„Szempontok a városi közlekedési eszközök megválasztásához”

dr. Rigó Mihály
ny. mérnök

Nemrég az Index közölt egy cikket, amely főleg a főváros aktuális közlekedési gondjaival foglalkozik.
Sajnos vastagon megjelennek ebben az írásban is a Kormány és a főváros közti áldatlan, aktuális politikai, napi küzdelmek is, a főszereplőkkel nevesítve.
Nagyon sajnálom azt, hogy egy lényeges szakmai kérdésbe ilyen mélyen befészkelte magát a politika, mert ez nem egyedül Budapest gondja. Ez magában egy rendkívül fontos szakmai kérdés. Talán látható, hogy világjelenségről van szó, majdnem minden város folytatja a saját küzdelmét és megoldásokat szeretne kipróbálni. A dolog természetének megfelelően eleve személyautó ellenes, tehát nem lehet a személygépkocsi vezetők szimpátiájára számítani. de náluk többan vannak a városlakók. Mivel a téma ma még rendkívül megosztó, kiválóan alkalmas a politikai ellenfeleket szembe fordítani.
Kérem a tisztelt olvasókat, hogy ezeket a sorokat ugorják át, hagyják ki, mivel én ezeket ki nem húzhatom.
Viszont a felsorolt tényeken érdemes lenne a mi városunkban is elgondolkodni, mert azok sajnos itt is érvényesek.”
„szamizdat_youtube2022. június 18.

Az autók tönkreteszik a városainkat

SZAMIZDAT

Ez a szöveg 2022 februárjában és márciusában íródott, és a 2022. április 8-án közzétett "Az autók tönkreteszik a városainkat" című Szamizdat-videó átirata.”

„1. Intro

Mi, hogy ezek [többsávos gyorsforgalmi utak] tök normális elemei a városképnek? Hogy nem indokolják a drámai zenét, amit csatoltam hozzájuk? Talán, de belegondoltál már, hogy jól van ez így vagy esetleg valamit változtatni kéne? Hogy messze túl sok közterületet engedünk át az autóknak, messze túl sokat költünk rájuk és messze túl sokat áldozunk fel értük, mikor minden racionális elgondolás szerint meg kéne tőlük szabadulnunk, hogy megtartsuk a Földet egy élhető bolygónak?

Én is pesti gyerek vagyok, itt születtem, itt nőttem fel, szóval tudom, hogy hogy a városunk ilyen. Azt is tudom, hogy ez a téma olyasmi, amin nem igazán gondolkodik el az ember, amíg el nem kezd rajta igazán gondolkodni. Valahogy a városainkat, ahol mi, az emberiség több, mint fele lakunk, még progresszív körökben sem övezi olyan kritikus vizsgálódás, mint az élet más területeit.

Például fogadni mernék, hogy a nézők közül kevesen tűnődtek el azon, hogy gyerekkorunk óta arra vagyunk kondicionálva, hogy a durva, nagyszemcséjű aszfalt az autóknak van, a finomabb, kisszemcséjű pedig az embereknek. Ezért furcsa érzés az autómentes napon megkötések nélkül sétálgatni a négysávos út közepén, olyan, mintha tilosban járnánk. Pedig azon kívül, hogy ez normál esetben egyedül az autók terepe, semmiben nem különbözik más közterektől. Csak épp megszoktuk, hogy a dolog így van, hogy ezek a tények állnak fenn, hogy a világ így néz ki, úgyhogy nem igazán izgatjuk magunk miatta.

De én szeretem az ilyesmit megkérdőjelezni, úgyhogy itt jön a mai első igazán merész kijelentés: akárcsak a pénz, országok, nemek és az idő, az utak is társadalmi konstrukciók. Egyedül azért léteznek, mert a társadalom egésze megegyezett abban, hogy léteznek. Enélkül az utak csak nagy, fekete csíkok, amik semmit nem jelentenek; ugyanúgy, ahogy a százforintos is csak egy darab vas, amíg meg nem egyezünk róla, hogy száz forintot ér.

Azt is tudom, hogy közlekedés szempontjából Budapest nincs épp a helyzet magaslatán. Én is naponta tapasztalom, hogy a buszom beleragad a dugóba, hogy a Rákóczi úton sétálva nem hallom a saját gondolataimat, hogy a villamosnak meg kell állnia, mert valaki keresztbe áll a sínen. Egyesek szerint a dugók azért vannak, mert ahelyett, hogy kibővítenék az utakat meg a parkolókat, a város inkább felújít pár közteret, bicikli- és buszsávokat létesít, vagy a villamosra hangolja a közlekedési lámpákat.

Ezeknek az embereknek üzenem, hogy egyrészt a sávok hozzáadása más közlekedési módok rovására amúgy sem hatékony megoldás, hogy miért, arra majd később visszatérek, másrészt pedig a városban közlekedőknek csak a 35 százalékát teszik ki autósok, úgyhogy nem is túl demokratikus az ő igényeiket előnyben részesíteni.
Ezt próbáltam most diplomatikusan megfogalmazni, de azért hozzáteszem, hogy szerintem már maga az új sávok követelése is pofátlan, nárcisztikus és végtelenül dühítő. Főleg, mivel az emberek, akik emiatt panaszkodnak, sokszor nem is Budapesten élnek, hanem valami távoli agglomerációból autóznak be mindennap.

Ez olyan mintha valaki átjönne hozzád vendégségbe, aztán egy bontókalapáccsal kiütné a faladat, mert szerinte nem elég széles az ajtó.

Mert ez a fájó igazság – mármint valakinek biztos fáj – a városba nem kell, sőt, nem szabad autóval menni. Nem erre való. A város az embereké, nem autóké.
Szerencsére az Észak-Amerikai szintű autókultúrát meg sem közelítjük, de mégis

érdemes elgondolkodni rajta, mennyi területet feláldozunk az autós infrastruktúrának, és hogy ezek a területek nem lennének-e jobban hasznosítva közösségi terekként. A Duna partjai a Nagykörúton belül szinte végig egy gyors autós folyosóként szolgálnak. Dunától az Astoriáig összesen kb. 6 fa van a Kossuth Lajos utca mentén, az is mind a Ferenciek terén. És szerintetek hány sáv széles az Üllői út a Nagyvárad téren? Segítek, kilenc.

