

## Autómentes városokról – Isztambulban

Idén Isztambulban rendezte meg éves konferenciáját\* az Autómentes Világhálózat a Török Közlekedésbiztonsági Szövetség és a Mimar Sinan Egyetem Városi és Regionális Tervezési Intézetének szervezésében. A helyszín egyúttal lehetőséget nyújtott a jó és rossz példák bemutatására is.

Kezdjük az előbbiekkal. Az augusztus végén megrendezett öt napos rendezvény egy teljes napját az Isztambultól egy órással távol lévő Büyükadán töltöttük, a Herceg-szigetek kilenc szigetének legnagyobbikán. A mintegy 5 kilométer hosszú és 1 kilométer széles sziget egyik legfőbb nevezetessége, hogy autómentes. Kizárólag az önkormányzat intézményei használhatnak gépjárművet (túlnyomó részben tehergépkocsikat és egyéb hasznójárműveket) a település üzemeltetési és fejlesztési feladatainak ellátásához. Azonban ezek száma sem haladja meg általában a 60-at. A polgármester a konferencia résztvevőinek elmondta: a szigeten soha nem engedélyezték az autóforgalmat, és határozott szándékuk, hogy ezt az állapotot továbbra is fenntartsák – annál is inkább, mert ez a kiemelkedő természeti adottságokkal és építészeti emlékekkel rendelkező sziget egyik fő vonzereje. Az autómentesség további előnyeként említette, hogy a beépítések a sziget egy viszonylag szűk részére korlátozódnak, vagyis elmarad a világban szinte mindenütt tapasztalható városi terjeszkedés, a szélesen kiterjedő, laza beépítésű területek kialakulása. A sziget állandó lakossága 7300 fő, azonban a nyári napokon tízszer ennyi ember is tartózkodik itt. Aki nem akar gyalogolni, az kerékpárral vagy lovaskocsikkal közlekedhet. Már a hajókikötő közelében is több nagy biciklikölcsönző és számos lovasfogathat várja az érkezőket. A konferencia résztvevőinek a szervezők díjmentesen biztosították a kerékpárt, amellyel még a kissé hegyes-dombos terepen is viszonylag könnyen bejárhattuk a területet, megtekintve a számos építészeti emléket, köztük dzsámit, keresztény templomot, zsinagógát, és élvezhettük a gyönyörű erdőket.

A Büyükadán látottak megerősítették bennünk, hogy egy kisvárosban nagyon jól lehet élni autók nélkül is – sőt, még jobban, hiszen nincs levegőszennyezés, zaj, dugók, és sokkal több terület marad az embereknek és a természetnek. Az is nyilvánvaló, hogy ugyanezt a szárazföldön lévő kisvárosokban is könnyűszerrel meg lehetne valósítani, ha meg tudnánk változtatni az emberek gondolkodásmódját.



Büyükada – az autómentes város



Bükükdai utcarészlet

További kellemes élmény volt a konferenciának helyszínt adó Isztambuli Várostervező Központ közelében található Istiklal sugárút. Ez az itteni Váci utca, de sokkal szélesebb és hosszabb (mintegy 2 kilométer), közepén egy egyvágányú villamosvonallal. Éjjel-nappal hatalmas tömeg hömpölyög a teljesen autómentes úton, amelynek két oldalán szintén nagyrészt autómentes vagy forgalomcsillapított kis utcák sorakoznak.



Isztambul Váci utcája, az Istiklal sugárút



A tömegközlekedést illetően megemlíteném a város európai részén átmenő nagy kapacitású villamosvonalat, korszerű, légkondicionált járművekkel. Megtekintettük a most épülőben lévő, a bogotaihoz hasonló jellegű expresszbusz vonalát is. Ezt úgy kell elképzelni, mintha az M3-as autópálya budapesti szakaszán közepén két sávot egy korláttal teljesen elválasztanának a buszok részére, amelyek kereszteződések, közlekedési lámpák nélkül akadálytalanul haladhatnak. A nagy befogadóképességű, gyors ki- és beszállást lehetővé tevő buszokkal csaknem egy metró kapacitású tömegközlekedési vonalat hoznak létre – a metró beruházási költségeinek a töredékéből. A török városok közlekedésének külön sajátossága az ún. dolmus, ami tulajdonképpen egy minibuszos iránytaxi. Rögzített végállomásai és útvonala van, viszont megállója nincs: bárhol megáll, ahol az utas fel- vagy le kíván szállni.



