

Mi lesz veled gépkocsi

a szállodák, áruházak előtt, és egyáltalán?

Még egyszer megszólítottuk az olvasót — a már két ízben megpendített autó-ügyben —, időzön velünk egy keveset még a Kossuth Lajos utcában. Hogy a Szép utca környékén milyen kínos meglepetések várnak az autótól érkezőkre, köztük a külkereskedelm vendégeire, azt már ecseteltük. Alig néhány lépésre innét, a Magyar utcánál azonban a szállodai vendéglátás és az autóforgalom csaknem teljesen megoldatlan helyzete tárul elénk.

Az Astoria egyik legkitűnőbb nemzetközi szállodánk. A közeli autóparkolás azonban már eddig is gyakran nehézségekbe ütközött. Mi sem lett volna természetesebb, mint a mögötte fekvő üres Magyar utcai telken parkolóteret, még inkább parkológázst létesíteni. És mi történt? Az elegáns szállodát egy szűk mellékutcai szárnnyal, nagyszámú szobával bővítik, egyben megfosztják az autók közeli elhelyezésének utolsó lehetőségétől. Mértékadó vélemény szerint így ez a hotel úgy lecsúszik a ranglista éléről, mintha sohase lett volna ott.

Nem sokkal jobb a helyzet számos más szálloda környékén sem. A Duna Hotellal szemben még csak sikerült egy kicsiny tereszkét fenntartani. A Károlyi utcai Erzsébettel szemben is szabadon hagytak e célra a városrendzők egy területet, de a szállodások nem vették igénybe. Parkolhatnak pár száz méterrel távolabb az autóbuszok, már ameddig találnak ott helyet.

A Gellért körül még csak elhelyezik valahogy a vendégek a kocsikat és szükség esetén nyitva áll a Műgyetem előtt az új parkoló tér. Másik nagy reprezentatív hotelünk, a Royal előtt annál rosszabb a helyzet. A külföldi kocsik hosszú-hosszú sora várakozik a Körút mindkét oldalán, sőt, a mellékutcákban is és csaknem lehetetlenné teszi a megállást, noha ott a mozi és a színház is. Pedig megállapították, hogy a Royalnak már ma akkora parkolóra lenne szüksége, mint a Vörösmarty téri és fel is merült már az egykori Király Színház telkének igénybevételei lehetősége erre a célra. A szálloda azonban nem kapott utána.

És sorolhatnánk a Béke, a Nemzeti, a Metropol, a Park többé-kevésbé hasonlóan rendezetlen helyzetét, amelyben nagy része van annak, hogy a szállodaipar nem is hangoztatott eddig effajta igényeket. Eltekintve a Vörös Csillagtól, amelynek vezetői »kijárták« autóparkolójukat. A tervezett Duna-parti nagyszálloda az első, amely »hivatalból« tekintélyes föld alatti garázst kap.

A parkolóterület „normái”

Pedig ezek a követelmények a legkevésbé sem szubjektív jellegűek. A nemzetközi szakirodalomban hosszú évekkel ezelőtt meghatározták a nagyobb forgalmat lebonyolító épületek parkolóterület igényét. Eszerint a szállodáknak minimálisan tíz ágyanként szükségük van egy autó-helyre, a legtöbb forrás azonban két-hat ágyra állapítja meg ezt a követelményt. A vendéglőknél három—tíz, de legfeljebb húsz vendég-hely után, a színházaknál öt—húsz, a moziknál tíz—ötven férőhelyre számíthatnak egy autót. Lakóházaknál lakásonként legkevesebb három, legfeljebb hat, irodáknál hetvenöt—százötven, úgynevezett hasznos négyzetméterenként tartják szükségesnek egy-egy autóparkoló hely létesítését.

