



Simplicissimus Budapestje

BEVEZETÉS A KORSZERŰ SZNOB- ÉS HEDONIZMUSBA, VALAMINT AZ ALKALMAZOTT EMBERLESÉS TUDOMÁNYÁBA

Kaland a Green taxival

Nem sikerült jól az első elektromostaxi-utazásom. Másfél órával hamarabb megrendeltem, hogy a reptérre megyek. 10-kor sehol sem volt a jármű, 3 perc múlva én telefonáltam. Megnézik, visszaszólnak... Kiderült, „leállt a kocsi”, „a sofőr nem tudott kommunikálni” (???). Küldtek egy hagyományos, cigifüstös kocsit, egy sértődött sofőrrel. Azt hiszem várok, amíg jobban kiforr a technológia.

Hogy miért nem az Uber-t használom, amiről ódákat zengtem e hasábokon néhány hónapja? Hát mert kétszer lemondtam, és leltított a rendszer. Vagy csak az új kártyám miatt kellett volna újra regisztrálnom? Már nem tudom. Az új repülőtéri kisbuszról azt olvastam a Facebookon, hogy a díjszabását nem lehet érthetően kiolvasni a honlapról. Egyébként se szeretem, ha más utasokra kell várnom.

Leginkább a tömegközlekedést szeretem. A FUTÁR program a telefonomon pontosan megmutatja, hol jár a buszom vagy a villamosom. Mindig megnézem – ez sokkal komfortosabbá teszi az utazást. Be lehet ugrani egy újságoshoz, meg lehet inni egy kávét a sarkon, mégse kési le az ember a következőt. Talán mindenki tudja, de szögezzük le, a FUTÁR és a BKV menetrendi okostelefon alkalmazás között az a különbség, hogy az utóbbi azt mutatja, hogy mikor KELLENE hogy jöjjön a következő, az előbbi viszont azt, hogy valójában mikor jön. De a BKV (pontos nevén BpMenetrend) alkalmazás is sokat fejlődött. Minden héten frissül, néha annál is gyakrabban. Azaz minden huzamosabb elterelés benne van. Ha kis csomagom van, gond nélkül bejövök a 200-as autóbusszal és a rozzant 3-as metróval. Ez jót tesz a pénztárcámnak (plusz), viszont azonnal nagy dózsist kapok a rozzant metrókocsik boldogtalan népéből (mínusz).

Amsterdamban jártam, megosztott autót láttam

Március közepén Amsterdamban jártam, barátaimnál szálltam meg. Gyermeektelen, hatvanas éveik elején járó

értelmiségi házaspár, akik megnézik, mire költenek. Nincs sok pénzük, de igyekeznek értelmesen élni. Skoda Fabia autójuk van, most más színű, mint legutóbb. Elmondták, hogy amikor le kellett cserélni a régit, egy ideig próbát tettek a közösségi autóbérléssel.



Meg is mutatták a ház előtt parkoló kis, piros Volkswagen Polo autót, a feltűnő greenwheels felirattal. A csinos és érthető honlap (www.greenwheels.com) mindent pofonegyszerűen megmagyaráz. Az alapüzenet az, hogy aki 10.000 kilométernél kevesebbet autózik, annak kevesebb pénzbe kerül ezeket a bérautókat használni. Háromféle tagság van: havi 5, 15 vagy 25 euró: havi egy, max. 3 vagy korlátlan számú igénybe vételhez. Ehhez van még óránkénti és kilométerenkénti díj, de az utóbbiban a benzin is benne van. Van kis- és nagyautó, van éjszakai bérlet, ami sokkal olcsóbb.

És itt van még a fix, más által el nem foglalható parkolóhely. Vagyis nem csak a kiadás kevesebb, de nincs szervíz, nincs benzinkút, nincs autólecserelés, átíratás, parkolóhely-keresés, stb. Persze ez bizonyos fokú tervezést igényel, ha hirtelen akarunk kirándulni menni, nem biztos hogy lesz szabad kocsi. Ezért az élelmesebbek rengeteget foglalnak, és – mert nem büntetik – inkább lemondják. Bírja a rendszer. Miért vettetek akkor mégis új Skodát? – kérdeztem Carel barátomat. „Mert mégis jobban szeretem, ha enyém a kocsi... Egész életemben volt... És egyre kényelme-

sebb leszek, néha már a villamosmegállóig is lusta vagyok elmenni. Rendszeresen szígyelltem magam, amikor villamos helyett autót béreltem, néha még olyankor is, amikor moziba mentünk. A protestáns neveltetésem ellentétbe került a kényelem-szeretettel. Ezt muszáj volt feloldanom.” Vagyis ez a fajta autóbérlés olyanoknak való, akik szeretnek tömegközlekedéssel járni, szeretnek gyalogolni, mert tudják, hogy ez is a testedzés egy formája, és hosszú távon ez megtérül, mert egészségesebb öregemberek lesznek.