Ebben a videóban amellett fogok érvelni, hogy Budapest jövőbeli fejlesztései során háttérbe kell szorítani az autós infrastruktúrát, el kell tántorítani az embereket az autóhasználattól, és nagyobb hangsúlyt kell fektetni a közösségi és kerékpáros közlekedésre, amik sokkal fenntarthatóbb alternatívát nyújtanak. A sok adat miatt ebben a videóban a korábbiakhoz képest sokkal több forrást használtam, és nem mind fog megjelenni a képernyőn. A jobb felső sarokban megjelenő szám fogja jelölni az épp releváns forrást, és a leírásban található linken számozott listában lehet majd őket megtalálni.

2. Az autók nem valók a városba

Első körben tisztázzuk, miért is kell csökkenteni az autóforgalmat.

A zöld szervezetek évtizedek óta kalapálják a fejünkbe, hogy a személygépjárművek fogják sírba vinni a bolygónkat. Bár ez a megközelítés kényelmesen megfeledkezik a klímaváltozás ezer más okáról, amivel szintén foglalkozni kéne, attól még igaz, hogy a személyenkénti károsanyagkibocsátás az autónál a legmagasabb minden közlekedési módszer közül, a repülésen kívül. Főleg, ha egyetlen ember utazik az autóban, tehát a BME mérése szerint az esetek több, mint háromnegyedében. Az Európai Unióban 2019-ben a szén-dioxid kibocsátás több, mint 31 százalékáért a közúti forgalom felelt.
A károsanyag-kibocsátás problémájára az elektromos autók csak részben kínálnak megoldást. Igaz, hogy a legtöbb esetben még akkor is kevesebb kárt okoznak egy hagyományos autónál, ha egy szénerőműből származik az áram, amit beléjük töltünk, de muszáj mellettük fejleszteni az elektromos hálózatot is, és elmozdulni a fosszilis tüzelőanyagoktól a megújuló és atomenergia felé. Emiatt, és az akkumulátorok szennyező gyártási folyamata miatt egy 40 kilowattórás aksival felszerelt autóval 52000 kilométert kell menni, egy 120 kilowattórással pedig 230000-et, mire az addigi élete alatt kibocsájtott károsanyag kevesebb lesz, mint egy belsőégésű motorral hajtott autóé.
Nem akarom azt a benyomást kelteni, hogy az elektromos autók rosszabbak lennének, mert egyáltalán nem azok. Ha megfelelő forrásból származik az

elektromosság, ami hajtja őket, akkor sokkal jobbak a benzines autóknál, de ha nem, legtöbbször akkor is jobbak, csak kevésbé. Például kevésbé rontják a város levegőjét és motorzaj híján halkabbak is, legalábbis 40 km/h alatt, mert afölött a legtöbb autónál úgyis hangosabb a kerék zúgása az aszfalton, márpedig kerekei az elektromos autóknak is vannak. Szeretném, ha egyértelmű lenne, hogy az elektromos autókra való átállás nem a végső megoldás a városi közlekedés bajaira, mert nagyon sok, autók által okozott probléma velük is fennáll.
Az egyik ilyen az autók helyigénye. Itt van például a BKK mérése a Nagykörút forgalmáról az Oktogon és a Corvin között. Az emberek több, mint kétharmada villamossal utazik, autóval pedig alig több, mint az ötöde. Ennek ellenére a körút látképét nem a párpercenként járó villamosok dominálják, hanem az állandó, tömött kocsisorok. Ennek az az oka, hogy egy Combino 350 embert visz (4 fő/m^2-vel számolnak, úgyhogy a négyeshatoson még talán többet is), az átlag autó pedig 1,28-at. Minden más közlekedési mód hatékonyabban használja ki a rendelkezésére álló teret.
Az elmúlt években a kormánymédia előszeretettel állítja be Karácsony Gergelyt Budapest belvárosi dugóinak az egyedüli felelőseként. Való igaz, a korábbi városvezetésektől megörökölt és az általuk elhanyagolt vagy elmulasztott fejlesztések, mint a 3-as metró, Lánchíd és Blaha Lujza tér felújítása, illetve a belvárosi kerékpáros infrastruktúra csigatempójú fejlesztése tényleg nem könnyítik meg az autósforgalom folyását, mert a céljuk nem ez, hanem hogy a városlakók életminőségét javítsák felújított közterekkel, autós közlekedésre kínált életképes alternatívákkal és azzal, hogy nem szakad le alattuk a híd.

Imádom, mikor ezekben a videókban panaszkodnak az autósok. Szarul lehet haladni a körúton a biciklisáv miatt? Gratulálok, pont ez a lényege, szállj ki az autódból és ülj fel egy biciklire vagy a villamosra.
Az autósok örökké szélesedő utakat akarnak, mert azt hiszik, több sávon jobban lehet haladni. Ez olyan, mintha az elhízást azzal próbálnánk gyógyítani, hogy lazítunk az övünkün (Lewis Mumford). Rég kimutatták, hogy az utak bővítése nem oldja meg hosszútávon a magas forgalmat, mert a nagyobb kapacitás több felhasználót vonz be, magyarul a bővítés után rövid ideig jobb lesz a forgalom folyása, aztán az új felhasználók kitöltik a rendelkezésre álló teret, megint dugó van, és megint elkezdenek egy új sávért könyörögni.
Ezt a jelenséget hívják indukált keresletnek, és aki nem ismeri fel, és tovább bővíti az utait, az úgy végzi, mint mondjuk Houston, ahol egy 26 sávos autópályán is csak másfél óra alatt lehet megtenni 35 kilométert, és ahol akkora csomópontokat építenek, mint a Kiskörút által határolt terület.

