

VÁROSI KÖZLEKEDÉSI KÉRDÉSEK EGY KÖRNYEZETBARÁT MAGYAR KÖZLEKEDÉSPOLITIKÁBAN¹

Fleischer Tamás

Bevezetés: a cím egy alternatív, környezetbarát közlekedéspolitikai koncepcióra hivatkozik, ami nem azonos a parlamenti jóváhagyás küszöbén álló közlekedéspolitikával

Először tisztázni szeretném, hogy miféle közlekedéspolitikáról beszélek ebben az előadásban. Éppen most áll végszavazás előtt a parlamentben a közel három éves előkészítő munkával beterjesztett hivatalos Magyar Közlekedéspolitika. Ennek kidolgozásával egyidőben adott ki megbízást a Közlekedési, Hírközlési és Vízgazdálkodási Minisztérium a Magyar Közlekedési Klub számára egy *alternatív, a környezeti értékeket kiemelt prioritásként kezelő* közlekedéspolitikai koncepció kialakítására. E koncepciót 1994 második felében egy tizenöt fős csapat dolgozott. A csoport fele részben olyanokból állt, akik a hivatalos koncepció kidolgozásában is részt vettek, és a szakmai elfogadhatóság szempontjait ebben az alternatív koncepcióban is maximálisan szem előtt tartottuk. Az 1994 novemberében elkészült 142 oldalas tanulmányt és 250 oldalas mellékletét "Első nekifutás"-nak neveztük, ezzel is érzékelte, hogy inkább egy hosszabb folyamat kezdetéről, mintsem lezárásáról van szó.

Miben tért el kiindulása szerint is ez a koncepcióalkotás a "hivatalos" változatétól? Természetesen eltért a *prioritásában*, hiszen eleve a környezeti értékek kiemelt kezelésére, középpontba állítására vállalkoztunk. Megjegyzendő, hogy a környezet fogalmát kiterjesztően értelmeztük, beleértve a természeti környezet mellett az épített

¹ Előadás a Mátrafüreden 1996 június 26-28 között rendezett II. Városi Útgazdálkodási Konferencián

környezet és a társadalmi-gazdasági környezet értékeit is. Másodszor eltért abban, hogy *hosszabb időtávban* gondolkodtunk, ezért visszamenőleg is indokoltnak tartottuk egy hosszabb történelmi időszak áttekintését a megalapozottabb előretekinvés érdekében, így olyan időszávot kezelve, ahol is érdemük szerint lehet foglalkozni a struktúrák, hálózatok szerepével, időbeli átalakulásával. Eltérésnek tekinthető, hogy a *döntéshozói/közlekedéstervezői gondolkodás helyzetének és fejlődésének az értékelését* is a helyzetértékelés részének tekintettük. Végül fontos kiemelni, hogy a közlekedéspolitika, mint termék, mint elkészült kötet létrehozásánál nagyobb jelentőséget tulajdonítunk a közlekedéspolitika megalkotása *társadalmi folyamatának*, azaz a bővülő körökben lefolytatandó szakmai megbeszélések, viták folyamatának, (aminek ez a konferencia is részét képezi). A konferencia megnyitójában emlegetett szemléletformálást én úgy értelmezem, hogy szelíden, de provokatív módon kiemelek néhány, általunk fontosnak ítélt kérdést, ami további gondolatokat, esetleg vitát vált ki a hallgatóságból, és a kérdések megvitatása során *kölcsönösen formáljuk egymás szemléletét*.

