

HOL PARKOLJON AZ AUTÓ?

Barátom, nyugalmasabb életre vágyva, vidékre költözött. A távolból most édesapja sorsa izgatja. Mint levelében írja, kérés-élelűek az öreg látogatásai; hajnalban megérkezik, ám nyugta nincs, három szép unokájának sem tud igazán örülni, csak feszeng, majd — néha meg sem várva az ebédet — felpattan, s csak úgy futtában kiáltja oda: „Hisz tudjátok, parkolóhelyet kell keresnem!” S már nincs is ott, tapossa a gázpedált, egész úton más se jár a fejében: kivel vész megint össze, kinek az autóját szorítja majd ki törzsökös helyéről?

Szerzett jog?

Aggodalmával nincs egyedül. Az autótulajdonosok úgy vélik, hogy a gépkocsi megvásárlásával automatikusan jogot nyernek néhány négyzetméternyi közterület lefoglalására is. Persze ez nem állampolgári jog. Mert bizony furcsán néznénk mondjuk arra, aki — nem lévén autója — asztalát rakná ki a hozzá való székekkel együtt valamelyik szabadon hagyott parkolóhelyre.

Ez azonban szerencsére nem szokás. Ha így lenne, még kevesebb autó számára jutna hely a parkolóban, a járdák mentén. Mással ugyanis aligha várakozhatnak; az autósok hazatérve, ügyes-bajos dolgukat intézve, nem tudják a kocsi összehajtogatva betenni az aktatáskába. Egyre több az autó, számuk országosan 700 ezer körül van. S jó előre tudjuk azt is, hogy évente mintegy százezerrel gyarapszik a gépkocsipark, melynek 40 százaléka fővárosi lakosok birtoka. Az évtized végére Budapesten tehát mintegy 300 ezer személygépkocsi lesz: öt évvel később ennek a duplája.

Hol parkoljon az autó? Hová álljon kocsijával, aki a nehéz tízezer lekötés után hozzájutott? A lehetőségek elég korlátozottak, így aztán hovatovább teljesen megszokott látvány a várakozni, sőt a megállni tilos táblák alatt pihenő gépkocsi. A tulajdonosok felhajtának a gyepré, második álló sort képeznek az amúgy is szűk utcában, lehetetlennek teszik a forgalmat.

— Nem lehet cél, hogy autóval járjanak az emberek a Belvárosba — mondja **Temesi László**, a Fővárosi Garázspari Vállalat igazgatója. — Ehhez egyszerűen nincs elég hely. Három éve szereltük fel az első parkolóórákat: igaz, ekkor sem lett több hely. de a parkolási idő lényegesen csökkent. Márpedig ez a legfontosabb.

Persze: pénzért. Az A kategóriás fizetőparkolóban óránként négy, a B-ben két forint a tarifa. Az órával felszerelt helyen ráadásul két órában maximálták a várakozási időt. Tudjuk, érthető okokból. Néhány külföldi városban más megoldást is kialakítottak: piros, kék és zöld zónákra osztották fel az utcákat. Az elsőben fél-, a másodikban két-, a harmadikban négyórányi várakozást engedélyeznek. Az ötlet kiváló, hazai viszonyokra átültetni mégsem lehet, mondják az illetékesek. Ehhez megfelelő közlekedési fegyverre volna szükség — de ez egyelőre nincs.

Áruszállítás kontra parkolás

Mind vaskosabban ütköznek a parkolás érdekei más érdekekkel, például az áruszállítás. Aligha

lehet vitás, hogy melyik a közérdekűbb. Persze nem olyan áram, amely tovább fokozná a feszültséget. Két éve hatósági intézkedés tiltotta meg azoknak az illegális tábláknak a használatát, amelyeken, hogy hivatalosabb színezetet adjanak a dolognak, még engedélyszámot is olvashattunk. Önvédelem? A rendelkezések semmibe vévése? Naponta 10—15 ilyen táblát két évvel a rendelet hatályba lépése után is összeszednek a hatóság emberei az utcákon. Másutt kukás edényekre kifeszített zsinag járja. A Gyermek-élelmészeti Vállalattal arra panaszkodnak, hogy a kiszállított ebédet mozgó gépkocsiról kapkodják le az emberek; ha háromfogásos az ebéd, három kört tesznek a háztömb körül.

— Nem a fuvarozás a nehéz, hanem a rakodás — magyarázza **Sárdy Tibor**, a Fővárosi Szállítási Tanács irodavezetője. — A belterületen adottak a városépítési adottságok, szűkek az utcák, erőszakosan kialakított az üzletelhelyzet. Csupán az V. kerületben 780 üzlet működik; egyikbe-másikba naponta 40 teherautó viszi az árut. Sok-sok vita után 80—80 közös rakodóterületet jelöltünk ki a Belvárosban, valamint a Kis- és Nagykörút által határolt városrészen. E lehetőséget további helyeken is meghonosítottuk, egészen a Hungária körútig. Budán pedig a budai Körút és a Duna között. Az a baj, hogy a már működő, táblával védett közös rakodóterületek felét parkoló személygépkocsi foglalják el.

