Napfény Poszt

2009. október 15., Az Első Problémamegoldó Lakócsoport Lapja - II. évfolyam második szám

Belátható időn belül megszűnhet az átmenő forgalom a József Attila-lakótelepen!

Kedves Szomszédunk!

Ez év áprilisában ígéretet tettünk arra, hogy a Napfény Poszt második számát hirtelen követi majd a harmadik s abban egy kora nyári közösségi rendezvényre hívjuk meg a lakótelep lakóit. Nagyon sajnáljuk, hogy nem tartottuk be a szavunkat, egyetlen mentségünk, hogy a lakótelepi átmenő forgalom kizárásának lehetősége egy szerencsés fordulat következtében komollyá vált, így a tervek elkészítése s a hozzá kötődő közösségi rendezvény megkomponálása több időt vett igénybe, mint korábban gondoltuk.

Ebben a lapban a Ferencváros Önkormányzatával már ismertetett, a testület néhány tagjától meglehetősen jó véleményt kapott forgalomszabályozási terveinket mutatjuk be önnek. Természetesen nagyon szeretnénk, ha ön is hozzátenné gondolatait a leírtakhoz, kérdéseket tenne fel a közzétett dokumentációval kapcsolatban, vagy ha nincs kifogása a publikált módszer ellen, jóváhagyná a forgalom kizárásával kapcsolatos elképzeléseket.

Véleményt írásban is nyilváníthat, erre minden Napfény Posztban biztosítunk lehetőséget, de annak is nagyon örülnénk, ha eljönne október 17-én, szombaton délután 4 órakor, a Napfény utca 6. előtti parkolóöbölben megrendezésre kerülő Töklámpa-fesztiválunkra és személyesen osztaná meg észrevételeit velünk. Nagyon várjuk!

Üdvözlettel

Keresztesi Judit

A Nagyvárosi Jószomszédok Első Töklámpa -fesztiválját

2009. október 17-én,

a Napfény utcán, délután 4 órai kezdettel rendezzük meg.

Jöjjön el 17-én, szombaton délután a Napfény utca 6. szám elé, és faragjon ki egyet abból a 200 töklámpásból, amelyek este, a mécsesek meggyújtása után, bevilágítják majd a József Attila-lakótelep egyik legforgalmasabb utcáját, a Napfény utcát.

Ha kifarag egy töklámpást, a rendezvény végén hazaviheti alkotását!

A Töklámpa-fesztivál kezdete:
Október 17. szombat, délután 4 óra.

A rendezvény helyszíne:
a József Attila-lakótelepen, a Napfény utca 6/III. előtti parkolóöböl.

Ki faraghat lámpást a Töklámpa-fesztiválon?
A Nagyvárosi Jószomszédok 200 darab tököt vásároltak a résztvevőknek. Ha időben érkezik a rendezvényre, természetesen ön is faraghat lámpást. Egy családnak maximum két tököt tudunk biztosítani.

Ki, mit hozzon magával?
A tököt, és a mécseseket mi biztosítjuk, önnek nem kell mást hoznia, mint egy tökvájó kanalat, egy Folpack fóliával alaposan becsavart pengéjű kést és egy doboz gyufát.

Olyan töklámpát készít, amilyet kedve tartja!
Számtalan töklámpa-sablont készítettünk elő, amelyek a helyszínen az ön rendelkezésére állnak. De ha otthon van ideje saját minta tervezésére, szabadon választott mintát is faraghat lámpására.

A 200 töklámpás mécseseit este fél 7-kor kezdjük meggyújtani.

A program ezt követően:
Séta a lámpások között,
nagy kivetítőn megnézegetjük a fotókat, amelyek a faragás alatt készültek,
elfogyasztjuk a mézzel sült töknek és a Jószomszédok süteményeinek utolsó morzsáit is
és hazamegyünk aludni.

Kérjük, öltözzön rétegesen, ki tudja, milyen időnk lesz.
Nagyon várjuk 2009. október 17-én, délután 4 órakor a házunk előtti parkolóöbölben!

Üdvözlettel: Nagyvárosi Jószomszédok

Hogyan zárjuk ki az átmenő forgalmat és hogyan csökkentsük le a helybéliek autóinak sebességét a József Attila-lakótelepen?

Tervünk részének vagy egészének megvalósítását az önkormányzat elviekben elképzelhetőnek tarja. De vajon ön támogatja-e, hogy e terv egésze vagy része megvalósuljon a lakótelepen?

A megengedett határérték feletti területek nappal (sárga szín: 0-5 dB, narancs szín: 5-10 dB, vörös szín: 10 dB felett)

Magunk körülbelül fél évvel ezelőtt láttunk hozzá a József Attila-lakótelepen naponta áthaladó több tízezer autó, kamion, busz, gyorsasági motor kizárásának, és a helyi forgalom lelassításának közösségi tervezéséhez. E munka elvégzésére az a tény késztetett bennünket, hogy az átmenő forgalom kedvelt útvonalain a törvény által megengedett 60 decibeles zajhatárt nappal átlagosan 10 decibellel lépi túl a zajártalom. Emlékeztetőül szeretném megjegyezni, hogy a tartósan, 30 dB feletti disszonáns és kontrollálhatatlan zajok már visszafordíthatatlan károsodást okoznak az emberi szervezetben.

A Napfény utca forgalma

A lakótelep forgalmát Budapest Főváros Polgármesteri Hivatal Közlekedési Ügyosztályának Közlekedésfejlesztési Alosztályának információi alapján utoljára 2000-ben a Közlekedés Kft. tervezte át. A cég azt a feladatot kapta, hogy csillapítsa le a lakótelep már abban az időben is túlterhelt utcáinak forgalmát. A szakemberek azt javasolták, hogy a területet az illetékesek változtassák TEMPO 30-as zónává. Ferencváros Önkormányzata látva, hogy a 30-as zóna bevezetése a legcsekélyebb mértékben sem csillapította a lakótelep forgalmát, 2006-ban egy 3 millió forint értékű traffipax készüléket vásárolt, amelyet a lakótelepi Rendőrség gondjaira bízott.

