

Popp Ádám:

Tömegközlekedés – tömeges közlekedés

1.

Az élhető város fogalma valamivel szemben alakult ki és ez pedig nem más, mint az élhetetlen város. A városban élők többsége ezen a földgolyón gondolja úgy, hogy városban élni legfeljebb előnyös de nem feltétlenül jó. A kibírhatatlanság, az élettelenység, az idegenség, amely ezt a közösséget jellemzi, feltételezi, hogy létezik egy élhetőbb város is, amelyben a valódi közösségek döntései vannak túlnyomó többségben, az információk áramlása és ezáltal az emberi érintkezés is szabad, valamint az individualista közlekedési morál nem telepszik rá a közösségi érintkezésre.

A különböző elgondolások alapján alkotott, energiaszükségleteit megújuló erőforrásokból fedező, átlátható település elve régóta a tudósokat kísértő álom. Különböző megoldások születtek már ezen a téren, azonban egyikük sem bizonyult megfelelően „gazdaságosnak” és „univerzálisnak” ahhoz, hogy világméretben alkalmazásra kerüljön. Ezért én egy kicsit ahhoz hasonlítanám, amit a nagy autógyárak „tanulmányautó” néven hoznak létre. A használható ötletek ugyanis később nagymértékben alkalmazásra kerülnek.

Más azonban a helyzet, ha megvizsgáljuk arról az oldalról, amelyről látszólag elfeledkezünk: a város és a város létrejöttének szemszögéből. A város (település) ugyanis évszázados képződmény, kialakulása folyamán nagy tömegek zsúfolódtak össze kis helyen. Ez azonban magával vonja azt, hogy a személyes tér csökkent, ha a város mérete nem nőtt. Utóbbi növekedése azonban falat vont a városban élők és a város környezete közé, sőt néha a városon belül is.

Maga a város egy gazdasági-politikai-közigazgatási képződmény, nem pedig az emberi lakhatás természetes állapota. Ennek bizonyítására szeretném hozni azt, hogy nincsen olyan település, amely természetes fejlődése és növekedése folyamán önfenntartó maradt volna, nem lépett volna ki alapvető állapotából és ne került volna függésbe valamely más településtől esetleg politikai egységtől.

2.

A város kialakulása folyamán organikus egészként jelenhetett csak meg, mivel mindig egy adott központ körül alakultak ki azok a funkcionálisan is jól igazolható és használható épületek, amelyek aztán később a város szívévé alkották. A városok, amelyeket ez alapján nem különíthetünk el markánsan a falvaktól és más, gazdasági vagy katonai szempontok alapján létrejött objektumoktól, így lassan hálószerű szövetet kezdtek el alkotni, amelyek információt közvetítő és hordozó szervei maguk a benne élők lettek és amelyek sokáig a biológiai analógia mintáján fejlődtek, organikus, olyan rendezőelvek szerint, amelyek sokszor az egyedi érdekeket is felülbírálták. A városfejlődés során a diskurzus arról, hogy milyen is legyen a város, mindig a gazdasági-politikai élet legmeghatározóbb szereplői között folyt.

A középkori városok építése és fejlesztése folyamán a Test és a Másik élménye alapvetően meghatározta a másságról és az elfogadottól eltérő információs tartalomról kialakított véleményeket és cselkevesi stratégiákat.¹ Ennek megfelelően alakult sokáig a közlekedés (információs áramlás) kialakítása is: az adott erőforrások felett rendelkező emberek csoportja szorosabbra fűzhette kötelékeit, a város bizonyos részeit „megtisztította” a maga számára, míg másokat (ahol informális vagy formális érdekeltsége nem volt) érintetlenül hagyott.

