

TINER TIBOR:

ZSAKUTCÁBAN

(Töprengések az autó és a nagyváros egyre tragikusabban alakuló viszonyáról)

Bevallom, a *Tér és társadalom* induló füzetének bevezető sorai bátorítottak arra, hogy papírra vessem mondandómat az autó és a nagyváros konfliktusáról. Bár a téma lerágott csontnak tűnik, jószerivel alig akad szerző, aki veszi a fáradságot a szélesebb körű vizsgálatokhoz. Az autó–nagyváros viszony mélyén ui. alapjaiban negatív, rendkívüli károkat okozó folyamatok rejtőznek. Ha idejében nem sikerül jó megoldást találni kezelésükre, akkor a metropoliszok jövője úgy fog alakulni, hogy abban nem lesz köszönet!

E dolgozat rendhagyó, esszé jellegű, vitára ingerlő munka. Célja: új gondolatok fölvetése, eddig felszínre alig bukkant összefüggések bemutatása.

A tanulmányban a *város* szó alatt minden esetben *nagyvárost* értek, általában többmilliós népességgel. A nagy méret, mint új minőség alapvetően fontos a gondok jelentkezése és kezelhetősége szempontjából.

Egy nép teljes társadalmi környezetének állapota, a térhasználat elemei, formája, működtetésének mechanizmusa tükrözi az illető társadalom *valódi* fejlettségi fokát, kultúrájának sokoldalúságát, a lakosság életmódját és lelki alkatát. Korunkban ezek alakításában az autónak már markáns szerep jut.

A huszadik századi motorizációs robbanás tökéletesen beleillik a *civilizáció válságának* titulált jelenségsorozatba. A felgyorsult technikai fejlődés a maga hallatlanul nagy egyenlőtlenségeivel és ellentmondásosságával egyre jobban elszakad a társadalmi fejlődés többi folyamatától (főként a kultúráétól), maga alá gyűri azokat.

A gépjármű-közlekedés a nagyvárosi térfolyamatoknak csupán egyetlen eleme. Összekapcsoló jellegéből adódóan gondjait mint *monofunkciós* megoldásokat igénylő problémákat kezelik. A valóságban viszont léte *valamennyi* városi funkcióhoz *kardinálisan* kötődik, konfliktusai ezért sokoldalú megközelítést igényelnek.

A címben jelzett alapproblémához a város, mint komplex emberi léttér, érdekének szempontjából kell közelíteni. Minden egyéb vitakíséret az autósok–gyalogosok közötti áldatlan és értelmetlen hadakozás formáját öltené.

Az autó–nagyváros probléma különböző gazdasági környezetben, a nemzeti és helyi sajátosságoknak megfelelően, eltérő formában és intenzitással, más és más időszakban bukkan fel.

Az alábbiakban vázolt folyamatok viszont konkrétak, a motorizációs fejlődés egy bizonyos szintjén minden nagyvárosban hasonló formában jelennek meg. Bizonyíthatóak, így a belőlük levonható következtetések is helyénvalónak tűnnek.

I. Egy hibás axióma

A:ító és nagyváros. Első pillantásra magától értetődően összekapcsolódó fogalompár. A modern életmód kettős szimbóluma, a szellemi és mozgásszabadság korlátlan megvalósulásának diadala. Ám kilépve az utcára, azonnal kijózanodunk eufóriánkból. Autótenger, iszonyú zaj, fojtogató benzingőz, aszfaltsivatag, a gyalogosra leselkedő veszélyek — mindez szomorú realitás. Az emberi alkalmazkodóképességet kimerítő módon próbára tevő mozgalmasság és zsúfoltság, az életmód rangjára emelt rohanási kényszer annak a bizonyítékai, hogy a város és az autó viszonyának alakulásában egyre erősebb a diszharmónia.

Egyetlen emberöltő elegendő volt ahhoz, hogy a gépjármű-közlekedés kiméletlenül rátelepedjen a városi térfolyamatokra, és azokat abszurd célokat követő kényszerpályára terelje.

A huszadik században a közepes és magas motorizációs szintet elérő országok nagyvárosai beleestek az ellenőrizhetetlenné váló motorizáció csapdájába. A csapdamechanizmus kialakulása egy olyan, az autózás hőskorában sarjadt, *eleve hibás technokrata axiómára* vezethető vissza, amely szerint *a várost az autó léptékére lehet szabni*. E képtelen alaptétel hatásai akkor kezdtek érvényre jutni, amikor a városi személygépkocsi-forgalom elképesztő méreteket öltött, s a folyamat — megszüntetve a közlekedésben korábban érvényesülő viszonylagos esélyegyenlőséget — negatív előjelű minőségi változásba csapott át.

Vajon az autóáradat növekedésének gondjait hogyan adaptálja feladatrendszerébe a városfejlesztés? Sajnos eleve hibásan. Ti. kizárólag közlekedési problémát lát olyan dologban, ami már régen jóval több annál. Az emberhez méltó élet alapvető építőköveit megtestesítő viszonyok már-már visszafordíthatatlan deformálódásáról van szó.

A városi közlekedésfejlesztés mai lényege: kétségbeesett kényszerintézkedések, rendkívül nagy anyagi áldozatok árán kivitelezhető tervek sokasága készül az autófolyam terelésére. Kínos lassúsággal halad a városközpontok történelmi magjának mentése a fojtogató autótömegetől. Kijebbn viszont kettőzött erővel folyik az értékes városi területek fölfalása, a gépfolyamot kiszolgáló, uniformizált, sivár és jellegtelen, ún. „korszerű” városi környezet kiépítése. Ugy tűnik, a városatyák még most sem látják, hova vezet a tömeges autózás eltűrése, s a fenti tételhez való oktalan ragaszkodásuk egyre kevesebb esélyt ad a csapdából való kikeveredésre.

II. A megbomló összhang

A városok mérete a civilizáció évezredei során alapvetően emberi léptékű volt, a terjeszkedés szilárd korlátokba ütközött. A házak magasságának, elhelyezkedésének, az utcák szélességének és vonalvezetésének, a terek tágasságának és formájának megválasztása egy olyan, ősi hagyományok táplálta, gyakorlatias életszemléletből, természetes arányérzékéből fakadt, amely a városi népesség térhasználati igényeinek optimálisan megfelelt, a jogszokásokban majd törvényekben megjelent, és a városi tér ösztönös harmóniájához vezetett.

Egészen a XIX. századig a helyi és a regionális szállítás határai természetes korlátokat szabtak a városok növekedésének, mivel a városi élet a kis sebességgel moz-

gó emberhez idomult. A határt egy bizonyos idő alatt megtehető távolság és a városfal jelentette.

A város és közlekedése közötti összhang kb. másfél évszázaddal ezelőtt bomlásnak indult. Bár az első jelek jóval korábban megmutakoztak, a káros folyamatok csak a XIX. század elejére gyorsultak fel. Ekkor éri a várost az *első sokkhatás: a vasút megjelenése.*

A terepet az ipari forradalom találmányainak széles körű alkalmazása készítette elő. A várost a klasszikus kapitalizmus gépi nagyiparának kifejlődése és a hozzákapcsolódó gőzerejű vasúti közlekedés gyors térnyerése váratlanul érte. Eltekintve Európa néhány vidékétől, ahol a régimódi bürokratikus szabályok a városok belsejétől tekintélyes távolságra számúzták az állomásokat, a vasútnak mindenütt engedélyezték, hogy behatoljon a központba, értékes területeken teher- és rendező-pályaudvarokat építsen, darabokra szabadalja a korábban egységes városrészeket, s adalékként kortot és gépi zajt hozzon az egyébként sem tiszta és nyugalmas környezetbe.

