

Megszűnő városi autópályák

Tönkretették Budapest fő sugárútját, a Kossuth Lajos utcát és a Rákóczi utat azzal, hogy levették róluk és az Erzsébet hídról a villamost, és kétszer két sávon rávezették a Budaörsi út forgalmát, városi autópályává változtatva azt. Hasonlóan bántak el többek között az Üllői úttal is, amikor onnan vették le a villamost. Amikor szóba kerül a rehabilitálásuk, még mindig előkerül az a közlekedéstudományban régen cáfolt érv, hogy ha egy sávusra szűkül az autóforgalom, attól bedugul a város. Pedig dehogy dugul!

2005 júliusában a városi életminőséget előnyben részesítő szelíd fejlesztésben élén járó városok képviselőit és a téma szakembereit hívta Budapestre a Levegő Munkacsoport. Az V. Nemzetközi Konferencián az Autómentes Városokért egyik előadója a szöuli Hongjehon folyó hepienddel végződött kálváriáját mesélte el. A folyó keresztülszeli a várost, mint a Duna Budapestet, de az 1960-as években befedték egy autópályával. Pár évvel később a nagy forgalomtól szorítottva a dél-koreai főváros vezetői úgy döntöttek, hogy a régi fölé kell még egy autópálya. Megépítették. A forgalom előbb-utóbb nyilván kikényszerítette volna a második emeletet is, de rájöttek, ez az út sehova sem vezet. 2002-ben elkezdték az egészet lerombolni, és 2005-ben egy nagy ünnepség keretében a folyót a belvárosban mintegy hat kilométer hosszban visszaadták Szöul lakóinak. Ma a folyópartot sétányok szegélyezik, a környékén pedig az átalakítás hatására az ingatlanárak az egekbe szöktek.

Nem halt ki a város, nem lassult a növekedés, köszönik, jól vannak. Miközben Budapesten fővárosi és kerületi önkormányzati vezetők versenyt aggódnak azon, hogy megeszik őket az autósok, ha a Levegő Munkacsoport, a VEKE és még számos civil szervezet, sőt sok közlekedéstervező unszolásának engedve, a Kossuth Lajos utcában és a Rákóczi úton csak kétszer egy sávot hagynak meg az autóknak, kétszer egy sávot egy közös villamos- vagy buszsávnak, és az így nyert területen kerékpárutat és zöldsávot alakítanak ki. Pedig nemcsak Dél-Koreában, hanem a világ más vidékein is, Budapestnél jóval nagyobb városokban már számoltak föl sikerrel soksávós átmenő utakat, és építettek helyettük inkább sétálóutcat vagy parkot. Még több helyen gondolkoznak hasonló változtatáson.



Lehetne ilyen is a Kossuth Lajos utca, ha a politikusok észrevennék, merre halad a világ

Az útszűkítés hatásai

Budapesten az utóbbi évek nagy rekonstrukciói, például a Szabadság hídé és a Margit hídé egyaránt azt bizonyították, hogy az autóvezetők nem követik a jóslatokat. Ha változnak a körülmények, kreatívan kezelik a lehetőségeket. A nagy dugók elmaradtak, az élet nem állt meg. Ez a budapesti tapasztalat egyáltalán nem különleges. Angol kutatók számos példát találtak rá a múlt század kilencvenes éveinek második felében, amikor már túl voltak annak bizonyításán, hogy az új utak építése nem csökkenti a forgalmat, hanem éppen ellenkezőleg, generálja. Azt a kérdést tették föl, hogy ha az új utak generálják a forgalmat, akkor vajon az utak lezárása, megszüntetése, a forgalom korlátozása csökkenti-e a forgalmat, vagy káoszhoz vezet. Sally Cairns, Carmen Hass-Klau és Phil B. Goodwin¹ hatvan esetet elemzett a világ minden tájáról. A jóslatok mindenütt ugyanazok voltak, mint Budapesten: összeomlik a közlekedés, elviselhetetlen dugók lesznek. Bár néhány helyen eleinte valóban nőtt a forgalom a környező utcákban, hatalmas dugók nem alakultak ki. A legtöbb esetben előbb-utóbb csökkent a forgalom a teljes érintett hálózaton. A kiszorult forgalom nagy része egyszerűen eltűnt, nem volt kimutatható növekedés az alternatív útvonalak forgalmán. A változásokat természetesen befolyásolták külső körülmények is, például a tömegközlekedés vonzerejének növekedése – vagy csökkenése.

