Közlekedésfejlesztés Magyarországon

BPMK és MMK Közlekedési Tagozat által szervezett konferencia előadás

Balatonfüred, 2016. május 10.

A közlekedés helye és szerepe a terület- és településrendezésben (egy településtervező szemével)

Elöljáróban

1975-től 1986-ig településrendezési terveket készítettem a VÁTI 3. számú, Településtervezési Irodáján. Harminchárom település általános, összevont és egyes városrészek részletes rendezési tervének készítésében vettem részt, felerészt a munka irányítójaként, összefogóként. Legfontosabb munkáim Eger, Kalocsa és Szekszárd városokhoz kötődnek. A regionális tervezésben a „Termálvízre alapozott üdülés és idegenforgalom fejlesztése Magyarországon" c. ENSZ támogatta munkában szereztem tapasztalatokat, meg az általános rendezési tervekhez készülő regionális összefüggések vizsgálata témájú tanulmányok, munkarészek készítői révén. 1988-tól 2008-ig a szakterület irányításában tevékenykedtem: ez kilenc minisztériumhoz és országos hatáskörű szervhez kapcsolódik (anélkül, hogy munkahelyet változtattam volna). E szervezetekben többször és több éven át egy szervezeti egységhez tartozott a területrendezés és a településrendezés, így mindkét területről voltak információim. Az utóbbi években tájépítészeket és településmérnököket tanítok, s a MUT elnökségében is érnek benyomások a tervezés mikéntjéről, problémáiról. Egyik húgom, Körmendi Mária építőmérnök, aki a BVTV-ben, majd a közlekedési hatóságon dolgozott, vagyis abból a nézetből is van segítségem.

Visszatekintés

Az újkori településtervezés kiváltói, kikényszerítői, segítői a tűzvédelem és az egészségügy mellett a közlekedés voltak. A közlekedés térség- és városformáló hatása elsőként a városi utak (kezdetben települési léptékben), majd a hajózás (pl. Írország belső hajózható csatornarendszere akkorra készült el, amikor már a vasúti közlekedés felvirágzott, így azt nem is használták), utóbb a vasútfejlesztés és a közelmúltban ismét a közúti közlekedés (elsősorban a gyorsforgalmi úthálózat) területén volt jelentős. A középkor jellemzően nőtt városait az újkorban utakkal szabták át (Róma: zarándokutak, célpontok; Párizs: Haussmann báró sugárútjai), illetve fejlesztették (Bécs: Ring), s az új beépítésű részeken már a közlekedési hálózat volt a meghatározó (Barcelona, USA városai). Egyes esetekben a különböző közlekedési rendszerek a tervekben „összecsúsztak", egyidejűleg jelentkeztek, hiszen Reitter Ferenc körúti

hajózható csatorna terve Buda-Pestre (tulajdonképpen Pestre) 1862-1865-ben készült, s néhány évre rá mégis a közúti körút tervről hozott törvényt az Országgyűlés.

Az ország vasúthálózata még abban az időben épül ki, amikor mai értelemben területrendezési tervezésről még nem beszélhetünk (bár a reformkor nagy közúti tervei, vasúttervei és vízrendezései valójában nagyobb hatásúak voltak, mint a XX. század területrendezési tervei). A vasutak kiépítése sok településben, jelentős városokban is az egész településre, s annak központjára is erős hatást gyakorolt: a tradicionális központtól a vasút(állomás) felé eső területen épültek a jelentős középületek (Kiskunfélegyházán, Szolnokon) . Győrött a városháza az állomás előtti térre került – kívül a történeti központon.

A közlekedési szempont oly fontos a településeken, hogy egyes települési formák az utakról, úthálózatukról kapták a nevüket: ilyenek az útifalu, a derékszögű/ortogonális rendszerű település, a sugaras-gyűrűs szerkezet, a lineáris város (két párhuzamos útra szerkesztett település), sőt annak hiánya, ill. speciális volta miatt nevezték el a halmaztelepülést ekként.

