

Pécsi Tudományegyetem  
Közgazdaságtudományi Kar

# Életminőség, autó, város

***SCHNIERER KATALIN***

[k.schnierer@gmail.com](mailto:k.schnierer@gmail.com)

Közgazdász gazdálkodási KNA

REGA

dr. Kiss Tibor  
egyetemi docens

Pécs, 2009. május 10.



# Tartalom

1.	Bevezetés.....	5
2.	Az autómentes mozgalom .....	7
2.1.	Definíció.....	7
2.2.	Autómentes fogalmak.....	8
2.3.	Az autómentes mozgalom története .....	9
2.4.	A motorizáció evolúciója .....	11
2.5.	Autókkal, vagy nélkülük? – Érvek és ellenérvek .....	12
2.6.	Sikertörténetek.....	14
2.6.1.	Bogota.....	15
2.6.2.	A kerékpárok királysága: Hollandia .....	17
2.6.3.	Gröningen .....	18
2.6.4.	Amszterdam.....	19
3.	Az autóhasználat és az autómentesség gazdasági oldala.....	20
3.1.	Az autózás externális hatásai és a lehetséges állami, önkormányzati megtakarítások .....	20
3.1.1.	Állami támogatások és azok forrásai .....	25
3.1.2.	Költségtakarékos közlekedéstervezés.....	28
3.2.	Mikrogazdasági hatások .....	30
3.2.1.	A személygépkocsi és a fogyasztó .....	30
3.2.1.1.	Az autós közlekedés tényleges sebessége.....	31
3.2.1.2.	A személygépkocsival történő közlekedés valódi költsége .....	32
3.2.2.	A személygépkocsi és a vállalatok .....	33
3.2.2.1.	Az autómentesség hatása a helyi kereskedelemre.....	33
3.2.2.2.	A vállalatok és a közlekedés – A közlekedési terv .....	37
3.2.3.	A települések és az autómentesség .....	40
3.2.3.1.	Autómentes turizmus .....	40
3.2.3.2.	Versenyelőny városoknak – úttörőség, pozitív hírnév .....	43
3.3.	Makrogazdasági hatások .....	44
3.3.1.	Az autóipar visszaszorulásának következményei .....	45
3.3.2.	A gazdasági válság hatása a motorizációra .....	46
4.	Társadalmi következmények.....	48
4.1.	Élhető város .....	48
4.2.	A közösségi terek haszna .....	49
4.3.	Biztonság .....	50
4.4.	A fogyasztás hajszolása és az igazi boldogság.....	51
4.4.1.	Szuburbanizáció.....	53
4.5.	Összefoglalás .....	54
5.	Elvi, jogi, etikai megfontolások .....	58
6.	A sikeres város .....	62
7.	Befejezés: Elvetendő, vagy támogatandó az autómentes mozgalom? .....	66
8.	Felhasznált irodalom .....	68
9.	Mellékletek.....	73



# 1. BEVEZETÉS

Dél-Korea fővárosában, Szöulban 2005 októberében újra átadták a Cheonggyecheon folyót, melyet a hatvanas évektől egy 6 kilométeres szakaszon emelt szintű autópálya takart el. (Lásd .) Az intézkedés annyira népszerűnek bizonyult, hogy a következő évektől további 84 gyorsforgalmi út megszüntetését tervezték. A világ más tájaihoz hasonlóan Európában az 50-es, 60-as évektől egyre több piacteret, történelmi városközpontot, sétáló utcát leptek el a parkoló gépjárművek. Az utak kibővültek, a gyalogosok és kerékpárosok számára fenntartott helyek száma egyre csökkent, az utcák többsége egyre inkább elnéptelenedett. Az autópályák egyre szaporodtak, míg az alternatív közlekedési módok folyamatosan hátrányos helyzetbe kerültek. [Madarassy 2006]

Mára sok nyugat-európai város - mint Párizs, London és Brüsszel - sorra eszmél rá e tendencia rossz mivoltára, s egyre több olyan intézkedés lát napvilágot, mely a gyalogosoknak, kerékpárosoknak, illetve a tömegközlekedésnek kedveznek, s ezáltal javítják a városi élet minőségét. Franciaországban a

villamosok valóságos reneszánszukat élik, s e települések mottója a következő lett: „a közlekedést kell a városhoz igazítani, és nem a várost a közlekedéshez”.

Dolgozatom címében szándékosan nem szerepel az „autómentes” kifejezés, a fejezetek során azonban számtalanszor felbukkan. A kifejezés megtévesztő lehet, azért a 2.1. fejezetben egyből tisztázom, hogy az autómentes város nem az



Ilyen volt.



Néhány helyen még meghagyták a pillérekét, hogy őrizzék az autópálya emlékét.



Napjainkban a folyó egy szakasza éjjel...



... és nappal.

1. ábra: A Cheonggyecheon folyó átváltozása

Forrás: <http://www.preservenet.com/freeways/FreewaysCheonggye.html> és [http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Seoul\\_Cheonggyecheon\\_river.jpg](http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Seoul_Cheonggyecheon_river.jpg)

autóktól teljes mértékben mentes települést jelöl, csupán azt, ahol az átlagosnál nagyobb hangsúlyt fektetnek az alternatív közlekedési módok használatára, s törekednek a gépkocsihasználat visszaszorítására. Az ugyanis a civilizáció jelenlegi állapotában vitathatatlan, hogy a gépjárművektől, s a számukra kialakított infrastruktúrától teljes mértékben mentes élet elképzelhetetlen. Mindezt bizonyítandó elég, ha arra gondolunk, hogy a sürgősségi járművekkel való megközelíthetőség minden település számára elengedhetetlen.

Az autómentességről és a kerékpárhasználatról szóló számos kézikönyvet és tanulmányt végigböngészve a legtöbb olvasó arra a következtetésre juthat, hogy a sikeres város kialakításához vezető egyetlen járható út a gépkocsiforgalom visszaszorításán át vezet. E tanulmányok többsége azt sugallja, az autómentesség irányába ható intézkedések meghozatala elengedhetetlen. A gyakorlat azonban mindezt nem támasztja alá, hiszen csak néhány város szánja el magát ezekre a lépésekre. Az említett olvasmányokra támaszkodva azt gondolhatjuk, azok a városok, melyek ezt a fejlesztési irányt választották, sikert sikerre halmoztak. Negatív példákról, az autók számára biztosított tér szűkítésének káros hatásairól nem szólnak.

Olvasmányaimba merülve számos kérdés merült fel bennem. Valóban nem léteznek negatív példák, kudarctörténetek? A káros hatások valóban eltörpülnek a pozitívumok mellett? Ha valóban ez az egyetlen járható út az élhető város irányába, akkor miért nem látunk jelentős lépéseket ez irányba?

Az autóhasználat kapcsán leginkább a negatív környezeti hatásokról hallani. Ezért döntöttem úgy, hogy dolgozatomban inkább az egyéb externáliákra, azaz a társadalmi és gazdasági hatásokra helyezem a hangsúlyt. Emellett eltekintek az autómentes övezetek kialakításához szükséges metodika ismertetésétől is, mivel az a dolgozat célján túlmutat.

A személygépkocsira épülő világ, valamint az autómentes mozgalom költségeit és hasznait számba véve szeretném megfejteni, vajon tényleg érdemes-e a későbbiekben felvázolt Bogota által preferált fejlesztési irányt választani, hogy egy város jelentős sikereket könyvelhessen el magának? Ehhez természetesen elengedhetetlen meghatározni, mitől is lesz igazán sikeres egy város, mi teszi boldogabbá lakóit.

Dolgozatomban tehát az autóhasználat és az autómentesség különböző hatásait számba véve, s ezen keresztül a sikeres város jellemzőit meghatározva szeretnék egy döntésre jutni, mely egyértelműen meghatározza, hogy elvetendő, vagy támogatandó-e az autómentes mozgalom.

## 2. AZ AUTÓMENTES MOZGALOM

A téma vizsgálatát bevezetendő elengedhetetlen az alapvető fogalmak tisztázása, az autómentességgel kapcsolatos alapvető ismeretek tárgyalása. Így bemutatásra kerül többek között az autómentesség rövid története is, valamint a téma realitását és relevanciáját bizonyítandó néhány példa is az autómentes törekvéseket folytató városokra.

### 2.1. Definíció

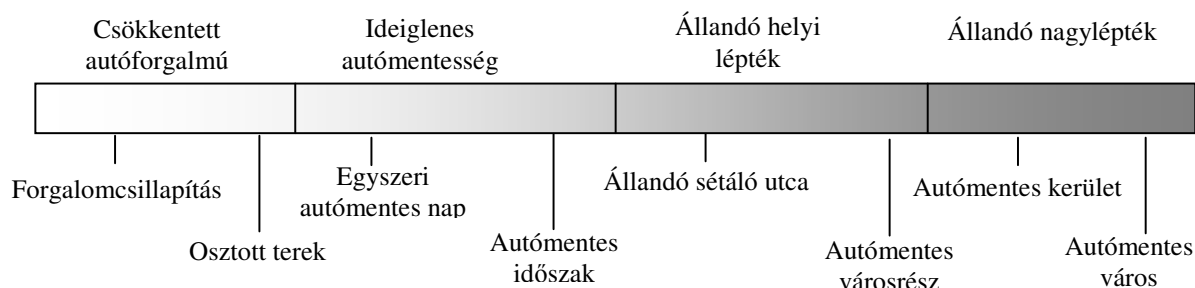
Az *autómentes város* a Wikipedia definíciója szerint a lakosok egy olyan központja, mely főként a tömegközlekedésre, gyaloglásra és/vagy kerékpározásra támaszkodik a városi közlekedés során. Az autómentes városok nagymértékben csökkentik a benzin-függőséget, az üvegházhatású gázok kibocsátását, a gépkocsibalesetek számát, a lég- és a zajszennyezettséget, valamint a forgalom sűrűsödését. [Wikipedia (EN): carfree city] Ez alapján tulajdonképpen azon városok is autómentesnek nevezhetők, ahol csupán prioritásként kezelik a motoros forgalom visszaszorítását, s nem állítható, hogy egész területük mentes az autóforgalomtól. Így egy korrekt definíció véleményem szerint olyan városokra utalna, melyek teljes területe mentes a gépkocsiktól.

Ugyan az autómentes város kifejezés megtévesztő, ám mivel a magyar terminológia nem rendelkezik olyan kifejezéssel, mely a csökkentett autóforgalommal rendelkező városra utal, ezért dolgozatomban az eredeti definíció alapján használok az autómentes város kifejezést.

Az *autómentes mozgalom* egy olyan magánszemélyek és szervezetek (beleértve akadémikusokat, anarchistákat, kerékpárosokat, szállítástervezőket, várostervezőket és másokat) által alkotott széles, informális hálózat, melynek résztvevőit az a közös nézet tartja össze, hogy az autók túlzott dominanciát élveznek a modern városokban. A mozgalom célja, hogy olyan helyeket hozzanak létre a városokon belül, ahol az autóhasználatot jelentős mértékben csökkentették, vagy teljesen visszaszorították annak érdekében, hogy így utak és parkolóhelyek szabadulhassanak fel a közösségi használat számára, és hogy olyan kompakt és vibráló városi környezetet alakítsanak ki, ahol a legtöbb utazási célpont tömegközlekedéssel, gyalogosan, vagy kerékpárral is elérhetővé válik. [Wikipedia (EN): car-free movement] Céljuk, hogy összehozzák azokat, akik praktikus alternatívákat kínálnak az autó-függőséggel szemben a világ bármely pontján. [Wikipedia (EN): carfree city]

## 2.2. Autómentes fogalmak<sup>1</sup>

Az autómentesség a gépjárműhasználat különböző mértékű korlátozásait takarhatja a korlátozott demonstrációktól egészen a hosszú távú, abszolút tilalmakig. Ezt a spektrumot az alábbi ábra szemlélteti. (2. ábra)



**2. ábra: Az autómentes spektrum**

Forrás: Lloyd Wright (2005)

Mint láthatjuk, a motoros forgalom korlátozására a városvezetésnek számos lehetősége nyílik. Léteznek állandó és ideiglenes korlátozások, forgalmat csökkentő, lassító, elviselhetőbbé tevő intézkedések. Egy teljes egészében autóktól mentes város kialakítása ma még többé-kevésbé illúzióknak tűnhet, az egyes városrészek, utcák felszabadítása a gépjárművek terhe alól azonban már közel sem ilyen nehéz feladat. Az alábbiakban néhány, az autómentes város tárgykörébe eső fontos fogalmat tisztázok:

- *Autómentes bevásárló utca*: a magyar köznyelvben sétáló utcának nevezett terület, mely kimondottan a kereskedelmi tevékenységre koncentrál. Esetenként az áruszállító járművek is behajthatnak oda a csúcsidőn kívüli időszakokban.
- *Bevásárló központ (Transit mall)*: olyan, gyalogosok számára fenntartott sétáló utca, melyre egyes tömegközlekedési eszközök is behajthatnak.
- *Autómentes történelmi városrész*: történelmi emlékekben gazdag terület korlátozott gépjármű jelenléttel.
- *Autómentes lakónegyed (Car-free housing)*: lakónegyed korlátozott gépjárműforgalommal. Egyes esetekben az autó birtoklására is vonatkozhatnak tilalmak.
- *Forgalommentes lakóövezet (Home zone)*: olyan lakónegyed, ahol az utcai design a forgalom visszaszorítását szolgálja.
- *Autómentes nap*: speciális nap, kísérlet az autómentes életmódra. Vonatkozhat egy teljes városra, vagy egy városrészre.

<sup>1</sup>

Forrás: Lloyd Wright (2005)



- *Autómentes életmód:* azokat jellemzi, akik saját akaratukból döntöttek az autóhasználatától mentes élet mellett még akkor is, ha esetleg egy autófüggő környezetben élnek.
- *Forgalomcsillapítás:* régen a forgalomcsillapítás leginkább a gyalogosok biztonságának növelését, illetve a gépjárműforgalom káros hatásainak csökkentését szolgálta azáltal, hogy az utcának némi park-jelleget adtak, mely rákényszeríti az autósokat a nagy sebesség elkerülésére. Ma a legelterjedtebb design-elemek közé tartoznak a fekvő rendőrök, emelt útfelületek (raised intersections), mintás, színes járdák, síkánok, vagy a járdaszigetek. A design célja, hogy pszichésen és fizikailag is biztosítsák a gyalogosok fölényét az autókkal szemben.
- *Osztott terek:* (shared spaces) útburkolati jelektől, tábláktól, jelzőlámpáktól mentes terület, melyet gyalogosok és gépjárművek közösen használnak. A gondolat arra alapoz, hogy a monoton, gondosan kitáblázott utak a közlekedési sebességet növelik, a baleseteket szaporítják. A kitáblázatlan terület, melyen gyalogos és autós osztozik, megköveteli a koncentrációt, a szemkontaktust, s így a sebesség csökkentéséhez, fokozott figyelemhez és csökkenő számú balesetekhez vezet. Hollandiában elterjedt módszer (lásd ), arról azonban még nincsenek információk, mennyire lenne ez eredményes más, esetleg fejlődő országokban.



**3. ábra: Osztott tér, Hollandia**  
Forrás: Lloyd Wright (2005)

Mindezek mellett még számos fogalom felsorakoztatása lehetséges volna (pl. autószegény életmód, parkolóhely-mentes élet stb. [Dittrich 1997]), ezek magyarázat a téma tárgyalása szempontjából azonban elengedhető.

### **2.3. Az autómentes mozgalom története<sup>2</sup>**

A forgalomkorlátozás igénye egyáltalán nem új keletű dolog. A központi kerületekben felmerülő nagy lovas-kocsi-forgalom által keltett hatalmas zaj miatt pl. már az ókori Rómában bevezették a nappali kocsiközlekedés tilalmát a város utcáira, melyet később Marcus Aurelius a birodalom összes városára kiterjesztett.

<sup>2</sup>

A fejezet Lloyd Wright (2005) könyve alapján készült.

Az első városok megjelenésétől (kb. 10.000 évvel ezelőtt) az urbánus területek legjobban a „gyalogos városok” (walking cities) jelzővel voltak jellemezhetőek. Egészen az első vasútvonalak megjelenéséig a városok magas népsűrűséggel, vegyes területhasználattal és szűk utcákkal rendelkeztek, melyek kimondottan a gyalogos-közlekedés számára voltak ideálisak. Kb. 1860-tól a vasút lehetővé tette a városok terjedelmesebbé válását, mely folyamatot az 1930-as évektől az autóhasználat elterjedése gyorsította fel. Ez egyre nagyobb, s egyre alacsonyabb népsűrűségű városokat eredményezett, ahol a lakóhely és a munkahely térben egyre jobban eltávolodhatott egymástól.

A modern kori autómentesség megjelenését kb. az 1960-70-es évektől számíthatjuk, mikor is a korlátatlan autóhasználat szociális és környezeti költségei előtérbe kerültek. Ekkor ütötték fel fejüket az első sétáló utcák, autómentes történelmi városrészek és forgalomcsillapító eszközök, mely folyamathoz hozzájárult az olajárrobbanás is (autómentes vásárnapok Svájcban).

1962	Koppenhága	Az első sétáló utca
1968	Delft	Helyi közösség által generált forgalomcsillapítási projekt indul ( <i>woonerf</i> )
1991	New York	Első nemzetközi konferencia az autómentes városokról
1992. márc. 25.	Amszterdam	Egy nem kötelező érvénnyel bíró szavazás során a szavazók 52%-a egy autómentes Amszterdam mellett voksolt.
1992. szept. 25.	San Francisco	Az első Kritikus Tömeg felvonulás
1994. márc.	Amszterdam	Az Európai Bizottság és az Eurocities megalapítja az autómentes városok szövetségét (Car-free city network)
1996. jún.	Reykjavík	Az első városi autómentes nap
1998	Németország	Országos autómentes rendezvény („ <i>Mobil ohne Auto</i> ”)
2000. febr.	Bogotá	A világ legnagyobb autómentes rendezvénye egy kb. 7 milliós lakosságú nagyvárosban („ <i>sin mi carro en Bogotá</i> ”)
2001. szept. 22.	Világszerte	33 országban több, mint 1000 város vesz részt a Nemzetközi Autómentes Napon

**1. táblázat: Az autómentes mozgalom főbb mérföldkövei**

Forrás: Lloyd Wright (2005) táblázata alapján a szerző saját szerkesztése

A mozgalom a '90-es években újult meg az egyre növekvő forgalmi dugók, zaj, és légszennyezettség miatt, illetve mert az egészség, a környezetvédelem és az életminőség jelentősebb motiváló erővé vált. 1992-ben indult útjának az első *Kritikus Tömeg* (Critical Mass) felvonulás, mely csakúgy, mint későbbi társa a *Reclaim the Streets* mozgalom azt a szegmenst kívánta reprezentálni, akik igazán értékelik a minőségi nyilvános tereket. Ettől az évtizedtől kezdték végre a várostervezők elfogadni azt az egyértelmű nézetet, mely szerint az

újabb utak építése további torlódásokhoz vezet, újabb forgalmat generál, s az legfeljebb csak egy rövid időre szolgálja a dugulásmentes közlekedést; s mint kiderült, az állítás visszafelé is működik. (A forgalomelpárolgásról a 1. mellékletben esik szó.)

Az új évezred küszöbén az államok szintjén, illetve nemzetközi hitelességre is szert tett az autómentes mozgalom. Bogota (Kolumbia) és Curitiba (Brazília) álmodni tudó polgármesterei bebizonyították, hogy egy városnak nem kell gazdagnak lenni ahhoz, hogy magas minőségű környezetet teremtsen lakói számára. (Lásd 2.6.1. fejezet.)

Az autómentes mozgalom legfontosabb mérföldköveit az 1. táblázat mutatja.

## **2.4. A motorizáció evolúciója<sup>3</sup>**

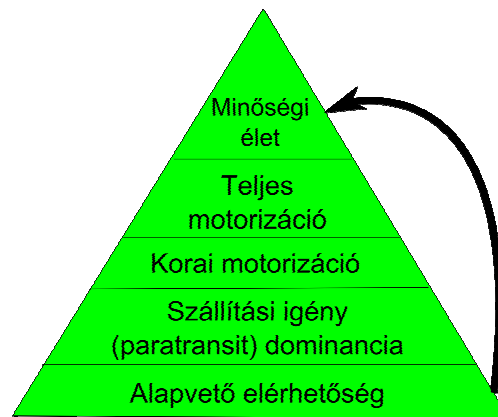
A motorizáció elterjedésének, s a városi közlekedés fejlődésének egy megszokott evolúciós folyamatát szemlélteti a 4. ábra. A folyamat kezdetekor a lakosságnak még nem állnak rendelkezésére gépjárművek, az ivóvíz, étel és egyéb szükségletek csupán hosszú, fáradságos, gyalog megtett út következtében érhetőek el. Amint azt a jövedelmek növekedése és a szolgáltatások fejlődése lehetővé teszi, következik a második fázis, melyben a közlekedést az addigi közlekedési módok egyetlen alternatívájaként kisbuszok segítik. Ezek legtöbbször még igen rossz állapotban vannak, és veszélyesen közlekednek. A jövedelmek további gyarapodásával megjelennek az első privát gépjárművek (korai motorizáció), melyek többnyire használt, alacsony árkategóriájú kétkerekűeket (motorok, robogók) takarnak. Szintén ennek a fázisnak egy későbbi szakaszában jelennek meg a fejlődő országok leselejtezett, használt négykerekű járművei. A teljes motorizáció szakaszában aztán a gépjárművek szinte mindenki számára elérhetővé válnak, mellettük korlátozott mértékben elterjed a tömegközlekedés is. A fokozódó és egyre elviselhetetlenebbé váló zsúfoltság, lég- és zajszennyezettség, a szociális negatívumok, illetve a növekvő igény egy minőségi élet iránt előhívják a gépkocsi-közlekedés fenntartható alternatíváit. Az ilyen fejlett városokat hatékony tömegközlekedés, növekvő gyalogos és kerékpáros forgalom, fejlett földhasználat-tervezés (land-use planning) és autó-korlátozások jellemzik.

Az evolúciós ugrás folyamata leginkább az utóbbi évek fejlődő országait jellemzi-jellemezheti. Érdekessége az, hogy Maslow ismert szükségletpiramisával ellentétben itt egy megfontolt várostervezés esetében – ahogy azt az ábrán található nyíl is jelöli – több fázis is átugorható. A minőségi városi élet tehát kétféleképpen jöhet létre. Egyrészt akkor, ha a kialakult problémák már akkora mértéket érnek el, hogy a városvezetés kénytelen változtatni

<sup>3</sup>

A fejezet Lloyd Wright (2005) könyve alapján készült.

a meglévő helyzeten, vagy a motorizáció okozta lehetséges károk előzetes felismerésével, tudatos tervezéssel, s néhány evolúciós fázis kihagyásával, mellyel a város sok problémát megspórolhat. Így, az autós infrastruktúra költséges kialakítását megtakarítva az autómentességet előtérbe helyező tervezés lehetővé teszi, hogy a minőségi városi élet ne csak a leggazdagabbak számára legyen elérhető. Kiválóan szemlélteti mindezt a 2.6.1. fejezetben bemutatott Bogota példája is.



4. ábra: A városi közlekedés hierarchiájának evolúciós folyamata és az evolúciós ugrás

Forrás: Lloyd Wright (2005)

Ez a technikai, vagy evolúciós ugrás (technical leap-frogging) több szempontból is kívánatos. Közepes távon a gépkocsi-közlekedésre kialakított infrastruktúra visszafordíthatatlan, csak igen magas költségek és nehéz küzdelmek árán szorítható vissza a gépkocsi-dominancia, építhető át az említett infrastruktúra. A motorizáció egyes lépcsőit átugorva számos kiadás takarítható meg, s alacsonyabb költségek mellett egy jobb minőségű, élhetőbb környezet alakítható ki. Egy újonnan motorizálódó ország nem fontos, hogy átessen a 70 éves észak-amerikai és a 40 éves európai közlekedés-fejlődésen – ugyanazt, vagy hasonló eredményt érhet el lényegesen rövidebb idő alatt. Másrészt az egyre növekvő környezetterhelés és a Kínához hasonló rohamosan fejlődő országok példái mindenképpen azt mutatják, hogy törekedni kell a motoros közlekedés visszaszorítását támogató, annak fejlődését korlátozó várostervezésre.