A gyakorlatot a pozitivista gondolkodáson alapuló, tisztán tudományos alapú várostervezés szakította meg, amely a Test-konceptió alapján a „beteg” városrészeket akut, majd hosszútávú kezelés alá vette². Erre jó példa a párizsi várostervezés, ahol a város szövetében megtalálható, vagy már azon is kívülre nyúló erdőket racionalizálható formába rendezték és így megszűnt a bünözés egy jelentős melegágya is. A mai Champs-Elysées és az Eiffel-tornyot körülvevő rendezett terület helyén álló erdők régen a haramiáknak, tolvajklánoknak, szökött fegyenceknek és általában a söpredéknek tartott párizsiaknak adott búvóhelyet az igazságszolgáltatás és a király elől. A forradalom, miután persze bőven merített az ott élők közül hogy táborát bővítse, egyik első rendelete volt ezen területek rendezésének szükségessége. Később Napóleon fejezte be a művet: a fák nagy részét kivágták, házak százai épültek, és sugárutakkal és körutakkal tették lehetővé az újonnan kialakult városrész információáramlását a régebbi, még királyi, vagy már császári-köztársasági elit lakhelyei felé. A város rendezésének, felsőbb igények szerint való alakításának ez a módja azonban nem volt kifizetődő.

A hatalom akarásának pozitivista eszménye melyet tagadni igyekezett de mélyen magában hordozott³, úgy ütött vissza, mint más semmi a 19.század folyamán. Az európai városban a kommunikációs csatornák lassan, de biztosan lezárultak, csapjaikat pedig felülről zárták el. Az ellenőrzés, amelyet az elit irányított, láthatatlan és látható részre osztotta a várost, és az egyes részek között felépültek az egyes visszatartó-irányító szervek, falak, tornyok, kapuk. Az erőforrások nagy része felett uralkodók számára azonban a kapitalizmus térnyerésével együtt egyre inkább szükségük lett azokra, akik az általuk kialakított város testében mint „betegség”, mint „daganat” éltek.

A városban élő munkásság, iparosok nagy része, illetve az oda áramló nincstelenek nagy tömegei így lassan félrabszolga sorba kerültek⁴, aminek következménye az egyre szigorúbb ellenőrzéssel megvalósított szegregáció lett. A saját szabadságukért és az erőforrások feletti ellenőrzésért folytatott harc komoly és intő példái voltak a szélsőséges kommunizmus terjedése, a párizsi kommün, a bécsi munkáslázadások, a Spartacus-mozgalom által szervezett nagy sztrájkok Berlinben vagy a nagy német iparvárosokban, illetve a május 1-jei munkabeszüntetések, amelyeket általában a karhatalom vagy megakadályozott vagy véresen elnyomott. A folyamatos városfejlesztések miatt, amelyekkel a hatalom inkább kiszorítani akarta a munkásságot az erőforrás-elosztások központjának számító városból és annak hatalmi szervezetéből, illetve elejét venni a tömegmozgalmaknak (ezt katonai stratégiákkal indokolták és ilyen például a budapesti belső kerületek nagy sugárútjai körüli kis utcák tagoltsága és szűkösége is⁵, amely

¹ Phil Cohen: „In Visible Cities: Urban Regeneration and Place-Building in the Era of Multicultural Capitalism”, *British Journal of Middle Eastern Studies* 26(1999), 1., 9-29.

² Cohen, i.m.

³ Nietzsche: A hatalom akarása, Cartaphilus, Bp., 2002

⁴ Marx: A tőke, I. kötet, 4.fejezet

⁵ Gyáni Gábor-Kövérv Lajos: Társadalomtörténet

kiválóan funkcionált a „fekete csütörtökön” és az orosz ostromkor egyaránt) az emberek egyre nagyobb tömege került a város periferiájára és szorult ki az általános jóléti szolgáltatásokból, amelyek a város magjában élőket jellemezték⁶.

A városi közlekedés alapjait tehát alapvetően a városszerkezet alakulása határozta meg és ennek döntési mechanizmusa során dőlt el minden, ami később a 20. majd 21. század városainak közlekedési problémáit is okozza.

3.

A népelemszámban felduzzadó városok számára gondot jelent az, hogy az információáramlás zökkenőmentes és fenntartható legyen mindenütt. Az egyének számára a gazdasági termelésben elfoglalt helyük és ezáltal saját életkörülményeik újratermelése miatt többnyire folytonos helyváltogatásra van szükség. Ezen felül pedig mindennapi ügyeik intézése során is helyet kell változtatniuk, közlekedniük kell.

A közlekedés önmagában tehát nem jelenthet problémát, de a városfejlesztések során minden terv azzal számol, hogy az egyedi igények létrehozhatják azt a fajta területfelhasználást, amely révén a távolságok lerövidülnek, ezáltal pedig az egyének internális és externális költségei is csökkennek.