Természetesen kidolgozták ezeket a »normákat« az áruházakra is: nyolcvan—száz-húsz négyzetméterre számíthatnak egy kocsit. Ez az utóbbi azért is érdekes számunkra,

mert a budapesti Corvin példájából már ma is következteni lehet erre, hiszen a Blaha Lujza téri új parkoló állandó foglaltsága jó részben az áruházak tulajdonítható. A többi között ezért is ejt gondolkodóba számos szakembert az a — nem tudjuk, mennyire jogerős — döntés, amely szerint az új nagyáruházat a Bajcsy-Zsilinszky úton, az Arany János, a Vadász és a Bank utca által határolt zöldterületen építenék fel. Eltekintve ugyanis attól, hogy az áruházat olyan nagy forgalmat vonzó létesítménynek tekintik, amely eleve nem kívánatos az agyonzsúfolt V. kerületben, megoldatlan maradna az áruház parkolóhely igénye, pedig a gépkocsis bevásárlás már nem a »beláthatatlan« jövő zenéje. Egyszer-ször elűnne a hosszú és kietlen Bajcsy-Zsilinszky út egyetlen üde foltja, amelyet idővel talán »kinyitottak« volna egészen a Dunáig, hogy friss levegőhöz juttassák a sűrűn beépített Terézvárost.

Nagy, szinte helyrehozhatatlan kár lenne, ha sorra figyelmen kívül hagynánk azokat a terveket és intenciókat, amelyeket a városrendezés és forgalom szakemberei azért dolgoztak ki, hogy megelőzzék az árnyékukat itt-ott már előrevetítő nehéz helyzeteket. Az első ezek közül, hogy a Belvárosban, ha csak nem feltétlenül szükséges, ne építsünk be szabadon álló területet!

És ami a reális terveket illeti, ne húzzák keresztül őket visszavonhatóan intézkedésekkel, mint például az Astoria esetében. Ha pedig már ott nem lesz a parkoló-garázs, tartsák fenn erre a célra a Bécsi utca és a Deák Ferenc utca közötti jelenlegi földalatti vasút munkahelyet, valamint a Türr István utca és az Aranykéz utca sarkán e célra kínáló, sőt, bővíthető telket, amelyek a határos utcák forgalmi adottságai következtében különösen alkalmasak erre. De van lehetőség parkoló-garázs létesítésére esetleg a Váci utcán is, a Régi posta és a Párizsi utca között. (Vigyázat, már ezekre a telkekre is szemét vetettek!)

Föld alatti garázs

De nem lehet figyelmen kívül hagyni, még ha költségszebb is, a föld alatti parkoló-garázs építés lehetőségét sem. Különösen olyan esetben, amikor valamilyen egyéb építkezéssel összeköthető és így a közös beruházás csökkenti a költséget. A Blaha Lujza téri földalatti állomáson például, ha a süllyesztett szekrényes, keszonos megoldást választották volna, a keszon fölött létesített garázsban néhány száz kocsinak jutott volna hely. Ami azért is érdekes, mert külföldön mind gyakrabban kötik össze a nagyforgalmi gyorsvasutak vagy metrók exponált állomásait nagy autógyárakozó helyekkel, ahol a külső városrészekből autóval érkező utas a tömegközlekedésre »vált át«, vagy elhagyva a vasutat, ismét autóbába ül.

A belső és külső városrészek ilyen differenciált forgalmi összekötésének és az összehangolt beruházásoknak az említése jó alkalom, hogy szóba hozzuk a lakótelepek megint más jellegű autóparkolási helyzetét. Speciálisan talán a pesti Árpád-hídfőnél, ahol a laksűrűség már a felső határon mozog és a gépkocsiknak — akár a közeljövőbe tekintve is — alig van helyük. Pedig volna egy sajátos lehetőség. A telepen tekintélyes területet kell mintegy 2—3 méterrel feltölteni. Ide — a feltöltés helyét — egyszintes garázs épülhetne, járulékos beruházásként!