## 2.5. **Autókkal, vagy nélkülük? – Érvék és ellenérvék<sup>4</sup>**

A különböző autómentes törekvések mellett számos érv szólhat. Történhet gazdasági okokból a vásárlás ösztönzésére (pl. Porto Algere<sup>5</sup>), környezetvédelmi megfontolásból (pl. Shenzhen, Kína), kulturális, vagy vallási események miatt (pl. Izraelben a Yom Kippur alatt),

<sup>4</sup> A fejezet Lloyd Wright (2005) könyve alapján készült.

<sup>5</sup> A brazil város központját hétvégenként lezárják. Az ezáltal megélnéülő gyalogosforgalom a boltok forgalmában is kimutatható. [Wright: Background...]

a szociális egyenlőség elérése érdekében (lásd Bogota, 2.6.1. fejezet), vagy a turizmus népszerűsítésére és egy magasabb életszínvonal elérése miatt (pl. Párizs, Plage<sup>6</sup>).

Ennél több esetben hallani azonban ellenérveket, miért nehézkes, lehetetlen, vagy nem érdemes autómentes területeket kialakítani. Az alább felsorolt ellenvetések többsége tévhiten alapul, melyeket a további fejezetekben cáfolok meg. Számbavételük mindenképpen ajánlatos az egyes autómentes projektek kezdete előtt, másrészt a későbbi fejezetekben a cáfolatok láttán a szkeptikusok ellenérzései is eltűnhetnek, segítségükkel az ellenzők is támogatókká válhatnak.

#### Gazdasági megfontolások:

1. A beszállítók nem tudják megfelelő időben megközelíteni az üzleteket.
2. A modern gazdaság függ a járművek értékesítésétől, az útépitéstől, az olajüzlettől, s az ezek által generált jövedelmektől és munkahelyektől.
3. Az idő túl értékes – a nem gépjárművel történő közlekedés idő- és pénzkidobás.
4. Sok ember már befektetett egy értékes autóba – ha lemondanának az autóhasználatról, az a személyes vagyonuk csökkenését jelentene.
5. A jelenlegi infrastruktúrát az autók számára alakították ki – átalakításuk túlzott költségeket jelentene.
6. Nem érkeznek többet turisták a városba, ha nem lesz lehetőségük az autós közlekedésre.

#### Kényelem:

7. Túl nehézkes lenne a bevásárlás utáni cipekedés.
8. A gyerekek nem tudnak majd könnyen eljutni az iskolába.
9. Az anyák számára túlzott nehézségeket okoz így a gyermekek és a háztartási cikkek szállítása.
10. Az időjárási körülmények miatt (eső, hőség, fagy) nem praktikus az autómentes közlekedés.
11. Sokak lakóhelyén nincs elérhető alternatíva az autóval szemben.
12. Az emberek túl elfoglaltak ahhoz, hogy egy lassabb közlekedési módot válasszanak.

#### Egészség és jólét:

13. Életek veszhetnek el, mert a sürgősségi járművek nem tudnak megközelíteni egyes helyeket.

---

<sup>6</sup> 2002-ben alakították ki először a Szajna partján egy hatalmas, homokkal és pálmafákkal tarkított autómentes övezetet azok számára, akik a nyarat a városban tölteni kényszerültek. A rendezvény rendkívül sikeresnek bizonyult, hetente kb. 3 millió látogatót vonzott, s a későbbiekben számos város másolta le a kezdeményezést, mint pl. Berlin, vagy Budapest.

14. Sok ember nem rendelkezik a megfelelő fizikummal ahhoz, hogy sokat sétáljon, vagy biciklizzen.
15. Sokan nem tudnak kerékpározni.
16. A fogyatékosok teljes egészében elvesztik mobilitásukat a motoros közlekedés hiányában.
17. A gyaloglás és a kerékpározás túl veszélyes.
18. Életek veszhetnek el, mivel a tömegközlekedés a terrorizmus egyik fő célpontja.
19. Sokan jobban alszanak a járművek által nyújtott háttérzaj mellett.

#### Státusz és szabadság:

20. Az autó az egyes emberek státuszát szimbolizálja a társadalmunkban.
21. Az autómentesség a személyes szabadság ellen hat.
22. Az emberek nem szeretik a változást – ez pedig túl extrém változást jelentene az életmódjukban.
23. Az emberek szeretik élvezni a sebességet, melyet csak a gépkocsi adhat meg nekik.
24. Az autó a városok fontos státuszszimbóluma, azok fontosságát jelképezi. Autó nélkül a város lemaradottságot sugall.
25. A gyaloglás és a kerékpár a szegények közlekedési módja.
26. A gyaloglás csupán a gyerekek és azok számára hasznos, akik már túl öregek a vezetéshez.

#### Környezeti és szociális megfontolások:

27. Az autók életet adnak az utcának, és megakadályozzák a bűnözést.
28. Barátságok szűnhetnek meg, ha az emberek nem lesznek annyira mobilak.
29. Az autók által generált környezeti problémákat túldramatizálják.

## **2.6. Sikertörténetek**

A világon számos város található, mely az autóforgalom korlátozásának, vagy teljes megszüntetésének köszönhetően vonzó, kedvelt, vagy éppen rohamosan fejlődő helyekké váltak. Esetük bemutatása segít bebizonyítani az autómentes-mozgalom létjogosultságát, ismerteti annak előnyeit, illetve példaként szolgálhat más városok számára. Elemzésüket követően a későbbi fejezetekben pedig arra derül majd fény, hogy ezen városok sikere egyedülálló, vagy példájuk adaptálható más településekre is.

## 2.6.1. Bogota<sup>7</sup>

Amint azt az előző fejezetben láthattuk, Velence példája csupán egy kisebb területre, egy speciális kialakítású városrészre vonatkozott, mely nem különösebben szolgálhat hasznos tanácsokkal más városok számára. Azt bebizonyítandó, hogy az autómentesség nem csak kis mértékben lehetséges, Bogota példáját ismertetem.

A Kolumbiai főváros fejlődése, nem csak a fejlődő országok, de az egész világ számára követendő példát jelent. A város, mely hirtelen növekedése (100 év alatt 100.000-ról 1 millió fős lakosságot ért el) következtében mély nyomort, hatalmas egyenlőtlenségeket, magas halálozási arányt élt meg, mára a világ legjobban működő tömegközlekedési hálózatával rendelkezik, s biztonságosabbnak mondható, mint Washington DC<sup>8</sup>.

10 évvel ezelőtt nemcsak, hogy Kolumbiában, de egész Dél-Amerikában itt volt a legalacsonyabb az életminőség. Lakói utálták a várost – olyannyira, hogy ha valaki megkérdezte tőlük, hova valósiak, inkább korábbi lakhelyüket említették. Szégyellték, hogy bogotaiak.



**5. ábra: Bogotá hetente megrendezésre kerülő autómentes rendezvény a 7 milliós város egész területét lefedi**

Azóta a város jelentős változásokon ment keresztül. Megváltozott, mert egy új életstílust találtak: nem az autók, hanem az emberek számára kezdtek el építkezni. A változást generáló elképzelés nagyrészt a korábbi polgármesternek, Enrique Penelosa-nak tulajdonítható, aki úgy vélte, a fenntartható várostervezés adja a társadalmi igazságosság alapját. Szerinte a városok kialakítása határozza meg, hogyan élnek az emberek

A változások kiindulópontját a Domingo Ciclovía autómentes mozgalom jelentette, melyet Augusto Ramirez polgármester indított el 1982-ben. Az igazi fejlesztések azonban már a

Transmillenio buszrendszer kialakításával kezdődtek meg. Penelosáék ugyanis a JICA (Japan International Corporation Agency) ajánlásával ellentétben – ami többek között egy 5 milliárd dolláros beruházást is magába foglalt, mely során egy hét szintes autópályát építettek volna fel – inkább a tömegközlekedés rendszerezése és feljavítása mellett döntöttek. Bogotában a

<sup>7</sup> A fejezet meghatározó része Lars Woodruffe dokumentumfilmje alapján készült.

<sup>8</sup> 10 év alatt 70%-al esett a halálozási ráta, ami korábban a világon a legmagasabb volt, s ma Washington DC-nél is alacsonyabb.



lakosság 15%-a rendelkezik csupán autóval, míg egy millió fő extrém nyomorban él. Ezért is utasították el az autópálya-beruházásokat, hisz etikátlan lett volna újabb kiváltságokban részesíteni az autósokat, mikor mások a vezetékes vízellátásban is hiányt szenvednek.

A városban hosszú ideje folyt a vita egy több billió dolláros metróépítési projektről, mely helyett egy már Curitibában (Brazília) bevált, lényegesen olcsóbb, mégis nagyjából azonos hatékonyságú gyorsbusz-hálózat (BRT – Bus Rapid Transport) mellett döntött. A rendszer még profitot is termel, melyet új járatok létesítésére fordítanak. [Runyan 2003]

A buszrendszer előnye, hogy az addig életveszélyes, s javarészt a maffia kezén levő kaotikus tömegközlekedés racionalizálásával számos közösségi teret tudtak biztosítani a gyalogosok számára. Kialakítottak továbbá egy 17 km hosszú kerékpáros és gyalogos utat (Alemeneida) is, mely nem csupán összeköti a város legszegényebb részeit, az iskolákat és könyvtárakat, a buszhálózatot, de teret biztosít a szegényebbek kikapcsolódásához is. A szomszédságok kivonulhatnak az utcára, ismerik egymást, mely a bűnözési ráta csökkenéséhez vezet. Nagy területeket vettek vissza a parkoló autóktól, melyek addig magukénak tudták a járdák jelentős hányadát.

Évente kb. 70000 új autó jelent meg az utakon, mely az így generált torlódások miatt inkább korlátozta az emberek mobilitását, mint növelte. Az autókat rendszámuk alapján heti két napra kitiltották a belvárosból, mely az átlagos közlekedési idő 21 perces csökkenéséhez és jelentős légszennyezettség-csökkenéshez vezetett. [Runyan 2003]

A fejlesztéseknek köszönhetően az emberek 200 órát nyernek évente az utazási idejükből. 300.000 ember jövedelmének több, mint 10%-át spórolja meg így, mert azelőtt több buszjegyet kellett váltaniuk. A műholdas rendszernek köszönhetően lehetővé tettek egy magasabb fokú kapacitáskihasználtságot azáltal, hogy így csak annyi buszt indítanak, ahányra pillanatnyilag szükség van, elkerülve ezzel az üresjáratokat.



6. ábra: Zártpályás gyorsbuszhálózat (BRT) Bogotában

Forrás:

[http://images.wri.org/photo\\_transmilenio\\_danielsson.jpg](http://images.wri.org/photo_transmilenio_danielsson.jpg)

A bogotai emberek többsége elégedett a fejlesztésekkel. Ezt egy szavazás is alátámasztotta, mely során 83% szavazott amellet, hogy gyakrabban rendezzenek autómentes napokat. A közösségi terek fejlesztésével kialakulhatott egy olyan szoros közösség, ahol

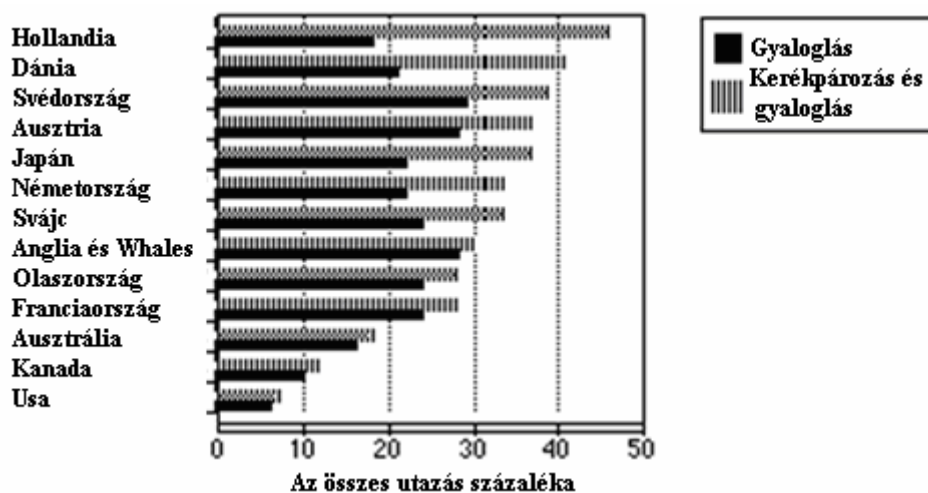


nehezebb időkben több, mint 40.000 ember járult hozzá azok fenntartásához 10% önkéntes adófizetéssel. [Ives 2002]

Amikor egy Bogotából érkező csoport Budapestre utazott, ámulatba ejtette őket a város fejlettsége. Valószínű, hogy még a tömegközlekedés is fejlettebb itthon, ennek ellenére úgy gondolom, Bogota az, ami csodálatra méltó. A fejlődés, amit magukhoz képest elértek, és az irány, amit kitűztek maguk elé véleményem szerint egy napon akár a mi fővárosunknál lényegesen élhetőbb helyé teheti Bogotát.

## 2.6.2. A kerékpárok királysága: Hollandia

Valószínűleg Hollandia az az ország, ahol az autómentes-politika a legnagyobb figyelmet kapja. 1995-ben már az utazások 46%-át tették meg gyalog (lásd 7. ábra), vagy kerékpárral, ami a legmagasabb érték volt az OECD országok között. Hollandia híresen gyalogos-és kerékpáros barát ország – még ma is kb. ugyanannyit gyalognak, mint 20 évvel ezelőtt. [Parker 2001]



7. ábra: Az gyaloglás és a kerékpározás részesedése a közúti közlekedésből egyes OECD országokban 1995

Forrás: Parker (2001)

Az országban fokozott hangsúlyt fektetnek a gyalogosok és a kerékpárosok biztonságára. A holland gyermekek 10 éves korukig kiterjedt oktatásban részesülnek a biztonságos gyalogos és kerékpáros közlekedésről, valamint az országban meghosszabbították az autóvezetői tanfolyamok időtartamát is annak érdekében, hogy a vezetők jobban tudják kezelni a gyalogosok és kerékpárosok párhuzamos közlekedése okozta konfliktusokat. Ennek következtében a két közlekedési mód olyannyira elterjedté vált, hogy teljességgel megszokott látványnak számít az öltönyös menedzser kopott, használt, női vázas kerékpárján, vagy egy háziasszony, akik gyerekekkel ellátott biciklijét a nagybevásárlás csomagjaival is felpakolta.

Egy átlag lakos naponta 3,8 km-t tesz meg kerékpáron. Mindezek miatt jelentősen csökkent a közúti balesetek száma, illetve a közlekedés okozta környezetszennyezés mértéke is. [Parker 2001]

### 2.6.3. Gröningen

Gröningen Hollandia hatodik legnagyobb városa, 182.000 fős lakosságával, és 45.000 diákot kiszolgáló egyetemével [Wikipedia (EN)] könnyedén hasonlíthatnánk akár Pécshez is. Azaz mégsem. Gröningenben ugyanis a legmagasabb a kerékpárhasználat egész Nyugat-Európában: az utak 57%-át teszik meg két keréken. [Nicholson-Lord 1993]

Gröningen autómentesítő programja 1977-ben kezdődött meg, mikor is egy hatsávós kereszteződést helyettesítettek zöldfelületekkel, busz- és kerékpársávokkal, valamint gyalogosforgalommal. A város a fejlesztésnek köszönhetően jelentős életminőségbeli javuláson ment keresztül, mely lendületet adott a további átalakításokhoz. A forgalomcsillapítási programok mellett folyamatosan bővül a kerékpárutak és a gyalogos övezetek száma, s egyre több olyan lakónegyed építenek, melynek bejárata közvetlenül csak gyalogosan, vagy két kerékkal közelíthető meg. Kerékpárparkolók ezreit alakították ki, s a városon kívüli bevásárlóközpontokat is betiltották. [Nicholson-Lord 1993]

Gerrit van Werven volt főépítész állítása szerint ez nem egy környezetvédelmi, hanem tisztán gazdasági program volt. Rájöttek ugyanis, hogy lényegesen olcsóbb a kerékpárok számára tervezni, mint az autóknak. [Nicholson-Lord 1993] A 10 éves kerékpáros program a városban összesen kb. 30 millió euróba került, míg azok az ingázó autók, melyektől így megszabadították az utakat egyenként kb. 250 ezer euró megtakarítást jelentenek évente az olyan rejtett költségek miatt, mint pl. a zaj- és légszennyezettség, parkolás és egészség. [Hyatt 2007]

Az átalakításoknak köszönhetően mára a városban a legmagasabbak az ingatlanárak – éppen azokon a területeken, ahonnan kitiltották az autóforgalmat. Az addig csökkenő népességgel szemben a város egyszeriben újra népszerű lakóhellyé változott. Azok az üzlettulajdonosok, akik korábban tiltakoztak az autómentesítés ellen, mára sorra kérvényezik, hogy az ő utcájukból is tiltsák ki a gépkocsikat. „Nem azért kerékpározzunk, mert szegények vagyunk – az emberek itt gazdagabbak, mint Angliában. Azért használjuk őket, mert szórakoztató, gyors és kényelmes.” – nyilatkozta Gerrit van Werven főépítész. [Nicholson-Lord 1993]

#### **2.6.4. Amszterdam**

Mint már említettem, nem csupán Gröningen híres a kerékpárosok magas számáról a holland városok közül. Az autómentes mozgalom rendkívül sikeres az országban, így 1992-ben 30 város között a főváros is az autóforgalom csökkentése mellett szavazott. [Following Groningen's van] A városi tanács magáévá tette egy az Európai Bizottság levegőminőségről tett jelentésének célkitűzéseit – ehhez azonban 2010-ig ki kell tiltania az autókat Amszterdam központjából, vagy legalább is kevesebb és/vagy tisztább autókat szabad oda beengednie. A tervek szerint csökkenteni fogják a forgalmat, valamint az ingyen parkolóhelyek számát a belvárosban annak ellenére, hogy az már így is csökkentett forgalmúnak számít. A lakók többsége így majd a várost elkerülő autópálya melletti garázsokban kényszerül hagyni gépkocsiját, ami a vasúti közlekedés forgalmát serkenti majd. [Parool 2005a]

Szintén az említett normák elérése végett tervezik, hogy a városi áruszállítás 50%-át teherszállító villamosokkal oldják meg. A villamos-vonalakat az azoktól távolabb eső célpontokkal elektronikus kocsik kötnék össze. Csak ezzel az intézkedéssel az apró szemcsés szennyeződések (pollution from fine particulates) mértéke 20%-al csökkenne. A projekt kivitelezése 125 millió euróba kerülne és 1200 munkahelyet teremtene – ami igaz, nem tartalmazza a teherjármű-forgalom csökkenése által eredményezett elvesztett munkahelyek számát. [Parool 2005b]

### **3. AZ AUTÓHASZNÁLAT ÉS AZ AUTÓMENTESSÉG GAZDASÁGI OLDALA**

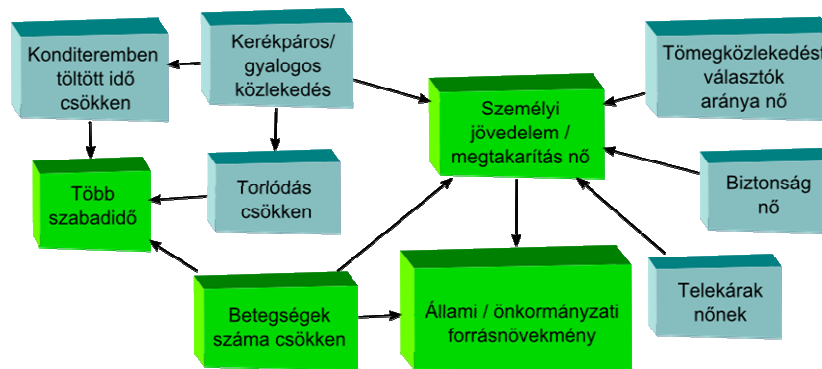
A fejezet az autóhasználat, illetve annak visszaszorulásának gazdasági oldalát, hatásait boncolgatja egy hármason keresztül. Egyrészt megvizsgálom a személygépkocsival való közlekedés externáliáinak feltárásán keresztül, előnyösebb-e az állami/önkormányzati költségvetés számára, ha az autóhasználatra alapozza fejlesztéseit, vagy érdemesebb lenne-e egyéb közlekedési módokra fektetni a hangsúlyt. Ezt követően áttérek a mikrogazdasági oldalra, azaz arra, hogy az egyes magánszemélyek, vállalkozások, illetve települések szempontjából mely közlekedési mód az előnyösebb. Lerombolásra kerül itt számos sztereotípiát az egyes ágakkal kapcsolatban. Végezetül azt vizsgálom, milyen hatásai lennének a makrogazdaságra, ha az autóhasználat, illetve az autóipar visszaszorítását választanák a döntéshozók.

#### ***3.1. Az autózás externális hatásai és a lehetséges állami, önkormányzati megtakarítások***

Az externális hatásokat említve a többség hajlamos elsősorban – s legtöbbször kizárólagosan – a környezetvédelemre asszociálni, melynek következtében nap, mint nap találkozhatunk ilyen információkkal. Ezért, ahogy azt már a bevezetőben is említettem, dolgozatomban eltekintek a környezeti hatások felsorakoztatásától, s helyettük azokat az externáliákat igyekszem számba venni, melyekkel kevesebben foglalkoznak. Az alábbiakban ezek olvashatók – a teljesség igénye nélkül. (A társadalmi következményeket a 4. fejezetben tárgyalom.) A címben szereplő megtakarítások pedig értelemszerűen arra utalnak, hogy az autóhasználat visszaszorulásával a következőkben említett externális hatások mérséklődnek, melyek az állam, illetve az önkormányzatok költségeinek csökkenéséhez vezethetnek. A fejlesztési irányok meghatározásánál úgy gondolom, mindenképpen szükséges mérlegre tenni a költségeket és hasznokat, melyhez ez a fejezet nagy segítséget jelenthet.

A következő ábrákon (8-11. ábra) azon tényezőket szemléltetem, melyek az autós közlekedés csökkentését célzó intézkedéseken át hatással vannak az állami / önkormányzati forrásokra. A hatásrendszer komplexitása következtében azt – a fejezet logikájához illeszkedően – négy részre osztottam. Külön kerülnek ábrázolásra az állami/önkormányzati forrásokat csökkentő tényezők (11. ábra), azokat növelő tényezőkkel pedig három további ábrán lehet megismerkedni aszerint, hogy azok az egyes személyekre (8. ábra), a vállalatokra (9. ábra), vagy az állami, önkormányzati bevételekre (10. ábra)

gyakorolnak hatást. A diagrammokról leolvasható, ezek közül melyek csökkentik, s melyek növelik a rendelkezésre álló forrásokat, s ezeket súlyozva megállapítható, az autómentes törekvések előnyöseke-e a költségvetés számára.