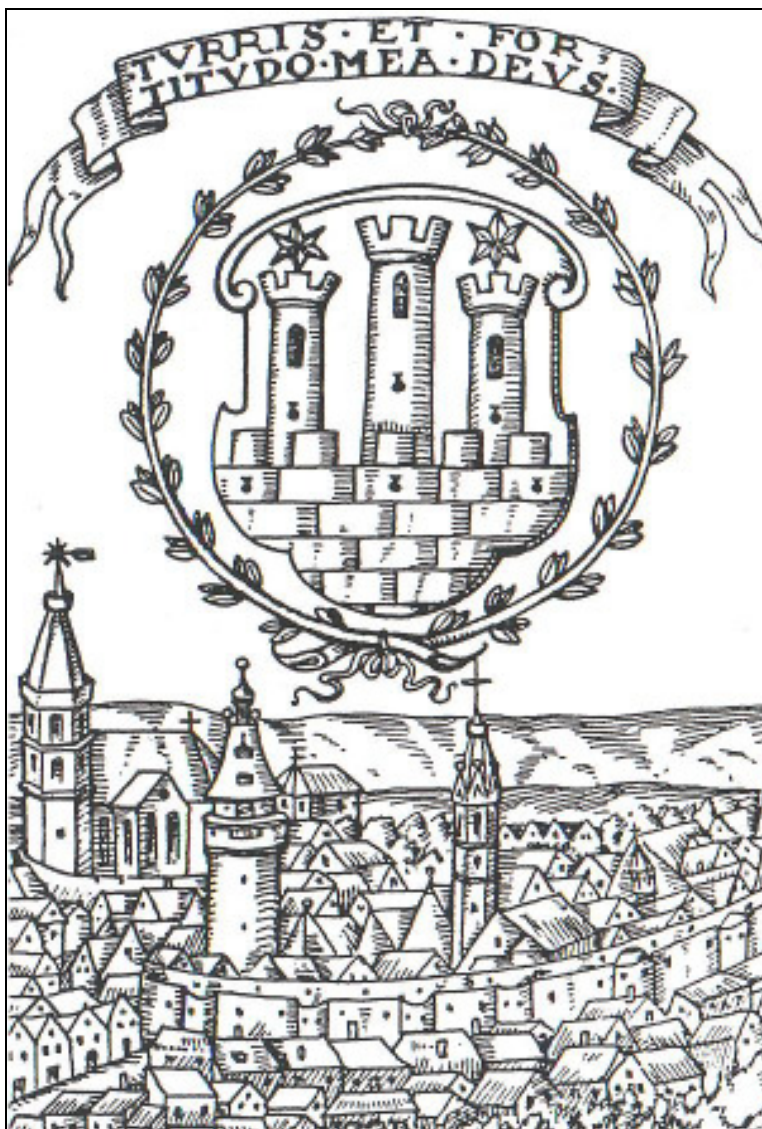
A környezetbarát közlekedéspolitikai koncepció részletei iránt érdeklődők számára itt csak utalok a *Közlekedéstudományi Szemle* 1995 évfolyamában megjelent és ezzel foglalkozó három cikkre². Itt a konferencián néhány, a városi közlekedést érintő gondolatot kívánok kiragadni és körüljárni.

Településen belül zajlik le a forgalmi funkciók nagyobb része

Talán nem árt emlékeztetni a *városon, településen belüli forgalom* összes közlekedésen belüli *jelentőségére*. A Közlekedéstudományi Intézet egy becslése szerint ma Magyarországon az összes személyforgalom 55%-a településeken belül zajlik le. Az áruforgalomra nincs ilyen becslés sem, de talán nem túlzás feltételezni, hogy összességében az *áru- és személyforgalom mintegy fele* jut a településekre. Még jelentősebb, akár 4/5 rész is lehet a települések részesedése, ha az *utazások számán* belül nézzük, (gondoljunk a nem motorizált utazásokra is! - de az összes motorizált utazás/helyváltoztatás többsége is rövidebb két-három kilométernél), ha pedig az utazások *kezdő- és végpontjait* vizsgáljuk, szinte minden ilyen pont lakott területre esik. Amikor tehát a településen belüli forgalom körülményeiről beszélünk, bátran mondhatjuk, hogy az összközlekedésnek egyáltalán nem egy marginális, hanem a legnagyobb szeletéről van szó.

² Fleischer Tamás: Magyar közlekedéspolitikai koncepció környezetorientált értékrendben I. Közlekedéstudományi Szemle 1995 október. A hagyományos közlekedéstervezés mítoszai Közlekedéstudományi Szemle 1995 november. Integrált válaszkisérlet a közlekedéssel szemben támasztott kihívásokra. Közlekedéstudományi Szemle 1995 december.

A városok történelmileg kialakult funkciói közül kiemelkedő fontosságot tulajdonítunk a találkozóhely szerepkörnek