A gyors kapitalista fejlődésnek indult városok gazdái az izmosodó nagyiparban, a fellendülő kereskedelemben, a vonatforgalom növekedésében hatalmuk kiterjedésének örvendetes tényét látták. Csakúgy, mint a vidékről bezúduló nyersanyag-, termék- és embertömegekben. Utóbbiak a városi népességet egészségtelen mértékben felduzzasztották, és a belső területek rendkívül sűrű beépítéséhez vezettek. A városi telekpiac kialakulásával, majd az árak meredek növekedésével itt egyenes arányban duplázódott-triplázódott a házmagasság, ami együtt járt a szabad tér függőleges irányú csökkenésével, a látótér beszűkülésével, a napfényhiánnyal, a légmozgások lelassulásával és a zajok felerősödésével.

Ha már egyszer a város korábbi méretének többszörösére nőtt (s a szívéig vezető vasútvonalak mentén csápos terjeszkedésbe kezdett), ha benne nemrég még elképzelhetetlen mennyiségű ember zsúfolódott össze, akkor meg kellett oldani e ropant tömeg szállítását, a városi tér legkülönbözőbb pontjain, eltérő mértékben és időben, de tömegesen jelentkező, mindennapi mobilitási igényeinek kielégítését. Mindez nagy befogadóképességű, rendszeresen közlekedő, gyorsabb utazást biztosító járművek (majd gépjárművek) üzembeállítását követelte meg. Létrejött a *városi tömegközlekedés*, s az európai nagyvárosokban a XIX. század végén egymás után épülnek ki a közhasznú városi hálózatok.

Bár a tömegközlekedés térnyerésének is vannak kellemetlen hatásai (nagyobb zaj, élettempó-gyorsítás, rugalmatlan alkalmazkodó képesség az utazási igényekhez), megszületésével létrejön az a kizárólagos közlekedésfajta, amely folyamatos korszerűsödés esetén alkalmas lehet a városi személyközlekedési szükségletek elfogadható módon való kielégítésére. E tulajdonsága a mással egyszerűen nem pótolható *tömeges szállítóképességben* rejlik, ugyanakkor *nem nyomja el a városi szabad terek* többi lényeges *funkciójának érvényesülését.*

A feltételes mód használata nagyon is indokolt, hiszen a tömegközlekedés szé-nája nem áll valami jól. Az észak-amerikai nagyvárosokban elsorvad vagy sorvadozik, máshol fokozatosan hátrál az autós civilizáció elől. Fejlesztésére nem jut elég pénz, az általa termelt deficit évről évre emelkedik. Ilyen alapon jogosak az alacsony színvonalát ostromozó kritikák.

Pedig, ha egy magasan fejlett tömegközlekedési rendszerre bízánk a városi közlekedési gondok megoldását, akkor a konfliktushelyzetek sokasága lenne elkerülhető úgy, hogy közben a közérdek érvényesülési mechanizmusa is erősödne. Az ilyen megoldás – bár a közlekedés szintjén deficitos vállalkozás maradna – pozitív hatásainak társadalmi rentabilitása a lakosság számára érzékelhető lenne (kevésbé feszített élettempó, tisztább környezet stb.).

Amíg azonban a városi személygépkocsi-közlekedéshez való jog és a hozzá kapcsolódó egyéni érdekek elismer(tet)ése annyira erős, mint manapság, ne várjunk javulást!

„Messze vagyunk még a városi autózás elviselhetőségének a határától!” „A tömeges autózás terjedése a mai városi élet objektív valósága, a modern ember helyválttatásának sajátossága, amit feltétlenül ki kell szolgálni!” Ilyen hivatalos vélemények nagyon gyakoriak, sőt, a gépkocsiállomány gyarapodásával még sokasodnak is. Mindez érthető, hiszen az autó azért van, hogy használjuk. Csakhogy nem mindegy, hol, mikor és milyen céllal!

III. *Autó vagy város!*

A kérdést BERNARD OUDIN tette fel, nem is egészen alaptalanul. Ő azon kevesek közé tartozik, akik felismerték a kettő között feszülő konfliktus lényegét: a gyalogosra méretezett városi tér és a tömeges személygépkocsi-forgalom ellentmondását. Az utóbbi viharos növekedése váltotta ki a város számára a *második sokkhatást*. Az elsónél összehasonlíthatatlanul súlyosabb következményekkel járó megrázkódtatás a XX. század közepén érte el előbb a fejlett, majd a közepesen fejlett országcsoportok nagyvárosait. Az autótömeg azzal, hogy egy merőben újfajta városi környezetet hozott létre, hogy fölforgatta az urbánus életmód korábbi összetevőit, a városban kibontakozó új típusú válságfolyamatok egyik fontos elemévé vált.

Félreértés ne essék! Nem magát a közúti motorizációt ítéljük el. A korszerű város működésképtelen lenne a közhasznú gépjárművek ezreinek üzemelése nélkül. Nem kárhoztatjuk a személyautót mint műszaki konstrukciót, és azt sem, hogy nagy távolságok aránylag rövid idő alatti legyőzésének legfontosabb egyéni eszközévé vált. Ám elsősorban nem a városban (és semmiképpen nem a belterületen) van rájuk szükség, hanem vidéken. Ott a térkapcsolatok dimenzióinak nagyságrendje eleve az autó méretére, sebességére, pótolhatatlan alkalmazkodó képességére szabott.

A vidék autóhasználat szempontjából alapvető, hogy a regionális sajátosságok, a településhálózat elemeinek a hierarchiából vagy más okokból adódó fejlettségbeli különbségei, továbbá a területi munkamegosztás jellege mennyire erősíti, illetve gyengíti a térkapcsolatok centralizációját. A településfejlesztési politikában érvényre jutó centralizáció és koncentráció mértékétől függően a motorizációs térkapcsolatokban is annak megfelelő tendenciák bontakoznak ki. A túlhajtott központ centrikus folyamatok rengeteg kárt okoznak a településkörnyezetben, és torz struktúrák létrejöttéhez vezetnek.

Arról sem szabad megfeledkezni, hogy egy műszaki találmány tömeges elterjedése mindig ambivalens hatású, az ember számára jót és rosszat egyaránt hozó. Az autó tömeggyártásának megvalósítói (elsőként HENRY FORD) nem törődtek a gépkocsi

természeti környezetet, települést és emberi életmódot átalakító hosszú távú hatásával. Mindössze optimista ábrándok, jóslatok születtek egy boldog autóstársadalomról, ahol megvalósul a korlátlan helyváltoztatás szabadsága.

Arra sem sokan gondolnak, hogy az autó hasznos és káros hatásai egymással szorosan összefonódva, egy és ugyanazon folyamatban jelennek meg, és a járművek számának növekedésével arányosan egyre mélyebben beépülnek a gazdaság működésébe, a térhasználat sajátosságaiba és az életmódba. Amellett, hogy a gépkocsigyártás önmaga is hatalmas iparággá fejlődött (sok országban a nemzetgazdaság egyik tartópillére), egyre több társadalmi alapfunkció épült rá az autó rendszeres használatára.

A folyamatok eredőjeként – önzés, kényszer és megszokás elegyeként – létrejön az autóhasználatból való függőség szélsőséges formája, a totális autós civilizáció kialakulása. Itt már a szó szoros értelmében létkérdés lesz az autó birtoklása és a vezetni tudás.

A motorizációs robbanás a legviharosabb formában a nagyvárosokban ment végbe. Ott, ahol nagyszámú ember él együtt, ahol a legnagyobb a fogékonyság a műszaki találmányok gyors adaptálására; ahol a központ jellegéből fakadóan a legtöbb feltétel együtt van ehhez. Az előnyök és a hátrányok is itt csúcsonyosodnak ki a legélesebben, megteremtve közöttük egy sajátos egyensúlyt, már ami a szigorúan vett közlekedést illeti.