**8. ábra: Az autómentes intézkedések egyénekre, illetve mindezek állami/önkormányzati forrásokra gyakorolt pozitív hatása**  
 Forrás: saját szerkesztés

Az ábrákat elemezve a legkézenfekvőbbekkel kezdem: zajártalom, légszennyezettség, balesetek. (9. ábra) Ezek egészségre gyakorolt káros hatásai kétségbevonhatatlanok. Nyilvánvaló, hogy az autós közlekedés visszaszorulásával az egészségügyre nehezedő terhek is jelentősen csökkennének. A mérleg ugyanezen serpenyőjébe kerülhetnek azok a meg nem termelt jövedelmek, melyek a betegségek miatti távolmaradásokból következnek. Egy svájci kutatás kimutatta [Schreyer et al. 2004], hogy a szennyezések és balesetek okozta költségek az EU-15 GDP-jének 7%-át teszik ki, míg a torlódások okozta idővesztés a GDP 3%-ára rúg.<sup>9</sup> Természetesen mindennek kiküszöbölése irreális kíváncsalm lenne, ám ha csak a problémák 1%-ával lenne kevesebb, az is 100 milliárd dolláros megtakarítást jelenthetne.<sup>10</sup>

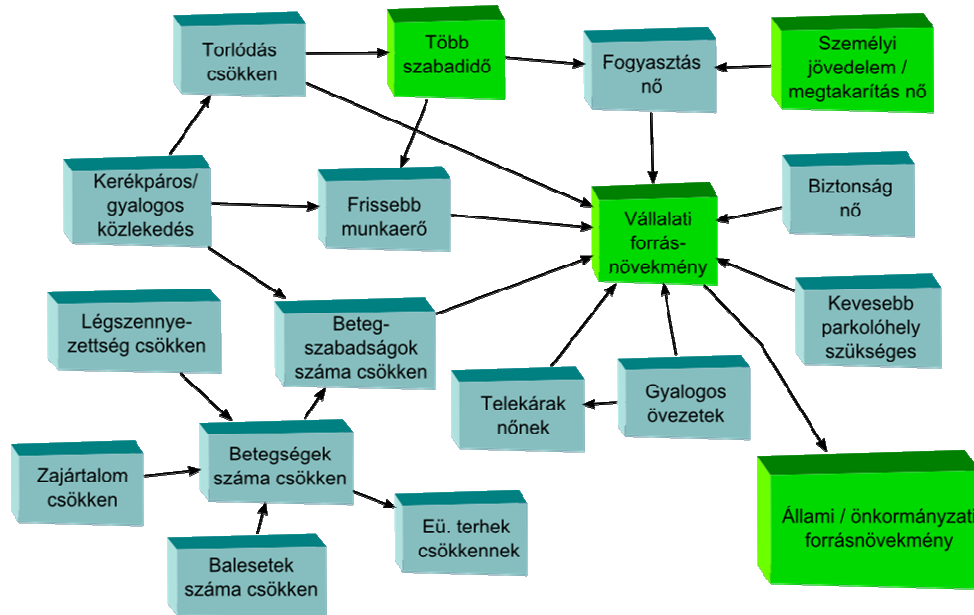
Torlódások. Nem tagadható, hogy a közúti szállítás nélkül a gazdaság ma nem itt tartana. A szállítási idő rövidülésével<sup>11</sup>, a költségek csökkenésével a piaci szereplők előtt álló lehetőségek lényegesen kiszélesedtek, azonban érdemes lenne ezzel kapcsolatban felírni egy függvényt, mely megmutatja, mely ponton túl kellene megálljt parancsolni a közúti közlekedés további fejlesztésének. A megnövekedett gépjárműhasználat olyan dugulásokat eredményez az utakon, melyek már a gazdasági teljesítmény csökkenéséhez vezetnek. Lassul

<sup>9</sup> Ezekben az adatokban azonban feltehetőleg benne foglaltatnak a nem közlekedési eredetű balesetek, illetve a nem csupán közúti közlekedésben, hanem pl. a reptereken, vagy a vasút esetében kimutatható torlódások is. Igaz az is, hogy az adat csak az idővesztéséget veszi számításba, az üzemanyagfogyasztás-többletet nem.

<sup>10</sup> 2005-ben az EU (nominális) GDP-je 13.500 milliárd dollár volt, míg Magyarországon 110 milliárd dollár. Budapest esetében ez a szám 2004-ben 7.000 milliárd forint volt. [Németh (2007)]

<sup>11</sup> A szállítási idő sokat emlegetett rövidülése véleményem szerint igencsak relatív. Vegyük csak számba az asztalunkon található ételt, vagy ruhatárunkat. Az ott található termékek napjainkban kontinenseket szelnek át, míg korábban legfeljebb két falu közötti távolságot tettek meg. Igaz, hogy a szállítás sebessége jelentősen felgyorsult, ám úgy vélem, a mai árucikkek összességében lényegesen több időt vannak úton, mint az autók kora előtt.

az áruk, szolgáltatások forgási sebessége, csökken a munkával, vagy épp fogyasztással töltött órák száma. Nő a benzinfogyasztás<sup>12</sup>, mely egyrészt fokozza az előző bekezdésben említett károkat, másrészt elképzelhető, hogy az erre fordított jövedelmek más, nagyobb GDP-t produkáló, nagyobb társadalmi hasznot eredményező ágazatokban kerültek volna felhasználásra.

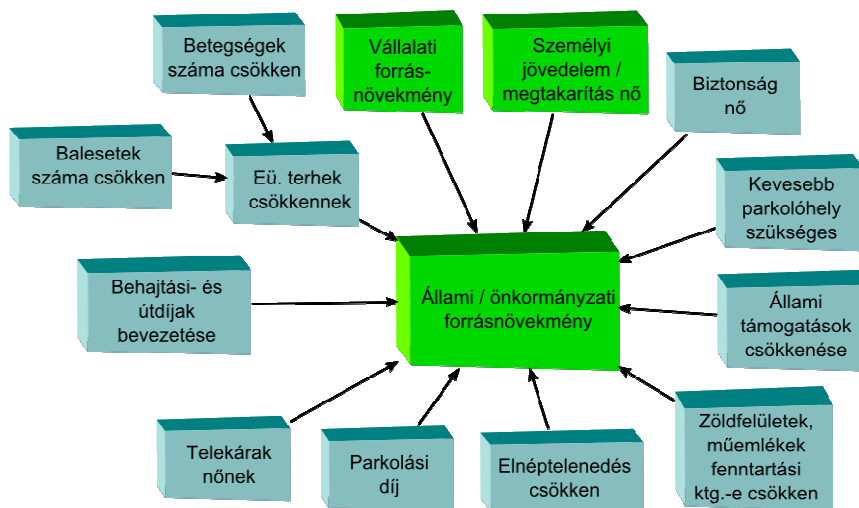


**9. ábra: Az autómentes intézkedések vállalati, illetve mindezek állami/önkormányzati forrásokra gyakorolt pozitív hatása**  
 Forrás: saját szerkesztés

A parkolóhelypénz. A díj ellenében történő parkoltatás csupán általában a szűk, ám annál népszerűbb városközpontokat érinti, parkolóhelyeket viszont a város más részein is ki kell alakítani. A parkoló autók rontják a városképet, akadályozzák a közlekedést, illetve más tevékenységek elől veszik el a helyüket. Így a parkolóhelyek árába véleményem szerint akár azt az elmaradt hasznot is bele lehetne kalkulálni, amit a helyükre állított vendéglő terasza, vagy egy újságosbódé nyújtana. (Persze egy következő kérdés az is, hogy sok vendéglátóhely jelentősen hozzájárul a zajszennyezettség kialakulásához.)

Járai Zoltán cikkében [Járai 2004] a következő kérdést tette fel: „Mire akarjuk használni útjainkat, közlekedésre, vagy járművek tárolására?” Számos előnnyel járhat, ha az előbbi megoldást választjuk. Az ismertebb előnyökön túl kiemelném az utcák takaríthatóságának javulását, a beláthatóság és a csökkenő stressz következtében a balesetek csökkenő számát, az éjszakai autólopások és –feltörések számát, valamint a rongcsok eltűnését.

<sup>12</sup> Városi környezetben az átlagos üzemanyag-fogyasztás akár a kétszeresére is emelkedhet. [Dekoster et al. 2004]

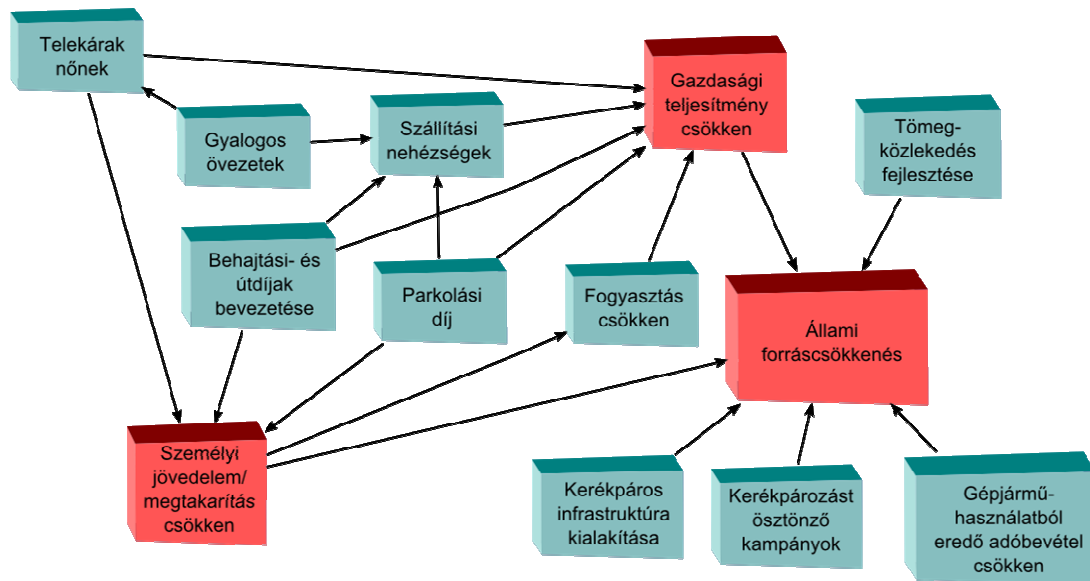


**10. ábra: Az autómentes intézkedések állami/önkormányzati forrásokra gyakorolt pozitív hatásai**  
 Forrás: saját szerkesztés

Kézenfekvő, s valószínűleg a jövőben elkerülhetetlen megoldást jelentenek a zsúfolt belvárosi övezetekben az útdíjak, illetve behajtási díjak bevezetése. Módszertanának ismertetése túlmutat dolgozataim keretein, hatásának vizsgálatát azonban fontos a téma szempontjából. Ahogy azt a 10. ábra is mutatja, bevezetésük következtében jelentős bevételekhez juthat az állami / önkormányzati költségvetés, fontos azonban figyelembe venni, hogy az így létrejött extra kiadások mind a lakosság, mind a vállalatok kasszáját megterhelik (11. ábra), ezáltal a fogyasztás és a gazdasági teljesítmény csökkenéséhez is vezetnek. Persze ugyanakkor ennek következtében a tömegközlekedésre való áttérés megtakarítást is jelenthet a fogyasztók számára (8. ábra). (Ezt bizonyítja később a 3.2.1.2. fejezet.)

Az autózást visszaszorító intézkedések pozitív externáliái közé sorolhatók többek között, hogy a jobb életkörülmények következtében emelkedhetnek a telekárak. Debreczeni szerint [Debreczeni 2005] a gyalogos övezetek komoly szerepet játszhatnak a városok elnéptelenedésének megakadályozásában. A telekárak emelkedésének hatása kettős, a személyi/vállalati források növekedését és csökkenését is okozhatják, mivel meglévő ingatlanjaik felértékelődnek, viszont a bérleti díjak is megnőnek, illetve az új ingatlan megvásárlása is nagyobb befektetést igényel.

Az autós közlekedés csökkenése a szabadidő növekedését is eredményezi, mely részletesebben a 3.2 fejezetben kerül kifejtésre. A testedzés, illetve a csökkenő stressz, a több pihenés, esetleg a buszon olvasással töltött idő mind a munkaerő minőségének javulásához, s ezáltal a gazdasági teljesítmény javulásához vezetnek.



**11. ábra: Az autómentes intézkedések állami/önkormányzati forrásokra gyakorolt negatív hatásai**  
 Forrás: saját szerkesztés

Ha népszerűbb lenne a közösségi, vagy éppen a kerékpáros közlekedés, a közintézmények és a vállalkozások beruházási költségei is csökkennének a kevesebb parkolóhely kialakítása következtében. A csökkenő közúti forgalom miatt kevesebb kár érne a műemlékeket, valamint a növényvel beültetett területeket, mérséklődnének azok fenntartási költségei. [Dekoster et al. 2004]

A kerékpáros infrastruktúra fejlesztése csökkentheti a közösségi közlekedésre fordítandó összegeket annak jelentős ráhordó ereje kapcsán. Dekoster számításai szerint, ha egy átlagos gyalogos 10 perc alatt 0,8 km-t tesz meg, figyelembe véve, hogy az emberek kb. ennyi időt hajlandóak megtenni a tömegközlekedési csomópontokig, a gyaloglás utasfelvevő körzete 2 km<sup>2</sup>, míg a kerékpár esetében, mellyel 3,2 km küzdhető le 10 perc alatt, az utasfelvevő körzet már 32 km<sup>2</sup>-re bővül ki. [Dekoster et al. 2004] A költségeket összevetendő Barcelona példáját említeném, ahol a mintegy 6000 darabot számláló, 150 ezer felhasználót kiszolgáló kölcsönbicikli-flotta felállítása annyiba került, mint egyetlen városi busz beszerzése. [Hargitai 2009] Természetesen ehhez még hozzájárulnak azok a beruházások, melyek lehetővé teszik a kerékpárok biztonságos tárolását, a közlekedés biztonságát szolgáló infrastruktúrát, illetve lehetőséget kell biztosítani a munkahelyeken az átváltásra és tisztálkodásra, valamint a kerékpározás népszerűsítését szolgáló kampányokra fordított költségektől sem szabad eltekinteni<sup>13</sup>.

Arra vonatkozóan, hogy mekkora ráfordítással alakítható ki a kívánt kerékpáros infrastruktúra a következő példák szolgálnak információval. Az USA egyes államaiban (pl.

<sup>13</sup> Bár ez utóbbi a tömegközlekedés esetében is fennállhat.



Oregon) a törvény kimondja, hogy a közutak fenntartására kapott állami támogatások legalább 1%-át a kerékpározás céljaira kell fordítani a városoknak, mely a tapasztalatok szerint elegendő arra, hogy a kívánalmak jelentős részét teljesítsék. Egyes német városokban pedig a kerékpárosztönző politikára 6-7 éven keresztül lakosonként 5 eurót számítanak fel a költségvetés összeállításakor. [Dekoster et al. 2004]

	Anglia	Franciao.	Németo.	Hollandia	Finno. <sup>14</sup>
Társadalmi hozam milliárd Euro/év	17	10	9	2	0,3
Bevétel változás Milliárd Euro/év	+39	+28	+42	+3	-1
Bevétel változás %	+65	+57	+74	+31	-22
Légszennyezési és más környezeti kár CO <sub>2</sub> kibocsátási költségek változása %	-54	-50	-37	-31	-42
Baleseti költségek változása %	-4	-1	-3	-3	0
Torlódás (a közúti forgalom áramlás sebességének átlagos növekedése a fővárosokban csúcs-órában) %	+11	+9	+15	+12	+9

**2. táblázat: A közlekedési díjak optimalizálásából a 2000 évi értékekhez képest adódó változások**

Forrás: Tánczos et al. (2004)

Egy az EMTC és az Európai Bizottság által végzett kutatás azt vizsgálta, mekkora lehet az a nettó társadalmi nyereség, melyet a három legnagyobb európai gazdaságban, azaz Angliában, Németországban és Franciaországban az optimális közlekedési díjak bevezetésével el lehet érni. Az eredmények azt mutatták, hogy ez az évi 30 milliárd eurót is meghaladhatja. Ezen felül további 100 milliárd euró takarítható meg, ha a három országban megszüntetnék a gazdaságban működő diszkriminatív adókat. [Tánczos et al. 2004] A 2. táblázat megmutatja, milyen előnyökkel, mekkora hozamokkal járt volna 2000-ben az említett három országban, illetve ezeken túlmenően Hollandiában és Finnországban, egy új díj- és adórendszer bevezetése.

<sup>14</sup> Finnországban a torlódások csupán kis mértékben vannak jelen, melynek következtében a közlekedésből származó díjbevételek csökkenhetnek, ám az ott várható díj- és adóbevételek még így is elegendőek lesznek az infrastruktúra költségeinek fedezéséhez.

A 11. ábrán említett, autós közlekedést érintő állami támogatásokról és adóbevételekről a következő, 0. fejezetben esik szó.

### **3.1.1. Állami támogatások és azok forrásai**

A Levegő Munkacsoport Közlekedési Támogatások c. kiadványa [Lukács et al. 2005] a közúti közlekedés állami bevételeit és kiadásait veszi számba, azzal a nem titkolt céllal, hogy rávilágítson: számításaik szerint túlzott támogatásokban részesítik ezt az ágazatot. Az írás lényegi része tulajdonképpen a 3. táblázatban foglalható össze.

Annak bemutatása, hogy a tanulmány szerzői milyen adatok és irányelvek alapján állították össze a fenti táblázatot, túlmutat dolgozatom keretein. A táblázat elemzésével célokom, hogy megbizonyosodjak róla, valóban igazságtalanul nagy támogatásokban részesül-e a közúti közlekedés, illetve hogy tényleg érdemesebb lenne-e ezeket az összegeket más területeken befektetni. Így az alábbiakban némi kritikai észrevétellel élnék.

A bevételek között nem található a személygépkocsik és tehergépkocsik értékesítésénél, fenntartásánál, használatánál felmerülő ÁFA, SZJA, járulékok, és egyéb adók. A Levegő Munkacsoport állítása szerint erkölcstelen lenne ellenkezőképpen tenni, mivel azokat a társadalom általános rezsiköltségének fedezetére kell költeni. Szerintük, ha ezeket a motorizáció bevételeiként könyvelnék el, azt állítanánk, hogy a gépkocsi-használat után nem kell megfizetni a közterheket, azaz az oktatás, egészségügyi, közbiztonsági stb. feladatokat. [Lukács et al. 2005] Azonban a közutak fenntartása ugyanígy a köz javát szolgálja. E szerint a gondolatmenet szerint akkor az oktatás bevételeként sem számolható el az adóbevételek megfelelő hányada.

<b>Bevételek, illetve kiadások</b>	<b>Összesen</b>	<b>Személygépkocsi</b>	<b>Tehergépkocsi</b>
<b>BEVÉTELEK</b>			
Üzemanyagok jövedéki adója	398	335	54
Gépjárműadó (belföldi)	34	22	12
Gépjármű átírási illeték	16	16	1
Termékdíjak (gumi, akkumulátor, kenőolaj)	10	5	5
Túlsúlydíj	1		1
Autópályadíj	19	13	6
Fogyasztási, illetve regisztrációs adó	61	61	
Cégautók adója	26	26	
Gépjárműadó (külföldi)	3		3
<b>Bevételek összesen</b>	<b>560</b>	<b>479</b>	<b>81</b>
<b>Bevételek százalékos megoszlása</b>	<b>100</b>	<b>85</b>	<b>15</b>
<b>KIADÁSOK</b>			
Útépítés és útfenntartás	377	165	212
Hitelre történő aputópálya-építés költsége	2	1	1
Autópálya-építés áfa-mentessége	54	27	27
Személygépkocsi magánhasználatának elszámolása költségként	865	865	
Autógyárak támogatása	160	160	
Forma-1 költségvetési és reklámengedélyi támogatása	13	13	
Ingyenes parkolás, tárolás	365	344	21
Környezeti, egészségi és hasonló károk	1713	856	857
Egyéb, az előzőekben nem számított károk	274	188	86
Torlódások	148	107	41
M5-ös autópálya 40%-os tulajdonkivásárlásának terhe	21	11	11
M5-ös autópálya rendelkezésre állítási díja	12	8	4
"Útkárok" összesen	992	64	928
<i>Ebből a tehergépkocsik üzemeltetői által fizetett útkárok</i>	-130		-130
Bevételekiesés üzemanyag-manipuláció miatt	140	71	69
Az eddigi üzemanyag-manipulációk tőkénének éves kamata	20		20
Közúti ágazatapidíjának kedvezménye	11		11
Közúti ágazat bérelszámolási gyakorlata	110		110
A fekete gazdaság egyéb vonatkozásai	100	10	90
Közlekedésbiztonsági és hasonló jogszabályok megsértéséből származó versenyelőny	130		130
Versenyelőny a vasúti áru fuvarozástól való piacellenes elvonások miatt	100		100
Személygépkocsik kedvezőbb hitelfeltétele	100	100	
<b>Kiadások összesen</b>	<b>5640</b>	<b>3008</b>	<b>2633</b>
<b>Kiadások százalékos megoszlása</b>	<b>100</b>	<b>53</b>	<b>47</b>
<b>Kiadások aránya a bevételekhez viszonyítva</b>	<b>10:1</b>	<b>6:1</b>	<b>32:1</b>
<b>Bevételek és kiadások egyenlege</b>	<b>-5080</b>	<b>-2529</b>	<b>-2551</b>

3. táblázat: A személy- és tehergépkocsikkal kapcsolatos államháztartási bevételek és kiadások 2004-ben (előirányzat, illetve becslés, milliárd forint)

Forrás: Lukács et al. (2005) alapján saját szerkesztés

Számos egyéb tétel is hiányzott a bevételek közül. Az elemzés széles körűen kiterjed a közúti közlekedés költségeire, hisz azt hivatott alátámasztani, hogy túlzott támogatásban részesül ez az ágazat. A bevételek számbavételekor azonban már nem jártak el ilyen körültekintően. A kiadások összesítésének logikáját követve fel kellene tüntetni a bevételek oldalán azokat, melyeket az autóhasználatnak köszönhetünk, azaz azokat, melyektől eszne az ország, ha csökkenne a közúti közlekedés részaránya. Említést kellene tenni olyan tételekről is, hogy pl. mennyivel kevesebb így az állam közösségi közlekedésre fordított kiadásainak köre. Nem tüntetik fel, hány életet köszönhetünk annak, hogy időben értek a kórházba az autónak köszönhetően. 160 milliárdot költött az állam az autógyárak támogatására – de vajon mennyi lenne a kiadása, ha az ott alkalmazottak most munkanélküliek lennének? Mennyivel kevesebb lenne az állam adóbevétele, ha ezek a gyárak nem lennének itt? Kérdéses továbbá az is, hogy az autóiparon túl lennének-e más, kevésbé káros ágazatok, melyek hazánkba betelepülve képesek lennének legalább ennyi munkahelyet létesíteni?

Említik a feketegazdaság miatti kieséseket is. Ugyanakkor nem bizonyítható, hogy ha ugyanezt a tőkemennyiséget más ágazatba fektették volna be, nem ugyanekkora lenne az így keletkező kár.

A táblázat alapján jelentős, mintegy tízszeres a bevételek és a kiadások közötti viszony. Bár a tételek objektív összeállítása esetén ez az arány jóval kisebb lenne, a bevételek valószínűleg még így is lényegesen alulmúlnák a kiadások mértékét. Tény, hogy a közúti közlekedés pozitívabb elbírálásban részesül, és tény az is, hogy számos extern költség internalizálása a mai napig nem történt meg.

Mindent összevetve, mivel a táblázat hiányos a bevételek tekintetében, túlzottan szigorú az ágazattal szemben, s annak előnyeit nem veszi figyelembe, azaz csak egy szempontból vizsgálódik. Emiatt abból messzemenő következtetéseket nem lehet levonni az itt feltüntetett adatokból. Ezek alapján tehát még csak valószínűsíthető, hogy az autóipar igazságtalanul nagy támogatásokban részesül, melynek további bizonyítása következik az 5. fejezetben.

### **3.1.2. Költségtakarékos közlekedéstervezés<sup>15</sup>**

A költségtakarékos közlekedéstervezés módszerét az Egyesült Államokbeli energiaszolgáltatók fejlesztették ki. Az ő esetükben a profit növelése és a növekvő kereslet kielégítése érdekében eredendően addig növelték az értékesített energia mennyiségét, mígnem elérték saját korlátaikat, azaz az erőművek kapacitásának teljes kihasználását. Dönteniük

---

<sup>15</sup> Birgit Georgi 2006-os előadása alapján.

kellett: új erőműveket építenek, vagy egy másik megoldást választanak. Kifejlesztésre került tehát a költségtakarékos tervezés, melynek eredményeképpen nem energiát értékesítettek, hanem fűtési és világítási szolgáltatást, melynek keretében szigetelő rendszereket, vízmelegítőket és kis fogyasztású izzókat is értékesítettek. Az új szemléletmód következtében ők is többletprofithoz jutottak, valamit a felhasználók is jól jártak.

Ugyanez a módszer alkalmazható a közlekedés esetében is. Szükségességét alátámasztják a 2. mellékletben ismertetett példák is. A mellékletben említett problémákat kiküszöbölendő ez esetben a város nem több közlekedést, hanem jobb mobilitást kínál. Mindez jelenthet beruházásokat a tömegközlekedés, vagy a kerékpáros infrastruktúra terén, vagy éppen a „kis távolságok városa” elvének alkalmazását. Így a városban kisebb forgalom mellett jobb mobilitás jöhet létre.

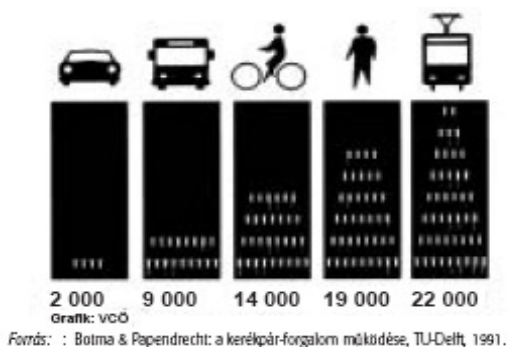
A módszer arra hívja fel a figyelmet, hogy az egyes önkormányzatok esetében összegezni kell a közlekedésre fordított közvetlen és közvetett kiadásokat, csakúgy, mint a bevételeket is, emellett az optimális megoldás meghatározásához fel kell mérni többek között a közlekedési keresletet, a gépkocsiállományt és a környezet minőségét. Az így kapott adatok segítségével érdemes összevetni az egyes közlekedési ágak közötti munkamegosztást, azok hatékonyságát, illetve a források megosztását. Freiburg városának esetében a személygépkocsik közlekedési részaránya 42%, a gyaloglás, kerékpározás és közösségi közlekedés pedig kb. 20-20%. Ehhez képest a közlekedési kiadások 60%-át fordítják az autósokra. A tömegközlekedés részesedése is viszonylag magas, azonban a kerékpározásra csupán 1% fordítódik, a gyalogosoké pedig még ennél is jelentéktelenebb.