Egy szakmai kitérő

A vasúthálózat építésével kapcsolatban többféle legenda terjedt el a szakmai köztudatban (történész, építész, városrendező körökben), például, hogy a katolikus egyház helyi vezetői, a püspökök ellenezték a fejlesztéseket, s ezért a püspöki (érseki) székhelyeket elkerülte a vasút. Erre Esztergom, Kalocsa és Eger városát szokták (volt) bizonyítékként emlegetni. Nem vagyok történész, tehát nem akarok igazságot tenni, mégis meg kell említenem, hogy alighanem kommunista téveszmékről van szó, mert e városok vasúti fővonalak általi elkerülését egyszerű természetföldrajzi adottságok határozták meg. Esztergom nagyvasúti kapcsolata Párkányban volt, mert Pest és Pozsony összekötése azon a parton volt lehetséges; Kalocsa a Duna-menti sík közepén fekszik (ez kb. 25-30 km széles), s ezen a területen - évszázadokon keresztül - nem vezettek jelentős utak sem, nemhogy vasútépítésbe kezdtek volna; Eger pedig az egri völgyben bújik meg, messze a hegyek lába előtt jól kiépíthető, Pestről Miskolcot és mindenekelőtt Kassát elérő vasútvonal optimális nyomvonalától. Mellékesen érdemes emlékeztetni, hogy a püspöki székhelyek közül Szombathely vasúti gócpont, Nagyvárad, Győr és Veszprém szintén, s Pécset is a Mecsek árnyékoló hatása és a déli területek jelentős népesség- (egyetlen városa Eszék, 80ezer lakossal) és célpont-nélkülisége miatt érte el csupán egy szárnyvonal.

Tovább a történeten

A közlekedési kérdések megoldásának jelentőségét mi sem bizonyítja jobban, mint hogy Pest-Buda, majd Budapest fejlesztésével kapcsolatban az Országgyűlés alkotta törvények nagyobb része egy-egy jelentős közlekedési elem létrehozására irányult: Lánchíd, Sugár út, Nagykörút. Érdemes megemlékezni ezeken kívül a Fővárosi Közmunkák Tanácsát létrehozó törvényről, valamint a kisajátítási törvény(ek)ről.

A közúti közlekedés mindig meghatározó tényező volt, és ma is az a települések életében, s így a településrendezési tervezésben is. Egyrészt az úthálózat az egyik legállandóbb eleme a településeknek (Római út a Balaton-felvidék egyes településein), másrészt területe közterület, s így a telkek közötti összeköttetést biztosítja. A közterületek négy-öt alapvető funkciójából (találkozások tere, rendezvények területe, információs hálózat, közművek elhelyezése és elérés/közlekedés) a közlekedés talán a legjelentősebb, leggyakoribb rendeltetés. A mai városrendezési tervek előfutárai, az első tervek szinte csak arra szorítkoztak, hogy a közterületek hálózatát és az ezek által határolt tömböket (építési telkeket, telektömböket) lehatárolják, elválasszák egymástól. (Schilson terve a Lipótvárosra, Hild János 1805-ös pesti szabályozási terve, Preisich könyvből/vagy az Egy tanszék 80 évéből egy két világháború közötti terv, Olajos Csaba BAZ megyei korai községrendezési tervei; Kisvárda 1943-44. szabályozási tervei még utcák szabályozásáról szólnak – Heller Andor okl. mérnök irodája, Kisvárda).

Egyes esetekben a közlekedéstervezés radikális változtatásokat, jobbítást tudott elérni városok és falvak életében: Kalocsán a Budapest és Baja közötti út áttörésével, átvezetésével a kerteken, „városszéli" területen, jelentősen tehermentesítette a város főútjait (a Kórház előtti utat, meg a város több évszázados főutcáját), a 81-es út korszerűsített nyomvonala elkerült három-négy falvat és városkát (Kisbér, Bakonysárkány, Mór, Söréd, Sárkeresztes), enyhítve azok környezetszennyezésén és balesetveszélyén.

