

Járvány és városhasználat

Városok és sokkhatások

A városok képét, működését jelentős részben korábbi sokkokra adott válaszok szabják meg – csak ezek zöme olyan régóta adott, hogy fel sem figyelünk rá. A **tűzvészek** elleni harc hatással van az épületek kialakítására és elhelyezésére, a közterületek kialakítására stb.: tűzfalak és tűzszakaszhatár-ajtók, minimális utcaszélességek és hasonló formálják az épített környezetünket. Az **árvizek** ellen gátak épültek, mederrendezési és folyamszabályozási beavatkozások történtek. Még a **klasszikus járványokra** adott reakció is kiterjedt nyomokat hagyott: jelentős szerepet játszottak az ivóvíz- és szennyvízhálózatok kiépítésében, de a pavilonos kialakítású kórházak nagy száma is a járványok elleni harc lenyomata. Ezek a védekezési mechanizmusok régóta, kiforrottan és jól működnek, így jellemzően észre se vesszük, hogy léteznek. **A koronavírus-járvány sok szempontból újszerű sokkhatást jelent**, de egyelőre nem tudjuk, hogy ez milyen hatással lesz a városok képére, működésére, mennyire okoz majd a fent említettekkel összemérhető beavatkozásokat. A következőkben ezt a bizonytalanságot próbáljuk körbejárni.

Miből indulunk ki?

- A COVID-19 járvány egyik alapvonása a bizonytalanság: **nem tudjuk pontosan, hogy az alkalmazott védekezési módok túl- vagy alulreagálást jelentenek-e**; nem tudjuk, hogy egyes reakciókkal feleslegesen korlátozzuk-e magunkat, mint ahogy azt sem, nem siklunk-e el lényeges teendők felett.
- **Legalább 2020 végéig fennáll a vírusveszélyeztetettség** – így ha nem is kell mindenki életét tartósan korlátozni, egyes veszélyeztetettebb csoportok tagjaiét igen.
- **A legmarkánsabb korlátozások azonban csak rövidebb ideig fognak fennállni**, legyenek akár rendeleti úton születettek, akár önkéntesek: előbb-utóbb kinyitnak az óvodák és iskolák, előbb-utóbb visszaszorul a heti 40 órában otthonról dolgozók száma (ha nem is áll vissza a korábbi szintekre) és előbb-utóbb véget érnek a vendéglátást, illetve a kiskereskedelmet érintő korlátozások is.
- **Egyes hatások viszont** a járványveszély aktuális, konkrét szintjétől függetlenül **fenn fognak maradni** valamilyen mértékben, valamennyi ideig: a turizmus zátonyra futása (különösen a nemzetközi turizmusé), a közösségi közlekedés (és valamelyest általában mások közelségének) stigmatizáltsága, az otthoni munkavégzés nagyobb népszerűsége. Ezek jelentősége természetesen mind mértékükben, mind időzítésükben különböző.

Milyen változásokat hozhat a járványsokk?

A koronavírus-járvány sajátosságai

Korábban már szóba került, hogy a városok mai megjelenésére és működésére nagy hatással voltak más, korábbi veszélyhelyzetek. A kialakult **védelmi eszközök időnként állandó jellegűek** – mint a tűzvészek terjedését megakadályozó építési előírások –, **időnként pedig ideiglenesek, mint az árvízvédelmi mobilgátak. Készülni persze utóbbiakra is kell**, hiszen ha nincs kiépítve a mobilgát

talapzata és nincsenek raktáron a gátelemek, akkor csak a sokkal rizikósabb reaktív védekezés marad: homokzsákok, kitelepítések stb.

A járványok elleni védekezés annyiban különleges feladat a különféle természeti és egyéb katasztrófák sorában, hogy nem következnek belőle evidens módon infrastruktúrafejlesztési feladatok. (Illetve ami egyértelműen következne, mint a víz- és a csatornahálózat kiépítése, már megtörtént.) **A koronavírus** pedig – hosszas lappangása, más betegségekkel közös tünetei és a fertőzés igen változó súlyossága miatt – **a korábbi járványokhoz képest is sajátos, új feladatokat vet fel.** Jelenlegi tudásunk szerint a COVID-19 és az esetleges későbbi hasonló fertőzések **hatásait úgy tudjuk minimalizálni, ha drámaian lecsökkentjük az egyének közti érintkezés felületeit:** csak az és akkor megy mások közé, akinek és amikor muszáj, de akkor is igyekeznek a lehető legkevésbé érintkezni másokkal. **Ebből számtalan feladat következik,** a járdák újragondolásától az érintésmentes fizetésen és az online ügyintézés kiterjesztésén keresztül a parkok könnyű elérhetőségéig. **Ezek egy része békeidőben is jól jön,** így hosszú távon is kívánatos, míg **mások csak a járvány idején hasznosak, de békeidőben fenntarthatatlanok.**

