

Helyzetjelentés a zsákutcából– budapesti példakkal ¹

TINER TIBOR²

Közel tíz éve, 1989-ben a Tér és Társadalom hasábjain jelent meg „Zsákutcában” c., tudományos esszé jellegű írásom, amely a „Töprengések az autó és a nagyváros egyre tragikusán alakuló viszonyáról” alcímet viselte. Mivel a dolgozat a szakmai vitára ingerlés kifejezett szándékával íródott, kíváncsian vártam hozzászólásokat az anyaghoz.

Abban bíztam, hogy a majd beérkező és a problémakört új megvilágításba helyező vélemények elősegítik a nagyvárosi gépjárműközlekedésből fakadó gondok megoldása felé való elmozdulást, vagy legalábbis a sokasodó problémák továbbgondolását. Nos, az ERDŐSI F. által készített, igen pozitív lektori véleményen kívül máig sem írásban, sem szóban nem kaptam visszajelzést az autó–nagyváros kapcsolat sokoldalúságát hangsúlyozó dolgozatomra. Abban a reményben, hogy ezúttal már nem fognak elmaradni az alábbi vitacikk megállapításaival egyetértő vagy azokat éppen hogy kétségbevonó hozzászólások, tanulmányomat olyan, Budapestre vonatkozó megállapításokkal egészítettem ki, amelyek a fővárosban naponta közlekedő ember tapasztalatain alapulnak, így olyannyira nyilvánvalóak, hogy bizonyításukra már nincs szükség. Kiindulásként idézzük fel a korábban leírtakat, több helyen finomítva és árnyaltabbá téve a mondanivalót.

Egy hibás axióma

Autó és nagyváros. Első pillantásra magától értetődően összekapcsolódó fogalompár. A modern életmód kettős szimbóluma, a szellemi és mozgásszabadság határtalan megvalósulásának megtestesülése, a fejlődés idő- és térkorlátait ledöntő emberi ész diadala. Ám elég kilépni az utcára, hogy azonnal kijózanodjunk eufóriánkból. A nagyvárosokat elárasztó autótenger – nyomában az iszonyú zajjal, a fojtogató benzingőzzel, a gyalogosra leselkedő ezernyi veszéllyel, és a terjeszkedő aszfaltsivataggal – szomorú realitás. Az emberi alkalmazkodóképességet kimerítő módon próbára tevő mozgalmasság és zsúfoltság, az életmód rangjára emelt rohanási kényszer mind annak bizonyítékai, hogy a város és az autó viszonyának alakulásában tragikus módon elromlott valami. Az a valami, amit *harmóniának, dinamikus egyensúlynak, a városi funkciók között bizonyos mértékig megvalósuló összhangnak* lehet nevezni.

Egyetlen emberöltő – ez a műszaki fejlődés történetében igen rövid idő – elegendő volt ahhoz, hogy a gépjárműközlekedés mint egyik városi alapfunkció kiemelkedjék társai közül és kíméletlenül rátelepedve a városfejlődés többi térfolyamatára, azokat sok tekintetben abszurd célokot követő kényszerpályára terelje.

A 20. sz.-ban a közepes és magas motorizációs szintet elérő országok nagyvárosai szinte kivétel nélkül beleestek a mind jobban ellenőrizhetetlenné váló *motorizáció csapdájába*. A csapdamechanizmus – mint látni fogjuk – másként működik az óriásivá duzzadt amerikai városhalmazokban és másként az ódon Európa zsúfolt metropoliszaiban. Kialakulása egy olyan, az autózás hőskorában sarjadt, kezdetben át sem gondolt, *eleve hibás technokrata axiómára* vezethető vissza, amely szerint *a várost az autó léptékére lehet (sőt: kell!) szabni*. Ennek

¹ A tanulmány „A városi életteré humánföldrajzi értelmezése Budapest példáján” című OTKA kutatási programhoz kapcsolódik. (Témavezető: BERÉNYI I.)

² MTA Földrajztudományi Kutató Intézet, 1062 Budapest, Andrásy u. 62.

a képtelen alaptételnek a hatásai csak akkor kezdtek a legkülönfélébb módon érvényre jutni, amikor a városi személygépkocsik számának növekedése elképesztő méreteket öltött, s a folyamat már „negatív előjelű minőségi változásba” csapott át.

Hogy a városfejlődésre mindez milyen döbbenetes hatással volt; hogy a városi élet torzulásainak milyen gazdag tárháza formálódott ki a motorizációs robbanás nyomában, arról sokaknak még ma sincs fogalma. Nem kell csodálkoznia ezen, hiszen a városi autózás kibontakozását a legkülönfélébb módon egyengető (sokszor a „kényszerhelyzet” hamis érvével takarózó városi közlekedéspolitikák következményeként az autó lépésről lépésre elfoglalta a várost, s ma már ő a diktátor. Parancsainak engedelmeskednek a forgalomszabályozási rendszerek, az építészet, a városrendezés és a városgazdálkodás; követelményeinek aláveti magát a városlakók gondolkodásmódja és viselkedéskultúrája. Ám az autó, ami nemrég még a műszaki haladás nagy ovációval fogadott vívmánya, a technikai fejlődés csodája volt, mára a városfejlődés veszélyes ellenségévé vált. Kerekei nyomában ijesztő méretűvé nőtt, majd – öngerjesztő folyamatok eredőjeként – szétrobbant az egykor lényegesen zártabb városi tér, burjánzanak és elkülönülnek a szuburbiai, újfajta civilizációs ártalmak bukkannak fel és terjednek rohamosan.

Vajon hogyan fogja fel az autórakat növekedésének gondjait napjaink várostervezése, hogyan adaptálja feladatrendszerébe a városfejlesztési politika? Sajnos, eleve hibásan! Ti, kizárólag közlekedési problémát lát olyan dologban, ami már régen jóval több annál. Olyan viszonyok (ember és környezet, ember és település) már-már visszafordíthatatlan deformálódásáról van szó, amelyek az emberhez méltó élet alapkérdései, és amelyben emberi kapcsolatok ezernyi szállal összefonódó szövete pusztul, sokak számára észrevétlenül, valójában azonban veszés gyorsasággal a gépesülő világban, s az autó szerepe ebben igencsak kiütetett.

Mert miben is áll a nagyvárosi közlekedéspolitikák lényege? Kétségbeesett kényszerintézkedésekben, amelyek során rendkívüli anyagi áldozatok árán, pokolian nagy költséggel kivitelezhető tervek sokasága készül az autófolyam terelésére. Még több utca gépjárműközlekedési útvonalá történő átalakítása, még több tér, hídfe közlekedési csomóponttá való formálása, még több járda, zöldterület, tenger-, tó- és folyópart, épület, jellegzetes városrészet, hangulat, intimitás szisztematikus feláldozása folyik az orunk előtt a „korszerű városi közlekedési rendszer kialakításának” jelszavával nyugaton és keleten egyaránt.

Kínos lassúsággal és igen apró, kínlódó lépésekkel halad a városközpontok kicsiny, történelmi magjának mentése a fojtogató autótömegettől. Kijebb viszont, a forgalom növekvő igényeihez való alkalmazkodás jegyében kettőzött erővel folyik az értékes városi területek gépjárműközlekedési célú „fölfalása”, a gépfolyamat kiszolgáló uniformizált, egyhangúan sivár és jellegtelen, ún. „korszerű” városi környezet kiépítése. (Ennek tipikus elemei a széles, többsávos autótutak, többszintű csomópontok, parkolók, szabvány-műtárgyak és kiszolgáló létesítmények.)

Úgy tűnik, a jövőért felelős városatyák még most sem látják, hová vezet a tömeges méretű városi autózás eltűrése, nincsenek tudatában, hogy a fenti tételhez való oktalan ragaszkodás egyre kevesebb esélyt ad a csapdából való kikeveredésre. A városi közlekedéspolitikai döntések sorozatos melléfogásainak lassan, de biztosan áldozatul esik maga a város. Hogyan jutottunk el a mai áldatlan állapotokhoz? Egy rövid történeti jellegű áttekintés talán segít ennek megértésében.

A megbomló összhang

A városok mérete a civilizáció évezredei során alapvetően *emberi léptékű* volt, a terjeszkedés szilárd korlátokba ütközött. A házak magasságának, elhelyezkedésének, az utcák szélességének és vonalvezetésének, a terek tágasságának és formájának megválasztása egy olyan, ősi hagyományok táplálta, gyakorlatias életszemléletről, természetes arányérzékéből fakadt, amely a városi népesség térhasználati igényeinek többnyire megfelelt, a jogszokásokban és törvényekben megjelent és a városépítés korábbi folyamatában a városi térnek a harmóniához közel álló állapota kialakulásához vezetett.

A közlekedés oldaláról szemlélve a városméretet, egészen a 19. sz.-ig mind a helyi, mind a regionális szállítási határai természetes korlátokat szabtak a városok növekedésének, mivel maga a városi élet a kis sebességgel mozgó emberhez és az állati erővel vontatott járművekhez (gyalogos, lovas, fogatolt járművek) időmúlt. A határt egy bizonyos idő alatt megtehető távolság jelentette (és legtöbbször maga a városfal, a maga fizikai valóságában).

A város és közlekedése közötti összhang kb. másfél évszázaddal ezelőtt bomlásnak indult. Bár ennek első jelei már jóval korábban megmutatkoztak (pl. a 17–18. sz. Párizsában megindult a városi szövet széles sugárutakkal való felszabdalása, ami a városi közlekedés felgyorsulásának egyéb fontos feltételeit is megteremtette), a károsnak nevezhető folyamatok csak a 19. sz. elején kezdtek tért nyerni. Ekkor éri el ugyanis a várost a közlekedés fejlődésének *első sokkhatása*: a vasúti megjelenése.

A terepet az ipari forradalom találmányainak színre lépése és széles körű alkalmazása készítette elő. A várost a klasszikus kapitalizmus gépi nagyiparának kifejlődése és a hozzá elválaszthatatlan kapcsolódó gőzerejű vasúti közlekedés igen gyors térnyerése teljesen váratlanul érte. Eltekintve Európa néhány vidékétől, ahol a régmódi bürokratikus szabályok szerencsés módon a városok belsejétől tekintélyes távolságra száműzték a pályaudvarokat, a vasútnak mindenütt engedélyezték, hogy behatoljon a város szívébe, értékes területeken teher- és rendezőpályaudvarokat építsen, darabokra szabdaljon korábban egységes városrészeket, s adalékként kormot és gépi zajt hozzon az egyébként sem tiszta és nyugalmas városi környezetbe. (A mai zajállapotokhoz képest azonban mindez semmiségnek tűnik.)

Nyilvánvaló, hogy a gyors kapitalista fejlődésnek indult városok gazdái az izmosodó városi nagyiparban, a fellendülő kereskedelemben, a vasúti áru- és személyforgalom növekedésében a város gazdasági fejlődésének, hatalma kiterjedésének örvendetes tényét látták. Csakúgy, mint a vidékről a városba zúduló nyersanyag-, termék- és embertömegekben, mely utóbbiak a városi népességet egészségtelen mértékben felduzzasztották és a városi belső területek rendkívül zsúfolt beépítéséhez vezettek.

Különösen káros hatása volt az egyébként is sűrűn beépített városközpontok túlzásfokozásához vezető átépítésének. A városi telekpiac kibontakozásával, majd az árak meredek növekedésével egyenes arányban duplázódott–triplázódott a házmagasság, az emeletszám, ami együtt járt a szabad tér függőleges irányú csökkenésével, a látótér beszűkülésével, a napfényhiánnyal, a légmozgások lelassulásából adódó áporodottsággal és a zajok felerősödésével. A városatyák nyími keveset törődtek ezekkel a kedvezőtlen folyamatokkal, pedig az intő jelek egyre sokasodtak és nyomukban megkezdődött a városszerkezet torzulása, területi terjeszkedésének kaotikussá válása. Meg sem fordult a fejükben, mi lesz az ilyen típusú fejlődés ára, hogyan fog hatni mindez hosszabb távon a város jövőjére.