Igaz, hogy korábban arról tettem említést, hogy a közlekedési kiadások 1%-a is elegendő lehet a kerékpározási igények zömének kielégítésére, azonban ha figyelembe vesszük e közlekedési mód hatékonyságát, kitűnik, hogy érdemes lehet többet fordítani a fejlesztésére. Mindezt a 12. és 13. ábra támasztja alá, mely kimutatja, hogy az autós a legkevésbé hatékony közlekedési mód a legtöbb városi út esetében.

Ugyanígy elengedhetetlen a beruházási költségek összevetése is a létrejövő infrastruktúra hatékonyságával is. Érdemes tehát megvizsgálni a következő kérdéseket: mi kedvezőbb, egy új villamosvonal, új buszvonal, vagy új metróvonal létesítése?<sup>16</sup> Gépkocsiparkolókat érdemesebb-e kialakítani, vagy kerékpáros infrastruktúrát? Mi segít jobban a kialakult problémákon: egy új út építése, vagy egy új buszvonal kialakítása? Mindemellett nem csupán a létesítés költségeit kell figyelembe venni, hanem a fenntartását is.

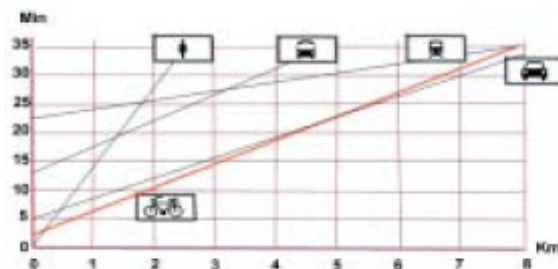
---

<sup>16</sup> Lásd a korábban ismertetett Bogota és a gyorsbusz-hálózat esetét.



**12. ábra: Egy városi környezetben található 3,5 m széles területen 1 óra alatt áthaladó személyek száma**

Forrás: Dekoster et al. (2004)



**13. ábra: Összehasonlító táblázat a városi környezetben megtett utak sebességéről**

Forrás: Dekoster et al. (2004) Záró gondolatok

A 3.1.2. fejezet egy módszertant nyújtott arra vonatkozólag, hogyan hozhat egy jó döntést az önkormányzat/állam, mely közlekedési módot fejlessze. Ahhoz azonban, hogy a döntéshozók mérlegelni tudják, hogy az ő esetükben az autómentes közlekedési mellett, vagy ellenében érdemes fejlesztéseiket véghezvinni, mindenképpen részletesebben is elemezni kell a helyi vállalkozások és lakosok helyzetét, illetve az autóipar visszaszorulásának makrogazdaságra gyakorolt hatását, melyhez a következő fejezetek nyújtanak segítséget.

## 3.2. Mikrogazdasági hatások

A mikrogazdasági hatások elemzése három részre osztható. Elsőként az egyes személyek szemszögéből vizsgálom az autóhasználat tényleges költségeit, hasznait. Ezt követően áttérek a helyi gazdaság, a vállalkozások vizsgálatára: rájuk milyen hatással lenne az autómentesség, illetve megéri-e csatlakozniuk az autómentes mozgalomhoz közlekedési tervük megalkotása során. Végezetül a települések esetében a 3.1. fejezetben taglaltakon túl két további szempont elemzésére vállalkozom: az autómentes turizmuséra, illetve arra, hogy az autómentesség milyen hatást gyakorol a városok hírnevére, sikerességére.

### 3.2.1. A személygépkocsi és a fogyasztó

Az autózás mellett számos érvet tud felsorakoztatni bármely laikus. Ezek között kiemelhető a szabadság, azaz hogy a személygépkocsi lehetővé teszi, hogy bármikor eljuthassunk oda, ahova csak akarunk – igaz ennek az autók egyre növekvő száma egyre nagyobb korlátot állít. Segítségét jelenthet a szállításnál, cipekedésnél is. Végezetül sokan érvelnek azzal, hogy az autó gyorsabb, rugalmasabb, illetve a tömegközlekedésnél olcsóbb közlekedési mód – melyekről a következőkben bebizonyításra kerül, hogy tévedésen alapulnak.

### 3.2.1.1. Az autós közlekedés tényleges sebessége<sup>17</sup>

Közismert, hogy az autózás tényleges sebességének kiszámítása városi környezetben jelentősen függ a torlódásoktól, vagy éppen a közlekedési lámpáknál töltött várakozástól. Az egyéb, közlekedésünket lehetővé tevő elfoglaltságokat azonban már kevesen kalkulálják bele a sebesség meghatározásába, pedig ez alapján számolható ki az az idővesztés, vagy nyereség, melyet az egyes közlekedési módok biztosítanak számunkra. Ivan Illich elkészített egy időkölségvetést, mely tartalmazza azokat a komponenseket is, melyek összefüggenek az autóhasználattal és időbefektetést igényelnek.

„A tipikus amerikai férfi egy évben több, mint 1600 órát szentel az autójának. Benne ül, míg megy, és míg az üresjáratban áll. Leparkolja és megkeresi. Megkeresi a pénzt, hogy kifizethesse a havi törlesztéseket. Dolgozik, hogy kifizesse a benzint, az úthasználati díjat, a biztosítást, az adókat és a büntetőcédulákat. Az évben töltött tizenhat órából négyet az úton tölt, vagy erőforrásokat gyűjt ehhez. Az 1600 órában nincs benne az az idő, amelyet más, ide kapcsolódó tevékenységek vesznek el. Kórházban töltött idő, garázsokban, autóreklámok nézésével töltött idő, vagy olyan fogyasztói találkozók látogatása, amelyek a következő vásárlás minőségét hivatottak javítani. Egy átlagos amerikai 1600 órát fektet be, hogy 1200 km-t nyerjen, tehát nem egészen 8 km-t halad óránként. Ezt nevezik az autózás társadalmi sebességének.” [Hyatt 2007, 7.p.]

Hazánk esetében elmondható, hogy a jövedelmek jóval alacsonyabbak, mint az Államokban, ezzel szemben az autózás költségei magasabbak az ott mértnél, hiszen nálunk az üzemanyagárak is lényegesen magasabbak. Egyes becslések szerint nálunk az autózás társadalmi sebessége a 4 km/órát sem közelíti meg, ami egy sétáló ember átlagos sebességével egyenlő. Mindebbe még nem került beszámításra a dugókban töltött idő, melynek költségeiről már korábban esett szó.

Az autózás társadalmi sebességétől eltekintve is elmondható, hogy a személygépkocsi-használatra alapozó társadalom összességében nem feltétlenül nyer időt. A gyakorlatban az a jellemző, hogy a megnövekedett sebesség következtében egyre nagyobb és nagyobb távolságokat hidalunk át, melynek következtében a közlekedéssel töltött idő egyáltalán nem csökken. A gyalogosok helyét átveszik a gépkocsik, s így a városok eredeti szerkezete tönkremegy, minden távolabbra kerül, az egyre terjedő szuburbanizáció következtében megszűnik a városi lépték. [Knoflacher 2006]

---

<sup>17</sup>

Forrás: Hyatt (2007)

### 3.2.1.2. A személygépkocsival történő közlekedés valódi költsége

Az autós közlekedés költsége alatt nem csupán a benzinköltséget kell érteni – számos rejtett költsége is van, úgymint kötelező biztosítás, súlyadó, vezetői engedély megszerzése, az autó nyilvántartásba vétele, a személygépkocsi értékcsökkenése. Hozzájárulnak ehhez továbbá kisebb költségek is, mint pl. az olajcsere, zöldkártya, úthasználati díj, parkolás, autómosás, olaj, és egyéb anyagköltség, az autóhoz vásárolt kiegészítők (pl. gyerekülés, téli gumi). S mindezen felül felmerülhet továbbá kórházi kezelés díja, orvosi honorárium, vagy szerviz, illetve a használt garázs ára. Ahhoz, hogy az autózás társadalmi költségét megkapjuk, figyelembe kell venni továbbá a kormány szubvencióit utak, vagy éppen parkolóházak építésére, illetve általában az autóipar támogatására (ahogy azt már a 0. fejezetben elemeztem). [Hyatt 2007, Német 2007] A 4. táblázat a Levegő Munkacsoport számításait tartalmazza egy átlagos személygépkocsira fordított éves költség tekintetében, 2003-ra vonatkozóan.

<b>Költségtényező megnevezése</b>	<b>Éves költség (Ft)</b>
Gumi	15 000
Egyéb alkatrészek, karbantartás	65 000
Értékcsökkenés	100 000
Üzemanyag	250 000
Biztosítások és adók	100 000
Egyéb	50 000
<i>Összesen</i>	<i>580 000</i>

4. táblázat: Egy átlagos személygépkocsira fordított éves költség 2003-ban

Forrás: Lukács et al. (2005)

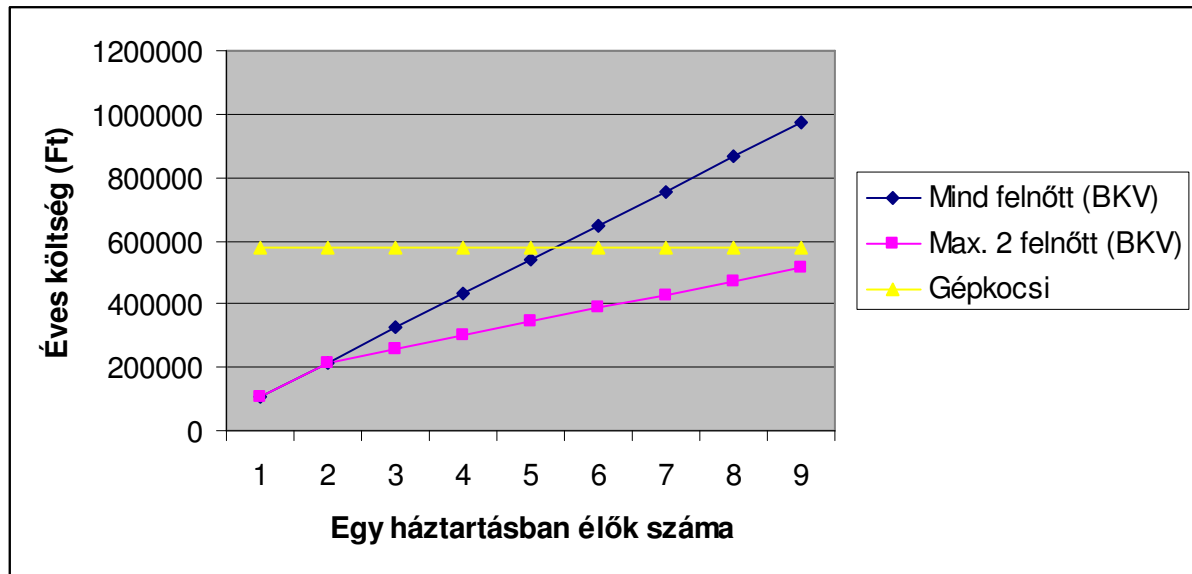
Érdeemes összevetni az itt kapott összeget az egyéb közlekedési módokkal. 2009-ben egy éves, felnőtt Budapest-bérlet 108.000 Ft-ba kerül. Tanulók számára mindez 42.600 Ft. (forrás: BKV) A háztartások átlagos létszáma 2006-ban 2,6 volt.<sup>18</sup> (forrás: KSH) Tehát egy átlagos budapesti család ma évi 280.800 Ft-ból<sup>19</sup> fedezni tudja az éves közlekedését tömegközlekedéssel. Összevetve mindezt az autós közlekedés árával, még ha a 2003-as adatokat viszonyítjuk a 2009-es BKV bérletekhez, azt kapjuk, hogy egy csupa felnőttből álló háztartás esetében 5, míg két fő felnőttel, ezen felül pedig tanulókkal számolva még 6 fő esetében is jobban megéri a tömegközlekedést választani. Számításaimat a 14. ábra

<sup>18</sup> Az ezt megelőző években is a 2,6 körül mozgott az adat.

<sup>19</sup> Ha minden családtag számára felnőtt bérlettel számolunk.



szemlélteti. Természetesen sok háztartás több gépkocsival is rendelkezik, illetve általában a nagyobb családok nagyobb gépkocsit vásárolnak, melynek költségei is magasabbak.



14. ábra: A gépkocsival illetve BKV-val történő közlekedés éves családi költségének összehasonlítása  
Forrás: saját szerkesztés

A kerékpáros, illetve gyalogos közlekedés esetében a költségek egyértelműen alulmúlják az autós közlekedés árát. A fővároson kívüli települések árai a budapesti árak körül mozognak, a helyközi közlekedés ára pedig nyilvánvalóan magasabb a helyinél, azonban ez esetben a benzinhasználat is magasabb.

Összegezve elmondható, hogy általában mind az idő, mind a költségek tekintetében jobban megéri az autós közlekedés helyett a tömegközlekedést, kerékpárt, vagy gyaloglást választani.

### 3.2.2. A személygépkocsi és a vállalatok

Az autómentesség vállalatokra gyakorolt hatásának vizsgálta (lásd 9. ábra) két szempontból érdekes. Ebben a fejezetben az alábbi két kérdéskör elemzése olvasható: növeli, vagy csökkenti-e a vállalatok sikerét, ha azok gépkocsiforgalomtól elzárt területeken található, illetve bemutatásra kerül a munkahelyi közlekedési terv módszere, mely az alkalmazottak optimális közlekedési módjának megválasztásán keresztül javíthatja a cég eredményeit.

#### 3.2.2.1. Az autómentesség hatása a helyi kereskedelemre

A bolttulajdonosok és kiskereskedők általában a legnagyobb ellenzői az autómentes törekvéseknek, mivel tartanak a szállítási nehézségektől, illetve autós vásárlóik elvesztésétől.

Pedig gondoljunk csak bele, kevés az az üzlet, melynek kirakata autóból nézve is elég hatékony – gyalogszerrel sokkal nagyobb az esélye annak, hogy betérünk oda nézelődni. Az autómentességről szóló szakirodalom szerint sok esetben határozottan előnyös lehet a kereskedelmi egységek számára, ha környezetüket autómentes övezetté nyilvánítják, amit számos tanulmány támaszt alá.

Az Egyesült Államokbeli Lodi-ban a helyi önkormányzat vizsgálata kimutatta, hogy azokon a területeken, ahol a gyalogosok számára fejlesztéseket vittek végbe, 60 új üzlet nyílt, az üres boltok aránya 18%-ról 6%-ra esett vissza, az adóbevételek száma pedig 30%-al emelkedett. Wiggins 1993-as tanulmánya szerint az angol Leichesterben az üres üzletek aránya a következőképpen alakult: autómentes övezet 3,1%, alacsony forgalmú 6,4%, közepes forgalmú 10,4%, magas forgalmú 15,1%.<sup>20</sup> 14 angliai város fő bevásárló utcái esetében a bérleti díjak gyalogos övezetben 42,5%-al, míg a forgalom számára nyitott utcákban 19,7%-al nőttek (Edward Erdman 1989). Coventry-ben (Egyesült Királyság) a 25%-os gyalogosforgalom-növekmény a belvárosban 40%-os forgalommövekményt eredményezett (a DoE és városközpont menedzsmentjéért felelős egyesület vizsgálata). [Lloyd 2005]

Egy Münsterben végzett kutatás<sup>21</sup> [Dekoster et al. 2004] rávilágított, hogy a tömegközlekedéssel, gyalogosan, vagy kerékpárral érkezők vásárlóerejét sokszor jelentősen alábecsülik. Kiderült, hogy az autósok egyáltalán nem jobb fogyasztók, mint a más közlekedési módot választók. Igaz ugyan, hogy a cipekedést megkönnyíti a személygépkocsi, azonban az autósok alig 25%-a az, aki a boltot kettő, vagy annál több csomaggal hagyja el (míg a kerékpárosoknál ez az arány 17%<sup>22</sup>), ezzel szemben az autó nélkül közlekedők lényegesen többször térnek be a boltokba (a kerékpárosok átlag 11-szer, míg az autósok 7-szer), s ezáltal többször vannak kitéve a csábításnak. A nem városszéli üzleteknek csupán 25-40%-át alkotják az autósok attól függően, hogy hétköznapról, vagy hétvégéről van-e szó. Az üzlettől való távolságot vizsgálva pedig arra jutottak, hogy az autósok tekintélyes hányada tulajdonképpen gépkocsija nélkül is meg tudná tenni ezt a távolságot.

Bern esetében arra világítottak rá, hogy a vásárlók által igénybe vett parkoló területe, illetve a vásárlás értéke közötti arány a kerékpárosok esetében lényegesen kedvezőbb (kerékpár: 7500 euró/m<sup>2</sup>, autó: 6625 euró/m<sup>2</sup>). [Dekoster et al. 2004]

---

<sup>20</sup> Alacsony forgalmú: maximum 200 jármű/óra, közepes forgalmú: 200-500 jármű/óra, magas forgalmú: 500 jármű/óránál magasabb érték.

<sup>21</sup> Három szupermarketet, illetve önkiszolgáló áruházat vizsgáltak (ahol a választék elég bőséges ahhoz, hogy egy, vagy két hétre elegendő nagybevásárlás is itt valósuljon meg), illetve egy olyan áruházat, ahol egyéb cikket is árulnak (pl. ruhaneműk, butikáru, luxuscikkek).

<sup>22</sup> A buszon szétnézve pedig ritka az a háziasszony, aki „csupán” két szatyrot cipel.

A példák azt támasztják alá, hogy a vállalkozók többségénél az autós megközelíthetőség romlásával jelentős forgalombővülés tapasztalható, mely a nyereség növekedéséhez vezet. Az önkormányzat magasabb adóbevételhez jut, az üresen álló üzletek száma csökken, a bérleti díjak, illetve az ingatlanok értéke emelkednek. A szállítási nehézségek az irodalom szerint [Lloyd 2005] kiküszöbölhetők a nyitva tartáson túli, vagy éjszakai szállításokkal, esetleg nem motoros járművekkel, vagy emberi erővel, s valószínűleg a profitnövekmény mellett meg is éri vállalni ezt. Magyarország esetében ez azonban mindez vitatható, hiszen az éjszakai, vagy kézi szállítások jelentős költségtöbbletet jelentenek és a lakókat is zavarják. Amennyiben azonban a behajtási tilalomra vonatkozó mentességet biztosítanak az áruszállítók részére, ez a probléma kiküszöbölhető, s ritkaságuk következtében a sétáló utca nyugalomát sem zavarják jelentősen.

Nem szabad figyelmen kívül hagyni továbbá azt a tényt, hogy a profit növekedésének aránya elmaradhat a bevételeké mögött, melynek oka lehet a bérleti díjak növekedése, az esetleges kötelező hozzájárulás a sétáló utca kialakításának költségeihez, illetve az ingatlanok megemelkedett értékén keresztül a magasabb ingatlanadó. [Lloyd 2005]

Az autómentes övezetek vesztesei lehetnek a személygépkocsi-alapú ágazatok, mint pl. a benzinkutak és az autószerelvek. A parkolók, garázsok elveszíthetik funkciójukat, de virágzásnak is indulhatnak, amennyiben az autómentes övezet szélén találhatók. [Lloyd 2005] Ezen felül számos olyan ágazat ismert, melyekre kimondottan károsan hatna, ha ügyfeleik nem tudnák azokat személygépkocsijukkal megközelíteni. Ez főként a nagy terjedelmű, nehéz áruk szállítását igénylő kiskereskedelmi egységekre vonatkozik, melyeket az 5. táblázat ismertet.

A táblázat első oszlopában szereplő kiskereskedelmi tevékenységek forgalmát serkentheti, ha azok autómentes övezetben találhatók. Ugyanígy ide sorolhatók olyan szolgáltatások, mint pl. a szerencsejáték, fogadás, fodrászat és kozmetika, vendéglátás, színház, vagy más előadó-művészettel foglalkozó egység. Természetesen esetükben előnyös, ha az épület rendelkezik olyan hátsó bejáráttal, melyen keresztül a gépjárművel történő beszállítások megoldhatók. Ezeket az ágazatokat az jellemzi, hogy ügyfeleiknek nem fontos, hogy a telephelyt gépkocsival meg tudják közelíteni, illetve forgalmukat gyarapodhat azáltal, hogy egy-egy arra sétáló betér hozzájuk.

<b>Előnyös</b>	<b>Problémát jelent</b>	<b>Bizonytalan</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Textil</li> <li>▪ Virág-ajándék</li> <li>▪ Hobbiállat</li> <li>▪ Illatszer</li> <li>▪ Lábbeli-, bőráru</li> <li>▪ Óra, ékszer</li> <li>▪ Ruházat</li> <li>▪ Dohányáru</li> <li>▪ Pékség</li> <li>▪ Telekommunikációs termék</li> <li>▪ Játék</li> <li>▪ Könyv</li> <li>▪ Újság-, papíráru</li> <li>▪ Zene-, videofelvétel</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bútor, világítási eszköz, háztartási cikkek</li> <li>▪ Takaró, szőnyeg, fal-, padlóburkoló</li> <li>▪ Műszaki cikk (háztartási gép, audio-, videoberendezés, számítástechnika)</li> <li>▪ Antikvitás, műkincs</li> <li>▪ Élelmiszer</li> <li>▪ Barkácsáru</li> <li>▪ Kertészet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gyógyszer</li> <li>▪ Ital</li> <li>▪ Zöldség-gyümölcs</li> <li>▪ Sportszer</li> </ul>

**5. táblázat: A városközpontokra jellemző kiskereskedelmi tevékenységek és az autómentesség rájuk gyakorolt hatása**

Forrás: Saját szerkesztés

Az egyéb ágazatokat kiszolgáló olyan tevékenységek, szolgáltatások, mint pl. bank, reklám, piackutatás, számvitel, adószakértő, jog, követelésbehajtás esetében ugyan a szolgáltatás jellege nem követeli meg, hogy autóval közelítsék meg irodáikat, ám a személygépkocsi nyújtotta kényelemből, illetve státuszszimbólum voltából eredően ezen irodák veszítenének ügyfélkörükből, ha nem lehetne őket autóval is megközelíteni. Még akkor is, ha az autóval történő közlekedés többet vesz el az alkalmazottak drága munkaidejéből, mintha más közlekedési eszközzel közelítenék meg a helyet.

Bizonytalan jelzöt kaptak azok az ágazatok, melyeknél az autóval történő megközelíthetőség hatása nem egyértelműen eldönthető. A gyógyszertárak esetében lendíthet a forgalmon, ha az egy népszerű sétálóutcában található, de a betegek részéről visszavethet annak népszerűségéből a nehéz megközelíthetőség. Az ital, zöldség-gyümölcs, sportszer, illetve esetleg az élelmiszer kereskedelmi egységek esetében a vásárolt áruk átlagos mennyiségétől függ, hogyan hat rájuk az autómentesség. A szálláshely-szolgáltatók helyzetére szintén bizonytalanul hathat mindez. A megközelíthetőség, a bőröndök cipelése szempontjából a hatás negatív, ám a forgalommentes nyugalom javíthatja a hotelek, panziók népszerűségét.

Egyértelműen nem praktikus egészségügyi intézményt, illetve gyártó tevékenységet végző üzemet autómentes övezetbe helyezni.

A parkolási korlátozások jelentette problémákra kínál megoldást Járai Zoltán (2004). Budapest belvárosi kerületeiben a legtöbb utcában található házfoghíjak. Ide a

mélygarázsokhoz képest lényegesen olcsóbban lehet felépíteni könnyűszerkezetes emeletes garázsokat, mely befektetésnek is jó lehet. Épülhetnének továbbá olyan házak, melynek felső két szintjén lakások, alsó hármon pedig parkolók található. Itt a lakók szükségletein felüli helyek bérbe adhatók.

