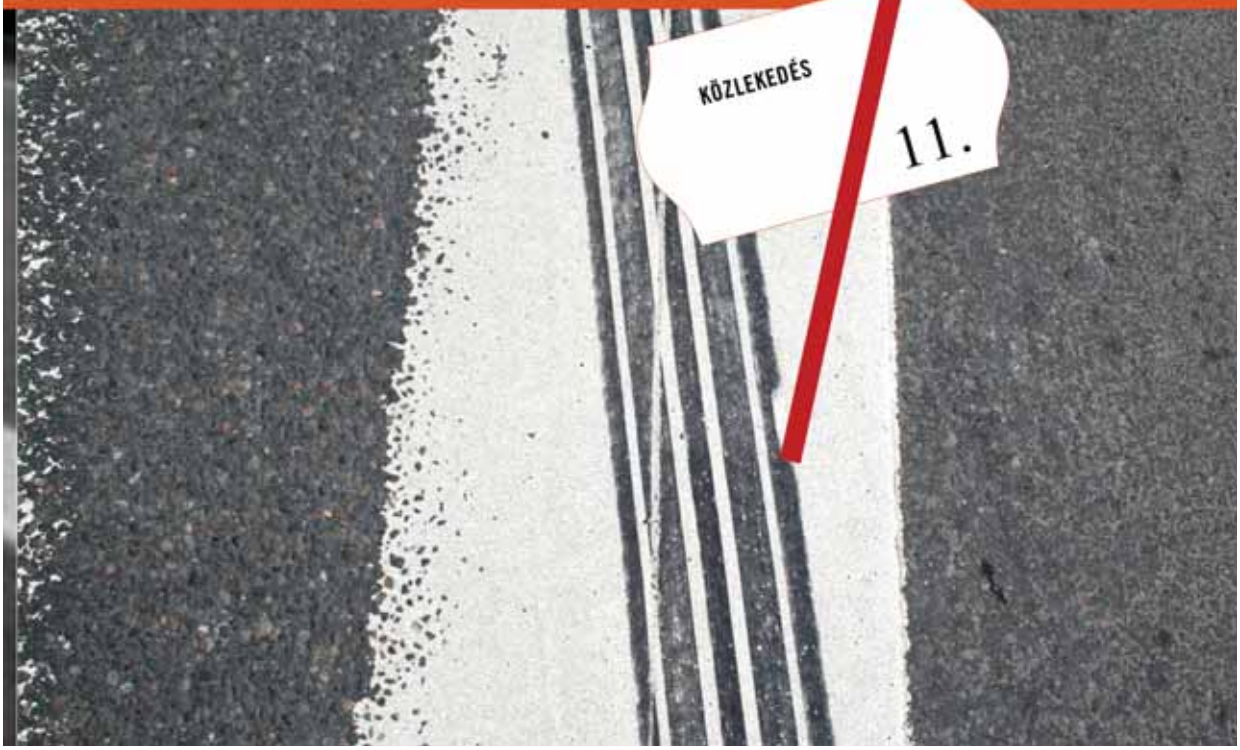
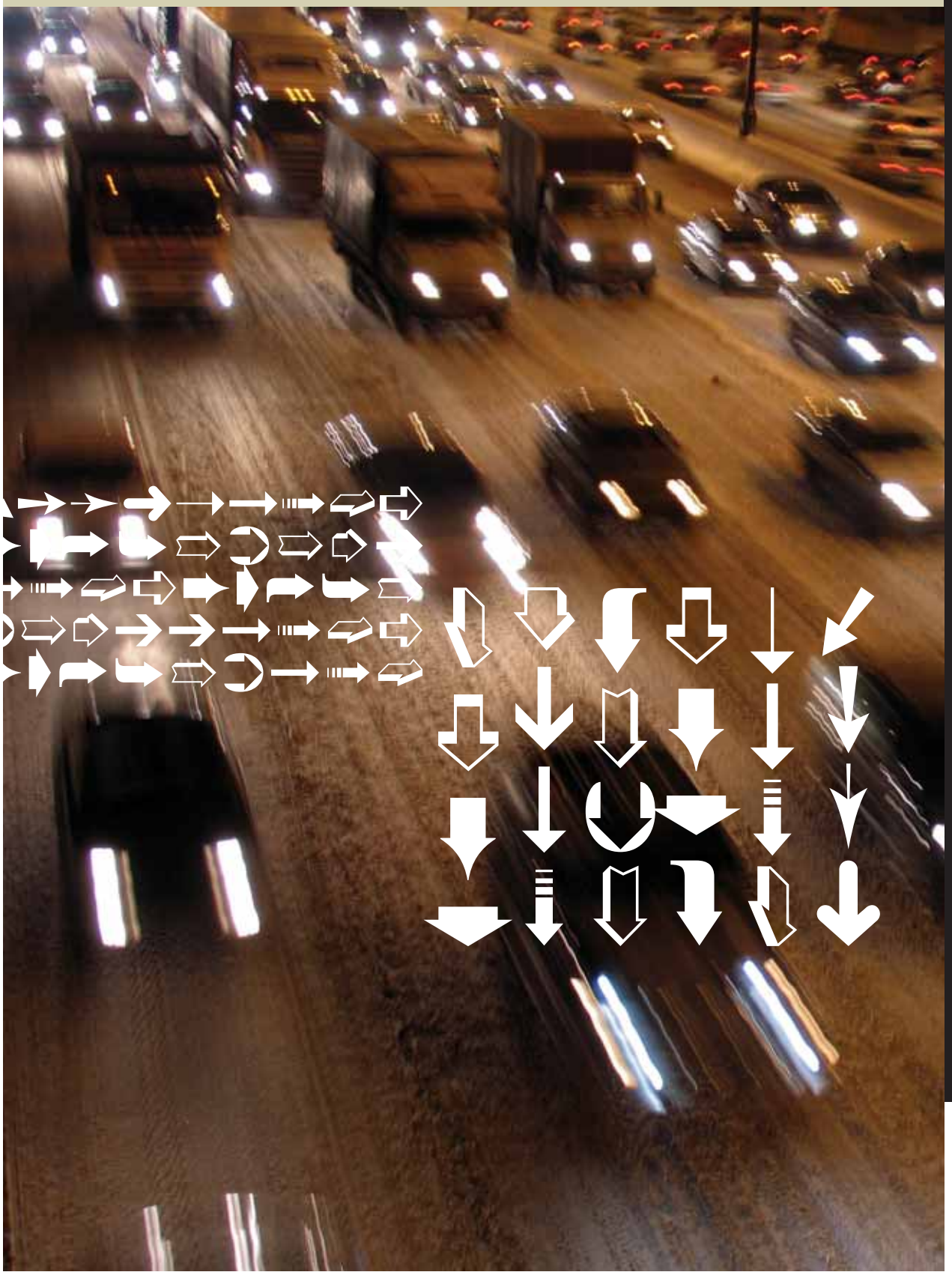
TV11.qxd 2.5.2007 13:29 Page 1

TUDATOS ← VÁSÁRLÓ





TV11.qxd 2.5.2007 13:30 Page 1

Tudatos Vásárló

Főszerkesztő: Lewis Akenji
Szerkesztő: Gulyás Emese
Szerkesztőbizottság: Gellér Zita, Léderer Tamás, Polónyi Krisztina, Sükösd Miklós, Vörös Miklós
Fordítók: Gulyás Emese, Ujhelyi Katalin
Nyelvi lektor: Banzi Tímea
Grafikai tervezés: Czakó Zsolt
Nyomdai kivitelezés:
Kiadó: Tudatos Vásárlók Egyesülete
Fotók: SXC

Köszönjük Lenkei Péter és Lukács András, a Levegő Munkacsoport szakértőinek a szám elkészítéséhez nyújtott segítségét.

Internetes megjelenés:
www.tudatosvasarlo.hu/magazin

Szerkesztőség:
H–1027 Budapest,
Bem rkp. 30. II/19.
Telefon/Fax: (+36 1) 225 8137
E-mail: szerk@tve.hu

Megjelenik 3000 példányban.

Szerkesztés lezárva: 2007. február

Megjelenik negyedévente.

Korábbi számok:
Első szám: A fogyasztó hatalma
Második és harmadik összevont szám: Reklám és média
Negyedik szám: Karácsony
Ötödik szám: Aktív állampolgár
Hatodik szám: Víz
Hetedik szám: Háztartási vegyi anyagok
Nyolcadik szám: Idő
Kilencedik szám: Zöldség-Gyümölcs
Tizedik szám: Szupermarketek

A Tudatos Vásárló megjelenését non-profit szervezetek, állami pályázatok és magánemberek támogatásai teszik lehetővé.

A Tudatos Vásárló tartalmának szerzői joga a Tudatos Vásárlók Egyesületét illeti meg, kivéve abban az esetben, ha a konkrét tartalmaknál más forrás van feltüntetve, illetve a szerzői joggal kapcsolatban egyéb közlés történik; akkor annak megfelelően kell eljárni.

A Tudatos Vásárló magazint a Tudatos Vásárlók Egyesülete támogató tagjainak ingyenes. Érdeklődőknek két próbaszámot ingyenesen küldünk. Megrendelhető a szerkesztőségben.

A Tudatos Vásárló jelenlegi számának, megjelenését a Környezetvédelmi és Vízügyi Minisztérium, a Soros Alapítvány, és a Nemzeti Civil Alapprogram támogatta. Köszönjük!

A Tudatos Vásárló 100% újrahasznosított alapanyagú papírból készült(Cyclus Offset).

ISSN 1786-3368

HOMO MOBILIS 2
…használhatják ugyan az autóikat, de azt nem engedhetik meg, hogy az autóik használják őket

A LEVEGŐSZENNYEZETTSÉG EGÉSZSÉGI VESZÉLYEI 6
A környezetszennyezésnek fontos szerepe van többek között az allergia népbetegséggé válásában

BELEFULLADHATUNK AZ AUTÓKBA 10
A legszennyezettebb levegőt épp a járművezetők szívják

KÖZÖS TÖBBSZÖRÖS 14
A megosztott autóhasználatról

ENERGIATAKARÉKOS VEZETÉS 18
Mindennapi trükkök a fogyasztás csökkentéséhez

SAJÁT AUTÓ VAGY TAXI 20
Lehet, hogy jobban jövünk ki, ha autóvásárlás helyett a rendszeres taxihasználatot választjuk

VÁROS, KÖZLEKEDÉS, KÖZÖSSÉG 22
Közlekedés és életminőség

A KÖZLEKEDÉS ILLEMTANA 26
Hogyan tehetjük utastársaink és magunk számára is gördülékenyebbé az utazást

A BARÁTOD MÁR BRINGÁVAL JÁR 28
Interjú a Critical Mass ötletgazdájával

KRITIKUS BABÁK 32
A babakocsi ártatlan kis utasa különleges áldozat, hisz tájékoztathatatlan

REPÜLŐGÉP, AUTÓ, VONAT 35
Idő, pénz, szén-dioxid

GYALOGOLNI JÓ… 36
Gyalogos belvárosok és városközpontok

EGY ÚJ VÁROSI KÖZLEKEDÉSI RENDSZER SIKERE LYONBAN: VELO'V 40
Biciklibérlet mindenkinek – szinte igyen

A LEGNAGYOBB HÁZIÁLLAT 44
Az autóvásárlást inkább érzelmi, mint pénzügyi értelemben tekinthetjük befektetésnek

HOGYAN SZORONGATTÁK MEG A FOGYASZTÓK A HATALMAS OLAJCÉGEKET 46
Bojkottok

LÁBNYOMOK AZ ÉGEN 48
Bécs utasonként 100 kg, Új-Zéland 2 tonna légszennyezés repülővel

BUDAPEST, KÖZLEKEDJ OKOSAN? 52
Az ideális tömegközlekedés egy civil, egy közgazdász és a BKV vezér szerint

FOGYASZTÓI PANASZTÉTEL TÖMEGKÖZLEKEDÉSI VÁLLALATOKNÁL 56

KÉNE EGY JÓ BICAJ! 60
Hogyan vásároljunk biciklit

KÖZLEKEDÉSI KALANDÁRIUM 64
Bölcseleti értelemben nincsen átszállási lehetőség

NEKÜNK TETSZETT… 67
Ajánló

TAGOKNAK 68

F E L H Í V Á S !

Szívesen várjuk olvasóink észrevételeit, hozzászólásait, javaslatait, vitaindító kérdéseit bármely korábbi és a jelenlegi lapszámmal, a megjelent cikkekkel kapcsolatban a *szerk@tve.hu* e-mail címre. Előfordulhat, hogy az olvasói leveleket – közlés esetén – a terjedelemre való tekintettel vagy a jobb érthetőség érdekében szerkesztett változatban tesszük közzé. Ha véleményedet nem szeretnéd nyomtatásban viszontlátni, jelezd a levélben!

„Vita van az »utcai zenészekről« – azokról az együttesekről, melyek spontán zenélni kezdenek az utcákon és tereken, amikor jó az idő – hol szabad játszaniuk, akadályozzák-e a közlekedést, táncoljanak-e a nézők?”

Christopher Alexander, „A Pattern Language”

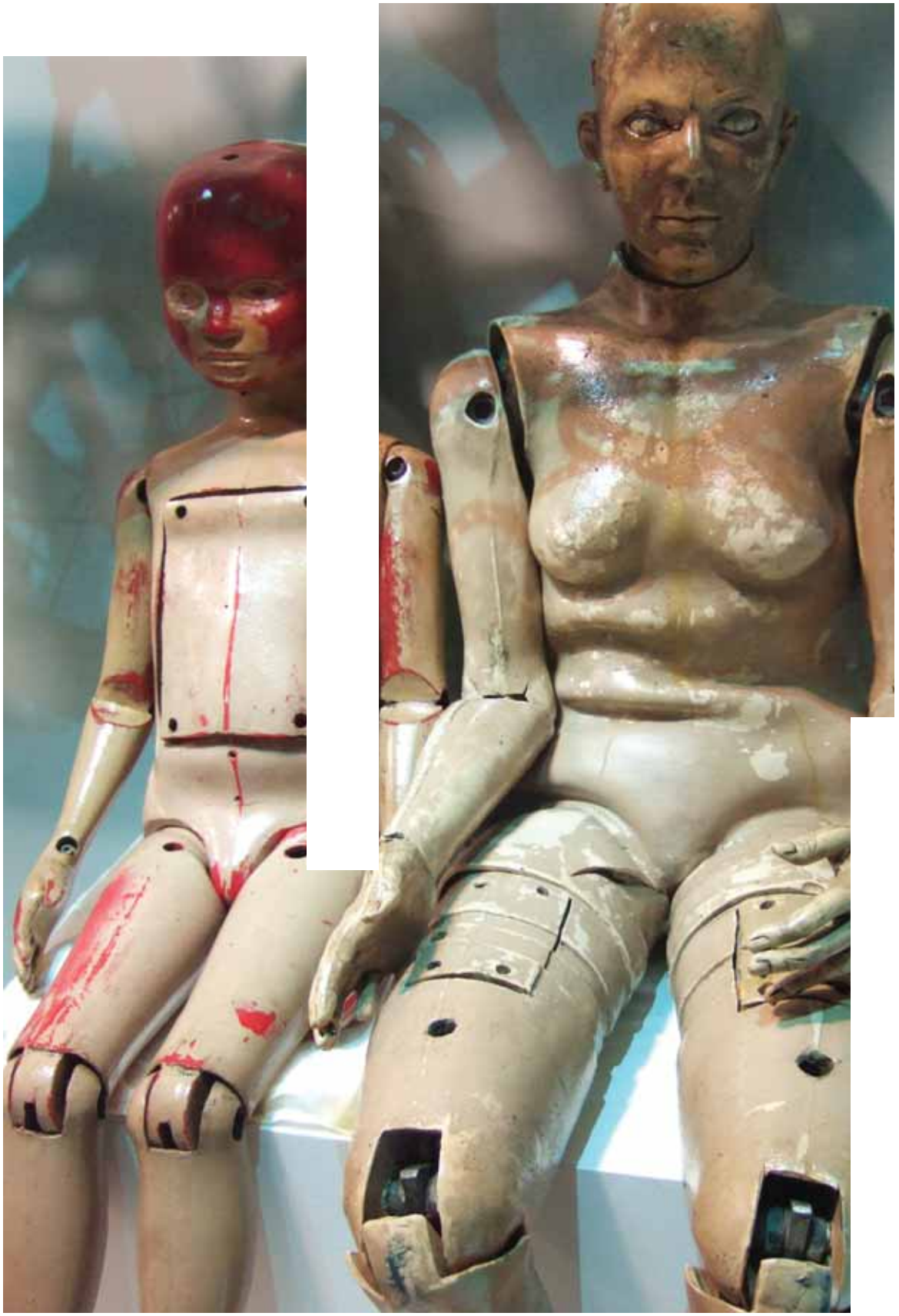
HOMO MOBILIS

Ha az önkormányzatoknak és a városlakóknak egyetlen egybehangzó kívánságuk lehetne az újévre, az biztosan a városi közlekedéssel lenne kapcsolatos. A téma senkit nem hagy érintetlenül: sem az autósokat, sem a biciklizőket, sem a gyalogosokat, sem a tömegközlekedőket. Ha nagyvárosban élsz, Pécsett, Debrecenben vagy Budapesten, ez neked is fontos kérdés.

A szív- és érrendszeri, valamint légzőszervi megbetegedések (például a hörghurut) és a szívrohamok száma emelkedőben van Magyarországon (50%-kal több asztmás van, mint tíz évvel ezelőtt); 60 000 baleset történt 2004-ben és 2005-ben együttvéve, ezek 20 000 halálos vagy súlyos sérülést okoztak; növekedett az átlagos utazási idő; és a városok újabb zöld területeket vesztettek, hogy növeljék a parkolóik területét. A Budapest utcáit használó autók száma (1,2 millió) megközelíti a város lakóinak számát. A város teherbírását már meghaladtuk. Vagyis, ha Budapest híd lenne, mostanra már vagy süllyedne, vagy összedőlt volna.

De Budapest nem híd, így nem láthatod a repedéseket a pillérjein. Az viszont jól látható, hogy növekszik a kórházba járók száma és azoké, akik ugyan nem mennek kórházba, de sok „kis” fejfájásra panaszkodnak. Jól látható a város felett ráncolódó vastag szmogréteg, ami elhomályosítja a napot, és rontja a látási viszonyokat. Vagy, ha egy irodában rostokolsz álló nap, jól érzékelhető a munkahatékonyság és a gazdasági teljesítmény csökkenése. Ráadásul több időt töltesz egyedül az autóban, magadban beszélve, útban a munkába vagy épp hazafelé.

De mit tehetnénk: munkába menni, vásárolni kell, és a kis Katit is el kell vinni az iskolába. A városi közlekedés csődje nagyrészt a helyi hatóságok felelőtlenségének köszönhető: nem vezetnek be olyan szabályozásokat, intézkedéseket, amelyek a hosszú távú következményeket is figyelembe veszik. A négyéves választási ciklus túl ijesztő a politikusoknak ahhoz, hogy a következő választási kampányon túlra merjenek tekinteni. Vagy mégsem? Ken Livingston, London polgármestere bebizonyította az ellenkezőjét. London közlekedési krízisét mérséklendő bevezette a dugóadót. Bár a vita egyre hevesebbé vált a választások közeledtével, nem engedett, sőt, még keményebb intézkedéseket ígért. A városnak szüksége volt ezekre, és valakinek erősnek kellett lennie. A szavazók nem hülyék. A végén megértették, és egy második cik-



lussal ajándékozták meg őt. A vita persze tovább tombol. Stockholm, Durham, Szingapúr és sok más város szintén hasonló díjakat vezetett be. Amikor Arnold Schwarzenegger először lett Kalifornia kormányzója, sokan nevettek, hogy Terminátort fog játszani egy már botladozó gazdaságban. És tényleg, nagyot alakított. Működésének következetes alapelve volt, hogy megértesse a kaliforniaiakkal, hogy használhatják ugyan az autóikat, de azt nem engedhetik meg, hogy az autóik használják őket. Radikális törvényeket hozott az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentésére, zöld adókat vezetett be, amik az autóhasználatra is kihatottak. Senki nem szereti jobban az autóit, mint a kaliforniaiak. Majdnem mindenki panaszkodott. Mégis majdnem mindenki újra rá szavazott, hogy megkezdhesse második kormányzói ciklusát. Ha úgy gondolod, az USA sereghajtó a környezetvédelemben, íme egy másik tény: az elnökkel dacolva országszerte több mint 100 polgármester vállalta a Kiotói Jegyzőkönyv elveinek betartását, amit Bush elnök elutasított.

Ugyanakkor a közlekedés főként egyéni döntés. Ha az egészet a politikusokra kennénk, magunknak hazudnánk. Személyes felelősséget kell vállalnunk! Erről szól magazinunk mostani száma. Ha autós vagy, fékezz egy kicsit; ez a szám nem ellened szól. Ha gyalogos vagy, tömegközlekedő vagy bringás, ne ránduljon önelégült mosolyba a szád!

Budapest könnyedén összemérheti magát Londonnal vagy Párizzsal, ha a tömegközlekedés kiterjedtségéről van szó. A gyalogláson és a kerékpározáson kívül a tömegközlekedés a legfenntarthatóbb (leginkább környezet- és társadalombarát) lehetőségünk. Meglepő tehát, hogy egyre kevesebben használnak tömegközlekedést nálunk. De mégsem annyira meglepő, ha figyelembe vesszük a BKV nemtörődömségét a menetrend betartását és a tisztaságot illetően. A hozzáállás is számít. Ha mi emberi, társadalmi és környezet-egészségügyi okokból kifolyólag teljes mellszélességgel kiállunk a tömegközlekedés mint az állandó autózás alternatívája mellett, a vállalatnak is össze kell szednie magát, nem utolsósorban a tekintetben, hogy hogyan bánik a vásárlóival. Ha valaha kapott már el már BKV ellenőr, úgy istenigazából, akkor ismered, milyen érzés egy buldoggal a saját területén szembekerülni. Korlátozott szó-

Személysérüléses közúti közlekedési balesetek száma 2000–2006 (fő)

	Halálos	Súlyos	Könnyű
2000	1 064	6 388	10 041
2001	1 132	6 673	10 700
2002	2 164	6 982	11 440
2003	1 135	6 904	11 937
2004	1 168	7 111	12 678
2005	1 139	7 010	12 628
2006	802	5 074	9 080
Összesen	**8 604**	**46 142**	**78 504**

Forrás: KSH

tára van, és egyetlen, jól begyakorolt, rugalmatlan cselekvési pályája; ugat, de nem hallgat meg, és azonnal lecsap a zsákmányra. Az igaz viszont, hogy mindez nem történhet meg, ha felszállás előtt jegyet veszel.