Csakhogy éppen ez a probléma: a garázs, vagy a parkolóhely, mint »járulékos beruházás« még ismeretlen fogalom. A beruházóknak erre

nincs hitelük. Pedig kétségtelen, hogy ezt az igényt is bizonyos részben közpénzből kell finanszírozni. Hiszen tagadhatatlan az összefüggés a közforgalommal, az idegenforgalommal és egyebekkel.

Más kérdés, hogy ezeket az áldozatokat később, a parkolás és garázsítás kényserének növekedésével és bizonyos körzetekben a tartós parkírozás megtiltásával, illetve megfizetésével többé-kevésbé vissza lehet téríteni. A kettő azonban szorosan összefügg. Kizárólag akkor kerülhet sor ilyen korlátozó intézkedésekre — például a körutakon —, ha már vannak megfelelő elhelyezési és befogadóképességű parkolóhelyeink. Az időtartam korlátozása csak az ezután következő lépés. Persze, ez Budapesten még nem időszerű, a parkírozóhelyek létesítése azonban annál inkább. Ha pedig elmulasztjuk ezt, még a legszigorúbb korlátozások sem vezetnek majd eredményre.

De rendezetlen a magán-garázsépítés ügye is. A szabadjára hagyott kontárkodás e tekintetben is veszélyes. Tény, hogy egyáltalán nincsenek olyan anyagilag és műszakilag korszerű terveink, amelyek jogosan ösztönözhetnének a garázsépítésre, a hitel-és adóügyi vonatkozásokról nem is beszélve. Ugyanakkor nyilvánvaló, hogy az egyedi, spontán garázsépítési megoldások nemcsak a tulajdonos szempontjából gazdaságtalanok, hanem népgazdaságilag is károsak, hiszen túl sok anyagot és helyet igényelnek. Tehát itt is a társas megoldásoké a jövő, a többszintes parkoló-garázsoké.

Három alapelv

Nyilvánvaló, hogy Budapesten semmilyen lakás-, ipari vagy más építkezés ma már nem folthat az autóforgalom és a gépkocsi várakozás következményeinek figyelembe vétele nélkül. A »siker« a jelek szerint három alapelv érvényesítésétől függ. Hogy bizonyos körzetekben ne emeljünk egyetlen forgalomnövelő épületet sem; hogy gondoskodjunk megfelelő számú parkolóhelyről; végül, hogy olyan színvonalas tömegközlekedést szervezzünk, amely fel tudja venni a versenyt — ó, nem általában az autóközlekedés igényével, mert ez reménytelen, hanem — a belső városrészekben dolgozó autótulajdonosok elhatározásával, hogy tudniillik az idők végezetéig kizárólag autóval közelítsék meg munkahelyüket.

Mindez szorosan összefügg a személygépkocsi és a tömegközlekedés, valamint a gyalogos forgalom korszerű, fokozatos szétválasztásával, ami a legtöbb nagyvárosban napirendre kerül. A lakókörzetekben nyilvánvalóan a gyalogos közlekedés lesz az uralkodó, a városrészek között viszont a járműforgalom lesz az elsőbbség. A történelmi városközpontokban is előbb-utóbb elkerülhetlenné válik ez az elválasztás.

A megoldás azonban végül is leginkább a »gazda« problémájával függ össze. Előbb-utóbb mégiscsak a fővárosi tanácsnak kell majd kezelnie ezt az ügyet. Ezt megelőzően természetesen az építésügyi, és a közlekedési tárcának, valamint más érdekelteknek együttesen ki kellene dolgozniuk azokat az irányelveket, amelyek a nagyvárosi gépkocsi várakozás, parkolás és garázsítás, valamint az ezekkel kapcsolatos létesítmények minden fontos összefüggésére kiterjednek.

Bizonyára akadnak majd néhányan, akik végigtelkintve a pesti utcán, úgy vélik, ráérünk még erre. A mi véleményünk szerint azonban már tegnap napirendre kellett volna tűzni ezt a kérdést, de — még ma sem késő!

Balog János