A túlzottan technokrata megközelítés veszélyekkel jár: Eger 1971-es ÁRT-je és városközpont RRT-je a völgyben hosszan elnyúló város közlekedési gondját egy négysávos alagúttal javasolta megoldani, amely a vár alatt vezetett volna, és a történeti városközpont északi felét leradírozta.[1] Az volt az egyetlen szerencse, hogy nem tudták hol elkezdeni az átépítést. A város műszaki szakemberei így jellemezték a helyzetet: „A házak helyén utak vezettek, s az utak helyén házak álltak." Néhány év múlva az új terveken már egészen más megoldások szerepeltek, amelyek máig jól

[1] Az ügy pikantériája, hogy a vár egyik különlegessége a mélyben húzódó négyszintes alagút/pincerendszer. Az egykor fallal körülvett városrész északi felén csak a görögkeleti templom és parókia, valamint a Serviták temploma és rendháza élte volna túl a „rendezést". Városrendezési terv: VÁTI, közlekedéstervező: UVATERV. A terv az ÉVM tervtanácson dicséterben részesült.

szolgálják a várost (tervezők: Kálmán Lászlóné Ráduly Piroska és Mezey András, VÁTI). Ennek a tervnek metodikai újítása az volt (amit, azóta se gyakran alkalmaznak), hogy egyszerre készült a város egészének és központjának tervezése, így a történeti belvárost keletről elkerülő főút tervének kritikus szakaszának megvalósíthatóságát M=1:500 léptékben vizsgáltuk meg – párhuzamosan az általános rendezési terv 1:25000 és 1:10000-es léptékű munkáival.[2]

M0-ás körgyűrű Pesten: 1974-ben merült fel komolyan a gondolat,[3] s 1980-ban került be a területfelhasználási és településszerkezeti tervbe, de nem került átvezetésre a szabályozási tervekbe. Ez vezetett arra az eredményre, hogy már 1989-ben át kellett dolgozni a körgyűrű terveit, s az út egyre kijjebb és kijjebb került a városból. A jelenlegi nyomvonal kijelölésével szinte egy időben merült fel az a gondolat, hogy a város külső kerületei közötti kapcsolat érdekében szükség van egy körútra, kb. az M0 korábbi tervezett nyomvonalán. Az 1970-es általános rendezési tervben magas vezetésű útként a Hungária körút fölött képzelték el a nagykapacitású körgyűrű megépítését. Ez az az időszak, amikor az Újpalotai lakótelep terve is – központjában – külön-szintű gyalogútrendszerrel került elfogadásra.[4]

A technokrata szemlélet más „eredményeket" is hozott: Közúti felüljárók és gyalogos-aluljárók épültek túl gyakran a Fővárosban – pl. a Nyugati téren, a Baross téren, ill. pl. az Erzsébet híd pesti hídfője környékén – mindjárt három is (majd felszámolásuk néhány évtizeddel később).[5] A Főváros tervezési gyakorlatában az évtizedek fordulóján készült rendre a településszerkezeti terv, s az évtizedek közepén – ettől függetlenül – a közlekedési hálózat fejlesztési terve. Így történhetett, hogy a közlekedéshálózat-fejlesztési tervnek nem minden eleme került átvezetésre, beépítésre a rendezési tervekbe. Ennek pl. az lett a következménye, hogy az Egér út építése éveket késett, mert nem volt meg a jogalapja az úthoz szükséges kisajátításnak.[6] A közlekedési ágazat félkatonai jelleggel a létező szocializmusban szinte úgy működött, mint állam az államban. Vertikumával erőből oldotta meg a gondokat, a feladatokat. A MÁV szakemberei felálltak és eltávoztak az olyan tárgyalásokról, ahol felmerült a vasút területének bármily kismértékű csökkentése. E