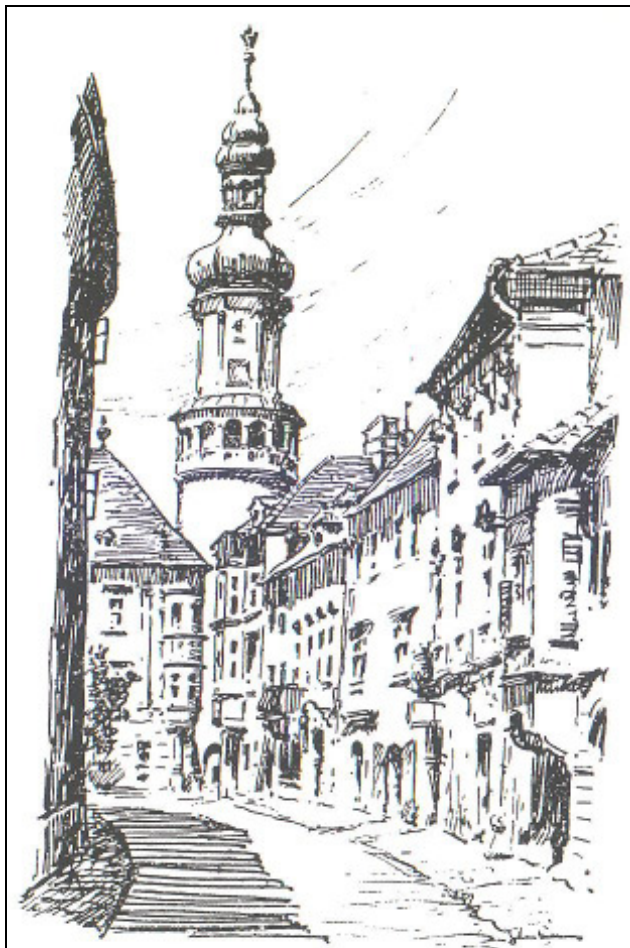


Forrás: Dr Lackner Kristóf egykorú rézmetszete

1. ábra. Sopron 1610 körül és a város címere

Az 1. ábrán Sopron 1610 körüli ábrázolását látjuk. A kép jól érzékelteti a házaknak azt a védekező egymáshoz simulását, összebújását, amit a város a korai időktől fogva jelentett és megtestesített az ott élők számára. Bár ezt ma nagyon vonzónak tartjuk, azt is világosan kell látni, hogy korántsem lehetett idilli az a városi élet sem. Gondoljunk mindenképp a zsúfoltság mindennapi (bűz, piszok stb.) megjelenésére, katasztrofális következményei között az időről időre pusztító különböző járványokra.

Ezen túlmenően, éppen Gyöngyösön, konferenciánk színhelyén aligha kell a gyakori tűzvészek előfordulását túl hosszán ecsetelni.



Forrás: Sterbenz Károly illusztrációja. Sopron útikalauz, Sopron, 1956

2. ábra. Sopron, Kolostor utca

Ugyanakkor a külvilág elleni védekezésül szorosan összesimuló városi házak között kialakult valami nagyon pozitív következmény, amit a 2. ábra boltsorával próbálok érzékeltetni, nevezetesen a felkereshető *célpontok nagy sűrűsége*. A városnak, de ezen belül a városi utcának is alapvető funkciójává válik a *találkozások* kis helyen történő lebonyolítása: a városi utca *áruk, eszmék és emberek* cserefolyamatainak a színterévé lesz: *Piac, Fórum, Korzó*. (És most csak emlékeztetek az utcáról nyíló, itt nem tárgyalt célpontokra, mint a templom, a színház, a fürdő, a kocsmá, a bolt, az iskola stb.)

Ugorjunk egy nagyot időben és térben. Egy ausztrál szerző Párizsban járva rácsodálkozik valamire, amit nagyon is európainak érez, hiszen az újvilági városokban nem tapasztalt még ilyet (3. ábra). Nem az lepi meg, hogy a kávéházak elé kiülnek

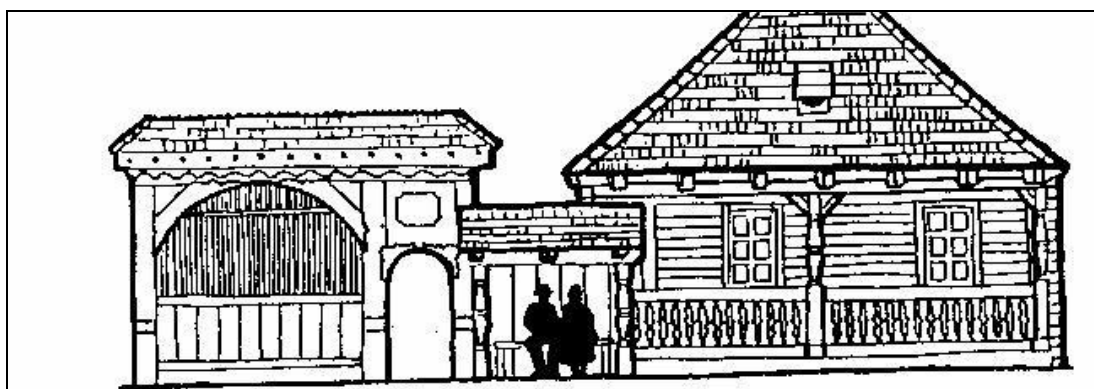
az emberek. Ám Párizsban nem csak kiülnek, de kifejezetten az utca felé fordítják a székeket. Számukra az utca attrakció, élmény. Nézik azokat, akik elmennek előttük, azok számára pedig ők nyújtanak látványt. Kapcsolat van közöttük.



Forrás: Engwicht, David: Towards an Eco-city. Calming the traffic. Envirobook, Sydney, 1992

3. ábra. Párizs, Quartiere Latine

Mondhatnánk, nekünk nem is kellett volna Párizsig menni, hogy valami hasonlót észrevegyünk, hiszen így működött a magyar vagy a székely falvakban (4. ábra) a kapu mellé tett kispad - akkor, amikor még kapcsolat volt a szomszédok között. Hogyan szűnt meg idővel ez az utca felé tanúsított nyitottság?



