

Az elfelejtett gyalogosok

Régi Budapest fotókat nézegetve elcsodálkozom, hogy ezeken a ma is létező utcákon, tereken milyen elegáns hölgyek és urak sétálgattak, milyen peckesen járnak-kelnek az „új” Pest és Buda bérpalotái közt. Gondolom, nem vagyok egyedül abban, hogy szeretek sokáig elnézegetni egy-egy ilyen fényképet. Számos tanulsággal szolgálhat alaposan szemügyre venni a XIX. század végén készült Klösz György és mások által készített kordokumentumokat. Az utcai térhasználat minden bizonnyal eltérhetett a maitól, azt látom, hogy az utca (utcatér) nem korlátozódott a házakat szegélyező járdákra. Különösen a terek voltak nyitottabbak, sokhelyütt kis piacok, alkalmi árusok tanyáztak. Ez a városi látvány és szemlélet nem kétséges, hogy az autók megjelenésével és a forgalom többszöri lökészerű növekedésével szűnt meg. A városi autóforgalom esztelen méretű térhódításának következményei közül elsősorban csak egy (nem elhanyagolható) részlettel kívánok foglalkozni: a gyalogos közlekedés ellehetetlenülésével, illetve háttérbe szorításával.

Ki tudja, mióta tart az a folyamat, hogy a városban egyre kevésbé jó gyalog közlekedni. Csak az elmúlt 15 évben mintegy megduplázódott a gépkocsik száma, és a sebesség is megnőtt. Növekedett a zaj, és a levegő minősége romlott. A körút és még néhány nagyobb belvárosi főút szinte kettészeli városrészeket, kijelölve ezzel, hogy ez a körúton belül van, amaz kívül. A folyamat nem sokkal halad lassabban, minthogy hozzászokjunk. Fokozatosan fogadjuk el a helyzetet, nem törődve azzal, hogy mennyire nem kívánatos a gyalogosok kiszorítása a városból.

A város növekedésével, melyet ezúttal nem politikai döntéseknek (1950) köszönhetünk, hanem gazdasági „szükségyszerűségnek”, nőnek a városon belüli távolságok és a kényeszeres közlekedés. Funkcióktól szabadítanak meg kerületeket és utcákat, helyette egy pontba gyűjtik őket, hogy egyszerűbb legyen a vásárlás, például bevásárlóközpontban. Aki teheti, menekül a városból vidékre vagy egy közeli lakóparkba, ezzel autójához láncolja magát gyakran az is, aki eddig nem használta gyakran, mert nem volt rá szüksége. A mai városi élet aligha hasonlít száz évvel ezelőtti önmagára. Nincs összhangban azzal a kevés természettel, ami megmaradt, és lakóinak sem nyújt állandóságot. A funkcionálisan homogenizált városrészek szinte kikényszerítik a közlekedés gépesítését, hiszen legnagyobb gond a távolságok megnövekedése. Ezáltal fokozódik a városi levegő szennyezése, amit mi szívunk be, és mellesleg még időt sem takarítunk meg vele, hiszen egyenesen rabolja azt. A „mindent egy helyen” szlogen még a spórolósbakat is autóba ülteti. A fokozódó mobilitás elsőre vívmánynak tűnik, és pozitív előjellel is használják sokan. Valójában ez a gyakorlatban legtöbbször kényszer-mobilitást is jelent. Ott, ahol élünk, a lakóhelyünk már egyre kevésbé fontos hely. Presztízszt, státuszt még (egyre inkább) nagyon is jelöl, de lokális kapcsolataink a legtöbb helyen észrevétlenül, de szép lassan épül le.

A nyugaton az ötvenes-hatvanas években (amerikai mintára) kialakuló elővárosok a nyolcvanas-kilencvenes évekre elértek hozzánk is. Jobban mondva a folyamat már a külvárosi lakótelepek megépítésével elkezdődik, – amely lakótelepekre az a jellemző, hogy ott a lakófunkción kívül szinte nincsen semmi más. Nincs elég iskola, üzlet, nincsenek munkahelyek. Homogén, egyfunkciós telepek jönnek létre. Aztán a rendszerváltást követően felgyorsul a kiköltözés, bevásárlóközpont-építési láz veszi kezdetét, és ezzel fokozódik a belső kerületek slumosodása. Fokozottabb utazási kényszer kezd kialakulni, és egyre inkább autóközpontúvá alakul a város. Ez a jelenlegi trend viszonylag lassan emészti meg a gyalogosokat, de a folyamat iránya egyértelmű, és megállíthatatlannak látszik.