Ha már egyszer a város – sajnálatos módon – korábbi méretének többszörösére nőtt (a szívéig vezető vasútvonalak mentén „csápos terjeszkedésbe” kezdett), s ha benne nemrég még elképzelhetetlen mennyiségű ember zsúfolódott össze, akkor mindenképpen meg kellett oldani ennek a roppant embertömegnek a szállítását, a városi léthez szorosan kötődő mobilitási igényeinek mindennapi kiszolgálását. Olyan utazási szükségletek *tömeges* kielégítéséről van szó, amelyek a városi tér legkülönbözőbb pontjain – sokszor egymástól tekintélyes távolságra eső részein –, eltérő mértékben és időben jelentkeznek. Mindez nagy befogadóképességű, rendszeresen közlekedő, a korábbi időknél lényegesen gyorsabb utazást biztosító járművek (majd gépjárművek) üzembe állítását követelte meg. Létrejön a *városi tömegközlekedés*, s az európai nagyvárosokban a 19. sz. végén egymás után épülnek ki a közhasznú városi közlekedési hálózatok.

Bár a tömegközlekedés térnyerését a város csaknem a vasúthez hasonlóan megsínyli (nagyobb zaj, élettéppő gyorsítás, részben rugalmatlan tér- és időbeni alkalmazkodás a változó utazási igényekhez stb.), megszületésével létrejön az az *egyedüli és kizárólagos* közlekedési mód, amely folyamatos korszerűsödés és alkalmazkodás esetén alkalmas egy nagyváros személyközlekedési szükségleteinek még elfogadható módon való kielégítésére.

A városi tömegközlekedési rendszereknek ez a tulajdonsága egyrészt a mással egyszerűen nem pótolható *tömeges szállítóképességben* rejlik. Másrészt abból fakad – és ez legalább annyira fontos, ha nem fontosabb az előzőnél –, hogy *nem nyomja el a városi szabadtér többi lényeges funkcióját* és viszonylag a legjobban képes alkalmazkodni a bonyolult és állandóan változó városi igényekhez. (Nem is szólva annak a nélkülözhetetlen emberi alkalmazkodási képességnek a táplálásáról, amire a kulturált városi életben feltétlenül szükség van.)

Nem árt még egyszer hangsúlyozni, hogy a *városi tömegközlekedés a fenti jellemzőket hosszú távú fejlődési folyamatában* (a konfliktusól egészen a jövő elképzelt automata-kabintaxi rendszeréig) *is képes megtartani*, így megnöveli a városi élet kedvező irányú alakulásának esélyeit. Megfelelő működése esetén lényegi módon járulhat hozzá ahhoz, hogy a városfejlődés a funkcionális összhang, a harmónia kialakulásának irányába tartson (legalábbis, ami a dolog közlekedési oldalát illeti).

A feltételes mód használatát nagyon is indokolt, hiszen a városi közlekedésen belül a tömegközlekedés szénája nem áll valami jól. Sok nagyvárosban elsorvadt vagy sorvadozik (pl. az USA-ban), máshol fokozatosan hátrál a városi autós civilizáció terjedése elől (pl. az európai városok nagy részében, többnyire a föld alá, metró formájában). Fejlesztésére általában nem jut elég pénz, különben sem éri meg, hiszen az általa termelt deficit

évről évre csak növekedik. Ilyen körülmények között teljesen jogosak a szükséges színvonalról messze elmaradó fejlettségű városi tömegközlekedést érő kritikák (amelyek persze az egyéni autóközlekedés feltételeinek javítását sürgetők malmára hajtják a vizet...).

Pedig ha egy igen magas szolgáltatási színvonalat nyújtani képes tömegközlekedési rendszerre bíznák a nagyvárosok közlekedési gondjainak megoldását, bizonyára konfliktushelyzetek sokaságának lehetne elejét venni úgy, hogy közben a közérdek érvényesülési mechanizmusa is erősödne. Az ilyen megoldás – bár a szűken vett közlekedés szintjén valószínűleg deficitos vállalkozás maradna – pozitív hatásainak társadalmi rentabilitása a városi népesség számára nyilvánvalóan érzékelhető lenne (kedvezőbb környezeti állapot, kevésbé feszített élettempó stb.). Amíg azonban a magán személygépkocsi-közlekedéshez való jog és a hozzá kapcsolódó egyéni érdekek elismerése és elismertetése a nagyvárosokban annyira erős, mint manapság, ne várjunk javulást! Úgy tűnik, a városi autózás rítussá, mániává, a kényelem szimbólumává vált és eszünk ágában sincs lemondani róla!

„Messze vagyunk még a városi autózás elviselhetőségének a határától.” „Inkább azon kell törni a fejünket, hogyan biztosítsunk még több helyet az autónak a zsúfolt belvárosban.” „A tömeges autózás terjedése a mai városi élet objektív valósága, a modern városi ember helyváltoztatásának sajátossága, szükségszerűség, amelyet feltétlenül ki kell szolgálni!” Ilyen és ehhez hasonló hivatalos vélemények nagyon gyakoriak, sőt, a személygépkocsi-állomány gyarapodásával még sokasodnak is. Mindez teljesen érthető, hiszen az autó azért van, hogy használjuk. Csakhogy egyáltalán nem mindegy, hogy hol, mikor és milyen céllal? Hogy mennyire nem, az a következőkből is kiderül.

Autó vagy város?

A kérdést a francia Bernard OUDIN tette fel, s ha jobban belegondolunk, nem is egészen alaptalanul. A városok jövőjét féltő aggodalmát nem lehet egyetlen kézlegintéssel elintézni. Már csak azért sem, mert azon kevesek közé tartozik, akik felismerték a kettő között feszülő konfliktus lényegét: a tömeges méretű személygépkocsi forgalom és a gyalogos forgalomra méretezett városi tér ellentmondásait. Hangsúlyozni kell, hogy itt kizárólag a *magán személygépkocsi-forgalomról* van szó, amely hihetetlenül gyors növekedésével kiváltotta a *második sokkhatást* a város számára. Az elsőnél összehasonlíthatatlanul súlyosabb következményekkel járó megrázkódtatás a 20. sz. elején–közepén érte el előbb a fejlett, majd a közepesen fejlett országcsoportok nagyvárosait. Az autótömeg azzal, hogy egy merőben új fajta városi környezetet hozott létre; hogy felforgatta az urbánus életmód számos korábbi összetevőjét, a városi térben kibontakozó új típusú válságfolyamatok egyik igen fontos elemévé vált.

Félreértés ne essék! Nem magát a közúti motorizáció folyamatát ítéljük el. Nem vágyunk vissza az ekhós szekerek, a fiákeres vagy a lóvasút világába. A korszerű város működése teljességgel elképzelhetetlen a közúti gépjárművek üzemeltetése nélkül. Megbénulna az élet az autóbuszok, áruszállító tehergépkocsik, a mentők, a különféle hibaelhárító szolgálatok és a legkülönbözőbb célra használt közhasznú gépjárművek ezreinek üzemelése nélkül. E nélkülözhetetlen négykerekekkel kapcsolatban is el lehet mondani mindazt, ami a városi tömegközlekedést is jellemzi (nagy a szállítókapacitásuk, viszonylag kevés szükséges belőlük, roppant embertömegek mindennapi életét alapvetően befolyásolják, a város nem-közlekedési funkcióinak érvényesülését nem gátolják), így a városi életbe való adaptálásuk a lakosság számára még elfogadható módon megvalósítható. (A műszaki haladással együttjáró anyag- és szállítási igényesség-csökkenés e téren még további kedvező tendenciákat is előrevetíthet.)

Nem kárhoztatjuk magát az autót mint műszaki konstrukciót, és azt sem, hogy nagy távolságok aránylag rövid idő alatti legyőzésének legfontosabb egyéni eszközzé vált. A technikai fejlődésnek erre a termékére minden fejlett társadalomban vitathatatlanul szükség van. Am elsősorban nem a városokban, és semmiképpen sem azok belterületén, hanem *vidéken*, ahol a térkapcsolatok dimenzióinak nagyságrendje eleve az autó méretére, sebességére, pótolhatatlan alkalmazkodóképességére van szabva.

Nyíltan ki lehet mondani, hogy minden falusi családnak szüksége lenne egy (vagy több) személygépkocsira. Egy községi méretben megszervezett személyszállítási rendszer is elsősorban az egymás utazását segítő autós társulás formájában képzelhető el, ami számtalan, ráfizetéses autóbuszjárat megszüntetését eredményez-

hetné az aprófalvas és szóróványtelepülésekben. (No persze, hogyan is jutna eszébe a pénzügyi kormányzatnak, mondjuk, kedvező autótvasárlási hitelt nyújtani a vidéken élőknek, s ezzel egyidőben anyagi ellenérdekeltséget teremteni a nagyvárosi autózással szemben? Micsoda renegát gondolatok...)

A vidéki autóhasználat szempontjából alapvetően fontos tényező, hogy a regionális sajátosságok, a településhálózat egyes tagjainak a településhierarchiából, vagy más okokból adódó fejlettségbeli különbségei, valamint a területi munkamegosztás jellege mennyire erősíti, ill. gyengíti a térkapcsolatok centralizációját. A településfejlesztés során kibontakozó centralizáció és koncentráció mértékétől függően a motorizációs térkapcsolatokban is sajátos tendenciák bontakoznak ki. A túlhajtott koncentráció és centralizációs folyamatok rengeteg kárt okoznak a településkörnyezetben és torz struktúrák létrejöttét eredményezik. (Pl. ha egy város és környékének települései között az ellátásbeli különbségek akkorák, hogy az utóbbiakból szükségessé válik a város szinten naponkénti tömeges felkeresése, akkor e térség fejletti falusi motorizációja áldatlan közlekedési zsúfolt-ságot okozhat az adott városban, mivel szinte mindenki autóval fogja felkeresni a várost a legkülönbözőbb célokkal és igényekkel.)

Más oldalról szemlélve a problémakört, arról sem szabad megfeledkezni, hogy egy új felfedezés, műszaki találmány tömeges elterjedése mindig ambivalens hatású, az ember számára jót és rosszat egyaránt magával hozó jellegű. Az autó feltalálói, de főként tömeggyártásának megvalósítói (elsőként Henry Ford) szinte alig foglalkoztak a várható társadalmi következményekkel, a gépkocsi természeti környezetet, települést és embert egyaránt átalakító hosszú távú hatásával. E téren mindössze annyi történt, hogy rendre optimista ábrándok, jóslatok születtek egy boldog autós társadalomról, ahol flymódon valósul meg a korlátlan szárazföldi helyváltotatás szabadsága. (E társadalom ma a világ fejlettebb régióiban immár valóság, de a boldogság valamiért mégis elmaradt...)

Arra sem sokan gondolnak, hogy az autó hasznos és káros hatásai egymással szorosan összefonódva, egy és ugyanazon folyamatban jelennek meg és a járművek számának növekedésével egyre mélyebben beépülnek a gazdaság működésébe, a térhasználat sajátosságaiba és az életmódba. Amellett, hogy az autógyártás önmaga is hatalmas, önálló iparágga fejlődött, amit sok esetben a nemzetgazdaság tartópilléréként tartanak számon, egyre több társadalmi alapfunkció (lakás, munka, oktatás, művelődés, pihenés stb.) épült rá a gépkocsi rendszeres használatára. (Így lett alapfeltétele az autó a lakóhelytől viszonylag távoli, közhasznú közlekedéssel elérhetetlen iparterületeken való tömeges munkavállalásnak, a tömegturizmusnak, egyébként körülményesen megközelíthető területek üdülőkörzette való formálódásának stb.)