A terület forgalma 2006 óta drámaian megnőtt, a lakótelepet már nem csak a személygépkocsik használják arra, hogy rajta keresztül lerövidítsék az M5-ös autópályáról az Üllői út felé, s viszont vezető útjukat. Az elmúlt évben a kisteherautóknak, a nagy tehergépjárműveknek, a versenymotoroknak, a turista és távolsági buszoknak és a száz kilométer per órával, éjjel, a kihalt utakon szirénával közlekedő mentő- illetve tűzoltóautóknak is kedvelt útvonalai lettünk.

A Rendőrségnek (a Rendőrség elmondása szerint) nincs kapacitása sebességmérő üzemeltetésére, így a készülék használaton kívül pihen az őrsön. Mára tapasztalatból tudjuk, hogy a TEMPO-30 és az egyenrangú útkereszteződések beiktatása, a körforgalmak valamint a fekvőrendőrök nincsenek csillapító hatással a forgalomra.

Előfordul, hogy némely ötletek nem működnek akkor sem, ha kezdeti botladozásukat látván még több pénzt, még több energiát ölünk életben tartásukba. Ilyenkor két út áll előttünk: újabb összegeket és újabb emberi erőforrást fektetünk a módszer működtetésébe, vagy tévedéseinket születésünk óta kommentáló belső navigációnk szavára hallgatva, a legkisebb veszteség elvén, mihamarabb hozzálátunk az újratervezéshez.

A Napfény utcában a két lehetőség közül mi az újratervezést választottuk!

A holland Makkinga városka főtere. Itt nincsenek útjelek, közlekedési lámpák , jelzőlámpák. De még balesetek és gyorshajtók sem.

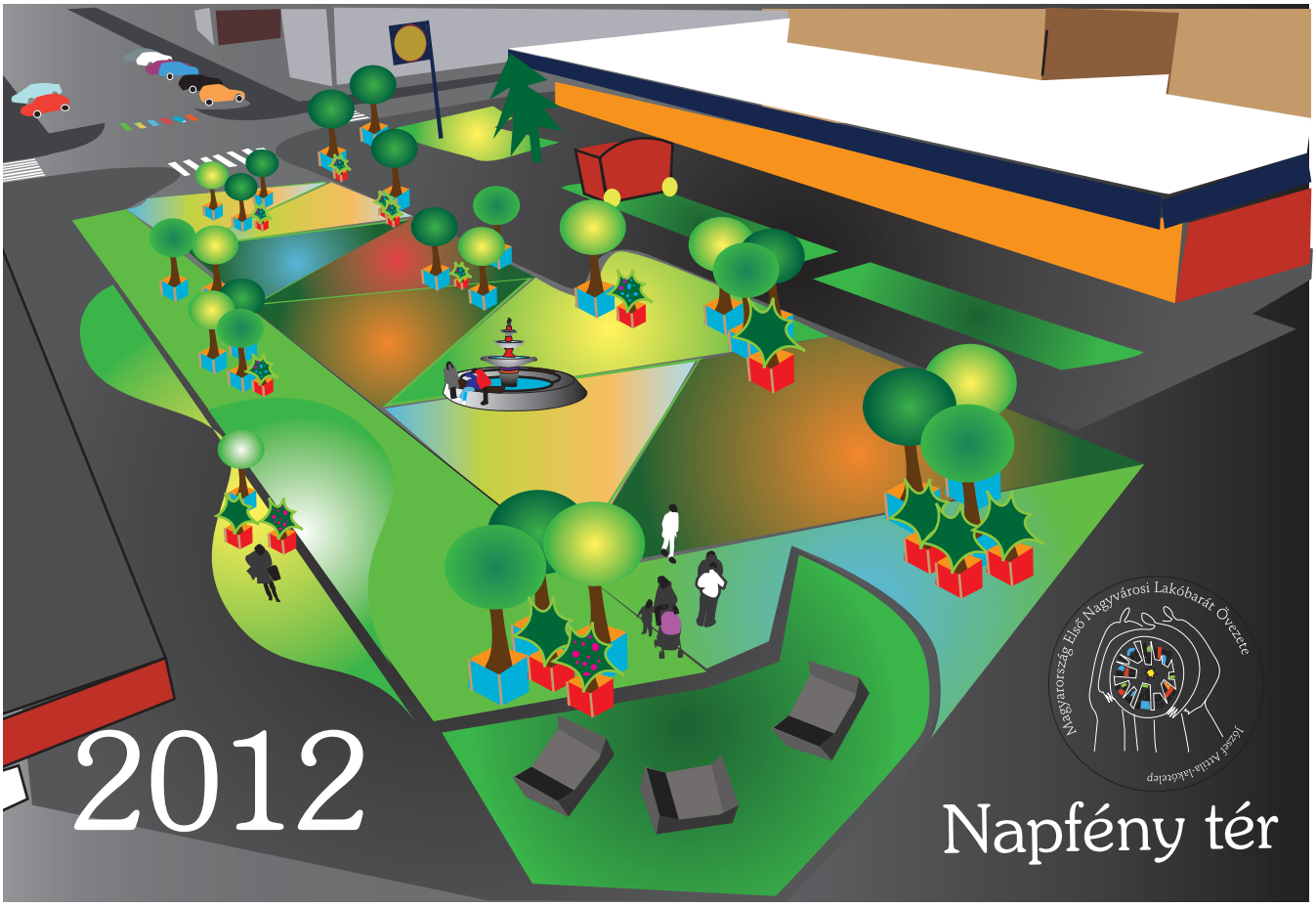
Tizennyolc hónapon át tanulmányoztuk a közlekedésszabályozásról szóló külföldi és hazai szakirodalmat. Megtudtuk, s ezt a hírt mi éppen olyan hitetlenkedve fogadtuk, mint feltehetően ön fogadja majd, hogy a ma használatban lévő közlekedésszabályozási eszközök, vagyis a rendőrlámpák, a fekvő rendőrök, a felfestett gyalogátkelő helyek, valamint a KRESZ- táblák csak a múlt század közepének járműparkját voltak képesek kordában tartani. A mára több mint hatvanszorosára nőtt gépkocsimennyiséget merőben más módszerekkel kénytelen a városvezetés ritkítani és alacsonyabb sebességre kényszeríteni.

