

(Zeneakadémia környékén)
2hh (szomszédok)

LÁZÁR
ISTVÁN

KĀD ĒS DUGĒ

Miért mondott csōdōt a kōzlekedēs a Zeneakadēmia kōrnyékén?

Kilépek a kapun, balra fordulok. Félíg járdán hatalmas teherautó. Fürdőkádakat raknak le róla. S körben már gyülekeznek a teherautók és a csomagtartós magánautók, amelyekkel majd szerteviszik a zsákmányt: a teherautónyi fürdőkádrakomány percek alatt gazdára talál. Amíg a vásár tart, a terézvárosi templom környékén a minden délelőtti megszokottnál is jobban dühöng a közlekedési téboly. A monstrum szállító jármű úgy állt be ide, és úgy indul majd el innen, hogy percekre lezárja a Majakovszkij és a betorkolló Nagymező utca teljes forgalmát. Mindkét irányban sorban állnak a trolik, az Akácfa utca megtelik, mert nem tudnak kikanyarodni, s a torlódás az egyik irányban már a Nagykörút, a másik irányban a Népköztársaság útja forgalmát is zavarja.

Ha most egy kérdőbiztos ideállna, kíváncsi vagyok, mire jutna: az eladott fürdőkádak hány százaléka kerül a VI. és a VII. kerületben beépítésre — mert e két kerület határán van az üzlet. Szerintem csak töredéke, de lehet, hogy egy sem.

S ez most már istenes: hogy csak fürdőkádrét, W. C.-csészéért, mosogatókért, falicsempéért jönnek ide naponta százak. S a legtöbben persze gépkocsival. Korábban irtatlan vízvezeték-csőveket is rakodtak, adtak és vettek itt, amikhez a bolt kikölcsonozta az udvart, meg nyomóskutakat, melyekért boldogan zárandokoltak ide messzi földről a kiskerttulajdonosok. S hány éven keresztül ébredtem minden hétköznap reggel arra, hogy ablakom alatt, az Akácfa utca sarkán dróttal kötegbe kötött, nyél nélküli kapák, kaszák, ásók, gereblyék százait dobálták alföldi és dunántúli termelősözegetek teherautóira: a 60-as években az ország különböző vidékeiről jött árubeszerezőkkel találkozhattam itt, a Kis- és a Nagykörút között, a Zeneakadémia mellett, akik mezőgazdasági készítményekért idejártak.

Jőmagam viszont autógumiért indulok. A Nagymező utca középső, igencsak keskeny szakaszán van a szakbolt. Mellette óriás teherautóról pakolják le az árut, amelyért ismét csak majdnem mindenki kocsival jön, többnyire éppen azzal, amelyhez a gumi kell. Én is csak azért sétáltam odáig, hogy megtudjam, van-e éppen a nekem szükséges méretű és típusú. S megtudván, hogy van, jövök is rögtön vissza, megpróbálom kiszabadítani kocsimat az Akácfa utcai járda mellől, kitolakszom a Majakovszkij utcára, részt veszek az újabb torlódásban, amelyet a fürdőszoba-felszerelések boltjához beálló következő teherautó idézett elő, megszorulok a Moulin Rouge előtt, ahol fölűdit a több sorban várakozó, egymást beszorító autósok ideges veszekedése. Eltöprengek: trolit ezen a vonalon semmi pénzért nem vezetnék, mert egy angyal türelme kellene hozzá. Aztán az autógumibolt közelében nekem is tilosban kell megállnom, még így is alig bírom odacipelni kocsimhoz a súlyos gumiköpenyeket.

Közben megkaptam a boltban a nyilván kellően honorált tippeket, hogy hová vihetem köpenyeimet, ahol rögvést fölserelik, és elvégzik a kerékkiegyensúlyozást. A környező szűk utcácskáiban több jeles mester él ebből, azaz, egyrészt a munkából, másrészt abból, hogy szomszédságukban ott a szakbolt. Megélhetésük feltételeként szakadatlan harcot vívnak a műhelyük előtti három-négy autónyi helyért, melyet kocsiemelőkkel, régi gumikkal foglalnak el, hogy a vevőket-megrendelőket folyamatosan fogadni tudják.