A folyamatok eredőjeként – kénelem, kényszer és megszokás elegyeként – létrejön az autóhasználatról való függőség. Az a tartós állapot, amikor az ember már el sem tudja képzelni az életét az imádott négykerekű nélkül, s a gépkocsitól való ideiglenes megfosztottság is a tehetetlenség és bénultság érzetét kelti. Ilyenkor felerősödik az autó iránti vágy, és ennek teljesülése még jobban stabilizálja a vázolt folyamatot. A gépkocsitól való függőség szélsőséges formája a totális autós civilizáció kialakulása, ahol a szó szoros értelmében létkérdés lesz az autó birtoklása és a vezetni tudás (az amerikai társadalom jó úton halad efelé).

Nem lehet közömbös az sem, hogy ez a függőségi viszony milyen körülmények között, pontosabban milyen településfajtában, településszerkezetben, a motorizációs fejlődés milyen fokán jöt létre, és mekkora népességtömeget érint. A közelmúlt közlekedéstörténetéből ismert, hogy a motorizációs robbanás a legviharosabb formában a fejlett országok nagyvárosaiban ment végbe. Ott, ahol nagy számú ember gyűlik össze; ahol a legnagyobb a fogékonyság a műszaki haladás eredményeinek gyors alkalmazására; ahol a központi szerepkörből adódóan a legtöbb kedvező feltétel együtt is van ehhez. Nyilvánvalóan az előnyök és a hátrányok is itt csúcson voltak ki a legélesebben, megteremtve közöttük egy sajátos egyensúlyt – már ami a szigorúan vett közlekedést illeti.

A nagyvárosi élet a maga teljességébe, funkcióinak összefüggérendszerébe ugyanis már nem tudta anélkül adaptálni a személygépkocsi özönt, hogy a korábbi, a funkcionális harmóniához lényegesen közelebb álló állapot igen jelentősen meg ne sérült volna. A következmények pedig végső soron – közvetlen és közvetett formában – a várost és lakóit sújtják. Aggasztó, hogy egyre erősebben és sokrétűbben.

A terjeszkedő városban, amelyet már felszabdaltak a városmag irányába mélyen benyúló vasútvonalak, pályaudvarok, és ahol kiépült a tömegközlekedési hálózat, egyre gyakrabban jelentek meg a közúti gépjárművek, közöttük a személyautó. Az utóbbi állománya – tömegtermelése megindulásával – fergeteges szaporodásnak indul. Ugyanilyen ütemben nőnek a kiszolgálásával szembeni követelmények: útfelület növelés, újabb és újabb parkolók és tárolóhelyek biztosítása, szaporodó közlekedési célú műtárgyak, egyre bonyolultabbá váló forgalm szabályozási rendszerek alkalmazása, egyre több üzemanyagút és szervizállomás. Amint a városok közterületén megkezdődik a versenyfutás az autótömeg duzzadása és a közlekedési célokat szolgáló városrendezési

tevékenység gyorsítása között, kezdetét veszi az a folyamat, amire talán a *városi tér komplex eróziója* kifejezés illik a legjobban. Alatta azokat a párhuzamosan lezajló, egymás hatását erősítő, kedvezőtlen változásokat értem, amelyek a városi lét alapjai érintik, és ezzel rendkívül veszélyes irányba terelik a város sorsának alakulását.

A városi tér eróziójának formái

Az autó az ellen a város ellen támadt, amely évezredekken át mégiscsak emberi lépték szerint élt és fejlődött; amely az összetartozás hirdetője, a szellemi haladás és a kultúra bölcsője. Azt a várost fenyegeti végső bomlasztással, amelynek utcái és terei a személyes találkozások, közvetlen kapcsolatteremtések, a valódi társas együttlétek szinterei és kimeríthetetlen forrásai.

A nagyváros általában *kétféle módon* enged az autó nyomásának, erodáló hatásának. Az *első*, a fájdalommentesebbet talán *amerikai útnak* nevezhetjük. Lényege: „autó léptékű” városok létrehozatala. Általában méretrobbanással kezdődik az autós városok születése. Megyényi nagyság, gigantikus felhőkarcolókkal teletűzdelt, de egyébként jellegtelen építőkockákból álló központ, véget nem érő kertes külváros, lakóházak százezreivel, széles utakkal. Térfaló többszintes autópálya-kereszteződések, óriási parkolókkal körülvett bevásárlóközpontok, stadionok, szabadidőcentrumok. Elsorvadó tömegközlekedés, hiányzó járdák, gyalogosok hébe-hóba, helyválttatás kizárólag autóval. (Ez az ún. Los Angeles-formula.) Autósmozi, autósbank, autósétterem, autóstemplom: a „drive in” abszolút győzelme az emberi láb fölött. Uniformizáltság, monotonitás, az ismétlődő sivárság némi variációi. A végletekig leegyszerűsítő, gyakorlatias, gépkocsi-orientált építészet diadala ez, s nyomában sajátosan rideg agresszivitás épül be a városképhez.

Az urbanisztikai értelemben vett emberi léptékű város lassanként eltűnik, hogy átadja a helyét egy gigantikus, laza épülethalmaznak, ahol a térben szétszóródott városi funkciók gyakorlása csak az autó közbeiktatásával lehetséges. Nincs alkalom az utcákon és a tereken a közvetlen emberi találkozásokra. A városiakó járműve foglya lett, aki többé már nem sétál, hanem hajt; aki nem állhat meg az utcasarkon néhány szót váltani a véletlenül felbukkanó baráttal, vagy fölfedezni környezetét apró érdekességeit (már ameddig az át nem alakul az autós város „lelki alkatának” megfelelően unalmas, uniformizált köztérre...), hanem legfeljebb a szélvédőn át int a másik kocsiiban villanásnyi időre feltűnő ismerős arc elmosódott körvonala felé. Többre nincs idő, hiszen zöld a lámpa... Ilyen körülmények között egyre hihetőbben hangzik a megállapítás: *a városi közterületek használatában fokról-fokra a gépi izoláció individualizmust táplál, elzárkózó és társadalmi rétegződésre sarkalló formái válnak uralkodóvá.*

Az amerikai utas városi köztér-erózió kialakulásában számos olyan fejlődési sajátosságnak volt szerepe, amely szinte törvényszerűen vezetett az autó-formálta város létrejöttéhez (pl. a piacgazdaság kifejlődésének akadálytalansága, a feudális kötöttségek hiánya, a több évszázados múlt nélküli, fiatal városállomány, a motorizáció korai és igen gyors kibontakozása, a hatalmas területből adódó kiterjedt élettér-szemlélet stb.). Az autós város pedig már könnyen formálja technokratává, leegyszerűsített, mechanikus rendszersémákban és értékrendekben gondolkodóvá, sokszor érzelmentes, gépies életvitelűvé lakói többségét. A műszaki haladás nyújtotta páratlan lehetőségekhez túlzottan idomuló, a társadalmi fejlődést ezzel azonosító emberi élet értéke viszont lefokozódik, s az életcélokat tekintve infantilizálódás és neoprimitív tendenciák bontakoznak ki. A folyamat *szákcútába* vezet, és éppen azok mutatják meg az odavezető legrövidebb utat, akik változatlan szívóssággal kardszkodnak az egyéni motorizáció mai városi válfájának mindenáron való biztosítása mellett.

Amíg a város és az autó együttélése az amerikai utas formában – ha a vázolt nagy áldozatok és deformáció árán is – többé-kevésbé megvalósítható (hogy érdemes-e ekkora árat fizetni érte, más kérdés), addig sokkal több szenvedéssel jár az autó támadása az ősi múlttal rendelkező városok ellen (*európai út*). Itt ugyanis a személygépkocsi áradat szemben találja magát a történelmi várossal: a belterület sűrű beépítettségével, a szűk utcákkal, apró terekkel, a nagy gyalogosforgalommal, a városi funkciók döntő hányadának a városmagban való koncentrállódásával. Mindezek makacs módon kötődnek a centrumhoz, a pezsgő belvárosi élet tarka forgatagához.

Rendkívül éles konfliktushelyzet jön tehát létre a két lépték: a gyalogosra méretezett város és a térbaláló autó között. Mi lehet ilyen esetben a megoldás? A szélsőséges amerikai út természetesen nem. Egyetlen európai nagyváros sem lenne hajlandó elpusztítani belterületének épületállományát, s utána háromszor-négyszer akkora

területen újraépíteni, csak azért, hogy az immár széles autóutakon nyugodtan lehessen hajtani a cityben – nem is beszélve olyan kizáró feltételekről, mint az irreálisan nagy helyigény, a csaknem elviselhetetlenül magas költségvonzat, a történelmi városkép védelméhez való ragaszkodás stb.

A javasolható megoldások másik végleteként a gépkocsiforgalom „eltüntetése”, föld alá vitele kínálkozik. Ennek az egyébként logikus elképzelésnek a lényege: a metróhálózathoz hasonló, de annál jóval nagyobb sűrűségű földalatti közúthálózatot kell a városi belterületek alatt kiépíteni (föld alatti garázsokkal, parkolókkal, szervizállomásokkal stb.), s az autótól a felszínre liftek és mozgólépcsők tömege vezetne. Ily módon a felszín a gyalogosoké, a tömegközlekedési járművéké és más közhasznú autóké lenne, s az értékes belvárosi területek mentesülnének a zsúfoltságtól és a közlekedési ártalmak nagy részétől. Az ötlet nagyon szép, még műszakilag is megoldható lenne, de ami a kivitelezés idejét és főként költségeit illeti... nos még a leggazdagabb országok is visszariadnak egy ilyen grandiózusz terv megvalósításától.

A hibrid megoldások és következményeik

Ha a fenti két szélsőséges nézet elfogadhatatlan a város és az autó viszonyának rendezésére, akkor próbálkozunk meg talán a hibrid formákkal! Ezek közös lényege egy sajátos kompromisszum, amelyben felváltva használjuk fel a szélsőséges megoldások egy-egy elemét aszerint, hogy éppen melyikre van lehelzhetetlen igény és persze elég pénz. A következmények mindenki által tapasztalhatóak: föld alatt is, föld felett is építünk; lakóházakat bontunk, parkolóházakat építünk, utakat szélesítünk, járdákat szűkítünk. A terekből lassanként parkoló lesz, a járdák fokozatosan gépkocsitárolóhelyé válnak. Átalakul a városi környezet, a város lépésről–lépésre hátrál az autó elől.

Az eredmény: egyre több aluljáró (de nem az autós megy a föld alá, hanem a gyalogos rója a lépcsőket), és egyre több a felüljáró is. (Ide általában az autó megy fel, de e betonkolosszusok szürke tömege legfeljebb madártávlatból tűnik impozánsnak; közelről szemlélve kifejezetten nyomasztó hatású.) Az aluljáró-rendszerekből hiányzik a napfény, a neonszövegek alatt sápadt színűek a virágok, megfakulnak az arcok. A felüljárók tartópilléreinek tövében hiába zöldül a fű akár jókora területen, a gépkocsiforgalom érdekeit kiszolgáló kiépítés miatt az megközelíthetetlen lesz a sétálni vágyók számára, valójában csak a használhatatlan városi terek szaporodnak általa.