Közlekedés

Mobilitás

Helyes döntés, hogy a jelenlegi veszélyhelyzet idején mindenkit, akinek muszáj utaznia, **az egyéni közlekedés használatára** biztatunk, de ez **csak addig fenntartható, amíg tényleg csak azok és akkor utaznak, akiknek és amikor muszáj.** Ha azonban lecseng a járványveszély, de megcsontosodik az egyéni közlekedéshez való ragaszkodás, a legtöbb város, főként a nagyobbak, súlyos problémákba fognak ütközni, hiszen **annyi autó, ami az egyéni közlekedés dominanciájának fenntartásához békeidőben szükséges, nem fér el,** a városok kilátástalan dugókba fulladnának.

Egyéni közlekedési eszköz persze a dugóokozásra sokkal kevésbé hajlamos kerékpár (robogó, e-roller stb.), sőt a gyaloglás is. Ezek azonban csak akkor tudnák érdemben kiváltani az autó- és a buszhasználatot egyszerre, ha nem csupán a békeideire állna vissza a népszerűségük, hanem a korábbinál jelentősen többen, jelentősen megnövekedett arányban használnák. Ehhez viszont **mind a gyaloglás, mind a kerékpározás, mind a hasonló léptékű egyéb eszközök esetén mély attitűdváltásoknak kellene lezajlaniuk** – ezeket érdemes támogatni, de máról holnapra biztos nem lesz érdemi hatásuk. Persze ha a szükséges infrastruktúra nem áll rendelkezésre – ha a közutak kialakítása nem támogatja a kerékpározást, ha a gyaloglást rosszul belátható és/vagy fedezetlen zebrák, a megfelelő világítás hiánya, helyhiány és hasonlók teszik kellemetlen élménnyé –, akkor a várt hatás később sem jelentkezik.

Adaptivitás

Ahhoz, hogy egy város közlekedése vírusbiztos legyen, adaptív infrastruktúrára van szükség: olyanra, ami békeidőben a közösségi közlekedés eszközeivel biztosítja a megfelelő kapacitást, míg **járványhelyzetben az egyéni közlekedést előtérbe helyezve tudja kiszolgálni a – lényegesen kisebb – mobilitási igényeket.** Ennek, helyszíntől függően, **számtalan eszköze lehet:** ideiglenes kerékpársávok kijelölése, járdák kiszélesítése forgalmi vagy parkolósávok rovására, buszsávok ideiglenes megszüntetése és így tovább. Az ilyen beavatkozásoknak a forgalomtechnikai kialakítás könnyen

akadály lehet – emiatt **fontos a felkészülés és kisebb, helyi beavatkozásokkal olyan közterületeket hozni létre, amelyek könnyen át tudnak állni más prioritások kiszolgálására is.**

És persze, mint általában, itt is igaz, hogy **a sokféleség ellenállóbbá tesz**: minél többretű mobilitási szolgáltatások állnak rendelkezésre, annál kisebb az esélye, hogy egy-egy sok alapjaiban ellehetetlenítene a közlekedést. Jó példa erre a közösségikerékpár-rendszer: noha a budapesti Bubi elmúlt évei nem tekinthetők sikertörténetnek, a veszélyhelyzet kihirdetése (és egy jelképes árú járványbérlet bevezetése) óta mégis drámaian megnőtt a kihasználtsága. **A sokféleség nem csak a különféle mobilitási szolgáltatásokra, hanem azokon belül is értelmezhető**: ha két városrész között több kiépített kerékpáros kapcsolat is létezik, azok kevésbé lesznek zsúfoltak, amikor – például – veszélyhelyzetben többen választják a kerékpárt. Hasonlóképpen, ha a közösségi közlekedés hálózata fejlett, ha a helyi adottságokhoz képest kiterjedt saját infrastruktúrával bír, könnyebben tud alternatív útvonalakat és kapacitásokat kínálni és így egy járványügyi veszélyhelyzetben is biztosítani az utasok számára a megfelelő távolságtartást.

