

Polyák Levente:

## A vágy villamosa

Versenyképesség, fenntarthatóság és az élménnyé tett utazás

A világ gazdasági és kulturális szálainak globális méretű összefonódása az elmúlt évtizedekben a városok egymástól való függésének is minden korábbinál szorosabbá válását idézte elő. Bár az egymáshoz viszonylag közel elhelyezkedő városok a történelem során mindig is együttműködtek, illetve vetélkedtek egymással, ezek a kapcsolatok ma sokkal összetettebb, átláthatatlanul részletes hálózatba rendeződnek, amelyből egyetlen város sem vonhatja ki magát. A városok versenyében elért siker számtalan összetevőt feltételez: a megfelelő gazdasági szerkezet, képzett munkaerő, innovációs tevékenységek megléte mellett kulcsfontosságú az adott város elhelyezkedése, elérhetősége - kommunikációs és közlekedési infrastruktúrája is.

A következő gondolatmenetben kísérletet teszünk arra, hogy a városi versenyképesség és fenntarthatóság szempontjai alapján nagy vonalakban megvizsgált vasúti közlekedést beillesszük a fejlett országok társadalmainak jellemzésére egyre gyakrabban használt „élménygazdaság” fogalomrendszerébe, elemezve a különböző közlekedési eszközökhöz kapcsolt értékeket és képzeteket, végül példák segítségével felvázolva néhány lehetőséget e képeknek a fizikai és gazdasági valóságba való visszaforgatására.

### Elérhetőség

Egy település gazdaságának kialakulásában nyilvánvalóan meghatározó jelentősége van földrajzi adottságainak. A rendelkezésre álló nyersanyagok, természeti erőforrások, a védelmi lehetőségek, a helyi lakosság hasznosítható adottságai mind nélkülözhetetlenek a helyi gazdaság kibontakozása számára, hiányuk azonban a megfelelő közlekedési infrastruktúra birtokában pótolható vagy ellensúlyozható. Az utak kezelése egyúttal közelség és távolság ellenőrzése is, a fizikai távolságok relativizálásának lehetősége, a térbeli viszonylatok kedvezővé formálásának hatalma. A munkamegosztás világméretű kiszélesedése során a helyi városi adottságok mind kevesebbet számítanak önmagukban, sokkal inkább a többi városhoz való viszonyukban: ahogyan egykor a legfontosabb városok általában kereskedelmi utak metszéspontjaiban jöttek létre, a legfontosabb, stratégiai jelentőségű pozíció ma is a csere megszervezőjének, a kapcsolatok fókuszpontjában állónak a kezében van.

A 19. században Európa-szerte megépült vasútvonalak új értelmet adnak a városok közötti távolságoknak, és a nemzetközi vérkeringésébe való bekapcsolódást jelentik e városok számára. A vasútvonal egy csomópontjává válni a 19. században egyúttal annyit is tesz, mint megjelenni egy nagyobb léptékű térképen: szimbolikus jelentőségű a városok stratégiai vetélkedésében, ugyanúgy, mint autópályákat és repülőtereket építeni a 20. század közepétől. A hálózatba csatlakozás emberek, tárgyak és gondolatok végtelen és egyre fokozódó intenzitású áramlását indítja meg, amely a helyi jellegzetességek, társadalmi formák, identitások feloldásával fenyeget. A nagy-

városban egymástól végtelenül távoli dolgok kerülhetnek egymás mellé, sajátos, korábban nem létező jelentésváltozatokat hozva létre ezzel, és elkerülhetetlenül aláásva a megszokott egyértelműségeket.

Deterritorializációnak azt a folyamatot szokás nevezni, amelynek során a társadalom egyes tevékenységei és jelenségei fokozatosan elvesztik térbeli, területi meghatározottságaikat, párhuzamosan a közlekedési és kommunikációs technológiák fejlődésével. A távolságok ettől kezdve az idő mértékegységeivel mérhetőek; a modernitás alapélménye a tér időbelivé változtatása: „*A teret megölte a vasút, és mi egyedül maradtunk az idővel*” - írja Heine. Az egyes technológiai szintek a távolságok egyre nagyobb léptékeit változtatják legyőzhetővé, és ezzel igencsak átformálják az ember által megélt tér szerkezetét, egyre inkább elszakadva test és terület alapvető viszonyától.

