

## Hódítsuk vissza a Kossuth Lajos utcát és a Rákóczi utat!

A belvárost keresztülszelő Kossuth Lajos utca és Rákóczi út Budapest büszkesége lehetne. Ma sajnos az ország szégyene. Évtizedek óta hatalmas gépkocsi-forgalom uralja, elüldözték innen a sétálni, nézelődni, beszélgetni szerető gyalogosokat. A szennyezett levegő, a dübörgő gépkocsi-áradat, a fákat, növényzetet kiszorító hatalmas aszfaltfelület miatt bezártak a boltok, meg-



Ilyen Kossuth Lajos utcáért dolgozik a Levegő Munkacsoport. Újra kell osztani az útfelületet: mindkét oldalon vissza kell adni egy-egy sávot a gyalogosoknak, a kerékpárosoknak és az utcákat élhetőbbé tevő fáknak, bokroknak



szűnt a belvárosokra jellemző színes nyüzsgés, a vidám hangulat. Kerékpározni lehetetlen, hiszen életveszélyes. Az egyre forróbb nyarak még elviselhetlenebbé teszik a helyzetet, hiszen az aszfalt és a gépkocsik oly mértékben sugározzák vissza a hőt, hogy itt akár 10 Celsius fokkal is melegebb lehet, mint például a Városligetben.

Készült már több tanulmányterv, koncepció a terület forgalomcsillapítására, a cselekvés azonban egyre késik. A Levegő Munkacsoport és a Lélegzet Alapítvány – együttműködve a Magyar Közlekedési Klubbal, a Magyar Kerékpáros Klubbal és a Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesülettel (VEKE) és a Demján Sándor Jótékonyági Alapítvány támogatásával – forgalmi és látványterveket dolgoztatott ki annak bemutatására, hogy milyennek képzeljük el a Kossuth Lajos utcát és a Rákóczi utat a jövőben.

A Levegő Munkacsoport már közel 20 éve szorgalmazza a Kossuth Lajos utca és a Rákóczi út forgalomcsillapítását. A hivatalos szervek válasza mindig az volt, hogy ez lehetetlen, mert forgalmi káoszt okozna. Ugyanakkor számos esetben tapasztalhattuk, hogy amikor útfelújítások, építkezések miatt zártak

le vagy szűkítették egyes utakat, akkor a forgalom gyorsan alkalmazkodott a megváltozott helyzethez, és soha nem keletkezett nagyobb forgalmi torlódás, mint korábban volt. Gondoljunk például a Nagykörút, az Andrássy út, az Alkotás utca vagy a XI. kerületi Bartók Béla út korábbi lezárására, vagy a jelenlegi Vámház körúti és Thököly úti forgalomkorlátozásra! A sajtó – a hivatalos szervek és egyes közlekedéstervezők nyilatkozatai alapján – előzetesen mindig harsány című cikkekben riogat azzal, hogy „közlekedési csőd várható a fővárosban”. Utána viszont kénytelen elismerni, hogy elmaradtak a várt dugók. Jellemző eset, amiről az egyik napilap néhány hónappal ezelőtt így számolt be: „Hétfő hajnalban a budai főgyűjtő-csatorna építése miatt lezárták a budai alsó rakpart Erzsébet híd és Lágymányosi híd közötti szakaszát. Mint minden nagyobb útlezárás előtt, a közlekedési szakemberek most is megjósolták, hogy káosz lesz Budapest útjain. Az most is elmaradt...”<sup>1</sup>

## **Bedugult város: „Egy számmal nagyobb nadrág vagy egészséges étrend?”**

A mindennapi életben egyszerű megállapítás – miszerint minél többet eszik valaki, annál nagyobb valószínűséggel lesz kövér, és ezen egyre nagyobb méretű ruhái sem segítenek – a városi forgalom esetében már nem tűnik magától értetődőnek. A legtöbb közlekedésmérnököt és várostervezőt legalábbis először meglepetésként érte az a jelenség, hogy minél több utat építünk, idővel annál nagyobb személygépkocsi-áradatra és a korábbiaknál is nagyobb torlódásokra, súlyosbodó légszennyezésre, zajra számíthatunk. Az ellenkező jelenség is sokáig csodálkozást váltott ki: az útfelületek csökkentése forgalomcsökkenéshez vezet úgy, hogy a város működésképes marad, sőt, a közlekedési feltételek kedvezőbbekké válnak, mint korábban.