Számos holland és német nagy- és kisvárosban működik már a rendszer. De jó lenne, ha Magyarországra is eljönne...



A Greenwheels honlapja mindig pontosan megmutatja, hogy a közelünkben hol van szabad autó

Mit gondoljunk a József nádor téri mélygarázsról?

Március elején több ezer ember osztotta meg a letarolt József nádor tér fényképét a Facebookon. Simplicissimus azt szokta mondani, hogy ő egy „indirekt zöld”, vagyis nem zsigerből háborodik fel. Igyekszik mindig a dolgok mögé nézni: ha van engedély, ha a fákat ugyanott (esetleg máshol) pótolják, akkor el tud fogadni változást, még ha az újraültetés csak évek múlva következik is be. A normális, európai hozzáállás az lehetett volna, hogy közhírré teszik: mélygarázs épül, ismertetik az érveket és a terveket, nem csak a lakókkal, hanem a szélesebb nagyközönséggel. Aztán körülkerítik az egészet (à la Kossuth tér), a ponyvákra be-

mutatják az újjáépített teret, a kivágott és pótoltt fák fajtáját, az építés módszerét... Biztos így is lett volna tiltakozás, de a mostaninak töredéke.

Mindezt azonban meg kell előznie a dolgok mélyére ásás, hiszen először azt a kérdést kell szemügyre venni, vajon szükség van-e a közeljövőben és hosszabb távon itt ilyen nagy parkolóra? *Simplicissimus* mint általában ilyenkor, *Vitézy Dávid* Facebook bejegyzését visszahangozta: „1. Mi szükség van egy óriási, 525 férőhelyes mélygarázsra a belváros legszűkebb, közúton alig megközelíthető pontján, a József nádor téren?

2. Ha egy ilyen mélygarázs plusz parkoló-kapacitást hoz létre, akkor valójában vonzza a forgalmat a belvárosba, nagyobb dugót, nagyobb környezetszennyezést okoz. Régóta ismert és alkalmazott elv (lásd pl.: Szabadság tér, Kossuth Lajos tér), hogy ha már belvárosi mélygarázs épül, akkor ugyanannyi vagy több parkolóhely szűnjön meg a felszínen – hogy érvényesül ez itt? Hogy lehet, hogy még a József nádor téren is megmaradna (!) a felszíni parkolás a beruházó cég fenti nyilatkozata szerint? (A József nádor tér környékén nagyrészt forgalomcsillapított közterületek, gyalogoszóna van – 500 férőhely a felszínen szinte meg sem szüntethető. Ez önmagában is mutatja, mekkora plusz autóforgalmat hoz ide egy ekkora mélygarázs.)

3. Ha egy 500+ férőhelyes mélygarázs reggel megtelik, az egy fél lánchídnyi forgalmat jelent a reggeli csúcsórában. A 2x1 sávós József Attila utca, mint a tér egyetlen érdemi megközelítési útvonal, elbírja-e ezt a plusz forgalmat? (Segítsek: nem, vagyis csak még nagyobb dugók árán.) Milyen hatással lesz ez az amúgy is túlterhelt Bajcsy/Andrássy csomópontra vagy a Lánchídra?

4. Hogy lehet, hogy egy közterületen ilyen volumenű beruházás elindul úgy, hogy egyetlen terv sem ismert és, a beruházót idézve: »a térfelület átalakítási tervének véglegesítése még zajlik«?

Hát ez ellen nincs értelme érvelni. Ez nem gyógyhatású varázssital a főváros közlekedési problémáira. Biztosan ízleni fog a beruházónak, de a polgárok többségének aligha.

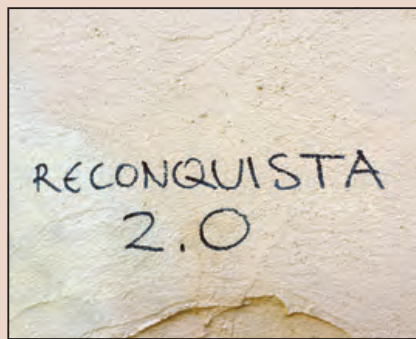
Egy fontos mondat Rakovszky Iván 1930-ban írt előszavából

„A városfejlesztési feladatoknak két nagy ellenségük van: a még korán és a már későn” – írta a Közmunkatanács alelnöke a *Hogyan épült Budapest?* című kötet előszavában.

