport in the Hungarian capital. The Austrian model is a good example how to achieve this.

Translated by the author