Budapesten a forgalom kihízta az utakat, a közlekedés egyre nehezkesebb. A megnövekedett forgalom mellékhatásai is jól ismertek: légszennyezés, zaj, eltűnő zöldfelületek, egyre több aszfalt és beton... Mi hát a megoldás? Lazítsunk az övön, vásároljunk eggyel nagyobb számú ruhát, és adjunk teret a további hízásnak (vagyis: bővítsük ki az utakat és építsünk újakat), vagy összpontosítsunk inkább a problémák gyökerére, a túlsúlyosság (a túl nagyra nőtt forgalom) okaira? Ez utóbbi annál is inkább ésszerű, mert ezzel nem csak a szűkké vált utak (a torlódások) problémáját, de a „túlsúlyosságunk” összes többi – még komolyabb – mellékhatását is orvosolhatjuk.

## Karcsúsító diéta: tényleg működik?

Hogyan lehetséges mindez? A válasz viszonylag egyszerű: a csökkentett útkapacitáshoz gyorsan alkalmazkodnak az autósok: új útvonalat keresnek, a tömegközlekedést, a sétát, a kerékpárt választják, vagy nem kerekednek útnak olyan gyakran, mint addig tették.

Így eshet meg, hogy akár egy nagyon forgalmas út lezárása – vagy kapacitásának csökkentése – sem vezet nagyobb torlódásokhoz, mint azelőtt. Az út forgalmának egy kis része átterelődhet a környező utakra, azonban a környék összes forgalma jóval kisebb lesz, mint korábban. Amennyiben az útkapacitás csökkentését az egyéb közlekedési eszközök fejlesztésére használjuk fel – például az autósávok helyén buszsávokat, elkülönített villamospályát, kerékpársávokat – hozunk létre, a közlekedési lehetőségek is javulnak, hiszen egy adott útszélességen tömegközlekedéssel vagy kerékpáron óránként sokkal több ember juthat el egyik helyről a másikra, mint személygépkocsival. Végül soron pedig azok is jól járnak, akiknek valami miatt továbbra is autót kell használniuk, hiszen a személygépkocsik számának csökkentésével több hely marad nekik, javuló közlekedési feltételekkel.

## Akiknek sikerült – külföldi példák

### Bordeaux – közlekedési forradalom UNESCO elismeréssel

A 230 ezer lakosú Bordeaux Franciaország dél-nyugati részén fekszik, egy egymillió népeségű városi térség központja. A második világháború után Bordeaux-ban a város villamoshálózatát bő tíz év alatt felszámolták, és a közlekedéspolitika személygépkocsik felé irányult. Alig két évtizeddel a „mindent az autónak” politika után a lakosság túlnyomó része áttért a személygépkocsik használatára. Ekkorra azonban a környezeti mutatók és a belváros állapota annyira leromlottak, hogy a lakosság egy része a környező kisebb településekre költözött, a közlekedést pedig az állandó torlódások jellemezték.



Sugárút Bordeaux-ban füvesített villamospályával. A közúti felület csökkentése lélegzethez juttatta a várost

A 80-as években világossá vált, hogy a helyzetet változtatni kell, a megbénult közlekedés már a gazdaság működését is akadályozta. A gépkocsi-káoszból kivezető legjobb megoldásnak a villamosvonalak (újra)építése tűnt. A hálózat, amelyet évről évre bővítenek, ez év végén már 44 kilométer hosszú lesz.



Bordeaux belvárosa ma – korábban autók foglalták el

A villamos visszatérése Bordeauxba egy átfogó városmegújítási politika vezérfonala. A villamosvonalak építésével egyidőben csökkentették a közúti kapacitást, felújították a belvárosi köztereket és sugárutakat. A belváros egy részét gyalogos-kerékpáros övezetté alakították át, az átmenőforgalmat megszüntették és az útfelújítások során megnövelték a gyalogos, kerékpáros területek arányát. Bordeaux közlekedés- és városmegújító politikáját Franciaországban azóta több díjjal jutalmazták, az UNESCO pedig 2007-ben a város jelentős részét a Világörökség részévé nyilvánította.