Az 1980-as években a kommunikációs technológiák robbanásszerű fejlődése sokakat arra készítet, hogy bejelentsék a deterritorializáció második, totális fázisba érkezését: az egyidejűség és egymás mellettség logikájának kibontakozását, az idő térre alakítását. Az Internet és a mobiltelefonok megjelenése és elterjedése, a különböző virtuális technológiák kidolgozása mind a megélt világ fokozatos immaterialitásba fordulását vetítik előre, különösen ami a helyváltoztatást illeti. Mégis, a túlterhelt és katasztrófával fenyegető közlekedés informatikai kiváltásának jóslata tévedésnek bizonyul: a kívánt forgalomcsökkenés elmarad, a szemtől-szembeni kommunikáció, a fizikai jelenlét szükségessége nem csökken.<sup>1</sup> A távvásárlás nem váltja be a hozzá fűzött ígéreteket, de mindenesetre tovább rontja az utak terheltségét. Az Internet szociális és kiegyenlítő hatása sem bizonyul univerzálisnak: az általános Internet-hozzáférés gondolata nyilvánvalóan illúzió, és az egyes hozzáférések minősége is jelentősen eltér; végső soron maga az Internet is szerverek függvénye, és mint ilyen, földrajzilag meghatározott.<sup>2</sup>

A közlekedés tehát változatlanul elsőrendűen fontos fejlesztési kérdés, amelyet továbbá sem szorítanak háttérbe az informatikai vívmányok. A közlekedés szerepe a városi fejlődésben többrétű: a közlekedési infrastruktúra kiépítése egyrészt hátra-kapcsoló hatást fejt ki (anyagok, tervek előállítása), ami tőkekoncentrációt idéz elő, másrészt pedig a kereskedelmet valamint az utasforgalmat fellendítő, előrekapcsoló hatással van a városra. A közlekedési infrastruktúra kialakításának konkrét területi hatásai is vannak: a pályaudvarok, autópályák, repülőterek mellett és mentén sajátos iparágak bontakoznak ki, telephelyek létesülnek. Az egyes közlekedési ágazatok megjelenése a városban ugyanakkor munkahelyeket hozhat létre, és emelheti a város rangját: új identitást, identitáselemeket kölcsönözhet neki.

A továbbiakban különösen ez utóbbi hatásokat szemléljük majd figyelemmel: egyrészt a vasút szimbolikus szerepét, amellyel a város képéhez járul hozzá, másrészt pedig a vasút helyi társadalomra, lokalitásokra és identitásokra gyakorolt hatását; mindezeket a deterritorializáció és a regionalizmus elméletei által létrehozott kontextusban.

---

<sup>1</sup> Erdősi Ferenc: Gondolatok a közlekedés szerepéről a régiók/városok versenyképességének alakulásában. In: *Tér és Társadalom*, 2002/1.

<sup>2</sup> Gabriel Dupuy: *L'effet Internet*. In: *Urbanisme*, 2004/334.

## Fenntarthatóság

Az 1970-es években megjelent „fenntarthatóság” fogalom az évtizedek során igen sok változáson ment keresztül, és bár mára minden (ellenőrzött és legitim) fejlesztési terv meghatározó alapelvevé vált, mégis számtalan kisajátítási kísérlet áldozatává vált: a fenntarthatóság egyes definíciói gyakran más szempontokból teljességgel fenntarthatatlan narratívákat táplálnak. Ilyenek például egyes délkelet-ázsai országok „környezetvédelmi diktatúrái” vagy a nemzetközi környezetvédő mozgalom jelentős részének stratégiái is, amelyek az egyetlen igazság birtokában küzdenek nem csak a felelőtlen profitvadászat, hanem egyszerű, naiv, hétköznapi világnézetek ellen is. A kívülről egy helyzetre kényszerített fenntarthatóság valójában nem fenntarthatóság: eszméinek illeszkedniük kell a létező értékekhez, és belsővé válva kell átforgalmazniuk azokat. A dilemma kulcsa nagy valószínűséggel ezen eszmék kommunikációjában, elfogadtatásában rejlik. Az elfogadás-elfogadtatás mechanizmusa pedig nem elsősorban a fenntarthatóság gondolatvilágának világos átgondoltságán és részletezett mérlegelésén alapszik, sokkal inkább e gondolatok vonzerején vagy éppen a pánik elvén.

