

A másik ok az, hogy a textiliparnak nagy munkaerőigénye van, de többnyire kevésbé kvalifikált munkaerőigény, és a nagyvárosoknak az igen magas szintű ágazatai, amelyek meghatározott minőségi munkaerőigénnyel lépnek fel, tisztóan hatottak a textiliparra.

Budapesten másként alakult a textilipar helyzete az ipar szerkezetében. Az első világháborúig egy kisebb fejlődésen ment keresztül, majd az első világháború után az akkori helyzetben, s főleg az igen alacsony munkabérek következtében egy rendkívül nagyméretű textilipart teremtettek. Az akkori helyzetre jellemző volt, hogy a gépipar, amelyik a múlt század 90-es éveitől mindig a vezető helyet töltötte be Budapest ipari szerkezetében, a harmincas években a válság hatására oly mélypontra esett, hogy közel azonos volt a textiliparnak a részaránya a gépiparéval.

A textilipar tehát egy történelmi adottság Budapest ipari szerkezetében, és bár a felszabadulás utáni 19-20 %-ról 10 %-ra csökkent részesedése, még mindig rendkívül magas. Ha összehasonlítjuk az európai nagyvárosokkal, Moszkvában, ahol a textiliparnak nagy hagyományai vannak, a textilipar aránya nem magasabb 2-3 százaléknál. Tehát Budapesten a textilipar magas aránya az egyedüli olyan jelenség, amely bizonyos mértékig megkülönbözteti Budapest ipari szerkezetét az általános nagyvárosi ipari szerkezettől.

Ezzel szemben a konfekcióipar, ami szintén tipikusan nagyvárosi iparág, ami részben a nagyváros fogyasztásával, divatközponti szerepkörével stb. kapcsolatos, Budapesten sokkal kisebb arányú, mint Európa többi nagyvárosaiban. Vannak nagyvárosok, ahol 18-20 százalékos is elér a konfekcióiparnak a részesedése. A jelenség fő oka részben abban keresendő, hogy a felszabadulás után teremtettünk nagyipari konfekcióipart Budapesten, illetőleg Magyarországon, és az utóbbi tíz-tizenöt évben a vidék iparosítása érdekében a konfekcióipart elsősorban vidéken építettük fel, és kevésbé Budapesten. De ha összehasonlítjuk a két ágazatot, és összevetjük egymással a textil- és a konfekcióipar arányát, akkor az tapasztalható, hogy a kettőnek az együttes aránya körülbelül megfelel a nagyvárosi adottságoknak és a nagyvárosi méreteknek.

Összefoglalva tehát megállapítható, hogy Budapest száz éves fejlődése mind általános vonásaiban, mind ipari szerkezetében - kisebb kivételektől eltekintve - megfelel az európai nagyvárosok fejlődési tendenciájának.

NAGY Ervin:

Budapest centenáriumi ünnepe kínálja az alkalmat, hogy egy-egy szakmai terület eredményeit, gondjait, illetve terveit és annak realizálását számbavegyük.

A fővárosi közlekedés az elmúlt 28 évben fontos szerepet töltött be, s mind politikai, mind gazdasági szempontból reflektorfényben volt. Budapest, illetve az agglomeráció gyors ütemben való átalakulását, fejlődését azonban csak nehezen, és legtöbbször az igényektől elmaradva tudta követni. Mégis az 5. ötéves terv előkészítő, elemző munkája alapján rögzíthetjük, hogy városunk közlekedése ma mind közúti, mind tömegközlekedési szempontból kedvező képet nyújt, - az igényeket az európai nagyvárosok átlagánál jobban tudjuk kielégíteni, sőt a hivatalos elemző munka alapján megállapítható, hogy az utóbbi 3 év alatt Budapest közlekedése javult.

Ilyen körülmények között kellemes dolog a Tudományos Akadémián a fővárosi közlekedésről szólni, hangsúlyozva, hogy korántsem lehetünk azonban elégedettek eddigi eredményeinkkel. Vajon, - kérdezhetjük - miért késtek eddig ezek az eredmények, hiszen koncentrált, megalapozott, tervszerű fejlesztési munka folyt, a népgazdaság hatalmas erőket és eszközöket fordított Budapest közlekedésfejlesztésére, tehát miért csak most következett be a javulás, és ez mennyire fog állandósulni?

A további utat, az adandó választ nagyon sok lényeges és kevésbé fontos szempont határozza meg. A népgazdaságszintű társadalom- és gazdaságpolitikai összefüggéseket ismerve, és azokat adottságként kezelve, a városi közlekedés szféráján belül három alapvető, és meghatározó szempontot célszerű kiemelni, melyek a következők:

1. A fővárosi közlekedés örökölt szintje a második világháború után,
2. a fővárosi közlekedéspolitika megszületése, és Budapest és környéke közlekedés-fejlesztési tervének elkészülte,
3. a népgazdasági lehetőségeknek megfelelő fejlesztési lehetőségek, az eszközök és az élömunka tervszerű felhasználásának határai.

Tehát pontosan kell tudnunk, hogy hol állunk, mit akarunk, és mihez van erőnk. E három témakört érdemes egy kicsit részletezni.