[2] Az RRT tervezői: Körmendy Imre, Korbinits Dezsőné, Sedlmayr Jánosné és Mezey András, VÁTI, 1977-1980.
[3] A főváros közúthálózatára már a II. világháború előtt készültek olyan tervek, amelyek a pesti oldalon a Róbert K. - Hungária – könyves K. körúton kívül még két körutat tartalmazott, de ezt a háború és az ötvenes évek egyéni közlekedésellenes politikája elfelejttették.
[4] Tervező: Tenke Tibor, TTI. E tervnek a nyugat-európai városépítési kísérletek között voltak előzményei: a jellemzően újra utak mellett alkalmazott intenzív beépítés és a külön-szintű gyalogosfelületek rendszere megjelent Van der Broek – Bakema: Pampus projektjében (Amsterdam) – lineáris koncentráció és Candilis – Josic – Woods: Toulouse le Miraille tervében. Idézi ezeket Meggyesi Tamás: A 20. század urbanisztikájának útvesztői c. könyvében. TERC, Budapest, 2005. (139 és 141. lap).
[5] Vajon megérjük-e, hogy újra ehhez az eszközhöz nyúlnak a tervezők?
[6] Három tulajdonos zártkerti ingatlanjainak kisajátítása legalább három évvel késleltette az út építését.

területen óriási eredmény volt a Dunapart teherpályaudvar feladása és más célú hasznosítása – ami a Világkiállítás terveinek, pontosabban a terveknek és a kormány rendezés melletti elkötelezettségének volt a következménye.

A településrendezés esetenként évtizedekre előre tervez, ún. helybiztosítás a feladata. A napi „problémák" kezelése során sokszor feledésbe merülnek a távlatos igények. A 6-os út bevezető szakaszát, a mai Szerémi utat már a II. világháború előtti években szerepeltették a szabályozási tervekben. Ötvenegynéhány évvel később, amikor konkréttá vált a beruházás, az utat sokan ellenezték, mivel túl közel került közben épült lakóépületekhez. Végül a fejlesztés zöld utat kapott, s a lakások védelmére zajgátló fal épült. Ma végighaladva ezen az úton, láthatjuk, hogy az út megépítését követő évekbeli lakóházak („lakóparkok") közelebb állnak az úthoz, mint a régiek, s eléjük semmilyen védő fal nem épült. De ez a kérdés túlmutat jelenlegi témánkon. A több évtizedes tervelőzmények és tudatos helybiztosítás sem segít minden esetben: az M1-es és M7-es közös bevezető szakasza a Hamzsabégi úton érkezett volna meg a Rákóczi hídhoz. Ennek érdekében a házakat 44 - 64 méterre építették a vasúti töltéstől. Az út – a rendszerváltás körüli hatalmi bizonytalanságban még sem ezen a nyomon épült meg, hanem két erőteljes kanyar után a párhuzamos Galvani út – Andor utca tengelyen, ahol a mindkét oldalon sorakozó lakóházak távolsága általában ennél kisebb.[7]

M1-M7 és a települések: Budaörs, Érd, … A területrendezési és a településrendezési tervek összehangolásának hiánya, illetőleg az érdekelt államigazgatási szervek korlátozott lehetőségei (és az önkormányzati rendszer gyermekbetegségei) eredményezték azt az áldatlan állapotot, amikor a meglévő autópályákra ráépültek a települések, ráadásul olyan területfelhasználási egységekkel, amelyek csendet igényelnek (pl. lakóterületek), s az államnak kellett utólag zajvédő dombot, falat stb. építeni. E folyamatban kirívó példa Budaörs, ahol a domboldalon az útnál magasabb utcákban építkeztek, s így egyszerű fal nem is volt elég a védelemre.[8]

A térségi (országos, regionális és megyei) és a helyi érdekek ütközése, a hierarchia érvényesítésének hiánya másutt is komoly gondokat okozott és okoz. A Kőröshegyi völgyhíd és M7 nyomvonal két település (Kőröshegy és Balatonföldvár) „érdeke" (és egyes hírek szerint a két település közötti telektulajdonosok érdekérvényesítő képessége) miatt épült meg 10-15 milliárd forint pluszköltséggel. A Balaton kiemelt üdülőkörzet területrendezési terve és helyi építési szabályzata – önkormányzati