Hans Monderman mérnök kérésére a holland Makkinga városkában az önkormányzat eltüntetett minden szokványos útjelet, közlekedési lámpát, jelzőtáblát és a gyalogosforgalom bonyolítására addig szolgáló járdát. Ezzel optikailag is egyesítette a gyalogos és autós forgalom színtereit. Az intézkedések nyomán 30%-kal csökkent a balesetek száma, a gyorshajtás pedig teljes egészében megszűnt. Monderman azt vallotta, hogy a KRESZ-táblák és a demarkációs vonalként szolgáló forgalomszabályozási tereptárgyak megkérdőjelezik a sofőrök intelligenciáját és azt is állította, hogy az utaknak puszta jelenlétükkel képesnek kell lenniük „közölni a helyi közlekedőközösség társasági szabályait”.

A Livable Streets közösség a városok vezetőivel együttműködve, az utakat részlegesen visszahódítva, rendkívül alacsony ráfordítási igényű közösségi tereket hoz létre. E terek segítségével az út teljes hosszán visszaadja az utca használati jogát, a gyalogos és biciklis városlakóknak.

Néhány hónappal ezelőtt mi, az Első Problémamegoldó Lakócsoport csatlakoztunk ahhoz a nemzetközi kezdeményezéshez, amely keretein belül a New Yorkiak visszahódítva egy kétszer négy sávos sugárutat, újra élhetővé és emberléptékűvé tették a Broadway egyes részeit. A Livable Streets (élhető utcák) nevű közösség tagjai több európai és számos egyesült államokbeli nagyváros lakóiból verbuválódtak. Elméletük az, hogy a lakott területen belül létesített utakat minden ember azonos jogokkal használhatja. A gyalogosok, babakocsijukat tologató szülők, a kerékpárosok, a kerekes székesek és gépkocsik az utcák egyenrangú utasai.

„Tévhit, hogy ha szűkítjük bizonyos utcaszakaszok forgalomáteresztő képességét, az rémálomszerű dugókat okoz. Az útlezárásról mindenkinek az egy helyben, reménytelenül veszteglő gépkocsi tenger jut eszébe, pedig ha kiismerjük a közlekedés természetét, akkor rá kell jönnünk, hogy a forgalom kontraintuitív. A forgalom annyi sávot és annyi parkolót tölt meg, amennyi rendelkezésére áll. Ha a parkolók és sávok számát csökkentjük, akkor a forgalom, különösen az átmenő forgalom, zokszó nélkül máshol keres helyet magának”.
(Mark Gordon – Az Open Planning Project igazgatója)



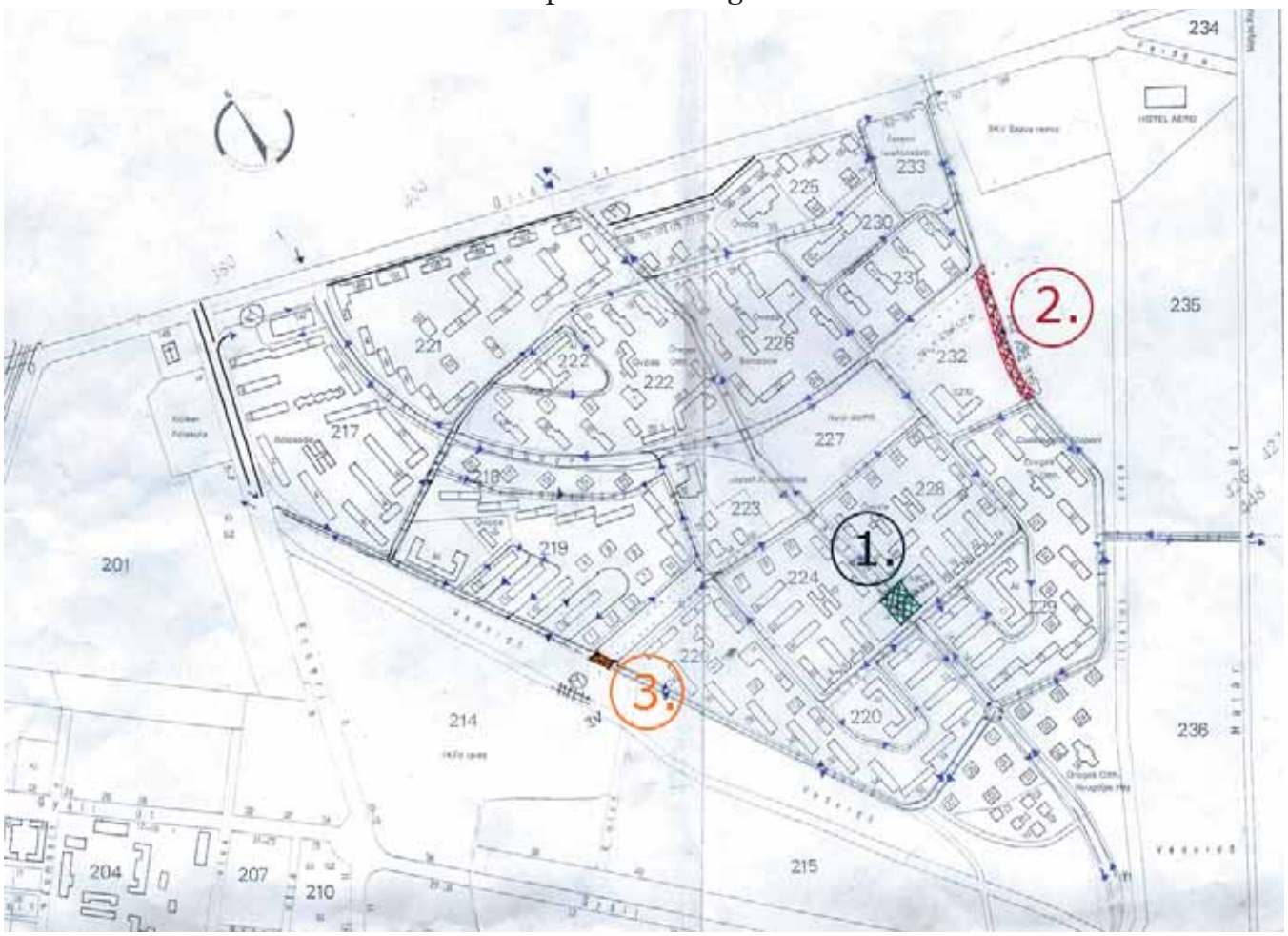
A Polgármestersakk jelentkezőinek levelei, nyilatkozatai, illetve a rengeteg hozzánk érkezett szurolócédula, amelyekért ezúton szeretnénk köszönetet mondani!