A terek átépítése következtében – főként, ha épületbontásokkal, többszintű közúti csomópont kialakításával jár együtt – egy dísztelen, hallatlanul rideg, zajos, gyalogostaszító városi „autóskörnyezet” születik, amelyet minél hamarabb ott kell hagyni! (Hiszen ez is az autós fő célja: gyorsan átjutni rajta!). Nem sokkal jobb a helyzet az utcákon sem. Vagy az autófolyam szemet, fület, tüdőt kimerítő hatásával, a keskenyedő járdákon való tolongással és az átkelés veszélyeivel kell számolnia a járókelőnek (a főutak mentén), vagy vég nélkül „szalamoszhat” az irreális mértékben összeszűkülte mellékutakban a minden talpalattnyi helyet elfoglaló parkoló gépkocsik között.

Látható, hogy a hibrid – autó is, város is – célú városi környezet átalakításokat a gyalogos igencsak megsínyli. De mi a helyzet az autóssal, akinek az érdekében mindez történik? Ő legalább elégedettebb? Tévedés! A kényserítő kék és a tiltó piros jelek béklyójában vergődik át a városban. Ha nagy a forgalom, a cammogó autófolyamban sodródik előre idegtető lassúsággal, ha pedig éppen van elég hely az úton, akkor sietni kell át a zöldön, ugrásra készen állni a pirosnál és gyorsan kapcsolni a piros–sárgánál. Szüntelenül figyelni előre és hátra, jobbra és balra a hirtelen feltűnő és eltűnő, előző és fékező járművekre, gyalogosra, zebra, terelőkortlátokra, közlekedési rendőrré, a műszerekre és az órára, hiszen időre kell menni éppen valahová. Éberség, körültekintés és jó reflexek. Erre van itt szükség! Semmi helye a lazításnak, bámészkodásnak vezetés közben. Teljesen mindegy, milyen szép vagy érdekes környéken vezet az út, az a lényeg, hogy menjünk már, és a forgalmat figyeljük, nehogy koccanás vagy még annál is rosszabb legyen a vége! Pedig milyen sérülékeny is a folyamatos forgalom! Elegendő egyetlen lerobbant autó, egyetlen munkagödör a főútvonalon, vagy egy komolyabb koccanás a hídon, s pillanatok alatt kilométeres kocsisor torlódik egymásra, láncreakciószerűen, hosszú időre megbénítva környék forgalmát.

„Autó és város összeegyeztetésére többféle megoldás is létezik, csak szívósan kell keresni a módját” – vallják sokan. A közlekedésmérnökök, építészek és városrendezők erőfeszítései nyomán sorra születnek is az ötletesebbnél ötletesebb terek a gyalogosok és a gépjárműforgalom közötti konfliktus feloldására (pl. az elválasztott forgalmi rendszer elve – szintben vagy függőleges formában; a forgalomcsillapítás elve; a vegyes

forgalmú utak elve stb.). Valamiért azonban egyikkel sem sikerült igazán kielégítő formában megvalósítani a város és az autó együttélését. (Vagy nincs rá elegendő hely, vagy a beéptítés jellege nem teszi lehetővé, vagy túl drága, vagy környezetpusztító, vagy túl hosszú időt venne igénybe, egyszerűen az ellenérveket és a nehézségeket lehetne még sorolni.)

A kudarc oka: a gépkocsi csak a lakógépekhez, a városi megastruktúrák működéséhez képes úgy-ahogy idomulni. Egy emberszabásúbb kultúrát sugárzó városi környezet ugyanis elutasítaná zaját és agresszíven rohanó tömegét, megbénítaná mozgását, főleglegessé tenné használatának legfőbb indokát: a városi élet ritmusához túlságosan nagy sebességet. Egyszerűen kivetné magából, mint egy városidegen testet. Persze aggódni nem kell: ennek megakadályozására a városi autózás áldásosságának hirdetői minden eszközi igénybe vesznek, s igazán nem nélkülözik az eredményeket. A személygépkocsik tömeges befészkelődése a város szívébe a garancia arra, hogy tartósan fennmaradjanak a városi közterületek antihumánus vonásai, és az autó igényeinek megfelelően formálódjon, „leépüljön” a város.

De ha a hibridizációból fakadó látszatemegoldásokkal mindenki csak veszít, akkor mégis mi lenne a teendő? – vetődhet fel a kérdés. A válasz több szempontból is nehéz. Először is azért, mert – bármilyen meglepő – a legkevesebb probléma magában a szorosan vett közlekedésben mutatkozik. Végül is mindenki – autós is, gyalogos is – minden nap viszonylag elfogadható időtartam alatt eljut oda, ahová igyekszik (munkahelyre, iskolába, ABC-be, orvoshoz, edzésre, moziba stb.). Előbb-utóbb odaér az autóbusz és a trolis, és néhány „tiszteltkör” után az autós is talál egy úticéljához nem túl távoli, éppen megüresedett parkolóhelyet. Amíg ilyen módon egyáltalán lehetséges közlekedni, addig – az éppen soros napi bosszankodáson kívül – senki sem fog változtatni közlekedési szokásain.

Nem fogják otthon hagyni kocsijukat az autótulajdonosok, legfeljebb valamivel korábban kell elindulni otthonról, mint máskor, nehogy kínossá váljék a rendszeres késés a munkahelyről. A városlakók részéről tehát nem várható olyan érdemi kezdeményezés, ami elősegíthetné a helyzet javulását. (A korábbi idézet visszaköszön: a városi autóközlekedés még messze van az elviselhetőség határától.) Különbösen is, az autósok nagy része igen gyakran kénytelen átvedleni gyalogossá, és ez a sajátos „metamorfózis” homlokegyenest ellenkező viselkedést vált ki az emberekből attól függően, hogy éppen milyen minőségben róják az utcákat.

Másodsor: a városi közlekedéspolitikai döntéseknek általában az a sajátosságuk, hogy egyfelől a fennálló közlekedési helyzet konzerválására (ill. a lehetőségek függvényében némi javítására vagy romlásának fékezésére) irányulnak, és az előtérbe kerülő kisebb horderejű, rövid távon pozitív hatású intézkedések ezt igazolni is látszanak. Másfelől a hosszútávú közlekedési koncepciók azt hirdetik: ha ez és ez a fejlesztés megvalósul, akkor ez meg ez a közlekedési probléma hosszabb távra megoldódik. Arról viszont nem esik szó, milyen más természetű, de a közlekedési célú fejlesztésekből fakadó gondok tucaitainak felbukkanása kíséri egy-egy büszkén mutogatott, új közlekedési objektum átadását.

Kedvező, lényegi folyamatokat érintő lépések tehát a közlekedési tárcától sem várhatók. Az ágazati döntések előkészítésénél a szempontok között nem fog szerepelni azoknak a teljes városi környezetre való hosszú távú hatása. (Még a közlekedéshez közvetlenül kötődő fogalmak – pl. biztonság, levegőtisztaság, zaj – is legfeljebb egy-két odavetett mondat erejéig bukkannak fel, mint figyelembe veendő tényezők; az alattomos, ám távlatilag szintén komoly veszélyeket hordozó másod- és harmadlagos folyamatok már végképp kikerülnek a közlekedési szakértők látómezejéből.)

Harmadszor azért nehéz a fenti kérdésre választ adni, mert a széles városi közvélemény (jelenlegi és leendő autósok, ill. ilyen vágyálmokat kergetők) még csak a rokonszenv szintjén sem fogadná el azokat az először rendkívül szigorúnak tűnő, igen komoly személygépkocsiforgalom-korlátozással járó adminisztratív intézkedésekkel kapcsolatos (ti. igen nagy területről való *kittiltásokat*), amik segítségével – a kellő alaposág és körültekintő kidolgozás után – *egyedüli esély* lenne a kedvezőtlen helyzet érdemi javítására. Valószínűleg azért nem, mert úgy tűnik, a motorizációs folyamat előrehaladásával részben megszoktuk annak árnyoldalait, közönyössé váltunk a romló városi környezet iránt, és legtöbbször nem is tudatosul, hogy egyre abszurdabb körülmények között élünk. (Hogyan magyarázhatjuk egyébként azt a jelenséget, amikor a városi főútra nyíló presszó kékeszürke benzingözbe burkolózó teraszán fülsiketítő zajban üldögélnék és kávéznak a vendégek. „Az ember a legalkalmazkodóbb élőlény”, nemde?)

Végeredményben a személygépkocsiforgalom döntő hányadának a nagyváros belső területeiről való fokozatos kittiltásában látom az autó-város problémájának a komplex városi környezet szempontjából egyedül megnyugtató megoldását. Egyéb kiút egyszerűen nem létezik! Sem a ma, sem a jövő – remélhetőleg kedvezőbb – gazdasági körülmények között, sem az autóközlekedés kialakult helyzetében. Ám egy ilyen átfogó radikális intézkedésig, tudomásom szerint a világ egyetlen nagyvárosának vezetői sem mertek elmenni, oly

hihetetlenül erős a városi autózáshoz való ragaszkodás. Pedig a tömeges személyautóforgalomnak a nagyvárosok belterületén való engedélyezése – bármilyen jogcímen történjen is – és bármilyen egyéb, a forgalom korlátozására ösztönző intézkedések (pl. a fizető parkolás különféle formái) a probléma elodázását és további felgyülemlését okozzák csupán. Ha a jelenlegi gyakorlat tovább folytatódik, akkor ezzel talán ideig-óráig nyerhet az autós, időnként elégedettség-félt érezhetnek a közlekedésfejlesztés felelősei, „csupán” a nagyvárosi közterületek eróziója fokozódik és válsága mélyül tovább. És ez a legsúlyosabb gond, ami az autós-város konfliktusból egyáltalán eredhet, mivel ennek több évtizedes állandósulása kikezdi a városi lét alapjait, s mérhetetlen pusztítást okozva bomlasztja élő szövetét.

A vitacikk következő részében ennek a rendkívül sokrétű folyamatnak a főbb jellegzetességeit foglalom össze a városi motorizáció európai utas fejlődésének következményeként, ezt követően budapesti példákkal támasztom alá a mondanivalót. Két ok miatt is célszerű kontinensünk városait példaként felhozni. Egyrészt azért, mert itt sokkal összetettebb a gépkocsi okozta városi rombolás folyamata, mint a számos konfliktust elkerülő, autós városokat építő amerikai utas forma esetében. Másrészt az európai városok még talán gyógyíthatók a rákszerűen terjedő kórból, az ember léptékű város nagyon sok funkciója még létezik, az élő kapcsolat-szövetek még nem pusztultak el teljesen (vagy tetszhalálukból feltámaszthatók lennének), ha sikerülne valamilyen módon gátat szabni az autó kíméletlen városromboló hatásainak. Amerikában erre már aligha van mód; ott autó és város (?) mára szinte elválaszthatatlanul összenőttek. Pontosabban: az autó marad és szaporodik, a város lényege pedig elvész, feloldódik, majd végérvényesen eltűnik a végtelenül tágul, jellegtelenedő, de egyébként „urbanizált” térben.

A városi köztér pusztulásának fontosabb jelei

A gépjárműközlekedési funkció rátelepedését a városi közterületekre az alábbi főbb jelenségek kísérik:

1. *Fokozódó levegőszennyezés.* Az autóval szembeni egyik leggyakoribb jogos panasz. Nyomában erősen sérül, majd kipusztul a városi növényzet, egész fasorok tűnnek el alig néhány év leforgása alatt. A kipusztult fák helyét gyakran leaszfaltozzák, s hamarosan parkoló gépkocsik jelennek meg az egykori fák helyén. A még élők törzsét szinte horzsolják a körülöttük összezsúfolt autók, füstjük jelentős részét a lombkorona kénytelen megkötöni.

A felvert por és a kipufogógázok (pl. nitrogénoxidok) az emberre is ártalmasak, különösen a talajköz-
zelben és a sűrű beépítésű területeken tartózkodók kapnak nagyobb koncentrációt belőle (pl. a belvárosi kisgyermek), amely főleg a légúti, de számos egyéb betegség kialakulását is elősegíti. A szabadban tartózkodás előbb kellemetlenné, majd egyenesen fullasztóvá válik. A nagy forgalmú városrészekből ilyekeznek kiszabadulni az emberek, minél gyorsabban tovább utazni vagy az épületek belsejébe húzódni.