Egyes várostervező építészek elgondolása szerint például a város olyan kis sejtéből kéne hogy álljon, amelyen belül minden elérhető tíz perces gyaloglással⁷. Ezt a fajta modern, urbánus elméletet látszik alátámasztani az, hogy az egyre több sétálóútcával és közparkkal büszkélkedni kívánó európai városokban a belső városokat aszerint újítják meg, hogy a funkcionálisan használható objektumok egyes területektől milyen távolságban vannak. Az elmélet ellen szól viszont, hogy az egyént teljes mértékben helyhez köti, ezáltal pedig arra kárhóztatja, hogy az életlehetőségek széles tárháza helyett kisebb spektrumból válasszon. A szabadság ilyesfajta korlátozását azonban semmilyen demokrácia, sem városvezetés nem teszi, nem teheti lehetővé.

Egy másik elmélet szerint a gyalogos közlekedést ötvözni kell az egyre inkább terjedő motorizációval⁸. Ezt a fajta modern szemléletet, amely tágas tereket és tiszta, szellős városokat képzel el, azonban ismét csak a pozitív beláthatóság korlátolt szemlélete szülte. A városban a gyalogosforgalom elé helyezett vagy mögé rendelt, vagy akár azzal ötvözött autósforgalom könnyen tönkreteszi a várost és ismét az olyan, sűrűn lakott területek feletti ellenőrzést teszi a magasabb erőforrás-potenciállal rendelkezők kezébe, mint Harlem vagy Bronx.

Márpedig a kulcskérdés nem az, hogy hogyan kell megtervezni egy várost, mert a város nem egy jól dübörgő Mercedes-motor, amelyet tesztelesek során és tervasztalon alkotnak. Fontos, hogy a városban élők számára is fontos legyen a saját környezetük és a politikai akarat kinyilvánítása. Fontos, hogy civil szerveződések alapján indulhasson el egyfajta kontroll, amely lehetővé teszi a városban élőknek, hogy ne a fejük felett döntsenek, sokszor ellenük.

⁶ Idevág József Attila: Külvárosi éj című verse és Déri Tibor: Felelet, illetve Befejezetlen mondat című regénye. Az elidegenedés a saját politikai akarat dühként való megnyilvánulása, az ürességgel terhes lét mind jellemzői annak a városnak, ahol egyértelműen nem a közösségi döntés az irányadó.

⁷ Colin Rowe – Fred Koetter: Kollázsváros, In: Kerékgyártó Béla (szerk.): A mérhető és a mérhetetlen. Typotex, 2000, illetve ugyaninnen Leon Krier: A városi építészet helyreállítása

⁸ Le Corbusier: Athéni Charta: Végkövetkeztetések in: Kerékgyártó Béla (szerk.): A mérhető és a mérhetetlen. Typotex, 2000, 106-114. old.

4.

Az önálló cselekvésre és politikai érdekérvényesítésre képes szervezetek kialakítása és döntéshelyzetbe hozatala még nem egyedülálló megoldás. A szubszidiaritás elvével kiegészülve azonban már ütőképes együttműködést alkothat, amelynek eredménye lehet a politikai szinten jól képviselt helyi közösség.

A közlekedés szempontjából ennek kiemelkedő jelentősége van, azonban pontosan ezen a szinten szűnik meg cselekvési készsége is: a nagyobb erőforrást igénylő beruházásokhoz valószínűleg egy közösség ereje nem elég, ezért közösségre kell lépnie másokkal is, aminek következménye, hogy ismét az erő elve érvényesül. A magasabb potenciállal rendelkezők így könnyen maguk alá gyűrhetik az alacsonyabb potenciállal rendelkezőket, így azok lassan kiszorulhatnak a döntéshozatalból (is).

Ha a mindenki számára maximálisan hasznos közjó racionális döntéseméleti fogalmából indulunk ki, akkor könnyen kimutatható, hogy a közlekedés kérdése és tömegessé válása egyéni döntéshalmazok következménye. Mivel két pont között az ember mindig a legrövidebb utat választotta, ezt egyenesekkel próbálta meg modellezni, utakat épített. A városok kialakulásával, annak organikus létrehozása, sokszor spontán szerveződése során létrejött terek nem engedték ezek kialakítását, ezért a városban a két pont között legrövidebb távolságot a legkisebb felhasznált idő jelenti. Erre nem csak az szolgál triviális példaként, hogy senki nem utazik másfél órát csak azért, mert így van kedve, holott 20 perc alatt a távolság akár gyalog is megtehető. Hanem leginkább az, hogy a tömeges közlekedésnek versenyt kínál, nem természetes módon szerveződő tömegközlekedés (mint már a neve is mutatja) nem individuális jellegű, hanem sokkal inkább adaptív, kényszerítő erejű és megtűrt.

