

Parkolás, mint a városfejlesztés Achilles-sarka

Szerző: Varga-Ötvös Béla

Kedves Olvasó! Először is tájékoztatom – idő- és energiakímélő ajánlatként – hogy miről biztosan nem lesz szó e parkolós cikkben. Nem lesz szó statisztikákról, számszerű trendekről, műszaki-tervezési megközelítésről, „bezzeg” formátumú külföldi példákról, mások nézeteinek kritikájáról. Egy napirenden lévő gondolat mellett szeretnék jól érvelni: a felszíni parkolás minimalizálásáról a sűrű beépítésű, nagy forgalmat vonzó belvárosias környezetben. Ennek nagy az irodalma és sokféle megoldási javaslat él a teljes autómentesítés drasztikus bevezetésétől a kisebb-nagyobb korrekciók folyamatba szervezésének módszeréig. Ami biztos: fennáll a mobilizáció okozta akut városi parkolási probléma, és keressük a kiutat. Bevallom, vállalom, hogy a tartós megoldás izgat, nem az „adalékok”.

Városhasználat és parkolás

Az automobilizmus, és ezen belül a parkolás ügye alapvetően átrendezte – hazánkban mintegy fél évszázad alatt – a hagyományos gyalogos, lóvontatásos, majd villamosos városi életmódot és a közterület-használatot, együtt a városhasználatot, nem kevés gondot okozva. A tartós, fenntartható megoldás akkor jöhet létre, ha minél szélesebb szinten valósul meg az érintettek érzékenységére. Másképp fogalmazva, ha minél kevesebb veszteséget kell elszenvedniük az érdekeltnek.

A parkolási mizériában megjelenő érdek kavalkád rendezhetőségét a városhasználat szempontjából közelítem. A városhasználat kifejezést az épített környezetben urbanus életvitelt folytató, ingatlanokat és infrastruktúrát használó lakók, ill. munkát, szolgáltatást nyújtók és igénybevevők, továbbá a tartósan vagy átmenetileg itt tartózkodók együttélési keretként értelmezem. A városhasználat tehát változó, dinamikus kategória.



Írásomat a zsúfolt, nagyvárosi környezetre szűkítem. A pontos térbeli lehatárolás itt lényegtelen. A szabatos definíció helyett a mindenki mentális térképén megjelenő budapesti belvárosias környezetet veszem alapul. Az értelmezést kiterjesztem a pesti és a budai nagykörút határolta területre, benne a Várnegyedre és a rakpartokra, és oda, ahol a felszíni parkolás a közterülethasználat jelentős korlátozásával jár.

A városhasználat minőségének fokmérője: a polgár közérzetének alakulása. Városfejlesztési tervek készítésekor mindig informálódunk a hosszabb távú igények és elképzelések felől, és mindenhol körülbelül ugyanazt halljuk. Legyen a város élhető, lakható, tiszta, szép, környezetbarát, stb., és minden fontos dolog legyen közel: a lakó-, a munka-, a vásárló- és a pihenőhelyek. A holnap legalább egy kicsit legyen jobb, mint ma. Végül is, mi mást várhatnánk? Ha belegondolunk, ez a jövőkép örök, minden korban és mindenhol érvényes, mert alapvetően emberi léptékű. Amikor középkori városokat, műemléki környezetet keresünk fel, akkor ennek láthatósága, átérezhetősége fog meg bennünket. Turistaként odavágyódunk, hogy átéljünk egy ideális városi környezetet.

Mit is? A minőségi, harmóniát sugárzó életmódot, a szinte művészi környezetet, az alapfunkciók elérhetőségét, a szomszédság biztonságát. A polgár ezt várja el korunk városfejlesztésétől is.

Nyilvánvaló, hogy az általános emberi vízióban nincs különbség városok, városrészek lakosai között, a megoldásokban viszont annál inkább. Mások a feltételek és a megoldások a kertvárosi környezetben, a lakótelepeken és a sűrű beépítésű központokban.

Maradva az automobilizmus és a parkolás témájánál, ez a belvárosias környezetben a városfejlesztés egyik módszertani és gyakorlati Achilles-sarkává vált. Akadálya lett a lakhatóság és élhetőség biztosításának, a hatékony életvitelt nyújtó kellemes városi életforma megélésének. Az autóhasználat és a parkolás iránti igény ráadásul növekszik és belátható, hogy az eddigi gyakorlat folytatódása mellett ez kielégíthetetlen, tarthatatlan – a felszínen.