Mert a városi élet a maga teljességében, funkcióinak összefüggés rendszereibe már nem tudta anélkül befogadni a gépkocsiözönt, hogy a korábbi, a funkcionális harmóniához sokkal közelebb álló állapot súlyosan meg ne sérült volna.

Amikor a városi közterületeken megkezdődik a versenyfutás az autótömeg duzzadása és a közlekedési célokat szolgáló városrendezési tevékenység gyorsítása között, megindul a *városi tér komplex eróziója*. E fogalom alatt azokat a párhuzamosan lezajló, egymás hatását erősítő, kedvezőtlen változásokat értem, amelyek a városi élet alapjait érintik, és rendkívül veszélyes irányba terelik a város sorsának alakulását.

IV. A városi tér eróziójának formái

A város általában *kétféle módon* enged az autó nyomásának. Az *elsőt*, a fájdalommentesebbet *amerikai útnak* nevezhetjük. Lényege: autó léptékű városok létrehozatala. Méretrobbanással kezdődik az autós város születése. Megyényi nagyság, gigantikus felhőkarcolókkal teletűzdelt, de egyébként jellegtelen építőkockákból álló központ, véget nem érő kertés külváros, széles utak. Térfaló, többszintes autópálya keresztezések, bevásárlóközpontok, stadionok, szabadidő-centrumok. Elsorvadó tömegközlekedés, hiányzó járdák, gyalogos hébe-hóba, helyváltoztatás kizárólag autóval (Los Angeles-formula). Autós-mozi, autós-bank, autós-étterem, autós-templom. A drive-in abszolút győzelme az emberi láb fölött. Uniformizáltság, monotonitás. A végletekig leegyszerűsítő, gyakorlatias, gépkocsi-orientált városépítés diadala ez, s nyomában rideg agresszivitás épül be a városképbe.

Az urbanisztikai értelemben vett emberi léptékű város eltűnik, s átadja helyét egy gigantikus, laza épülethalmaznak, ahol a térben szétszóródott városi funkciók működése csak az autó közbeiktatásával lehetséges. Nincs alkalom az utcákon és a tereken

a közvetlen emberi találkozásokra. A városlakó járműve foglya lett, aki többé már nem sétál, hanem hajt. A városi közterületnek használatában fokról fokra a gépi izoláció individualizmust tápláló, elzárkózó rétegződésre sarkalló formái uralkodnak el.

Az amerikai utas köztér-erőzió kialakulását több olyan tényező segítette, amely az autó-formálta város létrejöttéhez törvényszerűen vezetett (pl. a piacgazdaság akadálytalan kifejlődése, a feudális kötöttségek hiánya, a fiatal városállomány, a motorizáció korai és gyors kibontakozása, a hatalmas terület). Az autósváros pedig már könnyen formálhatja technokratává, mechanikus rendszersémákban gondolkodóvá, érzelemhiányos életvitelűvé lakói többségét.

A műszaki haladás nyújtotta páratlan lehetőségekhez túlzottan idomuló, a társadalmi fejlődést ezzel azonosító emberi élet értéke viszont lefokozódik, s az életcélokat tekintve infantilizálódás és neoprimitív tendenciák bontakoznak ki. A folyamat zsákutcába vezet, és az egyéni motorizáció városi válfájának biztosítása mellett szívesen kardoskodók mutatják az ehhez vezető legrövidebb utat.

Amíg a város és az autó együttélésének amerikai utas formája megvalósíthatónak látszik (hogy érdemes-e ezt követni, más kérdés), addig sokkal több szenvedéssel jár az autó támadása az ősi múlttal rendelkező városok ellen (*európai út*). Itt ugyanis a személygépkocsi-áradat szemben találja magát a történelmi város szűk utcáival, apró tereivel, a nagy gyalogosforgalommal, a városi funkciók döntő hányadának a városmaggban való koncentrációjával. Mindezek makacs módon kötődnek a centrumhoz, a pezsgő belvárosi élet tarka forgatagához.

Éles konfliktushelyzet jön létre a gyalogosra méretezett város és térzabáló autó között. Milyen megoldás jöhet szóba? A szélsőséges amerikai út természetesen nem. Egyetlen európai város sem lenne hajlandó elpusztítani belterületének épületállományát, csak azért, hogy széles utakon lehessen hajtani a cityben, nem is beszélve az irreálisan nagy helyigényről, az elviselhetetlenül magas költségvonzatról, a történelmi városképhez való ragaszkodásról.

Másik végletként a gépkocsiforgalom „eltüntetése”, a föld alá vitele kínálkozik. Az elképzelés lényege: a metróhálózathoz hasonló, de annál jóval sűrűbb föld alatti közúthálózat kiépítése a belváros alatt (föld alatti garázsok, parkolók, szervizállomások; a felszínre jutás liftekkel, mozgólépcsővel). Ily módon a felszín a gyalogosoké, a tömegközlekedési és közhasznú járműveké lenne, a belterületek mentesülnének a közlekedési ártalmak nagy részéről. Az ötlet szép, még műszakilag is megoldható, de ami a kivitelezés költségeit és idejét illeti, az még a leggazdagabb országokat is visszariasztja az efféle vállalkozásoktól.

V. A hibrid megoldások és következményeik

A szélsőséges nézetek elfogadhatatlanságából adódik a város és az autó viszonyának hibrid formájú rendezése. Sajátos kompromisszum, amelyben felváltva használják fel a szélsőséges megoldások egy-egy elemét aszerint, hogy éppen melyikre van haszthatatlan igény és elegendő pénz.

Az eredmény: egyre több aluljáró (de nem az autó megy a föld alá, hanem a gyalogos mássza a lépcsőket), növekvő számú felüljáró (ide az autó megy fel, de e betonkolosszusok szürke tömege csak madártávlatból impozáns látvány, közelről kifeje-

zeten nyomasztó). Az aluljáró rendszerekből hiányzik a napfény, a neoncsovek alatt sápadtak az arcok és a virágok. A felüljárók tartópilléereinek tövében hiába zöldül a fű, a gépkocsiforgalom érdekeit kiszolgáló kiépítés miatt csak a használhatatlan városi teretek szaporodnak általa. Dísztelen, hallatlanul rideg, zajos, gyalogostaszító „autókönyezet” születik, amit minél előbb ott kell hagyni.

Az autós, aki érdekében mindez történik, talán elégedett? Tévedés! A kényeszerítő kék és a tiltó piros jelek béklyójában vergődik át a városon. Ha nagy a forgalom, cammogva sodródik előre idegtépő módon, ha pedig van elég hely az úton, akkor igyekezni kell. Közben szüntelenül figyelni minden irányba, a hirtelen feltűnő és eltűnő járművekre, gyalogosra, lámpára, műszerekre és az órára, hiszen időre kell menni valahová.

Pedig milyen sérülékeny a folyamatos forgalom! Elegendő egyetlen lerobbant autó, egy munkagödör a főúton, egy koccanás a hídon, s pillanatok alatt kilométeres kocsisor torlódik egymásra, lámcreakciószerűen megbénítva hosszú útszakaszok forgalmát.

„Autó és város összeegyeztetésére többféle megoldás is létezik, csak szívósan kell keresni a módját” – vallják többen. A közlekedésmérnökök, építészek és várostervezők erőfeszítései nyomán rendre születnek az ötletesebbnél ötletesebb tervek a gyalogos- és a gépjárműforgalom közötti konfliktus feloldására (pl. az elválasztott forgalmi rendszer, a forgalomcsillapítás, a vegyes forgalmú utak elve stb.). Valamiért azonban egyikkel sem sikerül kielégítő formában megvalósítani város és autó együttélését.