Az az ember, aki egyedül utazik a kocsijában reggel és tőle és másik hatvan fajtársától áll a kocsisor és így a dugó a Keresztúri úton, lehet nem normális, vagy eszement, de be kell, hogy lássuk, sokkal jobb dolga van, mint annak, aki a buszon, levegőtlenül csimpaszkodik, mindenféle, utazásra teljesen alkalmatlan pózban.

A modernitással meghatározott és felbukkanó, a posztmodern által szélsőségesen is propagált individualizmus egyik kísérőjelensége, hogy a személyes teret, a személyes élményeket az ember nem akarja és nem is meri másokkal megosztani. Innentől számítva belátható, hogy milyen jövő vár a jóval gazdaságosabb és externális költséget is kevésbé magában hordozó tömegközlekedésre a tömeges közlekedéssel szemben.

A gyalogos lehetőséget lassan felfalja a kosz, a zaj és az autók hömpölygő hulláma, valamint a koncepció nélküli és a pénz után lihegő várostervezés.

5.

Gyalogos forgalomról természetesen csak akkor beszélhetünk, ha a séta, amit megteszünk, belátható távolságot feszít maga elé, ez pedig egyre rövidül, részben a gyalogos közlekedés presztízsvesztésének következtében, részben a közben tapasztalható környezeti ártalmak miatt. Sokszor az emberek úgy tartják: nagyobb biztonságban vannak saját autójukban, mint akár a buszokon, akár a járdán, mert azt sajátjukként védhetik és mintegy kapszulát alkotva kizárhatják a negatív hatásokat.

Ezért vonzóbbá kell tenni a gyalogközlekedést, ami elsősorban azzal is jár, hogy az autóközlekedés presztízséből „lopunk”. Drága megoldás erre, de hasznos az autóforgalmat a föld alá terelni, illetve bevétel-kieséssel jár a fenntartónak, ha bizonyos helyekről kilittyák az autósokat (a be nem szedett parkolási díjak miatt). Azonban számolni kell azzal is, hogy hosszútávú költségek terén ezek jóval gazdaságosabbak és

korlátozzák az önkényes vagy éppen céltalan kocsihasznaátot. A felszínen futó tömegközlekedés azonban megmaradhat tisztának (villamos, gázüzemű buszok), bár a felszín alatti közlekedés melléktermékei mint probléma jelentkezhet odafent is, és figyelembe kell vennünk, hogy bizonyos távolságokról érkezők számára az autó még mindig jó megoldás. Ez a fajta elgondolásmód azonban tipikus társadalmi csapdát eredményez.

A verseny, amit a tömegközlekedés a tömeges közlekedéssel szemben folytat, valószínűleg soha nem ér véget, de kilátástalan módon próbáúlja felvenni a kesztyűt annak érdekében, hogy az utakat és a várost ne fojtsa meg a dúsított és hűtött levegőjú autók zárt kapszuláinak sáskahada.

Bibliográfia

Phil Cohen: „In Visible Cities: Urban Regeneration and Place-Building in the Era of Multicultural Capitalism”, *British Journal of Middle Eastern Studies* 26(1999), 1., 9-29.

Colin Rowe – Fred Koetter: Kollázsváros in: Kerékgyártó Béla (szerk.): *A mérhető és a mérhetetlen*. Typotex, 2000, 106-114. old.

Leon Krier: A városi építészet helyreállítása in: Kerékgyártó Béla (szerk.): *A mérhető és a mérhetetlen*. Typotex, 2000, 106-114. old.

Le Corbusier: Athéni Charta: Végkövetkeztetések in: Kerékgyártó Béla (szerk.): *A mérhető és a mérhetetlen*. Typotex, 2000, 106-114. old.

Walter Benjamin: A második császárság Párizsa Baudelaire-nél in: Walter Benjamin: *Angelus Novus*. Magyar Helikon, 1980, 819-931. old.