Végtelenül fontos azt is látni, hogy a fenntarthatóság gondolatának mennyit árt, ha szószólói kimondottan gazdaságellenes érveket és szempontokat hangoztatnak; különösen akkor, amikor a fejlett országokban egyre világosabbá válik, hogy a fenntarthatóság irányelvei gyakran nem a gazdasági fejlődéssel szemben helyezkednek el, éppen ellenkezőleg, a hosszútávú gazdasági fejlődés egyik kritériumát alkotják a gyakorlatban is. A városi közlekedés esetére mindezt úgy fordíthatjuk le, hogy a városi gazdaság fejlődését ma valószínűleg jobban szolgálja az élhető környezet, mint a gazdaságot kiszolgáló „kemény infrastruktúra” megléte. Ez világosan kiolvasható nem csak az utca emberének elégedetlen megnyilvánulásaiból, de azokból a nyilatkozatokból is, amelyekben nemzetközi nagyvállalatok vezetői beszélnek vállalatuk közép-európai székhelye kiválasztásának körülményeiről. Ezek a nyilatkozatok valójában első kézből származó helyzetjelentések a közép-európai városok versenyének alakulásáról. A mindeme városok által megfogalmazott stratégiai célok legfontosabbjai, a vállalatok, befektetések, konferenciák és turisták idevonzása tehát nem kizárólag a fizikai infrastruktúra, hanem a legalább ugyanennyire fontos „szimbolikus és élmény-infrastruktúra” megteremtésén keresztül válnak lehetővé. A fejlett nyugat-európai városokban folytatott vizsgálatokból kiderül, hogy a lakosság egyre környezetérzékenyebbé válik, és szemében a természeti és az esztétikus épített környezet, a kulturális miliő fontossága egyenértékűvé válik az anyagi jóléttel.

## Szimbolikus fenntarthatóság

A fenntarthatóságot nem közelíthetjük meg kizárólag környezeti oldaláról. A fogalom sokkal nehezebben definiálható dimenziói a lakosság szociális, gazdasági, tájékozódási, kulturális állapotának kiegyensúlyozottságát, mind reprezentációs és szimbolikus igényeinek folyamatos kielégülését teszik szükségessé. E legutóbbi megközelítés jelentőségét ritkán ismerik el, pedig a várostervezés gyakorlata önkén-

telenül is egyre inkább a reprezentáció logikája szerint alakul, természetesen nem kimondottan fenntartható módon.

*„A város elsősorban kulturális jelenségek által reprezentált jelentések hálójaként fogható fel, és megértése elsősorban ezeken a reprezentációkon, szimbólumokon keresztül valósul (vagy hiúsul) meg”* - írja a városantropológus Niedermüller Péter.<sup>3</sup> A város szimbolikus gazdaságában pedig – talán meglepő módon – kulcsszerepe van magának a közlekedésnek is. A közlekedés az a médium, amelyen keresztül az euklidészi távolságok szubjektív, megélt távolságokká artikulálódnak, azokká a mértékekké tehát, amelyek mindennapi cselekvéseink terét és a helyekről való gondolkozásunk keretét meghatározzák. A közlekedés nem más, mint a (városon belüli vagy városok közötti) közelség és távolság képeinek megszerkesztése, rendszerezése és a velük való gazdálkodás – és mint ilyen, létfontosságú az egyes társadalmi csoportok önmagukról alkotott képében és a csoportok egymással fenntartott viszonyában. Természetesen ezeket a képeket más képek egészítik ki, az utazás ígéréteiben egyaránt szerepet játszik a másik helyről kialakított kép, a radikálisan távoli mintájára konstituált „Más-hol” képe, valamint e radikális távolságot legyőző és a közelség otthonosságává, biztonságává formáló közlekedési eszköz képe. Ezek a képek végső soron elválaszthatatlanok egymástól, mi először mégis ez utóbbiakkal fogunk foglalkozni, majd később rátérünk a „csatolt képek” fontosságára.