Autók, parkolók helyett sétányokat, teraszokat, zöldet, kerékpárutat I.

A parkolás területhasznosítási ügy is, ezért városhasználati és városszerkezeti léptékű gondolkodást igényel. A belvárosi területeken a felszíni közterületi parkolás, mint területhasználat kontraproduktív és improduktív. Más szavakkal: a parkolás a területhasználat hatékonysági elvárásaival ellentétes hatást kiváltó és terméketlen, rosszul termelő. A Belváros és a Várnegyed egyedi, történeti-kulturális atmoszférája, kiváló elérhetősége és funkciógazdagsága rendkívül vonzó. Viszont, a sok érdeklődő ember nem

fér el az autósávoktól és a térfoglaló felszíni parkolástól. Az elenyésző kivételtől eltekintve, az autósok nem tudnak megállni. Az áthajtás, a tranzitjelleg hasznosítatlanná teszi a közterületeket, a környezetet neutralizálja, degradálja, szennyezi. Egy személyautó ugyanakkor a teljes élettartamának töredékét tölti funkciójának megfelelően. Nagyobb részt egy helyben, a belvárosias környezetben pedig a közterületen áll, és emiatt nem lehet tőle elférni. Nagyobb a kereslet, mint a (hely)kínálat.

Az autók növekvő használatát és elhelyezését a hetvenes évektől kezdve az utak, parkolók kapacitásnövelésével próbálták megoldani. Mivel a belvárosi környezetben ez döntően a felszínen történt, ezért a folyamat megváltoztatta az ingatlanok és a város használati módját. A belvárosi parkolási gond – a közterületek elfoglalása és a parkolók hiánya együtt – öngerjesztő folyamatot indított el. A belső városrészeket elhagyták és elhagyják az „odavaló”, autóhoz is ragaszkodó polgárok, üzlet- és irodatulajdonosok, átadva helyüket igénytelenebb jövevényeknek, ill. ideiglenes lakosok, árusok és az átmenetileg itt megszálló turistatömegek számára. A tömegszerű kereslet kielégítése maga után vonzza a tömegszerű kínálat bővítését, ami a funkcióskála szűkülését és etető, itató, buliztató, elszállásoltató városhasználatot eredményez, tovább csökkentve a belvárosi hasznosítási lehetőségeket.

A városfejlesztés szempontjából azonban fontos tényező a dinamikus bővülő, nagy bevétel termelő és városnépszerűsítő tömegturizmus. Erre szükség van, de a funkciónak nem itt van a helye. A kommersz turizmus kielégítéséhez nem szükséges ódon környezet. Azt meg lehet oldani erre a célra jobb és jobban kialakított helyeken, pl. elhagyott ipartelepeken. Az eredmény tripla haszon: 1) megmarad a történelmi Belváros és a Várnegyed, mint a sokrétű polgári és üzleti élet mintaadó helyei; 2) „üzemszerűen” és zavarmentesen prosperál a turisztikai és szórakoztató ipar, amely 3) felvirágoztat, felértékel addig alulhasznosított városrészeket, barnamezőket, egyben lehetőséget kínál a kreatív iparágak számára (építészet, dizájn, képzőművészet, zene, gasztronómia, stb.), hogy új színfolttal gazdagítsák a budapesti életmodellt.



Autók, parkolók helyett sétányokat, teraszokat, zöldet, kerékpárutat II.

Idekívánkozik a rakpartok és a közúti tengelyek használata. Évszázados közhely, hogy Budapest főutcája a Duna és a Duna-partok a korzója. A világ egyik legszebb, legvonzóbb helye, ahol minden városi funkció a legélhetőbb módon megtalálható. Elvileg, mert a gépjárműforgalom és a parkolás miatt ez nem élvezhető. Elfoglalják a helyet. De, beleérezhető, ami nemcsak a pesti polgár sajátja. A távolról érkező emberek is azonnal felismerik, amit a turizmus eddig nem tapasztalt, szakadatlan növekedése igazol. Tudom, régi a probléma, sok pályázaton és elképzelésen vagyunk túl, de a helyzet tarthatatlan, önmaga ellen fordulhat. Gazdasági oldalról belegondolni is megizzasztó, mennyi eurót veszünk egy négyzetméteren az egyoldalú területhasználatból. Ugyanez vonatkozik a Kossuth Lajos utca – Ferenciek tere tengelyre. Az egykor legnagyobb presztízsű és világvárosi központokkal vetekedő terület ma egy autópályához mérhető forgalmat bonyolít le. Ahelyett, hogy sétaövezet, elegáns „táncparkett” lenne, ahol a közúti forgalom a térszín alatt(!) irányonként 1-1 autó- és buszsávban haladna az Astoria és az Erzsébet-híd között.¹