Az adaptív infrastruktúra persze csak a képlet egyik fele, mellette adaptívan cselekvő emberekre is szükség van. A veszélyhelyzeti működésre való áttérés viszonylag egyértelmű kérdés, hiszen az egyén lehetőségei szabnak leginkább határt: aki otthon tud maradni, jellemzően otthon marad; akinek van autója, jellemzően átül a villamosról. **A békeidei működésre való visszaállás rendje már kevésbé egyértelmű: a szubjektív veszélyérzet független a valós veszélytől**, így nem magától értetődő, hogy a különféle kijárási és intézményi korlátozások végeztével mindenki bátran visszaülne autóról buszra, metróra, aki korábban azzal járt. **Az összárosi érdek diktálja, hogy a városhasználók ösztönözve legyenek a hétköznapi kerékvágásba való visszatérésre** – akár korlátozásokkal, akár ösztönzőkkel, akár ellenösztönzőkkel, akár kommunikációs kampányokkal, a helyi adottságoknak és lehetőségeknek megfelelően.

Miket javaslunk tehát a városi közlekedési rendszerek ellenállóbbá tételét illetően?

- Adaptív felületeket, ahol könnyen lehetséges váltani az aktuális helyzet függvényében inkább támogatandó közlekedési módok helyzetbe hozása között.
- Minimumértékek biztosítását minden mobilitási mód számára, pl.: megfelelően széles és akadálymentes gyalogosfelületeket, városi szintű kerékpáros átjárhatóságot, megosztásalapú eszközök városszintű lefedettségét.
- Minél többféle mobilitási szolgáltatást, a közösségi közlekedéstől a taxin, az egyéni közlekedés színvonalas kiszolgálásán át a megosztásos alapú és/vagy mikromobilitási eszközökig.
- Minél komplexebb hálózatokat az egyes közlekedési módokon belül, alternatívákat és választási lehetőségeket kínálva.
- Veszélyhelyzetben kívül minél gyorsabb visszatérést a fenntartható mobilitási módok felé – ehhez kampányok, ösztönzők stb. alkalmazását.

Közterületek

Járdák

Noha a közlekedés is jellemzően közterületeken zajlik, ez csak egy a városi utak, terek és parkok számos funkciója közül. A koronavírus-járvány a többi funkciót is igen erősen érinti: **a kényszerűen otthon**

maradó széles tömegeknek alapvető szükségletük – városias környezetben kiváltképp –, hogy időnként kimozdulhassanak a lakásukból és úgy sétáltathassanak kutyát, levegőzhessenek, kocoghassanak, hogy közben biztonságos távolságban vannak egymástól. Ennek teljesülése jelenleg többféleképp is el tud vértetni. Egyrészt igen **gyakori adottság, hogy a járdák még városközponti főutakon is csak másfél méter szélesek**, azaz alkalmatlanok a járványvédekezés részét képező távolságtartásra. Elengedhetetlen, hogy ezek a járdakeresztmetszetek veszélyhelyzetben átmenetileg bővíthetők legyenek, legalább azokon az utakon, ahol észrevehető járműforgalom zajlik, és ahol emiatt nem opció, hogy az úttestre kitérve kerüljék el egymást a járókelők.

A legtöbb helyen persze a járványügyi veszélyhelyzettől függetlenül, állandó jelleggel is szükséges lenne a járdák bővítése, hiszen az élhető, emberközpontú közterületeknek előfeltétele, hogy azokon elférjenek a használóik. A bővítés azonban általában konfliktusos, hiszen gyakorta csak forgalmi sávok és/vagy **parkolók kárára lehetséges – a jelen helyzetben mégis jobban átérezhető, miért szükséges az átrendezés.** Ugyanez igaz az előző fejezetben érintett kerékpáros kapacitások biztosítására is – ami ugyan inkább elsődlegesen közlekedési kérdés, de szabadidős lehetőségként is számottevő jelentőséggel bír.

Számos további kisebb-nagyobb hátráltató tényező is említhető a gyalogosforgalom előtt, a járdaszélességen felül is: a **túlzottan ritka gyalogos átkelési lehetőségek, amik a zebránál eredményezhetnek zsúfoltságot** (és békeidőben sem segítik a gyalogos közlekedés gördülékenységét) vagy a **bejelentkezős zebrák nyomógombjai mint fertőzési felületek** (ami járványon kívül sem szerencsés, még ha nem is különösebben fontos). De ugyanilyen jellegű problémaként kapcsolódik az **akadálymentesség hiánya** is: az alternatíva nélküli lépcsők, a nem lesüllyesztett padkák nyomán a mozgásukban korlátozottak mások segítségére szorulnak, miközben éppen, hogy távolságot kellene tartaniuk másoktól.