A tömegközlekedés halála a tőke vagy a menedzsment hiánya. Minél többet használjuk a tömegközlekedést (és minél többet fizetünk érte), annál jobbá válhat: részben mert finanszírozzuk, részben mert a tömeges használat arra készteti a kormányzatot, hogy több forrást irányítson az infrastruktúra fejlesztésére. Így az olcsóbbá, tisztábbá, megbízhatóbbá és – remélhetőleg – barátságosabbá válik. Igaz, ami igaz, a BKV feljövőben van. Biztos láttad már az új combinókat és buszokat vagy hallottál az új metróról és a következő évek tervezett infrastrukturális beruházásairól.

Mindezek mellett vedd csak elő a biciklidet, és sportolj egy kicsit munkába vagy a boltba menet! Sétálj a környéken, és pihentesd a tested, míg a várost élvezed – hidd el, Pécshez és Győrhöz hasonlóan Budapest is sokkal látványosabb lábbuszról nézve! Mit kezdjél a kocsiddal? Mi legyen azzal a sok üres üléssel, amikor egyedül autózol? Esetleg körülnézhetnél, hátha van valaki, aki ugyanarra megy, mint te: töltsd föl az üres helyeket! Így mindannyian eljuttok a célotokhoz, és jól szórakoztok a csúcsforgalom lassú soraiban; az együttlét pedig pár emberi pillanattal gazdagít. Az autótárs-rendszer mára széles körben elterjedt Nagy-Britanniában, az USA-ban, Japánban, Dániában, Németországban, Hollandiában. Meg tudjuk oldani a közlekedés problémáit, hisz megvan hozzá a tudásunk, a technológiánk, a képességünk. Csak közös akaratra van szükség.

Néhány tény vagy következtetés talán meglep, akár meg is döbbent majd ebben a számban. De ne hagyd magad eltántorítani, az általunk javasolt megoldások száz százalékban megvalósíthatóak. Mindazonáltal ezek nem előírások. Csak azt kérjük tőled, kedves olvasó, mint mindig, hogy szánj rá egy percet, gondold végig magadban ezt az ügyet, és javaslatainkat használd ugródeszkául saját kreatív megoldásaidhoz! Olvass tovább, és kellemes utat!

Lewis Akenji
főszerkesztő
lewis@tve.hu

A levegőszennyezés egészségkárosító hatását a régóta ismert állatkísérletes eredmények mellett számos, az Egyesült Államokban és Nyugat-Európában a hatvanas-hetvenes évek óta végzett tudományos felmérés, epidemiológiai vizsgálat bizonyította.

A LEVEGŐSZENNYEZETTSÉG EGÉSZSÉGI VESZÉLYEI

A legtöbb európai országban az utóbbi években jelentősen javult a kültéri levegő minősége. Mindezek ellenére egyre több vizsgálati eredmény támasztja alá azt a tényt, hogy a légszennyezettség – még olyan viszonylag alacsony koncentrációban is, amit a legtöbb európai országban mérnek – károsítja az emberi egészséget. Különösen veszélyes a szálló por, a nitrogén-oxid és az ózon – szennyezett környezetben gyakoribbak a felső és alsó légúti megbetegedések, súlyosabbak a hörghurut és az asztma tünetei, több beteg kerül sürgősséggel kórházba légzőszervi, valamint szív- és érrendszeri megbetegedések miatt, sőt, többen halnak meg a felsorolt okok következtében. Felnőtt korban bizonyított a légszennyezés és a tüdődaganat kialakulása közötti összefüggés.

Az Egészségügyi Világszervezet „Teljes betegségteher” vizsgálati programjában megállapította, hogy a környezeti levegőszennyezettség világszerte körülbelül 6,4 millió egészséges életév elvesztését okozza a hosszan tartó szállópor-szennyezettség miatt.

Kik a legveszélyeztetettebbek? Elsősorban a magzatok és a fiatal csecsemők: bizonyított, hogy a porszennyezés növeli a koraszülések és a kis születési súly esélyét, károsan befolyásolja csecsemők tüdőfunkciójának alakulását. Az Országos Környezet-egészségügyi Intézet munkatársainak vizsgálata szerint a forgalmas fővárosban élő gyerekek körében a légcsőhurutos tünetek 33, az asztma 97 százalékkal, az allergia pedig 37 százalékkal gyakoribb, mint a vidékieknél.

Veszélyeztetettek az idősebbek és az idült légzőszervi, keringési betegségekben szenvedők, azok, akik például foglalkozásukból eredően egyéb veszélyes anyagokkal is érintkeznek, valamint kiemelkedően érintettek a szociálisan hátrányos helyzetűek.

Nem szabad elfelednünk, hogy nincs veszélytelen, más szóval „biztonságos” szállópor- és ózon-koncentráció! Még a jelenleg érvényben lévő határértékek sem garantálják a teljes biztonságot. Ezért az Európai Közösség az egészségügyi hatásokról nyert vizsgálati eredmények ismeretében 2005-ben szigorította a határértékeket, és 2010-re további szigorításokat terveznek. Több vizsgálat eredményét összevetve elmondhatjuk, hogy a hosszan tartó, viszonylag alacsonyabb szállópor-szennyezettség veszé-

lyesebb az egészségre, mint a rövid ideig fennálló magas értékek. Az ózon-koncentráció elsősorban a száraz, különösen meleg nyári napokon jelentős, a „nyári szmog” részeként, de a többi nyári napon általában előforduló kissé magasabb koncentráció hatása sem elhanyagolható.

Hazánkban az utóbbi másfél évtized politikai-gazdasági változásai következtében csökkent az ipari termelés és vele együtt a „klasszikus” levegőszennyezés is. Jelentősen mérséklődött az addig főként az ipari gócpontokra jellemző (például Borsod, Komárom, Veszprém, Fejér megye), az ipar által kibocsátott kén-dioxid és ülepedő porrészecskék mennyisége a levegőben. Ezzel párhuzamban kifejezetten megnőtt a közlekedés szerepe a légszennyező anyagok kibocsátásában: nőtt a dízelüzemű gépkocsik száma, a tranzitforgalom gyarapodása pedig elhozta hozzánk is a Nyugat-Európára és a fejlett országokra jellemző „modern” levegőszennyezést. Ez főként közlekedési eredetű nitrogén-oxidok, ózon és a felső légutakra különösen veszélyes finom, illékony, szerves eredetű anyagok és aeroszolok keveréke. Ebből sem hiányoznak a szálló porrészecskék, ezek a tíz mikrométernél kisebb átmérőjű finomrészecskék, melyek közül a két és fél mikrométernél kisebb szemcseméretűek káros hatása a legjelentősebb. Ezek ugyanis a tüdő legmélyebb zugaiba is képesek bejutni, és a léghólyagocskákon keresztül felszívódva bekerülnek a véráramba, ahol kóros vérrögképződést okozó véralvadási folyamatot indíthatnak el.

A különböző forrásokból származó porrészecskék nem egyformán jelentenek veszélyt az egészségre. A szél által felkavart por vagy az ammóniumsókat, kloridot, szulfátot tartalmazó por kevésbé károsak. Különösen veszélyesek viszont a dízel kipufogógázokból származó igen finom (két és fél mikrométer átmérőnél kisebb) részecskék, mivel ezek a legagresszívabbak, fémeket és szerves anyagot tartalmaznak. Ezek a veszélyes anyagok bizonyítottan reakcióba lépnek a biológiai eredetű, allergiát kiváltó légszennyező anyagokkal: a virágporral és a gombaspórákkal. A környezetszennyezésnek tehát igen fontos szerepe van az allergia világméretű népbetegséggé válásában.

Egy neves németországi kutatócsoport 1996. évi felmérése szerint a nagy forgalmú utak mellett élő iskoláskorúak többsége már

kisgyermekkora óta szenved asztmától, illetve más allergiás eredetű megbetegedésektől. Ma már nem lehet területi különbséget kimutatni – a volt keleti országrész javára – az allergiás megbetegedések gyakoriságában. A német egyesülés után még az asztma gyakorisága nagyobb volt a nyugati oldalon, míg a volt NDK-ban inkább légcsőhuruttól szenvedtek a gyermekek. A levegőminőség összetételében lévő eltéréseket az akkori légszennyezettségi adatok is kimutatták. A „nyugati típusú" életmód terjedésével azonban ez a különbség eltűnt.

A közlekedési eredetű légszennyezés leginkább a nagyvárosok levegőminőségét befolyásolja kedvezőtlenül. Az Európai Közösség támogatásával huszonhat európai országgal együtt Magyarország is részt vett egy vizsgálatban, amelynek célja a szálló por egészségkárosító hatásának becslése volt. Az eredmények azt mutatták, hogy az ezredforduló idején fővárosunk szennyezettsége közepes szintű, vagyis kedvezőbb a helyzet, mint a déli országokban, de a skandináv országok nagyvárosaiban a mienknél sokkal tisztább a levegő. Az elemzés célja az volt, hogy megvizsgálja, kimutatható-e az új határértékek bevezetésének és betartatásának egészségügyi nyeresége. Ha a szálló por tíz mikrométernél kisebb átmérőjű finomrészecskéinek átlagkoncentrációját öt mikrogrammal csökkentenénk, akkor évente legalább ötszáz ember életét lehetne megmenteni. Az 1999-es légszennyezettségi szinteket alapul véve hosszú távon bekövetkező halálesetek számát évi 500 fővel lehetne csökkenteni, míg a 2000. évi mérsékeltebb szennyezettségi adatok alapján 487 haláleset lenne megelőzhető. 2002-ben valamivel rosszabb volt a levegő minősége, így ezen adatokat figyelembe véve Budapesten évente 870 ember életét lehetne megmenteni.

Ha a szálló por két és fél mikrométer átmérőnél kisebb szemcseméretű porszennyezettséget hosszú távon csökkentenénk, annak kedvező hatása lenne a tüdőrák okozta halálesetek Magyarországon igen magas számának alakulására: ha az éves átlagkoncentráció köbméterenként három és fél mikrogrammal csökkenne, 70 tüdődaganat miatti halálesetet előzhetnénk meg, ami nem elhanyagolható szám (4,3%), hiszen Budapesten 2000-ben 1607 fő halt meg ebben a betegségben.

Dr. Páldy Anna
Országos Környezet-egészségügyi Intézet

Szinte mindenki tudja, hogy a nagy forgalmú városrészek rossz levegőminőségének fő oka a fokozott autóhasználat. Kevésbé ismert, hogy a legszennyezettebb levegőt épp a járművezetők szívják. Az autók utasterében egyes szennyezők aránya akár 5–10-szer is magasabb lehet a külső környezethez viszonyítva.

BELEFULLADHATUNK AZ AUTÓKBA

A nagyvárosokban a levegő szennyezettsége akár évekkel is megrövidítheti az ott lakók életét. A káros anyagok légkörbe kerüléséért az utóbbi évtizedekben egyre inkább a motorizáció terjedése, azaz az személyautó-forgalom növekedése tehető felelőssé. A legrosszabb levegőminőség azonban éppen a belvárosi utakat használó autók utasterében alakul ki, hiszen hosszabb távon itt sem lehet tisztább a levegő, mint azok környezetében. A belső levegő szennyezettségének eleve magas értékét azonban több tényező is jelentős mértékben rontja.

A levegő szennyezőanyagainak koncentrációja a felszín közelében a legmagasabb, és a gépjárművek is ebbe a zónába ürítik kipufogógázaikat. A talajtól távolodva, ahogy ezek a szennyezőanyagok az egyre tisztább levegővel keverednek, a levegő minősége javul. Azaz, autóban ülve eleve nagyobb szennyezésnek vagyunk kitéve, mint gyalog vagy a tömegközlekedést használva. A levegő szennyezettsége nem csak magasság szerint eltérő, hanem a forgalmi sávoktól távolodva is csökken, tehát az autók utastere ebből a szempontból is a legszennyezettebb a zónában van.

Több autóvezető véli úgy, hogy mivel a szellőztető berendezésén van szűrő, vagy mert csak a belső levegőt áramoltatja, őt nem érheti egészségkárosodás a levegő szennyezettsége miatt. A szellőztetőrendszeren lévő szűrő azonban csak a nagyobb szennyeződéseket tudja kiszűrni (pl. pollenek), a légnemű szennyezők, illetve a kisebb mérettartományba tartozó szálló por ellen nem ad védelmet. Az utastér levegőjének belső cirkuláltatása sem jelent teljes biztonságot, hiszen így is van némi szellőzés (ellenkező esetben hosszabb utak során túlzottan feldúsulhatna a szén-dioxid koncentrációja), sőt a légkeveréssel épp az autóban lévő nagy mennyiségű, káros anyagokban gazdag por felkeveredését segítjük elő.

Az autó belső levegőjének minősége használat nélkül is romlik. A garázzsal rendelkezők ismerik a garázs jellemző szagát. A benzingőz jelentős mennyiségben tartalmazhat rákkeltő összetevőket (pl. benzol) is, melyek az utastérbe is bejutnak. A külső térhez viszonyítva legnagyobb mértékben az illékony szerves szennyezők koncentrációja emelkedik meg a járművekben, többek között ezek tehetők felelőssé az autóutak során jelentkező sokakat

TV11.qxd 2.5.2007 13:30 Page 11

AZ UTASTÉRBEN MEGJELENŐ FONTOSABB SZENNYEZŐ ANYAGOK ÉS HATÁSAIK

Szennyezőanyag	Egészségügyi hatás
Légnemű és illékony szennyezők	
Nitrogén-oxidok	A légutak és a tüdő károsításával csökkentik azok ellenálló képességét, növelik a megbetegedés esélyét, súlyosbítják az asztma tüneteit.
Szén-monoxid	A vér oxigénszállító képességét csökkenti. Álmatlanságot, fejfájást, szédülést, szívtáji fájdalmakat, idegrendszeri tüneteket okozhat. Növeli a szívinfarktus kialakulásának esélyét.
Ózon	Nyálkahártyát irritáló hatású, fejfájást okozhat. Hosszabb távon növeli az asztma kialakulásának esélyét.
Illékony szerves szennyezők (pl. benzol, toluol, formaldehid)	A benzol rákkeltő hatású, a formaldehid a nyálkahártyát károsítja; fejfájást, rosszullétet okozhatnak.
Szálló por és a hozzá kapcsolódó főbb szennyezők	
Szálló por (PM10, PM2,5)	Csökkenti a tüdő ellenálló képességét, nyálkahártya-irritáló hatású.
Ftalátok	Az ide tartozó vegyületek közül több hormonális vagy a veséket károsító hatással bír.
Brómozott égésgátlók	A szervezetben felhalmozódó feltehetően hormonális, idegrendszert károsító hatású anyagok.

kínzó rosszullétért. Az autók használata során a veszélyesebb szennyezők közül legkisebb mértékben talán a szálló por összmennyisége emelkedik meg a járművekben, de vizsgálatok szerint erősen megnő a különösen kockázatos, kisebb mérettartományú részecskék aránya. Más tanulmányok rámutattak: míg a légszűrők a nagyobb részecskék 60–80%-t is kiszűrik, a kisebb mérettartományú részecskéknek csupán 5%-t.

Az autók belső terében is keletkeznek egészségkárosító anyagok. A szinte csak műanyagokkal és különféle szövetekkel burkolt berendezésekről káros anyagok illanhatnak el, illetve porzódhatnak ki. A műanyagok gyártása során, azok lágyítása érdekében különféle ftalátvegyületeket használnak. A szöveteket és néhány más burkolatot is brómozott égésgátló (PBDE) anyagokkal kezelnek, így megelőzve egy esetlegesen kialakuló tűz gyors terjedését. Azonban ezek a több betegséggel is összefüggésbe hozott vegyületek a szervezetbe vagy a környezetbe kerülve csak nagyon lassan bomlanak le. Vizsgálatok szerint az egyes autótípusok vegyi anyagokkal való szennyezettsége között jelentős eltérések lehetnek, ami a megkérdezett cégek képviselőinek nyilatkozatai alapján nem véletlen. A legrosszabb eredményeket a Mercedesekben és a Chryslerekben mérték; a cégcsoport képviselője elismerte, hogy nincs a vegyi anyagokkal foglalkozó kutatásuk. A vizsgált típusok közül talán a Volvo szerepelt a legjobban, melynél 3 ftalát és az összes PBDE használatát kerülik a gyártás során. Az utastér levegőjének szennyezettsége nyári időszakban a legmagasabb, mert a felmelegedett autóban a kipárolgás vagy a kopás révén könnyebben a levegőbe juthatnak az említett vegyi anyagok.

Pál János

Mit tehetünk?

- **Használjuk ritkábban az autót!** Így kevesebb mérgező hatásnak tesszük ki magunkat, és a környezetünket sem szennyezzük. Rövidebb utak vagy nagyvárosokban való közlekedés esetén kerékpárral vagy a tömegközlekedéssel akár gyorsabbak is lehetünk. Több kutatás kimutatta, hogy a kerékpárosok – a fokozott lélegzés ellenére is – összességében kisebb szennyezésnek teszik ki magukat, mint autót használó társaik.
- **Szellőztessük rendszeresen az autót!** Ha mindenképp szükség van autónk használatára, próbáljuk tisztább levegőjű területeken kiszellőztetni: a külvárosokban, vidéki utakon közlekedve tekerjünk le néhány ablakot! Ajánlatos az igen szennyezett belvárosi, illetve nagy forgalmú útvonalak és a bedugult útszakaszok elkerülése (hiszen itt az autósok közvetlenül lélegzik be egymás kipufogófüstjét).
- **Ha csak rövid ideig haladunk szennyezettebb területen** (pl. öreg teherautó előzése előtt) eredményes lehet a szellőztetés szüneteltetése: az ablak feltekerése vagy az automata szellőztető első cirkulációra állítása.
- **Műszaki ellenőrzés.** Az autó rendszeres műszaki ellenőrzésével elejét vehetjük a különböző folyadékszivárgásoknak, megelőzhetjük garázsunk levegőjének gyors romlását.
- **Ügyeljünk a garázs levegőjére is!** Célszerű a garázst rendszeresen kiszellőztetni. Garázsban sose járassuk feleslegesen a motort, mert szénmonoxid-mérgezésnek tehetjük ki magunkat.
- **Rendszeres takarítás.** Az autóban összegyűlt por nemcsak esztétikai kérdés, jelentős mennyiségű allergént, illetve a szervezetben felhalmozódni képes káros vegyi anyagot tartalmazhat, ezért ajánlott a rendszeres takarítás.

TV11.qxd 2.5.2007 13:30 Page 13

A carsharing (autótárs) és carpooling (telekocsi) rendszerek közös elve az autóhasználat megosztása – történjen klubrendszerben vagy egyszeri útitárskeresés formájában. E módszerek segíthetnek a nagyvárosi forgalom csökkentésében, az utak tehermentesítésében, és az autótársklubok tagjai mentesülnek az autófenntartás terheinek nagy részétől is.

KÖZÖS TÖBBSZÖRÖS

Európától Amerikáig sokféle rendszer működik a „fenntarthatóbb közlekedés" megvalósítására: ma már például a világ 600 városában dönthetnek úgy, hogy saját kocsi fenntartása helyett (vagy amellett) belépnek egy autótárs-klubba, és onnan bérelnek autót. Magyarországon egyelőre nincs ilyen lehetőség, úgy tűnik ugyanis, hogy a magyarok ragaszkodnak a saját autóhoz. A telekocsi-használat viszont lassacskán kezd elterjedni.

Az autótárs-rendszerben a szervezet tagjai a klub állományában lévő és általa fenntartott autókat vehetik igénybe, előre egyeztetett beosztás alapján, lényegében bármikor. A telekocsirendszerben az utasok lemondanak az egyéni autóhasználatról és utastársként ülnek be egy vezető mellé, vagy helyet ajánlanak saját autójukban, ám az autó továbbra is a sajátjuk marad. Ez főként az Egyesült Államokban elterjedt, ahol a telekocsit használók számára saját gyorsforgalmi sávot tartanak fenn.

A carsharing, avagy autótárs-rendszer: „Mint egy taxi, ahol te vagy a sofőr"

„Jobb használni, mint birtokolni" – fogalmazza meg az autótárs-rendszer lényegét az Európai Carsharing Szövetség az Arisztotelésztől vett idézettel, amit körülbelül így lehetne lefordítani a közlekedés nyelvére: „Ne az autódért fizess, hanem azért, mert használod!" Az autótárs-rendszerek eredetileg spontán módon létrejött önszerveződő klubok voltak, melyekből mára jól szervezett vállalkozások váltak. Az autók fenntartási költségeit a klub központi szervezete vállalja. Az autótárs-rendszerek többsége nagyvárosokban működik, ahol a tagok a főként munkába járáshoz veszik igénybe a kocsikat.

Az autótárs-rendszer nem akarja a tömegközlekedés helyét átvenni. Sőt, a tapasztalatok szerint az autótárs klubtagok sűrűn veszik igénybe a tömegközlekedést is. Az Európai Autótárs Szövetség szerint az autótárs-klubok tagjai akár felére csökkenthetik az autóhasználatot, mindenféle kellemetlenség nélkül. A rendszer előnyei között említhető számos praktikus érv is: például a klubtag mentesül az autófenntartás költségei alól, nem kell autómosóhoz járnia, súlyadót, regisztrációs adót, különféle biztosításokat fizetnie.