Forrás: Szatyor Győző rajza, Tarján Gábor: Mindennapi hagyomány. Mezőgazdasági Kiadó, 1984

4. ábra. Székely kapu kispaddal

David Engwicht lerajzolta, hogyan készíti a növekvő járműforgalom arra az embereket, hogy hátat fordítsanak az utcának (5. ábra). Amíg nincs forgalom, a teljes utca-keresztmetszet az otthlakók életterének része. Aztán az úttestet birtokukba veszik az autók. Kicsit nagyobb forgalomnál elvesz a ház előtti járda is. A forgalom tovább nő, és a lakó elveszti az előkertet is, az utcának történő *háttatfordítás* folyamata befejeződött. Ám még ez sem az az utolsó lépés: a forgalom elérhet egy olyan szintet, amikor többé a ház mögötti kert sem eléggé védett. Ez már a *bezárkózás*, az elzárkózás helyzetébe kényszeríti az ott lakókat. Érezzük, hogy a háttatfordítás is, a bezárkózás is többértelmű szó, egy társadalmi folyamatot jellemez metaforikusan.

Amikor ma feltesszük azt a kérdést, hogy hogyan lehetne *visszafordulni* az utca felé, egyáltalán nem a középkorba akarunk visszafordulni. Az ilyenfajta elemzés célja elgondolkodás és mérlegelés: vajon mit nyertünk és mit veszítettünk a közlekedés fejlődésével? Itt csak arra van mód, hogy utaljunk³ egyes gondolatmenetekre: a tér-csapda és az idő-csapda jelenségére.

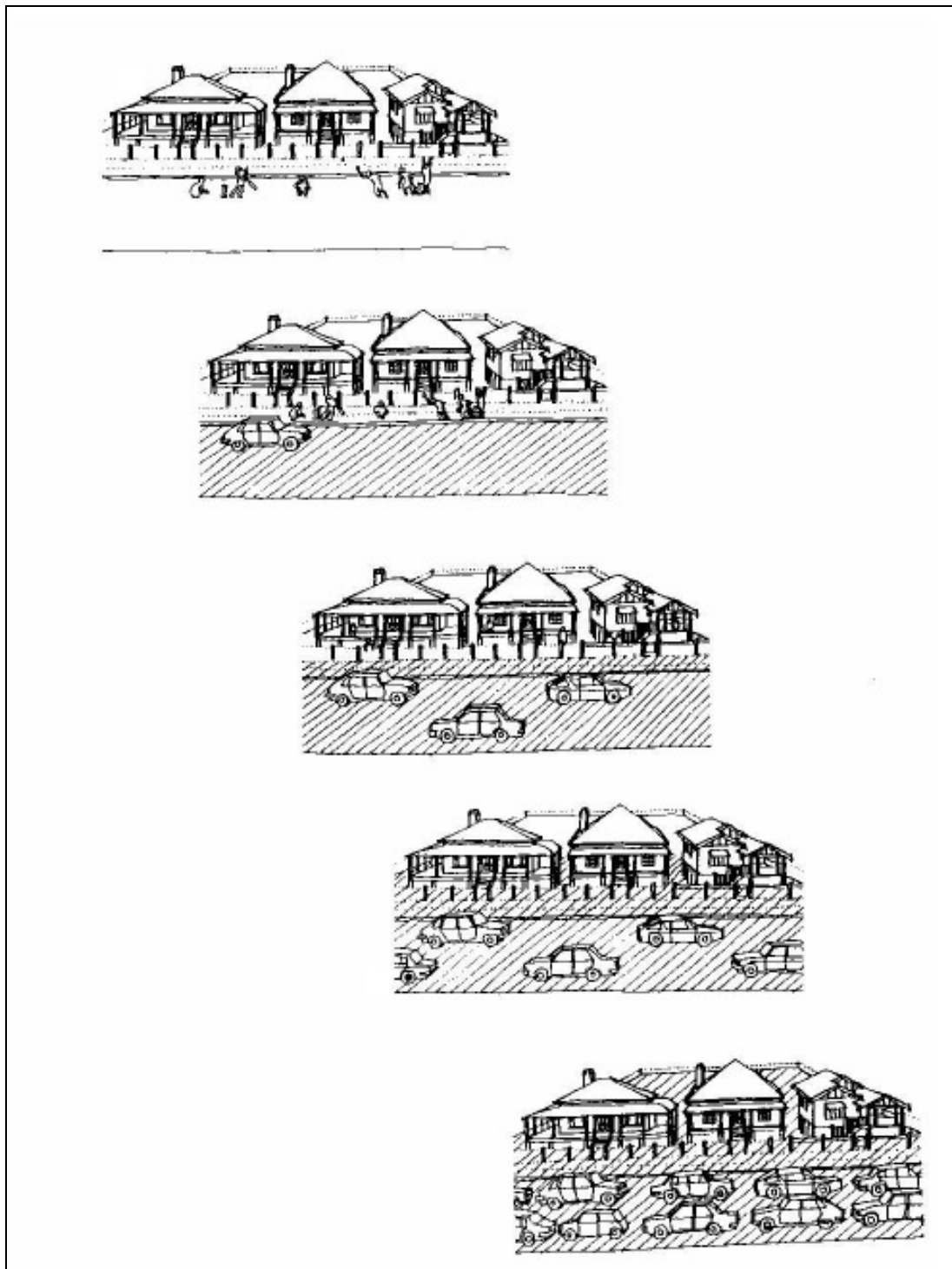
Tér-csapdának neveztük, hogy amikor a közlekedési eszközök sebességének növekedésével egyre nagyobb távolságokat tehetünk meg, úgy gondoljuk, hogy ezzel teret nyerünk, egyre több célpontot tudunk megközelíteni. Valójában ehelyett csak átrendeztük a korábbi célpontokat, egymástól távoli pontokba koncentráltuk őket, s miközben a közelükbe *csörtetünk*, kiüresítjük a közvetlen szomszédságunkat, ipari zónává silányítjuk az utcáinkat.