Szabadidős kapacitások

A COVID-19 járvány alapvető, más sokkhatásokhoz képest is sajátos vonásai közé tartozik a belőle **következő távolságtartás mint főszabály**; illetve az, hogy emiatt **a városlakók jelentős hányada csupán a lakóhelye szűk környezetébe mozdul ki.** Az így előálló gyakorlat sok szempontból **hasonlít a kompakt városként vagy a kis távolságok városaként számon tartott urbanisztikai elvre**, ami úgy célozza a túlzott és fenntarthatatlan mobilitási igények visszaszorítását, hogy városrészi szinten helyben javasol biztosítani minden főbb városi funkciót. Alapvető különbség persze, hogy **a járványhelyzet nem a funkciók kiterjedtebb keveredését biztosítja, hanem számos funkciót egyszerűen megszüntet** (vagy kvázi-megszüntet): bezárnak az iskolák, az óvodák, megszűnik számos munkahely, továbbiak pedig akár kényszerből, akár lehetőségként, de átállnak a home office-ra, ügyműhelyek szünetelnek, a háziorvosok kerülnek a beteglátkozásokat és így tovább.

A kényszerű kompaktság előtérbe hoz bizonyos hiányosságokat is, mindenekeelőtt a szabadidős célú közterületekét. Ha egy városrészben nem állnak rendelkezésre megfelelő zöldterületi (vagy legalábbis arra emlékeztető) kapacitások, az ott élők inkább rákényszerülnek arra, hogy máshol lévő célpontokat válasszanak, potenciálisan túlterhelve azokat és ellehetetlenítve a szükséges távolságtartást. E téren is a sokféleség, a választási lehetőségek biztosításának kívánalma kerül elő: **minél több opció áll**

rendelkezésre a szabadban való rekreációra, annál kisebb akadályt jelent, ha egy sokk – például a koronavírus-járvány – korlátozza az egyes opciók rendelkezésre állását. A hiányosságok pótlását segíti, hogy minél jobban eloszljanak a rekreációs helyszínek, helyi szinten annál kisebb beavatkozások is elegendők lehetnek a megfelelő kapacitások biztosításához – foghíjtelkek, üres területek, vasúti pályák környezete és egyéb alulhasznosított földdarabok rendezésével, zöldterületek és vízpartok átjárhatóságának javításával, sétaútvonalak kijelölésével számottevően javítható a rekreációs ellátottság. Noha a COVID-19 járvány kapcsán kerülendő, általánosságban tornaeszközök, játékok stb. kihelyezése is sokat lendít e helyszínek vonzerején.

Áruszállítás

Az eddigiekhez képest **kissé kakukktojásnak tekinthető, de leginkább a közterületek témájához sorolható a városi rakodóhelyek kérdése.** A legtöbb magyar város közterületei az áruszállítás hagyományos modelljéhez igazodnak, amelyben az ilyen jellegű forgalom elsősorban többségét az üzleteket ellátó kisebb-nagyobb teherautók jelentik. Az elmúlt évtizedekben azonban egyfelől e teherautók száma is jelentősen megnőtt az egyre diverzebb beszállítói hálózatokat lekövetve, másfelől megjelent mellette a lakossági házhoz szállítás egyre növekvő **szegmense** is. Mindezen igények számára azonban – legalábbis sűrűn beépített környezetben – **csak az erősen korlátos számú, táblával jelölt, ún. koncentrált rakodóhelyek, valamint az esetlegesen épp üres parkolóhelyek állnak rendelkezésre szabályos alternatívaként.** Nem meglepő, hogy rendkívül elburjánzott a járdákat, kerékpárutakat, forgalmi sávokat, utcasarkokat szabálytalanul elálló rakodás, hiszen **az online vásárlás (és így a futárszolgálatok) egyre fokozódó népszerűségével drámaian megnövekedett a rakodási igényeket támasztó forgalom is.** A koronavírus-járvány sajátosságai ezt az eredendően jelen lévő problémát fokozzák tovább: az otthon maradásra és a személyközi kapcsolatok minimalizálására törekvés evidens módon **a kiszállítások iránti igény további megugrásához vezet.** Ezt fokozza, hogy számos olyan vállalkozás, ami eddig idegenkedett a kiszállítástól, most kényszerűen átáll arra, mint ahogy számos olyan város lakó is, aki eddig inkább személyesen vásárolt, most kényszerűen rászokik az online rendelésre.