1. A budapesti közlekedési hálózat csirái már a 16-17. századi térképeken fellelhetők. A hálózat fontosabb elemei pedig a 19. században, a millennium évében már kialakultak, illetve az akkori időkhez képest viszonylag modern formában épültek. Erre talán az a legjellemzőbb, hogy az akkori lóvasúti hálózat villamosítása 1898-ban befejeződött, hamarabb, mint több európai világvárosban. Még a századforduló előtt, hazánk ezeréves fennállásának ünnepére 1896-ban megépült fővárosunkban az európai kontinens első elektromos üzemű földalatti vasútja, és sor került néhány, akkor még technikai újdonságnak számító tömegközlekedési érdekesség - mint pl. a sikló (1870), a fogaskerekű vasút (1874) és az első HÉV vonal (1887) üzembehelyezésére.

Fővárosunkban a városi közlekedésnek egyébként is jelentősek a hagyományai. Hiszen már 1849-ben megnyílt a Lánchíd, 1857-ben a Várhegy alatti közúti alagút, 1876-ban kiépítették az akkor korszerű 34-45 m széles sugárutat, a mai Népköztársaság utját. A századforduló után csaknem valamennyi budapesti hidunk megépült, az igen értékes rakparti környezettel együtt, s 1895-ben megjelent az első autó, 1912-ben az első taxi, 1915-ben megindult az első rendszeres autóbuszjárat. A folyamatot betetőzték az 1870-es évek új városrendezési törekvéseinek korszerű, nagyvonalú irányai. Megszületett a Fővárosi Közmunkák Tanácsa, még a különálló, de Budapestet a fővárossá egyesítendő Buda, Óbuda és Pest városok területén, az egységes városrendezés megteremtésére. 1871-ben kiírják az első nemzetközi pályázatot, s innen számítható Budapest általános városrendezési tervének kezdete, mely véglegesen meghatározta közúthálózatunk fejlesztését is. Mint látható, a millenniumi időszak a főváros fejlődésében nagy állomást jelentett, de egyben "megállót" is, - mert ezzel, sajnos, hosszú évtizedekre minden befejeződött.

Évszázadunk első felében Moszkvától Londonig a világnak minden nagyvárosa száz, meg száz kilométeres földalatti hálózatot épített, így biztosítva a metropolisok modern közlekedését. Nálunk a fejlődés a biztató kezdet után megdermedt, s csak az 1950-es években - a többi világváros erőfeszítéséhez képest azonban nagy lemaradással - születt meg véglegesen az első nagyobb közlekedési létesítmény, a budapesti metro terve és kezdődött meg az építése.

Tehát rögzíthető, hogy az európai nagyvárosok fejlettségéhez képest Budapest közlekedése a századfordulón a világ színvonalnak megfelelt, s ekkor mintegy 40-50 évig a főváros közlekedése téli álmát aludta, - gyakorlatilag alig fejlődött.

A felszabadulás után 1945-ben a meglévő, előregedett eszközök is megsemmisültek, és gyakorlatilag a semmiből kellett újjáépíteni az egész közlekedési rendszerünket. Megindult tehát az újjáépítés és az iparosítás. 1949-ben Budapesthez csatolták a környező településeket, s így területe 2,5-szerese lett, a lakosság száma is megnövekedett.

A végbement társadalmi és gazdasági változásokhoz pedig félévszázad közlekedésfejlesztési tevékenysége hiányzott.

2. Budapestben csak úgy, mint a világ más metropolisáiban, az urbanizáció és a rohamosan növekvő motorizáció kapcsán a városok közlekedésfejlesztése óriási gondot okoz. Az utak építése, a kisebb-nagyobb forgalmi utaktól az autópályáig, a nélkülözhetetlen alul- és felüljárók és a kapcsolódó csomópontrendezések, a fontos hidak, műtárgyak támogatás meg-, illetve átépítése, a szorosan kapcsolódó metróépítkezésekkel, vágánykorszerűsítésekkel együtt - s ezt még folytatni lehetne - egyre nehezebben követhető feladatokat jelentenek.

A pénzügyi és építési kapacitás gondokon túl ezeket a monstre építési munkákat a város és lakói egyre nehezebben, a mindennapi élet durva zavarásával - zaj, piszok, forgalomelterelések, gyalogos forgalom akadályozásán stb. keresztül - kényszerűnek élviselni. Tehát megjelenik az óriási forgalom, s az igények maradéktalanul a leghesesebb áldozatok árán sem elégíthetők ki. E bonyolult feladatnak hagyományos módszerekkel eleget tenni már nem lehet. Budapest egész területén óriási és gyors közlekedéscsökkentésekre, fejlesztésekre van szükség. Fővárosunk 526 km² és ezen ma 3 500 km² utahálózat és kereken 1 000 km-es tömegközlekedési hálózat van.