Idő-csapdának neveztük azt a hitünket, miszerint az egyre nagyobb sebességre képes közlekedési eszközök segítségével időt takarítunk meg. Ezzel szemben társadalmi szinten ugyanannyi időt - vagy többet - töltünk közlekedéssel, mint korábban, csak a célpontok átrendeződése (kiritkítása, koncentrációja) miatt most már rákényszerülünk, hogy ezt motorizált formában tegyük. Ezalatt ugyanannyi célpontot érünk el, mint korábban.

Az egyén kényszerhelyzetbe kerül. Ha egy adott utazásáról kell döntenie, előnyös számára, ha a gépkocsit választja. Gyorsabban ér oda, mint ha tömegközlekedéssel utazna, ugyanakkor közben választásával rontja a pillanatnyi forgalmi körülményeket. Saját rövidtávú érdeke szerint mindenki racionálisan választ, de közben mindenki rosszul jár. Ez a társadalmi csapda jelensége, ami az irodalomban, mint a "közlekedők tragédiája" vált ismertté⁴.

³ Hermann Knoflacher, Ivan Illich, John Whitelegg és mások nyomán

⁴ Hardin, Garrett: *The Tragedy of Commons*. Science, 1968, illetve Hankiss Elemér: *Társadalmi csapdák*. Gyorsuló idő, Magvető, 1979.



Forrás: Engwicht, David: Towards an Eco-city. Calming the traffic. Envirobook, Sydney, 1992

5. ábra. Elfordulás az utcától – öt felvonásban

Az áramláscentrikus közlekedéstervezés a tranzit körülményeinek a javítására koncentrálnak és elhanyagolja a kezdő- és végpontok szolgáltatásait

Eddig egy spontán osztársadalmi városi folyamatról volt szó, a célpontok átrendeződéséről és az utca kiüresedéséről. Mielőtt beavatkozási tippeket keresnénk, érdemes megvizsgálni, hogy a közlekedéstervezés, miközben megoldani igyekezett a felmerülő problémákat, hogyan vált maga is részévé, felerősítőjévé ennek a folyamatnak.

A növekvő sebességek, az egyre hosszabb utazások közvetlen következménye, hogy az utazásokon belül az elindulási és a célbaérési mozzanathoz képest mind nagyobb arányt képvisel a közbenső, tranzit szakasz. Ez a szakasz a tervezői gondolkodásnak is a középpontjába került, és kialakult az áramlasközpontú közlekedéstervezés.

A hatvanas-hetvenes években én is ezt tanultam: a legfontosabb volt a járműáramlatok zavartalanságának a biztosítása, minden más csak maradékelven kapott helyet a tervlapon. A csomópontok kialakításánál másodlagos lett a befordulási lehetőség, a buszmegálló elhelyezése, az áramlatoknak alárendelődött a megállási lehetőség biztosítása. Teljesen háttérbe szorultak a közlekedés nem-motorizált szereplői, a kerék-páros és a gyalogos, illetve ezeket elsősorban, mint zavaró tényezőket kezelte a tervezés.