A klubtag az interneten vagy telefonon előre lefoglalt autót egy autómegosztó parkolóban veheti fel. Miután letelt a bérleti idő, az au-

TV11.qxd 2.5.2007 13:30 Page 15

tót ugyanabba a parkolóba kell visszavinni (természetesen tisztán és megkímélt állapotban). A késéseket pedig szigorúan büntetik, hiszen már félórás csúszás is felboríthatja az egész tervet.

Miben különbözik akkor az autótárs rendszer az autóbérléstől? Az autótárs-klub „önkiszolgáló" rendszerben működik, a felhasználók klubtagok, az árban pedig a biztosítás és az üzemanyag is benne van. Az autótárs-klubok jellemzően nonprofit szervezetek, habár egyre gyakoribb az együttműködés profitorientált autóbérlő cégekkel és önkormányzatokkal is.

Svájctól Szingapúrig

Az autótárs-rendszer ma már az egész világon közkedvelt, Berlintől kezdve Washingtonon át egészen Szingapúrig. Az első önszerveződő autótárs-klub a negyvenes évek végén jött létre Zürichben. Az 1960-as évektől aztán egyre inkább szervezettebb formában működött a carsharing, a '70-es években Franciaországban is megjelent, később Svédországban, Németországban és az Egyesült Államokban is elterjedt. 1997-ben Svájcban két cég összeolvadásából jött létre a MobilityCarSharing, a világ egyik legnagyobb ilyen szervezete, amelynek közel 2000 autóból álló autóparkja van, és Svájc legtöbb városában elérhető.

Népszerű az autótárs-rendszer Nagy-Britanniában is, nemrég például a brit Környezetvédelmi Minisztérium felszólította a helyi önkormányzatokat, hogy ösztönözzék autótárs-klubok kialakítását.

A carpooling, avagy telekocsi: Utazz olcsón – keress útitársat!

A telekocsi-rendszer közös autóhasználatot jelent, többnyire alkalomszerűen, kevésbé szervezetten, saját autókkal. Az USA-ban például főként a munkába járók körében terjedt el a telekocsi, amely nemcsak az egy főre jutó szennyezőanyag-kibocsátást csökkenti, hanem gyorsabb közlekedést is tesz lehetővé a résztvevők számára. Telekocsi-szolgáltatásnak minősülnek az egyre népszerűbb „útitárskereső", szolgáltatások is, mint például az E-carpool network vagy az utazzolcson.net, melyek főként Európán belüli autóutakat kínálnak: a szervezet honlapján indulási hely, úti cél és indulási idő alapján kereshetünk „sofőrt" vagy épp „útitársat". Az árat a kilométer és az utasok száma alapján számítják ki, és a sofőrnél kell fizetni.

Magyarország: autótárs-rendszer egyelőre nem, telekocsi igen

Megkerestük a Környezetvédelmi és Vízügyi Minisztériumot, ahol elmondták, hivatalosan eddig nem voltak sem központi kezdeményezések, sem megkeresések az autótárs- rendszerrel kapcsolatban. „Több civil, önszerveződő kezdeményezésről tudunk, ilyen például az internetes telekocsi külföldre" – mondta Szántó Szilvia Judit, a minisztérium Környezetfejlesztési Főosztályának munkatársa. A minisztérium a 2007-től 2013-ig tartó időszakra érvényes Környezet és Energia Operatív Program keretében egyébként tervezi a környezetbarát közlekedési módok kialakításának és elterjesztésének támogatását. A minisztérium jelenleg dolgozik a pályáztatási programon; elképzelhető, hogy lesz pályázási lehetőség az autótárs-rendszerű szervezetek számára is. Az egyik autókölcsönzéssel foglalkozó cég pár éve próbálta bevezetni az autótárs rendszert, ám nem volt rentábilis – tudtuk meg Szenohradszki Istvántól, az érintett autókölcsönző marketingesétől.

Hosszabb belföldi vagy külföldi útjainkhoz azonban kereshetünk útitársat a néhány létező telekocsi-szolgáltatást nyújtó internetes oldal egyikén. Ilyen például az utazzolcson.net, a kenguru.hu vagy a 2003 óta működő utitarskereso.hu, ahová havonta átlagosan 50–100 használható hirdetés érkezik, itt úti cél szerint kereshetünk útitársat vagy helyet egy autóban. A hirdetések legnagyobb részében belföldi, nagyvárosok közötti utakra keresnek társat, ám népszerűek a külföldi utak is, ezek úti célja szezononként változik: nyáron a mediterrán országok népszerűek, télen a síutakhoz keresnek autót vagy utast. Egy Bécs-Budapest út átlagosan 3000-5000 forintba kerül, de az „árak eltérőek, mivel valaki csak a benzinpénzt szeretné megosztani, valaki pedig ebből él. Sokan ingyen visznek el embereket, hogy ne unatkozzanak útközben" – mondta az oldal szerkesztője, Márton Károly.

Szilva Eszter

Bár a legjobban akkor bánunk környezetünkkel, ha be sem ülünk az autóba, a kérdés nem ennyire egyértelmű. Ha nem tudod vagy nem szeretnéd feladni az autó nyújtotta kényelmet, azzal is csökkentheted a környezetszennyezést – sőt még a pénztárcádat is kímélheted –, hogy takarékosan vezetsz. Megmutatjuk, hogyan.

ENERGIATAKARÉKOS VEZETÉS

Nyugi!

A takarékos autóvezetés kulcsa, hogy a lehető legegyenletesebben haladjunk az úton. Minden fékezés és újra gyorsítás eszi az üzemanyagot, így a fő cél, hogy ezeket elkerüljük. A fékezéssel valójában hőt termelsz: próbáld minimalizálni az így elvesztegetett energiát! Ez városi környezetben, főleg a dugóban araszolva kivitelezhetetlennek tűnik, pedig nem ördöngösség. A megoldás abban rejlik, hogy érezd a forgalom ritmusát, tarts megfelelő követési távolságot, és légy felkészülve a váratlan helyzetekre: például válts mihamarabb sávot, ha közelgő akadályt észlelsz!

Ha látod, hogy előtted a lámpa sárgára vált, lassíts azonnal, vedd le a lábad a gázról! Ha tartod a sebességet, és csak a végén fékezel egy nagyot, azzal több energiát pazarolsz el. A legjobb, ha annyira lelassulsz, hogy megpróbálod „kigurulni a pirosat”, azaz kibekkelni, hogy a lámpa ismét zöldre váltson. Ez nem mindig kivitelezhető, a forgalmat ne tartsd fel ezért feleslegesen, de például este az üres többsávos úton nyugodtan próbálkozhatsz.

Azzal, hogy tudatosabban közlekedsz, azaz mindig figyelsz arra, mi történik körülötted, nem csak egyenletesebben, tehát üzemanyagtakarékosan tudsz haladni, de nyugodtabban, ezáltal biztonságosabban is fogsz vezetni.

Sebesség

Minden autómodell más sebességnél éri el az opimális fogyasztást. Ha egy 100 kilométeres utat 130-cal száguldasz végig, csupán 8 perccel érsz előbb oda, mint ha 110-zel haladsz, az üzemanyag-fogyasztásban viszont jelentős különbség lehet. Mérlegeld, megéri-e a gyorsaság, és keresd meg a saját autód optimumát (persze a jogi határokon belül)! Gyorsításkor amint lehet, válts magasabb sebességfokozatba! Ne bőgesd a motort hármasban, ha már ötösben is mehetnél!

Üresjárat

Kerüld az üresjáratokat! A kanadai állam külön kutatást szentelt annak felderítésére, hogyan lehetne a vezetőket rávenni, hogy az üresjárat helyett kapcsolják ki a motort. Az ő bűvös számuk a tízes: ha tíz másodpercnél hosszabb ideig jár a kocsi üresben, már több energiát fogyaszt, mint ha lekapcsolnánk és újraindítanánk a motort. Mindenki más határra esküszik,

és a 10 másodperc betartása városi forgalomban nem csak öngyilkosság, de jelentős harci tett az autóstársadalom békéje ellen. Ugyanakkor a hosszú pirosnál; amikor a gyerekre vársz a suli előtt; vagy amikor menthetetlenül beragadtál a körúton, és már másodszor vált zöldre a lámpa úgy, hogy a sor nem mozdul – nyugodtan kapcsold ki a motort!

Légkondi

A légkondicionáló használata 10–20%-kal is megnövelheti a fogyasztást. Rövid utakon, vagy amikor épp nincs hőség, felesleges. Használd inkább a szellőzőket, városon belül pedig tekerd le az ablakot!

Aerodinamika és súly

Minden, ami növeli az autó légellenállását, illetve súlyát, növeli a fogyasztást. Ha letekered az ablakot, megváltoznak a kocsi precízen megtervezett aerodinamikai tulajdonságai, és máris több energia kell a sebesség fenntartásához, ami főleg nagyobb sebességnél számít.

Ha egész nyáron hurcolod a tetőcsomagtartót, azzal duplán pazarolsz energiát: nem csak a légellenállás növelésével, de a felesleges súllyal is. Pakold ki a felesleges dolgokat a csomagtartóból, és használat után szereld le a tetőcsomagtartót!

Útvonaltervezés

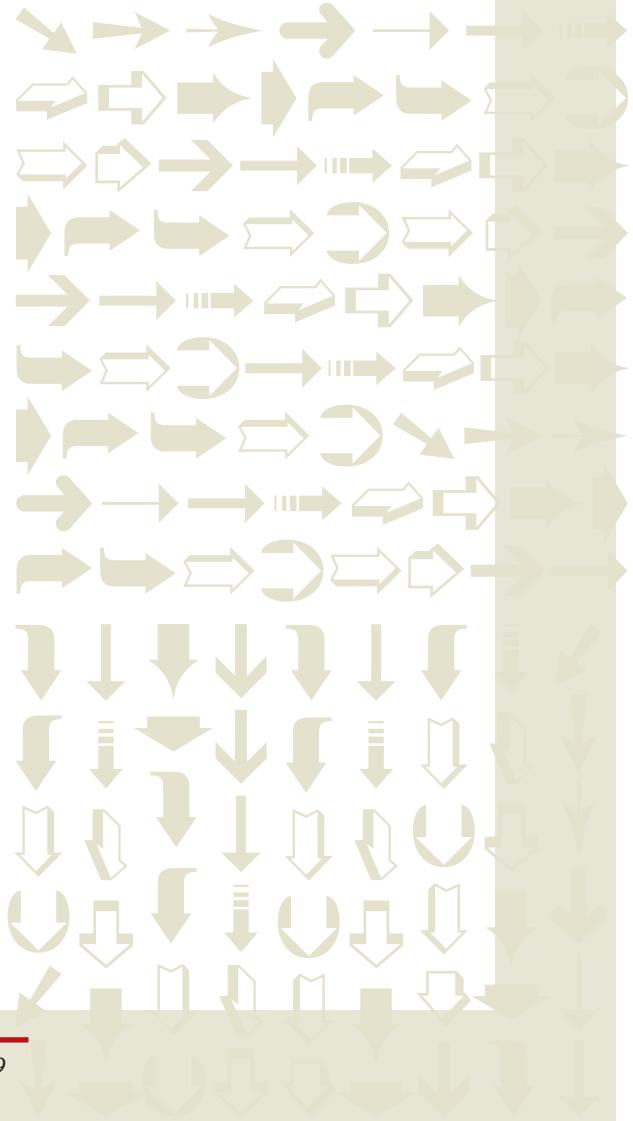
Gondold végig az elintézendők listáját, és optimalizáld az útvonalat! Rendezd át úgy a naptáradat, hogy a lehető legrövidebb utat tedd meg, mégis mindent elintézz! Próbáld elkerülni a dugókat, autózz más napszakban vagy más útvonalon, ha tudsz! Hallgasd a rádiót, hogy tudd, éppen melyik városrészt érdemes elkerülni!

Karbantartás

Az alacsony guminyomás vagy a nem megfelelően beállított fék alattomosan növelheti a kocsi fogyasztását, és idő előtti kopáshoz vezethet. Rendszeresen ellenőrizd a nyomást az abroncsokban, és vidd az autót szervizbe ellenőrzésre! Ha problémát észlelsz, ne várd meg, amíg súlyosbodik, az autó ritkán gyógyul meg önmagától. Viszont a fogyasztás növekedése már akkor is terheli a pénztárcádat és a környezetet, amikor a probléma először üti fel a fejét.

Végül egy alapvető összefüggés: kisebb autó – kisebb fogyasztás. De ez már egy másik téma…

Török Katalin



A taxizás drága. Vagy mégsem? Lehet, hogy jobban jövünk ki, ha autóvásárlás helyett a rendszeres taxihasználatot választjuk? Hiszen elmarad az amortizációs költség, kötelező biztosítás, regisztrációs adó, szervizköltség, benzinköltség, parkolási díjak. Így jelentős kiadástól kíméljük meg pénztárcánkat, ami végeredményben még a környezetnek is használ. Cikkünk a fenti kérdésnek próbált utánajárni.

SAJÁT AUTÓ VAGY TAXI

Ha valaki mindennapi autóhasználatra van „ítélve", a fenti képlet valószínűleg nem állja meg a helyét, de ha nem ülünk kocsiba nap mint nap, lehet, hogy a taxizással jobban járunk anyagilag. Hiszen ha csak a nagybevásárláshoz, sürgős dolgokhoz (pl. orvos, színház, tárgyalás) használnánk az autót, akkor akár taxiba is ülhetnénk.

Az olcsóbb kategóriájú új autók átlagos ára 2–3 millió forint között kezdődik, és az APEH 5 évben jelöli meg az amortizációs időt. Ennyi idő alatt tényleg jelentőset veszít járművünk piaci értékéből, jó esetben az eredeti ár harmadáért adhatunk túl rajta. Tehát az éves amortizáció a szervizköltségekkel együtt legalább 500 ezer forint.

A kötelező biztosítás összegét sok tényező befolyásolja: az autótulajdonos kora, neme, a jármű típusa, a korábbi balesetek, de erre is számolhatunk éves szinten 40 ezer forintos költséget.

A regisztrációs adót a forgalomba helyezéskor kell megfizetni, átlagosan 300 ezer forinttal számolhatunk, a forgalmi engedély pedig 6 ezer forint. A súlyadó egy gyengébb autónál is évi 15 ezer forint körüli. És még nem számoltuk a parkolási díjakat és a benzinköltséget.

Tehát ha nem veszünk autót, a fentiekhez hozzáadva egy nagyon alacsony parkolási és benzinköltséget, akkor évente legalább 855 ezer forint marad a zsebünkben, melyet akár taxizásra is fordíthatunk – és ez egy nagyon szűken számított összeg.

Nézzük, mennyiért visz minket a taxi! Az alapdíj általában 300 forint, a kilométerdíj az utazás megkezdésének módjától és a céltól (telefonon rendelt, utcai, szerződéses, vidéki) függ, és 190–250 forint között változik kilométerenként, de körültekintő szolgáltatóválasztással és telefonos rendeléssel 210 forint alatt tartható. Ha az autózásra szánt összegből levonjuk a tömegközlekedési bérlet éves, kb. 90 000 forintos díját, és elosztjuk a kilométerdíjjal, akkor meglepő eredményt kapunk: évente több mint 3000 kilométert is taxizhatunk. Ez naponta 8 kilométer; vagy ha heti egyszer taxizunk, majdnem 60 kilométeres út megtételére ad lehetőséget. Ebbe bőven belefér a heti nagybevásárlás és még a színház is.

További előnyei még a taxizásnak, hogy nincs szükségünk parkoló fenntartására – új építésű társasházakban ez akár 1,5–3 millió forintba is kerülhet. Nem kell takarítanunk a

járművet; ha baleset történik, a felelősség nem a miénk; utazás közben akár olvashatunk vagy kényelmesen telefonálhatunk is; és biztosan nem mi fogunk idegeskedni a többi autós szabálytalankodásain. Nem veszi el időnket a tankolás, parkolóhely keresése, az autóval kapcsolatos bürokrácia. Ráadásul valakinek megélhetést is biztosítunk.

A taxizás környezetvédelmi szempontból is előnyösebb, hiszen egy autóval kevesebbre van szükség, márpedig az autógyártás önmagában is rendkívül környezetkárosító tevékenység: rengeteg szennyezőanyag és szén-dioxid kibocsátásával jár, emellett az alapanyagok bányászata hatalmas, gyógyíthatatlan sebeket ejt bolygónk testén. A taxisofőrök általában kevesebb üzemanyagot fogyasztanak, mint az átlag autós, hiszen nagy vezetési rutinjuk van, és a profitjukat vinné el az üzemanyagpocsékoló vezetési stílus.

Lenkei Péter
Levegő Munkacsoport

Ha a városi életre mint életminőségre gondolunk, szükségszerűen felmerül a közlekedés problémája. A városon belüli mobilizáció, a hozzáférés jelentősége a városok méretével együtt nő. Egy kisváros életminőségét kevésbé határozza meg a napi közlekedés színvonala, a nagyvárosokban viszont kevesen engedhetik meg maguknak azt a luxust, hogy a munkahelyük mellett lakjanak.

VÁROS, KÖZLEKEDÉS, KÖZÖSSÉG

A különböző méretű vagy elhelyezkedésű városokban tehát nem egyforma a közlekedés súlya, jelentősége. Egy kritikus méreten túl egyenesen a városi élet alapfeltételévé válik a közlekedés, egyfajta „mindent vagy semmit" jellegű játékká, amelynek akár kisebb zavara is képes megkeseríteni a városi életet. Budapest közlekedését például a 80-as évekhez viszonyítva ma fontosabb problémának érezzük, hiszen a mobilitás jelentősége és szerkezete alapvetően megváltozott azóta. Egyre inkább meg vagyunk győződve arról, hogy a közlekedés helyzete „tarthatatlan", „nem működik" stb., holott csak azzal a ténnyel szembesülünk nap mint nap, hogy a közlekedés immár létfeltétellé vált. Alapvető kérdés tehát, hogy a közlekedés a városi élettel együtt fejlődik-e. Ezzel el is érkeztünk ahhoz a kérdéshez, hogy vajon a városi közlekedés egyéni vagy közösségi probléma-e.

Minél inkább kritikus jelentőségű a közlekedés, a mobilitás kérdése a város szempontjából, annál inkább csak közös erőfeszítéssel lehet a közlekedést működtetni, mégha ez időnként az egyén lehetőségeinek korlátozásával jár is. London központjába csak díjfizetés mellett lehet személyautóval behajtani – más kérdés, hogy ott Európa egyik legfejlettebb tömegközlekedési infrastruktúráját működtetik. A közlekedés közösségi jelentősége tehát nagyvárosok esetén fokozottan igaz, így elhibázott minden olyan várospolitika, amely a közösségi közlekedést nem alapvető prioritásként kezeli.

A közösségi közlekedés a városok fenntartható fejlődésének egyik kulcspontja. Ebben az egyén szerepe jelentős: mi döntjük el ugyanis, hogy a közlekedés mely formáját választjuk. A közlekedés tekintetében pedig többnyire rövid távú célokat mérlegelve döntünk, ami érthető, hiszen célunkat a lehető leggyorsabban, legkényelmesebben és a leghatékonyabban szeretnénk elérni. Kevesen vannak, akik világmegváltó célok érdekében inkább kerékpárral közlekednek a Nagykörúton – ami pillanatnyilag leginkább életveszélyes, így nem is ajánlható bárkinek. Közlekedési módok közötti döntést viszont lehet befolyásolni, irányítani, s ez már kemény várospolitikai – ha úgy vesszük: közösségi – kérdés. Az egyén felelőssége tehát nem csak a pillanatnyi döntési helyzetben van. Történelmi örökségünk, hogy a közösségi rendszerekről, egészségügyről, önkormányzatról, tömegközlekedésről stb. mint tőlünk független,

TV11.qxd 2.5.2007 13:30 Page 23

idegen ügyekről beszélünk. Pedig mi magunk finanszírozzuk: keresetünkből, adófizetésünkkel. A buszjegyért többször is fizetünk: megfizetjük a jegyárat és a közlekedési vállalat fenntartását is. A közlekedés hű tükörképe a társadalomnak, mert együttműködést igényel. Amíg nem bontjuk le az előjogok és kiváltságok társadalmát, addig nem szolgáltatásokat veszünk igénybe, hanem szolgaként és kérvényezőként járulunk az olyan rendszerek színe elé, amelyeket mi magunk tartunk fent: a saját pénzünkből, a saját munkánkkal.

A „közösségi és egyéni" kérdése a városi közlekedés esetében különösen kiélezett. A tömegközlekedésnek ugyanis az egyéni (autós) közlekedéssel kell versenyeznie. Rosszul működő tömegközlekedés mellett az egyéni közlekedés korlátozása viszont kész öngyilkosság, így nincs más mód, mint a tömegközlekedés vonzóvá tétele. (Emlékezzünk a londoni példára: autósforgalom korlátozását professzionális tömegközlekedési szolgáltatás mellett valósították meg.) Ebben az értelemben a tömegközlekedés komplex termék: része a rendszerelvűség, a dizájn, az építészet, a működés, a kommunikáció stb.. Egy olyan termékről van szó, amelynek a lehető legszélesebb körben elérhetővé és vonzóvá kell válnia, hogy az egyén valóban szabad döntésként, s ne kényszerként élje meg a tömegközlekedés igénybevételét. Egy olyan termék, amelyet folyamatosan fejleszteni kell, s amely állandó versenyhelyzetben van. Pillanatnyilag vesztésre áll – már a magyar elnevezés is negatív kicsengésű: a tömeg ugye egy szardíniásdoboz, büdös van és meleg, a szomszéd néni pedig a gyomromban hordja a bevásárlószatyrát. Ha csak olyan közösségi közlekedést vagyunk képesek működtetni, amely azt sugallja: „lúzer vagyok, mert nincs autóm", akkor ott nagy baj van. Igazán kár, hogy a nagy és méregdrága közlekedési fejlesztések imázsértékét sem sikerül kihasználni: a Combino-villamosokat vagy a 4-es metró építését körüllengő folyamatos botrányok és politikai viharok nem kifejezetten növelik a közösségi közlekedés vonzerejét.