Összességében az autómentes övezetek jövedelmezőek lehetnek egyes kereskedők, bolttulajdonosok, illetve a helyi önkormányzatok számára, még akkor is, ha ez utóbbiak számára a gazdasági szereplők meggyőzése komoly nehézségeket és költségeket okozhat.<sup>23</sup> [Lloyd 2005] El kell mondani azonban, hogy mindenképpen óvatosan kell bánni az autómentes övezetek, pl. sétáló utcák kijelölésével, mivel egyrészt elmondható, hogy egy-egy divatos üzlettel szegélyezett bevásárló utca, vagy olyan, éttermekkel zsúfolt utca, mint a Ráday utca nagy siker lehet, azonban korlátlanul nem lehetséges ilyeneket létesíteni. Minél több van belőlük, különlegességük, népszerűségük annál inkább csökken. Ugyanígy megfontolandó, hogy az összes, adott területen található üzlet számára kedvező-e az autómentesség. Egy régi szatócs boltja például nem valószínű, hogy állni tudja a versenyt a menő bevásárló utcában, profilja nem illik majd oda, s feltehetőleg a megemelkedett bérleti díjat sem tudja majd fizetni. Azon üzletek tehát, melyek számára előnytelen az autómentesség, s jobb esetben nem mennek csődbe, csupán elköltözni kényszerülnek, újabb forgalmat generálhatnak. Ha egy divatos új irodaház számára nem tudja a belvárosi terület a sikeres működéséhez szükséges feltételeket biztosítani, kijebb költözik – szerencsésebb esetben még a városon belül. Fontos továbbá, hogy más lehet a sikere annak az utcának, melynek boltjai a hátsó, környező utcákon keresztül meg tudják oldani a beszállítást, mint azoknak, akik egy nagyobb kiterjedésű, még nehezebben megközelíthető autómentes városrészben fognak vállalkozásba.

#### 3.2.2.2. A vállalatok és a közlekedés – A közlekedési terv

A sűrű forgalom nem csupán a lakók, de a cégek számára sem kedvező. Romlik megközelíthetőségük, mely az ügyfélkör csökkenéséhez, az alkalmazottak elégedetlenségéhez vezethet. A torlódások, késések komoly bevételkiesést eredményezhetnek. A Brit Iparszövetség számításai szerint a londoni forgalmi dugók okozta termelés kiesés és idővesztés évente több, mint 10 milliárd euró kárt okoz. A kerékpárral munkába járók jobb fizikai és lélektani kondíciójáról már korábban is esett szó, nem utolsósorban pedig

---

<sup>23</sup> A projekt elfogadtatását könnyítheti, ha először csak ideiglenesen alakítják ki a gyalogos övezeteket, majd egy bizonyos próbaidő leteltével a tulajdonosok döntésére bízzák az övezet sorsát.

takarékoskodhatnak a parkolóhelyek számával, melyet a Ciba Geigy példája is alátámasztja. [Dekoster et al. 2004]

A Ciba Geigy az utóbbi 20 évben rengeteget tett azért, hogy dolgozóit ösztönözze a kerékpáros közlekedésre. 1989-ben kb. 400 munkatársuk számára ajánlottak fel egy-egy új kerékpárt, mivel azok hajlandóak voltak lemondani a cég parkolójában fenntartott helyükről. Évente kerékpáros napot is rendeznek, melynek programját biciklitúra, információcsere és kerékpárjavító szolgáltatás is gazdagítja. [Dekoster et al. 2004] A cég kerékpáros politikájának eredményeit a 6. táblázat ismerteti.

	1970		1995	
Létszám	12400 fő	100%		
Kerékpárral bejárók	500 fő	4%	2755 fő	26%
Egész évben kerékpározók	80 fő	1%	1235 fő	12%
A munkavégzéshez kapcsolódó kerékpárhasználat	-	-	1235 fő	13%
A vállalati kerékpárok száma	360 fő		1600 fő	
A kerékpárok számára fenntartott parkolóhelyek száma	400 fő		3500 fő	
Ebből foglalt	350 fő	88%	3350 fő	96%
A vállalat területén levő kerékpárutak hossza (km)	-		3 km	

**6. táblázat: A Ciba Geigy és a kerékpár**

Forrás: Dekoster et al. (2004)

A munkatársak hatékony munkába jutásának megtervezésére szolgál a munkahelyi közlekedési terv, vagy más néven a mobilitási terv. A Studio Metropolitana véleménye szerint<sup>24</sup> fő céljuk az autóforgalom visszaszorítása azáltal, hogy az adott munkahelyen mindenki egyénre szabott alternatívát kap, s ő maga döntheti el, hogy melyik közlekedési módot választja a munkába járáshoz. Véleményem szerint azonban - mint ahogy a vállalatok működésének is - a célja a profitmaximalizálás, azaz hogy a hasznok és költségek mérlegelésével a cégek meghatározzák a számukra optimális közlekedési portfóliót. Az 7. táblázat azokat az érveket tartalmazza, melyek miatt a vállalatoknak megéri csökkenteni a munkába autózók számát. Ellenérvként szolgálhat a tömegközlekedés elégtelensége (amely ellen a vállalat is tehet), a nagy távolságok, a szállítási nehézségek, az autó, mint státusszimbólum meg nem léte, vagy a rugalmasság csökkenése (mely számos esetben vitatható).

<sup>24</sup>

<http://studmet.hu/hu/projektek/co2mmerce>

Hatékonyaság / pénzügyi előnyök	Jobb kapcsolat az alkalmazottakkal	Felelősség és imázs
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kevesebb parkolóhely – kisebb parkolási költség<sup>25</sup></li> <li>▪ Hatékonyabb helykihasználás</li> <li>▪ Kisebb céges gépkocsiflotta – kevesebb benzintámogatás, stb.</li> <li>▪ Pontosság / hatékonyabb munkavégzés</li> <li>▪ Kevesebb betegszabadság, kevesebb táppénz</li> <li>▪ Jobb megközelíthetőség</li> <li>▪ Késések száma csökken</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Vonzóbb munkahely a jobb közlekedési lehetőségek miatt</li> <li>▪ Kevesebb stressz</li> <li>▪ Személyre szabott törődés</li> <li>▪ Elégedettebb munkavállalók, jobb kapcsolat a munkáltató felé</li> <li>▪ Egészségesebb alkalmazottak</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Jobb, felelős cég-imázs</li> <li>▪ Szerepvállalás a légszennyezés, a torlódások csökkentésében, a városi környezet javításában, a klímát érintő intézkedések megtételében</li> <li>▪ Elkötelezettség a fenntartható fejlődés mellett</li> <li>▪ A munkahelyi közlekedési terv előnyt jelent minden ISO kérelemkor, EU-s pályázat beadásakor, és minden környezet-védelmet érintő pályázatban</li> <li>▪ Kedvezőbb megítélés a helyi lakosság és hatóságok körében</li> </ul>

**7. táblázat: Miért éri meg egy vállalat számára közlekedési tervet készíteni**

Forrás: CO<sub>2</sub>merce - Munkahelyi Közlekedési Tervek Budapesten alapján saját szerkesztés

A Ciba Geigy-n túl sok vállalat felismerte a személygépkocsik jelentette problémákat. A kerékpározásra való ösztönzésnek számos megoldása van, úgymint kilométerpénz, kerékpár-vásárlási támogatás, zuhanyzók, öltözők létesítése, ingyenes üdítőital, nyereményjátékok. [Dekoster 2004] A tömegközlekedés használatára sarkallhat a bérlettámogatás, illetve jutalom járhat az autózásról való lemondás esetében bármely közlekedési mód esetében.

A munkahelyi közlekedési terv elterjedésének hazánkban egyelőre gátat szab az a törvény, mely megszabja, az újonnan épülő ingatlanok hány parkolóhelyet kénytelenek építeni. Előnyösebb ebből a szempontból az osztrák gyakorlat, mely a létesítendő parkolóhelyek számának meghatározásakor figyelembe veszi a felmerülő igényt is. Így, munkatársaikat meggyőzve az egyéb közlekedési módok igénybevételéről a parkolóhelyek által elfoglalt területet hatékonyabban is felhasználhatják.

Összességében nagyban függ a helyi sajátosságoktól, hogy egy vállalat számára előnyös-e csökkenteni a munkába autózók számát. Ha a környéket nem jellemzik torlódások,

<sup>25</sup> A parkolóhelyek kialakítása és fenntartása tetemes költségeket jelent. Egy szabad ég alatti parkolóhely kialakítása kb. 4000 euró fölötti költséget jelent, míg a felszíni 8000, föld alatti garázsban pedig 1 hely akár 16000 eurós összegig terjedhet. [Dekoster et al. 2004]

adottak a vállalat számára ingyenes parkolóhelyek, hely hiányában nincs lehetőség kerékpártárolót, öltözőt, zuhanyzót létesíteni, vagy ahogy az már említésre került, a szabályozások nem serkentik az alternatív közlekedési módok preferálását, nyilvánvalóan csak kevés vállalat választja majd ezt a lehetőséget. Ugyanakkor számos olyan vállalat működik ma hazánkban, melyeknél a pozitívumokat látva (pl. frissebb munkaerő, kevesebb betegszabadság, kevesebb benzintámogatás) érdemes lenne elgondolkodni pl. a kerékpáros közlekedésre való motiváláson.

### 3.2.3. A települések és az autómentesség

Az autóforgalom, illetve az autóforgalom korlátozásának városi költségvetésre gyakorolt hatásai már a 3.1. fejezetben tárgyalásra kerültek. A továbbiakban az autómentesség és a települések viszonyát két aspektusból vizsgálom: bemutatásra kerül az autómentes turizmus, és vizsgálat alá kerül, hogy a turizmus ágazatára milyen hatással vannak a személygépkocsikra vonatkozó korlátozások, továbbá az, hogy a városok hírnevére milyen hatással van az autómentesség.

#### 3.2.3.1. Autómentes turizmus

Sok, a turisták számára vonzó történelmi városrész esetében az adottságok miatt (pl. szűk utcák) a városvezetésnek nincs más választása, minthogy elzárja a területet az autók elől. (Pl. Velence.) Az autómentes fejlesztéseket azonban a turizmus területén nem kizárólag a kényszer vezérli. Számos várost, városrészt épp ez a nyugalom, a zajtól és szmogtól való védettség tesz vonzóvá.

Éppen ezért pl. Pécs is népszerűbb turisztikai célponttá válhatna, ha a történelmi belváros nagyobb részét zárják el a személygépkocsik elől. Rendezvények sikerét is alááshatja az extrém méreteket öltő forgalom, így sok esetben nagy fesztiváloknak otthont



15. ábra: Santa Barbarai autómentes vakáció reklámja

Forrás: Lloyd (2005)



adó apró településeket – ha csak ideiglenesen is – érdemes lezárni a gépkocsiforgalom elől. A kapolcsi Művészetek Völgye is sokkal élvezhetőbb lenne, ha a látogatók a völgyön kívül kényszerülnének hagyni autójukat. A szmog, a por, a zaj, a nehézkes átkelés, a torlódások és a ritka buszjáratok sokat visszavettek a völgy attraktivitásából. A továbbiakban néhány olyan desztináció példája kerül bemutatásra, ahol komoly hangsúlyt fektetnek az autómentességre.



**17. ábra: Autómentes vakáció Santa Barbarában – honlap illusztráció**

Forrás:

<http://www.santabarbaracarfree.org/santabarbaracarfree.gif>

Santa Barbara tudatosan törekszik kihasználni az autómentesség nyújtotta vonzerőt, ezért látogatóit többféleképpen is ösztönzi arra, hogy vakációjukat kedvenc autójuk nélkül töltsék. (Lásd 15. és 17. ábra.) Számos vasútvonalon válhatnak kedvezményesen jegyet az ide érkezők (praktikus az együttműködés a távolsági közlekedést szolgáltatókkal), illetve további megtakarításra számíthatnak az autómentes turisták szállodákban, éttermekben, üzletekben, és egyéb szolgáltató egységekben (pl. szörfkölcsönző) is, mely szintén kiváló együttműködési lehetőség, hisz az ilyen népszerű desztinációk esetében minden egyes, az autóktól visszaszerzett négyzetméter kincsesbányát jelenthet. A távolabbi, gyalogosan nehezen megközelíthető célpontok elérésére buszos kirándulásokat szerveznek, melyek további bevételszerzési lehetőséget jelenthetnek, hisz ezáltal többen veszik igénybe az idegenvezetőket, illetve a fix útvonalon közlekedő járművek több vendéglátó-ipari egységbe is „becsábíthatják” a turistákat. [Santa Barbara Car Free]

Az Isztambultól nem messze fekvő Büyükada szigete (16. ábra) teljes egészében autómentes (leszámítva a néhány hatósági járművet, mint pl. tűzoltó autó), s mindig az is volt. Kb. 8000 főt számláló lakossága a nyári hónapokra minimum a tízszeresére nő, s igazi oázisként szolgál a tömött Isztambul lakói számára. [Lloyd 2005]



**16. ábra: Autómentes nyugalom Büyükadában**

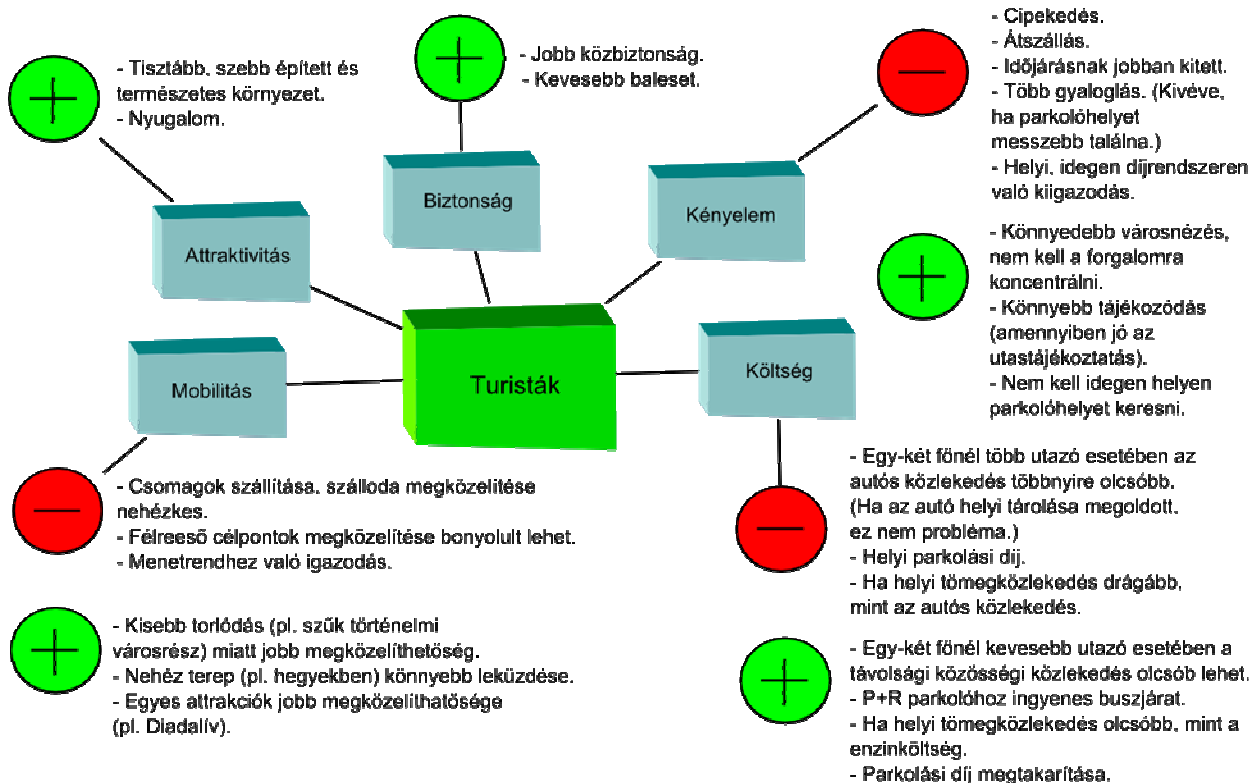
Forrás:

<http://www.ekvatortours.com/img/Buyukada.jpg>

Törökország legismertebb

autómentes övezete az isztambuli Istiklal sugárút, azaz a város fő bevásárlóutcája, melyen éjjel-nappal hatalmas tömeg hömpölyög végig. Ritkán esik azonban szó az említett út mellett

elterülő számos eldugott kis utcáról, ahol a forgalommentesség lehetővé tette, hogy a vendéglátó-ipari egységek asztalait kiköltöztessék az utcára. Népszerűségük akkora, hogy a tömegtől lépni alig lehet az egyes éttermek asztalait szegélyező keskeny kis ösvényen. A meleg isztambuli esték, illetve az éjjel-nappal nyüzsgő Istiklal még a késői órákban is tömött asztalokat ígérnek.



18. ábra: Az autómentes törekvések hatása a turizmusra

Forrás: Saját szerkesztés

Annak a kérdésnek az eldöntésére, hogy minden esetben sikereket ígér-e az autómentesség a turizmus területén, a 18. ábra nyújt segítséget. A diagram arra világít rá, hogy az autómentesség hatása a turizmusra közel sem egyértelmű. Nagyban függ a desztináció jellegétől, hisz egy sípálya esetében lényeges szempont a gépkocsival való megközelíthetőség, míg egy óváros vonzóbb lehet, ha elzárják a forgalom elől. A biztonságra és a helyi attraktivitására való pozitív hatás megkérdőjelezhetetlen. A kényelem szempontjából külön kell választani, hogy a desztinációban az autós közlekedés csupán helyben korlátozott, vagy annak autóval való megközelítése is (itt jelentkezik a cipekedés problémája). A helyismeret hiánya mind a személygépkocsi, mind a közösségi közlekedés esetében problémát jelenthet – itt tehát a helyi infrastruktúra, a táblák, az utastájékoztató függvénye, hogy melyik közlekedési mód az előnyösebb. A költségekre gyakorolt hatás szintén nem egyértelmű. Függ a helyi, illetve a távolsági tömegközlekedés árától, a parkolási díjaktól, az utazó csoport

nagyságától. A mobilitás tekintetében pedig szintén kétesélyes az eredmény. Nagy zsúfoltság esetén előnyös lehet az autómentesség, félreeső célpontok tekintetében viszont nem. Egyes attrakciók megközelíthetősége javulhat azáltal, hogy nem kell forgalmas úton átkelni. (Pl. a párizsi Diadalív esetében komoly problémát jelent az azt körülvevő sugárutak sűrű forgalma.)

Összességében elmondható, hogy az autómentesség hatása a turizmusra desztinációnként változik, egyértelműen nem meghatározható, számos tényezőtől függ. Ez a hatás sokkal kevésbé egyértelműbb, mint a korábban vizsgált csoportok esetében.

### 3.2.3.2. Versenyelőny városoknak – úttörőség, pozitív hírnév

Számos település különlegességének, rendkívüli imázsának köszönheti sikereit. Megfelelő marketingstratégia mellett az autómentes város, a személygépkocsik által csupán ritkán érintett területek imázsa versenyelőnyt biztosíthat az adott hely számára. Pozitív példaként említhető a már korábban bemutatott, s méltán elhíresült Bogota, ahol a hatalmas társadalmi különbségek, a mélyszegénység leküzdésére kiváló módszernek bizonyult a kerékpáros és gyalogos övezetek számának növelése. A városról korábban gyakorlatilag a „teljesen élnetelen” kép élt nem csupán mások, de saját lakóinak fejében is, melyet e törekvések képesek voltak megváltoztatni. Bogota úttörőnek számító kezdeményezése világhírnévre tett szert, s talán még az a kritika is érheti, hogy sikereit manapság túl is magasztalják.

Számos nyugat-európai országban szintén egyre nagyobb népszerűségnek örvendenek a gyalogos-kerékpáros kezdeményezések. A kérdés azonban az, hogy vajon egy magyar város szert tehetne-e versenyelőnyre azáltal, hogy gyakorlatilag úttörőként választaná az „autómentes város”, vagy legalább is „személygépkocsi-szegény település” címet?

Szentendre a „nők városa” kíván lenni. A babakocsikkal és családi autókkal való közlekedés megkönnyítése rendkívül népszerű intézkedések lehetnek. De vajon elég érett-e a magyar társadalom arra, hogy a városvezetés autója melegéből egyszerre kerékpárra kényszerítse polgárait? Feltehetőleg létezik olyan hatékony marketing-stratégia, mely megfelelően kommunikálni tudja ezen intézkedéseket a lakók felé. Elképzelhető, hogy azok a nyugati vállalatok, melyek már ismerik, és elfogadták a kerékpár-barát települések előnyeit, esetleg még preferálnák is ezt a magyar települést, mint telephelyet.

Ugyan léteznek hazánkban olyan fogyasztói rétegek, melyek elvetik az autós közlekedést, tagjainak száma azonban rendkívül alacsony. Ismerve a magyarok rendkívül csekély mobilitási hajlandóságát, egyelőre egy autómentes város iránti kereslet túl alacsony lenne. Az egyre népszerűbb szuburbanizációs folyamat, a városszéli bevásárlóközpontok, az

autó státusszimbólum mivolta, s annak kényelme, az alternatív közlekedési módok szerény infrastruktúrája mellett csupán kevesen mondanának le akarva gépkocsijukról. Magyarországon az autómentes élet egyelőre korlátokkal, buktatókkal teli, ami az emberek tudatába olyan mélyen beleivódott, hogy az „autómentes” kifejezés valószínűleg inkább keltené benne azt a képzetet, hogy esőben, hidegben, cipekedve vár hosszú percek a buszra, mint hogy egy jót teker munkahelyére, vagy hogy gyermekei madárcsicsergés mellett nyugodtan labdázna az utcán. Az olyan vezényszavakkal, mint pl. „Magyarország legsűrűbb kerékpáros hálózata”, „légkondicionált vonataink gyakori indulás mellett, a dugókat elkerülve nyugodtan juttatják el munkahelyére”, „... ahol a madárcsicsergést nem nyomja el a gépkocsik zaja”, „akadálymentes út a babakocsik számára is” sikeres, népszerű lehet egy település, azonban tilalmakat, korlátozásokat hirdetve nem feltétlenül.

Számos család választja ma hazánkban szebb, nyugodtabb, biztonságosabb környezetben bízva az agglomerációk településeit. (Lásd 4.4.1. Fejezet.) Céljaik között nem szerepel, hogy több időt tölthessenek autójukban. Az a település, mely színvonalas alternatív közlekedési módokat is kínál lakosai számára, ahonnan kiindulva nem kell torlódásokban rostokolni a központ felé, ahol a gyerekeket nem csupán gépkocsival lehet eljuttatni az iskolába, vagy különóra, versenyelőnyre tehetne szert. Ugyanígy nagyobb városokban, a forgalomtól elzárt, nyugodt utcák, a sűrű tömegközlekedéssel ellátott területek népszerűbb lakóhelynek számítanak. Az említett előnyöket kiemelve sikeres lehet az a város, aki úttörő módon alternatívát kínál ma Magyarországon a személygépkocsival történő közlekedésre.

### **3.3. Makrogazdasági hatások**

E fejezet az autózás és a nemzeti gazdaság kapcsolatát vizsgálja. Elemzésre kerül, hogy milyen következményekkel járna, ha egy adott országban módszeresen visszaszorítanák az autóiipart, valamint górcső alá kerül a napjainkat jellemző válság ezen ágazatra, s annak jövőjére gyakorolt hatása is. Mindennek célja, hogy kiderüljön, érdemes-e egy nemzetgazdaságnak az autóiiparra támaszkodnia, vagy az ágazat esetleges hanyatlása miatt annak visszaszorítása hosszú távon nem jár különösen nagy lemondásokkal, esetleg még előnyt is jelent, ha idő előtt felkészülnek annak dekonjunktuurájára.

Michelberger Pál 2005-ös cikke szerint az akkori, mintegy 800 milliós gépkocsiállomány még nem érte el a telítettséget, hiszen ha az USA, vagy Nyugat-Európa gépkocsi-sűrűségét vesszük alapul, a 6 milliárd lakoshoz kb. 3 milliárd gépkocsi tartozna. Az igény megállíthatatlan, azonban a keresletnek egyelőre korlátot szab az infrastruktúra elégtelensége és korlátossága, a fizetőképes vásárlókör, valamint az energetikai háttér

korlátozottsága. A technika fejlődésével nyilván egyes korlátok megszűnhetnek, valamint a minőség javulása igényt támaszt a régi jármű cseréjére is. Az akkori előrejelzések szerint – mely többek között Kína hihetetlen fejlődését ismerve ma is fennáll – a gépjárműállomány és gépkocsigyártás a következő 15-20 évben tovább fog növekedni. A fejlődő országok termelésből és összeszerelésből vállalt 25%-os részesedése 20 éven belül várhatóan el fogja érni az 50% körüli értéket anélkül, hogy csökkenne a fejlett országok termelése.