De nem csak a tervezésben, a szabályozásban is nyomot hagyott a gépjárműáramlatok középpontba állítása. A szabályozás is számos kérdésben az áthaladó forgalom, a tranzit prioritására épül, a helyben lakót pedig alárendeli ennek. Ilyennek tekintem az országos úthálózat átkelési szakaszainak kezelését, kiemelésüket a település útgazdálkodásából. Ma a szabályozás az országos hálózat integritását védi és az ennek a szempontnak alárendelt településeket széttagozza. Hasonló alapelvet testesít meg az utcahálózatok egyirányúsítása is, itt is a helyben lakók érdekei vannak alárendelve az áthaladók érdekeinek. (Természetesen azt is világosan kell látni, hogy az átmenő forgalom nem küszöbölhető ki, és saját tömbjét elhagyva mindenki átmenő forgalommá válik minden más útszakaszon.)

Gyöngyösön a csillapított forgalmú Kossuth utcában most felmerült, hogy a forgalmi körülményeket a jelzőlámpák összehangolásával lehetne "javítani". A csillapítás értelme éppen az volt, hogy a meg nem szüntethető áthaladó forgalom ellenére az utca bevásárló, célpontgazdag jellege érvényesüljön, ez a funkció domináljon. Ennek ellentmondani látszik az a törekvés, amelyik azt célozza, hogy *kényelmesebben* lehessen átszáguldani az útszakaszon. Tudom, hogy ez a kérdés sok szempontból vitatható, itt a saját gondolatmenetem irányából próbáltam egy érvet kiemelni.



Forrás: Szabóki Zsolt – Gera Mihály: A Belváros. Képzőművészeti, Budapest, 1988.

6. ábra. Az Erzsébet híd hat forgalmi sávot présel át a Belvároson

A fővárosnak is megvan a maga Kossuth (Lajos) utcája, ott bizony máig nem sikerült hasonló fordulatot elérni. Az átmenő forgalom prioritása határozta meg a budapesti Belváros tengelyének a kialakítását, és ennek megfelelő kapacitásúra épült ki a hatvanas években az Erzsébet-híd is. (6. ábra). Ezt a kérdéskört sem felelősök keresésének az igényével említem, hanem a tényszerű elemző megállapítások egyikének tartom. A híd általános társadalmi támogatásban részesült, nagyon büszkén tekintettünk rá. (7. ábra)



7. ábra. Az Erzsébet-híd képe díszítette az akkor új ötszázforintost

Hasonlóan büszkéek voltak Pozsonyban is az 1968-ban ott felépített hídra, ami a pozsonyi belvárost vágta el ugyanolyan durván a Vártól (8. ábra). Teljesen általános alapelvnek számított abban az időben, hogy a *zsúfoltság* azért alakul ki, mert *nincs elég forgalmi sáv*, ezért a forgalmi körülményeket további sávok építésével (a budapesti esetben előbb a járda rovására, majd a villamospálya helyén) javítani lehet. Ma a Kossuth Lajos utcában végig a keskeny járda szélén palánk védi a közúti forgalmat az eléjük eső gyalogosoktól.



8. ábra. A pozsonyi híd is felkerült a korabeli csehszlovák pénzre

Ma már világos, hogy a zsúfoltságot úgy is meg lehet fogalmazni, hogy nem a forgalmi sáv túl kevés, hanem *az autó túl sok*. Elsősorban belvárosi védett zónákban kezd elfogadottá válni, hogy ezt a megfogalmazást tekintsuk irányadónak beavatkozásainkhoz. Különösen egyértelmű ez, ha nyilvánvalóan nem helyi úticélú, hanem

máshol is elvezethető forgalomról van szó. A kérdés azonban csak rendszerben, hálózatban kezelhető, és a prioritásrendszer teljes újragondolását igényli.

Az új városi prioritásrendszer kedvezményezettjei a nem-motorizált forgalom, a felszíni tömegközlekedés illetve általában a célforgalom kell legyenek

A prioritásrendszer átfogalmazásának egy kísérletét mutatja be az *1. táblázat*. A budapesti viszonyokra kialakított táblázatnak itt csak a rendező elveit tartom fontosnak ismertetni. Egyfelől, vizszintesen, a táblázat megkülönbözteti a város különböző védettségi kategóriákba sorolt területeit. A védettség itt széles értelemben vett környezeti védelmi kategóriákat jelent. Az egyes övezeti kategóriákhoz társítható egy elvárható forgalmi funkció-kör, aminek a kialakítása a mai helyzethez képest beavatkozásokkal, azaz fejlesztésekkel illetve korlátozásokkal/tiltásokkal érhető el. Maga a táblázat ezeket a fejlesztéseket és korlátozásokat részletezi.

Amit fontosnak tartok kiemelni, az a kialakult forgalmi prioritások dimenziója. Egyfelől a kisvárosias funkciók visszaállítása (a központi és védett térségekben különösen) a nem motorizált résztvevők, illetve a felszíni tömegközlekedés kiemelését jelenti, azaz a korábbi maradékelvű prioritásrendszer visszafordítását. Másfelől, még a fenti prioritások megfordításánál is hangsúlyosabban jelenik meg a fentebb elemzett *áramlásközpontú* kedvezményezés visszafordítása, azaz a célforgalom méltányolása és a tranzitforgalom háttérbe szorítása. A táblázatban például a célteherforgalom magasabb támogatást élvez, mint az átmenő személygépkocsi-forgalom.