A közterülethasználat módja, minősége együtt pulzál, oda-visszahat az ingatlanhasználatra. A megváltozó, leegyszerűsödő belvárosi ingatlanhasználat változást okoz az ingatlanok értékében. A tömeges kereslet ugyan magasan tartja az ingatlanok értékét, de a monofunkció kiszolgáltatottá teszi azokat a piacon. A konjunktúra változása, pl. ha más európai városok lesznek az új, divatos bulizó helyek, vagy elhanyagolják a „jó karbantartást”, akkor csökken a kereslet és

amortizálódás indul el. Közben a Belvárost egykor létrehozó és éltető polgári réteg elköltözik, és hátra maradnak a pusztuló épületek, közterületek. A majdani helyreállítás ugyan opció, de elvesznek városfejlesztési szempontból egyedi értékek és lehetőségek.

Koncepció szükségessége: kereslet- vs. kínálatorientált városfejlesztés

A felszíni autóparkolás-mentesítés akkor lehet jó, ha koncepcióba illeszkedik, ha van vízió arról, milyen városhasználatot szeretnénk 15-20 éves vagy nagyobb távlatban. A jelen helyzetben keresletorientált a belvárosi fejlesztés. Lényegében sodródás zajlik. A tömegturizmus kiszolgálása határozza meg az ingatlanhasznosítást. A parkolást egyedi úton, ingatlanonként oldják meg, sokszor a közterületek rovására, ami a forgalom, a zsúfoltság növekedésével jár. Kínálatorientált mód esetén a városfejlesztés értékválasztással indul, ami közösség- és gazdaságfejlesztési célokban testesül meg, és amiből következnek a műszaki-fizikai: városrendezési, építési, infrastrukturális feladatok. Írásomban a kínálatorientált verzióval foglalkozom.

Koncepcionális célnak tartom az egykori pesti és budai polgári attitűd helyreállítását, ami létrehozta a Belvárost, a Várnegyedet, és amire e városrészek igazán alkalmasak, amiktől vonzóak. Cél az is, hogy a Budapestre látogató turista minél tovább maradjon, minél több jó helyet fedezzen fel, de ne a Belváros és a Várnegyed rovására.



¹ A témáról, megoldási javaslatokról számos cikket írtam, előadást tartottam a '90-es évektől. Legutóbb: „5 év, 5 kérdés, 5 válasz”, *Városi Közlekedés* 2016/1-2; „Településfejlesztés és történeti környezet”, *ICOMOS Örökségvédelmi konferencia, Budapest, Benczúr Hotel, 2018.06.15.*

Az achillesi parkolásprobléma dilemmája azonban mégis csak az, hogy a gépkocsi használat hozzátartozik korunk életminőségéhez. A belvárosias életforma újralesztése és az ingatlanok használati és piaci értékének megtartása és -növelése érdekében tehát fontos, hogy a lakosok, üzlettulajdonosok használhassanak autót. Sajátot vagy közösségit. Viszont, a belvárosi élıhetőség és polgári életérzés helyreállításának feltétele a minél autómentesebb közterület. Fő tervezési szempont, hogy a polgárnak minél kevésbé érje meg az autóhasználat, és minél vonzóbb legyen a gyaloglás, a



kerékpározás, a közösségi közlekedés. Ha 300-500 méteres körzetben adott a védett és fedett parkolás, akkor a tulajdonos csak akkor használja autóját, ha feltétlen szüksége van rá, és közben biztonságban tudja. A védett, fedett parkolók megközelítése a térszín alatt lenne ideális, ami a gépjárműforgalom föld alá terelését kívánja, természetesen a mostani méret szűkítésével. Szempont, hogy az menjen autóval a belső városrészekbe, aki ott lakik, üzletet működtet. Ezáltal kiterjed az autó- és

parkolómentes közterület, csökken a zaj- és környezetszennyezés. Bővülnek a lakó-, az iroda-, az üzleti, szolgáltatási, vendéglátó funkciók, növekszik az ingatlanállomány használati és piaci értéke, emelkednek a bevételek. Javul a közterületek minősége, összességében a polgár és a látogató közérzete. Cél, hogy az értékhez illő lakosság költözzön be (vissza), jelentősen csökkentve a tömegturizmus káros hatásait. Megjegyzendő, hogy a lakhatóság bővülését kezdetben ösztönözni és védeni szükséges.