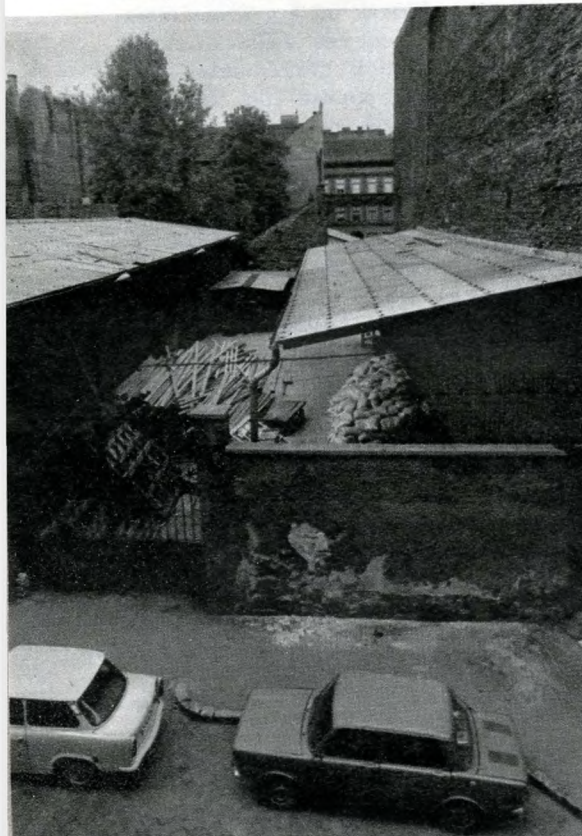
Tudom én, hogy vannak Shell-kutak például, ahol szintén van autóköpeny-eladás, sőt, helybeni és azonnali fölserelés, kerékkiegyensúlyozás is. Ám a legnagyobb választékot, árukészletet ez a Nagymező utcai üzlet nyújtja. Kényszerítve ezzel naponta több száz gépkocsit oda, abba az övezetbe, ahol a forgalom és a parkolás már-már amúgy is teljesen csődöt mond.

Éjszakai áruszállítás megszervezése? Föld alatti és föld feletti garázsok építése százmillió-



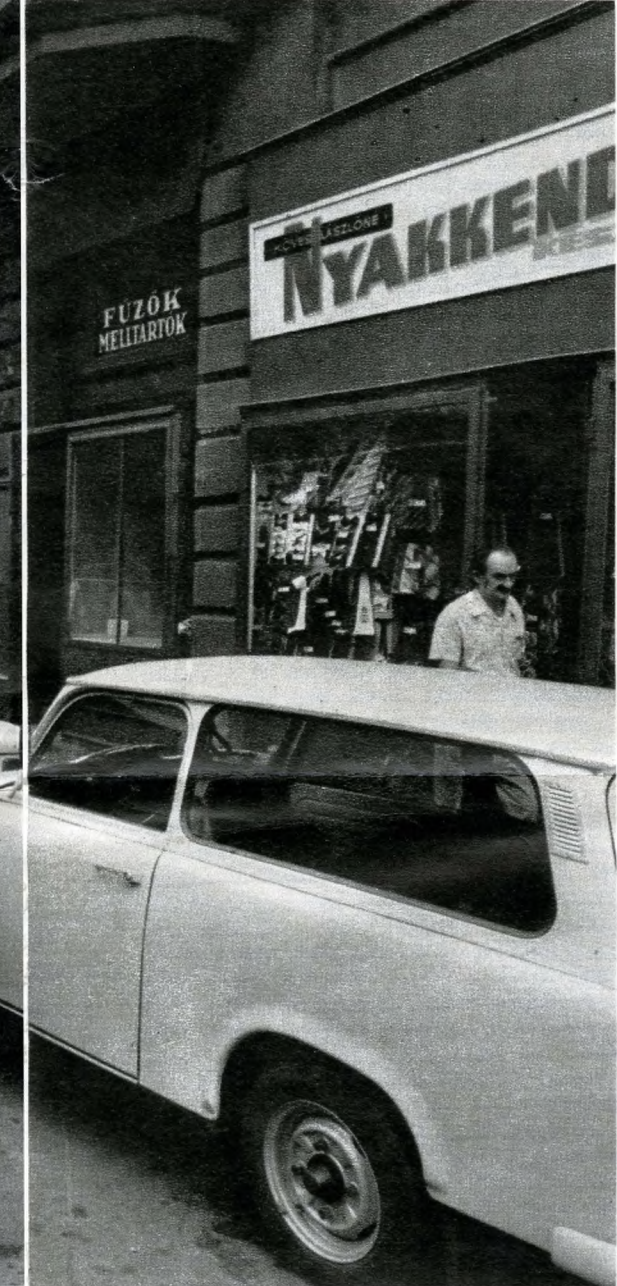
Évek óta bontják Csigó László felvételei