## **A közlekedés szimbolikus dimenziója**

A közlekedés szimbolikus dimenziója szembeötlő a kurrens nagyszabású európai vasútfejlesztési projektek esetében, különösen az 1980-as évektől kezdődően leginkább Franciaországban, de más nyugat-európai országokban is megjelenő nagysebességű vasutak (pl. a TGV, ICE, AVE, Thalys) elterjedésével. Az új típusú vonatok használata új pályák rendkívüli költségen való megépítését feltételezik, de mivel sebességük meghaladja a 250 km/h-t is, így a személyautónál (és gyakran a repülőnél is) jóval gyorsabb és kényelmesebb utazási módot tesznek lehetővé. Ilyen módon visszanyer valamit régi rangjából a vasút, és természetesen a városok között is új hierarchiát állít fel, megkülönböztetve azokat a városokat, amelyek elérhetőek az új vonalakon, és azokat, amelyek nem. Ugyanakkor, mivel e vasútvonalak sebességüknél és üzemanyag-fogyasztási hatékonyságuk szempontjainál fogva csak jelentősebb, nagyobb városokban állnak meg, az egyes területek polarizálódását segítik elő – még akkor is, ha a hálózatba bekapcsolt városok közvetlen vonzáskörzete nagymértékben megnövekszik, és e nagyvárosi övezetek kisugárzása is erősödik. Franciaországban például az eddig is abszolút centrális pozíciót őrző Párizs a TGV-hálózat kiépítésével csak tovább erősíti helyét, hiszen minden vonal itt találkozik össze és – Magyarországhoz hasonlóan, de nagyobb léptékben – gyakran egyszerűbb a két város közötti fizikai távolság többszörösét jelentő párizsi kerülőt választani, mert az út így is rövidebb ideig tart, mint ha megpróbálnánk elkerülni Párizst.

Lille-ben az utóbbi évtized városfejlesztésének fókuszában maga a városnak a vasúti hálózatban elfoglalt központi helye áll. Az 1970-es évektől erősen hanyatló hajdani iparváros az 1990-es évekre Európa egyik legnagyobb vasúti projektjének

---

<sup>3</sup> Niedermüller Péter: A város: kultúra, mítosz, imagináció. In: Mozgó Világ 1994/5.

középpontjává vált. A szerencsés módon a párizsi, a németalföldi és a dél-angliai fejlődési súlypontok között elhelyezkedő város egyúttal az ezen területek közötti vasúti forgalom csomópontjává – Európa főpályaudvarává vált, ennek minden előnyével és hátrányával együtt. Túl a számos gazdasági hozadékon, Lille imázsának is rengeteget számít ez a pozíció: amikor a francia vasúttársaság, az SNCF választása Lille-re esett, mint az észak-nyugat-európai vasúti közlekedés központjára, Lille nagyvárossá deklarálta magát, és felvette a Lille Métropole nevet. Az „európai pályaudvar”, az *Euralille* a városon belül is igen meghatározó elem: egy egész új városnegyed épül köré, kiegészítve a pályaudvart különböző kulturális, szórakoztató és üzleti funkciókkal. Mindemellett ez a pályaudvar igen sajátos zárványként viselkedik a térben: innen indulva körülbelül húsz perc alatt Brüsszel főterén lehetünk, miközben a lille-i főtérre jutáshoz is hasonló idő szükséges. Nyilvánvalóan kérdéses, hogy miként éli meg Lille lakossága városuk ilyen hirtelenségű státusznövekedését, amely egyrészt mindenféle új lehetőségekkel kecsegtet, másrészt azonban minden bizonnyal új anyagi terheket ró rájuk. Nem véletlen tehát, hogy a megpályázott, megnyert és idén (2004-ben) egész évben tartó Európai Kulturális Főváros eseménysorozatának fontos része az újítások helyi dimenziókkal való kibékítése, az új technológiák megismertetése és a „jövő városa” imázs összehangolása a helyi képekkel és képzetekkel.

Marseille példája jóval konfliktustelibbnek tűnik. A város, amely hagyományosan Párizssal szemben definiálja magát, és a lázadó, az ellenálló város képeit viseli szívesen magán, nehezen barátkozik meg azzal, hogy hirtelen az érdeklődés középpontjába került. A marseille-iek nemes egyszerűséggel „fasiszta beruházásnak” nevezik az *Euroméditerranée* projektet, Franciaország jelenlegi legnagyobb méretű beruházását, amely a várost az Európa és Észak-Afrika közötti csere központjává szeretné tenni, másképp, mint ahogyan az eddig zajlott. Marseille a projekt során nagymértékben épít a közlekedésre és a közlekedés városi tereire, hiszen a projekt középpontjában a hatalmas tengeri kikötő rehabilitációja, új értékekkel való felruházása szerepel, hasonlóan Marseille mediterrán vetélytársainak gyakorlatához: Barcelonához és Genováéhoz. A város rehabilitációja egy másik módon is szorosan kötődik a közlekedéshez: csak néhány éve avatták fel a Lyon felől érkező TGV vonalat, amely ilyen módon közvetlenül összeköti Marseille-t a fővárossal, mintegy 3 óra alatt teljesítve a 800 kilométeres távolságot. Ez a hirtelen létrejött közelség jócskán felzaklatta a város gazdasági viszonyait, és a lakók jó része joggal érzi úgy, hogy ennek nyomán elsősorban nem ők járnak jól. A TGV megjelenése utáni fél évben az ingatlanárak Marseille nagy részén soha nem látott módon megemelkedtek, és ez különösen igaz a kikötő környékére, ahonnan szép lassan kiszorulnak a szegényebb rétegek, kifelé, a rosszhírű északi városnegyedek felé. Minden bizonnyal a St. Charles pályaudvar felújítása is hasonló sorsra kárhoztatja a körülötte elhelyezkedő területeket; a közlekedés városi terei a szándékok szerint köztterekként, a tágan értett „csere” tereiként fognak működni, de minden bizonnyal nem ugyanazok számára, mint azelőtt.