Ugyanakkor a belvárosi építkezéseken kívül más okai is vannak a főváros állandó dugultságának, és ebből az első pusztán az autók számából ered. 2000 óta 70 százalékkal nőtt az autók száma Magyarországon, Budapesten belül csak 26 százalékkal, de Pest megyében 124 százalékkal. Mindezzel párhuzamosan Budapestről egyre többen költöznek ki az agglomerációba.
És bár néhány környező település elérhető a BKK buszaival, HÉV-vel vagy a MÁV elővárosi vonataival, ezek egyelőre nem elég vonzóak az agglomerációban lakók többségének. A BFK szerint naponta 300000 autó ingázik az agglomerációból a fővárosba, és csak az ingázók 30%-a használ közösségi közlekedést. Budapesten minden második kilométert olyan autóval tesznek meg, ami az agglomerációból jött be.
Ez azért problémás, mert a város belső úthálózata nem tudja eltartani ezt a mennyiségű autót sem átviteli kapacitással, sem parkolóhelyekkel. A Covid miatt a közösségi közlekedést használók száma a járvány előtti szám 24 százalékára esett, és tavaly év végéig csak a 74 százalékára emelkedett vissza. Helyette az emberek inkább autóval járnak, hogy elkerüljék a fertőzést.
A rengeteg ingázó miatt a belváros utcái túlcsordulásig vannak parkoló autókkal. Gyakran útját állják a menetrend szerint közlekedő troliknak, és rálógnak az amúgy is iszonyat keskeny járdákra, ami eléggé meg tudja nehezíteni a babakocsival vagy kerekesszékkel való közlekedést. Az elakadó trolik problémáját az Erzsébetvárosi önkormányzat a járdán való parkolás engedélyezésével próbálta orvosolni, ezzel leszűkítve a járdákat 140-ről 75 centire. Mindez jól illusztrálja az elterjedt hozzáállást az autókhoz; tudjuk, hogy valamilyen problémát okoznak, úgyhogy ezt megoldandó, engedményeket teszünk nekik, és közben büntetünk másokat, jelen esetben a gyalogosokat.
Mivel a belvárosi utcák és parkolóházak hamar megtelnek, meg amúgy is túl sok idő eljutni odáig, sokan kijjebb rakják le az autót, és az út maradékát közösségi közlekedéssel teszik meg. A népköztársaságban a panellakótelepek építésekor nem számoltak azzal, hogy minden lakáshoz tartozni fog egy autó, azzal pedig végképp nem, hogy az ingázók parkolási igényeit is el kell majd látni, úgyhogy nem meglepő, hogy a lakótelepek parkolói is messze túl vannak terhelve.

A Köki melletti lakótelep utcáit egyszerűen lezárták sorompóval, hogy csak a lakók és a szolgáltató járművek hajthassanak be, és ez a jobbik megoldás, mert Óbudán például egyesek szerint a zöldterületeket fel kéne számolni, és parkolókká alakítani. Ezek a zöldterületek annak idején tudatosan voltak beletervezve a lakótelepekbe, hogy élhetőbb környezetet teremtsenek, de nem baj, aszfaltozzuk le őket, biztos van, aki jobban szeretne egy óriási betonplató közepén lakni.

De nézzünk meg más szempontokat is. Ismerős, mikor a Cities: Skylinesban az emberek hisztiznek a zajszennyezés miatt, aztán tömegesen belehalnak? Igen, ez a valóságban is így van, csak kicsit kevésbé dramatikus formában. Az európai nagyvárosokban a közúti közlekedés a legfontosabb forrása a zajszennyezésnek. A kontinens 750 millió lakosából 113 millióan, főleg a városlakók vannak hosszútávon kitéve egészségkárosító, 55 decibel feletti zajnak. A zajszennyezés szív- és érrendszeri megbetegedéseket, alvászavart, kognitív zavarokat, mentális egészségügyi problémákat és krónikus stresszt okoz, és az Európai Környezetvédelmi Ügynökség szerint évente 12000 halálesetért felelős csak Európában.
Az autók okozta egészségügyi károk és halálesetek ügye eléggé lerágott csont, de nem igazán lehet mellettük elmenni. Világszerte évente 1,3 millió ember hal meg autóbalesetben és további 20-50 millió sérül meg. Ehhez képest a japán Shinkansen 58 éve van üzemben, és ezalatt egyetlen haláleset vagy sérülés sem történt egyetlen járatán sem. Ebbe gondolom nem tartozik bele olyasmi, hogy valaki pont a vonaton kap szívrohamot, mert ahhoz nem sok köze van a vasúttársaságnak.
De ha már szóba került, ha valaki egy vonaton kap szívrohamot, akkor legrosszabb esetben is csak ő hal meg, viszont ha valakivel a volán mögött ülve történik ilyesmi, abból könnyen lehet katasztrofális tömegbaleset több halottal és sebesülttel. A vonatozás, ahogy a közösségi közlekedés általában, amúgy is olyan életformát promotál, ami csökkenti a szívroham kockázatát; ilyen például a több testmozgás, mivel ki kell sétálni a buszmegállóba, futni kell a metróhoz, fellépcsőzni a vasútállomáshoz, satöbbi.
Az autók légszennyezése már sajnos nem kíméli jobban a nem autózókat; Európában évente 800000, globálisan pedig közel 9 millió halálos megbetegedéshez köthetőek. Ezek a számok, ahogy a józan ész diktálja, csökkenthetőek az autóhasználat és a belőle származó légszennyezés csökkentésével. Imádom amúgy, hogy a Harvard azzal vezeti fel az erről szóló tanulmányát, hogy mekkora gazdasági kárt okoznak ezek a halálok a társadalomnak, és hogy a megelőzésükkel milliárdokat lehetne megtakarítani. Mintha a gazdasági érdek lenne a világon az egyetlen indok, hogy megakadályozzuk, hogy az emberek meghaljanak.
Autóval bulizni se nagyon lehet elmenni, mert valakinek mindenképpen vezetnie kell visszafelé. Ahelyett, hogy egy szegény ördögöt egész este a részeg haverjai bébiszittelésére és fuvarozására ítélnénk, fel lehet ülni egy éjszakai buszra, ami bejárja az egész várost, és még így is elég messze rak le otthontól, hogy a sétában benne legyen a napi lépésszám.

A közvetett hatásokhoz sorolható még például a társadalmi atomizáció. Az emberek eltávolodnak egymástól, a kötelékek meggyengülnek, a közösségek elsorvadnak. A külvárosokba és agglomerációkba kiköltözöttek naponta órákat ülnek másoktól teljesen elválasztva az autóikban. Egyre kevesebben ismerik a szomszédjaikat, mert a velük való interakció hagyományos színterét elvették az emberektől.