[7] Két panelház távolsága 75 méter, de vannak olyan szakaszok, ahol a kétoldali beépítés között kevesebb, mint 40 méter a távolság. a kétoldali érintettség miatt a zajjal terhelt lakosság is nagyobb.
[8] A KTM-ben, a KKA-ból finanszírozták a zajvédő beruházást, a tárca illetékes részlegének előterjesztésére. Részletekről bővebben Berndt Mihály szakértő tud.

nyomásra - két nyomvonalváltozatot tartalmazott e szakaszon. A tervezőknek csak annyit sikerült elérni, hogy az évtizedek óta a két település között húzódó tervezett nyomvonal[9] bennmaradhatott a törvényben, de az engedélyezési eljárásban már figyelmen kívül hagyták a törvény azon előírását, hogy „terepszint közelében kell vezetni az utat". Sőt a Bíróság attól is függetlenítette magát, hogy az erdőtörvény kiemelten védte azt az erdőt, amelyen átvezették az utat.[10] Más helyeken is látszott, hogy a területi tervezés és a közlekedési tervezés kapcsolatát szorosabba kell fűzni. A példák az M0 északnyugati szakasza (Pilisborosjenő és kiváltképp Üröm ellenállása), a Megyeri híd körüli anomáliák (Szigetmonostor követelései és természetvédő szervezetek ellenállása), a keleti szektor (XVI. kerület és Csömör).

Még mindig a területrendezési tervezésnél maradva, érdekes volt a közlekedési szakma hozzáállása az országos területrendezési tervhez. Más ágazatokhoz hasonlóan (pl. környezetvédelem) a Tárca is ki akart maradni a törvényből (természetesen nem expressis verbis, csak különböző egyeztetési taktikákkal), s függetlenségüket fenntartani. Később változott a helyzet, majd ismét előtérbe került az önállósodás: ez öltött testet a gyorsforgalmi úthálózat közérdekűségéről és fejlesztéséről szóló törvényben,[11] meg a területrendezési hatósági eljárásról szóló kormányrendeletben, valamint az OTrT-beli eltérési lehetőségek beépítésében (az utak egyes pontjai fixek csak, ezek között „csóválható" az út).[12]

A területi tervezés és a közlekedéstervezés régóta húzódó, jobbára megoldatlan kérdése a települések rászívódása, rátelepülése az országos közúthálózatra. Ékes példája ennek Ludányhalászi, ami 4,5 km hosszan húzódik az országút mentén, de hasonló a városokat elkerülő szakaszok, új utak fokozatos lakott területi szakaszokká válása, a forgalom lassítása, nehezítése (pl. Szombathely és Kőszeg közötti út). Gyakran a térségi és az országos érdekek nem érvényesülnek a települések erőteljes érdekérvényesítésével szemben (önkormányzat versus hatóság). Másutt a települések szenvednek, pl. a 86-os út felújítása során, a községen átvezető utat szélesítette a közútkezelő, s épített hozzá kiemelt szegélyeket, de így az átmenő

[9] A Balaton regionális rendezési terve tartalmazta már a nyomvonalat a rendszerváltozás előttről.
[10] Az erdőről és az erdő védelméről szóló 1996. évi LIV. törvény szerint erdőt más célra felhasználni csak akkor szabad, ha a térségben nincs más hely. Az önkormányzatok – az információk szerint - úgy nyilatkoztak, hogy nincs más hely, pedig a Balaton törvény 2000-ben elfogadott változata a két település beépített területe közötti változatot tartalmazta (s az idézett szöveg pedig ezt a változatot preferálta).
[11] 2003. évi CXXVIII. tv.
[12] A geometria törvényszerűsége szerin két, 60 km-re eső pont közötti legnagyobb eltérés szélső esetben akár 14 km is lehet a lerajzolt változathoz képest (mindkét irányban)! Íves vonalvezetés mellett az ellentétes ív egy rész több mint 27 km-re kerülhet.