A kudarc oka, hogy a gépkocsiáradat csak a lakógépekhez, a városi megastruktúrák működéséhez képes ideig-óráig úgy-ahogy idomulni (egy bizonyos járműszám fölött már semmihez!). Egy emberszabásúbb kultúrát sugárzó városi környezet elutasítaná zaját és agresszívan rohanó tömegét, megbénítaná mozgását, fölöslegessé tenné használatának fő indokát, a városi élet ritmusához túlságosan nagy sebességét. Kivetné magából, mint egy városidegen testet. Aggódni persze nem kell, ennek megakadályozására a városi autózás hívei minden eszközt igénybe vesznek érdekeik érvényesítésére, és igazán nem nélkülözik az eredményeket.

A személygépkocsi tömeges befészkelődése a város szívébe a garancia arra, hogy tartósan fennmaradjanak a városi közterületek antihumánus vonásai, és az autó igényeinek megfelelően formálódjon, leépüljön a város.

Ha a hibridizációból fakadó látszatmegoldásokkal mindenki csak veszít, akkor mégis mi lenne a teendő? A válasz nem könnyű. Először is azért, mert – bármily meglepő – a legkevesebb probléma magában a szorosan vett közlekedésben mutatkozik. Végül is mindenki – autós is, gyalogos is – minden nap elfogadható időtartam alatt eljut úticéljához. Amíg saját gépkocsival a városban egyáltalán lehetséges közlekedni, addig – a napi bosszankodás mellett – senki sem fog változtatni autózási szokásain.

Másodszor: a közlekedésfejlesztési döntések egyfelől a fennálló helyzet minőségének fenntartására irányulnak, és kisebb horderejű, rövid távon pozitív hatású intézkedések ezt igazolni is látszanak; másfelől a hosszú távú koncepciók azt hirdetik, ha ez és ez a fejlesztés megvalósul, akkor ez meg ez a *közlekedési* probléma hosszú időre megoldódik. Arról nem esik szó, milyen más természetű, de a közlekedési célú fejlesztésekből fakadó gondok tucatjainak felbukkanása kíséri egy-egy büszkén mutogatott, új közlekedési objektum átadását. Az ágazat döntéselőkészítési szempontjai között nem

fog szerepelni azoknak a *teljes* városi környezetre való hosszú távú hatása. (Még a közvetlenül jelentkező káros hatások – légszennyezés, zajártalom – is éppen hogy csak szerepelnek mint figyelembe veendő tényezők; az alattomos, nagy távon komoly veszélyeket hordozó másod- és harmadlagos hatások már végképp kikerülnek a közlekedési szakértők látómezejéből).

Harmadszor: a városi közvélemény még csak a rokonszenv szintjén sem fogadná el a szigorú személygépkocsi-forgalom korlátozással járó, de körültekintően kidolgozott intézkedéseket, amik segítségével *egyedüli esély* lenne a kedvezőtlen helyzet érdemi javítására. Azért nem, mert a motorizációs folyamat előrehaladtával megszoktuk annak árnyoldalait, közönyössé váltunk a romló városi környezet iránt, és nem tudatosul bennünk, hogy egyre abszurdabb körülmények között élünk.

Végeredményben a személygépkocsi-forgalom döntő hányadának a városok belső területeiről való fokozatos kitiltásában, és a közhasznú forgalom sebességének erőteljes (15–25 km/h-ra) korlátozásában látom az autó–város problémájának a komplex városi környezet szempontjából egyedül megnyugtató megoldását. Egyéb kiút egyszerűen nem létezik. Sem ma, sem a jövőre – remélhetőleg kedvezőbb – körülményei között, sem az autóközlekedés jelenleg kialakult helyzetében. Ám ilyen radikális intézkedésekig egyetlen nagyváros vezetői sem mertek máig elmenni, olyan hihetetlenül erős a városi autózáshoz való ragaszkodás. Pedig a tömeges gépkocsiforgalomnak a város belterületén való engedélyezése – bármilyen jogcímen történjék is –, és a forgalom bármilyen egyéb módon való korlátozásának kísérlete (pl. fizető parkolás) csak a probléma elodázását, további felgyülemmlését eredményezi.

Ha a mai gyakorlat folytatódik, akkor talán ideig-óráig nyerhet az autós, időnként elégedettségfélét érezhetnek a közlekedési tárca felelősei, „csupán” a városi közterületek eróziója fokozódik és válsága mélyül. És ez a legsúlyosabb gond, ami a taglalt konfliktusból egyáltalán eredhet. Több évtizedes állandósulása kikezdi a városi lét alapjait, s mérhetetlen pusztítást okozva bomlasztja élő szövetét.

VI. A városi köztér pusztulásának fontosabb jelei

A gépjármű-közlekedési funkció rátelepedését a városi közterületekre az alábbi főbb jelenségek kísérik:

1. *Fokozódó levegőszennyezés.* Az autóval szembeni egyik leggyakoribb jogopanasz. Nyomában erősen sérül, majd kipusztul a növényzet, egész fasorok tűnnek el alig néhány év leforgása alatt. Helyüket gyakran leaszfaltozzák, amit rendszerint a parkolóhelyé való átalakulás követ. A még élő fák törzsét szinte horzsolják a körülöttük összezsúfolódó járművek, füstjük jelentős részét a lombkorona próbálná megkötni.

A felvert por, de főként a kipufogógázokban koncentrállódó égéstermékek az emberre is rendkívül ártalmasak. Különösen a talajközelen és a sűrű beépítettségű területen tartózkodók kapnak nagyobb mennyiséget belőle (pl. a kisgyermekek). Mindez főleg a légúti, de egyéb betegségek kialakulását is elősegíti. A szabadban tartózkodás előbb kellemetlenné, majd egyenesen fullasztóvá válik.

2. *Egyre erősödő közlekedési eredetű zaj.* A másik sűrűn említett kifogás, amit feltétlenül komolyan kell venni. Manapság annyi a gépjármű, hogy a zajtenger tel-

jesen belepi a várost, s egy-két órás, zajos környezetben való tartózkodás után kivétel nélkül mindenkinél megjelenik a zajártalom enyhébb vagy súlyosabb formája (a vérnyomás-emelkedéstől a halláskárosodásig). Kialakul a morajló nagyváros, ahol már nem a vasúti pályaudvarok, ipari üzemek, repülőterek zajfoltja és az embertömegek lármája jelenti az igazi megpróbáltatást, hanem a gépjárműforgalom mindent beborító *zajhálója*. Fokozza a kellemetlenségeket az állandó rezgés, a nagy épülettömbök és árkádok, a szűk utcák hangot visszaverő, felerősítő hatása, amik elől előbb-utóbb menekülni kell.

Az erős *zaj*, a *szennyezett levegő együttes hatására* élvezhetetlenné válik az utcákon a séta; nem pihenteti a testet, nem frissíti a szellemet a tereken való üdögélés, az épített környezet esztétikájának ingergazdagsága. A városban a napi élet az épületek belsejébe szorul. Még az *ablakokat* is csak a feltétlenül szükséges szellőztetés rövidke idejére ajánlatos kinyitni (sokszor még arra sem érdemes).

Feltűnő a nagyforgalmú utak mentén fekvő lakások *erkélyeinek funkcióvesztése*. A lakásnak ez a szabadba nyúló része, amely a pihenés, a levegőzés, beszélgetés vagy olvasás, nézelődés biztosításának fontos feladatát látta el, mára üresen tátong, esetleg tárolóhellyé válik.

3. *Épületkárosodások fokozódása*. A motorizáció terjedése és szennyező hatásának gyors növekedése nagyban hozzájárul a városi épületeket alkotó kövek tönkremeneteléhez. Különösen a málékony kőzetek pusztulnak gyorsan, amikből a házak szobrai és egyéb díszei készülnek. A levegőből lerakódó savas ülepedés és a szüntelen vibráció módszeresen rongálja őket, nem beszélve arról a piszokról, ami az állandóan felkavarodó porból származik és a közterületek minden négyzetcentiméterét belepeli.