Hogyan, kivel, miből?

A beruházási igény természetesen hatalmas, de az ingatlanállomány használati és piaci értéke rendkívül tartóssá válik az egyedi, különleges történelmi atmoszféra és a funkciógazdagság miatt. Főként, ha védetté válik. A maradandó érték potenciális fedezetet nyújt a fejlesztésekhez: az utak, parkolók kialakítására a közterületek alatt, ill. parkolóházak létesítésére tömbbelsőben és alacsonyabb értékű ingatlanokon. Utóbbi szükséges „tisztáldozat” az autó- és parkoló mentesített köztér bővülés nyereségéért cserébe. Feltételezhető, hogy 1-1 ingatlan felvásárlásával és parkolóházzá fejlesztésével a beruházás megtérül az ingatlanállomány összérték-növekedésében. A beruházások miatti értéknövekedés lehetőséget teremt további fejlesztési források képzésére visszaforgatásos finanszírozási konstrukció alkalmazásával, pl. ha egy lehatárolt terület bevételeiből, adóiból képeznek pénzügyi alapot. *(Ennek kifejtése szintén külön cikket igényel.)*

Amennyiben később úgy változik a belvárosi életmód, hogy radikálisan csökken az autótartás iránti igény, mert a gyaloglás, a közösségi közlekedés kiváltja, akkor a megüresedő parkolási létesítmények tereibe betelepülhet az áruraktározás és más funkció. A belső városrészek lakó-, üzleti, iroda-, szolgáltató, vendéglátó helyeinek kínálata tovább szélesedhet. Szükségessé válik azonban a hasznosítható helyek feltöltése, kiszolgálása. Potenciálisan hasznos lehet erre a célra a metróhálózat alagút- és állomásrendszere, mivel a legforgalmasabb, üzletekkel, vendéglátóhelyekkel leginkább ellátott helyek alatt húzódnak. Az alagutak, állomások – feltételezem – használhatók áruszállításra (éjjel), összeköthetők elosztó- és tárolóhelyekkel, liftekkel. Erre alkalmas a citylogisztika, amely képes hasznosítani a fölöslegessé váló mélyparkolók, parkolóházak tereit. Így biztosítható az ellátás közeli depók kialakításával, házhozszállítással kis kézi vagy elektromos szállítóeszközök, liftek

igénybevételével. Az új, nagy léptékű projektek esetében, mint a HÉV- és metróvonalak, ill. a pályaudvarok földalatti összekötése, vagy a rakpartok, hidak környezetének rendezése kiváló lehetőséget kínál a városhasználat minőségi javítására. Például, a 4-es metró túl közeli állomásai így

„értelmet kapnak”, új citylogisztikai funkcióval bővíthetnek.



Az emberek nem férnek el az autóktól II.

Az itt vázoltak egyfajta városrehabilitációt írnak le, amely akkor válik dinamikus folyamattá, ha a fizikai keretet olyanok használják és élik, akik adekvátak az eredeti létrehozókkal. A városrehabilitáció teljes értelmezéséből kell kiindulnunk, ami az épület, a funkció, a környezethasználat és a tulajdonosi tudat szimbiózisának

rekonstrukcióját jelenti. A városhasználati rekonstrukció fő jellemzője az épített értékek és funkciók megőrzése, gazdagítása, a lakó- és üzlettulajdonosi struktúra rendezése, az ingatlanhasznosítás és a köztér használat harmonizálása, megújítása. Megőrzés alatt az értendő, hogy az eredeti épületbe eredeti, vagy ahhoz hasonló, az épület értékeit megtartó funkció kerüljön, hiszen egy épület arra a legalkalmasabb, amire eredetileg létrehozták. Az „eredeti épületbe – eredeti funkciót” elvből logikusan következik, hogy az eredeti funkció helyreállítását leginkább az eredeti, vagy ahhoz hasonló lakó- és üzlettulajdonos típus valósíthatja meg. Ezen egymást feltételező egységeknek az újraélesztése a cél. Ezt röviden „élő Belváros”, „élő Vár” koncepciónak nevezhetjük, ahol az „élő” kifejezés a funkciógazdag polgári életmód éltetését jelenti. (A „holt” jelző az egyoldalú, pl. turisztikai és vendéglátóipari célú hasznosítást fejezi ki.)