Ezek **az attitűdváltozások bizonyos mértékig meg is fognak maradni,** azaz a járványügyi veszélyhelyzet lezárultát követően egészen biztosan számottevően **népszerűbb lesz a rendelés és a kiszállítás,** mint amilyen előtte volt. A növekvő igényekkel növekvő forgalom pedig sok helyen végképp szét fogja feszíteni a meglévő közterületi áruszállítási infrastruktúra nyújtotta kereteket. Ennek konszolidálására számos lehetőség áll rendelkezésre: a rakodóhelyek számának jelentős növelésén túl számos komplexebb megoldás megoldás is, melyeket itt csak említésszinten érintünk. Ilyen a **rakodóhelyek „okosítása”,** ilyen az intenzívebb és/vagy szofisztikáltabb szabályozás – akár kötelező időkereteket jelölve ki – vagy a fundamentálisabb beavatkozások terén ilyen a **city-logisztikai rendszerek** kiépítése, konszolidációs központok létesítésével, melyekben lényegében célpontok szerint rendezik a kiszállítandó árukat, kiiktatva a szállítók sokasága által támasztott többletforgalmat a népszerűbb célterületekről.

Miket javasolunk tehát a városi közterületi rendszerek ellenállóbbá tételét illetően?

- Széles járdákat, legalább azokon az utakon, amik a minimálisnál erősebb gépjárműforgalmat bonyolítanak.
- A gyalogos közlekedés gördülékenységének és akadálytalanságának általános, minél kiterjedtebb biztosítását.
- Szabadidős helyszínek számának gyarapítását, minél decentralizáltabb rendszer kiépítését.
- Az áruszállítás rendszerének jelentős fejlesztése, kapacitás- és menedzsmenttérén egyaránt.

Stratégiai háttér

Jelen helyzetben elkerülhetetlenül az jelenti a fő fókuszot, hogyan lehet egy újabb koronavírus-járvánnyal vagy más, hasonló problémákat felvető kórokozóval szemben hatékonyan felkészülnie egy városnak. Érdemesebb a kérdés kezelését kiterjeszteni és általában elgondolkozni a sokszerű külső csapásokkal szembeni ellenállási képesség fokozásán, kiváltképp azon, hogyan lehet az ez irányú gondolkozást tervszerűen, egységesen és a városi élet minden szegmensére kiterjedően elvégezni. Hiszen **nem a COVID-19 elleni felkészülés az egyetlen feladat ahhoz, hogy csökkenjen egy város kiszolgáltatottsága a különböző sokszerű külső hatásokkal szemben**, de még csak nem is a hasonló rizikókat hordozó egyéb vírusjárványok elleni felkészülés. Egyfelől számos ismert, de egyelőre még talán a kezelhetőség határain belül maradt sokkhatás ellen is magasabb szintű készületségre van szükség – mint a súlyosodó **kánikulák és villámárvizek** – másrészt **számos ismeretlen fenyegetés** állhat előttünk, akár **különbéle újszerű rizikóképleteket felmutató járványok** képében is.

Ezekkel szemben **csupán a már sokszor leírt sokszínűség, azaz a működési lehetőségek diverzifikálása, több lábbon állása jelenthet általános érvényű választ**. E lehetőségek áttekintése a város életének egészére azonban rendkívül komplex feladat, épp ezért **érdemes a különféle ágazati és általános városi stratégiák mindegyikében biztosítani, hogy alapelveként megjelenjen bennük a diverzifikáció, az ellenálló képesség**. Még jobb, ha van olyan városi dokumentum, ami átfogóan, a város működésének és területének egészére vonatkozóan képes kezelni az ellenálló képesség fokozása kapcsán felmerülő feladatokat: ez **lehet egy dedikált stratégia is** (mint az itt írtakhoz képest általában kiterjedtebben definiált, gyakran a tartós, stressz-szerű problémákra is kiterjedő városi rezilienciastratégia vagy a különféle havária- és pandémia-tervek), de **lehet egy létező dokumentum kiterjesztése is**.

Utóbbiak közül az **integrált településfejlesztési stratégia** lehet a leginkább kézenfekvő választás. Ezt ugyan sok esetben túlzottan kötött formátumú, túlzottan sokfelé fókuszáló írásnak szokták tartani, de a kapcsolódó kormányrendelet viszonylag széles körben teszi (most már) lehetővé a **tartalma rugalmas alakítását**, igény szerint további elemekkel – például a városi ellenálló képesség tárgyalásával.