A lepergő vakolatú, néhol már omladozó házakból álló belvárosban az egykori díszek maradványai egy ideig még dacolnak a szennyezett környezettel, a frissen helyreállítottak pedig hamarosan romlásnak indulnak. Néhány év, és a piszoktól alig lehet ráismerni a nemrég felújított épületekre.

4. *Egyre mélyebbre hatoló talajszennyeződés*. A közlekedés esetében elhanyagolható mértékűnek szokták említeni. Ez egyrészt igaz, hiszen az aszfalttal borított városban a járműveknek alig van módjuk a talaj közvetlen szennyezésére. Másrészt a város fölött kialakuló „szmogkopoláóból” származó savas ülepedés, és főként télen a forgalom biztosítását célzó útszórás erősen talajszennyező hatású. Nyomában növényzetpusztulás, a talajba süllyesztett vonalas infrastruktúra-elemek (vezetékek, csövek) tönkremenetele, szélsőséges esetben talajvíz-szennyeződés jár. A járművekre felverődő sós latyak az alvázat, a karosszériát és a kerekeket is kimarja.

Sajátságos a különféle *szakemberek reakciója* a fenti környezetkárosodásokra: ha pusztulnak a fák, pótoljuk őket a szennyeződést jobban tűrő fajtákkal! — jelenti ki a botanikus. Nem kell a városba olyan sokféle fa, elegendő az a néhány faj, amely képes alkalmazkodni a romló feltételekhez! Ha romlik a levegő, várjuk meg, amíg teljesen fullasztó lesz, akkor rendeljünk el szmogriadót, s próbáljuk meg rábeszélteni az embereket, hogy ne autózzanak, hanem maradjanak a lakásban! — tanácsolja az orvos. Ha túl erős a zaj a főutak mentén, építsünk magas védőfalakat — akár a házak ablaka elé is —, hadd legyen betoncsatorna az utakból! Hogy melleleg ronda környezetet teremtünk, senkit sem érdekel.

A fenti gondolkodásmód szerfölött „logikus”: a gomb színéhez vegyük a kabátot, azaz formáljuk át a városi életet az autózás igényei szerint. A fordítottja szentségtörésnek számítana!

5. *Gépjárműmozgással túltelített, fenyegető környezet.* A nagyszámú autó egyidejű, gyors mozgásából fakadó negatív hatások a városi emberben általában nem tudatosulnak, a városi élet természetes elemeiként vesszük őket tudomásul. Valójában ez a „vizuális környezetpusztítás” veszedelmes dolog, ami ráadásul még a zajtalanul suhanó, tiszta üzemelésű csodamasinák elképzelt jövőbeni világában sem küszöbölhető ki.

A sebesen közeledő jármű már messziről észelve fokozott készenléti állapotot, feszültséget kelt a gyaloglóban, noha zaját még nem hallja, füstjét nem érzi. Egyetlen jármű, amely viszonylag nagy sebességgel (és a 60 km/óra lakott helyen igenis nagy sebesség!) áthalad a városon, a járókelők ezreiben váltja ki ezt a reakciót, végig az út mentén.

Nagy forgalom, tömeges járműáramlás esetén az ilyen érzés stresszállapottá, szorongássá, idősebb korban pedig a közlekedéstől való általános félelemmé alakulhat át, és a városi környezet egyik sajátos minősítő jegyévé válik. A hangsúly itt a *gyorsaságon* és a *túltelítettség*en van, hiszen a gépjármű-közlekedés valamennyi fajtája „veszélyes üzem”, s a városok ellátásához szükségszerűen hozzátartozó közhasznú forgalom is kiváltja az említett hatásokat. Csakhogy jóval ritkábban és lényegesen enyhébb mértékben, mint a túlzásúfolság mai körülményei között ez előfordul.

6. *Az állóforgalom „térfalása” zsúfoltságból fakadó, túltelített gépi környezet.* Valamennyiünk által észlelt, ám sokakban szintén nem tudatosuló gond. Alapvető probléma, amely a fokozódó és a belterületeken hosszabb távon is kielégíthetetlen parkolóhelyszükségletből fakad. Eredete a gépkocsi nagy területigényére vezethető vissza. Egy átlagos méretű személyautó területfoglalása 20–25-szöröse az álló emberének, térfogata 15–18-szor nagyobb az emberi testnél, nem is szólva arról a területről, amire mindegyik gépkocsinak szüksége van, hogy kijöhessen a többi mellől, ha szükséges.

A városközpontban lakók autóinak helyigénye, valamint a „perifériáról a centrumban és vissza”, naponta ismétlődő tömeges gépkocsimozgás (hivatásforgalom), és a hozzá kapcsolódó tömeges parkolási igény együttes következményeiről van szó. A nyomában kialakuló áldatlan állapot mindenkit idegesít: az autóst, aki nemhogy parkolót nem talál, de gyakran moccanni sem tud a szűk utcákat megtöltő autók miatt; a gyalogost, aki „nyakig gázol” az autótömeg labirintusába; a közhasznú járművek vezetőit, akik képtelenek időben elvégezni feladataikat (rakodás, javítások stb.) az állandósult tumultus miatt. A gépkocsi így hozta létre saját használhatóságának korlátját.

A városi belterületek jelenlegi parkolásszabályozási formái – a kitiltás kivételével – teljesen alkalmatlanok a probléma megoldására, mivel itt csak az „egy autó – egy garázs” elv érvényesítése segíthetne. Megvalósulását a lefelé (pincegarázsok), illetve felfelé (parkolóházak) terjeszkedés igencsak költségigényes formájában lehet elképzelni.

Végző soron a sűrű és magas házas beépítésű városi környezetben törvényszerűen kialakul a zsúfolt terület, amiben elsősorban a tömérdek személyautó a fő ludas!

7. *A városi közterületek egyre nagyobb hányadának gépjármű-közlekedési célú átalakítása.* Az egyik legnagyobb veszély, ami a város épített környezetét fenyegeti.

Következménye az uniformizáltság, szürkeség, a városi köztér sajtáságos beszűkülése. Az utcák fő funkciója a gépjármű-közlekedési útvonal lesz, a tereké a közlekedési csomópont. Az úttest szélesedik, a forgalmi sávok szaporodnak, forgalomterelő szigetek lepik el a tágasabb tereket. A járdák keskenyednek, a járókelők nyüzsgése átmegy tolongásba. A fákat autógyűrű övezi, nő a parkolási célokot szolgáló területfoglalás aránya. A felszín egyre nagyobb részét borítja beton és aszfalt.

A várost átszelő folyók két oldalán húzódó *rakpartok* is kitűnően alkalmasak nagyforgalmú közöttá váló alakításra. Kit érdekel, hogy ezzel a folyókat forgalmi abroncsba szorítják? Ki törődik azzal, hogy a városi embert mozgó fal választja el több szempontból is *éltető* víztől? A lényeg: legyen hol hajtani! A hidakkal sem más a helyzet. Minél újabb egy híd, annál szélesebb, annál több sávon hömpölyög rajta a gépkocsiaradat! A korlátok melletti járdára szoruló gyalogost füst és dübörgés veszi körül. Ilyen körülmények között sétálni kész mazochizmus!

A forgalom egyre nő. Terjeszkedni már csak más területek rovására, valamint lefelé (aluljárók, forgalmi alagutak) és fölfelé (felüljárók) lehet. Ehhez ismét csak beton és aszfalt kell, s az ördögi körben való forgás folytatódik. Létrejön az a minőségileg új városi környezet, aminek leggyakoribb jelzői: egyre ridegebb, füstösebb, zajosabb, monotonabb, zsúfoltabb, agresszívebb és veszélyesebb.