### Brüsszel – lassan, de biztosan az élhető város felé

Brüsszel városfejlesztési terve szerint fejleszteni kell a város tömegközlekedését, 20 százalékkal csökkenteni a személygépkocsi-forgalmat és 10 százalékra növelni a kerékpározás arányát a közlekedésben. Miközben lassan, de biztosan haladnak e célok megvalósítása felé, a városi környezet érezhetően javul. A tömegközlekedés fejlesztése révén 2000-től napjainkig 70 százalékkal nőtt az utasforgalom. A határozottan és gyorsan meghozott kerékpárosbarát intézkedések következtében egyes sugárutakon a kerékpárosok aránya nulláról 10 százalékra nőtt.



Új villamosvonal Brüsszel egyik legfontosabb külső körútján. A kétszer három sávós körutat kétszer két sávósra szűkítették, annak ellenére, hogy a városba vezető egyik legforgalmasabb útról van szó. Egyesek félelmeivel ellentétben ez semmilyen forgalmi fennakadást nem okozott

Az új brüsszeli közlekedéspolitikát kiválóan szemlélteti a külső körúton megépített villamosvonal is, melyet a közúti kapacitás 2x3 sávorról 2x2 sávra szűkítésével valósítottak meg. Ugyancsak jellemző a belvárosi Központi sugárút átépítése is, amelynek során kerékpársávokat létesítettek, kiszélesítették a járdákat, és elvettek egy-egy sávot a személygépkocsiktól. A rövidtávú tervek között szerepel a belvárosi körgyűrű – szintén a forgalomcsillapítás jegyében történő – megújítása is.<sup>2</sup>

### Amszterdam – a kerékpárbarát város

Amszterdam főutcáját, a Damrakot, amely a Központi pályaudvart és a Királyi Palotát köti össze, sokáig hatalmas torlódások jellemezték.

Ezt a fő közlekedési tengelyt a gépkocsiforgalom korlátozásával, a járdák kiszélesítésével és a biciklisávok kialakításával kellemes városi sétánnyá alakították át. Azonban nemcsak ezt az utcát alakították át, hanem az egész városban korlátozták az autóforgalmat, vonzóvá tették a tömegközlekedést, a kerékpározást és a sétálást.

### Lyon – visszaadták a folyópartot

A harmadik legnagyobb francia várost kettészelő Rhone folyó bal partját 5 kilométer hosszan teljes egészében átadták a városlakóknak 2007 tavaszán. A rakparton



Amszterdam főutcája az 1950-es években



A Damrak arculatát ma a gyalogosok, kerékpárosok tömegei és a villamos közlekedés határozza meg.



Lyonban a folyópart korábban autóparkoló volt

a parkoló autók helyén sétányt és bicikliutat létesítettek, amelyek mellett a természetes növényzet, botanikus kertek, játszóterek és éttermek, pihenőhelyek váltják egymást, összesen 10 hektáros területen.

### Bécs – a bevásárlóutca újjáélesztése

Bécsben sikeresen újjáélesztettek több jelentős belvárosi utcát. A leginkább figyelemreméltó példa a Mariahilferstrasse, amely a forgalomcsillapításnak köszönhetően a város legnagyobb bevásárlóutcájává vált. A kereszteződéseket leszűkítették és a sebességcsillapítás érdekében helyenként megemelték, a járdákat jelentősen kiszélesítették, és az utca legnagyobb részén irányonként csak egy közlekedési sávot hagytak meg az autóknak.