Az utca szerepe átalakult közösségi terekből parkolókká és autósfolyosókká, ahova kimegy az ember és egyből beül az autójába, hogy elinduljon valahova. A modern, motorizációra berendezkedett városokban az emberek magányosak, bizalmatlanok és frusztráltak, mert az autókultúra a neoliberális dogmát követve a közösséget egyénekre szaggatja, és az individualizmusban ígéri nekik a kiteljesedést.
Az autók egyébként iszonyat drágák is. Az üzemanyag ára természetesen örökké növekedni fog, ezért is kellett befagyasztani a választások előtt, és az árstop eltörlésekor nem három forintot fog drágulni, hanem egyesek szerint 30-200 forintot. Az alapjárat.hu elemzése alapján egy autó 10 évi költsége havonta 49000 és 87000 forint között alakul, attól függően, hogy mennyire új a járgány. És ők nem számolnak az autópályamatricával, amiből az országos egy évre 46850 forint, a megyei pedig 5450.
Szóval Budapestről Debrecenbe hétköznap délben egy vonat 2400 forintért, 2 óra 28 perc alatt visz el, egy átlag fogyasztású autó pedig azonos végpontok között 6625 forintért (6l/100km átlag fogyasztás, 230 kilométer, 480 Ft/l benzinár; 6*2,3*480=6625 Ft) 2 óra 15 perc alatt. Ha venni kell hozzá egy tíznapos országos matricát is, akkor ez az ár felmegy 10445 forintra (6624+3820=10444). Mindez azt jelenti, hogy az autós utazás költsége a két város között 176 vagy 335 százalékkal többe kerül a vonatozásnál, feltéve, hogy egyetlen ember ül az autóban.
Mindemellett érdemes figyelembe venni olyan dolgokat is, mint például a hősziget-hatás, ami miatt a belváros akár 5-10 fokkal is melegebb lehet, mint a külvárosok. Ehhez sok minden hozzájárul, például a belsőégésű motorok által kibocsájtott meleg levegő, a gumik és az út súrlódásából keletkező hő, a városban használatban lévő rengeteg légkondi, és a burkolóanyagok fajtája és színe. A sötét és vízzáró anyagok, mint például a beton és az utak fekete aszfaltja bevonzza és sugározza a meleget, és mivel a vizet nem engedi át, a párolgás hűtő hatása sem tud érvényesülni.
Ez ellen világos színű vagy fényvisszaverő burkolóanyagok használatával és növények telepítésével lehet tenni, amik alatt nem térkő van, hanem jó esetben olyan fűfélék, amikre nem kell istentelen mennyiségű vizet pazarolni, és a kihalófélben lévő méheknek is otthont adnak.

3. Oké, az autók nem valók a városba, hogyan tovább?

Szóval hogyan oldjuk meg ezt a sok problémát? Néhányukra sokkal összetettebb a válasz annál, hogy egyszerűen csökkentjük az autóhasználatot, de ez mindnek része.

Először is tegyünk különbséget az út és utca fogalma között, mert ezek nem jelentik ugyanazt, és a megkülönböztetésük alapvető fontosságú, ha a városaink felépítéséről beszélünk. Az út szigorú értelemben egy autós folyosó, aminek a célja, hogy nagy sebességgel minél több autót vigyen minél messzebbre, ezért nem nagyon vannak mellette üzletek, és a kereszteződések száma is alacsony. Ilyen Budapesten például a Budaörsi út, a Nagykőrösi út, a Ferihegyi gyorsforgalmi, és az M3 bevezető.

Az utca ezzel szemben olyan közterület, aminek az elsődleges funkciója nem a forgalom továbbítása. Jellemzően lakóépületek és üzletek övezik, és fontos szerepet tölt be a közösség életében. A szüleim gyakran sopánkodnak, hogy az ő idejükben még milyen sokat lehetett játszani az utcán és barátkozni más gyerekekkel. Az öregasszonyok az utcán pletykáltak, mert volt hova ülni.

Ide jöttek az emberek vásárolni, mielőtt a nagy bevásárlóközpontok elszívták a vevőket a kis, helyi üzletektől. Néhány külvárosi utca közössége még mindig tart közös bográcspartikat, amik során a bejáratokhoz szalagot raknak, és egy napra kitiltanak minden forgalmat.

Az utcák nagy része elkezdte elveszíteni ezt a funkcióját, mert azt a területet, ami korábban a közösségé volt, odaadtuk az autóknak. Az Újlipótvárosban például a 15 méter széles utcák felületének 80 százaléka az autóforgalomnak van fenntartva, ebből 60 a parkolásnak, és mindössze 20 a járdán közlekedőknek, pedig nem nehéz belátni, hogy szám szerint valószínűleg ők vannak többen. Az utcák már nem közösségi terek, ahol az emberek beszélgetnek és szocializálódnak, hanem a gyalogosokkal szemben ellenséges környezetek, amit inkább szükségből használunk, mint élvezetből.
Ez részben annak köszönhető, hogy a 60-as és 70-es években Budapest közlekedésfejlesztési terveinek még nem volt része a várost teljesen elkerülő M0 megépítése, hanem az autópályákat a városon belül a kétszintes Hungária körút, a rakpartok, a Rákóczi-Hegyalja-Budaörsi tengely és más sugárirányú utak fogták

volna össze, amik a teljes átmenő forgalmat egyenesen keresztülterelték volna a város szívén.
A 70-es évek végén ezt az ötletet elvetették az M0 javára, de eddigre már városi autópályává alakították a belváros legnagyobb útjait. A forgalom folyásának segítésére felüljárókat kezdtek építeni a legnagyobb utakhoz, például a Baross térre, a Nyugati térre és a Népligethez, a gyalogosokat pedig a metróállomásokkal összekötött aluljárókba száműzték, hogy a zebrák és lámpák ne akadályozzák az autósokat.