Az ilyen városi térben kifejezetten kellemetlen körülmények között zajlanak olyan utcai tevékenységek, mint a kiskereskedelem, a vendéglátás, a személyi szolgáltatások. Elegendő hely és megfelelő feltételek hiányában eltűnnek az utcáról és a terekről az egykor igen fontos közösségi jellegű, humán városi funkciók, mint a játék, a sport, a zene, a művészetek gyakorlása. Nincs többé lehetőség a tiszta levegőt és az erős napfényt igénylő szabadterei munkafajták végzésére. A hangulatos mikrokörnyezeti elemek, a bensőséget, intimitást sugárzó városrészletek megsemmisülésével nyoma vész a könnyed derűnek, az utcára kilépő ember apróságokat fölfedező kellemes izgalmainak, a sokarcú városi élet élményözönének.

Elcsökevényesednek a szabadidő hangulatos eltöltésének szabadterei formái (séta, üldögélés, olvasgatás stb.), vagyis a hétköznapi emberi élet teljesség, tartalmassá tételének megannyi jele, amely eleve a járókelőkhöz kapcsolódik, nem pedig a szélvédő mögül kipillantókhöz. Helyükbe lép a rohanás, a tolongás, az ingerültség, a szitkozódás, azaz a közlekedési viszonyok elfajulásának antihumánus, sűrűn konfliktushoz vezető egyenes következményei.

Az emberi találkozások helye egyre gyakrabban egy sivár közlekedési csomópont vagy mesterséges fény által megvilágított aluljáró lesz a maga művilágával. A nagyobb forgalmú terek gyalogosközlekedése, a kereskedelem, a szolgáltatások, sőt a szórakozás mind jelentősebb része levonul a szaporodó aluljárórendszerekbe. Létrejön egy „föld alatti társadalom” azokból, akik munkaidejük egészét a föld alatt töltik a város közepén – akár a bányászok a tárnákban...

A város külső övezeteiben az autópályák, autótutak bevezető szakaszai tovább darabolják a város testét, egyre növelve a jellegtelen, embertaszító építmények számát. A közlekedési olló (jármű – útfelület) is egyre nyílik, és a versenyfutást az út- és parkolóépítők semmiképpen sem nyerhetik meg. Amennyiben mégis megkísérlik, felgyorsítják a városi környezet pusztításának folyamatát.

8. *A városlakók lelki alkatának és viselkedésének növekvő torzulásai.* Az egyre jobban elszennyeződő, zsúfolt, a gépi dinamikával túlzottan feltöltődött városi környezet negatívumai a *gyalogosnál* három fő formában jelentkeznek.

Az első az ún. *személyes tér határainak* rendkívül gyakori *megsérülése*. Ez a pszichológiából ismert fogalom azt a minimálisan szükséges távolságot jelöli, amely szabályszerűen és meghatározhatóan fennáll az élővilág egyedei között, lényegében a normális együttélés egyik, térbeli viszonyokban megmutatkozó alapfeltétele. Megsértése feszültség, konfliktusok és agresszivitás forrása. A nagyvárosban a személyes tér a sok ember miatt eleve jóval gyakrabban sérül meg, mint a kisebb településekben, s ez a városlakóktól lényegesen magasabb toleranciaszintet követelne meg, mint a vidékiektől. Ha ehhez az egyébként sem könnyű állapot elviselési nehézségeihez még gépi eredetű zsúfoltság is járul, igen hamar megszorodnak az ún. „időzített emberi bombák”, s azok egyre gyakrabban robbannak a legkülönbélebb formában (szorongás, dühkitörés, közterület-rombolás, alkoholizálás, bűnözés stb.).

A második, nem tudatosuló, de általánossá váló jelenség a *járókelők szabályszerű, programozott mozgása* a közlekedési szabályok előírásai alapján. A nagyvárosi embert a gépjárműforgalom az utcák területének nagy részéről kiszorítja. A házfalakhoz simuló járdák jelentik azt a szűk kényszerpályát, amin mozoghat. Ha útkereszteződéshez ér, a piros jelzésnél meg kell állnia, csak a zöldnél indulhat, akkor is minél gyorsabban és kellő óvatossággal célszerű átkelni a másik oldalra. Ez a mozgás az összehúzott városi térben akár számítógépi programként is szimulálható. Amikor a gyalogos szabálytalankodik, nemcsak egyszerűen az útrövidítés miatt vállalja a forgalmas úton való átkelés kockázatát, fittyet hányva a KRESZ előírásainak, hanem ezzel is ösztönösen tiltakozik a „karámelv” személyiséget torzító, terelő hatása ellen.

A harmadik az *általánossá váló feszültség és hajszoltság* jelensége, amely a mozgalmas környezet miatt akkor is sietésre készíti az embert, amikor erre semmi szüksége. Az utcai élet mint cél, elítélendő dologgá válik, egyértelmű lesz a lézengéssel, a csavargással. A szabadban tartózkodás kizárólagos célja a gyors helyváltoztatás lesz, olyan átmeneti állapot, amely egyik zárt térből a másikba való mihamarabbi eljutás folyamatában ölt testet. Egy rohanó világban, ahol vezérelv a mind kiméletlenebb versengés; ahol a növekvő embertömegek egyre vadabban vetik bele magukat a fogyasztható dolgok hajszolásába (és az egész élet „fogyaszthatóvá” alakításába!); ahol a mindenáron való egyéni érvényesülés „az idő pénz!” hazug és léleknyomorító jelszavával tör utat magának – mindez nem is lehet másképpen...

A *gépjárművezetőknél* a fentiek még hatványozottabban érvényesülnek. A gyalogosét többszörösen felülmúló személyes tér igénye mellett az autó mozgását még több szabály köti gúzsba, mint a járdán haladótét. „Az utcán is izoláltan maradni, és kényelmesen ülve utazni a saját zárt teremben!” – ez a vérbeli autós egyik fő jelszava, ami lassanként mindennapi normává rögzül benne. Saját mozgása túl gyors, a közlekedésből feléje érkező ingerek pedig túl erősek és változatosak ahhoz, hogy feszültség, tartós idegi túlterhelés nélkül hajthasson a városban.

Általában nem esik szó arról, hogy az autóvezetés komoly munka, amely a vezető erre való alkalmassága, lelki alkata és teherbíró képességének függvényében jelent kisebb vagy nagyobb megterhelést a kormány mögött ülő számára. Megdöbbenőt látni, hogy a rutinos autósok, hivatásos sofőrök mennyire nincsenek tekintettel erre,

s milyen szitoközönt kapnak tőlük a volánt kevésbé biztos kézzel forgatók! Kíméletlen a forgalomirányítás is, amely igen rövid ideig tartó zöld lámpáival egyre űzi az autófolyamot utakon és kereszteződéseken át. A rendőr sürgető kézjelei, a többi jármű türelmetlen villogása és hangjelzései a rohanási kényszer szűnni nem akaró állapotában tartják az autóst. Így válik a gyors haladás kényszerének öfenntartó mechanizmusa sajátosan elidegenedett, abszurd céllá, tekintet nélkül arra, hogy az adott helyzetben szükség van-e a gyorsaságra vagy sem.

Az autós számára a város utcahálózata egy akadálypálya, ahol mindig számítani kell újabb és újabb kellemetlen meglepetésekre. Különösen megsínylik ezeket az állapotokat a vidéki autósok, akiknél gyakran valóságos lidércnyomást jelent a nagyvárosban vezetni. A következmények: nyugtatók, illetve ajzószerkek szedése, kimerültség, a közlekedési konfliktusok lelki hatásainak továbbcipelése a munkahelyre és a családi otthonba, félelem és agresszió a forgalomban, neurotikus jelenségek, lélekölő életmód.

A felsorolt, több szempontból is várospusztító mechanizmusok komplex hatásrendszerének kibontakoztatásában és tovaterjedésében kitüntetett szerepe van az ún. *autófetisizmusnak*. Ez a jelenség – hasonlóan a mértéktelen televíziózáshoz, a videomániához – a technika éppen legújabb csodái előtt térdreboruló, azoknak életmódját kiszolgáltató ember újraeledő infantilizmusa. A technika urából annak rabszolgájává degradálódó ember számára a gép fontosabb dolog lesz, mint a másik ember, sőt fontosabb, mint önmaga!