2009 áprilisában Napfény Poszt című helyi lapunkban megjelentettünk egy koncepciórajzot, amely a Napfény utca egy szakaszán kialakított, elméletbeli közösségi teret ábrázolt. A lapban részletesen elmagyaráztuk, hogy mit jelent az utcák visszahódítása, hogy a gépkocsikat nem kiirtani kell, hanem együtt élni velük, és hogy a gépkocsik bármilyen erősek is, egyetlen apró százalékponttal sem tartózkodnak több joggal az utakon, mint a járókelők vagy a biciklisták.

Megkértük a Napfény utcában élő néhány szomszédunkat, hogy egy előre megadott szempontrendszer szerint legyenek szívesek véleményezni az elképzelést. Megkértük őket arra is, hogy a véleménylapot egy önkormányzati képviselők számára meghirdetett stratégiai játéknak, a Polgármestersakknak szurkolócéduláival együtt dobják be postaládánkba. Három hét alatt, 1200 db szurkolócédulát kaptunk. Az írásunkat alaposan áttanulmányozó lakók rövid idő alatt megértették, hogy miért nem csillapíthatja a Napfény utca forgalmát egy fekvőrendőr vagy egy rendőrlámpa s éppen ezért az újságban megjelent utópiát ért kritikák túlnyomó többsége a rajz pontosításán, a busz átengedésének biztosításán, a teljes lakótelepi táblarendszer e tervhez való hozzáidomításán kívül nem követeltek mást rajtunk. Számos levél érkezett azonban, amelyben a lakók naivitásunk és mesebeli elképzeléseink iránt fejezték ki együttérzésüket, ugyanakkor hangot adtak afelőli aggodalmuknak, hogy egy ilyen terv megvalósításához az önkormányzat soha nem adja majd hozzájárulását.

Később, 2009 májusában közzétettük azokat a jelentkezési lapokat, amelyeket Ferencváros Testületéből, a Polgármestersakk játékra jelentkező képviselők küldtek el hozzánk. Ezzel a lépéssel (a lakók reakcióiból mindenesetre így tűnik) egy szakaszon átszakíthattuk azt a falat, amely az elmében a lehetetlen és a lehetséges között húzódik. A következő hetekben újabb, sok száz sakkcédulát kaptunk, így lett végül 2481 szurkolónk, köztük olyan lakókkal, akik korábban az együttműködést az önkormányzat rugalmatlansága okán elképzelhetetlennek tartották.

Ekkor gondoltunk arra először, hogy megnyitjuk Közösségi Tervezésünk következő szakaszát és valóban elkészítjük a lakótelepi átmenő forgalom kizárásának terveit.



1. ábra *Fi István Forgalomtechnika című könyve alapján a lakótelepi úthálózatot Kővári Ákos építőmérnök és munkatársai tervezték át – szabad idejükben.*

Milyen elven terveztük újra az úthálózatot?

A tervezés Fi István egyetemi tanár (BME Út- és Vasútépítési Tanszék) Forgalomtechnika című könyve (Műegyetemi Kiadó) alapján történt. Az alapkoncepciót „Az úthálózat kialakítása a lakó-pihenő övezetben” (90. oldal) fejezet alapján dolgoztuk ki. Az átmenő forgalom súlyosan terheli a Napfény

- Pöttyös utca tengelyt, a Dési Huber – Távíró utcát és az Epreserdő utcát. A területen lévő összes úticélt (közintézményt és lakóházat) a mellékelt térképen jelölt gyűjtő és kiszolgáló utak hálózatán át érheti el a célforgalom. (85. oldal) A hálózat kialakítása a következő módokon történhet:

Az előző oldalon az 1. ábrán látható:

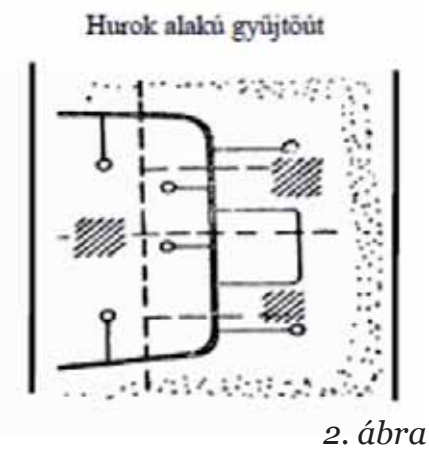
A Napfény tér: (1.)

A Kiserdő és a lakótelep közötti tér: (2.)

Gyalogos áttörés a Csengettyű utca és az Epreserdő utca torkolatánál: (3.)