Isztambul villamosvonala és a mindennapi dugók

Isztambul polgármesterének főtanácsadója, Prof. Dr. Hüseyin Kaptan bevezető előadásában már a növekvő gépjármű-forgalom okozta gondokra is felhívta a figyelmet (amit a résztvevők a gyakorlatban is tapasztaltak), és hangsúlyozta az önkormányzat elkötelezettségét a környezetbarát közlekedésfejlesztés mellett. Véleménye szerint a jelenlegi konferencia jelentős ösztönzést ad ehhez.



A bogotai expressz buszvonallal, amihez hasonlókat most építenek ki Isztambulban



Dolmus-végállomás a 1,5 milliós Konyában

Az Isztambuli Műszaki Egyetem professzora, Haluk Gerçek részletes számokkal támasztotta alá mondanivalóját. Az immár 12 millió lakosú Isztambulban csaknem 1,6 millió személygépkocsi található, vagyis 1000 lakosra 134 autó jut (Budapest 350). Itt összpontosul a közel 70 millió lakosú Törökország személygépkocsi-állományának 28 százaléka. Az elmúlt 25 évben a város lakosainak száma megháromszorozódott, míg az autók száma a nyolcszorosára nőtt. Mindez még a viszonylag alacsony gépkocsi-ellátottság mellett is óriási dugókat és súlyos légszennyezettséget eredményez. Mivel a közterületek igen szűkösek, az autók tárolására már gyakorlatilag nincs hely. Isztambul legszebb történelmi tereit, utcáit is parkoló autók tömegei lepik el. A tömegközlekedés és a személygépkocsi-közlekedés aránya 74:26, ami még mindig igen jónak mondható. Az összes helyváltoztatás 50 százaléka gyalogosan történik, ami szintén előnyös. Jelentős tervek vannak a sínpályás közlekedés fejlesztésére: jelenleg 12 vonal fut 125 kilométeren, amit 43 vonalra, 508 kilométerre terveznek bővíteni. (Ebből 80 kilométer már építés alatt van.) Jelenleg nincs összeköttetés a vasút európai és az ázsiai hálózata között, azonban ezt meg fogják teremteni a Boszporusz alatt fűrt 13,6 kilométeres alagúttal. A professzor ugyanakkor erősen bírálta a nagy közútfejlesztési terveket, kiemelve, hogy ezek nem javítanak, hanem rontanak a helyzeten. A szakmai, illetve civil szervezetek különösen a Boszporuszon építendő harmadik híd és a hozzá kapcsolódó utak terveit kifogásolják, ami 800 hektár erdőt és vizes élőhelyet sodorna veszélybe, károsítaná Isztambul legfontosabb ivóvízbázisát, és tovább ösztönözné a város terjeszkedését.

Idil Isik török pszichológus előadásában az autófüggőségről való leszokás lehetőségeit tárgyalta. Kutatásai alapján úgy látja, hogy az autó Isztambulban legtöbbször nem valós igényeket szolgál, hanem elsősorban státusszimbólum. Sok embernél egyfajta függőség alakul ki, ami nagyrészt az adott körülmények közötti szocializáció következménye. A jobb módú szülők gyermekeik 18. születésnapjára gyakran autót ajándékoznak, a következményekkel viszont nem számolnak. Pedig az utóbbi időben ugrásszerűen megnőtt a fiatalok által okozott közlekedési balesetek száma. Ezért a Török Közlekedésbiztonsági Szövetség arra hívja fel a szülők figyelmét, hogy az autó nem ajándék, hanem a gyerekek életét veszélyeztető eszköz. „Tragédiák helyett emberséges közlekedést!” című kampánysorozatukban az autó nélküli életmód előnyeire igyekeznek felhívni a figyelmet. (Vajon a mi ORFK-Országos Balesetmegelőzési Bizottságunk mikor fog eljutni ideig?) A sajtón keresztül (például rádióműsorokkal) és utcai megmozdulásokkal formálják a lakosság gondolkodásmódját. Isztambul egyik kerületében például minden hónapban egy vasárnapra utcákat zárnak le a gépkocsi-forgalom elől, átadva azokat az embereknek és különféle kulturális eseményeknek. Szorgalmazzák, hogy az állam és az önkormányzatok elsősorban a tömegközlekedés, a kerékpározás és a gyalogos közlekedés feltételeit javítsák az autós infrastruktúra építése helyett, hiszen az ember azt a közlekedési módot fogja választani, amelyhez a fizikai feltételek a legkedvezőbbek. Kampányukhoz neves embereket kérnek fel, akik nem közlekednek autóval, és így mintaként állíthatók a közvélemény elé. (Vajon Magyarországon hány ilyen embert találnánk?)