2. *Egyre erősödő közlekedési eredetű zaj.* A másik igen sűrűn említett kifogás, amit feltétlenül komolyan kell venni. Manapság annyi a gépjármű, hogy a zajtenger szinte teljesen belepi a várost, s egy-két óras, zajos környezetben való tartózkodás után kivétel nélkül mindenkinél megjelenik a zajártalom valamilyen enyhébb vagy súlyosabb formája (vérnomás-emelkedés, feszültség, a koncentráció képesség csökkenése, fokozódó fáradtság, az érzékenyebbeknél pszichés zavarok, hosszabb távon halláskárosodás). Kialakul a „morajló nagyváros”, ahol már nem a vasúti pályaudvarok, ipari üzemek, repülőterek zajfoltjai és a nagy embertömegek nyüzsgése, élettevékenységeinek lármája jelenti az igazi megpróbáltatást, hanem a gépjárműforgalom mindent beborító *zajhálója*. Fokozza a kellemetlenségeket az állandó rezgés, a nagy épülettömbök és árkádok, a szűk utcák hangot visszaverő, felerősítő hatása, amik elől előbb-utóbb menekülni kell, de a belterületen – az épületek belsejét kivéve – már egyszerűen nincs hová!

Aki csöndesebb környezetre vágyódik, az vagy elbújik a négy fal közé, vagy sürgősen elhagyja a belvárost. A reagálás hasonló, mint a szennyezett levegő esetében. A hétféteken való tömeges zöldbe menekülésnek egyik fontos motivációja minden bizonnyal közlekedési eredetű. Pedig az emberek szeretnek a központban lenni! A city pezsgő élete semmi mással nem helyettesíthető! Ettől akármilyen módon elriasztani bárkit több szempontból is nagy baklövés. Valóban jobb dolog a zöldövezet kellemesen csendes környezetében lakni egy kerttel körülvett házban, de ez az életforma a legtöbb városlakó számára mégsem jelent teljes elégedettségét. A többi embertől való elkülönítettség izolált életmód kialakulásához vezet, ami gyakran elmagányosodással és megmagyarázhatatlan hiányérzettel párosul.

Arról sem szabad megfeledkezni, hogy az autóban ülők lényegesen védettebbek a zajjal és a szennyezett levegővel szemben, mint a tömegközlekedési járművekkel utazók, de még inkább, mint a járókelők. Utóbbiaknak semmiféle védekezési lehetőségük nincs, teljes a kiszolgáltatottságuk a káros környezeti hatásokkal szemben. Íme egy újabb érv a városi autóhasználat mellett! (Az érvelés logikus: gépkocsiban ülve sokkal hatékonyabban védekezhetem az általam és autótársaim által okozott környezetszennyező hatások ellen, mint ha gyalogolnék vagy egyéb módon utaznék...)

Az erős zaj és a szennyezett levegő együttes hatására – no és az egyre hőmpölygő autótömeg miatt – élvezhetetlenné válik az utcákon a séta, nem pihenteti a testet, nem frissíti a szellemet a tereken való üldögélés, az épített környezet esztétikájának ingergazdagsága. A nagyvárosok belterületein a napi élet csaknem egésze tehát az épületek belsejébe szorul, de még ott is a külvilágtól való izoláció minél teljesebb megvalósítása kívánatos. Az *ablakokat* ugyanis csak igen rövid időre, a feltétlenül szükséges szellőztetés idejére lehet kinyitni (sokszor még arra sem lenne érdemes), egész nap nyitva tartott ablakról szó nem lehet!

El szokta kerülni a figyelmet a nagy forgalmú utak mentén fekvő lakások *erkélyeinek funkcióvesztése* is. A lakásnak ez a szabadba nyúló része, amely eredetileg a pihenés, a levegőzés, a beszélgetés vagy olvasás, nézelődés biztosításának fontos feladatát látta el, mára üresen tátong, esetleg tárolóhelyként funkcionál. Csak mutatóba látható némelyiken virág vagy ülőbútor, jelezve, hogy létezik még néhány bátor lakos, aki a szennyezett környezettel dacolva megkísérli értékesebb célokra felhasználni a balkont vagy a loggiát. (Érdekes lenne megtudni, vajon mit szólna ehhez az elzárkózáshoz az előző századok embere, aki élete nagy részét még a szabadban töltötte, s csak éjszakára, vagy mostoha időjárás esetén húzódott fedél alá...)

3. *Épületkárosodások fokozódása.* A motorizáció terjedése és szennyező hatásának gyors növekedése nagyban hozzájárul a városi épületeket alkotó kövek tönkremeneteléhez. Különösen a mállekony kőzetek pusztulnak gyorsan, amikből a házak szobrai és egyéb díszei készülnek. A szennyezett levegőből lerakódó savas ülepedés, és a szüntelen vibráció módszeresen és folyamatosan károsítja őket, nem beszélve arról a piszkoról, ami az ismételtlen felkavarodó porból származik, és a közterületek szinte minden négyzetcentiméterét belepi.

Az eredmény egy többnyire koszos, lepergő vakolatú, néhol már omladozó házakból álló belváros, ahol az egykori díszek maradványai dacolnak még egy ideig a szennyezett környezettel, a frissen helyreállítottak pedig hamarosan romlásnak indulnak. Néhány év, és alig lehet ráismerni a felújított épületekre, olyan piszkosak és repedezősek lennének. Lehet újrakezdeni az egész sortarozást előlről.

4. *Egyre mélyebbre hatoló talajszennyeződés.* A közlekedés esetében elhanyagolható mértékűnek szokták említeni, ami egyrészt igaz, hiszen az aszfalttal borított városban a gépjárműközlekedésnek alig van módja a talaj közvetlen szennyezésére. Másrészt, ez nem igaz, mert a város fölött kialakuló „szmogkumuláció” származó savas ülepedés, és főként télen a forgalom folyamatos biztosítását célzó útsózás erősen talajszennyező hatású. A következmények ismertek: növénypusztulás, a talajba sülyesztett vonalas infrastruktúra elemeinek (vezetékek, csövek) korróziója és tönkemenetele, szélsőséges esetben talajvízszennyeződés. (A járművekre felverődő sós latak az alvázat, a kereteket és a karosszériát is kimarja.)

Sajátos a különböző *szakemberek többségének reagálása* az említett környezetkárosodásokra: „Ha pusztulnak a fák a szennyezett levegőtől, nosza pótoljuk őket a szennyeződést jobban tűró fafajtákkal! Nem kell a városba olyan sokféle fa, elegendő az az egy-két fajta, amely képes alkalmazkodni a romló feltételekhez! – mondja a botanikus. „Ha romlik a levegő, várjuk meg, amíg teljesen fullasztó lesz, akkor rendeljünk el szmogriadót, s próbáljuk meg rávenni az embereket, ne autózzanak, hanem maradjanak a lakásban!” – tanácsolja az orvos. (Esetleg, ha van rá pénzünk, állítsunk fel oxigént szolgáltató automatákat a városközpontokban.) „Ha túlságosan nagy a zaj a főutak mentén, építsünk több méter magas zajvédő korlátokat, falakat, hadd legyen betoncsatorna az utakból. „E falakat húzhatjuk a házak ablakai elé is, hogy megvédjük a lakókat a forgalom zajától.” – nyilatkozza a közlekedési szakember. Az, hogy „melleleg” ronda környezet alakul ki, senkit sem érdekel. A fenti gondolkodásmód szerfelett logikus: a gomb színéhez vegyük a kabátot, vagyis formáljuk át a város életét az autózás igényei szerint. A fordítottja szentségtörésnek számítana!

5. *Gépjárműmozgással túltelített, félelmetes környezet.* A városi autózásnak ez a hatása – azaz nagyon sok autó egyidejű, gyors mozgásának negatívuma – a városi emberben általában nem tudatosul.

Pedig ez a „vizuálisan környezetpusztító” jelenség valójában veszedelmes dolog, ami még a távoli jövőben, a zajtalanul suhanó, levegőt egyáltalán nem szennyező, lényegesen kisebb méretű csodamasinák elképzelt világában sem lesz kiküszöbölhető. (Legfeljebb, ha csak a gyalogos sebességével közlekednénk – akkor viszont hol a gyorsaságból származó előny?) A sebesen közeledő jármű már messziről észlelve fokozott figyelmet, készenléti állapotot, sajátos feszültséget kelt a gyalogosban, noha zaját még nem hallja, füstjét nem éri. Egyetlen jármű, amely viszonylag nagy sebességgel (a városban még az 50 km/óra is igenis *nagy sebesség!*) áthalad a

városban, járókelők ezreiben váltja ki ezt a reakciót, végig az út mentén. Nagy forgalom, tömeges járműáramlás esetén az ilyen érzés gyakran stresszállapottá, szorongássá, idősebb korban pedig a közlekedéstől való általános félelemmé alakulhat át, és a városi környezet egyik sajátos minősítő jegyévé válik.

A hangsúly itt a túltelítettségen és a gyorsaságon van, hiszen a gépjárműközlekedés valamennyi fajtája „veszélyes üzem”, s a nagyvárosok ellátásához szükségszerűen hozzátartozó közhasznú gépjárműforgalom is kiváltja az említett hatásokat. Csak hogy jóval ritkábban és lényegesen enyhébb mértékben, mint a túlzásfűlttség mai körülményei között ez előfordul, és ez nem lényegtelen szempont.

6. *Az állóforgalom „térfálása”, zsűfűlttségéből fakadó, túltelített gépi környezet.* Valamennyiünk által észlelt, ám sokak számára szintén nem tudatosult gond. Alapvető probléma, ami a fokozódó és a belterületen hosszabb távon is kielégíthetetlen parkolóhely-szükségletből fakad. Eredete a gépkocsi nagy területigényére vezethető vissza. Egy átlagos méretű személyautó területfoglalása 20–25-szöröse az álló emberének, térfogata 15–18-szor nagyobb az emberi testnél, nem is szólva arról a területről, amire mindegyik gépkocsinak szüksége van, hogy ki tudjon jönni a többi mellől, ha vezetője tovább akar indulni.

A városközpontban lakók autójának helyigénye, valamint a városszerkezeti sajátosságok miatt létrejövő, a „perifériáról a centrumba és vissza” típusú, naponta ismétlődő tömeges gépkocsimozgás (hivatásforgalom), és a hozzá természetesen kapcsolódó tömeges parkolási igény együttes és egyre tragikusabb következményéről van szó. A nyomában kialakuló áldatlan állapot mindenkit idegesít: az autóst, aki nemhogy parkolóhelyet nem talál, de gyakran moccanni sem bír a szűk utcákat megtöltő autók forgalom akadályozó hatása miatt; a gyalogost, aki „nyakig gázol” az autótömeg labirintusába; az ellátó–szolgáltató közhasznú járművek vezetőit, akik képtelenek időben elvégezni feladatukat (rakodás, javítások stb.) az állandó tumultus miatt. Íme a gépkocsi, amely létrehozta saját használhatóságának korlátját és önmaga ellenségévé vált!

A városi belterületek jelenlegi parkolásszabályozási formái – a kitiltás kivételével – teljesen alkalmazatlanok a probléma megoldására, hiszen itt csak az „egy autóhoz egy garázs” elv gyakorlati érvényesítése segíthetne. Megvalósulását a lefelé (pincegarázsok), ill. felfelé (parkolóházak) terjeszkedés igencsak költségigényes formájában lehet leginkább elképzelni. (Bár az utóbbi forma helyett szerencsésebb lenne lakóházak építésére vagy egyéb, a garázsénál hasznosabb, közösségi érdeket szolgáló célokra felhasználni az értékes belvárosi területek felszín feletti részét.)