A várostervezés, a várospolitika és a közlekedésfejlesztés összefüggő kérdések. Példaértékűek és előremutatóak az olyan kísérletek, amelyek a várospolitikai döntéseket az egyén aktív bevonásával hozzák. Ez történt például a

zsugorodó (csökkenő lakosszámú) keletnémet városokban, pl. Halle-ban, ahol a nagy lakótelepek problémáit nyitott fórumok keretében vitatták meg a lakossággal. Ez persze nagyon hosszú folyamat, s nem is mindig vezet látványos eredményre, illetve a döntéshozók s a lakosság nyitottságára és nagyfokú motiváltságára van szükség hozzá. A „kifüggesztem a szabályozási tervet, meg lehet nézni" típusú várostervezés viszont kontraproduktív, nem inspirálja aktív részvételre az egyént. Mindezeknek a következménye például a Hajógyári-sziget története. Ez esetben ahelyett, hogy a politikai döntések előtt egyfajta gondolkodási folyamat zajlott volna le („mi is legyen tulajdonképpen a Hajógyári-szigettel?"), a várostervező és az építészszakma, illetve a közvélemény teljes kizárásával született meg egy olyan döntés, amely meghatározza a térség jövőjét, s amelynek utólagos legitimálását volt hivatott biztosítani a bohózatba illő népszavazás a „sziget jövőjéről".

Pozitív példa viszont Budapesten a Kammermayer tér revitalizációja kapcsán rendezett fórum, ahol tervező, helyi lakos, érdeklődő, politikus közös ötletelése zajlott.

Az egyén (a civil) feladata nem a szakmai döntések és kompetenciák felülbírálásában van, viszont óriási a felelőssége a politikai döntések kontrolljában. Ehhez nehéz receptet adni: nyilván valamennyi közösségi probléma felmerül a várostervezés, a városi közlekedés esetén is. Abban viszont biztosak lehetünk, hogy amíg szó nélkül elfogadjuk az ötévente silány minőségben átépített nagykörúti villamosmegállókat, a szintén gyenge műszaki és építészeti színvonalon megvalósított metrófelújítást; amíg a bankokba vagy az önkormányzatba kérvényezőként járulunk, s nem szolgáltatást veszünk igénybe, addig nem nagyon reménykedhetünk fejlett városi közlekedésben sem. A városi közlekedés közösségi termék, nem politikai belügy. Mindehhez azonban politikusi önkorlátozásra és felnőtt állampolgárokra van szükség. Jelenleg mindkettő hiánycikk.

Varga Péter István

A közlekedés egy változó sűrűségű szüntelen folyam, amelybe állandóan be- és kikapcsolódnak az emberek. Aki közlekedik, el szeretne jutni A-ból B-be. Budapesten a késő délutáni órákban autóval ez szinte lehetetlen, áll a város, araszol. Ilyenkor legtöbbünk a tömegközlekedési eszközöket használja.

A KÖZLEKEDÉS ILLEMTANA

Íme néhány tanács, hogyan tehetjük utastársaink, s ezáltal a magunk számára is gördülékenyebbé, de legalábbis kevésbé stresszessé az utazást:

- A mozgólépcsőn igyekezzünk a jobb oldalon állni, hogy helyet hagyjunk a sietősebbeknek!
- A metró peronján álljunk a fal mellé, mert így a mellettünk elhaladóknak nem kell veszélyesen közel menni a peron széléhez!
- A szerelvény megérkezésekor hagyjuk kiszállni a többieket, és ne rohamozzuk meg rögtön az ajtókat!
- Beszállás után ne álljunk meg az ajtóban!
- Adjuk át ülőhelyünket a rászorulóknak!
- Mozgólépcsőn tartsunk néhány lépcsőfoknyi távolságot, hogy ne torlódjon fel a tömeg! Ugyanezért lenne jó, ha a BKV-ellenőrök sem közvetlenül a lépcső tetején ellenőriznék a jegyeket…
- Tömött busz- és villamosmegállóban próbáljuk érkezési sorrendben és ne nyers erőviszonyok szerint felszállni! Persze az udvariasság megengedett.
- Ha a buszmegállóban dohányzunk, ne a járműben fújjuk ki a cigarettafüstöt!
- Az ablakot csak akkor nyissuk ki, ha ezzel nem zavarunk másokat!
- Télen, indulásra váró HÉV-re, vonatra felszállva húzzuk be magunk után az ajtót!

- Végállomásnál, ha a jármű belsejében ülünk, várjuk meg türelmesen, amíg az ajtóhoz közelebb állók leszállnak!
- A jobb helykihasználás érdekében előbb a belső üléseket foglaljuk el, és csomagjainkat tartsuk az ölünkben!
- Ha nem sürgős, ne préselődjünk fel mindenáron a járműre, várjuk meg inkább a következőt!
- Ne telefonáljunk vagy beszélgessünk túl hangosan, mert ez zavarhat másokat!
- Zsúfolt járművön ne a hátunkon, inkább kézben tartsuk hátizsákunkat, így több szabad helyet hagyunk, és értékeinkre is jobban tudunk ügyelni.
- Le- és felszállásnál segítsünk a babakocsival utazóknak!
- Kutyát csak pórázzal, szájkosárral vigyünk fel járműre!
- Aki az ajtóban állva utazott, az a megállóba érkezve megkönnyíti a leszállók dolgát, ha ő is leszáll átmenetileg, és nem kezd el befelé furakodni.
- Végállomáshoz érkezve „megállás után szíveskedjünk elhagyni a vonatot, és erre figyelmeztessük utastársainkat is!”

Egy kis figyelmességgel kellemesebbé tehetjük a közlekedést. Úgy is eljuthat az ember a céljához, hogy közben nem stresszeli és nem hozza veszélyes helyzetbe magát és embertársait.

Közlekedj bármilyen eszközzel, ha előzékenyen magad elé engedsz valakit, ő ezt – jó esetben – megköszöni, és legközelebb talán ő enged téged maga elé. Téged vagy mást – de ez a pozitív hullám előbb-utóbb úgyis körbeér.

Zubreczki Judit

Interjú a tavasszal és ősszel már menetrendszerű biciklis felvonulás, a Critical Mass ötletgazdájával, Kürti Dezsővel.

A BARÁTOD MÁR BRINGÁVAL JÁR

Ha a Critical Mass adná a következő főpolgármestert, milyen lenne Budapest?

Jobb lenne a levegő, mert több fa lenne és kevesebb autó, szebb lenne az utcakép. Ha álomvárost terveznék, akkor a főútvonalon lehetne menni ötvennel, de a mellékutakon csak harminccal. Visszaköltöznének a városba a közösségi terek. Ma a városlakók bemenekülnek a WestEndbe. A körúton régen a nagypapámmal nagyon sokat sétáltam; ma is óriási igény van arra, hogy az emberek együtt üljenek a köztéren, fák alatt. Egyre szaporodnak a „kiülős" helyek. Hogy a Liszt Ferenc tér így fog kinézni, senki se gondolta volna néhány évvel ezelőtt, amikor csak pár helyen volt kirakva egy-két szék.

Láttál már olyan várost, ami közelít az elképzeléseidhez?

Amikor Londonban voltam, akkor még egy kicsit én néztem hülyének az embereket, amiért ebédidőben öltönyben fetrengtek a fűben. Benne van a zsigereimben, hogy a fű azért van, hogy ne lehessen rálépni. Egy hét után rájöttem, hogy én vagyok a hülye. Biztos a londoniak is tudnának panaszkodni, de a parkjaik zseniálisak. Viszonylag rövid idő alatt bárhonnan el tudsz érni egy parkot, és ott eltöltheted az ebédidődet – ez szuper!

Hogyan lehetne ilyen Budapest?

A Duna egyedül elvinné Budapestet. Vannak ennél vacakabb városok, mégis ügyesen eladják magukat. Nekünk meg itt van a Duna, és nem kezdünk vele semmit. Lehetnének a partján fák, amiket elönt a víz minden harmadik héten – nem dzsungel, hanem egy ártéri park. Kiülősben a Duna lehetne a csúcs! Gyakorlatilag abból él a város, hogy az összes menő szállodából látni a Dunát és a hegyeket. Valószínűleg ugyanezek az emberek örülnének, ha nem csak az erkélyről látnák. Azon csodálkozom, hogy ennek nincsen meg a lobbija. Ha én lennék a Gresham főnöke, mindent megtennék, hogy ez megváltozzon. Budapest kicsit olyan, mint Prága, csak nagyobb – ma mégis Prága a jobb. Pedig ha letakarom azt a két többsávos autóutat a Duna partján, akkor igazán gyönyörű. A panorámája, a Gellért-hegy a város közepén, mellette egy másik hegy várral, mögötte még több hegy – ez egyszerűen lenyűgöző. Apám taxis volt, és mesélte, hogy attól mindig elájultak a külföldiek, amikor félig németül, félig magyarul elmondta, hogy ez attól Budapest, mert itt a Duna, és az ott Buda, az meg Pest. Van egy Margitszigetünk, szerintem

nagyon durva ziccer az is. Régen a partján homokra lökték ki a bárkákat a halászok.

Hogyan lett ilyen a gondolkodásod a városról?

Futárkodtam, sokat bicikliztem. Amikor az első bringás felvonulást szerveztük, még keveset tudtam a közlekedésből, csak hőzöngtünk, mert zavart a sok autó. A nagy változást nekem az Autóirtó újság első száma jelentette (lásd a **Nekünk tetszett…** rovatban – *a szerk.*). Pár dolgot már magamtól összeszedegettem addigra, de ott olvastam olyanokat például, hogy útépítéssel nem lehet forgalmat csökkenteni. Később elkezdtem olvasni a Levegő Munkacsoport tanulmányait az autópályákról, kátyúzásról, és további dogmák dőltek meg a fejemben.

Milyen gyakorlati lépések szükségesek egy élhetőbb város megteremtéséhez?

Ha kilépsz az utcára, a hangulatodat nagymértékben meghatározza, hogy mennyire érzed magad biztonságban. Autópálya mellett senki nem érzi magát biztonságban, és a Rákóczi út vagy a Bajcsy-Zsilinszky út ma gyakorlatilag egy autópálya. A forgalomcsillapítás nagyon sok dolog gyökere, és én jobban vágyom rá, mint arra, hogy ezerötszáz kilométer bringaút legyen Budapesten. Fontos lenne a dugódíj és a behajtási tilalom néhány helyen. Meg kell fizettetni a közlekedés valós költségeit azokkal, akik használják a várost. Szeretnék parkolóházakat, de csak felszámolt felszíni parkolóhelyek helyére. Kerékpárút helyett most már kerékpársávokat akarunk, mert a sárga csík a járdán nem megoldás. Nagyon szeretnénk lehozni a bringákat a járdákról, hogy azokon az emberek újra andaloghassanak. Ötvennél többel nem lehetne menni sehol, ezért nem lennének feloldó táblák, amik megengedik a hetvenet, nyolcvanat. Az egyik legfontosabb a tömegközlekedés és a bringázás összekapcsolása. Nagyon sok ember azért nem biciklizik, mert túl messziről jár be. Ha az Arany János utcai metrómegállónál minden nap látnának húsz, biztonságosan lezárt bringát, akkor egyre többen használnák együtt a metrót és a biciklit. Az Újpest-Városkapu metrómegállónál nagyon jó, őrzött kerékpártároló van. Kihagyhatod a hosszú buszozást a körbejáró lakótelepi gyűjtőjáraton, és előbb érsz a metrómegállóhoz. Időt spórolsz meg, és ekkora utat még öltönyben is meg lehet tenni.

Fontos szerepet szánnék a propagandának, amivel támogathatnánk a kerékpározást és a közösségi közlekedést. Akkor is, ha a legjobb

óriásplakát a bringázás mellett maga a biciklis. Párizsban most indítják újra a villamosokat. Berlinben hosszas vita után úgy döntöttek, hogy a pénzt nem metróba, hanem a felszíni közlekedésbe ölik. Sokkal több munkahelyet is teremt, mint amikor a föld alatt megy a fúrópajzs.

Hogyan lesz olyan a város, amilyennek látni szeretnéd? Elég ehhez a Critical Mass felvonulás?

Én azt mondom, hogy az élhetőbb várost hamarosan az emberek maguk is akarni fogják. Az autóforgalom lassan eléri azt a szintet, ami már elviselhetetlen. Onnantól kezdve érezni egy kis átbillenést, hajlandóságot, fogadókészséget, amikor sokan megismerik azokat a városokat, amelyek Budapesthez képest teljesen másképp gondolkodnak a fejlődésről. Amikor visszajössz Amszterdamból, Koppenhágából, de most már Londonból is, akkor már nem nézed hülyének, aki azt mondja, forgalomcsillapítás kell. A másik az, hogy a Híradóban egyre több szó esik a globális felmelegedésről, amitől félnek az emberek. Ha már eléggé félnek, akkor tenni is fognak majd valamit. Ott kezdődik majd a fordulat, amikor a miniszterelnök tanácsadói azt mondják, hogy „Te figyelj, ha ezt most nem lépjük meg, akkor később nagyon sokba fog kerülni.” Tony Blaire-rel most ez történt.

Milyennek látod a kerékpározás jövőjét Budapesten?

Ha a főváros nem tesz semmit, ha mindent magunknak kell kikaparni, akkor is öt-hat éven belül elérhető, hogy két százalék helyett tíz százalék bringázzon. Ha partner lesz a főváros, akkor tizenöt százalék is lehet. Ha valaki egyszerűen fél a forgalomtól, akkor én hiába beszélem tele a fejét. Sokkal meggyőzőbb az, ha egy barátja biciklivel jár. Most már egyre könnyebb személyes példát mutatni, mert egyre többen járnak biciklivel. A bringautak nem biztonságosabbak, mint az autósáv, erre bárki fél év alatt rájön, ha bringázik, de mégis kicsalják az autóforgalomtól félő embereket. Régen Budapesten lehetetlennek tűnt bringázni. Januárban mindenkit arcról ismertem, aki szembekerekezett, most viszont már rengetegen járnak télen is.

Vida Viktor

Nyolc dolog, amit te magad is megtehetsz:

1. Mindenhova menj bringával!
2. Bringázz a koleszból az egyetemre!
3. Hosszabbítsd meg a bringázást vasutazással és metrózással!
4. Reklámozd a bringázást azzal, hogy feltűnő helyen parkolsz!
5. Ne tedd le télen se a bringát!
6. Kérjetek bringatárolót a főnöktől! Ha az van már, akkor zuhanyzót!
7. Kérjétek meg a politikusokat, hogy segítsék a bringásokat!
8. Vegyél részt a Critical Massben! Legyél szervező vidéken vagy a kerületedben!

A vétlen négykerekűek ugyanolyan szenvedő alanyai a budapesti autósforgalomnak, mint a bringások, gyalogosok, kerekes székesek. A babakocsi ártatlan kis utasa különleges áldozat, hisz tájékoztathatatlan.

KRITIKUS BABÁK

Ha nem oly szerencsés, hogy szülei kiköltözzenek a belvárosból, akkor bizony szív: nevezetesen benzingőzt, ahányszor csak anyukája a fejébe veszi, hogy úgymond meglevegőzteti a kicsit. A belvárosi kismama súlyos dilemmája: ha jó az idő, akkor nagy a szmog, esőben meg szélben meg valahogy nem szívesen viszi az ember a gyerekét se a Margitszigetre, se a Városligetbe. Mission impossible.

Kezdődik a járdával, amit a hódítók lassan teljesen bevettek: egy átlagos méretű babakocsi is gyakran az úttestre kanyarodva kényszerül kerülőt tenni, mert hivatalos ösvényéjét falig belakják a négykerekűek. Aztán a méret: a gyerekkocsi abban a magasságban szállítja kis utasa orrocskáját, ahol az apróság koncentráltan kapja a toxi-mixet: port és bűzt. Innen kukucskál ki a bórembukk, ha kíváncsi, s uramfia, mit lát! Betonnal szegett horizontján karosszéria karosszéria hátán – a városi gyermek természetes környezetként az autót észleli, ez meghatározó vizuális élménye.

A közlekedés magasabb, rendszerszinten értelmezett egységének nemcsak a mozgásra vonatkozó térhatása van, de a zaj is része az élménynek, ahogy megéljük a városban haladás kalandját. A zajszennyezés: az ütvefúró, a kedvtelésből bőgetett motor (a bőgő gyerekre rászól az idegen, de a bőgő motorok miatt kevesen cöcögnek) s a piros lámpánál brummogó autósor értelmezhetetlenül sokféle információt szolgáltat a gyermek körül minden időpillanatban változó valóságról, már-már azt érzékeltetve vele, hogy maga a környezet is halad, közlekedik, csakúgy, mint ő.

Belvárosi kismama ismerőseim a szülés után átrajzolták fejükben Budapest mentális térképét: aki nem lakik valamelyik nagyobb zöld folt – Margitsziget, Népliget, Városliget stb. – közelében, annak egyetlen esélye van a mozgásra (ha nem tud, vagy nem akar autózni): az alacsony padlójú busz. E járatok mentén él és közlekedik a belvárosi babakocsis, mert mozgásra más módon nincs esélye Budapesten. A belváros közterein egyre ritkábban jelennek meg a gyerekek, ami hosszú távon komplex társadalmi kockázatokat is magában rejt. Ám komoly problémát jelent az alacsony padlójú buszok közepén kiképzett babakocsi-tárolóhelyekkel kapcsolatban az is, hogy egyesek számolnak a kapacitással, és kibelezett mosógépet, sífelszerelést, egyéb hatalmas méretű

miegymást rögzítenek a biztonságos zugba, ahonnan csak – ismét komoly energiákat felemésztő – nyílt konfrontációkkal tudja őket kicsalogatni a kisgyerekes szülő.

A kimozdulás – bevásárlás, séta stb. – a városi kisgyerekes szülő számára aránytalanul sok energiát emészt fel, s közben folyamatosan érzi – mert éreztetik vele –, hogy túl alacsony vagy széles, hogy útban van, hogy lassú, és a közlekedés hatalmas masszájának többi részecskéjéhez képest ügyetlen, suta. Ráadásul kiszámíthatatlan is, pláne ha izgő-mozgó nagyobbacska gyerek is halad mellette, rollerrel vagy triciklivel. Ilyenkor járművel mozgó gyalogossá változik, s ha a nagyobb gyerek rá is ül a kismotorjára, hát mozgó járművel mozgó objektummá válik a közlekedő családi egység.

Sokat veszít a város, ha hiányzik a közterekről a gyerek. Tompul a tolerancia, fogy a mosoly az amúgy is komor arcokról, ha nincs tényező, ami gyöngéden lassítaná rohanó lépteinket. A felnőtt lét, ha nem teszi sokfélévé a gyerek (és persze az öreg: de ez más lapra tartozik) jelenléte, egyhangú lesz, mint a telepített akácos. A gyerek színt hoz az életbe, nem csak a fajfenntartást biztosítja: miatta állunk meg, halkulunk el, figyelünk oda, mosolyodunk el, vigyázunk – nemcsak másokra, de magunkra is.

Az angolszász urbanisztika jól ismeri az urban village fogalmát. „Az én kis falum” egyénre szabott képzete törvényszerűen kialakul a kisgyerekes szülők fejében, a város mentális térképéből egy személyesen használt amőbaszerű területet ölelve fel: ha lehet, ennél messzebb nemigen megy kenyérért, tejért, cipészhez vagy postára. Mivel mozgásában korlátozzák őt a nagyvárosi térszerkezetből és a városhasználatból fakadó hatások, optimalizál, és kialakítja saját faluját a városon belül.

Biztató, hogy egyre több kezdeményezés jelzi a családbarát város iránti igény növekedését. De például az akadálymentes közlekedés biztosítását sürgető babakocsis demonstrációk sajnos nem sok eredményt hoztak: még azt sem próbálták ki a megszólított közméltóságok, hogy empátiájukat növelendő, adott távot egy babakocsival és bevásárlószatyrokkal tegyenek meg.

A BKV szerintem családbarát: a kismamák többnyire szeretik is a BKV-t, hiszen vásárolt és üzembe is helyezett alacsonypadlós buszokat a fontos útvonalakon. Nem a BKV tehet arról sem, hogy néhány autós elfoglalja a babakocsi-

val vagy kerekes székkel közlekedők számára lejtőssé tett járdaszéleket (ott könnyebb ugyanis parkolni!).

Ha valaki elfoglalja a járdát a gyalogosok vagy a babakocsik elől, odaparkol vagy egyéb módon, esetleg a kialakított lehajtóra parkolva nehezíti a haladást, Budapesten a Fővárosi Közterület Felügyelethez kell fordulni, bediktálva a címet, akik kiküldik szakembereiket a helyszínre és intézkednek. Telefon: **(06 1) 301 75 00**

Mit lehet hát tenni azon túl, hogy otthon maradunk? Madarász Csaba, független civil szakértő szerint például érdemes lenne a HÉV-en több férőhelyet kialakítani a babakocsik számára, így nem fordulna elő, ami ma még sokszor megesik, hogy teltház esetén lemarad egy babakocsi a szerelvényről. Ugyancsak az ő ötlete a kismamák, várandós anyák számára tervezendő esztétikus kitűző. Ennek viselete lehetővé teszi, hogy ne kelljen ülőhelyért kuncsorogni még az első – tapasztalt kismamák tudják: gyakran a legnehezebb – hónapok idején sem, amikor még nem látszik a domborodó pocak. Hogy milyen legyen a kitűző, vagy hogy mi legyen ráírva, az nyilván a jövő zenéje…

A rendszerváltás évében, huszonegy évesen toltam első gyermekem babakocsiját Budapesten. Most a legkisebbel újra belvárosi útépítések között rodeózok nap mint nap, egy kis oxigén reményében – a helyzet lényegében változatlan: sok autó, kevés babakocsi.

A változás inkább emberi, belső, s nem is kevés: akárhol vagyok a városban, mindenütt akad gyalogostárs, akinek elég annyit mondani: „legyen szíves!”, odalép, átemeli, leviszi, felhozza a babakocsit a lépcsőkön, emelkedőkön. Készségesen, szívesen, empátiával.