Ime a XX. század végének homo sapiense, aki pénzben és időben az autójára sokszor többet fordít, mint családjára; akinek fontosabb, hogy járművének parkolóhelye legyen, mint gyermekének játszóudvara; aki előkertjét gondolkodás nélkül lebetonozza a hőn szeretett négykerekű sima gurulása és tisztára mohatósága kedvéért; aki egyetlen fáját is képes kivágni, ha az akadályozza kocsija mozgását; akinek értékét kocsijának ára, típusa és teljesítménye adja; aki autó nélkül alacsonyabb rendű lénynek tartja magát – és akit mások emiatt ténylegesen annak is tartanak...

Ez a feje tetejére állított értékrend azután meg is hozza a maga gyümölcsét, mindazt az elfajulást, ami az autó rendszeres nagyvárosi használatához kapcsolódik.

VII. *Epilógus helyett*

Mindaz, amit felvillantottunk, csak a „jéghegy csúcsa”. Meg sem említhettünk olyan lényeges területeket, mint pl. a gépjármű okozta balesetek, azoknak az egészségre és anyagi károsodásra való hatásai; nem szóltunk a különböző gépjárműfajták eltérő természetű közlekedési problémákat előidéző hatásairól. Mellőztük az alacsony hatékonyságú hiánygazdaság megannyi közlekedési gondot generáló természetének ecsetelését, s a kérdéskör közlekedés-gazdaságtani vonatkozásait. Kimaradt az autópár fejlődéséből eredő bonyolult összefüggésrendszerek taglalása, s még csak vázlat formájában sem kaphattak helyet olyan kardinális problémakörök, mint a gépjármű-közlekedés okozta ökológiai láncreakciók kialakulása, az autósbünyözés, vagy a közlekedés-pszichológia személyiségvizsgálati eredményei.

Végső konklúzióként leszögezhető: az egyéni autózás nem szükségszerűen istencsapás a nagyvárosok számára, csak jelenlegi formájában az. Idejében kimunkálva

megszelídítésének módjait, tömegességének megszüntetését, oldani a metropoliszokban való káros mértékű koncentrációját — talán ebben az irányban kellene keresni a megoldást.

Ma még egyre beljebb haladunk a zsákutcába, noha sejtenünk kellene, itt volna az ideje visszafordulni. Minél jobban halogatjuk a helyes irányba való elmozdulást, annál nagyobb árat fogunk fizetni érte. A sokszínű élet annál több darabját áldozzuk föl a szabályozás alól végképp kicsúszni látszó motorizáció oltárán, elsőik között magát a humánus városi környezetet!

Építész körökben fogalmazódott meg a gondolat: előbb fel kellett építeni a lakótelepeket ahhoz, hogy később majd lerombolhassuk őket. E törvényszerűség igaz lenne az autózásra is? Előbb be kellett engedni az autótömeget a városba, hogy később kitalálhassuk onnan? Lehet, hogy így van. Mindenesetre a nagy lakótelep-építkezések korszaka lezárulni látszik világszerte, a nagyvárosi autózásé viszont korántsem.

Pedig az idő szorít, amit azért is ajánlatos rendkívül komolyan venni, mert az autó és a város harcából az emberre nézve könnyen kikerekedhet Ginsberg axiómájának érvényesülése: „Nem győzhetsz, biztosan vesztesz, és nem szállhatsz ki a játékból!”

Az ember-központú, emberi léptékű, pozitív környezeti ingerekben páratlanul gazdag, bensőséget és összetartó erőt sugárzó városi tér eltűnése, vagy az ún. uniformizált óriástérben való végleges feloldódása az emberiség történetének megbocsáthatatlan tragédiája lenne!

IRODALOM

- ÁGH A. 1987: Globális kihívás. Gyorsuló idő sorozat. Magvető Kiadó. Budapest
- BAJUSZ R. 1975: Személyközlekedésünk ma és holnap. Közgazdasági ismeretek sorozat. Kossuth Könyvkiadó. Budapest
- BERCZIK A.—NÉMETH E. (szerk.) 1981: Budapest és közlekedése. Budapest Főváros Tanácsa V. B. Közlekedési Főigazgatóság
- DE ROUGEMONT, D. 1983: The Future within Us. Pergamon Press. Oxford.
- FLEISCHER T. 1986: Infrastruktúra-fejlesztési csapdák. Közgazdasági Szemle, 33. 2. pp. 150–161.
- GERLE GY. 1974: Környezetvédelem Magyarországon. Közgazdasági ismeretek sorozat. Kossuth Könyvkiadó. Budapest
- GRANASZTÓI P. 1976: Városaink sorsa. Gyorsuló idő sorozat. Magvető Kiadó. Budapest.
- GYARMATI I. 1985: Két kultúra, ami négy. Kilátó 3. 2. pp. 15–19.
- HANKISS E. 1983: Társadalmi csapdák — Diagnózisok. Gyorsuló idő sorozat. Magvető Kiadó, Budapest.
- HANKISS E. 1986: Diagnózisok 2. Gyorsuló idő sorozat. Magvető Kiadó, Budapest.
- HEINRITZ, G.—LICHTENBERGER, E. (eds.) 1986: The Take-off of Suburbia and the Crisis of the Central City. R. Steiner Verlag. Stuttgart.
- Kizökkent világ... Amerikai film. Rend.: G. Reggio, Produc.: F. F. Coppola. USA, 1982.
- KODOLÁNYI GY. 1984: Lewis Mumford. Valóság, 27. 12. pp. 90–102.
- KOVÁCS I. 1981: Nászagy és koporsó. Kossuth Könyvkiadó. Budapest.
- KOVÁCS M. 1985: A nagyvárosok környezete. Gondolat Kiadó. Budapest.
- Közlekedési eszközök és a lakossági magatartás. (Név nélkül.) Vasút, 1985. 5. pp. 8–9.
- LASCH C. 1984: Az ónimádat társadalma. Modern Könyvtár sorozat. Európa Kiadó, Budapest.
- LÁSZLÓ E. 1986: Az emberi méltóság és az ígéretes technika. In: Zene — Rendszerelmélet — Világrend. Gondolat Kiadó. Budapest.

- MEGGYESI T. 1985: A városépítés útjai és tévútjai. Műszaki Könyvkiadó, Budapest.
- MUMFORD, L. 1985: A város a történelemben. Gondolat Kiadó, Budapest.
- MUMFORD, L. 1986: A gép mítosza. Modern könyvtár sorozat. Európa Kiadó, Budapest.
- UDIN, B. 1980: A város védelmében. Corvina Kiadó, Budapest.
- PECCEI, A. 1984: Kezünkben a jövő. Gondolat Kiadó, Budapest.
- PEDERSON, E. O. 1980: Transportation in Cities. Pergamon Press, N. Y.
- PETERS, P. 1978: A város az emberért. Corvina Kiadó, Budapest.
- PREISICH G. (szerk.) 1984: A városépítésről. Vélemények, viták sorozat. Kossuth Könyvkiadó, Budapest.
- PRÓBÁLD F.–SZEDEDI N. (szerk.) 1986: A világ fővárosai. Kossuth Könyvkiadó, Budapest.
- RÉTI L. 1983: Stressz a volánnál. Medicina, Budapest.
- RIESMAN, D. 1968: A magányos tömeg. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest.
- SCHNEIDER, W. 1973: Városok Urtól Utópiáig. Gondolat Kiadó, Budapest.
- STARKIE, D. 1982: The Motorway Age. Road and Traffic Policy in Post-war Britain. Pergamon Press, Oxford.
- TINER T. 1988: A gépjármű-közlekedés fejlődési aránytalanságainak negatív hatásai a településkörnyezetre. Földrajzi Értesítő 37. 1–4. pp. 115–124.
- TÖLGYESI J.–HOFFMAN N. M. 1984: A közlekedés témakörei a tömegkommunikációban. Tartalomelemzés I–II. Tanulmányok – Beszámolók – Jelentések 16. 6. Tömegkommunikációs Kutatóközpont kiadv. Budapest.
- VÁRSZEGI GY. 1982: A világ metrói. IPVK.
Viták a főváros közlekedéséről a Budapest c. folyóirat hasábjain 1978–1986 között.
- YAGO, G. 1981: The Decline of Transit. Urban Transportation in German and US Cities 1900–1970. Cambridge University Press, Cambridge.