A gondot jól jellemzi a lakótelepek esete is. A hatalmas panel dominók belakása során hamarosan megjelennek a parkolási problémák, hiszen a lakásfalanszterek magasházai körül előbb–utóbb csaknem annyi személygépkocsi követel magának helyet, mint amennyi lakásból áll maga a telep. A tervekben feltüntetett garázsok száma elenyésző. A tömegtelen gépkocsi térigénye óriási, és valamennyi tulajdonos lakása közelében óhajta tudni kedvencét. Ez a látszólag elég nagy lakótelepi szabadterületeken is zsűfűlttséghez vezet. (A telepek szélén megjelenő garázsosorok – amellet, hogy sokszor hosszú gyalogútra kényserítik az autósokat – nem nyújtanak valami nagy esztétikai élményt...) Ha ezek a grandiózus tervek alapján felépített városrészek biztosítani akarnák lakosságuknak a lakáshoz közeli parkolás kényelmes lehetőségét, akkor úgy kellett volna felépülniük, hogy a házak közötti távolságok a többszörösükre növekedjenek, és az üres helyeken hatalmas parkolóterületek létesüljenek. Az ily módon széteső struktúra negatívumain kívül a fenti elképzelés a krónikus területhiányban szenvedő nagyváros számára járhatatlan út, nem is szólva arról a döbbenetes költségnövekményről, amivel egy ilyen megoldás egyúttjárna. Végso soron a sűrű és magas házazsűrűség városi környezetben – legyen az a centrumban, vagy valahol a periférián – törvényszerűen kialakul a túlzásfűlt terület, amiben ismét csak a tömörkedő személyautó a fő ludas!

7. *A városi közterületek egyre nagyobb hányadának gépjárműközlekedési célú átalakítása.* Az egyik legnagyobb veszély, ami a város épített környezetét fenyegeti. Következménye az uniformizáltság, szürkeség, a városi közterület sajátosságos beszűkülése. Az utcák fő funkciója a gépjárműközlekedési útvonal lesz, a terék a közlekedési csomópont. Az úttest szélesedik, a forgalmi sávok szaporodnak, forgalomterelő szigetek lépik el a tágasabb tereket. A járdák keskenyednek, a járókelők nyugzsgése átalakul tolongássá. A fákat autógyűrű veszi körül, nő a parkolás céljára kijelölt területek mérete. A felszín egyre nagyobb részét borítja beton és aszfalt.

A közlekedésfejlesztés nagyvárosi gazdáinak sokszor külön örömére szolgál, ha valahol a belterületen valamilyen okból (házbontás, beépítésből hosszabb ideig kieső üres telek stb.) nagyobb, összefüggő szabad tér jön létre. Végre lehet utat szélesíteni, parkolóhelyeket kijelölni, azaz további területeket aszfalttal és betonnal beborítani! Újra ki lehet elégíteni egy kis időre az egyre duzzadó járműforgalom csillapíthatatlan területéhségét! Hogy később mi lesz, azzal most nem érdemes foglalkozni, majd kikényszerít valamilyen újabb tüneti kezelést a követelőző négykereket! Remek lehetőséget nyújtanak erre a várost átszelő folyók két oldalán húzódo rakpartok is, amelyek kitűnően alkalmasak nagyforgalmú, zajos közöttá való alakításra.

Ugyan kit érdekel, hogy ezzel a folyókat forgalmi abronszba szorítják, hogy a városi embert mozgó fal választja el az életében döntő szerepet játszó, több szempontból is *életető* víztől! (Más kérdés, miért is lett mára e vízből szennyvíz...?) A lényeg: legyen hol hajtani az autósoknak. És a hidakkal talán más a helyzet? Szó sincs róla! Minél újabb egy híd, annál szélesebb, annál több sávon hömpölyög rajta a gépjárműáradat. A korláthoz közeli, vékony peremre szoruló gyalogost kékes füst és dübörgés veszi körül. Ilyen körülmények között sétálni kész mazochizmus! És a sort lehetne folytatni a közlekedési csomóponttá váló hídfőkkel, terekkel.

A forgalom viszont egyre nő. Terjeszkedni már csak más területek rovására, valamint lefelé (aluljárók, forgalmi alagutak) és fölfelé (felüljárók) lehet. Ehhez ismét csak betonra és aszfaltra van szükség és az ördögi körben való forgás folytatódik. Létrejön az a minőségileg új városi környezet, aminek leggyakoribb jelzői: egyre ridegebb, csúnyább, füstösebb, zajosabb, szürkébb, monotonabb, zsúfoltak, ráadásul roppant veszélyes is.

Az ilyen városi térben kifejezetten kellemetlen környezetben zajlanak olyan utcai tevékenységek, mint a kiskereskedelem, a vendéglátás, a személyi szolgáltatások. Elégendő hely és megfelelő feltételek hiányában eltűnnek az utcáról és a közterekről az egykor fontos, közösségi jellegű, humán városi funkciók, mint a játék, a sport, a zene, a különböző művészetek gyakorlása. Nincs többé lehetőség a tiszta levegőt és az erős napfényt igénylő szabadterí munkafajták végzésére. A hangulatos mikrokörnyezeti elemek, a bensőséget, intimitást sugárzó városrészletek megsemmisülésével nyoma vész a könnyed derűnek, az utcára kilépő ember apróságokat felfedező kellemes izgalmának, a sokarcú városi élet élményözönének. Elcsökevényesednek, ill. igen kis területre szorulnak vissza a szabadidő hangulatos eltöltésének szabadterí formái (séta, beszélgetés, üldögélés, olvasgatás stb.), vagyis a mindennapi emberi élet teljessé, tartalmassá tételének megannyi jele, amely eleve a járókelőhöz kapcsolódik, nem pedig a szélvédő mögül kipillantóhoz. Helyükbe lép a rohanás, a tolongás, az ingerültség, a szitkozódás, azaz a közlekedési konfliktusok elfajulásának egyenes következményei.

Az emberi találkozások helye egyre gyakrabban egy sívár közlekedési csomópont, vagy a mesterséges fény által bevilágított aluljáró lesz a maga művilágával. A nagyobb terek gyalogosfogalma, a kereskedelem, a szolgáltatások, sőt a szórakozás jelentős része levonul a szaporodó aluljárórendszerbe. Létrejön egy „földalatti társadalom” azokból, akik munkaidejük egészét a föld alatt töltik, mint a bányászok. És ezt manapság a korszerű közlekedésű nagyvárosban természetesnek, magától értetődőnek tartják...

A város külső területein hatalmas területeket vesznek birtokba a gépjárműforgalom gyorsabbá és zavartalanabbá tétele érdekében (autópályák, autóutak bevezető szakaszai). Segítségükkel tovább darabolják a város testét, egyre növelve a rideg, jellegtelen, embertaszító építmények számát, a városi környezet degradálódását. A közlekedési olló (jármű – útfelület) egyre nyílik, és a versenyfutást az útépités és a parkoló létesítés semmiképpen sem nyerheti meg. Amennyiben mégis megkísérlí, felgyorsul a városi környezetpusztulás folyamata.

8. *A városlakók lelki alkatának és viselkedésének növekvő torzulásai.* Az egyre jobban elszennyező, zsúfolt, a gépi dinamikával túlzott mértékben feltöltődött, elsváradó városi környezet a káros hatások özönét zúdítja az ottartózkodóra. A negatívumok a gyalogosnál három fő formában jelentkeznek.

Az első az ún. *személyes tér határainak túlzottan gyakori megsérülése.* Ez a pszichológiából ismert fogalom azt a minimálisan szükséges távolságot jelöli, amely szabályszerűen és meghatározhatóan fennáll az élővilág egyedei között, lényegében a normális együttélés egyik, térbeli viszonyokban megmutakozó alapfeltétele. Megsértése feszültség, konfliktusok és agresszivitás forrása. A nagyvárosban a személyes tér a sok ember miatt eleve jóval gyakrabban sérül meg, mint a kisebb településekben, s ez a városlakóktól lényegesen magasabb toleranciaszintet követel meg, mint a vidéki embertől. Ha ehhez az egyébként sem könnyű állapot elviseléséhez további, gépi eredetű zsúfoltság járul, viharos gyorsasággal megnő az ún. „időzített emberi bombák” száma, s azok egyre gyakrabban robbannak a legkülönfélébb formában (pl. szorongás, dühkitörés, agresszív magatartás, közterületrombolás, alkoholizálás, bűnözés stb.), mintegy adalékként a városi élet elviselhetőségének csökkenéséhez.

A második, nem túl gyakran tudatosuló, de a gyalogosközlekedésben sűrűn felbukkanó jelenség a *járókelők szabályszerű, beprogramozott mozgása* a közlekedési szabályok által. A nagyváros emberét a gépjárműforgalom az utcák területéről valósággal kiszorítja, s a házfalakhoz simuló járdák jelentik azt a szűk, szigorúan meghatározott kényszerpályát, ahol mozoghat. Ha útkereszteződéshez ér, a pirosnál meg kell állni, a zöldnél indulni kell, átkelés csak a zebrán ajánlatos, de ott is rendkívüli óvatossággal. Ez a közlekedés az összeszűkülő városi térben akár számítógépi programként is szimulálható, akár egy robotgépe. Amikor a gyalogos szabálytalankodik, nem csak egyszerűen útrövidítés miatt vállalja a forgalmas úton való átkelés kockázatát, fittyet hányva

a KRESZ előírásainak, hanem ezzel is ösztönösen tiltakozik a „karámelv” személyiséget torzító, terelő hatása ellen. (Különösen gyakran figyelhető meg ez a fajta közlekedési magatartás a vidékről a nagyvárosba érkezők esetében.)

A harmadik az általánossá váló *feszültség és hajszoltság* jelensége, amely a mozgalmas környezet miatt már akkor is sietésre készíti az embert, amikor erre semmi szüksége nem lenne. Az utcai élet, mint cél elítélendő dologgá válik, és egyértelmű lesz a lézengéssel és a csavargással. A szabadban tartózkodás kizárólagos céljává egyre inkább a gyors helyváltoztatás válik, egy olyan, szükségszerűen átmeneti, ideiglenes állapot, amely egyik zárt térből a másikba való mihamarábbi eljutás folyamatában ölt testet. Egy rohanó világban, ahol vezérelvé lesz a mind kíméletlenebb versengés, ahol az embertömegek egyre vadabbul vetik bele magukat a kizárólag pénzért kapható javak és minden fogyasztható dolog hajszolásába, ahol a mindenáron való egyéni érvényesülés „az idő pénz!” hazug és léleknyomorító jelszavával tör utat magának – mindez nem is lehet másképpen...

A gépkocsiban ülők esetében, de főként a gépjárművezetőknél a fenti sajátosságok még hatványozottabban érvényesülnek. A gyalogosét többszörösen felülmúló személyes tér igénye mellett az autós mozgását még több szabály köti gúzsba, mint a járdán haladóét. „Az utcán is izoláltan, elkülönülten maradni a saját zárt teremben” – ez a vérbeli autós egyik jelszava, s ennek elérése mindennapi normává rögződik benne. Saját mozgása túl gyors, a közlekedésből felé érkező ingerek pedig túl erősek és változatosak ahhoz, hogy feszültség, tartós idegi túlterhelés nélkül hajthasson a városban.