### Nürnberg – sétáló belváros a jó levegőért

A félmillió lélekszámú Nürnberg Bajorország második legnagyobb városa. Nürnbergben 1988-ig négy nagy forgalmú utat zártak le a személygépkocsik elől. A szakemberek legnagyobb meglepetésére az „elterelt” forgalomnak csak kis hányada jelent meg a környező utakon, 70–80 százaléka teljesen eltűnt. A sétálónak alakított utcák üzleteinek vonzereje megnőtt. E kedvező tapasztalatok ellenére a városközpont utolsó jelentős főútjának lezárása erős ellenállásba ütközött. A napi



A lyoniak ismét birtokba vették a folyópartot, amely a városközpont legvonzóbb területe lett



A Mariahilferstrasséra visszatért az élet



Nürnberg belvárosát Európában az elsők között adták vissza a gyalogosoknak és kerékpárosoknak. Ko-

25 000 gépjárművet elvezető út sétálóvá alakítása következményeként sokan közlekedési káoszt jósoltak. Egy évvel az átlakítások után azonban a felmérések teljesen mást mutattak. A belváros összes gépjármű-forgalma 25 százalékkal csökkent, míg a környező utak forgalomnövekedése mindössze 4-19 százalék körül mozgott (néhány esetben csökkent). A várakozások ellenére a forgalom a külső körutakon szintén visszaesett. A félelmek nem, de a forgalomcsillapítás várt jótékony hatása beigazolódott: Nürnberg belvárosában ma már jobb a levegő, mint a külvárosokban...

### Strasbourg – a villamosok újjáélesztése a városmegújítás jegyében

Strasbourg az Európai Unió intézményeinek egyik központja. Lakossága 2005-ben 270 ezer lelket számlált; a város térségével együtt mintegy 700 ezres népességű. Strasbourg belvárosának közlekedését a kilencvenes években változtatták meg teljesen, miután a közlekedéspolitika legfőbb célja a belvárosi gépjármű-forgalom csökkentése lett. A forgalomcsillapítást villamosvonalak építése, az átmenőforgalom megszüntetése és a sétáló utcák kiterjesztése révén kívánták elérni. Az új közlekedéspolitikát nagyszabású városfelújítási



Strasbourg belvárosát újjáélesztette a gépjármű-forgalom csillapítása és a villamosvonalak újr építése

programmal kötötték össze: a villamosvonalak építésekor teljesen megújították a köztereket is. Az útkapacitás-csökkentés hatásaként előrejelzett közlekedési káosz Strasbourgban is elmaradt. A belvárosi gépjármű-forgalom 1990 és 2000 között 16 százalékkal esett vissza anélkül, hogy a környező utak közlekedésében fennakadás keletkezett volna. Strasbourgban a személygépkocsi-használat kordában tartását célzó közlekedéspolitikát napjainkig folytatják. Mára a város Franciaország legkiterjedtebb villamoshálózatával rendelkezik, és az első számú francia kerékpáros város címmel is büszkélkedhet.

### Szöul – gyalogosok sétálnak a városközpontban az emelt autópálya helyén

A dél-koreai fővárost átszelő folyót az 1960-as években befedték és utat építettek rá. A rövid idő elteltével kialakult hatalmas forgalomra egy emelt szintű autópálya megépítését vélték megoldásként. Az 1971-ben befejeződött munkálatok egy 16 méter széles és 5,8 kilométeres gyorsforgalmi utat eredmé-



nyeztek a városközpontban. A forgalmi problémákat így sem sikerült megoldani, viszont az élet minősége elviselhetetlenül romlott. Végül 2003-ban elkezdtek az autópálya lebontását, és 2005 októberében hatalmas ünnepek keretében adták át a helyreállított folyót.

Ugyanezen időszak alatt 60 kilométer hosszúságban az egyéb forgalomtól teljesen elkülönített buszsávokat hoztak létre, és továbbiak létesítését is tervbe vették. A gyalogosokat és a tömegközlekedést előnyben részesítő új közlekedéspolitikának köszönhetően a közösségi közlekedést naponta igénybe a vevők száma egymillióval nőtt, a legfontosabb buszjáratok sebessége pedig a korábbiak kétszeresére emelkedett. Jelentősen csökkentek a dugók és a levegőszennyezés. A város szélén pedig megőriztek egy területet, amelyet a korábbi városvezetés 10 milliárd dollárért kívánt értékesíteni befektetőknek bevásárlóközpontok és egyéb kereskedelmi beruházások céljára. Itt egy hatalmas parkot alakítottak ki, ahol hétvégeken a lakosok tízezrei találnak felüdülést.