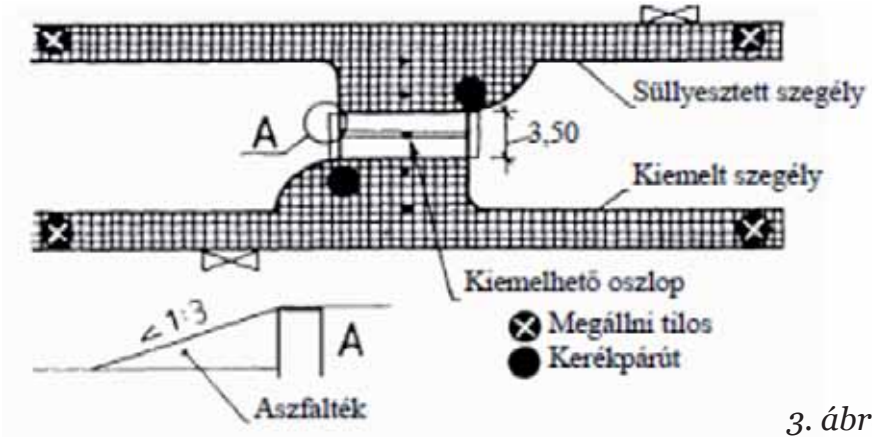
A jelenlegi közlekedési rend alapján, az átmenő forgalom megakadályozására egy Napfény (munkanevű) teret alakíthatnánk ki a Napfény utca 10. és 7. számú kiszolgáló létesítmények között. A nyúldombi játszótér és futópálya meghosszabbításaként megteremtenénk a gyalogoskapcsolatot a kiserdő és a lakótelep között a Távíró utcán keresztül. Ezen a két helyen – a Ráday utcában látottakhoz hasonlóan – csak a BKV járműveit engednénk közlekedni. A Csengettyű utca és Epreserdő utca torkolatánál szintén egy gyalogos áttörést alkalmaznánk, mely a Csengettyű utcai villamosmegállóhoz biztosítana zavartalan eljutást, egyben gátolná az Epreserdő utca átmenő forgalmát. (lásd 3. ábra)

Dr. Fi István könyve alapján gyűjtő és kiszolgáló utak hálózatát alakítjuk ki a területen. Gyűjtőútként a Napfény utca – Pöttyös utca tengely (Napfény térrel megtörve), a Dési Huber utca (Toronyház utcáig) és az Epreserdő utca (Csengettyű utcánál megtörve) tekinthető. Ezek az utak vezetik a forgalmat a főutakra. A gyűjtőutakra csatlakoznak a kiszolgáló utak, melyeket kivétel nélkül egyirányú utakká alakítottunk át.



2. ábra

Alapkoncepcióként hurok útrendszert alakítottunk ki. (91. oldal) A hurok útrendszer az átmenő forgalom kialakulását nehezíti, a belső úticélok azonban a hurkok segítségével gyorsan elérhetők. A gyűjtő utakat hurok alakban készítettük el. (92. oldal) A hurkot a Dési Huber utca és a Pöttyös - Napfény tengely képzi. A tengelyeken két helyen terveztünk olyan szűkületet, ahol csak egyirányú forgalom lehetséges és az is elsősorban csak BKV járművek részére.
Kialakítására a következő javaslatot tesszük:



3. ábra

Szerző: Kővári Ákos építőmérnök és munkatársai
Az oldalszámok Fi István Forgalomtechnika című könyvében értendőek.

Napfény tér, Magyarország első, úttestre festett állandó közösségi tere

A Napfény utca napjainkban.

A Napfény utca közösségi térré alakítva (terv).
A 11. oldalon található térképen ezt a teret az 1-es számmal jelöltük.

- Az aszfalt átfestésével jelöljük ki a tér helyét. A világos színekkel a Broadway-en például elérték, hogy az aszfalt kisebb mértékben hevüljön fel a nyáron megszokottnál.

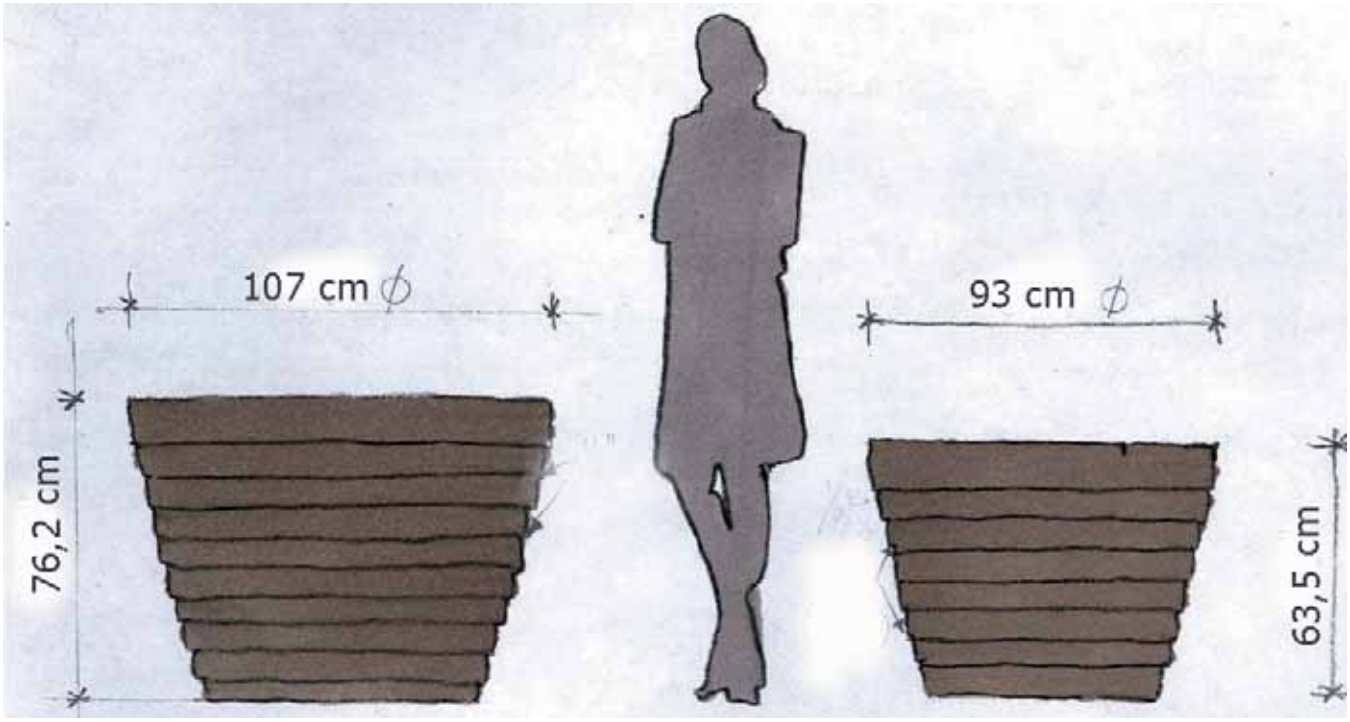
- Színesre festhetjük a kerékpárutakat is.