Mire jó a foghíj?

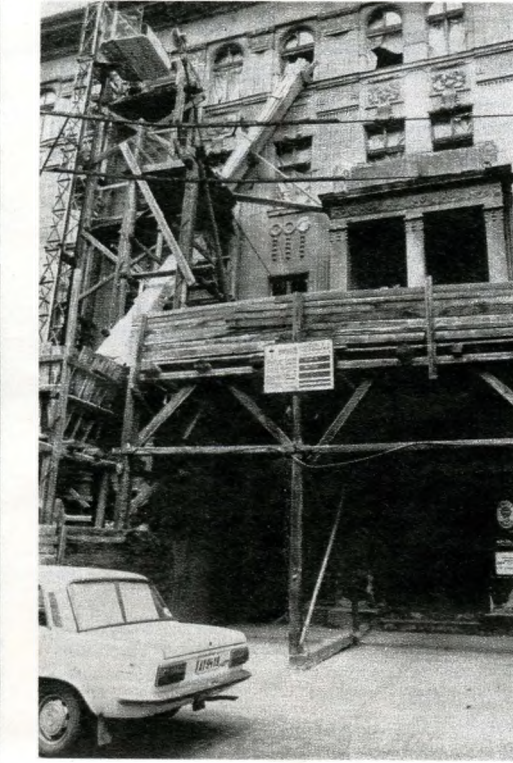


Mire való az úttest?

Létráért jöjjon a Kisdíófa utcába!

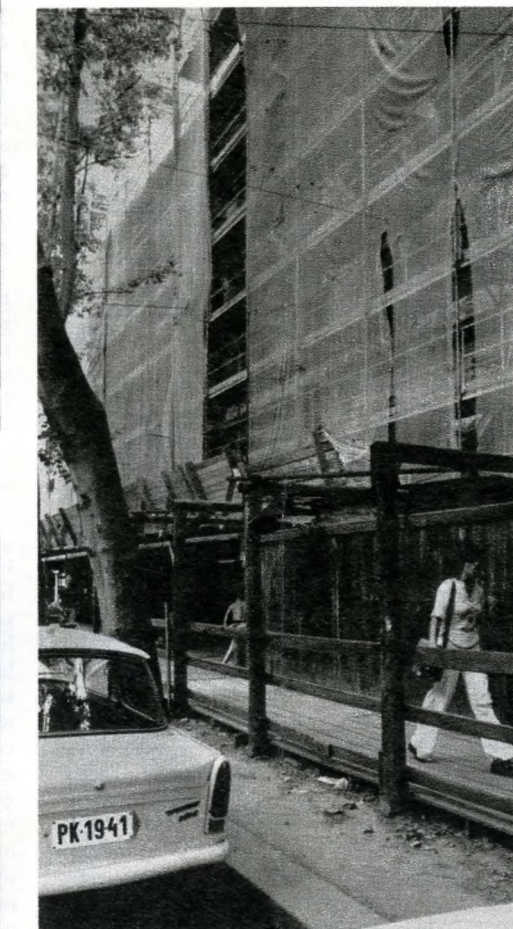


Kemping a Majakovszkij utcában



A Hegedű utcai posta „diadalkapuja”

„Műemlék” állványzat



kért? Parkolók a külső metróállomások körül? Számítógépes forgalom-szervezés?

Budapest belső kerületei tehermentesítésének óriási tartalékai rejlenek abban, hogy bizonyos üzleteket, illetve profilokat át kell alakítani. Az autóköpeny és a fürdőkád nem az az árucikk, amelyet a Belvárosban és környékén kell árusítani.