A harmadik példa, amellyel ehelyütt foglalkozunk, Berlin, sok szempontból különleges város. A másfél évtizede egyesített város időközben fővárossá vált, és számos, egymásnak tökéletesen ellentmondó szándék kölcsönhatásában formálódott. Ezek a szándékok különböző identitásokban gyökereznek, Berlin különböző képeit és jövőképeit festik le, és más-más módon próbálják érvényesíteni ezeket a képeket. A város nyugati és keleti felének, valamint a hozzájuk kötődő különböző csoportok és szubkultúrák eltérő értékvilágait kibékíteni próbáló városvezetési és kormányzati

törekvések nem mindig járnak tökéletes sikerrel. A módszer közös szimbólumok létrehozása, amelyen keresztül egy egységes „berliniség” nyilvánulhat meg, valamilyen mértékben feloldva magában a különböző „berliniségek” konfliktusait. Erre a tudatos törekvésre jó példa a berlini főpályaudvar (Hauptbahnhof) már megkezdett építése, amely a korábban két főpályaudvarként működő Zoo és az Ostbahnhof között félúton készül; ez a fejlesztés minden másnál látványosabban visszahelyezi a pályaudvart 19. századi reprezentativitásába, városközpont-szerepébe.<sup>4</sup>

A közlekedés szimbolikus dimenziójának megmutatkozását számos más területen és más közlekedési eszközökkel kapcsolatban is fellelhetjük. Az elmúlt években tanúi lehettünk annak, ahogyan a magyar városok lomhán és esetlenül, de mégis versenybe kezdtek a fapados repülőtársaságok magukhoz vonzásáért – ezt a versenyt végül a még a többiekénél is lassabban reagáló főváros nyerte meg, és ezzel a kisebb városok óriási lehetőséget szalasztottak el. Ismertek ugyanis azok a sikertörténetek, amelyek egyes francia, spanyol, portugál vagy német kisvárosok repülőtársaságok általi felfedezéséről szólnak: a felfedezettség előnye korántsem kizárólag a közvetlenül e légitársaságok szállította utasok által hozott haszonban nyilvánul meg, sokkal inkább abban, hogy ezek a városok feltűnnek a Térképen, értelmet adnak a korábban ismeretlenül hangzó helységneveknek, bekerülnek a köztudatba, és ilyen módon más aktivitások érkezésének lehetőségét is nagymértékben megnövelik.

Látnunk kell azonban, hogy a közlekedés szimbolikus dimenziója nem korlátozódik egyszerűen az ismert, a gyorsabban, egyszerűbben vagy olcsóbban elérhető helyek közötti döntésre, hanem természetesen kiterjed a megfelelő közlekedési eszközök kiválasztására is. Igen valószínű, hogy ez a választás nem annyira a körülmények racionális mérlegelése eredményeképpen jön létre, hanem sokkal inkább a kellemesség és élmény összetevőiből születik meg. A városi közlekedés katasztrofális állapotáért okolható személyautó túl gyakori használata tehát legalább annyira a közösségi közlekedés - az úgynevezett „tömegközlekedés” - hibás kommunikációján múlik, a hozzá kötődő értékek, presztízsösszetevők és szerepek definiálatlanságán, mint a ténylegesen objektív körülményeken.

## A vágy villamosa

Pedig a közösségi közlekedésnek kollektív imaginációban megjelenő képei kieméríthetetlenek. Szemben az autónak 20. század közepén kibontakozó kultuszával, amely a felelősségmentes szabadság, a világból való fizikai kiszakadás, a sebesség és távolság individuális kalandját ígéri, a városi közlekedési eszközök sokkal inkább magához a városi identitáshoz kapcsolódnak, annak legklasszikusabb hordozói. A vonat, a busz, a villamos, de még a metró is a véletlen találkozás lehetőségét kínálja, ez pedig maga a város, a városiasság lényege: „*az idegenek egymással való folyamatos szembesülésének színtere*”<sup>5</sup>.