ÖVEZET		KIEMELTEN VÉDETT KÖZLEKÉSI ÖVEZET	BELSŐVÁROSI I-ES ÖVEZET ÉS MÁS ÖVEZETEK KÖZPONTI RÉSZE	HEGYVIDÉK ÉS ZÖLDÖVEZET	BELSŐVÁROSI II.-ES ÖVEZET ÉS MÁS ÖVEZETEK CENTRUMÁT ÖVEZŐ RÉSZEK	ÁTMENETI VEGYES ÖVEZET FORGALMI CSATORNÁI	KÜLSŐVÁROSI ÖVEZET FORGALMI CSATORNÁI
ÁGAZAT							
CÉLFORGALOM	GYALOGOS FORGALOM	gyalogos zónák és folyosók fejlesztése	gyalogos zónák és járdafelület fejlesztése	fejlesztés, kisforgalmú utcák belső udvarként	gyalogos folyosók és járdák fejlesztése	fő forgalmi utaktól elkülönült sávok fejlesztése	fő forgalmi utaktól elkülönült sávok fejlesztése
	KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS	fejlesztés, gyalogos zónákban korlátozás	fejlesztés, forgalmi sávok új szabályozása	fejlesztés, forgalmi prioritások biztosítása	fejlesztés, forgalmi sávok új szabályozása	fő forgalmi utaktól elkülönült sávok fejlesztése	fő forgalmi utaktól elkülönült sávok fejlesztése
	TÖMEGKÖZLEKÉDÉS	eszközök szerint differenciált korlátozás	feltárás és övezeten belüli kiszolgálás fejlesztése	feltáró, vonalak környezet-barát fejlesztése	kötőtpályás vonalak és harántirányú kapcsolatok fejlesztése	sugar- és harántirányú gyorstömeggel özeledés és belső kapcsolatok fejlesztése	sugar- és harántirányú gyorstömeggel özeledés, és belső kapcsolatok fejlesztése
	CÉL SZEMÉLYGÉPKOCSI FORGALOM	okok szerint differenciált jelentős korlátozás térben, időben	időben differenciált korlátozás, sebesség korlátozás	fejlesztés, a helyi lakosok nagyobb érdekérvényesítése	fejlesztés, a helyi lakosok nagyobb érdekérvényesítése	fejlesztés, P+R központok	fejlesztés, P+R központok
	CÉL TEHERFORGALOM ÉS ÁRURAKODÁS	össztömeg, idő és terület szerinti jelentős korlátozás	össztömeg, idő és terület szerinti korlátozás éjszakai órák preferáltak	jelentős korlátozás éjszakai órák szigorúbban	össztömeg, idő és terület szerinti szabályozás fejlesztése, korlátozás	fejlesztés, raktári és termelési kiszolgálás	fejlesztés, raktári és termelési kiszolgálás
ÁTMENŐ FORGALOM	PARKOLÁS	esetenként tiltás, ill okok szerint differenciált korlátozás térben és időben.	okok szerint differenciált korlátozás térben és időben	telken belüli fejlesztés ösztönzése, közterületen korlátozás,	útpályafelületen kívül fejlesztés, útpályán belül és járdán korlátozás	fejlesztés, P+R rendszer kiépítése	fejlesztés P+R rendszer és tartós parkolási funkciók igénye szerint
	ÁTMENŐ SZEMÉLY FORGALOM	tiltás	tiltás	jelentős korlátozás, esetenként tiltás	korlátozás, az áthaladás-sal járó előnyök csökkentése	fejlesztés főforgalmi utakon egyébként korlátozás	fejlesztés főforgalmi utakon egyébként korlátozás
	ÁTMENŐ TEHER FORGALOM	tiltás	tiltás	tiltás	jelentős korlátozás, esetenként tiltás	fejlesztés főforgalmi utakon egyébként korlátozás	fejlesztés főforgalmi utakon egyébként korlátozás

Forrás: Magyar közlekedéspolitikai koncepció köznyezetorientált értékrendben Magyar Közlekedési Klub, Budapest, 1994 nov. (Budapest közlekedési rendszere fejlesztésének fő céljai... Főmterv Rt. Budapest, 1994 aug. alapján továbbfejlesztve)

1. táblázat. Fejlesztési feladatok övezeti és ágazati prioritások szerint

Két kiegészítés: a tömegközlekedésre is árnyaltan vonatkoztatni kell a fenti elveket. A minőségi szolgáltatás drága, amit csak fizetőképes igények képesek el-tartani.