Ha a lakókat valaki szépen kéri, hajlandóak kivenni részüket a napernyők és székek elrendezésének és felügyeletének munkálataiból.

- A tereken hatalmas virágcserepeket helyezünk el. Az aszfalt megbontása nélkül telepíthetünk növényeket és kisebb cserjéket a területre. A téren asztalokat, székeket és napernyőket helyezünk el. Ezeket a tárgyakat New Yorkban az önkormányzat munkatársai felügyelik, rendezik el reggelenként, szedik össze esténként.

- A Napfény utcán a közösségi közlekedésnek (az autóbusznak) helyet kell biztosítani. A hosszú távú tervek között szerepelnie kell, hogy a BKV nagyon rossz állapotban lévő, a zajszennyezési határértéket meghaladó üzemzajt kibocsátó buszait le kell cserélni csendes üzemű gépjárművekre. Ez a tétel a zajcsillapítási projekt része.

A terek berendezéséhez szükséges tárgyak



Nagy kültéri kaspók, és kisebb kültéri kaspók.

A költségvetésbe beletervezendő tárgyak:

- Napernyők,
- asztalok,
- székek,
- padok
- a kaspókba növények.

A terek kialakításához szükséges munkálatok

- Az aszfalt felfestése,
- növények elültetése,
- a bútorok kihelyezése.

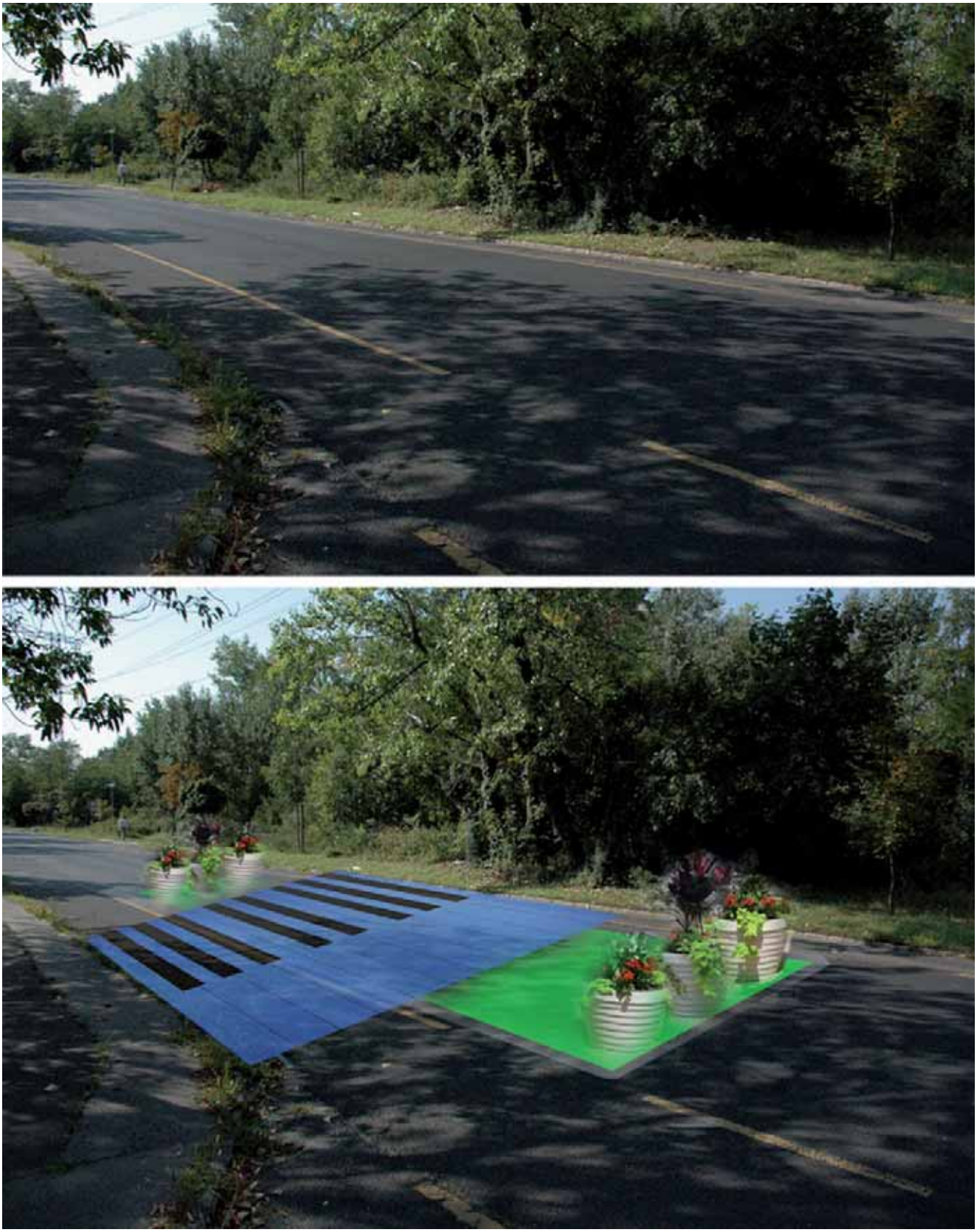
A terek üzemeltetéséhez szükséges munkálatok

- Takarítás és karbantartás,
- a bútorok összeszedése esténként, reggelenkénti elrendezése,
- a növények ápolása.