Jelenlegi tudásunk legnagyobb hányadát az elektronikus média kényszeríti ránk. Esetleg, mi magunk esküdtünk össze saját magunk ellen, azzal, hogy természetünket meghazudtolva szinte egyöntetűen annak hiszünk, akit (amit) nem ismerünk, semmit sem tudunk róla, és még csak nem is igazából értjük. Ez a média világa, melyről szakértőit is beleértve szinte semmit sem tudunk. Mégis, életünk minden területére behatolt, elfelejtjük tegnap mit mondott, abban élünk, amit ma mond, és fogalmunk sincs arról, hogy holnap mit fog mondani. A média használja és kiterjeszti az olyan fogalmakat, mint a sebesség, mobilitás, korszerűség. Azt üzeni, hogy ezekre egyre inkább szükségünk van ahhoz, hogy tartsuk a lépést a világgal. Bizonyos környezeti témák is már bekerültek ebbe a mediatisztált térbe. Ki vannak jelölve a környezettudatos fogyasztás és az egészséges életmód keretei, kanonizált változatai.

Azonban senki sem fog gyalog közlekedni azért, mert az autózás szennyez, és zajos. Nem számít progresszív gondolkodásúnak az, aki ellene van, és tesz is az autóforgalom csökkentéséért. A gyalogosok (nem autóval közlekedők) védelme, nyugalomuk biztosítása nincs tematizálva, legfeljebb közlekedésbiztonsági szempontból, a gyalogosok érkei nincsenek artikulálva a médiában, ezáltal jelenleg nem is része a közbeszédnek. Ezzel szemben egyre gyakrabban hallani, hogy a fokozódó autóforgalom sürgős beavatkozást kíván, és továbbra is az akadálymentesítés az adekvát tűnő megoldás. Minden más háttérbe szorítása mellett. Ez a probléma nem fog megoldódni, amíg a gyalogközlekedés érkeinek érve nem jelennek meg a médiában.

A Duna-part ma – adottságai ellenére – a város autósstrádjává készül változni. Azért következhet ez be, mert egy környezetvédelmi beruházással (szennyvízelvezető csatorna) amúgy is átépül a rakpart, és így egy kétszer két sávú út is épülne, amely ezzel megoldaná az észak-déli forgalom elvezetését. A Duna-parton! Budán, a világörökség részét képező Várnegyed alatt! Ahová mindig is gyalogközlekedés, jobban mondva csak korzó illene. Olyan utat építeni ide, amelynek semmi köze sincs ahhoz, ami mellett elmegy, amúgy sem egy városi (belvárosi) funkció.

Egy másik jelenség, a mélygarázs is csak első látásra járda- és környezetbarát. A mélygarázs eltünteteti az autókat az utcákról (járdákról!), viszont a parkolási gondok csökkenésének igazi nyertesei ismét az autóval közlekedők, és továbbra is csak a forgalom nő általa, hiszen már tud parkolni az is, aki eddig félt beülni kocsijába, mert bizonytalan volt abban, talál-e parkolóhelyet, vagy legalábbis drága volt néhány órára megállni a városban. Ki tudja hány százalékban, de szerintem ez is hozzájárul a forgalom növekedéséhez, és irtja a régi házakat, lokális kötődéseket. Hiszen minden mai épület korszerűtlennek tekinthető mélygarázs nélkül, azaz ma egy régi bérház kevésbé lesz alkalmas munkahelynek garázs nélkül, és a lebontása, lakóinak szétszórása jelenleg gyakorlat a várospolitikában. Több belső kerület (VII., VIII., IX.) ennek a folyamatnak a jelenlegi kísérletező terepe, a városrehabilitáció ezen formája ugyanis nem bizonyult sikeresnek Nyugat-Európában. Ennek szociális következményei felmérhetetlenek, határozottan elitista, esetenként rasszista és etnikai előítéleteket tükröz. A mélygarázs tehát rövid és hosszútávon is a város „ellen” hat. A szociális szempont autó-gyalogos relációban is értelmezhető, és kimenetele természetesen az utóbbira ró több nehézséget. Azonban ha a földalatti parkolók kiépítése mellett a közlekedéspolitikai korlátozó, fékező tényezőket is beiktatna a belváros forgalmának csökkenése érdekében, talán még előnye is lehetne azáltal, hogy legalább a járda csak a gyalogosoké lehetne, és a megfelelő szabályozási rendszer élhetővé tehetné a belvárost.