Szvetelszky Zsuzsa

Babával és babakocsival a városban

- A zebránál várakozva az úttesttől távolabb állítsd le a babakocsit, így kevésbé töményen érkezik a benzingőz.
- A forgalmas főút helyett haladj a párhuzamos mellékutcákon az úti cél felé.
- Kérj bátran segítséget a babakocsi emeléséhez! Ne felejtsd el megköszönni!
- Vásárolj vagy kérj kölcsön olyan babakocsit, amelynek babaszintje magasabban van az autók kipufogószintjénél.
- Ha a babakocsi útját állják a parkoló autók (ezt még a KRESZ is tiltja), tegyél panaszt a Közterület Felügyeletnél.
- Hordj magadnál biciklilakatot, így a szűk bejáratú, soklépcsős üzletek, épületek előtt biztonságosan kint hagyhatod pár percre a babakocsit.

REPÜLŐGÉP, AUTÓ, VONAT

Város		Amszterdam	Athén	Bécs	Berlin	Brüsszel	Bukarest	Helsinki	Isztambul	Koppenhága	Lisszabon
Utazási idő	Repülőgép	3:10	3:00	2:00	2:25	3:00	2:15	3:20	2:50	2:50	3:50
egy irányba	Autó	12:30	15:30	3:00	9:30	12:00	10:45	25:30	14:00	14:30	30:00
(óra)	Vonat	18:51	27:00	3:11	15:04	17:40	14:26	48:33	31:59	22:12	41:51
Átlagos költség	Repülőgép	60 000	85 000	67 000	56 000	61 000	61 000	73 000	53 000	60 000	108 000
az oda-vissza	Autó	73 000	69 000	20 000	54 000	70 000	40 000	72 500	66 000	72 000	211 500
útra (Ft)	Vonat	30 000	45 000	12 000	28 000	98 000	19 000	33 000	33 000	15 000	205 000
Egy utasra jutó	Repülőgép	320	300	60	190	310	170	400	290	280	670
széndioxid-kibocsátás	Autó	500	522	90	486	306	468	594	486	432	1 134
az oda-vissza útra (kg)	Vonat	200	200	35	120	190	120	230	190	170	440

Város		Ljubljana	London	Madrid	Párizs	Pozsony	Prága	Róma	Szófia	Varsó	Zágráb
Utazási idő	Repülőgép	2:10	3:30	4:15	3:10	2:20	2:05	2:40	2:20	2:10	1:50
egy irányba (óra)	Autó	5:30	16:00	24:30	13:00	2:00	5:45	12:30	8:30	10:00	4:00
	Vonat	8:52	22:16	36:34	18:14	3:00	8:19	16:20	16:10	11:24	5:52
Átlagos költség	Repülőgép	63 000	63 000	75 000	60 000	75 000	42 000	46 000	53 000	36 000	61 000
az oda-vissza útra	Autó	27 000	90 000	167 500	88 500	16 000	38 000	78 500	41 500	36 000	20 500
(Ft)	Vonat	7 000	62 500	93 000	29 000	6 000	17 000	74 000	26 000	22 000	8 000
Egy utasra jutó	Repülőgép	110	410	540	340	50	130	220	170	150	80
széndioxid-kibocsátás	Autó	126	612	918	540	72	198	450	270	252	126
az oda-vissza útra (kg)	Vonat	50	240	360	210	30	80	180	110	100	50

Forrás: Tudatos Vásárló gyűjtés

Becslések és számítások a Budapesttől számított távolság alapján.

Az autó esetében egy utassal, repülőútnál egy óra átlagos repülőtéri várakozási idővel számoltunk.

E címmel ugyan Móricz hosszú alföldi falujárásokat követően írt rövid tárcát, én azonban a városi gyaloglásról is ezt gondolom.

GYALOGOLNI JÓ...

Persze nem mindig és nem minden körülmények között, de alapvetően jó. Én magam sokat gyalogolok a városban. Sokszor észre sem veszem, hogy kisebb megállásokkal, ügyintézésekkel nagy, egybefüggő túrák alakulnak ki a lábam alatt. Elmegyek valahová, ahonnan a másik helyre gyalog érdemes nekivágni, majd irány az étterem, de onnan már vissza az irodáig nem érdemes buszra várni. Évekkel ezelőtt kikerült az eszköztárunkból, hogy Budáról Pestre autóval menjünk hétköznap, mert vagy nem tudunk haladni, vagy nem tudunk megállni. Ha mégis szükségét látjuk autóba ülni, legtöbbször megbánjuk. Szeretünk gyalogolni, és szeretjük a BKV-t – annyi minden érdekes dolog történik az utcán és a villamoson.

Irodánk a Délinél van. Innen a Belvárosba villamosozunk, de az Erzsébet hídon legtöbbször gyalog megyünk át. Visszafele a Lánchídon jövünk. Vajon miért van az, hogy az Erzsébet hídon az északi, a Lánchídon a déli járdán megyünk, és úgy látom az emberek többsége így tesz? Talán a kilátás határozza meg utunkat? Korábban a gazdagréti lakótelepen laktunk, nekem már ez a távolság is soknak tűnt. Az 1990-es évek kiköltöző tömegeivel ellentétben mi befelé költöztünk, a Körtér közelébe. Tudatosan. A választás szerencsésnek bizonyult. Nemcsak, hogy kevesebbet kell utazgatni a városba, de néha egyáltalán nem is kell járműre vagy járműbe szállni. A lakástól a Körtérig vagy a Kosztolányi Dezső térig csak kisétálok, két megálló nem sok. A Feneketlen-tó mellett a parkon kell átvágni, de az utak, utcák sem kellemetlenek. Gyalogolni jó! Egye fene, hagyom elmenni a villamost is, sőt, nem is indulok a megálló felé! Voltaképp a gyaloglóhelyek is gyalog érhetők el: közel van a Gellért-hegy, a Sas-hegy, a Duna-part, és el tudok jutni gyalog a munkahelyemre, a belvárosba, a MOM Parkba vagy a Mammutba is – már ha éppen ezekre a helyekre vágyom, hiszen van sarki bolt, sarki zöldséges, sarki cukrászda, sarki hentes (bár annak nem szép az áruja…).

Nem tudok viszont kisétálni a nagy bevásárlóterületekre, a hipermarketekbe. Ehhez bizony autóba kell ülni. Látni kell azt is, hogy sajnos egyre többször. A barkácsáru, az elektronikai cucc, a sportszer stb. kiköltözik a város szélére – bizonyos szempontból érthető módon. De így nemcsak a vásárlás, hanem – ami nem ritka feladat! – a csere, a hibás áru

visszavitele, az elfelejtett alkatrész pótlása miatt ismét utazunk. És ez nem séta.

Sokat kínlódtunk, mikor a gyerekek kisebbek voltak. Ilyen-olyan okokból távolabbi óvodákba és iskolákba kezdtek el járni, pedig volt a közelben is. A reggelek és a délutánok meglehetősen zaklatottak voltak: indulni, értük menni, szervezni, elfelejteni. Egyszer arra jöttünk rá, hogy csak azért használunk autót – pedig nem volt vastag a pénztárcánk –, mert a gyerekeket fuvarozgatjuk. Érezhető változást okozott, amikor költözés után a gyerekek is gyalog kezdtek járni a közeli iskolába. Idővel úszni is el tudtak menni önállóan. Kiderült, hogy az élet egyszerű.

Látjuk, hogy a gyaloglás sok nagyvárosban közlekedési mód. Ha valaki körülnéz Londonban hétköznap reggel, munkakezdés előtt, azt látja, hogy a hidak, az utcák hivatali öltönyös emberekkel zsúfoltak. Nem sétálnak, hanem ütemesen gyalogolnak. Haladnak. Közlekednek. Ha esik, ha fúj. Lehet, hogy a bérletük csak az elővárosi vonatra szól, lehet, hogy nincs értelme metróra várniuk. Betrappolnak a munkahelyükre. Nyilvánvaló persze, hogy a gyalogos közlekedés és a tömegközlekedés szervesen egymásra épülő rendszert alkot: előbb válik a tömegközlekedő gyalogossá, mint az autós, hisz ez utóbbi sokszor háztól házig gurul.

Látjuk, hogy sokfelé nemcsak a gyalogos belvárosok, hanem a gyalogos városközpontok is megszaporodnak. Nemcsak a történeti belvárosok gyalogosításával alakulhat ki gyalogos zóna, hanem egy újonnan kiépített irodaközpont életét is eleve gyalogos közlekedéshez tervezhetik. Vannak törekvések gyalogos lakótelepek kialakítására, ahol szigorúan korlátoznák az autóhasználatot. Az autómentes negyedek kialakítása persze felvet egy sor kérdést is: milyen messze kell hagyni az autót a lakástól, hogy zajlik egy nagybevásárlás, hogy ér el a vízszerelő? A gyalogos negyed sokféle gyaloglásra ad lehetőséget: séta kirakatok nézegetésével, korzózás embertársaink szemlélésével, egészségügyi séta, gyereksétáltatás, kutyasétáltatás. Érdekes szempont, de a tapasztalat azt mutatja, hogy a sűrűbb beépítésű városrészeket nemcsak azért választják a fiatal pályakezdők, a nyugdíjasok, a bevándorlók, mert alacsonyabbak a lakásárak, hanem azért, mert gyaloglási távolságon belül sok minden elérhető.

A nagy területigényű intézmények – amióta világ a világ – kivonulnak a városok szélére. Nemcsak a bevásárlóközpontokkal történt ez, de a kórházakkal, egyetemi campusokkal, elegáns irodanegyedekkel, sportlétesítményekkel is. Mindez megnehezíti, lehetetlenné teszi azok gyalogos használatát, de sokszor még a tömegközlekedés is nehezen megoldható ezekhez. Marad az autó vagy jó esetben a bicikli.

Mi következik mindebből a városalakításra, a város használatára vonatkozóan? Bár az autókkal elfoglalt, kutyapiszkos járda nem csábít sem gyaloglásra, sem sétára, nem csupán a kényelmes gyaloglási lehetőségeket kell megteremteni. Érdekes, hogy még a kertvárost sem nevezhetjük ideális gyaloglóterületnek: sétálni lehet, céljainkat elérni már nem mindig. Az ideális gyaloglóváros voltaképpen a szomszédsági egységek gondolatán alapul. Elsősorban az alapvető intézmények és szolgáltatások legyenek gyalog elérhetőek, és ezekhez kényelmes, használható gyalogutak vezessenek. Külön figyelmet érdemel a tömegközlekedési megállók, állomások környezete: az utazás közben igénybe vehető szolgáltatások, vásárlóhelyek a gyalogos vonalak mentén alakulnak ki – legtöbbször spontán, rendezetlen módon. Bizony, bármennyire is fukarkodunk a lakótelepeket dicsérő szavakkal, be kell vallanunk, hogy sok esetben a lakótelep ideális gyalogos területnek nevezhető! Szomszédsági egységekbe szervezett szolgáltatások, elérhető kereskedelem, iskola-óvoda, sportterület. Prágában a nagy be-

vásárlóközpontok megjelenésekor tudatos döntés volt, hogy azokat elsősorban a lakótelepek gyalogos vonzáskörzetébe kell telepíteni, mert így betölthetik városközpontképző szerepüket anélkül, hogy szükségtelenül ösztönöznék a gépkocsihasználatot.

Nem mondható el ennyi jó a laza beépítésű kertvárosokról, az agglomerációban frissen kiparcellázott lakónegyedekről. A lazaság miatt nem mindig jön létre gyalogos távolságon belül érdemleges központi sűrűsödés, sokszor a ritkán járó tömegközlekedési eszköz megállója is távol esik, így a kertvárosokban általánossá válik az autóhasználat akkor is, ha csak egy tejfölért vagy a videotékába kell elugrani, de a gyereket is autóval kell vinni mindenhová. Az amerikai kertvárosokban épp emiatt újonnan megjelenő törekvés a „gyaloglásra érdemes" városok kialakítása – legyen valamiféle közeli központ; legyen hová, legyen miért gyalog menni.

Úgy tűnik, a történetileg kialakult városok kompakt szerkezete, összetett funkcionális rendje adhat mintát az ideális gyalogos városhoz. Ha nem tudunk ilyet létrehozni, legalább azt őrizzük meg, ami már ilyen, ami így működik. Vásárolj sokat a sarki boltban!

Erő Zoltán

TV11.qxd 2.5.2007 13:30 Page 40

EGY ÚJ VÁROSI KÖZLEKEDÉSI RENDSZER SIKERE LYONBAN: VELO'V

2005. május 19. Új városi közlekedésmód tűnt fel Lyonban: a Vélo'v. A nevében a francia bicikli és az angol szeretet szavakat ötvöző, önkiszolgáló bicikliszolgáltatás majdnem teljesen ingyenesen áll a lyoniak és a környékbeliek rendelkezésére. A rendszer körülbelül 1600 biciklivel és 100 állomással indult, ma már összesen 3000 kétkerekű gurulhat a mintegy 250 állomásra Lyonban és a vele összenőtt legnagyobb agglomerációs városokban. A parkolókat a metró-, busz- és villamosmegállók, valamint pályaudvarok környékére helyezték, többségük a városközpont, a kereskedelmi és irodanegyed közelében található. Körülbelül minden háromszáz méterre jut egy Vélo'v parkoló, nem kell öt percnél többet gyalogolni, hogy eljussunk egyiktől a másikig.

Két módon lehet igénybe venni a Vélo'v-t:

Egyhetes bérlet egy euróért: a bérlet a biciklik fél órás használatára jogosít, a bérlet érvényességi ideje alatt korlátlan alkalommal. Ha fél óránál tovább használjuk, az első óra egy euróba, a második kettőbe kerül. Fizetni csak bankkártyával lehet, ami biztosítja a személyazonosság ellenőrzését, és mentesíti a rendszert a letétfizetés bonyodalmaitól.

Éves bérlet öt euróért: az első éves bérlet kiváltásakor plusz öt euró egyszeri belépési díjat és 150 euró letétet is ki kell fizetni. Az éves bérlettel fél órát biciklizni mindig ingyen van, az első óra fél, a második egy euró. Ha valaki a biciklibérlet mellé tömegközlekedési bérletet is vált, egy órányira nyúlik az ingyenes biciklizési lehetőség.

Megvan a bérlet és a négyjegyű személyes kód. Mi jön ezután? Egyszerű. Elsétálunk a legközelebbi Vélo'v állomáshoz, bedugjuk a bérletet egy számítógépbe, megadjuk a saját és a bent álló biciklik közül a legszimpatikusabbnak a kódját, aztán irány a kiszemelt bicikli, megnyomjuk biciklilakat zöld gombját, és már el is kerekezhetünk vele!

A rendszernek komoly informatikai és elektronikai háttere van. Minden Vélo'v biciklíben van egy berendezés, amely a dinamóra kapcsolt újratölthető telepről kapja az áramot, és segítségével nyomon követhetők a járművek: minden biciklíről pontosan lehet tudni, ki és mennyi ideig használta, melyik állomáson vették fel, hol parkolták le. A berendezés emellett

információt szolgáltat a bicikli fő alkatrészeinek állapotáról is. Tényleg! Ha egy alkatrész meghibásodik, a szerviz azonnal tudomást szerez róla. A reggel hét és este nyolc között nyitva tartó javítóműhely mintegy harminc munkatársa biztosítja a biciklik állomások közötti naponkénti elosztását is.

A rendszeres újraelosztásra két probléma, a tele és az üres állomások miatt van szükség. Van olyan, hogy egy árva bicikli sincs bizonyos állomásokon, ilyenkor el kell gyalogolni a következő lerakatig, hátha ott találunk. Ennek oka a helyszín (nincsenek sokan, akik biciklivel másznák meg Lyon dombjait) és a napszak lehet. De ennek az ellenkezője is jelenthet problémát: vannak olyan napszakok és negyedek, ahol képtelenség lerakni a biciklit a kiszemelt tárolóban – ekkor tovább kell kerekezni a következő üres hellyel rendelkező állomásig.

A tapasztalt Vélo'v-sek tudják, hogy a szabad Vélo'v keresése nem egyszer kellemetlen meglepetéssel végződik: a tároló számítógépén kiválasztott biciklit megrongált állapotban találják. A hibák jelzésére és a hibás biciklik forgalmon kívül helyezésére kidolgozott rendszer ellenére is előfordulhat, hogy akkor derül ki, hogy hiányzik egy pedál, leeresztett egy gumi vagy elszakadt a lánc, amikor már a biciklin ülünk. Lehet, hogy több napig is hibásan áll bent egy bicikli, mire eljut a javítóműhelybe. A meghibásodások többnyire nem szándékos rongálás eredményei, de az is előfordul, hogy vandalizmus áldozatai lesznek a biciklik – bár ezek száma kevesebb, mint amennyitől az önkormányzat tartott.

A hétköznapi problémák ellenére a Vélo'v megkérdőjelezhetetlen siker. Lyon központját elárasztották az elöl kosaras, piros-szürke, háromsebességes biciklik. Az ötletgazda, a JCDecaux vállalat, amely a polgármester figyelmébe ajánlotta ezt az „egyéni közösségi közlekedési módot", hogy az ő kifejezésükkel éljünk, és amely jelenleg is üzemelteti a rendszert, a következő adatokkal szolgált a 2006-os évről: 12 millió megtett kilométer, közel 5000 kilométer biciklinként, összesen 5,5 millió, naponta 15 000 végállomás. Az átlagot javítják az olyan csúcsok, mint a nagy rendezvények, például a Zene Ünnepe miatt kialakított 3000 végállomás. Sok lyoni rászokott a Vélo'v használatára a munkába járáshoz: bicikliznek ön-

magában vagy tömegközlekedéssel kombinálva. Eleinte csak a belvárosban voltak Vélo'v állomások, de számuk rohamosan nőtt a külvárosi kerületekben is, és a következő évben a rendszert kiterjesztik az elővárosi területekre is. Pár hónap múlva kiderül, hogy így is megmarade az átlagosan harminc perces használati idő.

Az eddig nyilvánosságra hozott statisztikák még nem mutatták ki, hogy a Vélo'v használata csökkentette volna más közlekedési eszközök használatát, különösen az autóét. Mindenesetre a JCDecaux úgy gondolja, hogy „a lyoniak megmutatták, hogy lehetséges a fenntartható fejlődés elveinek és a szelíd közlekedés gyakorlatának alkalmazása a mindennapi életben". Hamarosan meglátjuk, hogy a megállapítás más körülmények között is megállja-e a helyét; olyan nagyvárosok, mint Marseille, Aix-en-Provence és Brüsszel is bevezetik a JCDecaux rendszerét, a Cyclocity-t (a Vélo'v a lyoni rendszer saját neve).

Igaz, hogy az egyszerű és népszerű rendszert hamar megszerették a felhasználók, de azért vannak fenntartásaink. Elsőként, a Vélo'v-k követhetősége növeli saját követhetőségünket, a magunk után hagyott elektronikus nyomok számát, ami így sem kevés (mobiltelefon, bankkártya, internet). Másodszor, a rendszer működését a reklámbevételek fedezik: az önkormányzat és a JCDecaux közötti szerződés szerint a vállalat „ingyenesen" nyújtja a teljes Vélo'v szolgáltatást (a bevezetéstől kezdve az üzemeltetésig), cserébe a JCDecaux 13 évre megkapta az utcabútorok hirdetési felületének (például buszmegállókban) piacát. Végül: sokkal nagyobb élvezet lenne a Vélo'v használata, ha elegendő bicikliút lenne, bár a hatóságok szerint nem nőtt arányosan a balesetek száma a Vélo'v rendszernek köszönhető biciklis forgalomnövekedéssel. Mindenesetre több Vélo'v-használó szembesül a taxisok agresszív magatartásával. Talán az ő utasaik térnek át leginkább a Vévo'v-re? A következő statisztikák biztosan ezt is elárulják majd. Addig is, ha Lyonban jártok, pattanjatok ti is biciklire!

Bernard Schalscha
Lyon

Az autóvásárlást inkább érzelmi, mint pénzügyi értelemben tekinthetjük befektetésnek. A menetteljesítmény, a fogyasztás, a megfelelő méret műszaki paraméterei mellett az autómárkák, típusok, színek, formák szimbolikus jelentősége is nagy szerepet játszik a döntésben – sőt a funkcionális tulajdonságok is egyre inkább szimbolikus jelentéssel bírnak.

A LEGNAGYOBB HÁZIÁLLAT

Nem könnyű megérteni, hogy miért vesznek autót az emberek. Már egy kisebb alsó-középkategóriás autó vásárlása is sokévi megtakarítást emészt fel, vagy több évre eladósít. Drága a fenntartása, és hamar veszít az értékéből. Ápolása és karbantartása tulajdonosának több idejét és energiáját emészti fel, mint amennyit esetleg nyerhet az autó relatív gyorsaságával. Szűk, városi térben még ez az előnye is elvész: az autók dugókat okoznak és szennyezik a környezetet, vezetőik türelmetlenül és agresszívan viselkednek egymással, ráadásul lekésik a megbeszélt találkozót, mert nem találnak maguknak parkolóhelyet.

Kétségtelen viszont, hogy az autó jól kitalált multifunkcionális eszköz. Nemcsak munkavégzéshez lehet használni, hanem hétvégi bevásárlásokhoz és kirándulásokhoz is. A rokonokhoz vagy a tengerpartra is könnyebben és gyorsabban jutunk el, mint bármilyen más közlekedési eszközzel. Az autó ráadásul teherbíró, és véd az időjárás viszontagságaitól. Nem véletlen, hogy esős időben több az autó az utcákon: a puhatestű gyalogosok szívesen bújnak szeretett kitinpáncéljuk alá. Röviden: az autó a modern, civilizált, kötöttségektől mentes, mozgékony, aktív élet szimbóluma. Vagy legalábbis azt gondoljuk róla, hogy modernné és szabaddá tesz minket.

Ezért nem véletlen, hogy Magyarországon évről évre folyamatosan nő az autótulajdonosok száma. A háztartások közel felének van autója: vidéki településeken ez az arány nagyobb, Budapesten kisebb – ami érthető is, hiszen a fővárosban még mindig több alternatívája van az autózásnak, mint vidéken. A leginkább kelendőek az alsó-középkategória autótípusai, melyek praktikus kompromisszumot képviselnek a felszereltség, a minőség és az ár között. Természetesen sokan választják a kisautókat is, elsősorban az áruk miatt. A statisztikák tehát azt mutatják, hogy ha már autót akarunk vásárolni, akkor többnyire jól megfontolt, racionális döntést hozunk.