Kerítés elemeket, kertkapukat nagy választékban kínálnak — a Keleti tőzsomszédságában, a Thököly úton. Meg a Lenin körúton, a Nyugati és a November 7. tér között.

Amíg ez így van, így lesz, addig egyszerűen nem hiszem el, hogy bárki is felelősen végiggondolta Budapest közlekedési és parkolási gondjait.

Ó, a boldog idők: amikor a rendőr még gondosan lemérte a távolságot az utca sarkától vagy a zebrától, s aki fél méterrel jobboldalra lógott, már is ott találta a cédulát a szélvédőjén, vagy fizethette a helyszíni bírságot. Jártam így nemegyszer magam is. Boldog időnek mondom mégis. Egyrészt azért, mert akkor még lehetett autóval komissziózni jární. Másrészt... Másrészt, persze, ezt most is lehet. Legalábbis sokan teszik. Hogy azután hogyan állítják le itt is és ott is, körútjaik különböző célpontjainál autójukat? *Akárhogy.*

S ezért volt másodjára az az antiidő boldognak nevezhető. Mert még nem öntötte el Budapestet a teljes parkolási anarchia.

Volt egy átmeneti szakasz eközben, az autóállomány rohamos növekedésének első hullámaikor, amidőn csak dicsérni lehetett az illetékeseket és elsősorban a rendőrség megértését, hogy félretéve a korábbi, sokszor formális, „a szabál” szigorúságot, elnézték a szükség hozta fellazulást. Józanabb lett a tiltó táblák rendje, s a rend betartása során nem nézték a centimétereket, még a métereket sem: a széles járda felé el lehetett foglalni, akkor is, ha ezt nem engedélyezte tábla, az utcasarkon elég volt járdaszélességben hagyni helyet a gyalogosoknak és így tovább.

Ami azonban most van, az már tűrhetetlen. Környékünkön a piacra menő kismamák az úttest közepén kénytelenek tolni a gyermekkocsit, mert a járdán, az autók és a fal között egy sovány meszelő se fér el. Elállják az úttorkolatokat, a trolimegállót, a kapubejáratokat — minden elképzelhető és elképzelhetetlen helyet. És nemcsak azok, akik egy-két percre, egy-egy vásárlás idejére érkeztek, hanem azok is, akik egész napra állítják le a Belvárosban a kocsijukat. Tehetik. A büntetés százaléka még az egészen kirívó esetekben is oly csekély, hogy kockázat szinte nincs is.

Az ember általában nem szeret rendőrről kiáltani a társadalmi együttélés szabályainak csekélyebb megsértése láttán. De a főváros parkolási anarchiája már szüntelen életveszélyt kelt, a tömegközlekedés lelassításával százezrek életét nehezíti meg, és hatalmasan növeli a BKV energia- és egyéb költségeit. Én nem félnék a nagyobb szigorótól, a sűrűbb büntetéstől. Különösen ha az így beszédett pénz például az új parkolóhelyek építését segítené.

De: hol? A Majakovszkij utca kezdete táján, a Madách-házak mögött roskatag épületeket bontottak le 10–15 éve. Néhány évig ezután az üres telkek az akkor még sokkal csekélyebb parkolási igényeket szolgálták, főként a Belvárosba nem férő teherautók álltak meg itt. A telket azután egyszer csak beépítették. Lakóházzal? Vagy áruház, netán irodaház került ide, s ha az utóbbi, akkor vállalat vagy közhivatal? Nem és nem. S aki nem tudja, az nem is fogja kitalálni. *Hérvégi házak bemutatója lett a telken.*

Mert hova is menjen az állampolgár, ha solymári, leányfalui, ráckevei, balatoni vagy mátrai telkére vikendháztípust kíván választani? Hol

is mutassuk be neki fölépítve ezeket? Na, hol? Hát: a Belvárosban. Amely úgis szinte szétrobban a belső nyomástól.

Elvették ezt a hatalmas telket, amely remekül tehermentesíthette volna a Vörösmarty—Engels—Madách tér zsúfolt zónáját, és amit rátelepítettek, az még tovább fokozza a nyomást, hiszen a vikendház iránt érdeklődők többnyire nem gyalog jönnek a kínálatot látni.

