

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 keletnyugati 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 városszociális 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

kezdve a hadsereg átszervezéséig, a közigazgatás centralizáltságával együtt - a kulturforradalomról már nem is szólva - Budapestre egy politikai indítású óriási bevándorlást eredményeztek. Van-e arról képünk, hogy ez a politikai, forradalmi, társadalmi indítású nagy váltás ma milyen népességgpolitikai következményekkel jár? Mert ez nyilvánvalóan nemcsak Budapest problémája, hanem az összes egyidőben szocialista forradalmat létrehozott ország fővárosának a problémája.

A másik, ami szintén mind az összes szocialista fővárosra jellemző, a szocialista iparosítás első időszakában kibontakozott extenzív iparfejlesztés és következménye. Például, a nők fokozott és a szakképzetlen munkaerő tömeges bevonása a termelésbe. Számomra a probléma a következő. Kiderült, hogy a fővárosokban - és ez alól Budapest sem kivétel, annál is inkább, mert tudatos iparfejlesztési politika folyik - legalábbis igyekszünk maximálisan ilyen irányba befolyásolni - az intenzivitás irányába hatnak az erőfeszítések. Ennek számos eredménye van. Nem hat-e csökkentően, gátlóan erre a tendenciára az annakidején óriási tömegméretekben beáramló szakképzetlen tömeg és a nőknek az óriási tömegfoglalkoztatottsága? A nők foglalkoztatottsága, ami elvi kérdés nálunk, számomra mégiscsak probléma, mert félok, hogy összes népességgpolitikai intézkedésünknek egyik hátulütője lehet, nem hat-e az intézkedés ellen a szakképzetlen nőknek ilyen tömegű munkábaállítása, amilyen Magyarországon, Budapesten jelenleg van?

Pontosabban a kérdésem az, hogy az 1950-es években a tömegesen alkalmazott nőket sikerült-e az adott helyzetben továbbfoglalkoztatni, vagy azért foglalkoztatjuk őket, mert életszínvonal-emelő tényező a reálbér, ami pedig a családok több tagjának keresetén nyugszik. Van-e elképzelésünk arról, hogy ez a többi szocialista országban milyen tendenciákat mutat?

A következő kérdésem, a mezőgazdaság szocialista átalakításával függ össze. Lehet-e - én elképzelem, hogy lehet - egy olyan mérleg felállítására adatunk, amely nyomonköveti azt, hogy a mezőgazdaság szocialista átalakításában elért sikerek milyen arányban állnak Budapest népességének alakulásával, illetve a bevándorlás csökkenésével. Engem elsősorban az arány érdekelne. Nem tudom, hogy például Lengyelországban, ahol sokkal kisebb a mezőgazdaságban a szocialista szektor, az ottani kutatások, vagy az ottani eredmények - esetleges bizonyos negatív eredmények - bizonyítják-e ennek a tendenciának a valóságát?

HADHÁZI Gyula válasza a hozzászólásokra:

A hozzászólások egy részével kapcsolatban felvetett kérdések összefoglalása hálás feladatnak látszik, mert a vitában résztvevők nagyon világosan kifejezésre juttatták a városfejlesztésnél a gazdasági és a népesedéspolitikai célkitűzések kapcsolatát és gyakorlatilag is olyan kérdéseket vetettek fel, amelyek ebbe a témakörbe tartoznak.

Nehéz a felvetett kérdések más részére válaszolni jelen helyzetben azért, mert ezek további kutatásokat igényelnek. Éppen ezért, nem is vállalkozhatok arra, hogy a hozzászólások által érintett valamennyi kérdésben megalapozott véleményt mondjak, és így csak néhány észrevételre szorítkoznék.

Czétényi Piroska elvtársnő hozzászólását illetően, a magam részéről nagyon aktuálisnak tartom a műemlékvédelem szem előtt tartását a városépítés jelenlegi szakaszában. Különösen egy olyan szakaszban, amikor a lakásépítés egy része az előregedett városrészek lebontásával kapcsolódik össze. Ez nagyon szoros összefüggést jelent a gazdaságossággal is, hiszen ezekben az előregedett városrészekben rendkívül értékes közművesített területek vannak, amelyeknek a hatékony felhasználásáról nem szabad lemondani. Számításokat végeztek az új telepítések, a város beépítetlen területein létesítendő lakótelepek és a szanálással együttjáró lakásépítések bruttó költségeinek összehasonlítására. Ezeknek a számításoknak a nyomán az derül ki, hogy a szanálásokkal járó átmenetileg nagyobb építési költségeket a budapesti városrekonstrukciók során vállalni kell a gazdaságosabb területfelhasználás érdekében, ami végső soron a bruttó költségeknél megtakarítást eredményez. A tervezett újpesti, rákospalotai, vagy más városközpontok rekonstrukciója is ebbe a kategóriába tartozik. Itt nagy számban vannak olyan épületek, amelyeknek a felújítása, rendbehozatala már semmiképpen sem lehet gazdaságos. Lebontásukkal pedig jól közművesített, értékes területeket nyerhetünk. Az is igaz, hogy ezeken a területeken vannak műemlékek és műem-