

Kiss Károly:

A fővárosi közlekedési gondok háttere: az agglomerációs burjánzás

Az átkosban a területfejlesztési és települési politikában szigorú elvek érvényesültek. Nekem pl., miután elvégeztem az egyetemet és egy minisztériumban kezdtem dolgozni, miniszterhelyettesi ajánlásra volt szükségem, hogy a fővárosban lakást vehessek (a szüleim pénzén). A fővárost így óvták a túlszűfolttságtól. Az agglomerációban lévő településeken is erős korlátozások érvényesültek. De a rendszerváltás után ezek a kötöttségek megszűntek. Az agglomerációban hatalmas lakásépítési láz kezdődött. A Buda környéki dombok, hegyoldalak beépültek. Úgyszintén a Dunakanyarba vezető utak menti területek is. Az embernek az a benyomása, hogy az agglomerációban semmilyen kontroll vagy korlátozás nem érvényesül. Az önkormányzatok saját hatáskörben belterületté nyilvánítják a külterületeiket, közművesítik, és jó pénzért eladják az építkezni vágyóknak. Ez történik pl. Dunakeszin, vagy Gödön, de a többi főváros-közeli településen is.

Az új ház- és lakástulajdonosok zöme azonban a fővárosban dolgozik, ingáznak. De hogyan jussanak el a munkahelyükre? Tömegközlekedés az újonnan beépített területeken nincs (és nem is lenne kifizetődő), az új háztulajdonosok autóval közlekednek.. Ha már szabadjára engedték az agglomerációs burjánzást, meg kellett volna – és meg kellene – teremteni a beutazás feltételeit. A vasútállomásokon tömegesen kellett volna P+R parkolóhelyeket kialakítani. Ahol pedig nincs vasúti közlekedés vagy hév, a fővárosi tömegközlekedés végállomásainál kellett volna nagy P+R parkolókat kialakítani. A logikus az lett volna, hogy az újonnan beépített területeken élők elautóznak a legközelebbi vasútállomásig, vagy busz- és villamos végállomásig, ott leparkolnak és vonattal vagy tömegközlekedéssel járnak be a fővárosba. A terület- és településfejlesztési politika megbocsáthatatlan bűne, hogy ezeket a feltételeket nem teremtette meg, illetve nem követelte meg az illető önkormányzatoktól. Miközben pl. százszámra épülnek az új házak Göd és Sződliget között a 2-es út mentén, a felsőgödi vasútállomásnál jó, ha egy tucat parkolóhely van. Sőt, még az autópályákat is fejlesztették, hogy az agglomerációból gyorsabban el lehessen jutni a fővárosba. – És hogy ott mi lesz a bezúduló forgalommal, a terület- és településfejlesztési politika azt már nem tekintette feladatának.

A kormányzati oldal több évtizedes, vétkes mulasztása most a radikális zöld elvakultsággal ütközik össze. Elvileg egyet lehet érteni azzal, hogy a főváros nem az autókért, hanem az emberekért van, egy nagyvárosban elsősorban a tömegközlekedéssel, és nem autókkal kell utazni. És a tömegközlekedésnek, a gyalogosoknak és a bicikliseknek elsőbbségük van az autósokkal szemben. Ezt mind kényelmi, mind egészség- és környezetvédelmi okok indokolják. De az autós forgalom csökkentéséhez meg kellett volna és meg kellene teremteni a feltételeket. Ha a terület- és településfejlesztési politika vétkes módon szabadjára engedte az agglomerációs burjánzást, akkor ezt megelőzően, de legalább ezzel párhuzamosan gondolkodni kellett volna azon, hogy ez a sokezres (százezres?) tömeg hogy fog bejárni dolgozni a fővárosba.

Bp, 2023. szept. 7.