Csak a személygépkocsik száma meghaladja a 130 ezer darabot. A helyi és távolsági közlekedési üzemek, a hozzájuk tartozó infrastruktúrákkal együtt ma már látványosan áttekinthetetlen óriási rendszert képeznek. Mégis urrá kell lenni ezeken, illetve folyamataikon. Valamennyi folyamatot az újonnan kialakított közlekedéspolitikánk szerves részévé tettük, így szabályoztuk koordináltan az egész rendszert. Tehát ahogy a várospolitikát, úgy a

hozzátartozó közlekedéspolitikát is ujja kellett alakítani. Megszületett tíz éves tudományos munka eredményeként, sok világvárost megelőzve, Budapest új városi közlekedési politikája, s ennek részeként kidolgoztuk közlekedés-fejlesztésünk új koncepcióját, majd "Budapest és környéke közlekedésfejlesztési tervét".

Hangsúlyozni kell, hogy rendkívül biztonságot nyújt munkánk végzése során a minden részletre kitérő terv, mely a következő legfontosabb fejezeteket tartalmazza:

A jelenlegi helyzet értékelése

A közlekedési igények előrebecslése

A terv átfogó alapelvei

A tömegközlekedés, ezen belül autóbusz, villamos, trolibusz, HÉV, metró és az egyéb üzemek fejlesztése

A távolsági közlekedés fejlesztésének fővárosi vonatkozásai (MÁVAUT, MÁV, MALÉV, MAHART)

A teherszállítás kérdései

A közúti közlekedés, ezen belül úthálózat, autópályák, hidak, parkolás, gyalogos forgalom, forgalomirányítás, üzemanyagutak, szervizek fejlesztése.

3. A jelenlegi helyzet pontos feltárása alapján biztos közlekedéspolitikai koncepcióval, ill. valamennyi részkérdést feldolgozó fejlesztési tervvel már nagy biztonsággal lehet - megfelelő eszközök birtokában - fejleszteni, ill. új létesítményeket finanszírozni.

A hozzászólásom elején feltett kérdésre most lehet már válaszolni. Az elmúlt öt-éves tervekben hatalmas fejlesztési feladatokat realizáltunk. Így a harmadik ötéves tervben 6 milliárd forint nagyságrendben, a negyedik ötéves tervben ennek a dupláját, 12-13 milliárd forint nagyságrendben, és az ötödik ötéves tervben mintegy 25-26 milliárd forint nagyságrendben fogunk az előzetes tervek számításai szerint fejlesztéseket előirányozni. Tehát ötéves tervenként megduplázódnak a lehetőségek. A nagyvolumenű összegek mellett ugyanakkor be kellett hozni a negyven éves lemaradást és egyidejűleg világosan vázolni kellett a feladatokat, azaz egyértelmű fejlesztési tervet és közlekedéspolitikát kellett kidolgozni. Bár a városi közlekedésre a legkülönbözőbb modern és avult eszközök egyidejű üzemeltetése a jellemző, azonban ilyen körülmények között is fővárosunk közlekedése a centenáriumi éveiben újból korszerű, csakugy, mint a századfordulón volt.

A javulás mennyire fog állandósulni? A lakosság mobilitása az életszínvonal emelkedésével állandóan növekedni fog, csakugy, mint a motorizáció. Az igények konstans növekedésével a közlekedés színvonala nem párhuzamosan emelkedik.

A koncentrált fejlesztéseknek megfelelően az egyes jelentős közlekedési létesítmények periodikusan kerülnek átadásra, jó példa erre a metróhálózat kiépítése, pl. a kelet-nyugati vonal első szakasza 1970-ben, majd a teljes vonal 1973. év elején kezdett üzemelni. Jóváhagyott terveink szerint az észak-déli vonal első szakaszának átadására 1976-ban, a másodikra 1978-ban, majd 1980-ban és 1983-ban kerül sor. Tehát két-három évenként készül el egy-egy szakasz. Természetesen a metró építéséhez kapcsolódnak az egyéb nagy építkezések is. Időről-időre ezek a nagy fejlődések garantálják a javulást, azonban egy-egy átadás között a közlekedés átmeneti romlásával is számolni kell.

Összefoglalva, hangsúlyozni szeretném, hogy az elmúlt 28 év fejlesztési tevékenysége a hazai eltérő adottságok ellenére nagy vonalakban megegyezik az európai nagyvárosok tevékenységének irányával. Az igények rohamos növekedése mellett állandósult javulást szinte egyetlen város sem tudott elérni. S éppen ezért részünkre a legnagyobb feladat - a megnövekedett nagyszerű lehetőségek ellenére is - a további évek közlekedésének időről-időre történő javítása, illetve általánosságban a robbanásszerű motorizáció mellett a közlekedés relatív szinten tartása.

SÁGVÁRI Ágnes:

Az európai összehasonlítási problematikában szeretném megkérdezni, hogy van-e nekünk adatszűrű összehasonlításunk, vagy valamiféle komolyabb kutatásunk néhány szocialista várospolitikai szempontból a néhány szocialista városra jellemző tendenciára.

Kérdéseim a következők:

Az 1949 után, a szocialista forradalom győzelmi időszakában óriási társadalmi és politikai változások mentek végbe. Ezek a mozgások - az államapparátus átalakításától