Ez persze csalóka racionalitás. Sokkal nagyobb áldozatokat vagyunk képesek hozni egy autóért, mint bármilyen más fogyasztási cikkért. Gyakran azok a családok is belevágnak az autóvásárlásba, akik számára ugyanakkor fontos, hogy ott vegyék a tejet, ahol tíz forinttal olcsóbb. Az autó kiválasztáskor sem mindig az autó műszaki paraméterei, a fogyasztás, a vár-

ható javítási költségek alapján döntünk, hanem a küllemet, a formát, a színt nézzük. Van, aki a kedvenc körömlakkja színéhez választja meg autóját, és van, aki hatalmat és erőt akar sugározni terepjárójával vagy sportautójával. A márkaépítés szakemberei jól tudják, hogy az autó árulkodik tulajdonosa személyiségéről is, ezért az autóépítők márkaszemélyiséget is építenek. Az autó tulajdonságai és a vezetőjük tulajdonságai összecsúsznak egy szimbolikus térben.

A gyors értékvesztés ellenére sokan mégis befektetésnek tartják az autóvásárlást: természetesen inkább érzelmi és szimbolikus, mint pénzügyi értelemben. Az autó mindenütt különleges becsben tartott jószág, mondhatni a család legnagyobb háziállata. Gyakran adunk „neki" nevet, ajándékokat, és féltve gondozzuk. „Drágaságom" – ahogy Gollam mondaná. Az amerikai autótulajdonosoknak például több mint négyötöde elismeri, hogy szereti az autóját, és közel ötöde például Valentin-napon is megajándékozza, hogy kifejezze szeretetét. Az autókategóriák között természetesen van különbség, de a cuki pasztellszínes kisautótól kezdve a vagány, optikai turbózott, füstüveges sportautón át a szép formájú, elegáns cirkálóig sokféle autót és sokféleképpen lehet szeretni. Ha a családban több autó van, akkor tipikusan elkülönül a féltve őrzött, nagyobb presztízsű hétvégi autócsoda és a kisebb, praktikus, hétköznapi furikázásra szánt kocsi. Általában a férfiaké a nagyobb, a nőké a kisebb autó. Annak ellenére van ez így, hogy a kisautókat tekintik kevésbé biztonságosnak.

Akinek sok a napi intéznivalója, azért közlekedik autóval, mert így tudja leghatékonyabban összekötni a különböző helyszíneket. Ugyanakkor a városszéli bevásárlóközpontokat is gyakorlatilag csak autóval lehet megközelíteni, tömegközlekedési eszközökkel csak ritkán és kényelmetlenül. Sokan nemcsak azért választják az autózást, mert kényelmesebb, hanem azért is, mert a tömegközlekedési eszközökön tartanak a zsebtolvajoktól vagy éppen a fertőző betegségektől. A többgyermekes családoknak amúgy is nehézkes a tömegközlekedést használnia (például babakocsival nehéz felszállni a buszra vagy a villamosra, a metró mozgólépcsője sem túl biztonságos). Míg hétköznap gyakori, hogy az autók többségében csak a vezető ül, hétvégén rendszerint a család teljes létszámban használja az autót.

Az autó tehát szerves része tulajdonosa életének. Nem véletlen, hogy az autó vásárlását a lakásvásárláshoz hasonló hosszas tervezgetés, számolgatás, álmodozás előzi meg. Ha autót vásárolunk magunknak vagy a családnak, pontosan meg tudjuk magyarázni, hogy miért éppen azt az autót választjuk. Előkerülnek a racionális érvek és a hangulati benyomások, de az biztos, hogy többet beszélünk funkcionális tulajdonságokról, mint a szimbolikus jelentésekről. Pedig egy autó vásárlásával a társadalom szimbolikus terében is elhelyezzük magunkat. Ma már egyre kevésbé azzal, hogy ki szeretnénk tűnni a többiek közül: az autó használata egyre kevésbé hivalkodó fogyasztás. Inkább valamiféle társadalmi elvárásnak felelünk meg: mi is a modern és változatos, dinamikus és kötöttségektől mentes életre szavazunk – kézzel, lábbal, kerékkel.

Vörös Miklós

A piacgazdaságokban a bojkott legalább olyan fontos – és sok esetben hatékonyabb – véleménynyilvánítási, érdekérvényesítési eszköz, mint a szavazás.

HOGYAN SZORONGATTÁK MEG A FOGYASZTÓK A HATALMAS OLAJCÉGEKET

A szabad tőkevándorlás korában, amikor a cégek könnyedén áthelyezhetik székhelyüket, termelésüket egy másik országba, a vállalatok növekvő hatalmának egyetlen kiegyenlítője a fogyasztói mozgalmak ereje lehet – állítja Ulrich Beck népszerű német szociológus. Mindennapi eset, hogy a munka- vagy környezetvédelmi szabályozás szigorodásával, adóemelést vagy új adó bevezetését követően, az adókedvezmény megszűntével a vállalatok odébbállnak. Magyarországon is volt erre példa. A vállalatok legfontosabb helyhez kötött erőforrásai a fogyasztók. Mivel minden vállalat a fogyasztóiból él, kénytelen megfelelni az elvárásaiknak; ebben rejlik a bojkottok hatékonyságának titka. A mindennapi benzint szolgáltató olajvállalatok ellen a legsúlyosabb környezetvédelmi és emberi jogi ügyek miatt indítottak és indítanak ma is bojkottokat. Úgy tűnik, egyre több fogyasztó gondolja úgy, hogy a korrupció, a népirtás, a globális klímaváltozás túl nagy ár a benzinért – még akkor is, ha esetleg mások fizetik meg. A Magyarországon jelen lévő olajvállalatok közül nem egy évek, évtizedek óta tartó és folyamatosan megújuló világméretű bojkottok célpontja. A két leghírhedtebb közülük az Esso és a Shell.

A globális felmelegedés, a klímaváltozás hivatalos álláspontok szerint a legjelentősebb ember által okozott környezeti probléma. Nem csoda, ha a klímaváltozás tényét tagadó ESSO-t a környezetvédő mozgalmak fogyasztói bojkottal próbálják jobb belátásra bírni.

Miután George W. Bush amerikai elnök 2001-ben bejelentette az USA kihátrálását a klímaváltozást okozó gázok csökkentéséről rendelkező Kiotói Jegyzőkönyvből, angliai központú nemzetközi bojkottmozgalom indult az ESSO és anyavállalata, az Exxon Mobil ellen. (Szintén az Exxon Mobil tulajdona a Magyarországon is megtalálható, Mobil márkanéven futó benzinkút hálózat).

A kezdeményező Greenpeace, a Friends of the Earth és a Planet & People nevű diákszervezet azt állítja, hogy az ESSO a Kiotói Jegyzőkönyv ellehetetlenítésére törekszik: több millió dolláros (reklám)kampányokat finanszíroz a – irreálisnak és károsnak beállított – klímavédelmi intézkedések létjogosultságának megkérdőjelezésére, manipulálja és szelektív módon kommunikálja a kutatási eredményeket; támogatja Bush Kiotó-ellenes politikáját; a klímaváltozás tudományos vitájából kimaradó tudóso-

kat támogat és juttat médialehetőségekhez, hogy azok az ő álláspontját képviseljék. A ma is tartó bojkott az ESSO meggyőzése mellett a globális olajvállalatok klímaváltozásban játszott szerepére is fel kívánja hívni a figyelmet. A nemzetközi kampányhoz a magyarok is csatlakozhattak, az itthoni akciókat a magyar Greenpeace koordinálta. Az Exxon Mobil ellen egyébként számos más bojkott is indult, 2004-ben az iraki háború támogatása miatt.

Az angol Ethical Consumer magazin szerint a britek körében a Shell az egyik legnépszerűbb bojkottcélpont. A vállalat ellen több nemzetközi akciót is hirdettek. A Shell 1995-ben egy elhasználódott tengeri olajfúrótorony elsüllyesztésére készült Skócia partjainál, amikor a Greenpeace kampányt kezdett az egyébként törvényes üzemen kívül helyezés ellen. A Shell persze minden erővel, beleérte a fizikait is, igyekezett eltéríteni az olykor akciófilmbe illő tiltakozó megmozdulásokat szervező civileket. A mai napig vitatott, hogy a Shell vagy a Greenpeace által javasolt hatástalanítási mód járt volna kisebb környezetterheléssel, ám a média felkapta az ügyet, és lassan kialakult a gonosz multi és a hősies civilek harcának mitologikus hangulata. A civilekkel azonosuló fogyasztók spontán bojkottakciókba kezdtek, néhány benzinkút ellen erőszakos cselekményeket követtek el, a Shell németországi bevételei 20–50%-os visszaesést mutattak. Végül a vállalat megadta magát.

Emberáldozatoktól, vérengzéstől, politikai korrupciótól terhelt a Shell hírhedt, szintén 1995-ben kipattant nigériai ügye. A Shell olajlelőhelyein élő törzsek civil mozgalmat indítottak a földjeiket és vizeiket pusztító olajszennyezések és tüzek megfékezésére, kárpótlásra szólítva fel az olajvállalatot. Az olajkitermelésben anyagilag is érdekelt kormány kirendelt katonái ezreket kínoztak és öltek meg; a Shell ellen tiltakozók vezéreit, köztük a Nobel-békedíjas Ken Saro-Wiwát kivégezték. A környezetkárosítás, az emberi jogok és a szólásszabadság ilyen súlyos mértékű lábbal tiprása nemzetközi tiltakozáshoz és bojkotthoz vezetett. A Shell elleni világméretű bojkottot ma már esettanulmányként tanítják. A cég nem csak a vállalati etika határait lépte túl.

A British Petrol (BP) ellen még nem hirdettek nagyobb volumenű nemzetközi bojkottot, de több helyi felhívást is intéztek ellene különböző okok miatt. 1992-ben amerikai diákok Ohio államban az intenzív környezetszennyezés és a BP tárgyalások elől elzárkózó magatartása miatt hirdettek bojkottot. 2000-ben az angol fogyasztók a cég magas benzinárai miatt tiltakoztak. 2006-ban az USA-ban az alkalmazottakkal szembeni faji diszkriminációval, környezetszennyezéssel és az árak magasan tartásával vádolva hirdettek bojkottot a BP 12 000 töltőállomása ellen.

Rendszeresek a magas árakat sérelmező gazdasági bojkottok is. A hazai benzinforgalmazók közül szinte mindegyik ellen indult már ilyen akció. Az egyetlen magyar vállalat, a MOL ellen 2005 tavaszán hirdettek bojkottot. Egy interneten keringő lánclevél május 2-ára egynapos bojkottra szólított fel a magas árak miatt; két fuvarozói érdekvédelmi szervezet pedig arra biztatta tagjait, hogy inkább tankoljanak külföldön, amíg itthon a MOL magasan tartja az árakat. Ezen kívül kilátásba helyezték valamennyi termelő- és forgalmazóhely bojkottját, valamint megközelíthetőségének korlátozását is.

Különös párhuzam, hogy épp azok a vállalatok a leggyakoribb bojkottcélpontok, amelyek a környezetvédelem, a társadalmi felelősségvállalás bajnokaiként tüntetik fel magukat. A Shell éves jelentésének címe People, Planet & Profits volt, az Exxon pedig külön szekciót szentel honlapján a vállalati polgárságnak.

Gulyás Emese

„Hogyha nékem sok pénzem lesz, felülök a repülőre.” És bekalkulálom a rám eső 200–2000 kilogrammnyi széndioxid-kibocsátás árát is

LÁBNYOMOK AZ ÉGEN

Az Eurostat 2005–ös adatai szerint az EU25 országok légi utasainak száma évek óta 5-8 százalékkal nő, 2005-ben elérte a 700 milliót. Majd tíz százalékuk – 68 millió utas – a londoni Heathrow repteret használta, Párizs 53, Frankfurt 52, Amszterdam 44 és Madrid 42 millió utassal büszkélkedhet. Az utazások harmada irányult az Unión kívülre, 42 százalék két tagállam között valósult meg, míg 160 millióan országhatáron belül választották a repülést. A magyar légi közlekedés 2004 és 2005 között egynegyedével bővült, ami 8 millió utast jelent.

Egy másik adatsor: a brit környezetvédelmi tárca nagyságrendi kalkulációja szerint egy hosszabb repülőút utaskilométerenként 0,11– 0,15 kg széndioxid-kibocsátást jelent. Minél rövidebb egy repülőút, fajlagosan annál többet. Egy 230 kilométeres Budapest–Bécs repülőút során körülbelül 100 kg légszennyezést okoz minden utas, ha Új-Zélandra tartunk, ami 18 000 km-es út, kéttonnányit. Csak oda.

Most jönnek a dörgedelmek a repülés ellen? Hogy micsoda hatalmas környezeti hatása van a repülésnek; hogy egyetlen repülőúttal több légszennyezést okozunk, mint egy teljes fűtési szezonnal, félévi autózással vagy egy életen át való biciklizéssel?

Szó sincs róla! A környezettudatosság nem szükségtelen önsanyargatást, hanem az optimális megoldás keresését, hatékonyságot és önmérsékletet jelent. A megfelelő utazási eszköz kiválasztását illetően különösképp.

Tényezők a mérlegen

A repülés esetében elsőként a fizikai ismérveket, a megtenni kívánt távolságot és az időtényezőt kell mérlegre tennünk. 1000 kilométernél rövidebb út esetében például, figyelembe véve a reptérre utazás, illetve a be- és kicsekkolás hosszú óráit is, a vonatozás sem jelent kibírhatatlan időveszteséget. Pozsony, Bécs, Prága, Zágráb vagy Velence – persze az olaszországi – esetében nem kérdéses, hogy a vonat kedvezőbb, hiszen fél nap alatt kényelemesen, belvárosból belvárosba érkezhetünk. A 23 százaléknyi belföldi légi forgalom viszont még olyan nagy területű országok esetében is túl magas, mint Francia- vagy Németország. Egy átlagos gép utazósebessége 800 km/óra – ilyen távolság esetén épp csak felgyorsul, már szállhat is le.

London, Amszterdam vagy Brüsszel már

más kérdés. 1500 km már 15–18 órás felszíni utazást jelenthet, ezért az idő és a távolság mellett figyelembe vehetjük az általunk okozott környezetterhelést is. A vonatozás például nagyjából hatodakkora környezetterhelést jelent, mint a repülés, míg a személygépjárművek esetében 3000 kilométerig nincs jelentős különbség a légi közlekedéshez képest. Ha már autózunk, legyen tele a kocsi, így csökkenthető az utaskilométerre vetített környezetterhelés.

No nem mintha az autózást akarnánk védeni: az emberi eredetű széndioxid-kibocsátás egy-egy negyed részben az energiatermelés, az ipar és a háztartások együttes felelőssége; 3% a vízi és vasúti szállításból, bő 10 százalék származik a közúti közlekedésből, és mindössze 2% a légi forgalomból. Hogy lássuk az arányokat: jelenleg 600 millió gépjármű robog az utakon. Ehhez képest a 49 000 nagyobb polgári repülőtér (15 000 az USA-ban) között nagyságrendileg 2 millió nagyobb utas- és teherszállító repülőgép repked. 300-szor több autó, mint repülő – a teljes légszennyezési arány 10, illetve 2%. A számok persze elnagyoltak, mivel pontos és megbízható légi forgalmi adatokhoz igen nehéz – vagy igen drága – hozzájutni. Tény, hogy az előrejelzések szerint 2050-re a légi közlekedésből származó széndioxid-kibocsátás aránya már 5% lesz globális viszonylatban.

Szárnyal az üzlet

Míg a globális utasforgalom 2/3-át az öt legnagyobb légitársaság bonyolítja, addig a fapados légitársaságok aránya lassacskán eléri a 15 százalékot. A „kicsik” nem csak üzleti, hanem környezeti és hatékonysági szempontból is versenyképesek. Az Easyjet, SkyEurope vagy WizzAir flottái jobbára új, kisebb kibocsátású, megbízható és csendesebb gépekből állnak, amelyek általában 70% fölötti kihasználtsággal repülnek, míg nem egy menetrendszerinti járat alig éri el a 30%-ot – ami a 0,15 kg/utaskilométeres széndioxid-kibocsátás szempontjából nem mindegy.

A különbség oka a jóval egyszerűbb és közvetlen szolgáltatás: hogy a repülőjegyek értékesítéséből kizárják az utazási irodákat, az internetes foglalás lehetősége, illetve az a tény, hogy míg a nagyoknál minden negyedik alkalmazott „menedzser”, addig a fapadosok esetében tízből egy. Más szóval, hagyományosan 160-180 ember érintett egy repülés során, a fapadosoknál 50–60. Tegyük hozzá, hogy a fapadosok

nem vállalnak felelősséget a késésekért, nincs transzfer, és a poggyászt is jobbára az utasok intézik. Az olcsó repülőjegy beszerzésekor számolnunk kell azzal is, hogy a félreeső repülőterekről jóval tovább tart bevergődni a városba: míg a Heathrow-ra metró megy, Luton vagy Gatwick bő 50 kilométerre van Londontól – így amit spóroltunk a repülőjegyen, elveszhetjük a vonatozáson.

Várható, hogy a fapados és a nagyobb légitársaságok árai és szolgáltatásai pár éven belül valahol középen találkoznak. Rendszerszinten azonban ez nem jelent nagy előrelépést: amíg például a kerozint semmilyen adó nem terheli, a repülés okozta környezeti károkért nem a szennyező, hanem a közösség fizet. Ráadásul a legfontosabb tényezőt még nem is tettük a mérlegre.

Navigare necesse est?!

A közlekedési problémák egyik legfőbb oka a mobilitás szükségességének megkérdőjelezhetetlen axiómája. A közlekedéstervezők, útépítők, autógyárak és nem utolsósorban a légitársaságok pedig újabb és újabb megoldásokat eszelnek ki arra, hogy hogyan lehet a leghatékonyabban A-ból B-be jutni. Azt azonban nem sokan firtatják, hogy miért is szükséges utazni. Félreértés ne essék: ismét csak nem az életre szóló röghöz kötöttség mellett érvelünk! Utazni szükséges, utazni jó, de csakis abban az esetben, ha az úti cél, az ott töltött idő és az ott végzett tevékenység valóban megéri az utazást. Ez ugyanúgy érvényes egy szakmai útra, ahogy egy üdülésre.

A személyes szakmai találkozók kifejezetten hasznosak – már amennyiben jól elő vannak készítve, azon a megfelelő tapasztalat és felhatalmazás birtokában lévő emberek érdemi tárgyalásokat folytatnak, és valós döntéseket hoznak. Saját és néhány, „rendszeresen repülő” kollégám tapasztalata alapján megkockáztatom, hogy az üzleti utazásaink harmada-fele felesleges idő- és energiapazarlásnak bizonyult, és könnyen kiváltható lett volna például egy telefonos vagy internetes konferenciával.

A nemzetközi turisták száma 1950 óta a huszonnyolcszorosára nőtt, elérte a 700 milliót, 2020-ban pedig már 1,6 milliárdan utaznak majd nyaralni. Egy felmérés szerint minden ötödik ember a „napfény-tenger” kombinációt keresi, míg ötből kettő kulturális, az életminőséget gazdagító tapasztalatokra vágyik. Maradva a repülésnél: az olcsó, internetes repülőjegyek megjelenése tendenciává tette a last minute „impulzusnyaralásokat”, az utasok 8–10 százaléka a jegyfoglalás után egy héten belül már repül is.

A tudatos repülés

Az interneten számos honlapot találhatunk, amelyek segítségével kiszámolhatjuk, és a megfelelő összeg felajánlásával ki is válthatjuk az utazásaink által okozott környezetterhelést, és még oklevelet is kaphatunk róla. Ügyes marketingfogás, és a befolyt összegekből tényleg fákat ültetnek, de a „bűnbocsánati cédulák” megvásárlása nem jogosít fel további bűnök elkövetésére. Ha tehát utazásra szánjuk el magunkat, fontoljuk meg a következőket:

- Szükséges-e utaznunk egyáltalán, vagy megoldható a dolog szóban vagy írásban, esetleg az interneten keresztül is?
- Ha muszáj utaznunk, válasszuk az idő, távolság, kényelem, valós ár és környezetterhelés szempontjából optimális utazási módot!
- Az érdemi munkával vagy nyaralással töltött idő legyen olyan hosszú, hogy megérje utazni! A pénzünket helyi szolgáltatóknál költsük, ne a légitársaságoknál! Töltsünk több időt a földön!

Perneczky László

Mitől és mikor jó egy nagyváros (tömeg)közlekedése? Van, ahol jobb? És ha igen, mitől? Merre kellene továbblépni Budapesten? Ezekről kérdeztük a BKV új vezérigazgatóját, egy, a közlekedési kérdéseket kutató közgazdászt és a témában leghangosabb civil szervezetek vezetőit.

BUDAPEST, KÖZLEKEDJ OKOSAN?

Bármily meglepő is, tömeg-, illetve – amint Antal Attila, a Budapesti Közlekedési Vállalat Zrt. új vezérigazgatója hangsúlyozta – közösségi közlekedését illetően Budapest nem áll rossz helyen a nemzetközi mezőnyben. „A hazai közvélekedéssel ellentétben a külföldiek általában jónak tartják a budapesti tömegközlekedést – mondja Lukács András, a Levegő Munkacsoport (LMCS) elnöke. A legnagyobb gondot a dugók okozzák, amiről nem a tömegközlekedés tehet."

Persze van még hova fejlődni. Amszterdam, Bécs, Berlin, München, Zürich vagy a távolabbi országokból Bogota és Szingapúr – csak néhány az élenjáró példák közül. De mi kell ahhoz, hogy jó legyen egy (nagy)város tömegközlekedése?