Kanadában buszmegállókba telepített interaktív képernyőkön az emberek végignézhetik, ahogy a röntgen-tükörképüket ledarálja egy autó. Ez a hirdetés nem az autók, vagy legalább a nagy sebességek ellen foglal állást, hanem a gyalogosok ellen, akik nem a zebrán mennek át az úton. Olyan, mintha azt mondaná, nem elég, hogy kisajátítottuk az utcákat, de ha ebbe nem egyezel bele, még meg is ölünk, és téged fogunk hibáztatni. Még ha bele is egyezel, a szűk járdán, amit meghagytunk neked, ezt a videót kell nézned, nehogy egy pillanatra is elfelejtsd, hogy másodrangú polgár vagy ebben a városban.
Az Egyesült Államokban néhány helyen letartóztathatják és eljárást indíthatnak gyalogosok ellen, akik olyan helyen mennek át az úton, ahol nincs zebra. Ez történt nemrég egy texasi városban, a rendőrség indoklása alapján azért, mert év elejétől szeptember végéig 69 gázolás volt a városban, ebből 9 halálos. A járőr szerint „mikor egy kilencszáz kilós autó száguld az úton, nem sok ideje van reagálni, ha van előtte egy gyalogos”. És megint, a gázolásokra kínált megoldás nem a megengedett sebesség vagy a járművek súlyának csökkentése (Amerikában egyébként a személyautók átlagtömege a rendőrség által említettnek több, mint kétszerese, 1850 kiló), hanem a gyalogosok büntetése.
De ennek nem kell szükségszerűen így lennie, ha van kis eszünk, akkor nem majmoljuk tovább ebben is az észak-amerikai országokat. Több európai nagyváros, például Barcelona, Bécs, Párizs, Berlin és Amszterdam már el is kezdte kiszorítani az autókat, és milyen jól teszik. Követni kéne a példájukat.
A legelső kérdés, ami felmerül, hogy mindezt hogyan csináljuk, ezt pedig egyből követi majd az, hogy hogyan fogunk utazni autók helyett. A legegyszerűbb az, ha egyszerűen taszítóvá tesszük a belvárost az autózás számára, kezdve azzal, hogy lassabb és kellemetlenebb választássá tesszük a városon való átvágást, azért, hogy a tranzitforgalom nagy részét kiszorítsuk az M0-ra.

Például bevezethetünk dugódíjat, vagy olyan alacsonyra változtathatjuk a megengedett sebességkorlátot, amennyire csak lehet, és nem csak egy kis kerek táblával. Hiába van kint egy harmincas tábla, ha a sofőr maga előtt egy hatsávos utat

lát lassító akadályok nélkül. A sebességkorlátozást tükröznie kell a városépítészetnek is.

Szűkített sávok, járdaszigetek, virágosládák, közösségi közlekedést és gyalogosokat előnyben részesítő lámpaprogramok, fekvőrendőrök, jobbkezes utcák, szögletes kanyarok, macskaköves burkolatok mind organikusan lassítják a forgalmat, mert a sofőrök nem érzik a magasabb sebességet biztonságosnak vagy kellemesnek. Hollandiában sok helyen szintben keresztezik a járdát az úttal, tehát az autónak kell rá felgurulnia, nem a gyalogosoknak le, ezzel azt a benyomást keltve, hogy itt a járda a prioritás, és az út a másodrangú. Egyértelmű üzenetet fogalmaz meg arról, ki van itthon a városban, és ki a vendég.
A korábban említett indukált kereslet nem csak az utakra igaz, hanem a parkolóhelyekre is; minél több az elérhető parkolóhely, annál többen járnak autóval, ha pedig nincs hol lerakni az autót, akkor értelme sincs vele elindulni. Ezért kell csökkenteni az elérhető parkolóhelyek számát. Első lépésnek jó az, amit a Köki melletti lakótelep csinált: kitiltotta a hívatlan járműveket, hogy egyedül a lakók használhassák a parkolóhelyeket, amiket azelőtt feltöltöttek a Köki látogatói (már amennyire látogatja bárki a Kökit, ugyebár), ahelyett, hogy a pláza fizetős garázsát használták volna.
A nagykörúton például a parkolósáv megszüntetésével ki lehetne szélesíteni a járdát, növényekkel borított zöldsávot lehetne létesíteni a mostani csökött és depressziós fák mellett, vagy teljesen el lehetne választani a biciklisávot az úttesttől, ezáltal sokkal biztonságosabbá és vonzóbbá téve.

A kisebb utcák szélességének még nagyobb arányát vissza lehetne hódítani az autóktól, és zöld közösségi terekké tenni őket, mini játszóterekké vagy éttermek teraszaivá. Sőt A troli se akadna el, és a helyi üzletek forgalma se csökkenne. Ez nem meglepő: hányszor volt már, hogy megláttál valami fasza boltot, ahova bementél volna, de épp egy hatsávos út közepén mentél ötvennel? Gyalog vagy biciklivel ez nem akadály, mert bárhol megállhatsz és bemehetsz.
Ha tovább akarunk menni, szuperblokkokat is létesíthetünk Barcelona mintájára. Ennek a lényege az, hogy egy nagyobb, több háztömbös terület úthálózatát átalakítjuk úgy, hogy az egyirányú és zsákutcák ellehetetlenítsék az átmenő forgalmat, és csak nehézkes célforgalmat engedjenek. Vagy, még jobb, teljesen kitiltjuk az autókat, az utcákat pedig közszolgálati járműveknek megnyitható biciklis- és sétálóutcákká tesszük.
A szemétszállításnak, mentőknek, üzletek beszállítóinak persze így is be kell tudniuk hajtani ezekbe az utcákba, de céltudatos tervezéssel egyértelművé tehetjük, hogy ezek a városi környezetek az emberek otthonai, ahol a gépjárművek a betolakodók,

nem pedig fordítva. Egy szuperblokkban a kevesebb autó miatt tisztább a levegő, kisebb a zajszennyezés és a parkolók helyére telepített növényeknek köszönhetően több az árnyék és enyhébb a hősziget-hatás.

A több gyaloglás, befogadó környezetek és közösségi interakció miatt egészségesebbek az emberek mind fizikailag, mind mentálisan. Budapesten már van egy lakossági kezdeményezés szuperblokk létrehozására Újlipótvárosban, de egyelőre a kerületi és fővárosi önkormányzat nem igazán foglalkozik vele, pedig a barcelonai lakók visszajelzése a kezdeti kétségeken kívül túlnyomórészt pozitív, és egyre több szomszédságban kérik a lakók a bevezetését.
Karácsony Gergely a barcelonai kirándulása után Facebook-posztban jelentette be, hogy idén Budapest is pályázatot fog kiírni a civil szervezeteknek, ahol hasonló ötletek jelentkezését várják majd, úgyhogy talán végre tényleg történik valami itthon is.
Budapesten egyébként már léteznek olyan városrészek, amikben a szuperblokkok bizonyos elemeit lehet felfedezni. A Wekerletelep építésekor, 1908-ban ötvenezer fát ültettek, szóval 33 négyzetméterenként egyet, így ma minden lakosra öt fa jut. A mellékutcák hálózata úgy van megtervezve, hogy ne vezessen rajtuk keresztül egyenes út, ezzel az átmenő forgalom nagyját elterelik a környező főutakra, és sokuk kívülről le van zárva, hogy ne lehessen a főutak dugóit a lakóövezeten keresztül átugrani.