Öt éve elkezdtek az éjszakai áruszállítás bevezetését. Nem sok eredménnyel, hiszen máig sem jutottak el 30 százalékos arányig. Pedig mellette szólna, hogy ugyanannyi idő alatt nappal egy, éjszaka két-három fuvar bonyolítható le. Az arányokon úgynevezett zsilipek kialakításával lehetne javítani (a jelenlegi egyetlen ilyen a József Attila-lakótelep egyik ABC-áruházában található) a külső ajtó kulcsa a gépkocsivezetőnél, a belsőé az üzletvezetőnél van. Ahhoz, hogy több zsilip legyen, jó néhány aprócska üzletet kellene megszüntetni, ami viszont jogi tortúrák nélkül aligha képzelhető el. És persze pénz is kellene; hiszen az átalakításokon kívül arra is szükség van, hogy megteremtsek az árucikkek egységssomagolását, kis konténereket, gördülőlapokat alkalmazzanak. Ma mindez még álom, nemritkán a boltban található kézikocsit sem használják a rakodás megkönnyítésére. Országos készleteket tárolnak a cégek végig a Bajcsy-Zsilinszky úton, a környező mellékutakban, nehezítve a közlekedést, a parkolást. És a parkolási lehetőségek tovább csökkennek, ha a sétálóutcák hálózatát kiterjesztik a Kiskörútig.

Szemléleti hibák

Balogh Gyula, az Építési és Városfejlesztési Minisztérium főosztályvezető-helyettese arról tájékoztat, hogy nyolc évvel ezelőtt rendeletben írták elő, hogy az építkezésekkel párhuzamosan gondoskodni kell az autók elhelyezéséről is. Korábban ugyanis egész lakótelepeket terveztek kijelölt parkolóhely nélkül. Hát igen, azt általában mindenki tudta, hogy lovas nemzet voltunk, de hogy autós nemzet leszünk, az fel sem merült. Az ÉVM-rendelet pontos normatívákat rögzít a közösségi létesítmények megépítéséhez is, de

ezt a rendeletet az építetők nem nagyon érvényesítik. Épülnek a szállodák, a létesítmények szerzte az országban, a szükségesnél — az előírtnál! — kevesebb parkolóval.

— Pedig az ÉVM immár nyolc-éves normatívái hovatovább túlhaladja az idő — mondja **Molnár János**, a KPM tanácsi közlekedési főosztályvezetője. — Csak hogy drágulnak az építkezési költségek. Mi maradjon az utódokra? Természetesen a parkolók létesítése. Arusítjuk a gépkocsikat, s nem keressük meg érdekükben a legjobb, legkisebtervebb megoldásokat. Nálunk „autósultabb” országokban, ha üres egy telek, foghíj van a házak között: biztos, hogy nem hagyják parlagon, hanem parkolót létesítenek rajta. Nem rossz befektetés ez! Mégsem helyes minden négyzetmétert beépítenünk. Lakótelepeinken az autók számára fenntartott helyek össze vannak keverve a játszótérrel. Megint csak külföldi példa: ott a lakótelep szélén vannak a parkolók, az emberek pedig nem restellnek besétálni onnan. Emellett szól az is, hogy ha szükség van rá, mondjuk, a tűzoltócsi meg tudja közelíteni a lakóházat.

Ez bizony a tervezői szemlélet megváltoztatását sürgeti. De menjünk tovább. **Korács Zoltán**, a fővárosi tanács osztályvezetője a park and ride! (parkolj és utazz tovább tömegközlekedési eszközzel!) elterjesztéséről beszél.

— Elsősorban a tömegközlekedést kell fejleszteni, konkurencsá tenni — mondja —, hogy az autós szívesen szálljon át. S persze fontos az is, legyen hol hagyja a kocsiját. A Fehér út feléig, a metró végállomása mellett kitették már a P+R táblát, ott 60—80 autót számára van hely, később 150-et tudunk majd elhelyezni. A Nagyvárad téren és a Délinél néhány napon belül hasonló lehetőséget teremtünk. És szélesedik a hálózat: 1980-ban nagyméretű, ingyenes parkoló lesz az Élmunkás téren, a metró Kispest-Kőbánya végállomásánál, a József Attila lakótelep szélén a Pöttyös utcánál, az Ecséri útnál; Budán, a Moszkva tér környékén s a Nagyvárad téren a villamos-végállomás helyén.

Kiszállunk majd, és utazni fogunk — metróval. A városban járva pedig arra gondolunk, elkéne azért néhány parkolóház. Ma egy van, de vajon lesz-e több is? Költséges és látszólag improduktív az efféle beruházás.

— Ma a hagyományos városközpontban 64 ezer ember él, s hat-ezer autó számára van hely — mondják a fővárosi tanács közlekedési főigazgatóságán. — Az utóbbi számot tízezerre akarjuk növelni. Hogy mikor? Reméljük, a következő tervidőszakban megépül egy újabb parkolóház az Aranykéz utcában. Az Astoriával szemben, ha áruház épül, két alsó (föld alatti) szintje parkoló lesz.

S addig? Marad a parkolási idő csökkenése. Újabb és újabb területeket nyilvánítanak fizetővé, órákat szerelnek fel a Nagykörúton is S közben az autók száma rohamosan gyarapszik. (Még egy adalék: 1977 első kilenc hónapjában több mint egymillió-hétszáz-ezer külföldi járt hazánkban.) Nincs megoldás?

Nincs megoldás?

Fejér Gyula