Sajátságos módszer az egyirányú utcákba történő szabálytalan behajtás megakadályozására Isztambulban

A Török Mérnöki és Építész Kamara képviseletében Prof. Dr. Orhan Kuntay a városi hőmérséklet kedvezőtlen alakulásáról tartott előadást. Ankarában végzett méréseik szerint a város egyes területein a hőmérséklet 5-10 Celsius fokkal magasabb lehet, mint a környező területeken. Ennek fő okai a nagy leaszfaltozott területek, a gépjármű-közlekedés, egyes épületek széles, lapos, hőelnyelő anyagokkal burkolt teteje, a különböző létesítmények nagy hőkibocsátása (például a bevásárlóközpontoké, járműgyáraké), az átszellőzés hiánya, a növényzet hiánya, valamint a parkoló autók. Ez utóbbival kapcsolatban különösen érdekes megállapítást tettek: sokkal nagyobb hatással vannak a hőszigetek kialakulására, mint maga a gépjármű-forgalom. A parkoló autók magukba szívják a hőt és Ankara utcáit kályhaként sütik, sok helyütt elviselhetetlenné fokozva a hőséget.

A fizikailag sérült emberek nehéz törökországi helyzetéről tartott előadást Ercan Tural. A világ népességének 10-15 százaléka tartozik ebbe a kategóriába, Törökországban pedig mintegy 8,5 millió ember. A maradandó sérülések egyik fő oka a közlekedési balesetek, amelyek az összes ilyen jellegű baleset 40 százalékát teszik ki. A mozgássérülteknek a törökországi városokban nincs esélyük a normális életvitelre, mivel szinte mindenütt lépcsők, magas járdaszegélyek, szűk járdák és egyéb akadályok teszik lehetetlenné a mozgásukat. Az országban már több szervezet is küzd a jogaikért, azonban a változások rendkívül lassúak.

Két svéd előadó, Karin Book a Malmöi Egyetemről, valamint Lena Eskilsson a Lundi Egyetemről elmondták, hogy országukban rendkívül magas az autóhasználat aránya, és ennek döntő része a szabadidős programokhoz kötődik. Ma már a gyerekek többségét is a szülők viszik autóval szórakozni, kikapcsolódni. Felgyorsult a városok terjeszkedése, egyre több helyet már valóban csak autóval lehet elérni. Svédországban azonban már kezdik felismerni ennek az irányzatnak a hibás voltát, és az újabb tervek már a városi területek vegyes (lakó-, pihenő-, munkahely stb.) használatát helyezik előtérbe oly módon, hogy a lakóknak a lehető legkisebb távolságokat kelljen megtenniük. Így újból nagyobb szerepet kap a gyaloglás, a kerékpározás és a tömegközlekedés.

A Greenpeace részéről Joeri Thijs és a Föld Barátai részéről Jeroen Verhoeven a városban használt négykerék-meghajtású járművek (a luxus terepjárók) elleni kampányukról számoltak be. Megalakították a 4X4info akciócsoportot, amely a lakosság és a döntéshozók figyelmét hívja fel arra a tényre, hogy a luxus terepjárók sokkal több üzemanyagot fogyasztanak és így a szén-dioxid-kibocsátásuk is jóval magasabb, mint az egyéb autóké. Az Európai Unió 15 régi tagállamában a közlekedés szén-dioxid-kibocsátása 32 százalékkal emelkedett 1990 és 2004 között. Így a közlekedés vált a legfőbb akadályává annak, hogy az EU elérje a Kiotói Jegyzőkönyvben rögzített célokat. A helyzet megváltoztatása érdekében egyaránt szükséges a gépjármű-közlekedés mérséklése és az egyes járművek fajlagos kibocsátásának csökkentése, amihez elengedhetetlen a luxus terepjárók használatának visszaszorítása.

Az Autofrei Wohnen (Autómentesen Lakni) nevű német civil szervezet vezetője, Markus Heller arról számolt be, hogy bár lassan, de terjednek az autómentes lakónegyedek Európa városaiban. Ez általában azt jelenti, hogy a lakótelepen belül minden gépjármű-használat tilos, a rendkívüli eseteket kivéve (például mentők vagy költözés). A lakók többségének nincs autója, akinek pedig van, az csak a lakónegyed szélén parkolhat, és ezt külön meg kell fizetnie. Konkrét példákat mutatott be több német városból és Bécsből. Hozzá csatlakozva,

a brit Ed Beale egy edinburghi autómentes lakónegyedet ismertetett, és megemlítette, hogy Nagy-Britannia több településen vannak kezdeményezések hasonlók kialakítására, sőt, egyes esetekben már a kivitelezés is megkezdődött.

