

Kedves Mihály!

Olvastam egyik írásodat, melyben ez szerepel:

„Megint előjön nagyon helyesen a keresztmetszet méretezése téma! De egyszerű a válasz: az autótutat az autópálya építés első ütemének kell tekinteni. Akkor kell az egyikről a másikra váltani, amikor szükséges, azaz a forgalommal indokolható. „

Igen. Ez a józan ész logikája. De gondolkozzunk csak el azon, hogy mindig csak a mennyiségi elv alapján kell-e döntenünk.

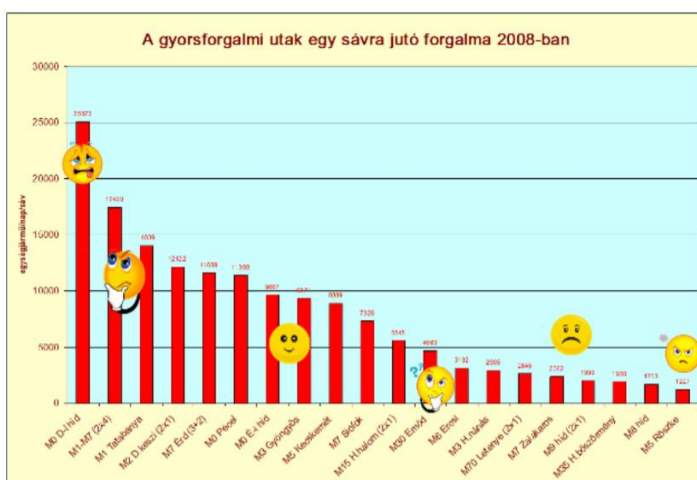
Képzeljünk el egy családot. Vajon a családban is egyes beruházásokat a mennyiség alapján tervezzük? Ebből tovább indulva arra jutottam, hogy döntéseinket legalább két tényező alapozza meg. Van mennyiségi szemléletű megfontolás, és van minőségi alapon történő megfontolás. Rendszerint persze ezek együtt dolgoznak, de, hogy melyik alapján döntöttünk, az visszavezethető a legtöbb esetben.

Visszatérve a közúthálózatra:

Az eddig megtanult fejlesztési motiváció a mennyiségen alapul. Ha túl sokan használják, akkor több sávot építünk, vagy ha mégis többet, akkor már e sávokat középen zöldsávval el is választjuk, és a keresztvezéseket eltérő szintre tesszük, stb. Ez így teljesen logikus folyamat, aminek nem csak mennyiségi hozománya van, azaz nem csak egyre többen tudják majd az utat biztonságosan használni, hanem egyre gyorsabban is. És ez már minőségi eredmény. Ez nyilván jó.

Induljunk azonban ki egy másik megfontolásból, amit minőséginek nevezhetünk: „El szeretnék jutni minden megyeszékhelyről Budapestre autóval 130 km/ó sebességgel!” Vajon ez a vágy csak akkor jogos, ha ezt sokan akarják? Visszatérve a családi hasonlathoz: vajon ünneplő cipőt csak akkor veszek, ha van az évben legalább tíz ünnep? Nem. Van amire akkor is szükség van, ha csak ritkán kell, vagy csak kevesen használják.

Vannak tehát olyan minőségi igényeink, amik nem köthetők szorosan a mennyiséghez. Véleményem szerint az úthálózat-fejlesztésnek is lehetnek minőség alapú megfontolásai. Ez alapján tehát az írásodban közölt ábrádon csak azoknál az oszlopoknál szisszennék fel én, ahol még a minőségi cél sem valósul meg, azaz pl. az út végpontja nem az, aminek lennie kellene. A dolog persze sokkal árnyaltabb, de a rövideje miatt fogalmaztam egyszerűen.



Aki ezt a grafikont látta, megállapította: ez egy jópofa kép. De ki és mire fogja használni. Ezeket a döntéseket nem a halandók hozták meg! Ugyan mi változna?

Az ilyen típusú megfontolásoknak nyilván van bőven szakirodalma, de arra nincs időm, hogy felkutassam. Mivel már igen elterjedt az, hogy minden döntést a költség-haszon, megtérülés vizsgálattal alátámasztva kell meghozni, ezért kétlem, hogy a minőségi megfontolásnak is lenne közlekedésgazdasági módszertana, s kétlem, hogy ezt tanítanák az egyetemen. Ez alapján tehát – ha van realitása fenti gondolataimnak - az következik, hogy ki kellene dolgozni egy minőségi szemléletű fejlesztési döntés-előkészítési módszertant, előírást, oktatási anyagot.

Kedves Mihály! Várom véleményed, üdvözlettel:

Polányi Péter