Igény tehát van, az ágazat igen jövedelmező. Vagy mégsem? A járműveket előállító vállalatok számára a gépkocsigyártás egyelőre bombauzlet (Kínában legalábbis mindenképp). A 3.1. fejezet már vizsgálta, hogy az autózás milyen hatással van az állam/önkormányzati költségvetésre. Az alábbiakban azt elemzem, az autóipar visszaszorítása milyen hatással lenne az ország nemzetgazdaságára.

### **3.3.1. Az autóipar visszaszorulásának következményei**

A gépkocsihasználat csökkenése nem csupán a városokra, az egyénekre és az autót használó gazdasági szereplőkre van hatással, hanem az egész autóiparra is, melyekre számos nemzetgazdaság erősen támaszkodik. A GDP jelentős hányadát állítják elő a gépkocsikat gyártó üzemek, valamint más kapcsolódó tevékenységek. Sok döntéshozó attól tart, a gépkocsikról lemondva, s egyéb közlekedési módokra való áttérés következtében a nemzeti gazdaságok vállalhatatlan gazdasági visszaesést lennének kénytelenek megélni, mely nem csupán a GDP zuhanását vonná maga után, de számos munkahely megszűnését is.

A továbbiakban az autóipar visszaszorulásának következményeit veszem számba pontos mértékek meghatározása nélkül, mivel egy erre vonatkozó prognózis készítése már túlmutat dolgozatom keretein.

A gépjárművel történő közlekedéshez az alábbi iparágak kapcsolódnak [Lloyd 2005]:

- alapanyagok az infrastruktúra fejlesztéséhez,
- útépités,
- jármű előállítás,
- járműszállítás és elosztás,
- jármű értékesítés,
- kőolaj feltárás és kitermelés,
- üzemanyag szállítás és elosztás,
- üzemanyag értékesítés,
- járművek javítása és fenntartása,
- autóbontás.

A személygépkocsival történő közlekedés csökkenésével az infrastruktúrafejlesztésre, valamint útépitésre fordított összegek ugyan csökkennének, ám a közösségi közlekedés, valamint a kerékpározás infrastruktúrájának fejlesztése és fenntartása terén még rengeteg feladat elvégzésére lenne mód, főként, ha a magyarországi tömegközlekedés mai állapotát tekintjük. Ugyan a gépkocsik előállítása csökkenne (kivéve, ha azokat más országokban értékesítenék), ám ezt felváltva nőne a tömegközlekedési eszközök, valamint a kerékpárok iránti igény. Az üzemanyagok iránti igény visszaesést élné meg. Az ezzel foglalkozó társaságok ugyan hátrányként élnék meg mindezt, azonban arról a tényről sem szabad megfeledkezni, hogy az üzemanyagok iránti igény csökkenésével az egyes országok függő helyzete is jelentősen csökkenhetne. Végezetül a járművek javítására, fenntartására szakosodott üzemek egy része áttérhetne a kerékpározók, illetve a közlekedési vállalatok kiszolgálására.

Azok a jövedelmek, melyeket a magánszemélyek nem autójuk fenntartására fordítanak, más területeken csapódhatnak le, más ágazatokat fejlesztve. Az autóiiparba fektetett tőke (és nem utolsó sorban a már említett jelentős állami támogatások) más ágazatokban való felhasználása előfordulhat, hogy magasabb foglalkoztatottsági szintet eredményezne (nőne például a tömegközlekedésben foglalkoztatottak száma), vagy nagyobb mértékben járulna hozzá a GDP termeléséhez.

### **3.3.2. A gazdasági válság hatása a motorizációra**

A napjainkban is tartó gazdasági és hitelválság által leginkább veszélyeztetett hazai gazdasági szektorok a nagykereskedelem, a kiskereskedelem, az építőipar, a szórakoztatóelektronika, a logisztika, s ezen belül a fuvarozás, valamint – ami a téma szempontjából érdekes – az autóiipar bizonyos területei, úgymint többek között az autóiipari beszállítás, vagy az autókereskedelem – írja a HVG. [Coface... 2009]

A hitelválság következménye, hogy a fogyasztók manapság minden egyes elköltött fillért igyekeznek átgondolni – főként a nagyobb beruházást igénylő döntéseknél hőkölnek vissza. Márpedig egy gépkocsi beszerzése igencsak komoly beruházásnak számít. Egyre kevesebben cserélik le autójukat, sőt, sok háztartásban azzal tudnak takarékoskodni, hogy csökkentik négykerekűik számát. Ennek következtében 2009 végére az optimista előrejelzések 54 millió autó értékesítését jósolják, ami messze elmarad attól a 70 milliós értéktől, mely mellett a szektor nyereségesen tudna működni. [Még szenved... 2009]

Egyre növekvő állami támogatásokkal, roncsautó programokkal igyekeznek talpra állítani az ágazatot, csökkenteni a csődeljárás alá kerülő vállalatok számát (hisz a szektor

hanyatlása nem csak az új autókat értékesítőket érinti), megmenteni a lakosságot az elbocsátásoktól. A kérdés azonban az: tényleg ez a jó döntés? Súlyos összegeket pumpálnak egy szennyező, káros és pillanatnyilag haldokló ágazatba. De mi történne, ha egy ország úgy döntene, hagyja az autógyárak támogatását, s helyettük olyan ágazatokba investál, mely több munkahelyet, nagyobb, vagy csak kicsit kisebb hozzáadott értéket produkál, és még a lakosság életminőségét is javítja? Mert egy ország vezetésének nem az autóipar megmentése kell, hogy a célja legyen, hanem lakosai jóléte.

A válságnak jó oldala is lehet. Az ipari visszaesés következtében egy kis időhöz jut a természet, hogy fellélegezzon. Az olajválság után Dániában a kerékpárok száma, a hirtelen felgyorsult motorizáció okozta hanyatlást követően újra szaporodni kezdett. Koppenhága városa újra ösztönözni kezdte a biciklizést, minek következtében 1970-hez képest a kilencvenes évek közepére 65%-al nőtt a kétkerekűek száma, melyet az azt követő öt évben 31%-os, 2000 óta pedig újabb 35%-os növekedés követett. [Gemzøe 2005]

Mérlegelni kell hát: továbbra is kapaszkodunk a meglévőbe, s igyekezzük elérni, hogy a dolgok továbbra is maradhassanak a régi kerékvágásban, mikor látjuk, hogy ez vezetett a mai válsághoz, s semmi sem biztosítja, hogy mindez segít kilábalni onnan, vagy új megoldások, új életmód után nézünk, s végre hajlandóak leszünk odafigyelni a klímakatasztrófa, valamint a fogyasztói társadalom okozta károk fenyegetésére, s igyekszünk tenni valamit ennek megoldására. Mert nem feltétlenül az anyagi jólét az, amibe mindenáron kapaszkodnunk kell. (Lásd 4.4. fejezet.)

## 4. TÁRSADALMI KÖVETKEZMÉNYEK

Az alábbiakban bemutatásra kerül néhány olyan tényező, mely nem a fizikai, hanem sokkal inkább a szellemi jólét tárgykörébe sorolható. Természetesen, a gazdasági hatások, az externáliák között már említés került néhányukról, azonban fontosságuk megértéséhez szükséges néhányuk kiemelése és részletesebb tárgyalása. A továbbiakban tehát azok a területek ismerhetők meg, melyek az autómentességen keresztül élhetőbbé tehetnek egy várost. Ehhez elsőként az élhető város fogalomkörének tisztázása szükséges, melyet követően kiderül, milyen előnyökkel jár a közösségi terek fejlesztése, a forgalom csökkenésével hogyan fokozódik a biztonság, illetve felmerül egy, a személygépkocsi-használathoz is szorosan kapcsolódó kérdés: boldoggá tesz-e a fogyasztás. Az összefoglalásban mérlegre kerülnek azok a társadalmi tényezők, melyek az autómentességen keresztül a városok élhetőségét befolyásolják.

### 4.1. *Élhető város*

Az élhető városok világversenyén (LivCom Awards) Pécs 2007-ben bronzminősítést kapott. A város az ókeresztény emlékhelyek köré szerzett világörökségi zóna létrehozását, és komplex revitalizációs programjáról szóló pályázatával indult a versenyen. [Pécs az élhető város 2007] Vajon az örökségápolás ilyen mértéke valóban elég ahhoz, hogy egy város jó élőhelyé váljon? Valóban élhető városnak nevezhető Pécs egy-egy gyönyörű tere miatt? Mikor nevezhető egy város élhetőnek?

Az élhető város definíciói három alapelv tekintetében értenek egyet: hozzáférhetőség, egyenlőség, részvétel. Elérhetőnek kell lennie az infrastruktúrának (közlekedés, kommunikáció, víz, egészségügy), a tápláléknak, a tiszta levegőnek, kifizethető lakásoknak, értelmes munkahelyeknek és zöldfelületeknek – lehetőleg a város minden lakosa számára, akiknek a döntéshozatalban való részvételen keresztül lehetőségük nyílik érvényre juttatni saját érdekeiket, igényeiket valósággá változtatni. Az élhetőség egy olyan urbánus rendszerre vonatkozik, mely hozzájárul lakói fizikai, szociális, mentális jólétéhez, illetve azok személyes fejlődéséhez. [Timmer et al. 2005]

Persze mindez relatív. Meghatározandó tehát ezen kritériumok azon szintje, melytől kezdve egy város élhetőnek nevezhető. Kritikusan szemlélve nincs olyan város, mely számára ne lehetne kijelölni további fejlődési irányokat. A Mercer felállított egy olyan városrangsort, melynek alapját nem az ott élők életminősége adja, hanem azok a



kritériumok, melyek egy várost vonzó lakóhellyé tesznek. A városokat 10 fő kategória alapján értékeli, melyek a következők: 1. politikai és szociális környezet, 2. gazdasági környezet, 3. szociokulturális környezet, 4. egészségügy, 5. oktatás, 6. természeti környezet, 7. közszolgáltatások, közlekedés, szállítás, 8. szabadidő, 9. fogyasztási javak, 10. lakások. [Mercer 2008] Egy fontos tényező azonban innen is, és a korábbi meghatározásokból is kimaradt, még hozzá a társas kötelékek. Egy várost ugyanis emberek alkotnak. Az emberi kapcsolatokon nem csupán az múlik, hogyan töltjük szabadidőnket, vagy van-e kire számítanunk sükség helyzetben, de ezek határozzák meg a város fejlődését is. A kapcsolatok milyensége pedig a városon múlik – fejlődésükhöz hozzájárulnak azok a területek (pl. közterek), melyek lehetővé teszik a találkozásokat, s többek között itt kerül kapcsolatba az élhetőség és az autómentesség. [Flink et al. 2009] Autóban ülve kevés lehetőségünk van ismerkedni, illetve a gépkocsik számára épült infrastruktúra rengeteg helyet vesz el a közterek elöl, a forgalom pedig rontja azok minőségét.

Élhető város tehát az, melynek lakói jól érzik magukat ott. Az élhető város olyan, mint egy élő organizmus, melynek döntéshozói az őt alkotó személyek jólétének biztosítását tekintik elsőnek. Ahol a személyes boldogság előbbre való a gazdasági és politikai érdekeknél.

#### **4.2. A közösségi terek haszna**

A forgalom valós befolyással van az adott környék társadalmi szerkezetére. Egy ember lakóhelye környezetében élő barátok átlagos száma összefüggésben van az utcai forgalom sebességével és mennyiségével, melyet Donald Appleyard szociológus felfedezései támasztanak alá. Appleyard azt találta, hogy egy kis forgalmú utcában (naponta 2000 jármű) a lakóknak kb. 10 környékbeli barátjuk, ismerősük van, míg egy nagy forgalmú utca esetében (16000 jármű/nap) csak 4 ismerősük, és jó, ha egy barátjuk van. Mindez súlyos lelki problémákat eredményezhet, illetve hozzájárulhat a közösségellenes magatartások (pl. bűnözés) kialakulásához. [Hyatt 2007]

A közösségi terek (parkok, sétáló utcák, piacok, játszóterek, vagy akár buszmegállók) a társas interakciók kialakulásának katalizátorai. A találkozások csökkentik az elmagányosodás mértékét, információhoz juttatják az embert, illetve táplálják az egyének társadalmi tőkét, melynek fontossága vitathatatlan.

Kétségbevonhatatlan, hogy az autók rendkívüli területigénnyel bírnak. Berlinben pl. még a színvonalas tömegközlekedés, sűrű és népszerű kerékpáros infrastruktúra,

illetve a zöld területek szokatlanul nagy aránya ellenére is a rendelkezésre álló tér 40%-át veszik el az autók. [Hyatt 2007] Mindebbe nem csupán az utak számítanak bele (melyek a többi közlekedési mód számára is lehetőséget jelentenek) – komolyabb problémát jelentenek a parkolóhelyek. Az autónak ugyanis nem csak otthon van szüksége helyre, hanem vezetőjének minden egyes célpontja közelében: a munkahelynél, a boltnál, az iskolánál stb. A probléma súlyosságát fokozza, hogy ez a területigény többnyire egyszerre merül fel.

Felmerül a kérdés: mi elől veszik el a helyet a parkoló autók? Sarkított lenne azt állítani, hogy ezek helyét mind parkok, közösségi terek, kávézók teraszai és újságosbódék vennék át, azonban tény, hogy az így felszabaduló egy-egy sáv hozzájárulhatna a járdák szélességének és a zöldfelületek, pihenőhelyek nagyságának növeléséhez.

Az említett érvek mellett még számos másik sorakoztatható fel, hogy miért érdemes fejleszteni a köztereket. A köztereken az emberek egyenlők egymással – a jövedelemkülönbségekből adódó egyenlőtlenségek egy része orvosolható ezen infrastruktúrával (lásd Bogota példája). A tehetősebbek számos kikapcsolódási lehetőség közül választhatnak, míg a szegényebbek számára általában két alternatíva áll rendelkezésre: tévzés, vagy a közterületek igénybevétele. A szabad levegőn (és pl. nem a bevásárlóközpontokban) töltött idő, a mozgás az emberek egészségének megőrzésében is segít. S mindezek mellett elmondható, hogy egy várost a közterei tesznek emlékezetessé: a turisták nem azzal térnek haza egy országból, hogy a fejlett úthálózatot dicsérik, hanem az épületeket és a köztereket. [Diaz 2006]

### **4.3. Biztonság**

Az autó és a biztonság szavak hallatára a többség a balesetekre asszociál, pedig nem csak erről van szó. Az elhagyatottság vonzza a bűncselekményeket. A forgalomcsökkentés hozzájárulhat a rablások és támadások visszaszorulásához is azáltal, hogy a gyalogosforgalom, s így a szemtanúk száma megnő az utakon. (50km/órával haladva az autósok még ha meg is pillantják a bűncselekményt, mire az tudatosul bennük, illetve meg tudnak állni, valószínűleg már késő segíteni.)

Számos vád éri a kerékpározást annak veszélyessége miatt. Márpedig ez a veszély relatív. Egyrészt minél inkább csökken a forgalom, minél fejlettebb a biciklis infrastruktúra, annál kevesebb veszély leselkedik a kerékpárosokra. Ugyanígy, ha nagyobb hangsúlyt fektetnek a kerékpáros KRESZ-oktatásra. Összevetve a testedzés

egészségre gyakorolt hatását a kerékpáros sérülések és az amúgy fennálló autók okozta balesetek mennyiségét, a mérleg akár a kerékpár oldalára is billenhet. Amiről viszont a jótékony hatások mellett nem szabad elfelejtkezni, az a gyalogosok biztonsága. Mivel a bicikli, illetve a bicikliutak még szokatlannak számítanak, sok baleset származik a gyalogosok, vagy kerékpárosok figyelmetlenségéből, illetve abból a tényből, hogy egy kerékpár az autóhoz képest halkabb, kisebb, kevésbé kivilágított, s így nehezebben észrevehető.

#### **4.4. A fogyasztás hajszolása és az igazi boldogság**

Az autóhasználat ellenében felhozott érveket olvasva felmerülhet a kérdés: boldogít-e egyáltalán a fogyasztás. A következőkben bizonyításra kerül, hogy az ember elsődleges céljának a gazdagság helyett a boldogságnak kellene, hogy legyen. Ez az egyes városok vezetésének kívánatos fő törekvését is meghatározza, melyet Penelosa így öntött szavakba: „Egy város nem akkor sikeres, ha gazdag, hanem ha lakosai boldogok.” [Gardner et al. 2004b]

Hasznára van-e a társadalom tagjainak a globális fogyasztói kultúra? Ennek eldöntésében segítséget jelent, ha meghatározzuk a magas fogyasztási szint személyes árát: az adósságokat, a sok munkát, melyet a fogyasztás érdekében végeznek el, valamint az ehhez szükséges időt és ennek következtében kialakult stresszt, a birtokolt tárgyak tárolásához, javításához, tisztogatásához szükséges időt, illetve azt az időt, amit ennek következtében a fogyasztó nem a családjá, barátai körében tölt el. [Gardner et al. 2004a]

Egy új felfogásra van szükség, melyben a jó életet a gazdagság helyett a jóllétre építik, azaz arra, hogy az alapvető emberi szükségletek teljesüljenek: legyen szabadság, egészség, biztonság, és legyenek jó emberi kapcsolatok. A fogyasztás természetesen továbbra is szükséges lenne, de csakis olyan mértékben, amíg az az élet minőségét javítja. [Gardner et al. 2004b]

A jóllét definíciója az alábbi tényezők meglétével hozható összefüggésbe:

- a létfenntartás alapjai (élelmiszer, hajlék, biztonság),
- jó egészségi állapot (az egyén és a természeti környezet értelmében egyaránt),
- jó emberi kapcsolatok (társadalmi kohézió, támogató társas hálózat),
- a személy és tulajdon biztonsága,
- szabadság (benne a fejlődési lehetőségek kibontakoztatásával).

A kifejezés tehát lényegében olyan jó életminőséget jelent, ahol a napi tevékenységeket szabadabban és kevesebb feszültséggel tudják végezni. Az a társadalom, amely a jóllétre koncentrál, több kapcsolatot teremt a családdal, barátokkal, szomszédokkal, valamint a természettel, s nagyobb figyelmet fordít a kiteljesedésre és a kreatív önkifejezésre, mint a javak felhalmozására. Életstílusával nem él vissza saját egészségével, a többi emberrel és a természeti környezettel. (Ha valaki elfogadja pl. a napi testmozgást és a helyes táplálkozást, nagyobb valószínűséggel lesz jobb minőségű az élete, mint ha zabolátlanul fogyaszt.) Életével elégedettebb, mint a legtöbb mai ember. [Gardner et al. 2004b]

Azt meghatározandó, hogy melyik az a szint, amíg a fogyasztás boldogít, a következő szolgál támpontként. 1957 és 2002 között az USA-beli átlagjövedelem több, mint a kétszeresére nőtt, míg az önmagukat „nagyon boldognak” nevező emberek aránya mindvégig állandó maradt – ellentétben a szegény országokkal, ahol a jövedelem és a jóllét kéz a kézben járnak. Ennek oka valószínűleg az, hogy a szegény emberek jövedelmük jelentős hányadát az alapvető szükségletek kielégítésére fordítják. [Gardner et al. 2004b]

A boldog emberek általában erős és segítőkapsolatokkal rendelkeznek, úgy érzik, ők irányítják saját életüket, egészségi állapotuk jó, munkájuk pedig az önmegvalósításukat szolgálja. [Gardner et al. 2004b] Ezzel ellentmond az amerikai társadalom polgári részvételének csökkenése, melyet Robert Putnam, a Harvard Egyetem politika professzora többek között az idő korlátozottságára, a lakóhelyek távolságára és a nagy arányú tévészésre vezette vissza. Mindhárom tényező összefügg a nagy fogyasztással: a fogyasztási szokások fenntartása érdekében túlórásznak, a nagyobb lakás, illetve a sok tárgy birtoklása iránti igény következtében az autóhoz kötik magukat, a televízióban látott reklámok, valamint a fogyasztási életmód romantikus megjelenése pedig még inkább előre mozdítja ezt a folyamatot. [Gardner et al. 2004a]

Miért van hát a gazdaság? A hagyományos, s logikusnak tűnő válasz a prosperitásról, munkahelyekről és a megnövekedett lehetőségekről szól. De ha mindez oda vezet, hogy a társadalom tagjai túlsúlyproblémákkal küzdenek, a túlmunkában kimerülnek, s a „mindent megszerezhetsz” beállítódás azt eredményezi, hogy családjukat, barátait elhanyagolják, már megkérdőjelezhető az egész rendszer. [Gardner et al. 2004b]

#### 4.4.1. Szuburbanizáció

Az Egyesült Államokban a 19. század közepére a gyárak a városokat szörnyű helyé változtatták. Légszennyezettség, zsúfoltság, nyomor jellemezte őket, így lakói egyre inkább elvagyódtak a nagyvárosokból. Eleinte csupán a vagyonosabb rétegeknek adatott meg, hogy kiköltözhesse a város környékére. Az itt lakók munkahelyüket a jól szervezett könnyűvasút hálózat segítségével tudták elérni, így ezeket a kisvárosokat még kellemes, sétálható főutca jellemezte. Akkoriban a külvárosok még valóban természetközeli körülményeket kínáltak (a mozgalom mottója a „Country living for everyone”, azaz vidéki életet mindenki számára). [Greene 2004]

A külvárosiasodás a második világháborút követően kezdett rohamos fejlődésbe. A leszerelt katonák szolgálatát az állam városkörnyéki lakásokkal köszönte meg. A több millió otthon felépülését, illetve az ott élők munkába jutását az egyre terjedő motorizáció, és a rohamosan fejlődő autópálya-hálózat tette lehetővé. Innentől a külvárosi élet már nem csupán a vagyonosabbak számára volt elérhető – az olcsó üzemanyag következtében szinte bárki megengedhette magának a kertes házi életet. Csakhogy a sűrűn egymás mellé épülő házak, az autópályák és a távoli bevásárlóközpontok következtében ezek a területek teljesen elvesztették vidéki jellegüket; sem városnak, sem vidéknek nem voltak nevezhetőek, viszont egyesítették a kettő hátrányait. [Greene 2004]

Az itt lakók egyre távolabbi helyekről voltak kénytelenek elérni munkahelyüket, az iskolát és a bevásárlóközpontokat, melynek megtétele autó nélkül gyakorlatilag lehetetlen volt. Mindez újabb és újabb forgalmat generált. A nagy városszéli bevásárlóközpontok felszámolták a kis boltok által tarkított kisvárosi városközpontokat, a közösségi terek száma csökkent. Rengeteg szántóföldet, zöldfelületet építettek be, melynek következtében a külvárosoknak egyre kevesebb közük lett a természethez. [Greene 2004]

Az amerikai szuburbanizáció példája egyre inkább terjed hazánkban is. Az alacsony telekárak következtében egyre többen választják a városkörnyéki településeket lakhelyükké annak reményében, hogy így egy kellemesebb környezetben élhetnek. De vajon tényleg olcsóbb és kellemesebb a külvárosi élet?

Az autózás tényleges költségét és sebességét a 3.2.1. fejezetben már elemeztük. A költségek mérlegelésekor a kiköltözők sokszor nem veszik figyelembe, hogy mennyivel többet lesznek kénytelenek így gépkocsijukra költeni, illetve mennyivel több

gépkocsit lesznek kénytelenek vásárolni. Lényegesen több időt töltenek majd úton, távol a családjuktól. A hirtelen megnőtt Szigetszentmiklóson a hatalmas kereslet következtében rendkívül kicsi parcellákat alakítanak ki, mely komoly zsúfoltságot eredményezett. Az új házas területeken számos út aszfaltozása még nem valósult meg. A közlekedést tovább nehezíti, hogy az építkezések miatt a nehézgépjárművek jelentősen rongálják az amúgy is rossz állapotú utakat. Egyes bekötőutaknak olyan kevés helyet hagytak, hogy az oda behajtónak megfordulni sincs helye – kénytelen tolatva kihajtani onnan. Tömegközlekedés ezeken a részeken még nincs, a HÉV, ami a legkézenfekvőbb közösségi közlekedési lehetőség Budapestre sok helyről csupán fél órás gyaloglás árán érhető el, ergo autóba kényszerülnek a lakosok, mely tömött sorokat eredményez az autópályára való felhajtásnál. De nem csupán az autós infrastruktúra gyenge: az okmányirodáknak sokszor még a szomszédos településeken is csupán több hetes előjegyzéssel lehet ügyeket intézni, s ugyanilyen gyenge a helyi oktatási és egészségügyi intézmények kapacitása is, azaz ezekért is célszerű a fővárosban intézni – még több utazás árán.