Egy árnyaltabb prioritásrendszerben a tömegközlekedést sem lehet egy egységként kezelve beilleszteni a sorba, és nem is általában "a" tömegközlekedést kell a mai formájában tartósítani és előnyben részesíteni. Ehelyett a tömegközlekedésre is alkalmazni lehet azt a fajta elemzést, amit a városi közlekedés egészére vonatkoztatunk. A tömegközlekedés esetében is érvényesül ugyanis egy áramlásközpontú tervezés, ami az üzemi, üzemeltetési szempontok dominanciáját jelenti a szolgáltatási/kiszolgáló funkciók fölött. Ide sorolható volt a kényszercsatornázott ("ráhordó") vonalak kialakítása, a hosszú viszonylatok széttördelése, az átszállási körülmények figyelmen kívül hagyása, a megállóhelyek ritkítása. Általában a merev, "tömeg", nagyipari módszerektől az egyedi igényeket figyelembevenni képes, rugalmas, intelligens irányba: az utasbarát szolgáltatás irányába szükséges elmozdulni, amit összefoglalva minőségi, kollektív közlekedési módként jellemezhetünk.

Ugyanakkor a minőségi szempontok előtérbe kerülése nagyon élesen kapcsolódik a gazdálkodási kérdésekhez. A minőségi szint soha nem olcsó, sem a tömegközlekedésben, sem az utcaburkolatban, rendben, tisztaságban. A költségeket valakinek meg kell fizetnie. Közegyetértésre, közakarat meglétére van szükség ahhoz, hogy közcélú létesítmények ilyen szinten legyenek finanszírozva. Ez az egyetértés általában nem alakul ki addig, amíg a magasabb minőség iránti fizetőképes igény megléte nem általános, így addig semmiképpen nem indokolt a magas költségeket közpénzből fizetni, különösen, ha az egy szűkebb kör kényelmét szolgálja, vagy jelentős rétegeket eleve kizáró módon jön létre.

Összefoglalás

A város egyik fontos hagyományos szerepkörét alapozta meg az a történelmi adottság, hogy az európai város kis területen, sűrű célpontokkal találkozások szinterévé tudott válni. A közlekedési lehetőségek fejlődése szétrombolta ezt a szerkezetet és más funkciót adott az utcának. A várostervezésnek és a városi közlekedéstervezésnek ma egymással karöltve kell elemeznie azokat a lehetőségeket, amelyek alkalmasak a pozitív hagyományok visszaállítására, a technikai lehetőségeknek az emberibb életkörülmények kialakítása érdekében történő felhasználására. Ebben a folyamatban kulcsszerepet tulajdonítunk az utca felé fordulásnak, az utca köztér szerepe visszaállításának.

A városi közlekedésen belül élesen megfogalmazódott az elmúlt évtizedekben kialakult áramláscentrikus közlekedési prioritások átértékelése, ezen belül egyrészt a célforgalom körülményeinek felértékelése (a tranzittal szemben) másrészt a városi közlekedés nem motorizált szereplőinek és a felszíni tömegközlekedésnek az előny-

ben részesítése. Természetesen a megváltozott prioritások is egyrészt csak fokozatosan, társadalmi elfogadottságuk figyelembevételével, illetve területileg is árnyaltan, a város egyes övezetei sajátosságait szem előtt tartva vezethetők be.

Mátrafüred, 1996 június 27.

VÁROSI KÖZLEKEDÉSI KÉRDÉSEK EGY KÖRNYEZETBARÁT MAGYAR KÖZLEKEDÉSPOLITIKÁBAN⁵

Fleischer Tamás

<i>Bevezetés: a cím egy alternatív, környezetbarát közlekedéspolitikai koncepcióra hivatkozik, ami nem azonos a parlamenti jóváhagyás küszöbén álló közlekedéspolitikával</i>	1
<i>Településen belül zajlik le a forgalmi funkciók nagyobb része</i>	2
<i>A városok történelmileg kialakult funkciói közül kiemelkedő fontosságot tulajdonítunk a találkozóhely szerepöknek</i>	3
<i>Az áramláscentrikus közlekedéstervezés a tranzit körülményeinek a javítására koncentrál és elhanyagolja a kezdő- és végpontok szolgáltatásait</i>	8
<i>Az új városi prioritásrendszer kedvezményezettjei a nem-motorizált forgalom, a felszíni tömegközlekedés illetve általában a célforgalom kell legyenek</i>	11
<i>Két kiegészítés: a tömegközlekedésre is árnyaltan vonatkoztatni kell a fenti elveket. A minőségi szolgáltatás drága, amit csak fizetőképes igények képesek eltartani.</i>	13
<i>Összefoglalás</i>	13

⁵ Előadás a Mátrafüreden 1996 június 26-28 között rendezett II. Városi Útgazdálkodási Konferencián