Az autóforgalom folyamatosságának preferálása másutt is megmutatkozik. Az érthetetlenül, és szerintem megmagyarázhatatlanul rövid zöld lámpák (a Deák tér környékén több helyen is, a Rákóczi úton stb.) még a jó egészségnek örvendő fiatalokat is zavarba hozza, az időseket lehet, hogy talán már nem is, mert nekik gyakorlatilag lehetetlen átjutni az autóáradat megindulása előtt. Az osztott járdák (megszámálhatatlanul sok helyen pl.: Rákóczi út, Bajcsy-Zsilinszky út) következtében viszont éppen hogy nem gyorsan kell átjutni, hanem gombnyomással kell jelezni (kinek?!)

átkelési szándékunkat, amit egy percnél is több várakozás után félig teljesíthetünk, majd félúton újra piros jelzés, és újra egy perc várakozás következik. Valószínűleg az lehet ennek az oka, hogy a rendszer kitalálói szerint a gyalogosnak nem csak a fékje jobb, de a kocsibűzt is jobban viseli, mint az autók a sok sétáló ember ilyen-olyan szagát, tehát ez minden bizonnyal így ésszerű. Főleg, hogy statisztikai adatok szerint a világon évente közel egymillió ember – gyalogosként! – lesz közúti baleset áldozata (A világ helyzete 2004).

Az emberiséget a végeláthatatlan modernizáció uralja, melynek legfőbb áldozata maga az ember. A sebesség immáron azért kell, mert minden elszakadt a maga egyszerűségétől, közvetlen környezetétől, – már egyre kevésbé könnyíti meg életünket (ha valaha is megkönnyítette azt) a technika. Elengedhetetlen szükségünk lett rá, hiánya sokak számára elemi csapást jelentene. A városlakót tovább individualizálja az autó, szabadon közlekedhet és ez ma minden közlekedési mód közül a legpreferáltabb. Ezt a hegemoniát az tartja életben, hogy a gépkocsi használata továbbra is a legnagyobb energiafelhasználással járó közlekedési forma, tehát a legnagyobb üzemanyag-eladással járó ágazat. Ki reklámozna manapság kerékpárt vagy olyan cifra öltözéket, melyet a századforduló nagyasszonyai és gentleman-jai viseltek szokásos délutáni korzóik alkalmával? A média megválaszolja, merre tartunk, és hogy a változások honnan várhatóak majd. Magyarország irányadó mintái Amerikából és Nyugat-Európából jönnek ismét. Arra kell tehát tekinteni, ha kíváncsiak vagyunk mi lesz a közlekedéspolitikai válasza a mai kérdésekre. Csak bízni lehet abban, hogy nem a „felzárkózás” szellemében folyik majd az előttünk álló problémák megoldása. Akkor ugyanis örök helyünk marad az európai városok versenyében az élhető tiszta város megteremtésében. A gazdasági fejlődés következtében nő az autók száma, és a jelenlegi közgondolkodás átértékelése nélkül halvány reményünk sincs arra, hogy a gyalogos fontos eleme legyen a növekvő forgalom miatt elengedhetetlen „fejlesztéseknek” a közlekedés megtervezésében.

A magán- és kereskedelmi autópark egyes országokban és a Világon, 1950-1999

Ország	1950	1960	1970	1980	1990	1999
(millió gépkocsi)						
Egyesült Államok	49,2	73,9	108,4	155,8	188,8	213,5
Japán	-	1,3	17,3	37,1	56,5	71,7
Németország	-	15,5	24,6	24,6	32,3	45,8
Kína	-	-	-	1,7	5,8	12,8
India	-	0,5	1,1	1,9	4,2	8,2
Argentína	-	0,9	2,3	4,3	5,9	6,6
Dél-Afrika	0,6	1,2	2,1	3,4	5,1	6,6
Cseh és Szlovák Köztársaság	0,2	0,4	1	2,6	3,7	5,1
Világ	70,4	126,9	246,9	411	583	681,8

Forrás: Cambridge, MA: The MIT Press, 2002

Forrás:

- Budapest Anno, Corvina 1996

- A Világ helyzete 1992 és 2004, Föld Napja Alapítvány