A társadalomtudományok diszkurzív fordulata óta bevett szokás a városról mint diskurzusról beszélni. A várost ebben a felfogásban nem annyira materiális jellemzői, mint inkább szimbolikus sajátosságai, a városról folytatott konstitutív beszéd

---

<sup>4</sup> Boris Grésillon et Dorothée Kohler: Berlin, capitale en attente. In: Hérodote, 2001/101.

<sup>5</sup> Niedermüller Péter: i.m.

határozzák meg: „A város jellege nem redukálható a város morfológiájára vagy gazdasági tevékenységeinek koncentrációjára, sokkal inkább a róla folyó diskurzusoktól függ, (...) amelyek a város reprezentációiba és anyagi szintjébe is beépülnek” - írja Lorenza Mondada, aki nyelvészként közelít a városhoz.<sup>6</sup> A várost a különböző szándékok, akaratok, vágyak, vélemények, definíciók formálják, amelyek gyakran látható ellentétekben törnek fel; ezek a hangok azonban természetesen nem azonos hatással bírnak a városra, egyesek meghatározó szerepre tesznek szert, míg mások észrevétlenül csendesülnek el.

Ebből a megfontolásból kiindulva talán nem értelmetlen megvizsgálni azokat a képzeteket, amelyek a különböző közlekedési eszközökhöz kötődnek, és amelyek - jelenlevőként a város diskurzusaiban - adott esetben sikerrel mozgósíthatóak a fenntarthatóság átkódolt üzeneteinek átadása érdekében. Számtalan példa adódik annak bemutatására, hogy az egyes közlekedési eszközök mennyivel pozitívabb képeket gyűjtenek maguk köré - ez intő jel a város közlekedéstervezői számára. Minden bizonnyal a villamos képe az, ami a legszorosabb kötődéseket és a legteljesebb azonosulást teszi lehetővé. Szabó Istvánnak, „Budapest filmrendezőjének” a filmjeiben például a villamos igen gyakran hangsúlyos szimbólumként szerepel, különösen a *Budapesti történetekben*: itt a háború végetértével a hazautat kereső csoport egy erdő szélén feldőlt villamosra bukkan; felállítják, helyrehozzák és különböző viszontagságok árán magukkal is cipelik a város elképzelt irányában. A villamos színtere lesz konfliktusoknak és szerelmeknek, miközben a régi pesti emlékeket is felidéző felületté válik. A villamos magának a városnak a szimbóluma, nem csak Szabó filmjeiben, hanem gyakran a századfordulós és későbbi Budapest irodalmában is.

Számos európai városban felismerték ennek a szimbólumnak az erejét. Bécsben időszakonként a villamosok nagy része magát Bécsset reklámozza: Wien ist anders. Franciaország-szerte a városok villamosvonalakat építenek: új vonalak létesülnek Nantes-ban, Strasbourg-ban, Bordeaux-ban, Lyon-ban és Párizsban is, gyakran pontosan a hajdani, 1970-es években megszüntetett villamosvonalak helyére. A villamosépítkezések fontos kampányeleme a lakosság bevonása - ez ugye igen valószínűtlen az új autópályák esetében - a szorosabb kötődések létrejötte érdekében. A villamos reneszánsza nem elsősorban praktikus kérdés: Alain Juppé francia zöld politikus nyilatkozta az épülő bordeaux-i villamosról: „A villamos a vágy képzeletvilágát teremti meg. Egyszerre hordozza a nosztalgia és a modernség képzetét.”<sup>7</sup>

Ezzel szemben az autóhoz kapcsolódó értékek az egyén önrendelkezésének diadalán túl a biztonság, a hermetikus elzártság, az izoláció, amelyek sok vonatkozásban az alapvető közösségi értékekkel is ütköznek. Úgy gondoljuk, hogy miután választásaink nagy részét a képek és a nagyrészt a képek által kialakított értékvilág határozza meg, talán nem otromba tévedés a közlekedési szokások kulcsát is a képekben, a közlekedés „imaginárius infrastruktúrájában” keresni, legalább ugyanannyira, mint az objektív fizikai és gazdasági struktúrában. Erre vélünk bizonyítékot találni abban is, ahogyan a vasút európai reneszánszának központi elemeként a kommunikációt, az utazás élményének hangsúlyozását, az indulás és érkezés megfelelő helyének megteremtését, a kapcsolt képek hangsúlyos használatát látjuk.