Egy jó közösségi közlekedési rendszer leglényegesebb elemei a biztonság, a gyorsaság, a kiszámíthatóság, az átszállásmentesség, a kényelem (aminek része a járművek és az állomások jó állapota, az ülőhelyek elérhetősége és a kifogástalan utastájékoztatási rendszer is), valamint a versenyképes ár – sorolták megkérdezett szakértőink. Lukács András rámutatott, hogy a közvéleménykutatások szerint az utasok rendszerint a biztonságot és a kényelmet sorolják első helyre. Fontosabb számukra, hogy átszállások nélkül, ülőhelyet találva jussanak el a céljukhoz, mint hogy néhány perccel hamarabb érjenek oda.

Hasonlóképpen vélekedik Fleischer Tamás, az MTA Világgazdasági Kutatóintézetének tudományos főmunkatársa, a Magyar Közlekedési Klub elnökségi tagja is: „Fontos, hogy a közlekedés minden résztvevő számára nyugodt, kapkodásmentes – kiélezve: ráérős – legyen. Tévhit, hogy a gyorsaság a legfontosabb mérőszám. Ennél fontosabbak a kiszámíthatóság, a megbízhatóság és a civilizált körülmények. Tévút, amikor a döntéshozók közepes technológiai szint és anyagi ellátottsági körülmények között azt próbálják demonstrálni, hogy gazdag és hightech eszközökkel működő rendszert tudnának működtetni, és csak azért nem működik semmi megfelelően, mert ezt nem biztosítják a számukra. Azokra a körülményekre kell működő rendszert alkotni, amik ténylegesen fennállnak a városban." „A gyorsaság nem azt jelenti – folytatta Vitézy Dávid, a Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület (VEKE) szóvivője és városfejlesztés munkacsoportjának vezetője –, hogy száguldozzanak a buszok és a

villamosok, hanem hogy az egész rendszerben ne legyenek indokolatlan lassító körülmények. Így például ne kelljen a buszoknak rossz műszaki állapotuk és elavult szabályok miatt lassan menniük. De legalább ilyen fontos, hogy a tömegközlekedés rendszerben való gondolkodás eredményeként jöjjön létre: mivel ma a problémák nagy része a városhatáron kívül keletkezik, »hágja át« a városhatárt, bontsa le a szolgáltatók közötti határokat, és legyen egységes!"

A legfontosabb, hogy a helyi adottságoknak megfelelően alakítsák a város tömegközlekedési rendszerét. Ennek megfelelően máshonnan is leginkább a „példaszerűen idézhető rendszerelemek" vehetők át – állították egybehangzóan interjúalanyaink. Antal Attila szavaival: „Természetesen vehetünk példát más nagyvárosok közlekedési megoldásairól, de csakis a budapesti viszonyokhoz alakítva azokat. Munkatársaimmal együtt inkább arra törekszem, hogy a BKV Zrt. lehessen a példa."

„Berlinben éppen akkor jártam, amikor a gyorsbuszok rendszerét átalakították, és hozzászervezték a kötöttpályás gyorshálózathoz. Felismerték, hogy nem olyan gazdagok, hogy mindenhova metrót építsenek. Megfelelő szervezéssel a felszínen is kialakíthatóak a gyorshálózat még hiányzó elemei. Azért jó példa ez, mert nem a gazdag nyugati város lehetőségei állnak mögötte, hanem a lehetőségeivel számot vető városé. Hasonlóan fontos példa a londoni vagy stockholmi övezeti behajtási díj. Hibás az a rendszeresen hallott hazai válasz, hogy ezt nálunk majd akkor lehet megcsinálni, ha előtte ezt meg azt megépítjük. Nem, a behajtási díj éppen a belvárosi zónára irányuló autós túlkeresletet csökkenti az aktuális kínálat szintjére – tehát éppen arra, ami ma rendelkezésre áll" – állította Fleischer Tamás.

Vitézy Dávid további jó és követendő példának tartotta – a hasonló méretű városok közül – a müncheni elővárosi közlekedési rendszert. „A Strammstrecke nevű elővárosi gerincvonal átmegy az egész belváros alatt – a 4-es metrót is így kellene megépíteni." De szintén figyelemre méltónak találja a francia megoldást, ahol 25 városban épül vissza a villamoshálózat, amit mindenhol sétálóutcák kialakítása, homlokzatrekonstrukciók, a belváros teljes forgalomcsillapítása és autómentesítése, P+R parkolók építése, városképi, városarculati fejlesztés kísér. Ha már itt tartunk, mivel kellene kezdeni

Budapesten? Ha rajtuk múlna egyedül, milyen intézkedésekkel kezdenék interjúalanyaink a budapesti tömegközlekedés anomáliáinak felszámolását?

Antal Attila és Lukács András is az utakon kezdené. Elsősorban a közösségi közlekedés járműveinek biztosítva forgalmi előnyt, így buszsávok kialakításával és szigorú betartatásával, valamint a közlekedési lámpáknak a tömegközlekedési járművekre hangolásával. Fleischer Tamás és Vitézy Dávid is azt hangsúlyozta, hogy álomprojektek és több száz milliárdos, gigantomán tervek helyett kisebb és ebből következőleg megvalósítható tervekre van szükség, s hogy ezeket a meglévő és/vagy várható anyagi és műszaki lehetőségek szerint kell végiggondolni, a jó területi lefedést és egy működő rendszert szem előtt tartva.

Mindegyikük szerint fontos lenne a felszíni közösségi közlekedés rendszerének javítása, határozott előnyben részesítése, integrációja (ld. Budapesti Közlekedési Szövetség). Szintúgy alapvető az egységes menetdíj- és tájékoztatási rendszer kialakítása, a menetrendek összehangolása, a kényszerű átszállások számának csökkentése és az átszállási lehetőségek jobb biztosítása. „Az utast nem az érdekli, hogy milyen cég működteti az adott járművet, hanem az, hogy elfogadható áron és megfelelő körülmények között jusson el úti céljához” – hangsúlyozta az LMCS elnöke, aki szerint a személyautó-forgalom jelentős korlátozása szintén elengedhetetlen. Ez történhet például az útfelület elosztásának megváltoztatásával, a nem helyben lakókra kivetett magas parkolási díjakkal vagy útdíj bevezetésével.

„Fontos lenne egy buszsáv- és egy villamosgyorsítási program végrehajtása, vagy a 2-es metró és a gödöllői HÉV összekötése. Ezek a 400 milliárdos 4-es metróhoz képest nagyságrendekkel kisebb összegeket igényelnek” – mondta a VEKE szóvivője. Fleischer Tamás számára pedig további prioritás a járdák és gyalogosterületek rendje, védelme és bővítése, a mellékutcák egységes forgalomcsillapítási rendszere és rajtuk egyúttal a kerékpárút-hálózat biztosítása.

„Nyugat-Európában, az EU 15-öknél, de Csehországban és Szlovákiában is felismerték már, hogy a tömegközlekedés költségeit nem lehet önmagában nézni. Össze kell vetni azzal, hogy az autóhasználat csökkenése milyen egyéb költségeket takarít meg a városnak – gondolva például a környezetszennyezésre, a dugókra, a kereskedelem ellehetetlenülésére. Ez a szemlélet hiányzik még Budapestről – mutatott rá a problémák egyik okára Vitézy. – Persze nem várható el senkitől, hogy ahol nincs megfelelő alternatíva, a rosszabbat válassza. A tömegközlekedés használatára nem lehet senkit sem kényszeríteni. Az aktuális városvezetésnek épp az a feladata, hogy vonzó alternatívát mutasson fel. Ahol van ilyen, ott az emberek minden különösebb sugalmazás nélkül is a tömegközlekedést választják, mert tudják, hogy mi a jobb nekik.”

ÉS MIT TEHETÜNK MI, MAGÁNSZEMÉLYEK, „TUDATOS KÖZLEKEDŐK” A TÖMEGKÖZLEKEDÉS NAPI FOGYASZTÓIKÉNT? MIVEL SEGÍTHETJÜK A KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS ÜGYÉT?

Legyünk tudatosak! Hagyjunk otthon autónkat (ha van), válasszuk, vegyük igénybe a tömegközlekedést! Ha sokan használják, a politikusok is inkább hajlandók támogatni – hangsúlyozta Lukács András. Másrészt, tette hozzá Fleischer Tamás, „ha sokan és rendszeresen, gyalogosként is, élnek a számukra biztosított előnyökkel, illetve kikényszerítik ezeket, nagyban hozzájárulnak ahhoz, hogy hosszabb távon a város tempója a fenti elvárásokhoz igazodjon.”

Legyünk aktívak! Csatlakozzunk olyan civil szervezetekhez, amelyek a tömegközlekedés javításáért dolgoznak! A tapasztalatok azt mutatják, hogy ahol erősek ezek a szervezetek, ott jobb a tömegközlekedés is. Írjunk országgyűlési és önkormányzati képviselőnknek, az írott és elektronikus sajtónak, szorgalmazva a tömegközlekedés javítását. Ha sok ilyen levél érkezik hozzájuk, akkor valószínűbb, hogy tényleg javítanak rajta – hangúlyozzák a civil szervezetek képviselői. De a BKV is számít az utasok együttműködésére: észrevételeinkkel. Ügyfélszolgálatához fordulhatunk.

Horváth Gergő

Gyakran elhangzik, a tömegközlekedés nem alanyi jogon járó szociális juttatás, hanem szolgáltatás. Szakszóval „személyszállítási közszolgáltatás”, amelynek működését biztosítani állami és önkormányzati feladat ugyan, de a szolgáltatást erre szakosodott cégek végzik, és mint minden szolgáltatás, a tömegközlekedés igénybevételének is vannak feltételei. A Tudatos Vásárló tippjei a fogyasztói panaszok intézéséhez a fontosabb belföldi tömegközlekedési vállalatoknál.

FOGYASZTÓI PANASZTÉTEL TÖMEG-KÖZLEKEDÉSI VÁLLALATOKNÁL

Persze leggyakrabban akkor beszélnek a szolgáltatáshoz kapcsolódó elvárásokról, mikor az árakról, a jegyvásárlásról, az utas kötelezettségeiről van szó. De mi a helyzet a fogyasztói/utas problémákkal? Tényleg csak örüljünk, hogy van egyáltalán tömegközlekedés, és ne nagyon ugráljunk?

Minden személyszállítási cég rendelkezik az Utazási feltételek című vaskos dokumentummal, amelyben igyekeznek állást foglalni az utazással kapcsolatban felmerülő kérdésekben, ideértve az utasokat megillető esetleges kártalanítás lehetőségét is. Ez bárki számára hozzáférhető, elkérhető, a cégek honlapjáról letölthető. Ebből megtudhatjuk például, hogy buszokon lehet élő sólymot szállítani, de kacsát, libát már nem, és azt is, milyen mértékben vállal felelősséget egy-egy vállalat a menetrend betartásáért.

A **BKV** járatain az utas csak jegy vagy bérlet ellenében jogosult utazni, emellett köteles tartózkodni a járművek rongálásától és más utasok zavarásától. A vonaljegyekről, bérletekről és a különleges utazási feltételekről (pl. csomagok vagy kutyák szállítása) felvilágosítást kaphatunk a jegyértékesítő fülkékben, illetve a tájékoztató táblákról, matricákról. A jeggyel, bérlettel már az utazás előtt rendelkezni kell, az ellenőr jegy hiányában például megakadályozhatja, hogy az utas belépjen a metró területére. A jegyellenőrzés során, ha az utas nem működik együtt, például nem hajlandó személyazonosságát igazolni, a jegyellenőr jogosult rendőri segítséget igénybe venni.

A **MÁV** például csak a helyjegyes, helybiztosításos vonatok kimaradása vagy 30 percet meghaladó késése esetén fizeti vissza a helyjegy, pótdíj árát (a menetjegyét nem!), illetve téríti meg az utas keletkezett kárát, aminek maximális összege késés esetén a menetjegy ötszöröse, kimaradás esetén tizenötszöröse. Nem fizet a vasút kártérítést, ha a késés üzemi okok miatt lépett fel, vagy ha országos médiában előre felhívták a figyelmet a lehetséges késésre.

A **Volánbusz**nál (és más Volán társaságoknál) ugyanez a helyzet: a kimaradó, illetve 30 percet meghaladó késéssel érkező helyközi járat helyét előre biztosító utasának kárát megtérítik. Kivéve, ha a késés oka időjárási, út- és forgalmi viszonyokra vezethető vissza. Azaz nagyon kivételes esetben: például ha a busz nem áll meg a megállóban, vagy a menetrendnél megjelöltnél korábban elment.

TV11.qxd 2.5.2007 13:30 Page 57

A **Volán társaság**ok menetrendben közzétett helyi és távolsági (helyközi) járattal a személyszállítást kötelesek elvállalni, ha az utas megfelel a személyi feltételeknek, jegyet vesz vagy bérlettel rendelkezik, nem ittas, nem fertőző beteg és nem viselkedik botrányosan – de csak a jármű befogadóképességéig. Ha az utas nem fér fel a buszra, a vezető köteles tájékoztatást adni az egyéb utazási lehetőségekről, illetve arról, mikor jön a következő busz.

Jó tanács, ha nagyobb csoporttal, 25–40 fővel tervezünk kirándulást, érdemes előre odatelefonálni az érintett autóbusz-pályaudvarra. Ez az utasok számára nem jelent pluszköltséget, viszont a társaságot nem éri felkészületlenül, és módja van kisegítő járatot beállítani.

Az autóbuszoknál jellemző probléma, hogy a vezető nem ad jegyet, vagy az utas a jegy hivatalos áránál kevesebbet fizet a sofőr zsebébe, cserébe nem kéri a jegyét. Ez egyrészről lopás, másrészről a helyközi autóbuszjáratokon is feltűnhetnek ellenőrök, akik vaskos pótdíjcsekk kíséretében le is szállíttathatják az utast a járatról – igaz, csak lakott területen belül. Az sem elhanyagolható szempont, hogy a cégek a forgalmi adatok, azaz az eladott jegyek száma alapján számolják ki, egy-egy területre hány járat/kocsi szükséges. Ha a spórolás reményében rendszeresen nem kérjük el a jegyet, ne csodálkozzunk, ha legközelebb a járatritkítás miatt nem férünk fel a buszra!

Gyakori utasprobléma, hogy a szolgáltatók nem biztosítanak elég kocsit, járatot, vagy a különböző közlekedési eszközök csatlakozása nem jól megoldott: nincs annál bosszantóbb, mint amikor nem férünk fel a vonatra, vagy a busz menetrend szerint a vonat indulása után 10 perccel ér be az állomásra. Elvileg a társaságok egyeztetik a menetrendjeiket, az agglomerációs övezetekben kimondottan figyelnek a csatlakozási pontok összehangolására, van, ahol díjközösséget is létrehoztak (pl. Budapesti Közlekedési Szövetség), de mindig vannak kivételek. A problémák jelzésével, illetve menetrendi kéréssel fordulhatunk egyenesen a közlekedési vállalathoz vagy a közszolgálatás biztosításáért felelős helyi önkormányzatokhoz is.

Nem egyszerű megtalálni azonban az érintetteket. A közlekedési társaságok nem kötelesek ügyfélszolgálati irodát működtetni, panaszreferenst foglalkoztatni. Majd minden cégnek van központi ügyfélszolgálati irodája, és minden autóbusz-állomáson (vasútnál ez ritkább) található panaszügyekért felelős személy. (A központi panasztételi irodák elérhetőségéről lásd összeállításunkat.)

dr. Haraszti Anikó

Hol panaszkodjunk?

Nemzeti Közlekedési Hatóság
Közlekedési vállalatok működése,
engedélyek kiadása
1066 Budapest, Teréz krt. 38.
1389 Budapest, Pf.: 102
E-mail: office@foigazgatosag.kff.hu
Telefon: **06 1/477 15 00**
www.kff.hu

Volánbusz Zrt.
Központi ügyfélszolgálat
Bármely panasz
www.volanbusz.hu
1091 Budapest, Üllői út 131.
E-mail: info@volanbusz.hu
Telefon: **06 1/382 0888 • 1/465 5656**
Volántársaságok elérhetősége
www.volan.hu

BKV Zrt.
Ügyfélszolgálat
Bármely panasz
Budapest, Akácfa utca 18.
1980 Budapest, Pf.: 11
E-mail: ugyfelszolgalat@bkv.hu, bkvrt@bkv.hu
Telefon: **06 1/461 6688 • 80/406 688**
www.bkv.hu

MÁV Zrt.
Személyszállítási Üzletág – Központi Ügyfélszolgálata
1426 Budapest, Postafiók 56.
E-mail: eszrevetel@mav.hu
Vasutigazgatóság
Telefon: **06 1/351 00 57**
Mávdirekt
Telefon: **06 40/49 49 49**
Külföldről: **00 36 1/371 9449**
www.mav.hu
Budapesti és vidéki ügyfélszolgálati
irodák elérhetőségei
http://www.mav.hu/belso.php?kat=2691

GySEV Zrt.
Vezérigazgatóság, Személyszállítási Osztály
Vonatkimaradás, vonatkésés miatti kártérítési igény
9400 Sopron, Mátyás király út 19.
Telefon: **06 99/517 244**
www.gysev.hu

Magyar Vasúti Hivatal
A magyar vasúttársaságok piac-felügyeleti szerve
1088 Budapest, Múzeum u. 11.
1432 Budapest, Pf.: 132.
E-mail: info@vasuthivatal.hu
Telefon: **06 1/511 3131**
http://vasutihivatal.gov.hu

A kerékpározás olyan, mint a biciklizés: nem lehet elfelejteni. De azt is ilyen biztosan tudjuk, milyen bicajt, hol és mennyiért vegyünk? Volcz Zoltánnal, a gyömrői Váltó kerékpárüzlet és -szerviz tulajdonosával beszélgettünk.

KÉNE EGY JÓ BICAJ!

Egy jó bringát szeretnék, nem valamiféle drága sportjelvényt. Milyen legyen?

Ha napi használatra akarunk kerékpárt vásárolni, kétféle kategória közül érdemes valamelyiket megcélozni. Az egyik a citybike, ami lényegében egy alapfelszereltségű mountainbike. Semmi extra, viszont van rajta sárvédő és kosár, esetleg gyerekülés. A gumi ne legyen se túl széles, se túl recés. Előre nem kell váltó, hátulra is elég valami egyszerű, mondjuk hatfokozatú. Az utóbbi évek nagy divatja a hátsó kerékagyban, láthatatlanul elhelyezkedő agyváltó. Nagyon praktikus, megbízható szerkezetek, de nem olcsók, és egy hátsó defekttel járó gumicserénél nehézséget okozhatnak. Ezzel kapcsolatban el kell mondanom, hogy pl. Hollandiában nemigen van váltó a bicikliken, és valamikor mi is jól elvoltunk nélküle… Egyébként a napi városi közlekedésre szánt gépek esetében nem muszáj és nem is érdemes túl nagy összeget áldozni a biciklire.

Sokan szeretnének hosszabb utakat is megtenni a mindennapi közlekedésben egyébként jól használható kerékpárjukkal. A nagyobb kerékméretű, gyors és mégis kényelmes tracking típust pont erre találták ki. Kicsit drágábbak, mint az előző típus (úgy 30 ezertől indulnak az elfogadhatóak), de akár 100 km-es túrákat is letekerhetünk velük. Ilyen távnál már megtérül, ha a jó minőségbe kicsit több pénzt fektetünk.

Bármelyiket is vesszük, van néhány alkatrész, amin nem szabad spórolni. Ha egy váltó meghibásodik, abból nagy probléma nem lehet, de amikor a nyolcvankilós terhelésre belőtt átlagabroncs fölmondja a szolgálatot a telerakott bevásárlókosár, netán a hátul ülő kisgyerek pluszsúlyától, az nagyon veszélyes lehet. A régi kerékpárok alatt elnyűhetetlen kerék volt, aztán fölváltotta őket a gyenge minőségű újkori változat. Két-háromezer forintos árkülönbséggel kapunk duplafalú abroncsot, megéri. A fék legyen V-rendszerű, a fékkar pedig semmiképp ne műanyag! Fontos még a jó nyereg: nem fogjuk megbánni, ha ügyesen választjuk ki, és a legkényelmesebb magasságba, illetve pozícióba állítjuk.

Milyen alapkiegészítőkről gondoskodjak?

Zárat mindenképp vegyünk! Az sem árt, ha egy defektes belsőt ki tudunk cserélni, ehhez nagyon könnyű, praktikus kis szetteket és pumpát lehet kapni. Ne feledkezzünk meg az első-hátsó világításról sem! A bicikli esetében szinte fonto-

sabb látszani, mint látni. Jól jön egy kosár is, amibe pakolhatunk. Ha nagyobb bevásárlásokat tervezünk intézni biciklivel, biztonságosabb hátulra szereltetni a kosarat.

Nagyobb áruházakban látunk néha összteleszkópos, ufóforma csodagépeket, kihagyhatatlan áron. Ráharapjunk ezekre?

Az olyan első teleszkóp, amiért érdemes egy forintot is adni, tízezernél kezdődik, és ez a legalsó határ. A hátsó rugóval hasonló a helyzet. Ezek a csodagépek meg húszezerért kínálják magukat! Tulajdonképpen nincs rajtuk olyan alkatrész, ami használható lenne. Kerékpározásra alkalmatlanok, egyetlen céljuk, hogy a több százezer forintos downhill („hegyről le") versenygépek küllemét utánozzák – megjegyzem, ez se sikerül.

A jó teleszkóp is csak akkor kap jelentőséget, ha rendszeresen járunk erdőben, illetve kátyús utakon. Ilyenkor egy első teló jót tesz a vállnak, a könyöknek, a csuklónak. Egyéb esetben pusztán külcsín, ráadásul energiát vesz ki a tekerésből. A hátsó teleszkópnak, ha hétköznapi bicajról beszélünk, semmi értelme.

Megvan, hogy mit. De honnan?