Nem kell tehát csodálkozni, ha az autósok jelentős része soha sem ér rá semmire, „be van oltva” a sietésre. Ők azok, akik 10 percnyi időnyerés kedvéért hajmeresztő dolgokat művelnek az utakon, akik szinte beesnek a színházi előadás kezdetére, hogy azután a függöny leereszkedését meg sem várva iparkodjanak a ruhatárba, majd kocsijukhoz, csak hogy minél hamarabb otthon lehessenek. (Ki törődik már az előadás hatásával, a nézőben órákig tovább élő hangulatával? Láttuk és kész, csakúgy, mint eddig.) Ők azok, akik nap mint nap szinte kipattannak autójukból, s lezárva a járművet sietős léptekkel távoznak az éppen soronlévő, halasztást nem tűrő feladat elvégzésére. (Az embernek az az érzése, hogy életük valamiféle belső kényszer diktálta versenyfutásból áll, egy örömtelen, üzött vadéhoz hasonló életvitelből, amelyben sohasem érik utól magukat. Ha erre csak elvéve találnánk példát, meg sem kellene ütköznünk rajta, hiszen az emberi alkatok különbözőek, belefeznek az átlagosnál virulensebb embertípusok viselkedésmódjai is. Az viszont rendkívül elszomorító, hogy ez a rendelkezés gyors lételemppé mára milliók életformája lett.)

Általában nem esik szó arról, hogy az autóvezetés komoly munka, amely a vezető fizikai képességei, lelki alkata és teherbíró képességének függvényében jelent kisebb vagy nagyobb idegi megterhelést a kormány mögött ülő számára, vagyis igen különböző mértékben vagyunk alkalmasak erre a tevékenységre. Megdöbbenő látni, hogy a rutinos autósok, hivatásos sofőrök mennyire nincsenek tekintettel erre, s milyen szitokközönyt kapnak tőlük a volánt kevésbé biztos kézzel forgatók! Kíméletlen a forgalomirányítás is, amely igen rövid ideig tartó zöld lámpával egyre úzi, hajszolja az autófolyamat utakon és kereszteződésében át. A forgalomirányító rendőr sürgető kézzel, a többi gépjármű türelmetlen villogása és hangjelzései a rohanási kényszer szűnni nem akaró állapotában tartják az autóst. Még akkor is, amikor nem lenne sürgős dolga, tehát lassabban mehetne. (Ez érthető, hiszen a társak között biztosan akad egy-kettő, aki éppen nem ér rá.) Így válik a gyors haladás kényszerének önfenntartó mechanizmusa sajátosan elidegenedett, abszurd céllá, tekintet nélkül arra, hogy éppen szükség van-e rá vagy sem (ti. a rengeteg jármű jelenléte teszi azzá).

Az autós munkaideje már akkor elkezdődik, amikor beül kocsijába, és talán csak akkor fejeződik be, amikor estefelé otthonánál kiszáll belőle. Ami vezetés közben az utakon történik: tartós feszültség, napi átlagban 3–4-szer biztosan előforduló balesetveszélyes helyzetek, lankadatlan, többirányú figyelem a forgalomra, parkolási kálvária. Ehhez járul a szervezet fokozott készenléti állapota, stresszhelyzetek, vérnyomásemelkedés – a munkába járól esetében legalább napi két alkalommal.

Az autós számára a város utcahálózata egy akadálypálya, ráadásul olyan terület, ahol mindig számítani kell egy-egy újabb kellemetlen meglepetésre vagy bosszankodásra okot adó tényezőre. Különösen megsínylik ezt a gyakorlatlan és a vidéki autósok, akiknél gyakran valóságos lidércnyomást jelent a nagyvárosban vezetni. A következmények ismertek: nyugtatók vagy ajzószerkezedése, kimerültség, a közlekedési konfliktusok lelki hatásainak továbbcipelése a munkahelyre és a családi otthonba, félelem és agresszió a forgalomban, neurotikus jelenségek, léleklöelő életmód.

A felsorolt, több szempontból is várospusztító mechanizmusok komplex hatásrendszerének kibontakoztatásában és szinte akadálytalan tovatérjedésében kitüntetett szerepe van annak a tényezőnek, amit – a pénzfetiszizmus mintájára – bátran nevezhetünk *autófetizizmusnak*. Ez a jelenség – hasonlóan a mértéktelen

televíziózáshoz és a videómániához – a technika újabb és újabb csodái előtt leborulól, azoknak életét kiszolgáltató ember újraeledő infantilizmusa. E folyamatban az ember a technika urából annak szolgájává degradálódik s a gép értékesebb és fontosabb dolog lesz számára, mint a másik ember (sőt, mint önmaga)!

Íme a 20. század homo sapiense, aki pénzben és időben az autójára többet fordít, mint a családjára; akinek fontosabb, hogy járművének parkolóhelye legyen, mint gyermekének játszódúvara; aki sokszor csöppnyi udvarának nagy részét gondolkodás nélkül lebetonozza a hőn szeretett négykerekű sima gurulása és tisztántarthatósága kedvéért; aki egyetlen fáját is kivágja, ha az akadályozza a garázs építésében; akinek értékét kocsijának ára, típusa és teljesítménye adja; aki autó nélkül alacsonyabb rendű lénynek tartja magát – és akit mások emiatt ténylegesen annak is tartanak... Ez a feje tetejére állított értékrend azután meg is hozza a maga gyümölcsét, mindazt az elfajulást, ami az autó rendszeres nagyvárosi használatához kapcsolódik.

Az autózás hatásai a magyar fővárosra

Az autó és a nagyváros közötti összhang felbomlásának jelei Budapest esetében az 1970-es évek közepétől mutatkoztak, az 1980-as években súlyosbodtak, az 1990-es évek elejére pedig a konfliktusok már igen ösztetett formában jelentkeztek.

A főváros több évtizeden át tartó területi terjeszkedésének sajátos közlekedési következményei lettek. Elég egy pillantást vetnünk Budapest mai térképére, hogy megállapítsuk, mekkora területeket foglalnak el a város belsejében a pályaudvarok és tartozékterületeik. A város határainak kiterjesztésekor senkinek sem jutott eszébe, hogy ezen értékes területek ésszerűbb felhasználása érdekében néhány km-rel kijebbe helyezze el ezeket a tekintélyes nagyságú területeket elfoglaló, emiatt a várostestet felszabdoló rendező- és teherpályaudvarokat. Ehelyett hatalmas, falanszterszerű lakótelepek épültek a város határában, százezreket kényszerítve sok időt igénybe vevő napi utazásra a belső területek felé, kirekesztve a peremkerületek lakótelepein őket egy „valóban városi környezetben való élet” lehetőségéből.

Az igen magas költségek miatt valószínűleg még az utópia szintjén sem merült fel a vasutaknak a főváros belsejéből való száműzése, mint „területrendezési reformgondolat”, noha az ár, amit jelenleg fizetünk (és még igen hosszú ideig fizetni fogunk) ennek elmaradása miatt, lényegesen magasabb lesz, mint az egyszeri kitelepítés látszólag elviselhetetlenül magas költsége. (Elegendő összevetni az útéptézési költségek és a vasútéptézési kiadások nagyságrendi alakulását, nem is beszélve az utazási költségnövekményekről.)

A városi közterületek pusztulásának főbb jelei Budapesten is könnyen megfigyelhetők és igencsak nehezen orvosolhatók. Vegyük sorra őket az előzőekben már említetteknek megfelelően.

1. A magyar főváros levegőjének közlekedési eredetű szennyezettsége a főutak és a közlekedési csomópontok közelében csúcsforgalom idején – és különösen kedvezőtlen időjárási körülmények (pl. légmozgás hiány) esetén – kifejezetten erős. Igen magas a szennyező anyagok koncentrációja a Várhegy alatt átvezető alagútban, ahol erre több idegen nyelven is figyelmeztetik a turistákat. A főutak mentén megbetegedő és pusztuló fák, fasorok kitűnő szemléltetői a közlekedési eredetű szennyezéseknek.

2. Budapest egybefüggő házsorokkal övezett főútjain (pl. Kossuth Lajos utca, Rákóczi út, Margit körút) igen erős a közlekedési eredetű zaj. A nagyobb járművek (csuklós autóbusz, villamos, tehergépkocsik) gyakran váltanak ki remegést a lakóépületekben és az intézmények tömbjeiben e főutak mentén. Az erős zaj és a rossz levegő miatt a Belváros főútjaira nyíló ablakok közül még a legszebb tavaszi vagy nyári napokon is alig látni nyitottat. Üresek és piszkosak az erkélyek, csupán a tárolóhely funkcióját töltik be.

3. Az állandóan felvert por ülepedése és a szennyezett levegőből az úttestre és az épületekre ráakadó szennyeződés igen gyorsan elszűrkíti a felújított épületeket a nagy forgalmú utak mentén. Gondoljunk csak a Rákóczi út sortatarozására, amelynek eredménye 2–3 év múltán már alig volt észrevehető a falakra ráakadó vastag por- és koromrétegtől. Szinte napok alatt megbarnult a Szent István bazilika vörösrézzel frissen borított kupolája, hónapról hónapra vesztenek színükből az Andrássy út felújított háztömbjei és palotái.

4. Bárhol is kísérel meg valaki a gyalogátkelőhelyen való átkelést egy nagy forgalmú főút túloldalára, több veszélynek is ki van téve. A széles Bajcsy-Zsilinszky úton a forgalmi lámpák gyalogosnak szóló, rövid ideig tartó zöld jelzése csak a fürgén mozgó, fiatalabb korosztályok tagjai számára teszi lehetővé az időben történő átkelést. A lámpa villogásának kezdetén az úttestnek csak a közepéig eljutó idősebb emberek ijedten kezdik szaporázni lépteiket, miközben arcukról leri a félelem és az erőfeszítés, amellyel nehezen mozgó alsó végtagjaikat

próbálják gyorsabb haladásra bírni. Ha a gyalogost a zebrán még forgalmi jelzőlámpa sem védi, akkor a stressz érzés már a járdáról való lelépésnél jelentkezik, ami főként a Budapestről kivezető főutak városközponttól távolabbi szakaszán (pl. a Kós Károly „sétányon” való átkeléskor) tapasztalható.

5. Úgy gondolom, senkinek sem kell bizonygatni, milyen tortúra Budapest belső területein szabad parkolóhelyet találni; milyen gyakran előfordul, hogy a szabálytalanul az utca sarkán várakozó gépkocsi mellett nem fér el a városi autóbusz, a személygépjűtő autó vagy éppen egy nagyobb tömegű személygépkocsi. Az akut parkolóhely hiányon nem segített igazán sem a parkolás engedélyhez kötése, sem a belvárosi különleges parkolási övezet kialakítása, csak átmeneti megoldásnak tűnik a parkoló órákkal történő parkolási idő szabályozás is. A tilosban való parkolás megelőzésére több ezer rúddal vették körül a járdákat. Ez a megoldás a Belváros egyes részein a gyaloglóban olyan érzést kelt, mintha letarolt faiskolában járna, ahol különböző színű fémtokot húztak minden egyes derékban elvágott csemetére.

6. A gépjárművektől ily módon mentesített gyalogutak, járdák még zsúfoltabb forgalomhoz vezetnek, mivel egyre kevesebb helyen van mód az ideiglenes megállásra, várakozásra. A mélygarázsok általános hiánya a pesti belváros súlyos parkolási gondjainak egyik fő oka. Parkolóház építésére a belterületi telkek túl értékesek, az ilyen jellegű beruházások megtérülése túl hosszú idejű lenne, ezért nincs nagy érdeklődés a külföldi beruházók körében újabb parkolóházak építésére a Belvárosban. Jól jövedelmező „üzlet” vált ugyanakkor a tilosban várakozó személygépkocsik elszállíttatása.