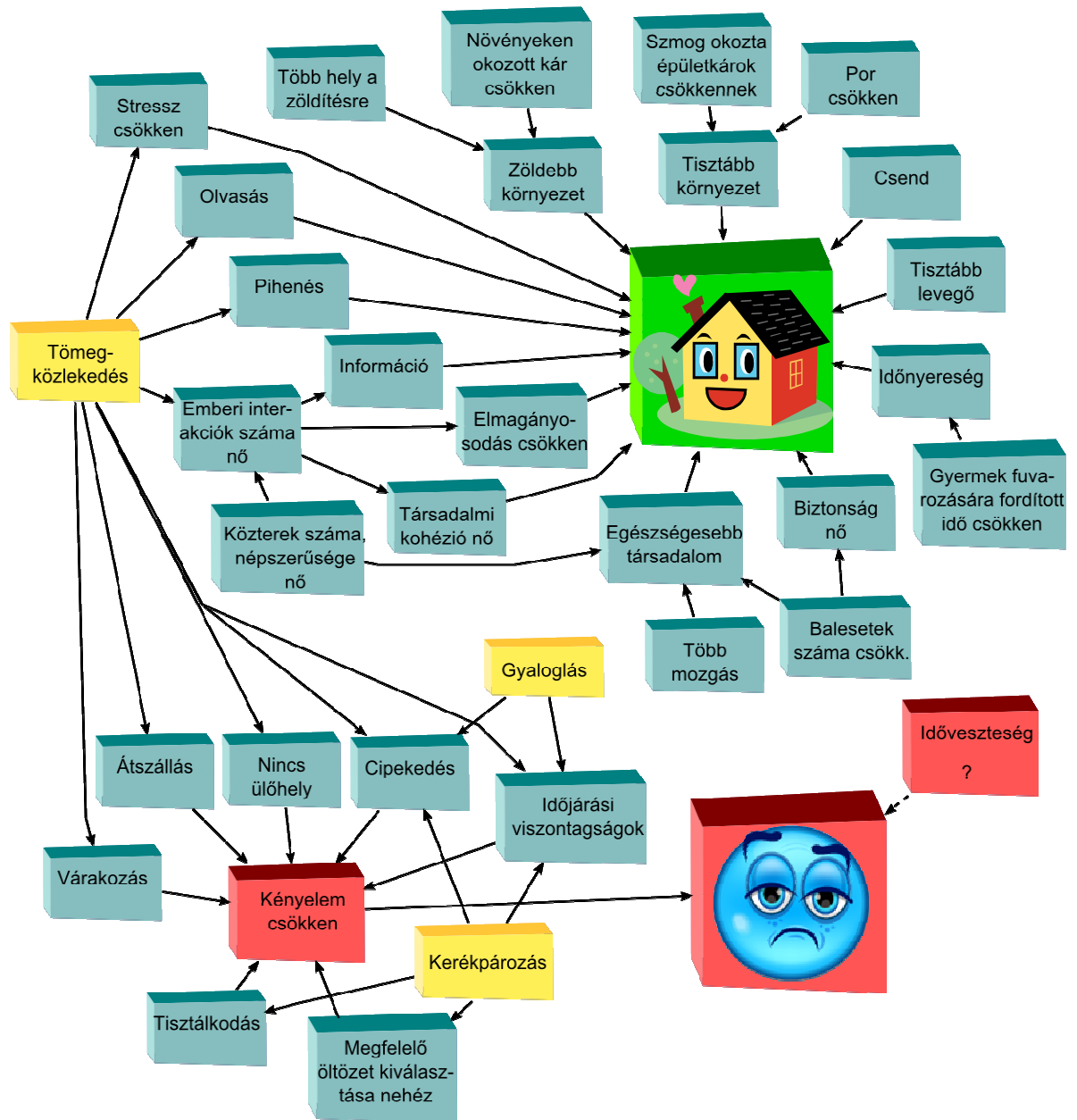
A kérdés az, hogy vajon tényleg jobb az élet a külvárosokban? Olcsóbb, emberközelibb, családcentrikusabb, nyugodtabb? Etikus a döntéshozók részéről, hogy támogatják a szuburbanizációt, miközben az ahhoz szükséges infrastruktúra nem biztosított, illetve a negatív externáliák mértéke ilyen nagy? És vajon mi lesz ezekkel a területekkel, ha elfogy az olcsó üzemanyag?

#### **4.5. Összefoglalás**

Az autóhasználat csökkenésének társadalmi hatásait a 19. ábra összegzi. A továbbiakban azoknak a tényezőknek a vizsgálata következik, melyek az előző fejezetekben még nem kerültek elemzésre.

A szennyező hatások csökkenésével a város tisztábbá, zöldebbé, nyugodtabbá, kellemesebbé válik. A tömegközlekedés hatására a vezetés okozta stressz csökken, illetve a közösségi járműveken töltött idő hasznosan eltölthető olvasással, pihenéssel, szemben a személygépkocsival. A biztonságosabb környezet miatt a gyermekeket bátrabb szívvel engedhetik el egyedül útjukra, ezáltal a fuvarozásukra (iskolába, különórára, stb.) fordított idő csökken. Egy Dekoster (2004) könyvében ismertetett tanulmány szerint a csúcsgalimi időszakban a városban autóval megtett utak egyötöde kapcsolódik a gyerekek iskolába fuvarozásához. Ezzel szemben a megkérdezett gyermekek fele vallotta, hogy legszívesebben kerékpárral járna iskolába, főleg, mivel az

iskola és otthon közötti távolság általában 3 km-nél rövidebb, melynek biciklivel való megtétele kb. 10 percet vesz igénybe. Mindez mindennapos testgyakorlásukhoz is hozzájárulna. Az Egyesült Államokban, ahol az autótól való függőség igen jellemző, minden ötödik gyermek mozgáshiány miatti elhízástól szenved, a teljes lakosságnak pedig egyharmada túlsúlyos (ez Európában 10%).



19. ábra: A személygépkocsi-forgalom csökkenésének pozitív és negatív társadalmi hatásai

Forrás: Saját szerkesztés

A kerékpározás és gyaloglás eredményezte testedzés egészségre gyakorolt jótékony hatása megkérdőjelezhetetlen. Itt érdemes felhívni a figyelmet azon kutatási eredményekre [Dekoster et al. 2004], melyek igazolták, hogy a biciklisek által ugyanazon útvonalon, ugyanabban az időben egy óra alatt belélegzett szennyező

anyagok átlagos mennyisége alacsonyabb, mint amiben a volán mögött ülők részesülnek. (Lásd

	<b>Kerékpárosok (<math>\mu\text{g}/\text{m}^2</math>)</b>	<b>Autósok (<math>\mu\text{g}/\text{m}^2</math>)</b>
Szén-monoxid (CO)	2670	6730
Nitrogén-dioxid (NO <sub>2</sub> )	156	277
Benzol	23	138
Toluol	72	373
Xilol	46	193

8. táblázat) Mindehhez hozzájárul többek között az is, hogy a testedzés fokozza a káros anyagok hatásaival szembeni ellenálló képességet.

	<b>Kerékpárosok (<math>\mu\text{g}/\text{m}^2</math>)</b>	<b>Autósok (<math>\mu\text{g}/\text{m}^2</math>)</b>
Szén-monoxid (CO)	2670	6730
Nitrogén-dioxid (NO <sub>2</sub> )	156	277
Benzol	23	138
Toluol	72	373
Xilol	46	193

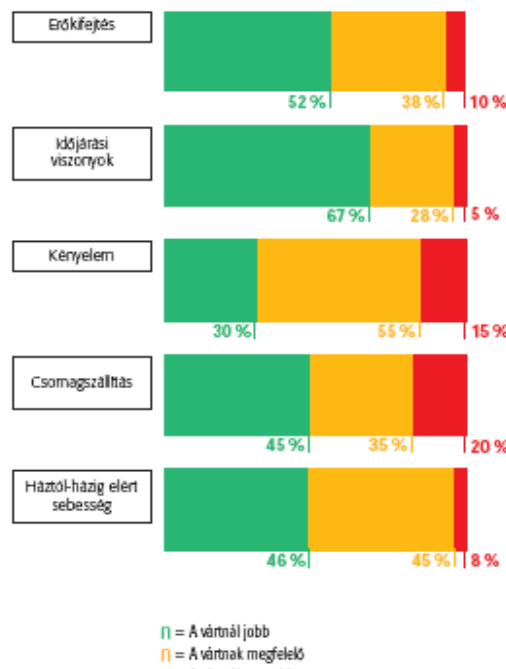
**8. táblázat: A kerékpárosok és autósok által ugyanazon útvonalon, ugyanabban az időben egy óra alatt belélegzett szennyező anyagok átlagos maximuma**

Forrás: Dekoster et al. (2004)

Természetesen az autómentesség hatásainak számbavételekor negatívumokba is ütközünk. Mindezek azonban tulajdonképpen csak a megszokott kényelemből vetnek vissza, azaz hogy az utazók jobban ki vannak téve az időjárás viszontagságoknak, többet kell cipekedni, a buszra várni kell, vagy át kell szállni, előfordulhat, hogy nincs ülőhely, tömeg van, stb. A hátrányok mértékét azonban mindenki szubjektíven értékeli, illetve legtöbbször jelentősen közrejátszanak bizonyos előítéletek, mivel olyanról nyilatkoznak, amit még sosem próbáltak, vagy élményeik már rég feledésbe merültek. A 20. ábra egy olyan kutatás eredményeit ismerteti [Schollaert 2004], mely azt vizsgálta, hogyan változtak meg a biciklizéssel kapcsolatos előítéletei azoknak, akik autójuk mozgásképtelenné válása következtében kénytelenek voltak áttérni a kerékpározásra. A tapasztalatok azt mutatták, jobbnak élte meg a kerékpározást, mint amire számított, míg csak elenyésző hányadukat értek a vártnál rosszabb élmények.

A tapasztalatok természetesen a helyzettől függenek: mit akarnak hazaszállítani, milyen a környék domborzata, milyen a klíma, illetve az út, melyen haladnak. Összességében azonban elmondható, hogy az autóhasználatból eredő előnyöket általában túlmisztifikálják, azok elvesztésétől túlságosan félnek, míg azoktól az előnyöktől hajlamosak eltekinteni, melyek gépkocsi elhagyásából erednének.





**20. ábra: Néhány előítélet átértékelése a biciklizéssel kapcsolatban olyan autósok részéről, akiknek át kellett térniük a kerékpározásra, mert gépkocsijuk mozgásképtelenné vált.**  
 Forrás: Schollaert (2004)

Az idővesztés/-nyereség kérdőjeles volta a 16. ábrán azt jelöli, hogy az autó elhagyásából nem következik egyértelműen sem az időtöbblet, sem annak csökkenése. Függ ez a tömegközlekedés fejlettségétől, a torlódások mértékétől, napszaktól, városrészről, távolságtól. Előfordulhat, hogy az autós közlekedés gyorsabb, és az is, hogy lényegesen körülményesebb. Ebben a kérdésben tehát nehéz meghatározni a konkrét hatást. Az egész ábra két oldalát tekintve azonban elmondható, hogy míg a negatívumok esetében csak a kényelemből engednek az autót elhagyók, addig az előnyök oldalán olyan jelentős eredmények találhatók, mint az egészség, biztonság, nyugalom<sup>26</sup> és a társas kapcsolatok, melyek nagyobb fontossággal kellene, hogy bírjanak életvezetésünkben, mint a buszon található tömeg, vagy a kényelmetlen álldogálás kiküszöbölésének. Ráadásul a jelentékenyebb negatívumok, mint pl. a cipekedés megosztott, vagy éppen bérelt autóval kiküszöbölhetők. A ritka autóhasználat mellett ugyanis a pozitívumok jelentős része továbbra is fennáll.

<sup>26</sup> A nyugalom kérdése is relatív. Elmondhatjuk ugyanis, hogy saját autónkban ülve nem zavar minket senki, azt csinálunk, amit akarunk, ezzel szemben ugyan a tömegközlekedésen kénytelenek vagyunk elviselni mások közelségét, azonban így a forgalom, mások vezetési stílusa okozta stressz lényegesen kisebb.

## 5. ELVI, JOGI, ETIKAI MEGFONTOLÁSOK

Ez a fejezet az autóhasználat jogi, etikai kérdéskörét feszegeti azzal a céllal, hogy felhívja a figyelmet a személygépkocsi-használat etikátlan mivoltára. Szó esik a térhasználatról, illetve a felhasznált közpénzek egyes közlekedési ágak közötti arányáról, valamint az esélyegyenlőség kérdéséről.

Az autóhasználatot általában, mint magánügyet kezelik, pedig egyáltalán nem tekinthető annak. Talán az lenne, ha egy város szétválasztható lenne autómentes és autós részekre, ahol az egyének szabadon választhatnának a különböző életstílusok között. [Hyatt 2007] Az autózás negatív hatásai nem csupán annak használóit terhelik, az infrastruktúra fenntartása nem csupán az autósok pénzéből történik. Ez utóbbi vád érheti ugyan többek között a felsőoktatást, vagy az egészségügyet is, azonban a személyautó-használat, s az általa a társadalom számára termelt profit ráfordítás-arányos mértéke jócskán alulmúlja a felsőoktatásét, s az egészségügy háttérében meghúzódó szociális segítségnyújtás pedig szintén nem jellemzi az autóhasználatot. Emellett sem az egészségügy, sem a felsőoktatás nem nevezhető szennyező, másokat komolyan károsító ágazatnak.

Az út szélén állva, a forgalmat nézve a legtöbben azt mondjuk: „ott jön egy autó”. Olyan erős kötődés alakult ki a mai társadalom és személygépkocsijaik között, hogy hajlamosak vagyunk megszemélyesíteni őket. Pedig az autókban is ugyanolyan emberek ülnek, mint akik nem rendelkeznek gépkocsival. Az autósoknak több jut. Több pénz, több tér. [Lloyd 2005] De milyen jogon? Tárolásuk és közlekedésük hatalmas területeket vesz el mások, más tevékenységek elől. Sok esetben hosszabb zöld jelzést kapnak, pedig közel sem biztos, hogy az autóban ülők vannak többen, mint az úton gyalogosan átkelők. Mások egészségét és tulajdonának állagát rontják. Az autós infrastruktúra miatt a gyalog közlekedőknek lényegesen hosszabb utakat kell megtenni.

Az utcán való parkolás etikusságáról ír Járai Zoltán „Véleményem szerint az nem állampolgári jog kategóriája, hogy valaki (akár az ott lakók) az utcán tárolják járműveiket. Szándékosan nem beszélek arról, hogy ingyen vagy térítés ellenében, mert ez a megoldás szempontjából nem releváns. Nagyon durva társadalmi igazságtalanság az, hogy míg azok a gépkocsi tulajdonosok, akik saját telkükön garázst építenek és abban tartják autójukat, azután adót fizetnek, ugyanakkor más kerületekben a közpénzből épült utakon mások ingyen parkolhatnak, akár folyamatosan az idők végezetéig, csupán, mert ott laknak. Ezt még saját lakótársukkal szemben is

igazságtalannak tartom, mert akinek nincs autója, ezen az alapon akár két szekrényt is kirakhatna a „nekik járó” területre.” [Járai 2004, 171.p.] „Tényleges joguk azonban a közlekedni szándékozóknak van, akik a több forrásból, de különösen az üzemanyag árából beszedett adókból épített utakat szeretnék rendeltetés szerint használni. A parkolási díjat már most is megfizetik, ám egy ilyen új rendszerben legalább biztonságos helyen tudhatnák járművüket. Jelenleg ugyanis a fizető parkolóhelyeket nem őrzik. A fizetendő összeg is szabályozó erejű lehetne, jelenleg a legtöbb, ideiglenes – házfoghíj – parkolóban többet kell fizetni, mint az utcán az automatáknál. Ilyen esetben világosan látszik, hogy a parkolás a cél és nem az eszköz. Igaz, a cél egy adott ügy intézése, melyhez eszközként használjuk a közlekedést, azonban a közlekedésen belül a parkolás csupán eszköz.” [Járai 2004, 172.p.]

Az autós közlekedés támogatásakor, illetve annak bizonyítására, hogy miért részesül az jelentős előnyökben másokhoz képest, annak hatékonyságára hivatkoznak. Pedig, ahogy az már többek között a 3.1.2, vagy a 3.2.1. fejezetekben bizonyításra került (s melyet a 21. ábra is jól szemléltet), az utak telítettségi pontjához közeledve azok egyre többet veszítenek előnyeikből, s egyre jelentősebb hátrányokat kell leküzdeniük – nem csak az autósoknak, de az autó nélkül közlekedőknek is. Az igazságosság elvének figyelembevétele során tehát össze kellene vetni az adott közlekedési módot igénybevevők számát, azok hatékonyságát és a rájuk fordított támogatások mértékét. Természetesen ésszerűtlen lenne, ha pl. ugyanannyi felhasználó mellett ugyanannyit fordítanának a tömegközlekedés, illetve a gyalogos infrastruktúra fejlesztésére, hisz nyilvánvalóan a tömegközlekedés költségigényesebb, de a mai tendenciák épp ugyanígy ésszerűtlenek, mikor egy olyan közlekedési ágba ölik az állami források jelentős részét, mely esetében a telítődés következtében a fejlesztésekre fordított források egyre kevésbé hatékonyak.



**21. ábra: Az egyes közlekedési módok térigénye**  
 Forrás: Rauch (2001)

Végezetül szükséges még néhány szót szólni az esélyegyenlőség kérdéséről. A lakosság számára az autózás igényli a legnagyobb ráfordításokat a különböző közlekedési módok közül, melyből következik, hogy a legtehetősebbek azok, akik megengedhetik maguknak, hogy személygépkocsival közlekedjenek. Amikor tehát az autós infrastruktúrát fejlesztik a többi rovására, mindezt a szegényebb rétegek rovására teszik, mely tovább növeli a szegregáció mértékét. Ha az egyéb közlekedési módok nagyobb hangsúlyt kapnának, javulna a felzárkóztatásra szoruló rétegek mobilitása. Igaz továbbá az is, hogy a nagy forgalmú utak mentén található ingatlanok – érthető módon – komoly leértékelődésen mennek keresztül. Márpedig ezeket a lakásokat többnyire a szegényebb rétegeket alkotók lakják. Az autósok gerjesztette forgalom tehát főként az autóval nem rendelkezők lakásait károsítja, értékteleníti el, illetve zömében ez utóbbi csoport által igénybe vett közterek minőségét rontják.

Összességében elmondható, hogy az autós közlekedés rendkívül etikátlan azokkal szemben, akik más közlekedési módot választanak, hisz az autózás nem csupán a gépkocsit használónak árt, hanem legalább ilyen mértékben a forgalom által érintett területen élőknek is – azaz gyakorlatilag az egész világ lakosságának.

## 6. A SIKERES VÁROS

E fejezet célja, hogy meghatározza, mely város számít sikeresnek, mi befolyásolja azt, illetve ezen keresztül felmérje, hogyan hatnak az autómentes törekvések a városok sikerére.

A sikeres város definíciója nehezen meghatározható. A teljes recept ugyanígy, azonban a szakirodalom a sikeres város számos hozzávalóját ismeri. Enyedi szerint [Bakucz 2009] a települések sikerének 10 egymáshoz, egymáshoz szorosan kapcsolódó feltétele van:

1. A gazdasági szerkezet változtatásának képessége, alkalmazkodóképesség.
2. Az értékűző ágazatok magas aránya a szolgáltató szektorban (pl. kutatás-fejlesztés, magas szintű üzleti szolgáltatások, színvonalas oktatás és kulturális szolgáltatások).
3. Tudás-alapú termelés.
4. Erős innovációs képesség.
5. Megfelelő, a sikert stabilizáló helyi döntéshozatal.
6. Erős és gyarapodó középosztály, illetve annak fogyasztása, mely hozzájárul a település fejlődéséhez.
7. Nagy értékű környezet, puha tényezők.
8. Jó konfliktuskezelés.
9. Jelentős külső kapcsolatok, a település beilleszkedése a nemzetközi városversenybe.
10. Növekvő jövedelem és foglalkoztatás.

Az autómentesség, illetve az autóval történő közlekedés visszaszorulása ezen feltételek közül az alábbiakat befolyásolja. Az autóba fektetett személyes kiadások csökkenésével a középosztály fogyasztása nőhet, mely megtakarítások helyben történő felhasználása esetén a helyi gazdaságot serkentik. A környezet minőségét, a puha tényezőket többségben javítja a forgalom csökkenése. A település konfliktus-kezelő képességét, a döntéshozatal, illetve helyi érdekcsoportok közötti kommunikáció minőségét, az innovációs- és alkalmazkodóképességet jelentősen nem fejleszti, viszont annál inkább tükrözi az autómentes törekvések beépítése a településfejlesztési folyamatba. Végezetül: amennyiben az autómentes törekvések az autók számának csökkenését is eredményezi, nem csak az általuk megtett utakét, akkor a távolsági

közlekedés lehetőségei is romlanak, kivéve, ha ezt követi a közösségi közlekedés megfelelő arányú fejlesztése, bár feltételezhető, hogy a mobilitást egyértelműen csökkenti az autóhasználat visszaszorulása. Viszont, hogyha az autómentes törekvések csak az egyes településrészeket szabadítják fel, illetve az egyes közlekedési alternatívák használatát serkentik, azaz a gépkocsik számának csökkenése nem befolyásolja a városok között megtett utak számát, úgy az autómentesség nem befolyásolja a városok külső kapcsolatait. Ezen felül nem szabad eltekinteni attól a tényről, hogy a forgalom csökkenése javítja a megközelíthetőséget, mely a külső kapcsolatokat fejlesztheti. Tehát az Enyedi által említett tényezők esetében az autómentes törekvések hatásai többnyire pozitívnak mondhatók.

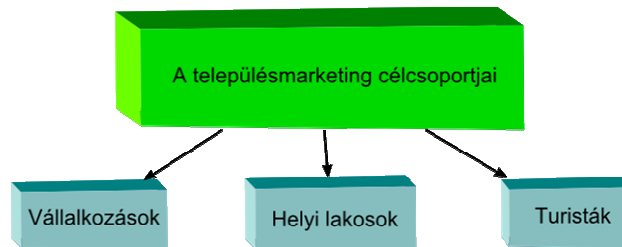
Egy másik forrás [Bakucz 2009] a sikeres, versenyképes város további összetevőit ismerteti:

- gazdasági tevékenységek széles tárháza a termelőipar és a szolgáltatások terén egyaránt,
- képzett munkaerő-kínálat, mely képes kielégíteni a mai tudásalapú iparágak igényeit,
- hatékony kapcsolatrendszer a beszállítók és a fogyasztók között (oktatási intézmények, állami- és magánszektor),
- kiemelkedő minőségű környezet (fizikai, társadalmi és kulturális értelemben), mely képes a modern iparágak működéséhez szükséges munkaerőt odavonzani,
- jó kommunikációs lehetőségek (fizikai értelemben vett infrastruktúra és a helyhatóságok nyílt, támogató együttműködése),
- hajlandóság a kommunikációra, információcserére és partnerekkel történő együttműködésre az összes érdekelt fél részéről.

Így a korábban említett szempontokon túl kiemelendő még a jó minőségű munkaerő, illetve az azokat odavonzani képes minőségi környezet, melyre, mint az már korábban bizonyításra került, pozitívan hat az autóforgalom csökkenése. Enyedi szempontjai között említésre került a jó kommunikáció, melyet az autómentes törekvések bizonyíthatnak, s a látható hajlandóság, illetve a nyitottság az új ötletek irányába bizonyítékként szolgálhat a telephelyet keresők számára, hogy az adott települést választva jól járnak. Az itt említett szempontok között csupán a kommunikáció szenvedhet hátrányokat, amennyiben a közlekedés veszt addigi rugalmasságából, így az Enyedi tényezőit követően levont tanulság továbbra is áll: az

autómentes törekvések inkább sikeresebbé teszik a városokat, minthogy gátolnák őket ez irányú útjukon.

A sikeres város meghatározásánál segít a településmarketing eszközszerrendszere is, melynek három célcsoportja ismert. Ezeket a 22. ábra ismerteti. A települések a vállalkozások, a helyi lakosok, illetve a turisták kegyeiért versenghetnek – céljuk tehát az ő igényeik kielégítése. Sikeresnek tehát véleményem szerint az a város mondható, mely az általa preferált célcsoportok elvárásainak meg tud felelni. Így a települések fejlesztési irányvonalainak meghatározásakor ez az a három csoport, melyre tekintettel meg kell határozni a célokat. Ezek alapján megvizsgálandó, az említett célcsoportok szemében vonzóbbá teszi-e a települést, ha az hangsúlyt fektet az autómentes törekvésekre.