Ez onnét jutott eszembe, hogy ezúttal *Vitézy* sem hozza be a hosszabb távú trendeket, az önjáró autók húszas évek eleji várható elterjedését – ami nyilván lejjebb nyomja majd az autók számát, különösen a fiatalabbaknál, akik többnyire az új városi életstílusok szószólói. Különösen kevesebb lesz az autóval munkába járók létszáma. A minap szívgótt ki, hogy az Uber százezer önjáró autóra adott megrendelést a Mercedes-nek, és az 2022-re vállalja a szállítást. Ha ezt is tekintetbe vesszük, akkor aztán újabb érv hozható fel a József nádor téri garázs építése ellen... Húsz éve indokolt lett volna (ismert az érv: Bécsben sokkal több a belvárosi parkolóhely, mint minálunk!). De most már túl késő. Ilyen messzire jutottunk a fáktól – jajkiáltások és anyázás nélkül.

Vannak olyan városi mélygarázs-igények, amelyek szerény nézeteim szerint továbbra is indokoltak. Ilyen például a Nagymező alá tervezett, majd elvetett parkoló, amelyet nappal az ügyes-bajos dolgokat intézők, este tipikusan a Pest környékéről színházba járók használnának – azaz mindennap más.

Hipotézis következik. Olyan belvárosi mélygarázsokat – a mellékhatások miatt – nem érdemes építeni, amelyek a rutinszerű munkába járókat szolgálják ki. Amelyek azonban a rendkívüli esetekre valók, azok építése továbbra is megfontolandó lehet. Talán ez volna a vezérelv?



Reconquista 2.0

Örök szórakozásom a graffitik böngészése. Sokat, sokfélét látok. A graffiti populáris műfaj, vagy nagyon érthetőnek kell lennie, vagy csak jelszerűen gyönyörködtetőnek. Amit februárban láttam a Rókus kápolna falán, az a kettő között helyezkedik el. Könnyen kiolvasható, de az utca emberének nem könnyen érthető, leginkább csak törté-

nész végzettségű személyek értik meg, vagy a spanyol történelemben járatos „érettségizett művezetők”.

A meglepően részletes magyar Wikipédia szócikk így határozza meg a fogalmat: *A reconquista* (spanyol, ejtsd: [rekonkiszta]; a.m. „visszahódítás”) vagy magyarul meghonosodott nevén rekonkvizta az a folyamat, amely során az Ibériai-félsziget felszabadult a VIII. század óta fennálló muszlim megszállás alól. Egy hosszú, több évszázados harcokkal teli időszakról van szó, amely során új királyságok jöttek létre a területen (például Portugália ekkor alakult meg).

A folyamat Amerika felfedezésének évében, 1492-ben ért véget, amikor is elesett Granada, a „mórok” utolsó hadállása. Ez a graffiti nyilván arra céloz, hogy ma „újra ki kell szorítani az arabokat” Európából. Alighanem külföldi írta fel a falra. Egy rejtélyes agitátor, aki telehinti kézjegyeivel Európát...

A Bazilika posta mennybemenés-tése

Simplicissimus jó pár évvel ezelőtt írt egy gúnyos glosszát a Bazilika melletti nagy posta (valaha Krauth nagykávéház) lehetetlen működéséről. A koszos függönyök mögül kikandikáló postásnénikről, akik éppen akkor mennek el ebédszünetre, amikor a legnagyobb a tömeg, és egyáltalán – miért nem számhúzással kezdődik a kiszolgálás, hogy ne érezze kivétel nélkül mindenki, hogy „rossz sorba állt”?

Tíz évvel később nem lehet ráismerni ugyanarra a postaüzemre. Világos, derűs tér, van postabolt, sok-sok pult (az örökké szurtos üvegablakokat elbontották.) És van egy hölgy, aki segít, ha nem tudunk megfelelő rovatot találni a számkiaó gépben.

Elvben jól tudom, hogy postán, közintézményben nem szabad telefonálni, nem is szoktam. Most azonban egy sürgős ügyben hívtak, épp mikor sorra kerültem. Felvettem, igyekeztem röviden elintézni. Régebben odarontott volna hozzám egy kigyúrt biztonsági őr. Most nem mutatkozott. Ám amikor kifelé mentem, odalépett hozzám az útbaigazító hölgy, és kedvesen azt mondta: „Tudja, uram, ugye, hogy itt nem szabad telefonálni? Legközelebb ne csináljon ilyet.”

Hebegtem valamit, hogy bocsánat, igen. Még mondja valaki, hogy semmiben sem fejlődik Budapest! ●