Egy tér, amely kapcsolatot biztosít az erdő és a futópálya között.

Felfestett közösségi tér a Távíró utcán.
A 11. oldalon látható térképen ezt a teret jelöltük 2-es számmal.

Az Epreserdő utcán gyalogoskapcsolatot létesíthetnénk a villamosmegálló és a lakótelep között



A szakaszon a bicikli utak mindkét irányból megmaradnak.
A 11. oldalon látható térképen ezt a teret 3-as számmal jelöltük.

Hogyan függ össze a Napfény utca 6. szám előtt 2009. október 17-én megrendezett Töklámpa-fesztivál a forgalom kizárásával és az autók sebességének lelassításával?

A lakótelepeken áthaladó külső forgalom és a gyorshajtás csak látszólag azonos problémák. A valóságban külön módszertana van az átmenő autók kizárásának és a helyi gyorshajtók lecsillapításának.

Egy ausztrál olyan városokat teremt, amelyekben a gyalogosok, a kerékpárosok, a motorosok, a babakocsisok, a kerekes székesek és az autósok egyenrangú utasai az úttesteknek.

David Engwicht művész, közösségfejlesztő és utcai filozófus. Nevéhez fűződik a Sétáló Iskolabusz, a Kocogó Autó Mozgalom és az Utca Visszahódításának ötlete. Engwicht-et a világ leghaladóbb, forgalomszabályozással, közösségi élettel és városkép-tervezéssel foglalkozó gondolkodói között tartják számon. Szilárd meggyőződése, hogy érdekes és meglepetésszerű lakótelepi utak létrehozásával olyan világot teremthetünk, amelyben az emberek jó közérzetének fenntartása mindennél fontosabb szempont.

A korábbi papnövendék, 1987-ben azonban már ablaktisztító kisiparosként dolgozó David akkor indult el a forgalomlassítás alternatív módszereit kutató pályán, amikor a helyi önkormányzat úgy határozott, kiszélesíti az Engwicht utcáját keresztülszelő úttestet. A hatóság annak érdekében szánta rá magát a munkára, hogy megszüntesse a közeli, nagy forgalmú úton időről időre jelentkező torlódást, és lehetőséget adjon az autósoknak arra, hogy menetidejüket a közeli – immáron kiszélesített – utcácskákon lerövidíthessék.

David részt vett a helyi közösségek útkiszélesítés ellen szervezett kampányában, s később írt erről egy pamfletet is, amelynek a Forgalomszelídítés címet adta. Ebben a kis könyvben tudatta a világgal először, hogy hátralévő életét a forgalomlassítás forradalmasításának fogja szentelni.

David Engwicht elmélete, hogy közlekedési szempontból két világ épült az emberek köré. Az egyik egy autók uralta föld, ahol a gépjárművek egyenes, széles pályákon közlekedhetnek a városok között. A másik egy közösségek lakta vidék, ahol az emberek kényelmének kiszolgálása magasabb rendű feladat, mint a kocsik sebesség iránti vágyának beteljesítése. A közösségek lakta birodalomban Engwicht szerint gyalogos, kerékpáros, babakocsis, autós, motoros, kerekes székes egyenrangú utasai az úttestnek. Az ausztrál forgalomszelídítő azt állítja, hogy a jövőben a városatyák megtakaríthatják a gyalogosforgalom biztonságossá tételére szánt költségeket, amelyeket ma még rendőrlámpák, fekvőrendőrök, sebességmérő berendezések telepítésére és most kérem, kapaszkodjon meg: járdák építésére különítenek el. Tíz év múlva ugyanis a felsoroltak közül egyetlen eszközre sem lesz szükség, sőt – ahogyan a ma már főállású városkép-tervezőként dolgozó filozófus előrejelzi – annak következtében, hogy gyalogos és autós ugyanazt az utat használja majd, nemcsak a gyorshajtás és a kibékíthetetlen gyalogos-autós konfliktus szűnik meg, de az autók koccanásából származó károk mértéke és a gázolás okozta halálozások száma is drámaian csökken.

Engwicht-et az különbözteti meg a többi elméleti szakembertől, hogy ő nem nyugszik addig, amíg ötleteit a gyakorlatban ki nem próbálja, és meg nem győződik azok életképességéről.

Először szomszédait vette rá arra, hogy próbálják meg közösen megszelídíteni a forgalmat és hódítsák vissza az úttestet önmaguk számára. Ebben a kifejezésben, vagyis az utca visszahódításban, benne lakozik a múlt, pontosabban szólva az a tény, hogy valaha ezek az utcák a mi birtokunkban voltak. Néhány évtizede még a gyerekek az utakon játszottak, a felnőttek pedig a közelben álldogáltak és beszélgetéssel múlatták az időt. A közösség színes forgatagánál, az út mellé állított székekben üldögélő néniknél és a kertjüket rendezgető embereknél talán nem is létezik izgalmasabb látvány a Földön. Így amikor e régi időkben egy-egy autós a környékre tévedt, a kavalkád láttán lelassított, és alaposan kiélvezte az őt körülvevő, számtalan, meglepetésszerű esemény nyújtotta élményt. Ilyenkor a gyerekek kicsit félrehúzódtak, hogy a gépkocsi kényelmesen elférjen, s amikor az lépésben elhaladt mellettük, visszaszaladtak eredeti helyükre és folytatták a játékot tovább. Ezt az idilli állapotot, amelyben minden közlekedő, játszadozó és beszélgető teljes joggal tartózkodhatott az úttesten és annak közelében, először valószínűleg egy gyorshajtó dúlhatta fel. Elegendő volt egyetlen vezetőnek túllépnie a biztonságos sebességhatárt ahhoz, hogy tettével beindítsa azt a végzetes láncreakciót, amelynek eredményeként a mai rideg utcakép kialakult.