---

<sup>6</sup> Lorenza Mondada: *Décrire la ville*. Paris, 2000.

<sup>7</sup> interjú Alain Juppé-vel: *Urbanisme*, 2004/334.

## Élmény és vonzerő

Az 1968 utáni nyugati társadalmakat gyakran szokás az élményközpontúság fogalmával, az élményekre irányuló vágyak meghatározó erejével jellemezni. Számos társadalomtudományos elmélet foglalkozik a 20. század második felében végbement értékváltozásokkal, amelyek során a hagyományos polgári értékek – előrelátás, stabilitás, birtoklás – háttérbe szorultak, és helyüket az újdonság, a látványosság, a kaland vették át, alapjaiban rendezve ezzel át nem csak e társadalmak mindennapjait, de mélyebb hatásmechanizmusait is. A késő kapitalizmusban a piac logikájának robbanásszerű térhódítása (nem ismerve el e megkülönböztetések létjogosultságát) elmosa tény és képzeletbeli határait, az eladhatóságot jelölve meg a dolgok és jelenségek értékelésének egyedüli kritériumaként. A legdinamikusabban fejlődő gazdasági ágazattá az érzelmeket, vágyakat és álmokat termelő „szolgáltatóipar” válik, amely az élet minden területét alárendeli az élményeknek és a látványosságoknak. A korábbi elnyomó stratégiákat felváltó „csábítás” gyakorlata legitimálja a képek önállóságát, amelyek időközben a posztmodern filozófiát közvetlenül megelőző, 1960-as években kibontakozó és a későbbiekben igen meghatározó francia gondolkodásban is felszabadulnak a platonikus hagyomány által rájuk rótt másodlagos szereptől. A – lehető legtágabb értelemben vett – képek összekeverednek a valósággal, és annak formáló elemeivé, sőt „gyilkosaivá” válnak.<sup>8</sup>

A reprezentációk és a képek szerepének kérdése hamar felmerül a város diszkurzusaiban is, és korántsem kizárólag az elméleti munkákban: az elmúlt évtizedekben a városgazdálkodás és a várostervezés kurrens irányzatai határozottan a szimbolikus gazdaság, a reklám, az imázs-politika területei felé mozdulnak el – a város fejlődését a város vonzerejének képek segítségével való megteremtésén vagy megerősítésén keresztül képzelik el.<sup>9</sup> A nyugati országokban a szabadidő növekedése, az új gazdasági szektorok (idegenforgalom, szabadidő, média) előtérbe kerülése, és a városok globális versenyének kialakulása a kulturális kiadások növelésére ösztönzi a városvezetéseket.<sup>10</sup> Az élmények ökonómiájának (és nem ökológiájának!) ilyen típusú, egy területre koncentrált változata nyilvánvalóan logikus következménye a városok egy részének gazdaságát mindinkább meghatározó turizmus léptékváltásának. A kortárs társadalomföldrajz felfogásában a város az érzelmek, a vágyak felkeltésének sajátos színhelyévé válik.<sup>11</sup>

Ez a folyamat különösen látványos a városi és városközi közlekedés esetében, ahol a helyváltoztatás módjainak és céljainak megválasztásában gyakran sokkal inkább szimbolikus, mint gyakorlati szempontok dominálnak. Az „utazás” esetében ez nyilvánvaló, de a rutinszerű, hétköznapi „közlekedés” gyakorlata is nagymértékben értékektől, presztízstől, képektől és ígéretektől meghatározott. A városi és városközi közlekedés megszervezésének feladata tehát nem csak az anyagi infrastruktúra meg-

---

<sup>8</sup> Jean Baudrillard: Szimulákrumok processziója. In: Pethő Bertalan (szerk.): A posztmodern. Bp., 1992.

<sup>9</sup> Sharon Zukin: The Cultures os Cities. Cambridge, 1995.

<sup>10</sup> Franco Bianchini: Remaking European cities: the role of cultural policies. In: Bianchini (ed.): Cultural Policy and Urban Regeneration. Manchester, 1993.

<sup>11</sup> Nigel Thrift: Affective Cities. Cambridge, 2004.



teremtése, hanem egy „képi-képzelti infrastruktúra” létrehozása is: a közelségre és távolságra irányuló vágyak mozgósítása.