És ez csak egyetlen példa abból, hogy mi lett csak az én környékemen — mondjuk: a Rákóczi út—Nagykörút—Népköztársaság útja — Kis-körút között — lebontott több tucatnyi ház, illetve háztömb helyén. Igaz: egy-két kis játszótér, parkocska is. De sokkal többször vállalati telephelyek terpeszkedtek, ronda fészerek alá anyaghalmozatok kerültek, üzemek járműparkja foglalta el. És nem egy „hódító” olyan üzem, amelyet ki kellett volna már költöztetni a környékről is. Még a leglogikusabb az, ha például egy közműépítő vállalat kap felvonulási területet, amíg a környéken dolgozik. De a Csányi utcában például, a hírhedt Vadászkiút mulató hült helyén kényelmesen, lazán rendezkedett be az új tulajdonos, amikor azonban munka folyik a környék utcáiban, a lakókocsik, az anyagdepók mégis mindig közterületre kerülnek.

A sorra megürülő belvárosi telkek végleges felhasználásának kérdése sem csekély. Véleményem szerint igen sok esetben kellene *szabadon hagyásuk* mellett dönteni, mert a városnak égetően szüksége volna zsúfoltsága csökkentésére, *levégőre*, ami alatt most nem is föltétlenül azt a gyañús gázkeveréket értem, amelyet belélegzünk mi, budapestiek, hanem a tágasságot, a teret is. S a be nem építés kétszeres segítség a zsúfoltságban: a szabad telteken részben parkolók alakíthatók ki, részben pedig, ami ezekre *nem* kerül, az nem vonz újabb tömegeket: embereket és kocsikat.

(Rádi Péter a *Budapest 1979.* 3. számában *Autók vagy emberek?* cím alatt még élesebben veti föl a fentebbi dilemmát. Míg helyzetképe jórészt cáfolhatatlan, radikális javaslata, hogy hatalmas területről majdnem teljesen tiltsák ki a személyautók forgalmát, szerencsére megvalósíthatatlannak tűnik. Szerencsére, mondom — mert elfogadása esetén a közlekedési csődöt egyéb konfliktusok sokasága váltaná föl. Nemcsak arra utalnék itt ismét, hogy a főváros belső területeinek-kerületeinek forgalmát viszonylag egyszerű eszközökkel — üzletprofilok átalakítása, üzemek kihelyezése stb. — is sokban tehermentesíteni lehetne. Hanem neki és a hozzá hasonlóan vélekedőknek figyelmébe ajánlom, hogy nézzék meg *éjszaka* a belső részek gépkocsialományát. Ki fog tűnni, hogy a legtöbb helyen még mindig — az általam szorgalmazott egyszerű, üres telkekre helyezőndő parkolók nélkül is — vannak szabad helyek.

A nagy közhivatalok, vállalatok, intézetek környéke a munkaidő kezdete táján telik meg, az üzletnegyedek pedig a nyitási időtől válnak zsúfolttá. Egy olyan megoldás tehát, amely például Pesten, a Kis- vagy a Nagykörúton belül csak azoknak engedélyezné — vagy engedné meg az órákkal ellátott parkolókon *kívül* — a várakozást, akik e területen laknak, kétségteljesül sújtana, a tömegközlekedési eszközökre terelvének őket, igen sok munkába járó és vásárlásait vagy ügyeit intézőt. Ez azonban alighanem olyan ár, amit meg kell hamarosan fizetnünk. Ha viszont a belső városrészekben lakók nem tarthatnának [lakásuk közelében] kocsit, vagy csak akkor tarthatnának, ha megfizetnék az itt kialakított drága parkolókat, olyan szegregálódást hozna létre, ami társadalmilag nem volna sem kívánatos, sem elviselhető. Naivság azt hinni, hogy ez nem „válogatná meg” az ittmaradókat, illetve ideköltözőket. Arról nem is szólván, hogy a mai közlekedési terhek így a védett zóna külső pereméhez tolvá fennmaradnának, a

tüskét csak egyik talpukról...
nők...)