A szülők megijedtek a szokottnál gyorsabb autótól és gyermekeiket a járdára parancsolták. Az autósok a kiürült utat veszélytelennek tartva bátrabban adtak gázt, s immár olyan sebességgel haladtak át a lakótelepeken, amelynek láttán a szülők kénytelenek voltak elővigyázatosságból az út szélén játszadozó gyermekeiket még távolabb vinni a forgalomtól. A természetes díszüktől, a közösségektől, szabadidejüket olvasással, beszélgetéssel, sakkozással utcán töltő emberek szépséges látványától megfosztott, kopár környékek elveszítették érdekességüket és meglepetésszerűségüket. Ezért történhetett meg, hogy az autósok úgy ítélhették, az út kellően biztonságossá és kiszámíthatóvá vált ahhoz, hogy a sebességet az egekbe emelve rohanhassanak át rajta.

Ez a folyamat eltávolította az embereket a természetes közösségi élet színteréről, az utcáról és az úttestről.

Engwicht arra jött rá, hogy ami történt, visszafordítható. Természetesen nem azt ajánlja, hogy mostantól, mindenki álljon ki az úttestre és kezdjen labdázni a forgalomban. Inkább azon fantáziál, hogy hogyan lehetne visszaadni az utcák érdekességét és meglepetésszerűségét, vagyis hogyan lehetne a ma még csakis az úticél elérésére koncentráló autósok figyelmét valami olyasmire fordítani, aminek látványa izgalommal tölti el őket, és aminek hatására azonnal lelassítják masináikat. Engwicht azt javasolja, hogy ne gyűlöljük a gyorshajtókat, mert egyelőre még senki sem tanította meg nekik, hogy az utakat minden szereplő azonos jogokkal használhatja. A sofőrök egyszerű félreértés áldozatai. Ökölrázás helyett inkább integessünk nekik az út széléről, állítsunk padot az út mellé és üljünk ki rá a szomszédokkal, ragasszunk szarvacskákat a biciklis sisakunkra, öltöztessük a gyereket sárkánynak és sétáljunk el vele az óvodába… szóval tegyünk bármit, ami magára vonhatja ennek az ádáz társaságnak, a sebességmegszállottaknak, vagyis ha jobban meggondoljuk: saját férjünknek, feleségünknek és el ne felejtsem, saját magunknak figyelmét.

Ha többet szeretne megtudni David Engwicht módszeréről, Az érdekes és meglepetésszerű utak, a forgalomlassítás új eszközei című könyvet szabadon letöltheti a www.tettekmezeje.hu oldalról.

Forgalomlassító Töklámpa-fesztivál

Ha minden sikerül, október 17-én este 200 darab töklámpás világít majd a Napfény utcán.

2009. október 17-én, szombaton délután 5 órától kitelepülünk a szomszédainkkal, s ha elfogadja meghívásunkat, akkor önnel együtt, a Napfény utca 6. szám előtti parkolóöbölbe, és megnézzük, hogy az autók valóban lelassítanak-e, ha izgalmas, színes forgatagot látnak az út mentén. Azt az elméletünket is itt ellenőrizzük majd, hogy a töklámpával feldíszített, érdekes és meglepetésszerű utak megzabolázzák-e az arra járó, más alkalmakkor utcáinkon csak lélektelenül keresztülszáguldó gépkocsik sebességét.

Az a tapasztalatunk, hogy alkotás közben az emberi agresszivitás minden lehetséges formája megpihen, így töklámpa vájás közben kitűnő alkalom nyílik arra, hogy mindannyian konstruktív beszélgetést folytassunk jövőről, tervekről, elvárásokról, az Univerzumról, meg mindenről.

Kérem, legyen olyan kedves, tegye meg terveinkkel kapcsolatos észrevételeit az újság következő oldalán, és ha nem tud eljönni 17-én, dobja be névvel, címmel ellátott levelét postaládánkba. Írjon bátran, nagyon örülünk az építő és kevésbé építő kritikáknak is. Természetesen igazán nagy örömet, a tervek továbbgondolásáról vagy tökéletesítéséről küldött írással szerezhet nekünk.

A Töklámpa-fesztiválnak elnevezett kísérlet célja, hogy mi lakók, és az önkormányzat munkatársai gyakorlatban lássuk az álláspontok közelítésének, az érthető célok megfogalmazásának, az együttműködésnek, folyamatát. A kísérlet másik célja, hogy mindeközben felhőtlenül szórakozzunk.

Ha még a Töklámpa-fesztivál előtt szeretne velünk szót váltani, vagy személyesen találkozni velünk, a keresztesi@tettekmezeje.hu e-mail címen bármikor szívesen állunk rendelkezésére.

Reméljük, hogy október 17-én mindannyiunk örömére, remek időben lesz részünk!

Üdvözlettel
Keresztesi Barbara
és Keresztesi Judit

A tököt és a mécsest mi adjuk, önnek kanálról, késről, gyufáról és meleg öltözékről kell gondoskodnia.

Most valóban beleszólhat környezetének megváltoztatásába

Kérem, írjon nekünk, ha megjegyzése van az átmenő forgalom kizárásáról közzétett tervekkel kapcsolatban.

Címünk: Első Problémamegoldó Lakócsoport
1098 Budapest, Napfény utca 6/III.

Az Ön neve: .....

Az Ön címe:.....

E-mail címe: .....

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

A Napfényposzt II. évfolyamának második száma 2009. október 15-én jelent meg 500 újrapapírra nyomtatott példányban. Az újság elektronikus formában, PDF-ben szabadon letölthető a www.napfenyposzt.hu oldalon.
Szerkesztőség címe:
Keresztesi Produkciós Csoport
1098 Budapest, Dési Huber utca 34.
A szöveget Farkas Ildikó lektorálta.

Felhasználási feltételek: creative commons Az anyagra a creative commons licenc vonatkozik. A szerző megjelelölésével, változtatás nélkül hozzáférhető és publikálható, de nem értékesíthető.