## Vasúti reneszánsz és a megújult pályaudvarok

A vasút jelentőségének 1980-as évekbeli felerősödését nem csak a nagysebességű vasútvonalak megjelenése és elterjedése, hanem a pályaudvarok átalakulása is jelzi. Már szó esett az épülő berlini főpályaudvarról, amely a város egyik központja készül lenni, és ennek kapcsán a pályaudvarok visszatérő reprezentativitásáról. A megújuló pályaudvarok ennek értelmében egyszerre üzletek és kulturális központok, a csere minden formájának helyszínei, és mindenek előtt események színterei. A grazi pályaudvar 2003-ban, Graz Európai Kulturális Főváros tiszte alkalmából folytonos eseménnyé változott, amelynek híre gyakran magát a Kulturális Főváros rendezvényeit is megelőzte. Az egyik brüsszeli pályaudvart egy olyan művészeti-kulturális társulat „rakta rendbe”, amely irodáját és műhelyeit rendezte be az állomásépületben, és a környék kulturális regenerációjának főszerepét vállalta magára. Egyre több városvezetés belátja, hogy a pályaudvar, mint a városba érkezés egyik lehetséges első pontja egyúttal az első benyomás megszerzésének helye is, amely komoly következményekkel jár a város további egyéni és kollektív percepciójára nézve.

Sok pályaudvar és vonat tehát valóságos élményként, színházként, sőt, moziként működik, különböző eszközökkel újragrjesztve a 19. századi pályaudvarok hangulatát. Természetesen a nagy kérdés a pályaudvarok kapcsán ugyanaz marad, mint általában a nagyszabású fejlesztések mindegyikénél: kinek a közterévé válik a pályaudvar, és kinek a képeit árasztja majd magából, kinek a közelségét teremti meg, és kinek az ingatlanjai értékelődnek fel a közelében? Sem a pályaudvarok, sem a vonatok rendezésének módja sem lehet a „megtisztítás” amúgy igen gyakran kedvelt gyakorlata, amelynek során fejlesztés nem csinál mást, mint egyszerűen megszabadul a nem kívánt látványként kezelt emberektől és az őket kiszolgáló, képviselő tárgyaktól. A megújult szimbolikus jelentőségű vasúti közlekedést és a hozzá kapcsolódó pályaudvarokat valójában olyan kulturális intézményként kell tekinteni, amelyek ilyen minőségükben közelségről és távolságról alkotott víziók „gondos elrendezésének, a sokféleség többekhez szóló képei vezényletésének és koreográfiájának lehetőségét követelik maguknak”<sup>12</sup>, és amelyek fontos szerepet töltenek be nem csak a város kifelé irányuló kommunikációjában, de identitásainak belső artikulálásában is.

Úgy véljük, hogy ezek a szertelen, csapongó gondolatok talán nem teljesen érdektelenek, akkor, amikor Budapest közlekedésének nagyszabású átalakulására készül, lassan megindul az utóbbi időben igen kelendővé váló vasúthoz tartozó városi terek kiárusítása, és amikor felmerült a Budapestet Béccsel és talán Párizssal is összekötő nagysebességű vasút ötlete – mindeme változások ugyanis stratégiai jelentőségűek.

---

<sup>12</sup> Sharon Zukin: i.m.

## **Felhasznált irodalom:**

- Baudrillard, Jean: Szimulákrumok processziója. In: Pethő Bertalan (szerk.): A poszt-modern. Bp., 1992.
- Bianchini, Franco: Remaking European cities: the role of cultural policies. In: Bianchini (ed.): Cultural Policy and Urban Regeneration. Manchester, 1993.
- Dupuy, Gabriel: L'effet Internet. In: Urbanisme, 2004/334.
- Erdősi Ferenc: Gondolatok a közlekedés szerepéről a régiók/városok versenyképességének alakulásában. In: Tér és Társadalom, 2002/1.
- Grésillon, Boris és Kohler, Dorothée: Berlin, capitale en attente. In: Hérodote, 2001/101.
- interjú Alain Juppé-vel: Urbanisme, 2004/334.
- Mondada, Lorenza: Décrire la ville. Paris, 2000.
- Niedermüller Péter: A város: kultúra, mítosz, imagináció. In: Mozgó Világ 1994/5.
- Thrift, Nigel: Affective Cities. Cambridge, 2004.
- Zukin, Sharon: The Cultures os Cities. Cambridge, 1995.