Közben a városrészbe a kezdetektől bele vannak tervezve egyes szolgáltatások, például óvodák, iskolák, sportpályák, üzletek és a rendőrség, és mivel ezek mind sétatávolságban vannak, kevesebb szükség van autókra a mindennapi teendőkhöz. Ha pedig messzebbre kell menni, ott van a Határ úton a hármas metró, a 3-as, 42-es és 52-es villamos, meg egy csomó busz.

A panellakótelepek hasonlóan tudatos módon voltak megtervezve: a cél egy önmagában működőképes lakóközösség létesítése volt, nem az, hogy minél több értékesíthető lakást zsúfoljanak a lehető legszűkebb helyre. A mellékutak sokszor zsákutcák vagy hurkok, amik nem teszik lehetővé az átmenő forgalmat. A terveknek eleve részei voltak a játszóterek, üzletek, iskolák, és a közösségi közlekedés.

4. Hogyan utazunk autók nélkül?

Így a második felmerülő kérdésre, hogy autók helyett akkor mégis hogyan fogunk közlekedni, még egyszerűbb a válasz.

Először is elkezdhetjük olyan irányba fejleszteni a várost, hogy mindenkinek gyalogtávolságban elérhetőek legyenek a mindennapi szükségletek, amivel már csökkenteni lehet a közlekedésre való igényt. Például egy sűrűn beépített területen az embernek csak a sarki kisboltig kell sétálnia, ha kell neki négy tojás, és minden más is hasonlóan közel van. Ez azért lehet így, mert a vegyes területhasználat lehetővé teszi, hogy a földszinten üzletek legyenek, fölötte pedig lakások, így a távolságok sokkal kisebbek.
Ezzel szemben Pest peremkerületeiben csak a legmerészebbek vagy az időmilliomosok indulnak el gyalog bevásárolni, mert az alacsony sűrűségű beépítettség miatt megnőttek a távolságok. A nagy távolságok miatt mindenki rászorul, hogy autót használjon, ami hatással van a városépítészetre; az utak szélesek, a járda pedig sokszor olyan keskeny, hogy egy rendes buszmegállónak sincs hely. Mivel az új környezet ellenséges a gyalogosokkal szemben, a sarki kisboltok és más szolgáltatások ügyfelek híján megszűntek, vagy olyan blokkokba tömörültek, amik szinte csak autóval megközelíthetőek.

Erre a jelenségre a legjobb példák az Auchan-féle hipermarketkomplexumok. Ezeknek hatalmas parkolóik vannak, hogy befogadják a vásárlókat, de csak ritka buszjáratok érintik őket, mert a hatalmas területigényük miatt hajlamosak a városon kívülre telepedni. Tudják, hogy az autósok így is kimennek hozzájuk. Sokszor több elválasztott épületből állnak, amiknek közúti összeköttetése van, de gyalog életveszélyes közöttük közlekedni. A főépületen belül pedig magának a hipermarketnek a bevezető folyosóján lehet megtalálni azokat a szolgáltatásokat, amik a városi környezetben a lakóközösségtől karnyújtásnyira vannak, például postát, újságost, cipőboltot, éttermeket és telefonszervizt. Mivel ide eljutni autóval sem túl gyors, az emberek hosszú időre bevásárolnak, hogy minél ritkábban kelljen eljönniük. Autóval sokkal több dolgot haza tudnak vinni egyszerre, így nem kell minden nap tíz perc alatt venni két zsömlét, hanem lehet hetente egyszer két óra alatt venni tízet. Ez hozzájárul a globális északra jellemző túlfogyasztáshoz is, hiszen az emberek hajlamosabbak megvenni olyan dolgokat is, amire valójában nincsen szükségük, ha nem kell amiatt aggódniuk, hogy esetleg kicsi a táskájuk vagy hogy túl nehéz lenne hazacipelni.

Persze ezek csak szélsőséges megnyilvánulásai annak a trendnek, ami a külvárosokra jellemző. A legtöbb helyen a nagy forgalmú autóutak köré tömörülnek a szolgáltatások, a lakóövezetekbe vegyülve pedig szinte semmi nincs, így könnyen megeshet, hogy valakinek akár 20 percet is sétálnia kell, hogy elérjen valahova, ahova mennie kell.

Az területileg élesen elváló lakóterületek és a központokba centralizálódó üzletek problémájára próbál megoldást kínálni a 15 perces város koncepciója, amiről manapság olyan sokat hallani. Az teszi a várost 15 percessé, hogy bármelyik lakónak maximum ennyi időbe telik otthonról eljutnia olyan helyekre, ahova el kell jutnia. És ebből a szempontból a Wekerléhez és a panellakótelepekhez hasonló környékeken van a legkevesebb teendő, mert ahogy már említettem, őket eredetileg is ezt észben tartva tervezték meg. Mivel negyed óra alatt gyalog, biciklivel és közösségi közlekedéssel kényelmesen el lehet jutni a legfontosabb célpontokhoz, autókra nincs szükség, ha pedig ezzel párhuzamosan fejlesztjük a közösségi közlekedést is, akkor az autóhasználatról való átállás folyamata még jobban felgyorsítható. A legtöbb ember szívesebben fog sétálni, ha olyan köztereket teremtünk, ahol kellemes létezni. Szóval a szöges ellentétét a mostani, autóknak fenntartott utcáknak.

