



PARKOLÁS A BELVÁROSBAN

A magángépkocsik számának növekedésével párhuzamosan a fővárosban mind nyomasztóbbá válik a parkoló-, garázsírozó-helyek hiánya. A Vörösmarty téren és környékén, a Harmincad utcában, a Dorottya utcában, a Nádor utca egyes szakaszain, a Párizsi utcában, a Pilvax közelében reggeltől estig „táblás ház” van, több ezer gépkocsi áll összezsúfoltulva. Körülbelül ugyanez van több áruház, hivatal és budapesti szálloda előtt is. Bonyolítja a helyzetet a tömegközlekedési eszközök növekvő forgalma, és az is, hogy a főváros közútjait, tereit a személyszállítás mellett mind nagyobb mértékben veszik igénybe a teherautók. A Duna és a Nagykörút által határolt területen például csaknem ötezer kisebb-nagyobb raktár, kétszer annyi üzlet áruszállítási igényeit elégítik ki teherautókkal. Ez a helyzet jelenleg. A közlekedés szervezéséért, irányításáért felelős szervek vezetői kiszámították, hogy 1975-re a mainak legalább ötszörösére nő a Belváros parkolózási igénye.

Az említett tényekből kiindulva a Fővárosi Tanács — több tárca szakembereinek bevonásával — felmérte az autóparkolás helyzetét, kidolgozta a Belváros forgalmi rendezésének tervét. Erről és az autóforgalommal összefüggő távlati elképzelésekről beszélgetünk Szilágyi Lajos elvtárral, a Fővárosi Tanács városrendezési és építési osztályának vezetőjével.

— Milyennek látja a Belváros autóforgalmának adottságait, a parkozási lehetőségeit?

— A Fővárosi Mélyépítő Tervező Vállalat forgalomvizsgálata alapján a BUVÁTI részletes tanulmányt készített a Belváros forgalmi rendezésére — mondta Szilágyi elvtárs. — A tanulmányokból a többi között kiténik, hogy a szorosan vett Belváros csak 1,94 négyzetkilométer, a főváros területének mindössze a kétszázhetvened része. Ezen a viszonylag szűk helyen több mint 65 ezer ember lakik, 105 ezer munkahelyet tartanak nyilván, az összes fővárosi munkahelyek tíz százalékát. Itt kapott otthont mintegy 20 minisztérium és más országos hatáskörű szerv, 12 színház és hangversenyterem, több mozi, 3 szálloda, 17 tervezőiroda, 1200 kereskedelmi létesítmény, sok raktár, ktsz, ipari vállalat — következésképpen itt a legnagyobb az ügyfélforgalom, a látogatók száma. És miután a Rákóczi útról és a Nagykörútról kitil-



Reggeltől estig „telt ház” van a Vörösmarty téri parkolóhelyen.

tották az átmenő teherautó-forgalmat, a teherszállítás is a Belváros zsúfolt részlein keres utat magának.

A vizsgált időszakban egy óra alatt 5678 jármű érkezett a Belvárosba és 6139 indult ki onnan, kétharmadrészt átmenő forgalomban. Sokatmondó adat az is, hogy az V. kerületben tízszeres sűrűbb a tömegközlekedési eszközök forgalma, mint bárhol a fővárosban. Ezek után érthető, hogy a közlekedés, az autóparkolás nehézségei is a Belvárosban összpontosulnak.

— Mikor, hogyan enyhítenek ezeken a nehézségeken?

— Mindenekelőtt a parkolásra hivatott utcák és terek kijelölésével. A közeljövőben mintegy 9000 gépkocsi részére jelölnek ki parkolóhelyet a Belvárosban. A többi között a Jászai Mari tér—Széchenyi rakpart északi részén 45—50, a Kossuth Lajos téren 140, a Batthyány téren 30—35, a Szabadság téren és környékén 300, a Marokkói udvar helyén 45—50, a Vigadó téren 60, a Martinelli téren 60—70, a Március 15. tér—Erzsébet hídfőnél 160 és a Károlyi park keleti részén 30—35 gépkocsinak festenek fel, alakítanak ki parkolóhelyeket. Részben vagy egészében parkolás céljaira lehet kijelölni a Szalag, az Alkotmány, a Báthory, a Rosenberg házaspár, a Veres Pálné és Molnár utcákat, végig a Belgrád rakpartot, a Bazilika körüli utcákat és az itt levő tereket.