Egy olyan eszköznél, mint a bicikli, a célhoz rendelt minőség legyen az elsődleges szempont! Ám az alkatrészek ár-érték aránya mellett van egy fontos többletszolgáltatás, amit sok boltban, főleg a bevásárlóközpontokban, illetve a nagy, vegyes sportboltokban nem kapunk meg, mégpedig a bicaj beállítása. A hanyagul összerakott gép azon túl, hogy balesetveszélyes, sok bosszúságot okoz, és gyorsabban tönkremegy. Persze elvihetjük az olcsó, és talán még okosan is kiválasztott bringát beállíttatni egy szervizbe, de ez pluszköltség. A garancia pedig, ha mégis valami baj lesz, legtöbbször a vásárlás helyén, lakóhelyünktől valószínűleg távol érvényesíthető. Ha csak tehetjük, a lakóhely közelében lévő szakkereskedésekből vásároljunk!

Neked is van egy ilyen…

A bicikliszervizbe a rendszerváltás után csaptam bele. Mindig szerettem szerelni, és abban az időszakban pedagógus házaspárként bizony szükségünk volt valamiféle pluszjövedelemre. Tanárként tíz évig vezettem a kerékpárszakosztályt, így adott volt az irány és a hozzáértés is. Olyan üzlet, ami pusztán javítással foglalkozik, csak munka mellett vagy nyugdíj-kiegészítésként képzelhető el. Boltot nyitottunk hát, és egy bolt, ha talpon akar maradni, rá van kényszerít-

ve a lassú, de folyamatos növekedésre. Bár javítóműhelyként azokban a téli hónapokban is hoz némi hasznot, amikor az emberek nem nagyon vesznek kerékpárt, a fő eltartó tevékenység mégiscsak a kereskedés. Manapság egyremásra jelennek meg az újabbnál újabb divatos bringák – ilyen ugratós, olyan BMX, elektromost bicikli stb.. Bármit gondoljak is ezekről, bizony szerepelniük kell a választékban, mégpedig gazdag szín- és márkaváltozatokban. Nem könnyű, tulajdonképpen előre menekülünk.

Szerencsére a komolyabb üzletpolitikát gyakorló gyártók gondoskodnak arról, hogy ne fajuljon a sok kereskedelmi ágazatot sújtó „plázásodásig" a jelenség. Ügyelnek arra, hogy adott területen belül ne lehessen két helyen kapni a termékeiket. Bár ez első hallásra érthetetlennek tűnik, az eredmény mégis az, hogy ezeken a területeken megéri boltot üzemeltetni, hiszen nem öli meg egymást a konkurencia. Ezek a gyártók sokszor nem is adják el termékeiket nagyáruházaknak, és a szakboltoktól megkövetelik az ajánlott árak alkalmazását. Teszik ezt azért, hogy ne alakuljon ki nyomott áras verseny, és a kereskedő tisztes árréshez jusson, így a szerviz mint minőségi szolgáltatás, megbízható marad, és a jövője is stabil. (Az árverseny kimaradó forintjait csak itt lehetne behozni.) Egyébként a vegyes profilú, nagy sportboltok, illetve bevásárlóközpontok sem azt a jól átgondolt választékot, sem azt a szakértelmet nem tudják hozni, amit egy jobb szakkereskedés – nem beszélve a személyes jelleg hiányáról.

Tour de Gyömrő?

A biciklis „közélet" helyi szervezése egy másik vonal. Volt valamikor itt egy Tour de Gyömrő elnevezésű, népszerűnek induló helyi próbálkozás. A versenyre egész sokan beneveztek, köztük én is, de a következő évben elhalt a dolog. Ezt szerettem volna életre kelteni, és úgy tűnik, sikerült. Mára ez a minden év júniusában megrendezésre kerülő verseny hagyományosnak mondható. Rengeteg a résztvevő; több kategóriában, sőt műfajban, különböző korcsoportokban indulnak. A szükséges pénz előteremtését egy alapítvány, a Helló Gyömrő tereli intézményes mederbe. Ebben olyan sikeres, hogy a fennmaradó pénzt a szervezet kultúrára, környezetvédelemre, gyermekegészségügyre és tehetséggondozásra fordítja. Talán nem nagyképűség, ha a sikerek sorában említem a város biciklis szakosztályának megalakulását.

A csapat indul a Tour de Hongrie-n, és egyik tagjukat beválasztották a válogatott keretbe. És persze nagyon sok gyerek, sőt felnőtt vált bicajossá, ami itt persze nem egy tulajdonviszonyt jelent…

Ennyi tapasztalattal a hátad mögött biztos tudsz még valami speckó fűszert a boldog bringás receptjéhez!

A jó biciklizés páratlan élmény, de nem csak a gépen múlik. Akkor szereti meg valaki igazán, ha nem kapcsolódik a tekeréshez olyan kellemetlen „szuvenír", mint pl. a napokig tartó izomláz vagy egy feltört ülep emléke. Sokan elveszítik a kedvüket már az elején, hiába a kitűnő kerékpár. Türelemre és fokozatosságra van szükség! Arra, hogy a 30 km-es túráról ne az inkvizíció vallatóeszközei, hanem egy kellemes, szemlélődő utazás jusson utólag eszünkbe.

Kovács Gyula

„Az út célja az út maga” – mondta annak idején a bölcs kínai, és azzal (már-már előrelátóan) keblére ölelte az egész idegbajos emberiséget, beleértve a helyét és országát kereső, nyughatatlan és hektikusan vándorolgató nyugati – majdani európai – civilizáció valahány jöttmentjét is, kik az elkövetkező évtizedekben majd tökélyre viszik, hogy ne mondjam, manifesztálják e kijelentés eszmei lényegét.

KÖZLEKEDÉSI KALANDÁRIUM

Persze a gondolkodó nem autópályákra gondolt, nem magasvasutakra és légikikötőkre, nem a négyes metróra, mely készségek környékén a valahonnan valahová eljutni kívánó elmebajos tömegek acsarkodva tervezgetik az útirányt és az átszállási lehetőségeket. Nem. Bölcseleti értelemben nincsen átszállási lehetőség. S éppen ez az, amit lassan mindenki elfelejt. S bár a megfelelő autópályán, egy gyors gépjárművel könnyedén eljuthatunk bárhová, nem árt, ha felkarcoljuk a szélvédőre a keleti bölcs másik gondolatát is, miszerint: „jól válassz magadnak úti célt, mert ha nem vigyázol, odaérsz!” Tényleg, feltették már maguknak a kérdést, hogy hányszor indultunk már neki? Hová mentünk? Miért mentünk oda? Odaértünk? Te jó ég! Hányszor és hány helyre értünk már oda? Tulajdonképpen állandó, mondhatni permanens népvándorlásban vagyunk, azzal a fontos a különbséggel, hogy mi nem megtelepedési területet keresünk magunknak, hanem a továbbvándorlás jobb, biztonságosabb, gyorsabb és kifizetődőbb módozatait. Mint barbár hordák támadunk a négyes-hatos villamosra, azzal az eltökélt céllal, hogy rajta utazva eljuthatunk egy forgalmasabb közlekedési csomóponthoz, amit bevéve kedvünkre – mondjuk csomóponti-lag kiteljesedve – válogathatunk az újabb útirányok és az ezek tekintetében legkedvezőbb közlekedési manifesztumok között. És közben? Okulunk talán a környező világból? Az útitársak arcvonásaiból? Egy vétlenül kihallgatott párbeszédből? Egek! Hol van már Esti Kornél, aki a vonat ablakából is megpróbálta elgondolni az elsuhanó világ, egy bakterház, egy tanya, egy kis falu titkos és megállapodott életét? Álmélkodás helyett mi inkább gyűlöljük és szidjuk a közlekedést, a tömeget, a késő csatlakozást, a sort, a bűzt, az ellenőrt, az egész emberiséget, az úti célt és végül önmagunk, amiért útra keltünk egyáltalán. Végül is nekünk, a röghöz kötött jobbággyal ellentétben nem lehet, hanem muszáj útra kelnünk, mindig és mindenhová; mert dolgunk, feladatunk és ügyünk van a világban, nekünk muszáj közlekednünk. (Leszámítva persze azon kistelepülések – a hivatalos gondolkodás szerint tán dologtalan vagy együgyű? – lakóit, kik a lezárt szárnyvonalak mentén laknak, s ily módon, hacsak nem kötnek útilaput a lábukra, s nem válnak kassáki értelemben vett csavargókká, kénytelenek helyben járni és kivárni, amíg megmozdul alattuk a föld.)

Tehát megyünk. Közlekedünk. Tömegközlekedünk, vagy ahogy mostanában a mindent elkényeskedő nyelvhasználatban illik mondani: társas-közlekedünk, és mégsem jutunk egyről a kettőre. S egyre gyorsabban halad velünk az élet! Krúdynak még komoly elhatározásra volt szüksége, hogy az Üveghegyen túli Óbudáról bekonflisozzon a Belvárosba, nekünk alig negyedórába telik, hogy ott legyünk. Persze ő, ha már eltökélte magát, útközben rendbe szedhette kalandozó fantáziáját, bólinthatott egyet a bókoló fűznek, kiinthetett az Újlaki templom előtt ácsorgó nyakkendős svábok felé, s mire megérkezett, már egészen otthonosan „beleutazta" magát mindazon okok és célok mesés világába, a bor, az ismerősök, régi utcák, egy jó leveshús nem éppen barátságtalan univerzumába, amik miatt egyáltalán felöltözött a Templom utcai szobácskában egy-két fertályórával azelőtt. Ám ha mi tizenöt perc múlva lekászálódunk valamely közlekedőedény lépcsőjéről, zilált, mondhatjuk, szabályosan érvényesített idegrendszerrel, már azt sem tudjuk, miért nem volt szabad otthon maradnunk, a televízió előtt bambulva a „Travel csenel" elandalítóan szép útifilmjeit.

Mondjuk, közlekedhetünk autóval is. Saját személyes világunkban, megszokott illatosítók vagy ismerős testszagok közt gördülhetünk szintén csak homályosan megfogalmazott célok felé, s közben észre sem vesszük, hogy valójában így is a tömegközlekedés sajátos egységei vagyunk csupán. Sartre-i módon rázzuk az öklünk a többi önálló egzisztencia felé, s különösen utáljuk a jobb egzisztenciákat, kik alatt nem négy, hanem hat vagy nyolc henger dohog; nem dísztárcsa, hanem „alufelni" gördül; akik nem a részletre kinyögött „mi autónkban" portyáznak, hanem a méregdrága sajátjukban. Azt meg már Jacques Tati is megfigyelte és bemutatta, hogy az autós fiziológiailag láthatatlanná válik a karosszéria mögött. Az autós egy saját, jól – s egyre jobban – berendezett világ autonóm és egyetlen lakója, ki éppen csak a többi fényesen dukkózott autonóm kisköztársaság uralkodójával áll örök morális és családfakutatói háborúskodásban. Az autós közlekedés ugyanakkor megdöntött egy axiomatikus álláspontot, miszerint minden – az elemi részecske, egy atom, valamely komplex rendszer is – nyugalmi állapotra, a legkisebb energiafelhasználási szintre törekedik. Semmi sem

igényel több energiát ugyanis, mint az autóval való várakozás látszólagos nyugalmi állapota. Láthatóan hosszú percekig semmi nem mozdul az utcán, úton, a város leáll. Ez alatt az „állásidő” alatt ugyanakkor annyi energia termelődik és lesz a szó szoros értelmében semmivé, amekkora a magyar állam teljes energiaszükséglete az autópálya- és metróépítkezések eksztatikusan meghirdetett lebonyolításához. Vagy amekkora ahhoz kéne, hogy megfékezzük az üzemanyaglobbit, az autógyárakat és némely főpolgármestereket. Az igaz, hogy az állandósuló csúcsforgalomra kereskedelmi rádiókat és pszichiátria praxisokat lehet bazírozni, ám de facto kijelenthetjük, hogy ez az álldogálás sokkal többe kerül, mint a haladás. (Persze, honi viszonylatban a dugónak vannak kedvező aspektusai is. E „lassan járj, tovább érsz” elv alapján működő forgalomlassító demonstrációban részt vevők ugyanis kevesebb esetben szenvednek a kátyúkban tengelytörést.)

A burkolatról szólva, persze, akinek nem aszfaltozták le végleg a lelkét, az poroszkálhat kis csapásokon, kitaposhat magának apró ösvényeket, lekanyarodhat egy dűlőnél, zötyöghet kedvesen domborodó macskaköveken. Az efféle lelki gyalogos van a legnehezebb helyzetben mindenütt. Ő ugyanis nem megy sehová. Nem dolga megérkezni, s ahová idővel mégis megérkezik, ott jóleső szívvel megpihen. Ő az igazi gyalogos. Nem elszánt arccal tülekvő dzsidás, nem komolykodó utász, nem szigorú és méltatlankodó pillantásokat lövellő dragonyos és nem mindenkit taszigáló és ütlegelő „gyalogparaszt”. Számára igen kevés esély maradt az életben maradásra, lévén mindenki másnak az az „úti célja”, hogy őt is autóba, repülőre, hajóra ültesse, s pályára bocsássa a kedvező utazási, közlekedési és egyéb kereskedelmi ígéretek körül. Előbb-utóbb mind megszűnünk majd várakozni, sétálni, ballagni, andalogni és sétafikálni, s ahogy a nyelvünkből is kivesznek majd e kifejezések, mi is majd egyre gyorsabban és sebesebben közlekedünk egészen változatos és ismeretlen helyszínek között, míg mint az atommag körül az elektron, szabályos héjat nem alkotunk a világ körül, s egy adott időpillanatban gyakorlatilag mindenhol megtalálhatóak leszünk. De minek?

„Jól válassz magadnak úti célt!” – mondta a Mester, s igen jól mondta. Mert ha nem vigyázunk, odaérünk mi is, s nagyon meglepődünk majd, amikor a célban a régi mondat így hangzik majd: „végállomás, a Föld nem közlekedik tovább.”

Csikós Attila

NEKÜNK TETSZETT...

ÚTVONALTERVEZŐ

Segítség azoknak, akik szívesen járnak tömegközlekedéssel, de hajlamosak eltévedni. A BKV által üzemeltetett ***http://utvonal.bkv.hu*** internetoldalon segítséget kaphatunk budapesti utazásaink megtervezéséhez. A doboz alján lévő „alternatívák" gombra kattintva kiválaszthatjuk, melyik útvonallehetőségeket kedveljük leginkább: a leggyorsabbat, ahol legkevesebbet kell átszállni vagy amelyiknél legkevesebbet kell gyalogolni. Itt adhatjuk meg azt is, hogy max. mennyit vagyunk hajlandóak gyalogolni. Miután kiválasztottuk az alternatívákat, és megnyomtuk az „OK" gombot, látszólag nem történik semmi, visszajutunk a tervező oldalra. Innentől azonban a rendszer figyelembe veszi a beállított preferenciákat. Ezt követően a kezdőpont és az úti cél pontos megadásával a kalkulátor kiszámolja a legkedvezőbb útvonalat

AUTÓIRTÓ ÚJSÁG

Az Autóirtó életmódmagazin 2005 óta jelenik meg évente két alkalommal: a tavaszi Föld Napján és az őszi Nemzetközi Autómentes Napon. Az Autóirtó az 1998 óta megjelenő CarBusters c. nemzetközi autómentes folyóiratból közöl magyar fordításokat, de saját, hazai témákat is feldolgoznak: tanácsok az autómentes életmódhoz; segítség a biztonságos kerékpáros közlekedéshez; tényfeltáró írások az autós közlekedésről, az autóiparról, a környezetszennyezésről; hírek és információk szervezetekről, akciókról, eseményekről, kiadványokról stb..

Kiadó: Zöld Fiatalok Egyesület. Letölthető számok és lelőhelyek listája: ***www.autoirto.hu***

GÉPregény

Andy Singer „CARtoons" c. könyvének magyar fordítása **GÉPregény** címmel tavaly ősszel jelent meg Budapesten. Singer rendkívül szórakoztató, humoros és elgondolkodtató karikatúrái görbe tükröt tartanak a „fejlett" autós világ elé. A rajzok mellett gondosan összeválogatott, találó idézetek, valamint hét rövid tanulmány (az autóiparról, a politikáról, a környezetszennyezésről, az autómentes életmódról, az aktivizmusról stb.) segítik autómentes szemléletünk garantált kialakulását.

Kiadó: Zöld Fiatalok és a Levegő Munkacsoport. További információk, terjesztés: ***www.autoirto.hu/ gepregeny***

AUTÓMENTES SZEZON

Szeptember 22-én, az **„Autómentes Nap**on" a részt vevő települések arra kérik polgáraikat, hogy ne használják az autóikat, hanem szálljanak biciklire vagy váltsanak tömegközlekedésre. A kezdeményezésben több ezer város vesz részt, több mint 40 országból. A szimbolikus nap célja, hogy rá-ébressze az embereket, hogy lehet élni autó nélkül is, és hogy megmutassa a város másik, autók nélküli arcát: amikor kevesebb a szmog, a zaj, gördülékenyebb a tömegközlekedés és több teret kapnak a társadalmi kezdeményezések.

Az „Autómentes Nap"-ból kinőtt **„Európai Mobilitási Hét"** célja, hogy erősödjön a párbeszéd és a partnerség a civil szervezetek, a lakosság, az önkormányzatok és a tömegközlekedési vállalatok között, és működjenek együtt a környezetileg, társadalmilag és gazdaságilag is fenntartható városi közlekedés kialakítása érdekében.

TAGOKNAK

Az alábbi kiadványokat kedvezménnyel kínáljuk a Tudatos Vásárlók Egyesületének tagjai számára. Megrendeléseket a **tve@tve.hu** e-mail, vagy a **1027 Budapest, Bem rakpart 30.** postai címre várjuk. A tagságról bővebb információt találsz: **www.tve.hu/tagoknak.html**, vagy kérdezd munkatársainkat a **(061) 225 8136**-os telefonszámon.

Vásárolj okosan!

Útmutató egy fenntarthatóbb élethez (56 oldal)

Teljes (bolti) ár	800 Ft
Irodai ár	800 Ft
Tagoknak	600 Ft

Jó cuccok?

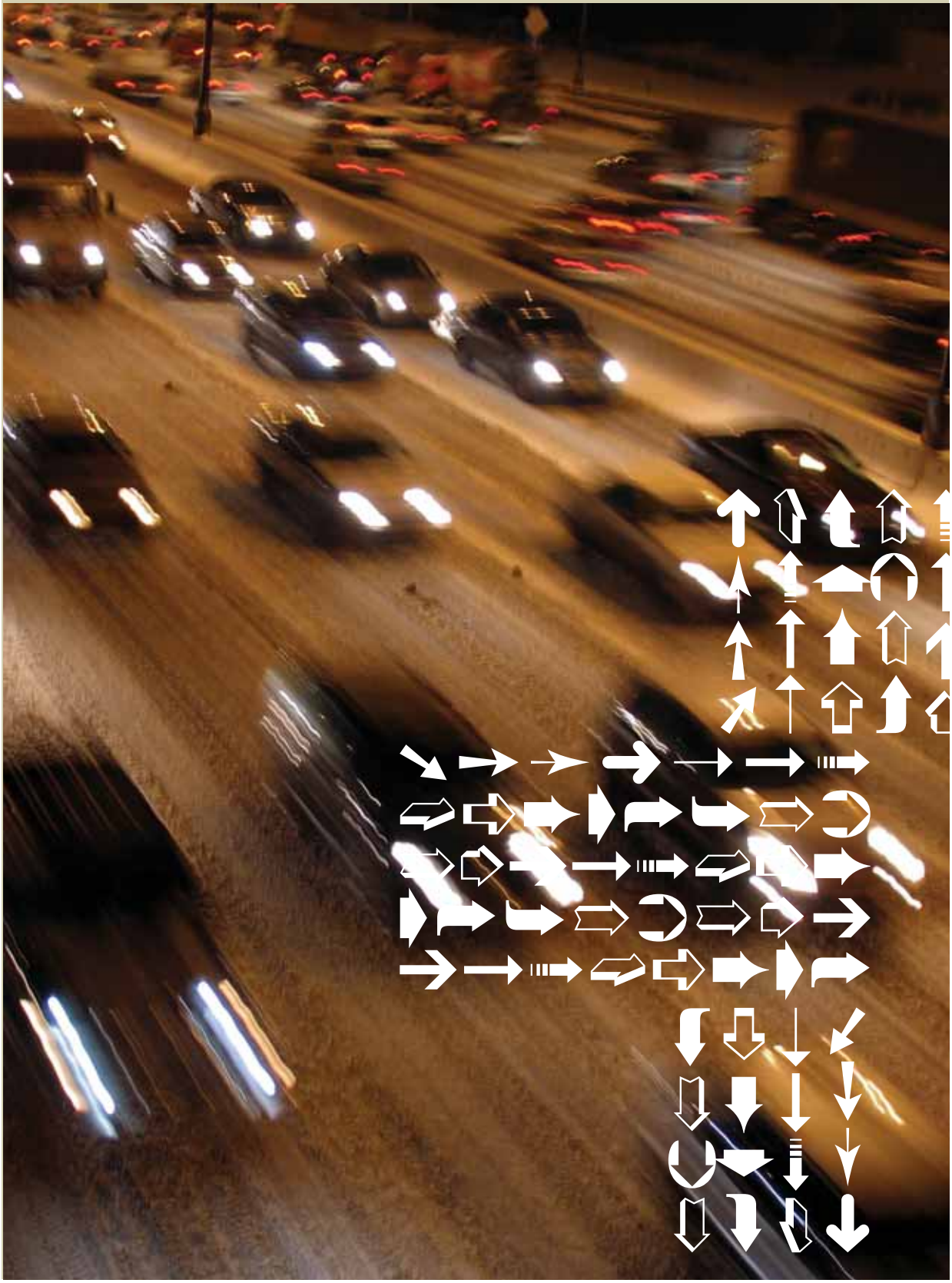
Információk a pult alól, útmutató hétköznapi termékekhez (62 oldal)

Teljes (bolti) ár	900 Ft
Irodai ár	750 Ft
Tagoknak	650 Ft

A kávé ereje (DVD)

Dokumentum film a kávétermesztés és fogyasztás társadalmi és környezeti hatásairól, a fair trade-ről.

Irodai ár	500 Ft
Tagoknak	300 Ft



Ára: **580 Ft**

977 1789 336 11 x 07 001

TV11.qxd 2.5.2007 13:31 Page 70