A kutatók viselkedéstani magyarázatot adtak a forgalom egy részének elpárolgására. A legegyszerűbb esetben, amikor csökken a gépkocsi rendelkezésére álló terület, a sofőrök lassítanak, csökkentik a követési távolságot, hogy több autó férjen el ugyanakkora területen. Ha tovább romlanak a körülmények, a következő válasz a párhuzamos, kisebb utcák keresése vagy az utazás időpontjának megváltoztatása. Lesz, aki kicsit korábban vagy kicsit később indul, hogy elkerülje a legnagyobb dugókat. Amikor már ez sem hoz kielégítő eredményt, egy sereg újabb választási lehetőség merül föl. Az emberek egy része munkahelyet vált vagy elkezd otthon dolgozni. Ilyenkor nyilvánvalóan más szempontok is közrejátszanak, de a közlekedés nehézségei segítenek a döntésben. Olyan is van, aki kiszáll az autóból és tömegközlekedésre vagy biciklire vált. Ezeknek a lépéseknek pedig már következménye az autózási igény egy részének eltűnése azon a területen. Tehát ha csökken az utak kapacitása egy városban, városrészben, várható a forgalom alkalmazkodása, az arra járó gépkocsi számának tartós csökkenése.

Városi autópályák felszámolása az Egyesült Államokban

Amerikai városi példáinkban a kapacitás nem tűnik el teljesen, a lebontott magas vezetésű utak helyét részben szintbeli új utak foglalják el, a korábbi irányokba tehát továbbra is lehet haladni. Viszont megszűnik a magasút okozta zajterhelés, kiürült területek revitalizálására nyílik lehetőség.

1 Cairns, S., Hass-Klau, C., Goodwin, P. B. Traffic impact of highway capacity reductions: assessment of the evidence. London: Landor Publishing. (1998)



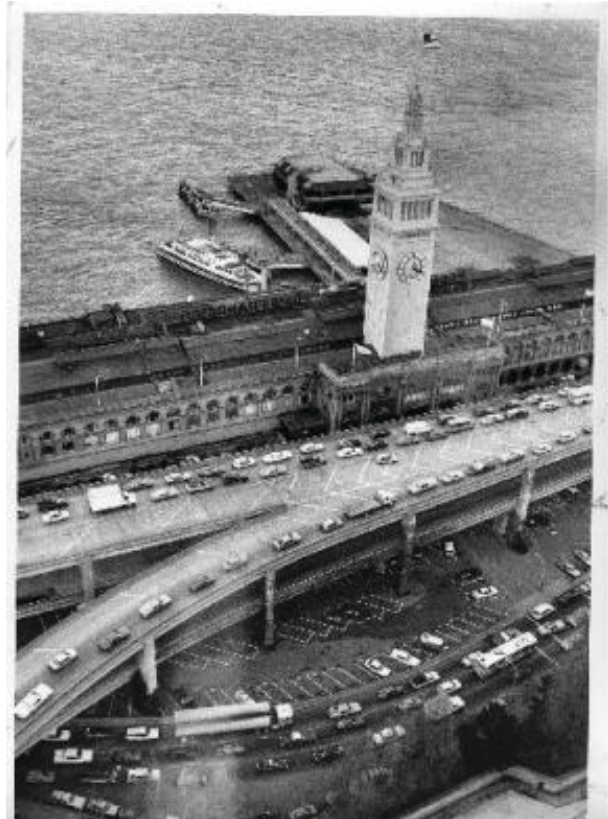
A magasút 1950-ben, (San Francisco History Center, San Francisco Public Library)



A földrengésben megrongálódott Embarcadero magasút éppen a Ferry Building előtt

1989-ben földrengés rázta meg San Franciscót, megrongálva az ötvenes években az öböl partjára épített magas vezetésű főutat, az Embarcadero Freewayt is. Nem javították ki, inkább lebontották, visszaadva a környéknek a tengeri kapcsolatot és parkokat építve a magasút egy része helyére. Az új körúton, végig a tengerparton már van kerékpárút, széles járda, ahol korzózni lehet és föllendült a kereskedelem. A témát alaposan körüljárva mutatja be a változást Clarence Eckerson Jr. filmje, melyet 2006-ban forgatott a New York City Streets Renaissance kampány és az Open Planning projekt keretében.