Az elmúlt években folyamatosan nőtt a kerékpárral közlekedők száma is, és további fejlesztésekkel valószínűleg még többen állnának át a biciklire. Például, ha elválasztanánk a kerékpársávokat az úttesttől, vagy legalább ezeket a betongombócokat leraknánk közéjük, az csökkentené a veszélyérzetet a kerékpárosokban. Ötvennel szlalomozó, két tonnás acéldobozok között egy szál rövidgatyában tekerni nem épp a legbiztonságosabb érzés, főleg mert sok helyen a kanyarodó autóknak keresztül kell mennie a biciklisávon (Fővám tér, Boráros tér). Sokak szerint az időjárás viszontagságai miatt nem lehet állandó jelleggel biciklire váltani, de Amszterdamban kevesebb a napsütéses órák száma és több a csapadékos nap, mint Budapesten, mégis az emberek 48 százaléka kerékpárral jár, szóval lehet ez mégse akkora probléma, mint amekkorának tűnik.
Ami a közösségi közlekedést illeti, az erre való váltás már most is egy életképes alternatíva Budapesten. A teljes árú BKK bérlet 9500 forint (diákoknak és nyugdíjasoknak kedvezményes, 14 év alatt és 65 év felett pedig ingyenes), és a városhatáron belül érvényes minden buszra, trolira, villamosra, metróra, HÉV-re és MÁV-vonatra, sőt néhány elővárosi Volán-járatra is.
A lefedettsége olyan sűrű, hogy alig látszik ki alóla a térkép. Ez a 239 busz- és 14 trolivonalnak köszönhető, de szerencsére a hálózat gerincét a kötöttpályás módok adják. Nem akarom nagyon szidni a buszokat, az autóknál persze sokkal jobbak, kevesebb az egy főre jutó károsanyag-kibocsájtásuk és a legnagyobbak akár 168 főt is elbírnak, ráadásul bárhova tudnak menni, ahol közút van. Ez utóbbi szempont kivételével viszont a vasúti közlekedés (villamos, metró, hév, vonat) mindenben jobb a buszoknál. Az utaskapacitásuk nagyságrendekkel több, mint bármilyen közúti járművé, és lehet rajtuk ülve olvasni, beszélgetni, aludni vagy mémeket nézni, mert

valaki más vezeti őket. Mivel a pályájuk legtöbb esetben el van választva a közúttól, nem akadnak el a dugóban, úgyhogy kiszámíthatóbb a menetidejük.
Mivel vaskerék megy a vasúton, a köztük fellépő gördülési ellenállás sokkal alacsonyabb, ami azt jelenti, hogy a mozgatásuk energiahatékonyabb. Egyenesen az elektromos hálózatra vannak kötve, úgyhogy nem kell az akkumulátorok ökológiai hatásai miatt aggódni, sem pedig az üzemeltetésük közbeni energiaveszteség miatt (egy lítium-ion aksiból csak a betöltött energia 80-90%-a jön ki, a maradék elveszik). Néhány modernebb vasúti jármű fel van szerelve regeneratív fékrendszerrel, szóval a lassításkor elveszített energia egy részét a felsővezetéken keresztül visszatöltheti a hálózatba, tovább növelve az energiahatékonyságot.
A kevesebb zötykölődésnek és elektromos motoroknak hála sokkal tartósabbak is a dízelbuszoknál; két éve a BKK legöregebb busza 34 éves korában ment nyugdíjba, viszont a Ganz ipari csuklósok ötvenöt évesen is parádésan futnak, és Milánóban 95, New Orleansben pedig 99 éves villamosok is járják az utcákat. Ezeket általában nem azért kell lecserélni, mert tönkremennek, hanem mert hiányzik belőlük sok modern kényelmi funkció, például alacsony padló, párnázott ülések, fűtés és klíma, vagy akár ajtók. Egy új villamos- vagy metróvonal sokkal véglegesebb egy sima buszvonalnál, így az emberek nem érzik úgy, hogy az önkormányzat vagy a közlekedési társaság szeszélyére lenne bízva a közösségi közlekedésük. Ahol villamos- vagy metróvonal van, ott joggal lehet feltételezni, hogy ötven év múlva is ott lesz, szemben a buszokkal, amiknek a nyomvonalait bármikor könnyedén meg lehet változtatni.
A városi vasút infrastruktúrája kevésbé ellenséges a gyalogosokkal szemben; mivel a villamosok csak párpercenként egyszer jönnek, a metró pedig a föld alatt van, a felszínen közlekedő gyalogosok életét kevésbé akadályozza, mint egy többsávos autóút. Egy villamosvonal tehát simán keresztülszelheti a köztereket anélkül, hogy onnan kiszorítaná a gyalogosokat (Kossuth tér, Debrecen és Kossuth Lajos tér, Budapest), ahol pedig valami miatt nem lehet megosztani a teret a gyalogosokkal, ott füvet lehet telepíteni a sínek közé, ezzel valamelyest növelve a zöldfelületet (Kőrösi Csoma Sándor út, Kőbánya).

A vasúti infrastruktúra, ha nem is mindig szép, de megvan benne a potenciál, hogy az legyen (Nyugati Pályaudvar, Fővám tér, az 1-es villamos új megállói, Károly körúti villamosvonalak), emelve a közösségi közlekedés presztízsét és azt az érzetet keltve az utasokban, hogy egy prémium szolgáltatást vesznek igénybe. Ez nem igaz az autóknak fenntartott iszonyat rusnya utakra és még rusnyább parkolóházakra. Csak személyes ízlés.

Mindezt azért mondom el, mert az elmúlt években egyes „innovatív” techmágnások próbálják újra feltalálni a kereket (Vegas Loop, Hyperloop, HyperPort, Transit Elevated Bus, Parallel Systems), és olyan problémákba futnak velük, amit a vasút már rég megoldott.