Ugyanaz a helyszín 2002-ben és 2005-ben. A város szívében visszaadott folyó Szöul megújulásának jelképévé vált

Az akkori főpolgármester, Myung Bak Lee szerint ezek a lépések egyaránt javították a város környezeti állapotát, élhetőségét és gazdasági versenyképességét. Ezek az intézkedések olyan népszerűvé tették Myung Bak Lee-t, hogy 2007-ben őt választották meg Dél-Korea elnökévé.

### További európai példák

Az Európai Bizottság „A nagyvárosi utcák visszahódítása az emberek számára” címmel jelentett meg egy kiadványt, amelyben több város példáján mutatja be, hogy a gépjármű-forgalom egy része valóban elpárolgott az útszűkítések következtében, és egyúttal sokkal kellemesebbé vált az élet.<sup>3</sup>

## Mit mondtak a szakértők, és mi lett a valóság?

Az alábbiakban idézünk néhány külföldi megállapítást arról, hogy mi történt, miután egyes városokban főutakat zártak le, illetve szűkítették.<sup>4</sup>

Helyszín, év	Hivatalos szervek, illetve a sajtó megállapításai
USA, Washington, 1964	„A környező utak egyikén sem tapasztalunk forgalomnövekedést, sőt a legtöbb esetben csökkenés volt megfigyelhető. Annak sem volt semmi jele, hogy a járművek a város távolabbi útjait vették volna igénybe: egyszerűen eltűntek.”
Németország, Nürnberg, 1972	„Az autóforgalom 80 százaléka egyszerűen eltűnt, a párhuzamos utcákon nem nőtt a forgalom.”
Anglia, London, Grove Lane, 1985	„A gépjármű-forgalom csökkent, és egyetlen környező úton sem figyelhető meg számottevő növekedés.”
Anglia, London, Peckham, 1985	„Annak ellenére, hogy korábban sokan féltek az újabb nagy dugóktól, az intézkedés bevezetése óta nagyon kevés panaszt kaptunk.”
Olaszország, Milánó, 1985	„Gyakorlatilag nem lehetett változást észrevenni a forgalom nagyságában.”
Németország, München, 1988	„Az egyetlen torlódást az újságírók, tévések és fotósok tömege okozta, akik mind arra vártak, hogy kialakuljon az a hatalmas közlekedési dugó, amelyik soha nem következett be.”
Görögország, Athén, 1995	„Sokkal jobban alakult, mint amit vártunk, különösen ha figyelembe vesszük, hogy ez milyen komoly változást jelent a városközpont úthálózatában és mennyire meg kell változtatni az emberek megszokott viselkedését.”
USA, Los Angeles, 1996	„A közlekedési szakértők mind a mai napig nem tudtak számot adni arról, hogy hová tűnt a forgalomból a napi 80 ezer autó.”
Anglia, Leicester, 1995	„Korábban nagy volt az aggodalom, hogy a főúthálózat nem fogja elbírní a többletforgalmat. Eddig azonban ilyesmit nem tapasztaltunk.”
Anglia, London, Hammersmith, 1997	„A Közúti Felügyeletnek nagy kő esett le a szívéről, amikor nem következett be az előrejelzett közlekedési káosz. – A helyzet sokkal jobb, mint amit vártunk – jelentette ki a szóvivőjük.”

1 Megint elmaradtak a dugók, Népszabadság, 2008. június 3. <http://www.nol.hu/budapest/cikk/494142/>

2 További részleteket ld.: [http://www.levego.hu/letoltes/kapcsolodo\\_anyagok/brusszeli-peldak\\_2007.pdf](http://www.levego.hu/letoltes/kapcsolodo_anyagok/brusszeli-peldak_2007.pdf)

3 A kiadvány magyar nyelven letölthető a Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium honlapjáról: [http://www.khem.gov.hu/feladataink/kozlekedes/kiadvanyok/nagyvaros\\_visszahoditas.html](http://www.khem.gov.hu/feladataink/kozlekedes/kiadvanyok/nagyvaros_visszahoditas.html)

4 Forrás: Sally Cairns, Carmen Hass-Klau & Phil Goodwin: Traffic Impact of Highway Capacity Reductions: Assessment of the Evidence. Work commissioned jointly by London Transport and the Department of Environment, Transport and the Regions. Landor Publishing, London, 1998.