Kérdés, van-e, lesz-e olyan művelt, igényes és vagyonos polgári réteg, amely betölti e tereket, újraformálja a hajdani belvárosias életmódot, vállalva a minimalizált autóhasználatot? Alakul, mert

- A gyalogos- és zöldfelületek bővülése, a teraszok és közösségi helyek kialakítása, a megújuló közterek gyors benépesülése mutatja, hogy erős az igény az autós korszak előtti világ urbánus élményére, térhasználatára és folyamatos bővítésére.
- Újra keletkezik az a vagyonosodó társadalmi réteg, amely kezd hasonlítani a belvárost egykor beépítő, módos, sok tekintetben mintaadó polgársághoz. Ezek az emberek közül ma sokan kertvárosokban laknak, de keresik és élik az urbánus miliót. Egyre több fiatal költözik a tágabb belvárosba, veszi birtokba a köztereket, „felfrissítve” a régi környezetet.
- A védett műemlék épületek maradandóak, egyedi és örök értékek, ezért tartós, biztos befektetést, pénzügyi fedezetet jelenthetnek. Az idő az értéknövekedésüknek dolgozik.
- A belvárosi épületek új ingatlanpiaci szegmenst képeznek, ha funkcionálisan is védetteké válnak. Az épületek ma még alulértékelték a piaci és a társadalmi presztízis tekintetében.
- Ösztönző hatású a belvárosi polgári életmód megújulása szempontjából az ún. „slowcity”, „smart city” jelenség terjedése, ami a lakó-, a munka-, a rekreációs terek összeérésével jár, mint egykor.



„Koccanás helyett koccintást!” II.

- A belvárosias életforma reneszánszát erősíti a közösségi közlekedés egyre kényelmesebbé válása, az önvezető autók és a közautózás (carsharing) terjedése. Feltéve, ha utóbbiak igénybevétele nem jár növekvő közterület foglalással, forgalomnövekedéssel, túlzott gépjármű használattal.

A megvalósításról

A kínálatorientált városfejlesztés hatékony megvalósulása döntően múlik azon, hogy az alulról és felülről jövő impulzusok mennyire harmonizálnak egymással. Budapest és a kerületek fejlesztése ma döntően kormányzati és uniós forrásokból, részben magánberuházások révén történik. Az előzőekben láttuk, hogy létezik igény a belvárosias életmódra, a tömeges turizmust pedig szét lehet teríteni a városban. A belvárosi felszíni autó- és parkoló mentesítés megvalósítása azonban meghaladja a városlakók és -használók erejét, mivel ez már városszerkezet-fejlesztési szint. A felszíni autó- és parkoló mentesítés a gépjárműforgalom minimalizálásával, föld alá terelésével, a közösségi közlekedés fejlesztésével, a gyalogos és kerékpáros közlekedés kényelmességének tételével, általában az autóhasználat iránti igény csökkentésével érhető el.

Azzal együtt, hogy ez a célrendszer része a mai várospolitikának, szükség van nagy, hatáskörrel, forrással rendelkező intézményre, mert hosszú távú, ciklusokon átívelő és következetes megvalósítást igénylő feladatrendszerrel van szó. Erre kiváló példa az 1870-ben létrehozott Fővárosi Köz munkák Tanácsa (FKT), amely politikai ciklusokon és rendszereken, sőt államformákon át működött. A működését övező érdekkonzenzusnak köszönhető az a képzet, hogy Budapestet mintha egy kéz tervezte, építette volna évtizedeken át. Tevékenységének eredményeiből, hatásaiból élünk a mai napig.

Az FKT-hoz hasonló intézmény tudná relevánsan kezelni a tágabb belváros, a Várnegyed, a Duna-parti rakpartok autó- és parkoló mentesítését, mert a térszín alatti utaknak, mélygarázsoknak, parkolóházaknak, citylogisztikai bázisoknak hálózatot kell alkotniuk. Nyilvánvaló, hogy ez a városhasználati változás igényli a budapesti városszerkezet átalakítását. Biztató, hogy napjainkban létrejött az FKT-hoz hasonló jellegű intézmény Fővárosi Közfejlesztések Tanácsa néven, amely küldetésében alkalmas lehet ilyen feladatok végrehajtására.

A jövő Budapestjének tervezésekor figyelembe kell venni a talán nem túlzó megállapítást, hogy a városhasználatban paradigmaváltás zajlik. Nehogy a parkoláson, a városfejlesztés Achilles-sarkán múljon a váltás.