forgalom még inkább fölényben érzi magát. Szil község csak hosszas csatározással tudta elérni, hogy a község két végén lassító elemek kerüljenek az útra.[13]

Ugyanígy kétséges azon települések helyzete, ahol a vasút kettévágja a települést, s a két településrészt összekötő út az országos úthálózat része. Már csupán hab a tortán, ha a vasúti keresztezés beleesik a tolatási határba. Vámosgyörkön így a vasúti átjárás 24 órán belül akár 4-5 órát is ellehetetlenül(hetett). Meg kell jegyezni, hogy nem a közlekedés a hibás ezért a helyzetért, hanem az egykori településfejlesztés, mert a vasúti dolgozók telkeit gyakran a községtől eltérő oldalon jelölték ki.

A településrendezés és a közlekedéstervezés egyik izgalmas területe volt már a 70-es évek közepétől a gyalogos utcák, gyalogos/elsőbbségű zónák kialakítása. Ennek első példái között olyan is szerepel (Kecskemét főtere), ahol puccsszerűen alakították ki az utak lezárását – legalábbis a helyi beszámolók szerint. Többnyire azonban szoros együttműködés alakította ezeket a megoldásokat. Örömömre szolgál, hogy Mezey András kollégámmal, a VÁTI-ban együtt tervezhettük Eger belvárosának „sétáló belvárossá" alakítását. Emlékszem, hogy a tervezési program egyeztetése során még a szakmában jeles kollégák is kétkedve szemlélték a terveket. A hely máig működik, sőt az utóbbi években még tovább bővült a gyalogos övezet. Sőt az 1979-ben még csak álmodott parkolóház is megépült (bár egyes vélemények szerint kissé szűkös mind kapacitásában, mind belső méreteiben).

Ezzel már át is értünk a következő kényes területre, az ún. állóforgalom kérdésére. Ez a kérdés mindmáig kissé elhanyagolt terület a magyar településfejlesztésben és -rendezésben. A szocializmus évtizedeiben mellékes problémaként kezelték, groteszk módon éppen Budapesten engedte meg a szabályozás, hogy a lakótelepeken csak a lakások egyharmadának megfelelő parkolóhely létesüljön a beruházás során, míg vidéken – ahol kisebb volt az ellátottság – az ötven százalékot követelték meg. E tekintetben máig sok megoldatlan kérdés van: elég itt csupán a P+R parkoló-rendszer anomáliára gondolni (s a rengeteg eladott e célra korábban kijelölt területekre), aztán az egykor a részletes rendezési tervekben kijelölt parkolóházak telkének eladása és más célra történő beépítése (V. kerület, Molnár utca, II. kerület, Horvát utca), a megépült parkolóház/mélygarázs egyes részeinek más célú hasznosítása (Mamut 2 mélyszintje és a Mamut 1 melletti parkolóház felső szintjének feláldozása a mozi érdekében). További kétséges döntés a mélygarázsoké, ami a legdrágább megoldás, mégis sokszor ezt választják (mintha nagyon gazdagok lennénk). Számomra érthetetlen módon sok rendezési tervben egészen őrült megoldások szerepelnek: a

[13] Ebben segítségére volt két Körmendy: János, az egykori Győr – Moson – Sopron megyei főépítész, évekig a Nyugat-dunántúli Területi Főépítészi Iroda munkatársa és Imre, a minisztérium dolgozója.

rendszerváltás körüli években pl. Debrecenben a lakótelepek rendezési tervében feltűntek központi lifttel működő henger alakú gépi silók, amelyek a térszín alatt 10-12 szinten helyeztek volna el személygépkocsikat. Ezek láthatóan képtelen megoldásai a parkolási problémáknak.

Az is tetten érhető, hogy vállvonással intézzük el azokat a gondokat, amelyek maradéktalanul nem oldhatók meg, így - többek között – a parkolási mérleg kérdéskörét.