TINER, TIBOR

DEADLOCKED

(Meditations on the ever more tragic relationship between
the car and the city)

Summary

The present paper is a polemizing scientific essay which attempts at providing a comprehensive review of the intrinsic features of processes deeply bedded in the relationship between the car and the city. The author regards the metropolitan phenomena of motorization revolution as a crisis process of civilization. He argues against the present practice in which the headaches of metropolitan motor traffic are handled as problems requiring monofunctional solutions, albeit it is essentially linked to all functions of the city.

The heavily expanded problems of urban motorization date back to a technocratic axiom from the heroic age of the automobile, fallacious from the beginning, according to which the city can be – or even, has to be – tailored to the scales of the car. With the rapidly increasing number of cars, the problems derived from this impossible principle have grown to threatening proportions, the quantitative change turned into a negative qualitative change. All this has greatly distorted the relative balance which had earlier existed among urban functions, at least from the aspect of transport.

The appearance of the railway was a shock to the city because it has transformed the urban structure in several ways and also triggered urban explosion. At the same time urban public transport also started to develop, which is, via its mass character, the only satisfactory way of meeting the needs of travelling within the city, mainly because it does not paralyse the other functions of

the urban open space and is able to preserve this particular feature in harmony with city development, on the long run.

The second shock to the city, which had much graver consequences than the first, was the motorization explosion (more precisely, the rapid headway of personal car traffic). Asserting the interests of individual transport, and their building into transport development concepts, resulted in a radical transformation of the texture of urban public areas. A complex erosion of the urban space started, a growing bleakness and decay, which also attacked the basis of urban existence and is diverting city life into a hazardous direction.

There are two usual ways for cities to yield to the pressure of the car. The first is the so-called American way: i. e. the creation of cities at the scale of car, on huge areas, with no pedestrian traffic at all, with spatially dispersed city functions. The result: the city is dissolved within a huge, 'otherwise urbanized', space. Its earlier essential feature, its human scale is disappearing completely. The second (the so-called European) way involves more suffering to the city, because a sharp conflict is evolving between the densely built-up historic city, tailored to pedestrians, and the space-eating car. The conflict is usually solved to the benefit of the car not the city, mainly by 'hibrid' solutions, involving, on the one hand, attempts at realizing the city at the scale of the car (increasing space for transport on the surface) and preserving a human-scale city (diverting traffic under ground at high costs).

But incomplete solutions do not satisfy either motor traffic or pedestrians, while urban public areas are increasing decaying. The major symptoms are: 1. increasing air pollution; 2. ever growing traffic noise; 3. increasing building damage; 4. ever deepening foil pollution; 5. hazardous environment overcharged with motor traffic; 6. motor crowdedness due to 'space-eating' still traffic; 7. transformation of a growing percentage of urban public areas for the purposes of motor transport; increasing deformation of the urbanites' mentality and behaviour.

The unique solution is viewed by the author in a gradual exclusion of individual car traffic from inner city areas and a significant reduction of speed limit. This is the only way to create a more human-faced urban life.

ТИНЕР, ТИБОР:

В ТУПИКЕ. (РАЗМЫШЛЕНИЯ О ВСЕ БОЛЕЕ ТРАГИЧЕСКОМ СООТНОШЕНИИ АВТОМАШИНЫ И БОЛЬШОГО ГОРОДА)

(Резюме)

Настоящая статья характера научного эссе и полемичного тона старается дать охватную картину сущностных черт процессов, которые скрываются в глубине соотношения автомашины и большого города и причиняют чрезвычайный вред. Автор считает последствия бума моторизации в больших городах одним из явлений кризиса цивилизации. Он оспаривает существующую практику, по которой проблемы городского автомобильного движения трактуются как проблемы маргинальные и требующие многофункциональных решений, несмотря на то, что они кардинальным образом связаны со всеми функциями большого города.

Громадные проблемы городской моторизации можно свести к той изначала *ошибочной технократической аксиоме*, родившейся в начальный период автомобильного движения, по которой город может — даже: должен! — формироваться по масштабу автомобильного транспорта. В результате быстрого роста числа легковых машин, проблемы, исходящие из этого абсурдного положения, достигли угрожающих размеров; количественный рост перешел в отрицательное качественное изменение. Все это значительно исказило то относительное равновесие, которое — во всяком случае в области движения — имело место раньше между городскими функциями.

Появление *железнодорожного транспорта* оказало *шоковое влияние* на город, так как он во многом преобразовал план города, и вместе с тем был одним из элементов, причиняющих начало процесса городского бума. Параллельно с этим взяло начало развитие городского общественного транспорта, который, в силу массового удовлетворения транспортных потребностей, является единственным благоприятным способом для решения городского сообщения. Это верно, главным образом, потому что он не притесняет осуществление других функций свободного пространства города, и на длительное время способен сохранить это свойство в гармонии с развитием города.

Второе потрясение, причиняющее еще более тяжелые последствия, было принесено городу *бумом моторизации* (точнее, быстрым распространением легковых автомашин). Форсирование признания интересов индивидуального транспорта и отражение их в концепциях развития транспорта привело к радикальному изменению физиономии мест общего пользования города. Началась *комплексная эрозия городского пространства*, своего рода опустошение, деградация, что уже разъело основы городского бытия и направляет судьбу города в угрожающее направление.

Большой город уступает давлению автомашины обычно двумя способами.

Первый, т.н. *американский путь*: создание города по масштабу автомашины на огромной территории, с ликвидацией пешеходного движения, с разбросанными по пространству городскими функциями. Результат: город растворяется в некотором, «впрочем урбанизованном», пространстве; прежняя его сущность, т.е. человеческий масштаб, окончательно исчезает. *Второй* (т.н. *европейский*) *путь* причиняет городу еще больше страдания, поскольку появляется острый конфликт между историческим городом, застроенным густо и рассчитанным на пешеходное движение, и автомашиной, поглощающей пространство. Разрешение конфликта в большинстве случаев осуществляется не в пользу города, а наоборот, автомашины, в основном применением гибридных решений. Эти стремления имеют целью развить город по масштабу автомашины (расширением транспортных территорий по поверхности), и одновременно сохранять человеческий масштаб города (дорогостоящим проведением движения под поверхность).

Однако, половинчатые решения не удовлетворяют ни автомобильное, ни пешеходное движение, притом деградация мест общего пользования продолжается. Главные признаки этого: 1. увеличение загрязнения воздуха, 2. усиление шума от транспорта, 3. увеличение ущерба строениям, 4. загрязнение почвы, распространяющееся на все большие глубины, 5. устрашающее, перенасыщенное автомобильным передвижением окружение, 6. перегруженность машинами вследствие «поглощения пространства» стоячим транспортом, 7. изъятие все большей части места общего пользования города для целей автомобильного движения, 8. увеличение искажения душевного состояния и поведения горожан.

Автор считает единственным решением постепенное исключение доминирующей части движения легковых автомашин из внутренних районов большого города и значительное сокращение допустимой максимальной скорости. Только это даст шансы на создание более человеческой городской жизни.

Перевел: Тамаш Бауко