Szanálás? Bontás? Hát az Akácfa utcában, a terézvárosi templomhoz közel. Roskadt, földszintes, öreg. Kora ősszel körülkerítik előtte a járdát és az úttest egy részét. Hetekkel később megbontják a tetőt. Ismét hetek telnek el, szedik a tetőzet redves léceit, gerendáit. Hónapokig semmi. (Csak a kerítés tövében, körben a kosz. Csak naponta több száz ember, akinek át kell mennie a túoldalra vagy oldalazva megkockáztatni: baleset éri. A Klauzál téri csarnok közelében vagyunk. Akik a kitérőre kényserülnek, jelentős részben bevásárló háziasszonyok, kismamák gyesen... Csak növekvő parkolási téboly az utcában, ahová pedig iparszervezésünk valami csodája folytán állandóan érkeznek a külföldi kamionok, mert hol is legyen egy libamáj-üzem és egy tömegkonfekciós részleg, mint az Akácfa utcában.) Tavasz. Bontanak pár arasznyit a falakból. Hetekkel később újabb néhányat. A kosz növekszik. A gyalogosok és a parkolás tortúrája változatlan. Egyszer elszállítják a rengeteg hulladékot. Most kezd összegyűlni újra a kerítés tövében. Már június van. A kezdés dátumát nem jegyeztem. De kora ősz volt az bizonyos.

Egy ilyen házikót egy világváros (?) zsúfolt negyedében — robbantani nem kell, anyagmennyisége csekély — *két nap alatt* lehetne és kellene lebontani. Kerítés? Kötélkordon elég volna arra a 48 órára. Amelyből jó munkaszervezés esetén még sörözésre is maradna idő, a jól bevégzett munka örömére.

Ezt a bontást különben — a lakóbizottsági elnök és a körzeti tanács tag mondta el, amikor lakógyűlésünk volt a napokban — *kiadták egy családnak*. A kísérlet nem vált be — tette hozzá a tanács tag. Hát, nem! De miért is vált volna be? Miért is tartaná be az időhatárt az a magán-személy, az a család, amikor látja, hogy az Akácfa utca torkolatával szemben, a Labda téren egy ház két felső emeletének tatarozását beláthatatlan esztendőkre húzza-vonja egy állami vállalat? Csak ott állnak a gépek, ott romlik az anyag, ott akadályozza a posta munkáját és megközelítését az állványzat szégyenletes „diadalkapuja”. Pár méterrel odébb pedig, a Bartók Béla Zenei Szakiskola épülete előtt a gyalogosok számára „ideiglenesen” összerótt fafolyosó deszkái hány-szor koptak már ki lépteink alatt, hány-szor szorultak cserére — és még sehol nem látni a végét az évtizedes tatarozási kálváriának. Csak a gépek és anyagok amortizációja, illetve romlása sokmillió kár lehet. Jogos macskazenének érzem a zeneiskola kisdíákjainak sokszor fülsértő gyakorlását.

Mi ehhez képest az, hogy az Akácfa utcában háromnegyed éve kerítés övez egy félig bontott, roskadt házikót? Vagy hogy más bontások lassúsága miatt újra és újra szemétkerakó helyé válnak erszébetvárosi telkek a Nagydiófa, Nyár és Klauzál utca táján, s ugyanígy életveszélyes játékokat játszanak a környék gyerekei a romházak falgerincein, törmelékhalmain.

Amerre járok, látok szebbet jobbat is. De amit e cikkben leírtam — meg amit még ezen kívül hasonlóan látok —, az messze túlmegy azon, hogysem holmi pörösenés volna csak a város szépséges arcán; túlmegy azon, hogy „Vannak még hibák” jelisével volna letudható. Akár a parkolási anarchiában megnyilvánuló állampolgári szabadosságot és felelőtlenséget; az ezt nem mentő, de némileg magyarázó késlekedést a szükség-parkolók létesítésében; a mindezt eltűrő közigazgatást és közlekedésrendszert; akár az átgondolt tervezésnek azt a hiányát nézem, amely a megürülő telkek hasznosításában vagy az üzlet-hálózat és -profil alakításában mutatkozik, olyan tendenciákat érzek, amelyeknek nyomán nem túlzás a főváros működésképtelenné válásának veszélyét föloldani.