Szerencsére áldott kormányunk nem tette az államilag szabályozott nemzeti öntudat részévé az autózást, úgyhogy Budapest nincs híján a közösségi közlekedésre vonatkozó fejlesztési terveknek, amiknek a többségét a Fidesz által létrehozott és az ő embereik által vezetett Budapesti Fejlesztési Központ felügyeli. Ezek tervek főleg az agglomerációból ingázó autók számának drasztikus csökkentését célozzák a Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégiával, hogy vonzóbbá tegyék a vasúti közlekedést és minél több embert átrakjanak a közútról sínre.
A terv alapján alagúttal kötik össze Kelenföldet és a Nyugatit, nagyjából meghatszorozva a pályaudvarok átviteli kapacitását, fejlesztik az elővárosi vasútvonalakat, és vasútállomásokat építenek a városon belül, hogy könnyebb legyen átszállni más utazási módokra és egy német S-Bahn mintájára ugyanúgy a közlekedési hálózat szerves részévé tegyék a nagyvasutat, mint a metrókat.
Közben fejlődnének a HÉV-ek is; felújítanák a pályát és lecserélnék a járműparkot, a város alatt összekötnék először a hatos és hetes HÉV-et a Kálvin térrel vagy az Astoriával, aztán ezt az ötös HÉV-vel, ezzel létrehozva az ötös metrót, a kettes metrót pedig úgy kötnék össze a nyolcas és kilences HÉV-vel, hogy ugyanaz a jármű végig tudjon járni Gödöllő és a Déli pályaudvar között.
Bővülne a budai fonódó villamos a Műegyetem rakparton, a hármas villamos vonala egy új felüljárón elérne a Béke térig, és szóba került egy új villamosvonal átvezetése Csepelen egy új Duna-hídon keresztül.
Volt még szó az egyes metró bővítéséről a Vigadó térig és a külső körvasútig, a kettes metró rákosmenti szárnyvonaláról, a hármas meghosszabbításáról Káposztásmegyerig és a négyes bővítéséről is a Bosnyák térig és a Madárhegyre (oda minek?), de ezek pillanatnyilag sokadrangúak a prioritási listán.
Elég különös, hogy bár a fideszes média és politikusok általában legalább ellenszenvvel, de inkább habzó szájú vak haraggal beszélnek a főváros autóforgalom-csökkentési törekvéseiről, az ezzel foglalkozó hivataluk, a Budapesti Fejlesztési Központ konzisztensen a közösségi közlekedés mellett és az autók ellen foglal állást.
És a BFK feje, Vitézy Dávid, Orbán Viktor valamilyen rokona (mostoha-másodunokatestvér, talán?) is gyakran szólal fel Facebookon, például az erzsébetvárosi trolik ügyében. Ez az egész kicsit olyan, mint egy passzív

beismerése annak, hogy a Fidesz egyedül lejáratás céljából támadja Karácsonyt Budapest közlekedéspolitikája miatt, mikor valójában tudják, hogy igaza van.
Ha tényleg ennyire érdekli a budapesti közlekedés ügye, akkor pedálozhatna kicsit jobban a kormány önkormányzatokkal szemben vívott hadjárata ellen. A főváros költségvetésének is jó nagy tökönrúgás ez, és például emiatt nem tudjuk megvenni a maradék dögös vadiúj CAF villamost, hanem muszáj beérnünk a használttal Frankfurtból.

5. Utószó

Akárhogy is, ha a következő években megvalósulnak a beígért fejlesztések a közösségi közlekedésben, és a mostaninál sokkal erőszakosabban lépünk fel az autók ellen, na meg ha a fejlesztésekre szánt pénzt nem nyeli el a fideszes korrupció, akkor megint egy olyan városi környezetet teremthetünk, ahol nem kín létezni, és ahonnan nem menekülnek az emberek az agglomerációba.

Szóval igen, ezt ésszel kell csinálni, de azért legyen egyértelmű, hogy a vasút önmagában jó. Akkor nem jó, ha a ráfordított pénz kétharmadát ellopják, ha külföldi hitelezőknek adjuk el értük a lelkünket, vagy ha szándékosan basszuk el, csak hogy hibáztathassuk a politikai ellenfeleinket. De ez semmi mással sincs másképp, a vasútfejlesztés pedig olyan felelőssége a 21. század társadalmainak, ami nélkül nem is remélheti, hogy ezt a bolygót, és rajta a városokat megtartsa emberi életre alkalmasnak.

Ennyi lenne a mai mondandóm. Autók rosszak, vasút jó, biciklizzetek és igyatok sok vizet.

Talán hagyománnyal szakítok azzal, hogy ezt a videót nem valami óriási globális disznóság bemutatásával zárom, ami nagyvállalatok lobbistái és állami szervek összeesküvésének a gyümölcse. Ez nem azért van, mert ne lenne ilyen, de ezek főleg az Egyesült Államokban történtek és hozzánk már csak az ő majmolásukként kerültek át.

Mindenesetre legyen elég annyi, hogy az autógyártók annak idején nagyon lelkesen befolyásolták a törvényeket olyan irányba, hogy minél több embernek szüksége legyen autóra a mindennapi élethez.

De hogy valami pozitívval zárjuk ezt a videót, itt egy diavetítés különféle közterekről világszerte, amiket visszafoglaltak az autóktól az embereknek, csak hogy tudjuk, mi is az, amiért harcolunk.”

Az autósok minden autózási lehetőség megvonásakor valamilyen kárpótlást követelnek, azaz legalább akkora kapacitás építését követelik, mint amekkora megszűnt. A budapesti rakpart autómentessé tétele kialakításának a feltétele szerintük egy autós alagút építése a közelben. Nyilvánvaló azonban, hogy egy ilyen építése összeegyeztethetetlen az említett beavatkozási alapelvekkel. Ha a párizsi külső autópálya gyűrűn megszüntetnek egy forgalmi sávot, azt semmikor és sehol sem pótolják.

Részlet a filmből:

https://cimlap.blog.hu/posztok/szamizdat-youtube/2022/06/18/az_autok_tonkreteszik_a_varosainkat

Sokan tudják, hogy Szeged ember által csinált város, a nagyárvíz után. Mivel akkoriban voltak a lóvontatás, a lovas közlekedési mód és a gépi vontatás, magyarul az autózás átmenet határán. az új várost a gépjárművekre tekintettel kellett volna újjátervezni.

Mivel azonban Lechner várostervező csapatában közlekedési szakértelmű tervezőt nem alkalmaztak, a várostervezés az új elvekből nem sokat vett figyelembe, így ennek következményeként Szegeden ma sem a mozgó, sem az álló forgalom számára nincs hely, pedig a szinte zöldmezős beruházás, mint a város újjáépítése, miatt a lehetőség adott volt. Csak nem éltek vele, melynek következményei máig súlyosan hatnak. A város mai közlekedési gondjai csak látszólag azok, hiszen a lehetőségeket a korabeli várostervezők rontották el.”

Szeged, 2022. VI. 21.

Megjegyzés:

A kisfilm, amelyből a szöveg készült:

https://www.youtube.com/watch?v=kMImK_RuAVA