Hasonló módon szervezik meg a parkolást a főváros egyéb pontjain, az irodák, kereskedelmi központok, szállodák és szórakozóhelyek környékén, amelyek a legtöbb autóst vonzzák.

— Mit várhatunk a későbbi városrendezések során?

— Az autóforgalom és a parkozás problémái a későbbi városrendezések során is előtérbe kerülnek. Nyilvánvaló például, hogy a József Attila utca szélessége már most sem, később még inkább nem felel meg a forgalom követelményeinek. Ezért a Marokkói udvar tömbjének lebontását követően szélesíteni kell ezt az útvonalat az Engels tér és a Dorottya utca között is. Az árkádostítás látszik a legkézenfekvőbbnek. Teljes hosszában árkádósítani kell a Kossuth Lajos utca északi oldalát, az Apáczai Csere János utca és Vigadó tér sarkán álló úgynevezett Thonet ház keleti oldalát, ki kell szélesíteni a Petőfi Sándor utca Martinelli téri torkolatát és így tovább.

A Belváros rendezése néhány lakótömb lebontását is megköve-

teli. Hangsúlyozni kell azonban, hogy csak azért, mert a történelmi városrészben elenyészően kevés a parkolóhely, nem szánunk épületeket. És nem szabad megfélekezni arról sem, hogy a Belvárosban nemcsak az autóparkoló-hely, hanem a zöldövezet is minimálisan kevés, egy főre alig jut 0,2 mégyzetméter. Ezért mindenképp növelni kell az üde, zöld foltokat, és csak ezután lehet gondolni parkolóhelyek létesítésére. A Fővárosi Tanács minden egyes telek felhasználásánál, útvonal kijelölésénél a legmesszebbmenőkig figyelembe veszi az autóparkolás követelményeit is. Intézkedések készülnek a centrumban levő raktárak, vállalatok kitélepítésére. A gépkocsitulajdonosoknak azonban előbb vagy utóbb számolniuk kell azzal, hogy a Belvárosban levő munkahelyeket csak bizonyos határokig közelíthetik meg autóikkal, majd tömegközlekedési eszközzel vagy gyalog kell eljutniuk a végcélhoz. Mert nincs az a tervező, aki 1,94 négyzetkilométeren összezsúfolt városrészben elegendő parkolóhelyet talál, kiváltképp akkor nem, amikor a távlati tervekben már általában tíz személyre számítanak egy gépkocsi. A közlekedésrendezési szervek már dolgoznak olyan tervekben, amelyek egyes utcákban teljesen megtiltják majd a várakozást, más helyeken korlátozzák a parkozási időtartamát.

— Építenek-e új garázsokat a Belvárosban?

— Ha csak nem feltétlenül szükséges, a Belvárosban nem építünk új garázsokat. Az autók nagy része világszerte éjjel-nappal a szabadban parkíroznak, sehol sem győzik garázzsal az autótulajdonosokat. Célszerűtlen vállalkozás is lenne garázskombinátókat létesíteni ott, ahol a legzsúfoltabb a forgalom. S ami a leglényegesebb: a garázsépítés nem az óhajon, hanem az anyagi lehetőségeken, a gazdaságosságon áll vagy bukik. Bécsi, bázeli, kölni tapasztalatok bizonyítják: a hagyományos garázsok építésének költsége férőhelyenként három-négy Volkswagen gépkocsi árának felel meg. A szimpla, úgynevezett parkológarázs (épületgépészet nélkül, csupán lejtőkkel és rámpákkal) költsége is tetemes, férőhelyenként legalább egy kocsi árába kerül. Más kérdés, hogy eljön az idő, amikor ezeket az áldozatokat kényszerűségből vállalni kell, elsősorban az új lakónegyedek építésénél és általában a külső városrészekben.

Köszegi Frigyes