Nagy érdeklődés és vita kísérte a Levegő Munkacsoport elnökének, Lukács Andrásnak az előadását a közlekedés költségeiről. A résztvevők egyetértettek abban, hogy hatékonyabban kell felhívni a közvélemény és a döntéshozók figyelmét: a gépjármű-közlekedés használói nem fizetik meg az általuk okozott költségeket, és ez a kialakult súlyos helyzet egyik fő oka. Több résztvevő arra is rámutatott, hogy tudatosítani kell az emberekben: a szennyező fizet elv gyakorlati alkalmazása nem többletterheket jelent, hanem azt, hogy az emberek hatékonyabban és ésszerűbben tudják majd elkölteni a pénzüket.

A Gyalogosok Nemzetközi Szövetségének (IFP) elnöke, egyúttal a Katalán Közlekedési Balesetmegelőzési Szövetség alelnöke, Ole Thorson előadásában arra helyezte a hangsúlyt, hogy minden közlekedési tervnek szerves része kell hogy legyen a gyalogos közlekedés. Katalóniában ezt immár törvény írja elő: minden önkormányzatnak új közlekedési tervet kell készítenie, amely kiemelt szempontként kezeli a kerékpárosok és gyalogosok közlekedési igényeit. A törvény azt is előírja, hogy minden új területfejlesztés esetén a fejlesztőknek bizonyítaniuk kell, hogy nem növekszik a kibocsátott közlekedési eredetű szennyezés, és meg kell fizetniük a szükséges tömegközlekedési bővítések költségeit. A tervezési ajánlások szerint a települések főútjain 50 km/h, a mellékutcaikon (vagyis az úthálózat mintegy háromnegyedén) pedig csak 30 km/h lehet a megengedett legnagyobb sebesség. A járdáknak folyamatosaknak kell lenniük, hogy ne a gyalogosnak kelljen lelépnie az úttest szintjére, hanem a gépkocsik menjenek fel a járdákéra. A közlekedési infrastruktúra tervezése pedig a házfaltól házfalig kell hogy terjedjen.

A Német Kerékpáros Szövetség (ADFC) részéről Ralph Herbertz elmondta: Kölnben a városi önkormányzat úgy ad ki térképet, hogy előzőleg annak minden részletét jóvá kell hagynia a kerékpáros civil szervezetnek. Így a térkép a tapasztalt, a város utcáit naponta közlekedő biciklisták közreműködésével készül el, ami biztosítja, hogy a lehető legjobban kielégítse a használók igényeit.

A számos további előadás közül, amelyek jó és rossz példákat egyaránt ismertettek, még kiemelném a brazil Eduardo Green beszámolóját, aki hazájában hatásos iskolai programokat szervez a kerékpározás népszerűsítésére és az autóhasználat káros hatásainak bemutatására.

A konferenciát követően került sor az Autómentes Világhálózat éves közgyűlésére, ahol megválasztottuk a szervezet új vezetőségét, 16 új tagszervezet felvételéről döntöttünk, és jóváhagytuk az elkövetkező időszak programjait. Ez elsősorban a meglévő tevékenységek folytatását jelenti: így többek között a World Carfree News elektronikus hírlevél megjelentését, a Carbusters folyóirat kiadását, a témakörrel kapcsolatos szakirodalom és internetes elérhetőségek összegyűjtését és rendszerezését, az egyes résztémákkal kapcsolatos levelezőlisták fenntartását, az éves konferenciák előkészítését, a sok országon keresztül haladó Ecotopia kerékpáros túra szervezését, az autómentes napok összehangolását a civil szervezetek részére, valamint levelezőkampányok szervezését, amennyiben ezt valamely szervezet igényli bizonyos célok elérésére (ilyen eredményes kampány volt például az, amellyel sikerült megvédeni a dakkai riksákat, amikor a bangladesi kormányzat be akarta tiltani azokat).

A Világhálózat következő éves konferenciájára az Oregon állambeli Portlandban kerül sor. Abban az – agglomerációjával együtt – 2 millió lakosú amerikai városban, ahol az elmúlt években komoly és eredményes erőfeszítéseket tettek a tömegközlekedés fejlesztésére, a kerékpározás elterjesztésére, és az autóhasználat kordában tartására.

Istambul – Budapest, 2007. szeptember 3.

**Lukács András**  
**Levegő Munkacsoport**

\*A konferencia programja a [www.worldcarfree.net/conference/](http://www.worldcarfree.net/conference/) címen található. Hamarosan innen le lehet majd tölteni az előadásokat, valamint a rendezvényről készült képeket is.