Milwaukee-ban, Wisconsin állam legnagyobb városában egy mindössze egy mérföld hosszú szakaszát rombolták le egy tervezett, de teljesen sosem megépített városi autópályának. Évtizedekbe telt, míg előbb megakadályozták az ott



és 1987-ben, John O'Hara felvételén a Chronicle-ban



A Ferry Building előtti tér és a szintbeli út napjainkban

lakók a tervezett magasutak megépítését, majd elérték a Park East Freeway lerombolását is 2002-2003-ban. Ahhoz, hogy az illetékesek végül beadták a derekukat, azért az is hozzájárult, hogy az utak átrendezése kijött 25 millió dollárból, de ha fel akarták volna újítani a 30 éves fennállása alatt eléggé lestrapálódott építményt, az több mint 100 millióba került volna. A felszabaduló területek több száz millió dollár fejlesztési beruházást vonzottak a környékre.

Portlandban, Oregon államban egy átfogó városátalakítási koncepció jegyében rombolták le a Harbor Drive városi autópályát. A hatvanas években Portland belvárosa a sok irodaház-építkezés ellenére is hanyatlani kezdett. 1940 és 1970 között eltűnt a lakások 56 százaléka. A kiskereskedelem is hanyatlani kezdett, miután 1960-ban a várostól pár mérföldnyire megnyílt egy bevásárlóközpont. A kiskereskedelem további szűkülését hozta magával további bevásárlóközpontok megnyitása a szomszédos Washington és Clackamas megyében. Eltűntek a vendéglők is, amelyek a belvárosba vonzhatták volna az embereket esténként. A levegő annyira rossz lett, hogy a várost csaknem csődbe vitték az amerikai környezetvédelmi hatóság által kiszabott büntetések. A városlakók mozgalmat indítottak a Willamette folyó partjának kiszabadítására.

1968-ban a város még megvásárolta a Journal Buildinget (fent, közepén, a két híd között), hogy lebontsa és a helyén kibővítse a városi autópályát. Az 1969-ben „Folyópart az emberért” néven indult civil mozgalom elérte, hogy az állam kormányzója elrendeljen egy lakossági meghallgatást a Harbor Drive jövőjéről, amire a közlekedéstervezők három



A Park East Freeway Milwaukee-ban (Wisconsin) a Milwaukee folyó fölött (lebontották 2002-2003-ban)



Az 1942-ben befejezett Harbor Drive (Portland, Oregon) 1964 körül



A folyópart ma Portlandban, mögötte a belváros

lehetőséget dolgoztak ki. Az első az eredeti terv volt a városi autópálya kiszélesítésére kétszer három sávusra, a másik az út föld alá vitele és a tetején park kialakítása, a harmadik pedig az áthelyezése egy utcával távolabb a folyóparttól. Miután a kormányzó már megválasztása előtt elkötelezte magát a folyó kiszabadítására, végül 1974-ben lebontották a Harbor Drive-ot és parkot építettek a helyére. A parkot azóta továbbépítették, és ma már két mérföld hosszan húzódik a folyóparton Portlandban. 1991-ben pedig, amikor az állam új autópályát akart építeni a város környékén, a lakók elérték, hogy helyette hév- és autóbuszvonalak, átszállóhelyek létesüljenek.

1920-ban kezdődött New-Yorkban az első magasút, a West Side Highway építése.



A West Side Highway New-Yorkban

A legfontosabb fejlemények az oregoni Portland vezetésének szemléletváltásában:

- 1970-ben a Pioneer Square-en nem engedélyeztek egy 12 emeletes parkolóházat. Ez a tér ma a gyalogosoké.
- 1974-ben lezárták a forgalom elől a Harbor Drive magasutat, majd a helyén megépítették a vízparti Tom McCall parkot, a belváros vonzó közösségi pihenőhelyét.
- 1974-ben lezárták a Mount Hood magasutat, és a helyére bevásárlóközponttal kombinált átszállóhelyet, hévvonalat és más közlekedési létesítményeket építettek.
- 1980-ban a városi tanács egy új földhasználati szabályozást fogadott el, amelynek célja a város terjeszkedésének megállítása és a fejlesztéseknek a tömegközlekedési vonalak megállóhelyei köré csoportosítása.



1973: A West Side Highway leszakadt a Gansevoort Streetnél

Ötven évvel később, 1973-ban már annyira elhasználódott volt, hogy le kellett zárni a forgalom elől. A lezárás után a korábban ezen az úton zajló forgalom 53 százaléka egyszerűen eltűnt, ami ékes bizonyítéka annak, hogy az útkapacitások csökkentésével lehet a forgalmat is csökkenteni.



Tíz évig tartott, míg az ott lakók összefogása győzedelmeskedett, és nem új autópályát építettek a régi helyére, hanem parkot. Ma a Manhattan félsziget nyugati oldalán, a Hudson folyó partján park, bicikliút és korzó van öt mérföldön át.

Budapest, 2012. február 1.

Vargha Márton
a Levegő Munkacsoport közlekedési témafelelőse