7. Látványosan szomorú jelenség Budapesten is a közterületek gépjármű közlekedési célú átalakulása, bár ez gyakran a tömegközlekedés feltételeit javító beruházásokkal is együtt jár (pl. a Nagykörút és az Andrássy út átépítése). Érdemes megnézni, mi lett a budapesti Kálvin térből, a Nyugati térből, a Boráros térből a makett-alapú átépítés után (nem is szólva a Flórián térről, mint egyik „csúcsteljesítményről!”). Ezek a „modern” terek lényegében antihumánus aszfalt- és betonkörnyezetté váltak, ahol a gyalogos csak a tér peremén, ill. a föld alatt húzódó aluljáró rendszerben létezhet.

Ezek az építészetileg sokszor virtuóz módon kivitelezett és a magasból (de *csak* a magasból!) impozáns látványt nyújtó forgalmi csomópontok (pl. Kacsóh Pongrác úti vagy a Flórián téri) „földközlekedési” szemlével nyomasztó labirintusok, autós és gyalogos számára egyaránt többszintes terelőkarámok. Hiába parkosították az útpályák közötti területfoltokat, azok hozzáférhetetlen holt terek maradtak a járókelők számára. Az sem vitetlen, hogy – érdekes módon – senkinek sincs kedve pl. az Erzsébet-híd budai hídfőjének elegáns vonalvezetésű, lábakon álló útpályái alatt tartósan üldögélni, noha szép környezet, hangulatos, zöldellő park várja az idevetődőt Bel-Buda szívében. Az okokat valószínűleg a forgalmi csomópontok „gyalogos taszító” tulajdonságaiban kell keresnünk.

A városi közlekedés korszerűsítését célzó döntések mozgásterét Budapest esetében is igen korlátozott, többnyire csak a legsúlyosabb problémák mielőbbi megoldását irányozzák elő. Kivételként csak az új metróvonal építés említhető, ami viszont roppant költséges beruházás. A rövid távon is látványos eredményt hozó döntések következményei a magyar főváros közlekedésfejlesztésében is jelentkeznek.

Idetartoznak többek között az útvonalbővítések, a forgalomgyorsítást célzó szabályozások, az újabb aluljáró-építések, a híd- és alagútlétesítési tervek stb. A budapesti Belváros sétálóutca-hálózatának kialakítása és bővítése körül sokkal nagyobb volt a hírvérés, mintsem annak jelentősége a belterületi gépjármű-közlekedési problémák megoldásában. Jó kezdeményezés, de a közlekedési gondok megoldása szempontjából hasonló „apróság” a budai Vár területéről a személygépkocsiforgalom nagy részének kitiiltása. Ilyen apró lépésekkel haladunk, pedig a több százézes autósázm mellett már kb. a Hungária körút vonalánál megálljt kellene parancsolni a személyautók többségének (természetesen a közhasznú járművek, a mozgássérültek gépkocsijai és az egyéb különleges indokkal közlekedő autók kivételével).

Ezzel szemben a Duna rakpartjainak évtizedek óta fő funkciójuk az É–D irányú gépjárműforgalom lebonyolítása a főváros területén belül. Ez a közlekedési szempontból igen jónak és jogosnak számító gyakorlat a városi élet más vonatkozásában viszont igen káros. A városlakókat a zajos, nagyforgalmú rakparti közutak elzárják a víztől, a folyóparton való üldögélés, kikapcsolódás, levegőzés lehetőségétől, ami jóformán csak a Margit-szigeten és néhány kisebb partszakaszon maradt meg a fővárosban.

8. A főváros lakossága leggyorsabban a városi közlekedésben tanúsított viselkedésével „európaizálódik”, ám egyben „balkanizálódik” is. Európához hasonlítunk az örök sietésben; a parkolóhely-keresésben. Balkanizálódunk viszont akkor, amikor az úttestet harc térnek, a másik autóst ellenségnek tekintjük; ha agresszív és balesetveszélyesen vezetünk vagy előzünk; ha hangosan szitkozódva dudálunk a másik autósra vagy gyalogosra, mert valamilyen formában akadályoz bennünket a forgalomban.

Mindaz, amiből a tanulmány néhány összefüggést próbált bemutatni, csak a „jéghegy csúcsa”. Budapestre vonatkozóan sem említettünk meg pl. olyan lényeges dolgokat, mint a balesetek és ütközések, azok emberi egészségre és anyagi károsodásra való hatásai; nem szoltunk a különböző gépjárműfajták eltérő természetű közlekedési problémákat előidéző hatásairól. Mellőztük az alacsony gazdasági hatékonyságú egykori szocialista tervgazdálkodás megannyi közlekedési gondot generáló következményeinek bemutatását, a kérdéskör számos közlekedésgazdaságtani vonatkozásait is beleértve. Kimaradt e cikkből az autóipar fejlődéséből eredő bonyolult összefüggérendszer taglalása, s még csak vázlat formájában sem kaphattak helyet olyan kardinális problémakörök, mint a gépjárműközlekedés okozta ökológiai láncreakciók kialakulása, az autós bűnözés vagy a közlekedépszichológia problémaorientált személyiségvizsgálatai.

Végső következtetésként leszögezhető: az egyéni autózás nem szükségszerűen istencsapás a nagyvárosok – köztük Budapest – számára, csak jelenlegi formájában az. Idejében ki kell munkálni megszelídítésének módjait, tömegességének megszüntetését, oldani a metropoliszokban való káros mértékű koncentrációját.

Ma még egyre beljebb hajtunk a zsákutcába, noha sejtenünk kellene, hogy itt az ideje megfordulni, mielőtt késő lesz. Minél jobban halogatjuk a helyes irányba való elmozdulást, annál nagyobb árat fogunk fizetni érte, a sokszínű élet annál több darabját áldozzuk fel a szabályozás alól végképp kicsúszó motorizáció oltárán, elsősk között magát a várost!

Építész körökben fogalmazódott meg a gondolat: előbb fel kellett építeni a lakótelepeket ahhoz, hogy később majd lerombolhassuk őket. E törvényszerűség igaz lenne az autózásra is? Előbb be kellett engedni az autótömeget a városba, hogy később kitilthassuk onnan? Meglehet, hogy így van. Mindenesetre a nagy lakótelep-építkezések korszaka mára lezárult, a nagyvárosi tömeges autózásé viszont korántsem. Pedig az idő szorít, amit azért is érdemes rendkívül komolyan venni, mert autó és város harcából az emberre nézve könnyen kikerekedhet Ginsberg axiómájának érvényesülése: „Nem győzhetsz, biztosan vesztesz, és nem szállhatsz ki a játékból!” Mert az emberközpontú, emberléptékű, pozitív környezeti ingerekben páratlanul gazdag, bensőséget és összetartó erőt sugárzó városi tér eltűnése, vagy egy ún. urbanizált óriástérben való végleges feloldódása az emberiség történetének megdöbbentően tragédiája lenne!

IRODALOM

- ÁGH A. 1987. Globális kihívás. – Gyorsuló idő sorozat. Magvető Kiadó Bp. 366 p.
- BAJUSZ R. 1975. Személyközlekedésünk ma és holnap. – Közgazdasági Ismeretek sorozat. Kossuth Kiadó Bp. 148 p.
- BERCZIK A.–NÉMETH E. (szerk.) 1981. Budapest és közlekedése. – Budapest Főváros Tanácsa VB Közlekedési Főigazgatóság, 96 p. + 31 térkép
- DE ROUGEMONT, D. 1983. The Future within Us. – Pergamon Press. Oxford, 244 p.
- FLEISCHER T. 1986. Infrastruktúra-fejlesztési csapdák. – Közgazdasági Szemle 33. 2. pp. 150–161.
- GERLE GY. 1974. Környezetvédelem Magyarországon. – Közgazdasági Ismeretek sorozat. Kossuth Kiadó Bp. 123 p.
- GRANASZTÓI P. 1976. Városaink sorsa. – Gyorsuló idő sorozat. Magvető Kiadó Bp. 212 p.
- GYARMATI I. 1985. Két kultúra, ami négy. – Kilátó 3. 2. pp. 15–29.
- HANKISS E. 1983. Társadalmi csapdák – Diagnózisok. – Gyorsuló idő sorozat. Magvető Kiadó Bp. 446 p.
- HANKISS E. 1986. Diagnózisok 2. – Gyorsuló idő sorozat. Magvető Kiadó Bp. 466 p.
- HEINRITZ, G.–LICHTENBERGER, E. (eds.) 1986. The Take-off of Suburbia and the Crisis of the Central City. – F. Steiner Verlag Stuttgart. 302 p.

- Kizökkent világ...1982. Film. Rend.: G. Reggio, Produc.: F. F. Coppola, USA.
- KODOLÁNYI GY. 1984. Lewis Mumford. – Valóság 27. 12. pp. 90–102.
- KOVÁCS I. 1981. Nászagy és koporsó. – Kossuth Kiadó Bp. 112 p.
- KOVÁCS M. 1985. A nagyvárosok környezete. – Gondolat Kiadó Bp. 108 p.
- Közlekedési eszközök és a lakossági magatartás (név nélkül). 1985. – Vasút 5. pp. 8–9.
- LASCH, C. 1984. Az önimádat társadalmá. – Modern Könyvtár sorozat. Európa Kiadó Bp. 285 p.
- LÁSZLÓ E. 1986. Az emberi méltóság és az ígéretes technika. – In: Zene–Rendszerelmélet–Világrend. Gondolat Kiadó Bp. 293 p.
- MEGGYESI T. 1985. A városépítés útjai és tévútjai. – Műszaki Könyvkiadó Bp. 144 p.
- MUMFORD, L. 1985. A város a történelemben. – Gondolat Kiadó Bp. 616 p. + 158 kép.
- MUMFORD, L. 1986. A gép mítosza. – Modern Könyvtár sorozat. Európa Kiadó Bp. 405 p.
- ODIN, B. 1980. A város védelmében. – Corvina Kiadó Bp. 126 p.
- PECCEI, A. 1984. Kezünkben a jövő. – Gondolat Kiadó Bp. 194 p.
- PEDERSON, E. O. 1980. Transportation in Cities. – Pergamon Press. N. Y. 87 p.
- PETERS, P. 1978. A város az emberért. – Corvina Kiadó Bp. 195 p.
- PREISICH G. (szerk.) 1984. A városépítésről. – Vélemények, viták sorozat. Kossuth Kiadó Bp. 546 p.
- PROBÁLD F.–SZEDEDI N. (szerk.) 1986. A világ fővárosai. – Kossuth Kiadó Bp. 392 p.
- RÉTI L. 1983. Stressz a volánnál. – Medicina Bp. 140 p.
- RIESMAN, D. 1968. A magányos tömeg. – Közgazd. és Jogi Könyvkiadó Bp. 400 p.
- SCHNEIDER, W. 1973. Városok Urtól Utópiáig. – Gondolat Kiadó Bp. 324 p.
- STARKIE, D. 1982. The Motorway Age. Road and Traffic Policies in Post-war Britain. – Pergamon Press Oxford, 177 p.
- TINER T. 1988. A gépjárműközlekedés fejlődési aránytalanságainak negatív hatásai a településkörnyezetre. – Földr. Ért. 37. 1–4. pp.
- TINER T. 1989. Zsákutcában. Töprengések az autó és a nagyváros egyre tragikusabban alakuló viszonyáról. – Tér és Társadalom 3. pp. 35–51. pp.
- TÖLGYESI J.–HOFFMANN P. 1984. A közlekedés témakörei a tömegkommunikációban. Tartomelemzés I–II. Tanulmányok–Beszámoló–Jelentések 16. 6. Tömegkommunikációs Kutatóközpont Bp. 62 p.
- VÁRSZEGI GY. 1982. A világ metrói. – IPKV. Bp. 252 p.
- Viták a főváros közlekedéséről a Budapest c. folyóirat hasábjain 1978–1986 között.
- YAGO, G. 1984. The Decline of Transit. Urban Transportation in German and US Cities 1900–1970. – Cambridge University Press. Cambridge, 293 p.