**22. ábra: A településmarketing célcsoportjai**

Forrás: Bakucz 2009

A három célcsoportra gyakorolt hatásokat már a korábbiakban vizsgáltam. (Lásd: 3.2.1., 3.2.2. és 3.2.3.1 fejezet.) A 23. ábra részben összegzi ezeket a tapasztalatokat, részben pedig ki is bővíti azokat.

Az ábra alapján, mely a településmarketing célcsoportjai által preferált, a sikeres város által megszerezhető előnyeit ismerteti, szintén elmondható, hogy a részleges autómentesség többségben inkább hozzájárul a város sikeréhez, mint ellenkezőleg. Az egyes rubrikákban az autómentesség megnevezett előnyre gyakorolt hatását jelzik a mosolygó (azaz pozitív), szomorú (azaz negatív) és közömbös (azaz semleges) arcok. A pozitív és negatív hatások közös megléte azt mutatja, hogy a gépkocsiforgalom csökkenése eredményezheti a könnyebb, gyorsabb közlekedést is, de a rugalmasság csökkenését is, azaz a hatás nem egyértelmű, leginkább a város tulajdonságain, illetve annak vezetésén múlik.



	Lakosság	Turisták	Gazdasági élet szereplői
Pénzügyi előnyök	Jól fizető munkahely, olcsó bevásárlási lehetőségek ☺	Elfogadható árú vendéglátás és szállás, különböző fizetési módok megléte ☺	Olcsó munkaerő, központi vagy helyi támogatás, megfelelő felvevőpiac ☺
Időbeli előnyök	Jó tömegközlekedés, gyors ügyintézés a hivatalokban ☺	A látványosságok gyors elérhetősége ☺☺	Az adott terület jó megközelíthetősége, kevés és gyors adminisztráció ☺☺
A hellyel kapcsolatos előnyök	Megfelelő infrastruktúra ☺☺	Szép, épített környezet ☺	Kiépített infrastruktúra, megfelelő képzettségű munkaerő ☺☺
Az érzékszervekkel kapcsolatos előnyök	Nyugalom, szép táj, csend, tiszta levegő ☺	Nyugalom, szép táj, csend, tiszta levegő ☺	Nyugalom, szép táj, csend, tiszta levegő ☺
Pszichikai előnyök	Jó közbiztonság, segítőkész emberek ☺	Biztonságérzet, udvarias kiszolgálás ☺	Jó közbiztonság, segítőkész hivatalnokok ☺

**23. ábra: Az egyes előnyök jelentése a különböző célcsoportok számára**

Forrás: Bakucz 2009 alapján saját szerkesztés

Nyilvánvaló, hogy a három célcsoport közül egyesek esetében jelentősebb pozitív, másoknál több negatív hatással bír az autót kevésbé preferáló fejlesztési irány. Egyértelmű hatás a város sikerére tehát csak egyénileg határozható meg, a város adottságaiból kiindulva, illetve azt figyelembe véve, hogy a település vezetése mely célcsoportra milyen mértékben kíván fókuszálni.

## 7. BEFEJEZÉS: ELVETENDŐ, VAGY TÁMOGATANDÓ AZ AUTÓMENTES MOZGALOM?

Dolgozatom célja, hogy az autómentesség, az autóhasználat csökkentésének pozitív és negatív hatásait számba véve meghatározza, előnyösek, vagy hátrányosak az autómentes törekvések a társadalom számára. A téma fontosságát azzal az ellentmondással indokoltam, hogy míg az autómentességgel foglalkozó szakirodalom egyértelműen az autómentesség mellett teszi le voksát, addig a mai tendenciák egyáltalán nem támasztják alá a törekvések fontosságát és helyességét, azaz csak egészen ritka esetekben találkozni olyan településekkel, melyek magáénak vallják az autómentes törekvéseket.

Az egyes fejezetek az autómentes mozgalom, és az azzal kapcsolatos alapvető ismeretek bemutatását követően azokat a részterületeket vették számításba, melyekre hatással lehet az autómentesség. A vizsgálatok eredményeit az alábbi logika szerint érdemes összegezni: egy város számára akkor ajánlatos csökkenteni az autók privilégiumait, amennyiben ezek az adott várost sikeresebbé teszik. Ahogy azt megállapítottam, egy város akkor nevezhető sikeresnek, amennyiben az általa preferált célcsoportok igényeit megfelelő mértékben ki tudja elégíteni. Ezek a célcsoportok a településmarketing célcsoportjaival esnek egybe: ők a lakosság, a vállalkozások és a turisták. Mindhárom célcsoport esetében találtam előnyös és hátrányos hatásokat is.

A lakosság esetében egyértelműen megállapítható, hogy a pozitívumok vannak túlsúlyban, azaz a helyiek számára mindenképpen előnyös az autóforgalom csökkenése.

A vállalkozások szempontjából már kevésbé egyértelmű a helyzet – gyakorlatilag ágazonként eltérő az autóhasználat csökkenésének eredménye. Általánosságban azonban elmondható, hogy egy bizonyos mértékig a legtöbb vállalkozás hasznára válik a forgalom csökkenése azáltal, hogy a torlódások csökkenésével veszteségeik csökkennek, illetve a gyalogosforgalom következtében nőhet forgalmuk. Egyértelműen azonban csak az egyes vállalkozás és környezetének ismeretében állapítható meg, hogy előnyére válnak-e az autómentes törekvések.

A turizmus és az autómentesség viszonya a legkevésbé kiismerhető, általános megállapítások tétele itt a legnehezebb, mivel az idegenforgalomban kell a legtöbb helyi specifikumot számításba venni. Ennek következtében a turisták célcsoportja esetében egyáltalán nem jelenthető ki feketén, vagy fehéren, hogy az autómentes törekvések

milyen hatást gyakorolnának a desztináció sikerességére, csupán az adott hely tulajdonságait ismerve, vagy egy-egy desztinációtípust általánosságban vizsgálva határolódhatnánk el az autómentes törekvések támogatása, vagy elvetése mellett. Kijelenthető azonban, hogy számos olyan desztináció ismert, melyre a gépkocsiforgalom csökkenése egyértelműen pozitív hatással volt, s mely példák követése sok más célpont esetében is tanácsos lehet.

Az állami, illetve önkormányzati költségvetésekre gyakorolt hatásokat tekintve egyértelműen megállapítható, hogy az autómentes törekvések alkalmazása a fejlesztések során növelik a későbbiekben felhasználható források nagyságát. A makrogazdasági szintet tekintve az autóipar visszaszorulásának hatásai már nehezebben meghatározhatóak, jelentős a bizonytalan tényezők száma, melynek következtében pontos prognózis megállapítása nehézségekbe ütközik. Különösen igaz ez amiatt, hogy a napjainkat jellemző gazdasági válság komolyan sújtja az autóipart is. Feltételezhető azonban, hogy az olcsó üzemanyagok elérhetőségének csökkenésével az iparág egyre kevésbé lesz jövedelmező, azaz már napjainkban kívánatos lenne mérlegelnie az egyes országok döntéshozóinak, hogy érdemes-e a továbbiakban is folytatnia az autóipar kiemelt támogatását.

A gazdasági szempontokon túl elengedhetetlen a környezeti és társadalmi hatások vizsgálata is. A környezet minőségére vitathatatlanul káros hatással van a gépkocsihasználat. A társadalom szempontjából szintén ugyanez állapítható meg - elegendő, ha azt tekintjük, hogy a forgalom csökkenésével javul a biztonság, a közösségi terek szaporodásával pedig sűrűsödnek a társadalmi interakciók, melynek következtében még a munkaerő minőségének javulása is tapasztalható.

Végezetül a jogi, etikai kérdéseket számba véve egyértelműen kijelenthető, hogy teljességgel etikátlan az autósok kitüntetett helyzete a fejlesztési irányok kijelölésénél.

Összességében elmondható, hogy az autómentes mozgalom támogatása mindenképpen támogatandó, azonban annak mértéke és módszerei az adott hely és célcsoport érdekeitől nagyban függenek, azaz semmiképpen sem szabad eltekinteni az alany helyzetének alapos vizsgálatától.

## 8. FELHASZNÁLT IRODALOM

- Agritourism Venice,  
<http://www.agriturismo.venezia.it/english/agritourism/agritourism-venice.html>  
letöltve: 2009.01.19.
- Bakucz Márta dr., Regionális menedzsment előadás, 2009.03.31.
- „CO<sub>2</sub>mmerce”, Munkahelyi Közlekedési Tervek Budapesten, Studio Metropolitana,  
<http://studmet.hu/files/bemutakozok.pdf>, letöltve: 2009.04.13.
- „CO<sub>2</sub>mmerce”, Studio Metropolitana <http://studmet.hu/hu/projektek/co2mmerce>,  
letöltve: 2009.04.13.
- „Coface-felmérés, Csődrekordot döntetünk: minden huszadik cég a süllyesztőben”,  
HVG Online, 2009.04.28.,  
[http://hvg.hu/kkv/20090428\\_csod\\_csodrekord\\_vallalkozas\\_epitoipar.aspx](http://hvg.hu/kkv/20090428_csod_csodrekord_vallalkozas_epitoipar.aspx)
- Crawford, J (1999), „Venice, Street life” <http://carfree.com/ven/slintro.html>  
2009.01.19.
- Debreczeni Gábor (2005), „A lokális közlekedési rendszerek és a globalizáció”, in  
*Közlekedés és globalizáció*, Magyar István, Budapest 2005, MTA  
Társadalomkutató Központ 31-52.p.
- Dekoster, J, Schollaert, U. (2004), *Kerékpározás: a jövő útja kis- és nagyvárosok  
számára*, Magyar kiadás: Gazdasági és Közlekedési Minisztérium, Budapest
- Diaz, Oscar Edmundo (2006), „Bogota: Egy autómentes város felé tett lépések”, in:  
*A sikeres város titka, Válogatás az V. Nemzetközi Konferencia az Autómentes  
Városokért előadásaiból, 2005.07.19-20.*, Madarassy Judit, Levegő Munkacsoport  
– Magyar Közlekedési Klub, Budapest, 8-13.p.
- Dittrich, Andrea (1997), *Vom Autoverzicht zu den Vorteilen autofreien Wohnens, in  
Bauen für die Zukunft: mobil, flexibel, autofrei*, konferenciaanyag,  
<http://www.wohnen-ohne-auto.de/book/export/html/54> 2008.11.11. 12:03
- Flink Alexandra, Schnierer Katalin (2009), *Az önkéntesség szerepe a  
településfejlesztésben*, OTDK dolgozat, 2009. Debrecen
- „Following Groningen’s Van”, három cikk összefoglalása: „Going Places”,  
Walljasper, Jay, Utne Reader 1993. Július, „Two-wheel drive sets city on the road  
to freedom”, Nicholson, Adam, Sunday Telegraph, 1993.08.08., d’Arcy, Susan,  
Sunday Times, 1993.08.23.,

<http://www.globalideasbank.org/site/bank/idea.php?ideaId=378>, letöltve:  
2009.01.19.

- Gardner, Gary, Assadourian, Erik (2004), „A jó élet átértékelése”, in: *A világ helyzete 2004*, Varga Éva (felelős szerk.), A washingtoni Worldwatch Institute jelentése a fenntartható társadalomhoz vezető folyamatról, Föld Napja Alapítvány, 208-227.p.
- Gardner, Gary, Assadourian, Erik, Sarin, Radhika (2004), „A fogyasztás mai állása”, in: *A világ helyzete 2004*, Varga Éva (felelős szerk.), A washingtoni Worldwatch Institute jelentése a fenntartható társadalomhoz vezető folyamatról, Föld Napja Alapítvány, 16-40.p.
- Gemzøe, Lars (2006), „Koppenhága: a közösségi terek emberivé tétele”, in: *A sikeres város titka, Válogatás az V. Nemzetközi Konferencia az Autómentes Városokért előadásaiból, 2005.07.19-20.*, Madarassy Judit, Levegő Munkacsoport – Magyar Közlekedési Klub, Budapest, 16-21.p.
- Georgi, Birgit (2006), „A költségtakarékos közlekedéstervezés”, in: *A sikeres város titka, Válogatás az V. Nemzetközi Konferencia az Autómentes Városokért előadásaiból, 2005.07.19-20.*, Madarassy Judit, Levegő Munkacsoport – Magyar Közlekedési Klub, Budapest, 39-42.p.
- Greene, Gregory (rendező) (2004), *The End of Suburbia, Oil Depletion and The Collapse of The American Dream*, The Electric Wallpaper Co.
- Groningen (City) - [http://en.wikipedia.org/wiki/Groningen\\_\(city\)](http://en.wikipedia.org/wiki/Groningen_(city)) letöltve:  
2009.01.20.
- Hargitai Miklós (2009), „Városok füst nélkül, A naptetős Barcelonában „bejött” a bérbicikli rendszer is”, Népszabadság, 2009.04.09.
- [http://en.wikipedia.org/wiki/Car-free\\_Cities](http://en.wikipedia.org/wiki/Car-free_Cities) letöltve: 2009. január 18.
- [http://en.wikipedia.org/wiki/Car-free\\_movement](http://en.wikipedia.org/wiki/Car-free_movement) letöltve: 2009. január 18.
- Hyatt, Justin (2007), *Fenntartható Közlekedés a Városokban – Útmutató Önkormányzatoknak*, Zöld Fiatalok, Budapest
- Ives, Susan (2002), „The Politics of Happiness”, The Trust for Public Land  
2002.10.30. -  
[http://www.tpl.org/tier3\\_cd.cfm?content\\_item\\_id=10710&folder\\_id=2225](http://www.tpl.org/tier3_cd.cfm?content_item_id=10710&folder_id=2225), letöltve:  
2008.11.11.

- Járai Zoltán (2004), „A parkolásról – másként”, Közlekedéstudományi szemle, LIV. évf. 5. szám, 171-174.p., Közlekedési Dokumentációs Kft
- Knoflacher, Hermann (2006), „Az autómentes városfejlesztés lehetőségei Európában”, in: *A sikeres város titka, Válogatás az V. Nemzetközi Konferencia az Autómentes Városokért előadásaiból, 2005.07.19-20.*, Madarassy Judit, Levegő Munkacsoport – Magyar Közlekedési Klub, Budapest, 36-38.p.
- Lukács András, Pavics Lázár (2005), *Közlekedési támogatások – A közlekedéssel kapcsolatos állami bevételek és kiadások*, Levegő Munkacsoport, Budapest
- Madarassy Judit (2006), *A sikeres város titka, Válogatás az V. Nemzetközi Konferencia az Autómentes Városokért előadásaiból, 2005.07.19-20.*, Levegő Munkacsoport – Magyar Közlekedési Klub, Budapest
- „Még szenved, de gyógyulhat az autóipar, A második félév jobb lehet”, NOL 2009.04.23., [http://nol.hu/gazdasag/meg\\_szenved\\_de\\_gyogyulhat\\_az\\_autoipar](http://nol.hu/gazdasag/meg_szenved_de_gyogyulhat_az_autoipar)
- Mercer (2008), „Defining 'Quality of livingy'”, <http://www.mercer.com/referencecontent.htm?idContent=1306640> letöltve: 2009.04.15.
- Michelberger Pál (2005), „Globalizáció és közlekedés”, in: *Közlekedés és globalizáció*, Magyar István, Budapest, MTA Társadalomkutató Központ, 111-120.p.
- Németh Ders (2007), *Biciklivel Budapesten, Lehetőség vagy (rém)álom?*, szakdolgozat Budapesti Corvinus Egyetem, Budapest
- Nicholson-Lord, David, „Groningen, the car-free city for bikes”, a The Independentben (1993.06.12.) és a Resurgence-ben (No 162) megjelent cikkek összefoglalója, <http://www.globalideasbank.org/site/bank/idea.php?ideaId=378> letöltve: 2009.01.19.
- Parker, Alan (2001), „A Non-Motorised User's Perspective on Safety Issues and World Best Non-Motorised Safety Practice in the Netherlands”, in: Australia: Walking the 21st Century konferencia, 2001. Február 20-22., Perth, Ausztrália - [http://www.dpi.wa.gov.au/mediaFiles/walking\\_21centconf01apaper\\_parker.pdf](http://www.dpi.wa.gov.au/mediaFiles/walking_21centconf01apaper_parker.pdf), letöltve: 2009.01.19.
- Parool, Het (2005a), „Get the cars out”, két cikk összefoglalója: Stad moet auto's aanpakken, 2005.12.17. és Autoverkeer in stad moet flink omlaag, 2005.09.28. - <http://www.carfree.com/cft/i041.html>, letöltve: 2009.01.19.

- Parool, Het (2005b), „Tram Freight”, 2005.11.23. -  
<http://www.carfree.com/cft/i041.html> 2009.01.19.
- „Pécs az élhető város – Nem lett dobogós a baranyai megyeszékhely, a szervezők mégis elégedettek”, NOL, 2007.11.27., <http://nol.hu/archivum/archiv-472967>,  
letöltve: 2009.04.15.
- Povoledo, Elisabetta, „Vanishing Venice: A City Swamped by a Sea of Tourists”,  
International Herald Tribune, 2006.10.01. -  
[http://www.nytimes.com/2006/10/01/world/europe/01venice.html?\\_r=1](http://www.nytimes.com/2006/10/01/world/europe/01venice.html?_r=1) letöltve:  
2009.01.19.
- Rauch, Wolfgang (2001), *Utak a kerékpározáshoz*, Kerékpárral Közlekedők  
Országos Szövetsége, Budapest
- Runyan, Curtis (2003), „Bogotá designs transportation for people, not cars”, WRI  
Features 2003. február, Vol. 1. No. 1. -  
[http://archive.wri.org/newsroom/wrifeatures\\_text.cfm?ContentID=880](http://archive.wri.org/newsroom/wrifeatures_text.cfm?ContentID=880), letöltve:  
2009.01.18.
- Santa Barbara Car Free, „Take a vacation from your car!”,  
<http://www.santabarbaracarfree.org/>, letöltve: 2009.04.14.
- Schollaert, U (2004), *Közlekedő gyermekek*, Magyar kiadás: Gazdasági és  
Közlekedési Minisztérium, Budapest
- Schreyer, Christoph, Schneider, Christian, Maibach, Markus, Rothengatter, Werner  
Prof., Doll, Claus, Schmedding, David (2004), *External Costs of Transport, Final  
Report*, Zürich/Karlsruhe
- Tánzos Lászlóné dr., dr. Bokor Zoltán (2004), „A közlekedési adók és díjak  
reformja”, *Közlekedéstudományi szemle*, LIV. évf. 1. szám, 5-10.p., Közlekedési  
Dokumentációs Kft
- Timmer, Vanessa, Seymoar, Nola-Kate Dr. (2005), *The Livable City*, Her Majesty  
the Queen in Right of Canada and the International Centre for Sustainable Cities,  
[http://www.ahva.ubc.ca/WUF/pdf/e\\_the\\_livable\\_city\\_eng.pdf](http://www.ahva.ubc.ca/WUF/pdf/e_the_livable_city_eng.pdf), letöltve: 2009.04.15.
- „Venice’s vanishing population”, BBC News, 2006.10.10. -  
<http://news.bbc.co.uk/2/hi/europe/6035047.stm> letöltve: 2009.01.19.
- Woodruffe, Lars (szerkesztő), *Bogotá: Building a Sustainable City*,  
dokumentumfilm,

<http://www.overstream.net/swf/player/oplx?oid=ljlmaca5n8md&noplay=1>, letöltve:  
2009.01.18.

- Wright, Lloyd (2005), *Car-Free Development – Sustainable transport: A Sourcebook for Policy-makers in Developing Cities*, Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ) GmbH, Eschborn
- Wright, Lloyd, „Background on Car-Free areas”,  
[www.bartlett.ucl.ac.uk/planning/people/phdinfo/Research%20background,%20Lloyd%20Wright.doc](http://www.bartlett.ucl.ac.uk/planning/people/phdinfo/Research%20background,%20Lloyd%20Wright.doc), letöltve: 2009.01.17.



## 9. MELLÉKLETEK

### 1. melléklet: A forgalom elpárologtatása

„«Ha újabb sávokat építesz a dugó csökkentésére, az olyan, mintha meglazítanád az övedet az elhízottság gyógyítására»

/Louis Mumford/

#### **Mi is az a forgalomelpárolgás?**

Miközben az új elképzeléseknek gyakran időre van szükségük, hogy megragadjanak és széleskörűen elfogadottá váljanak, mégis lassan de biztosan így történik az út- és forgalomkezelés területén. Régebben, ha egy út elérte a forgalombírásának határát, a gyakori válasz vagy egy újabb út építése, vagy egy már meglévő kiszélesítése volt. Bár ez kezdetben megnyugvást hozott, problémát és frusztrációt is keltett, mivel hamarosan a forgalom szintje ismét megközelítette a korábbi, tehát a helyi kormányzat ismét útépítésről kezdett tárgyalni.

De ez a helyzet mára megfordult. Az elmúlt években egyre világosabbá vált, hogy ha új utakat építesz a várt forgalom kezelésére, az út pusztán létezése ösztönzőerő a még nagyobb forgalomnövekedésre. Ezt lehetett leszűrni például az London körüli M25-ös autópálya építését követően. Az emberek ezután elkezdtek felismerni, hogy miközben az új utak építése forgalmat generál, az utak korlátozása csökkenti a forgalmat. Egyik esetben, mikor az utakat lezárták és a városközpont elérhetőségét korlátozták, nemcsak a forgalomkorlátozással érintett utakon, hanem általában az egész környező térségben is csökkent a forgalom. Ezt a jelenséget forgalomelpárolgásnak nevezték el.

Megfigyelték, hogy mikor az autóvezetők egy új helyzet elé kerülnek és dönteniük kell, hogy melyik módszert választják a megváltozott környezetben, akkor gyakran átváltanak egy másik típusú közlekedési eszközre, vagy akár nem teszik meg az utat egyáltalán, azaz az utazásuk mennyisége csökken. Hogyha például a tömegközlekedés vagy a kerékpározás az autózáshoz képest könnyebbé válik egy lezárt városban, az az ember, aki korábban természetesen az autókulcs után nyúlt, most kétszer is meggondolja azt. Sok esetben mikor a korábban kényelmes út hirtelen kényelmetlenebbé válik, gyakori válasz, hogy meggondolja, érdemese egyáltalán utazni.

A következő helyzet sokszor előfordult már: mikor egy utat vagy akár egy hidat helyreállítási munkálatok miatt lezártak, észrevették, hogy az élet ugyanolyan

akadálytalanul haladt tovább eme vonal nélkül is, ezért a város tanácsa úgy döntött, végleg le is zárják.”

[Hyatt 2007, 14-15.p.]

## **2. melléklet: Körgyűrűk helyett**

„Előadásom bevezetéseként rövid kirándulásra szeretném Önöket hívni. Schmidt úr minden este kocsival jár haza, és a 6 kilométeres útszakasz megtételéhez 40 percre van szüksége. Gondolhatjuk, hogy mennyire mérges, hiszen az autóját jó pénzért vette, adót is fizet, és mégis úgy tűnik, hogy a város mit sem tesz a közlekedési torlódások ellen. A körgyűrűt már évekkel ezelőtt megtervezték, de sohasem épült meg, helyette a város a tömegközlekedésre költi a pénzét. Az autóvezetőknek úgy tűnik, hogy számukra csak adók és díjak léteznek, és Schmidt úr úgy gondolja, hogy a város nem tesz eleget a mobilitásért.

Most képzeletben utazzunk egy másik városba, a belgiumi Hasseltbe. Körülbelül 68 ezer ember lakja, de lélekszáma az ott dolgozókkal együtt minden reggel 150 ezerre növekszik. Mit jelent mindez? Torlódásokat. A város a hatvanas években kibővítette a belső körgyűrűjét kettőről négysávosra – a torlódások azonban nem szűntek meg. A hetvenes években építettek egy második gyűrűt, azonban ez sem oldotta meg a problémákat. Nem nehéz kitalálni, hogy ezek után nekiálltak a harmadik körgyűrűt tervezni. A városvezetés azonban végül másképp döntött, a harmadik körút sohasem épült meg. Helyette a belső körgyűrűt négy sávorról két sávossá szűkítették, a fennmaradt helyet átadták a gyalogosoknak és a kerékpárosoknak, a városi buszközlekedést pedig ingyenessé tették. Mára a torlódások többé-kevésbé megszűntek. Hasselt nyilván rendkívül gazdag, hogy ingyenes buszrendszert működtethet. Vajon szegényebb városokban is megvalósítható egy ilyen megoldás?”

[Birgit Georgi 2006, 39.p.]