Megemlítem azt a gyakorlatot is, ami kiváltképp Budapesten járta, járja évtizedek óta, hogy telektömbönként készülnek ún. szabályozási (korábban részletes rendezési) terveket. Ennek az az eredménye, hogy éppen az összefüggések vesznek el mind a közlekedésben, mind a környezetvédelemben.

Nem feledkezhetünk meg a jogszabályi előírások alkalmazásának kérdéseiről sem. Pl. az OÉSZ-ben, majd az OTÉK-ban meghatározott szélességi értékek (szabályozási szélességek) létesítési szabályok, visszamenőlegesen, meglévő, megmaradó utakra nem érvényesek. Ezt a létező szocializmusban egészen másként alkalmazták (képzeljék el azt a szabályozási tervet, ahol a kétbeltelkes Polgár belső halmazos településének közeit, utcácskáit a tervező mind 16, ill. egyes utakat 22 méteresre szabályozta: beépíthető telekterületek nem maradtak!), s információim szerint sok hatóság ma is ezt az irányvonalat akarja érvényesíteni. Az igazsághoz az is hozzátartozik, hogy sok településen a régi közterületek keskenyebbek, mint sok európai (elsősorban északi és nyugati) országban.

A gondokat és a feladatokat még sokáig lehetne sorolni (pl. a területi gondolkodás hiánya, amikor a nagykapacitású kötöttpályás vonalak közelében nem intenzív beépítések épülnek, hanem laza családi-házas lakóterületek), de összefoglalásként annyival fejezném be, hogy a területi tervezés (térségi és település) során erősíteni szükséges az urbanisztikai tervezés és a közlekedéstervezés kapcsolatát már az oktatásban, aztán a kutatásban s az élet számos területén. A kutatáshoz csupán egy témát kiemelek: a műszaki infrastruktúra és a területek, telkek felhasználásával, beépítésével kapcsolatban szokás emlegetni a háromféle ütemezést (megelőzőt, párhuzamost és követőt). A tervezés számára leginkább a megelőző tűnik a legjobbnak. Ezzel kapcsolatban merül fel a kérdés, hogy bizonyos nagyságrendű fejlesztéseknek nem kellene-e előfeltételként meghatározni egy-egy hiányzó közlekedési hálózati elem meglétét, kiépülését. Pl. a Csepel-sziget északi csúcsának intenzív beépítését a Galvani híd és a rávezető úthálózat megépítése meg kell, hogy előzze. Némely esetekben a közművek hiánya, kapacitásproblémái már szerepelnek feltételként, de a közlekedési kapacitás ily módon nem.

Külön téma lenne a különböző közlekedési módok egymáshoz való viszonya. Rendre azt tapasztaljuk, hogy az éppen aktuális közlekedési kérdést próbáljuk megoldani, másokról pedig megfeledkezünk. Kerékpárutak épültek rendre csökkentve a parkolási lehetőségeket, gyalogosterek és utak létesültek, s megint a parkolás rovására (ez a gyakorlat még EU-s pályázatokban is feltűnik – lásd „funkcióbővítő rehabilitáció" a II. kerület központjában, a Lövőház utca, Keleti Károly utca térségében – e területen kb. 110 parkoló szűnt meg). Az örvendetesen egyre nagyobb kiterjedésű gyalogosterületeken is a parkolás húzza a rövidebbet. E tekintetben az sem igazi megoldás, amikor a korábbi felszíni parkolást mélygarázzsal „pótolják", amit a legtöbb ember nem tud megfizetni.

Izgalmas kérdés az is, hogy a gyalogosforgalmat kell-e és lehet-e méretezni, tervezni.

A terület- és településtervezésnek és a közlekedési szakmának erősíteni szükséges az együttes gondolkodást, egymás szempontjainak megismerését s méltánylását, a párbeszédet.

A szakmáknak együttesen célszerű a politika-csinálók számára világos irányokat javasolni, mert csak akkor van meg a minimális esélye annak, hogy ezek a szakmai, környezeti és társadalmi szempontok megértésre és felvállalásra találjanak.

Budapest – Balatonföldvár, 2016. május

Körmendy Imre