



Budapest, 2007. augusztus 2.
/2007

Bús Balázs
polgármester
Budapest III. kerület Önkormányzata

Tárgy: a Megyeri híd üzembe helyezése kapcsán szükséges intézkedések

Tisztelt Polgármester Úr!

Köszönettel megkaptuk 2007. június 20-án kelt, 36/2007/főép számú levelét. Örömmel fogadtuk, hogy megerősítette: továbbra is fontosnak tartják a megfelelő intézkedések meghozatalát annak érdekében, hogy a Megyeri híd átadása után ne növekedjen tovább a már ma is sok esetben elviselhetetlen gépjármű-forgalom a III. kerületben. Levelük egyes pontjaival kapcsolatban a következő észrevételeket tesszük:

1.a)

Nagy mértékben elősegíthetné a nehéz tehergépkocsik forgalmának korlátozását, és az önkormányzatot tehermentesíthetné az adminisztratív teendők alól, amennyiben a kormány által bevezetni tervezett, a megtett úttal arányos díj a városi utakra is kiterjedne. A Levegő Munkacsoport, a Magyar Autóklub és a Magyar Közúti Fuvarozó Egyesülete egyaránt egy ilyen megoldást szorgalmaz. Kérjük, hogy lehetőségeik szerint Önök is támogassák egy ilyen rendszer alkalmazását. Egyúttal azt is célszerűnek tartanánk, ha a tehergépkocsik útdíjából származó bevétel egy részét az önkormányzatok kapnák meg (ahogy az például Svájcban történik).

1.b)

Önök azt írják, hogy „a kerület egész területén javasolt magas parkolási díj bevezetésével nem értünk egyet”, ezt azonban nem indokolják. Nem értjük, hogy a nem helyben lakók (hiszen az általunk javasolt magas parkolási díj csak rájuk vonatkozna) miért ne fizessenek magas parkolási díjat, ha a kerület közterületein kívánnak parkolni, és így a kerületben lakók elől foglalják el a helyet.

Továbbá kijelentik: „Célunk, hogy a kerület határán megfelelő kapacitású, tömegközlekedési átszállási lehetőséggel bíró P+R parkolók kerüljenek kialakításra, hogy ezzel csökkenjen az agglomerációból bejövő gépjárműterhelés.” Elvben ez jó megoldás lehetne, azonban komoly aggályaink vannak a gyakorlati megvalósítás tekintetében a következő okokból: (1) Jelenleg két nagyságrendbeli különbség van a bejövő autók száma és a P+R férőhelyek között. Ezt a különbséget érdemben leszűkíteni irreálisnak tűnik. (2) Még a szükséges parkolóhelyek kis részének a kialakítása is hatalmas költségekkel jár, és nem bizonyított, hogy a kívánt cél eléréséhez ez lenne a legköltséghatékonyabb megoldás. (3) Vélhető, hogy a P+R parkolók

1465 Budapest, Pf. 1676 • Telefon: (1) 411-0509, 411-0510

Fax: (1) 266-0150 • E-posta: levego@levego.hu • Honlap: www.levego.hu

megépítése közpénzből történne, vagyis az autózás további támogatást kapna. (4) Újabb jelentős zöldterületeket leaszfaltozásával járna, miközben éppen a zöldfelületek növelésére lenne szükség. (5). Ha megépítenének például 2000 férőhelyet, akkor valószínűleg 2000-rel több autó jönne be a fővárosba, ebből 2000 leparkolna, a városban pedig ugyanannyi autó közlekedne, mint korábban. Vagyis a P+R építése tovább ösztönözné a motorizációt. (6) A személygépkocsik száma Budapesten és környékén évente mintegy 30 ezerrel növekszik. A P+R parkolók építése semmiképp sem tudna „versenyezni” ezzel a gyors növekedéssel.

Sok város példája mutatja, hogy a P+R csak igen kis mértékben segít a közlekedési problémák megoldásában. Például Hamburg fejlett gyorsvasúti hálózattal rendelkezik, a nagyobb távolságú utazások jelentős része gyorsvasúton bonyolódik le. A városközpontban (5 km sugarú kör) öt percen belül elérhető egy gyorsvasúti állomás. A középső gyűrűben (15 km sugarú kör) autóbusszal való ráhordás és P+R kínálat van, a külső zónában pedig inkább a gépkocsihasználat és a jó P+R lehetőségek jellemzők. Mindezek ellenére a gyorsvasúti utasoknak csupán 3%-a érkezik személygépkocsival az állomásokra.

Nem állítjuk, hogy nem szabad egyetlen új P+R férőhelyet sem létesíteni. Alapos vizsgálat után ez helyenként célszerűnek mutatkozhat, azonban a fenti okok miatt nem várható, hogy a P+R férőhelyek bővítése érdemben javítani fogja a kerület közlekedési viszonyait.

l.c)

A gyalogos útvonalak fejlesztését az alábbi okokból javasoltuk:

- A gyaloglás a közösségi közlekedési eszközök használatának alapja, hiszen a megállókat a legtöbb ember hosszabb-rövidebb séta után éri el. Amennyiben a jelenlegi tendencia folytatódik, a közösségi közlekedés további teret veszít a városi közlekedésben, és még többen választják a gépkocsit minden nap, ami a jelenleginél is nagyobb, **megoldhatatlan** közlekedési gondokat fog okozni. Nyugat-európai fővárosokban a budapestinél is hatalmasabbak a közlekedési dugók, annak ellenére, hogy az elmúlt évtizedekben már megépítették a körgyűrűjüket (mentesítő körgyűrűket is), mert a közösségi közlekedés és a személygépkocsi munkamegosztása 20-30/70-80 százalék körül mozog. Ezt azt jelenti, hogy az emberek hetven-nyolcvan százaléka személygépkocsiba ül minden nap. Ezekben az országokban már felismerték, hogy a személygépkocsi-használat által okozott közlekedési káoszt csak egyféleképpen lehet megoldani: az autóhasználat alternatíváinak fejlesztésével. Budapesten ennek a felismerésnek a gyakorlatba ültetését szorgalmazzuk, hiszen látva az eddigi hazai és külföldi példákat, megállapíthatjuk, hogy a közutak bővítése zsákutcába vezet. Ebből az irányból előbb-utóbb vissza kell fordulni (amint a nálunk „fejlettebb” országok is visszafordultak; ez a fordulat azonban annál nehezekebb, minél messzebbre mentek az autóhasználat mértékében). A gyalogos útvonalak kényelmesebbé tétele elengedhetetlen, amennyiben a személygépkocsi-használat alternatíváit vonzóvá szeretnénk tenni, és el szeretnénk kerülni a még mainál is nagyobb közlekedési gondokat.
- A 11-es út (és kisebb mértékben, a HÉV) jelentős akadályt képez a gyalogos közlekedés számára, fizikailag elválasztva egymástól az egyes lakónegyedeket, és tömegközlekedési megállókat az út teljes vonalán. Felszíni átkelők létesítését azonban kizárólag a kerület legsűrűbben lakott részein javasoltunk, ott, ahol a gyalogos-forgalom jelentős (a Kaszásdűlői HÉV és a Köles utcai buszmegállók között, a Szentendrei úton a Raktár utca vonalában, és a Kórház utca - Raktár utca között). Véleményünk szerint ezeken a nagyon sűrűn lakott területeken a kerület lakófunkciói, aminek része a kényelmes gyalogos közlekedés biztosítása is, legalább annyira fontosak, mint a 11-es út közlekedési főútvonal szerepe. Megjegyezzük, hogy a gyalogátkelőhelyek jelentős

mértékben javítanák a helyi lakosok közlekedési körülményeit, anélkül, hogy a 11-es út forgalom-levezető képességét módosítanák.

- A helyi lakosokat és a gyalogos, illetve közösségi közlekedést előnyben részesítő intézkedések nélkül a gépkocsik szennyezőanyag-kibocsátása sokkal nagyobb mértékben növekszik közép- és hosszú távon, mint a felszíni átkelők létesítése következtében. A jelenlegi feltételek mellett a gépkocsi-használat vonzóbb, mint a gyalogos közlekedés vagy a közösségi közlekedés, hiszen a közlekedési infrastruktúrák kialakításakor a gépkocsi-használó zavartalan közlekedésének biztosítása, szinte minden esetben előnyben részesült a gyalogosok kényelmes közlekedésével szemben. A gyalogos közlekedés mostoha körülményeinek további fenntartása azonban csak a gépkocsi-használat további növekedésének kedvez és nem teszi lehetővé a közlekedési módváltást.

2.a)

A HÉV 20 évvel ezelőtt is sűrűbben járt. Amikor ritkították, akkor az autóforgalomnak kedveztek. Most ismét dönteni kell: a tömegközlekedést vagy a személyautózást részesítik-e előnyben A fentebb leírtak alapján, a kialakult súlyos helyzetben (amit látványosan jelez a napokban kialakult, minden korábbinál veszesebb levegőszennyezettség) nem lehet kétséges, hogy a lakosság érdekeit képviselni hivatott önkormányzatnak mit kell választania.

2.b)

A Békásmegyeri HÉV megálló közelében működő P+R megálló nagyon jó példája a kombinált közlekedésnek, és a megszüntetését sehol nem javasoltuk. Felhívtuk ugyanakkor a figyelmet arra, hogy a kerékpártárolók – jóval kisebb helyigényük okán – nyolc-tízszer annyi ingázót képesek a HÉV-re terelni, mint a gépkocsiparkolók. Elenyésző számú, 5-6 darab gépkocsi-parkolóhely kerékpárparkolóvá alakítása 40-50 kerékpár tárolását teszi lehetővé, ami a Békásmegyeri megállóba javasolt B+R parkoló kapacitásának már a felét biztosítja. (A dokumentumban ezt úgy fogalmaztuk meg, hogy „az Ország úti, a HÉV megálló aluljárójához legközelebb eső P+R parkolót szükséges alkalmassá tenni biciklitárolásra”, ez azonban nem jelenti azt, hogy a P+R parkoló teljes kapacitását biciklitárolásra javasolnánk!)

Itt szeretnénk hangsúlyozni, hogy a kerékpáros közlekedés feltételeinek javítása a kerületben jelentős előnyökkel járna:

A kerékpáros közlekedés előnyben részesítése lényegesen csökkenti a közösségi terek terhelését, a környezet szennyezését, a ráfordítás hatékonysága kiemelkedő.

A III. kerület szerencséje a HÉV, ennek feltárása, kihasználtságának növelése a kerékpártárolók megfelelő minőségű és mennyiségű elhelyezésével oldható meg legjobban. (ráhordási terület a 30-szorosa, mintha csak gyalogosok jönnének). A tárolónak jól látható helyen kell lennie, lehetőleg támasz típusú legyen, és megfelelően sok. A megállókhöz való kerékpáros eljutást leszállás nélkül kell biztosítani! Ugyanez vonatkozik a MÁV állomásokra is.

A kerületben nem csak az „áthaladó” – elsősorban turisztikai célú – kerékpárút fontos, hanem az egész kerületben javítani kell a kerékpározás feltételeit (csillapított forgalmú utcák; keresztezésekben megfelelő forgalomtechnika a kerékpárosok átkelésének segítésére; ahol szükséges, kerékpárút vagy sáv létesítése, és a járdák „kerékpármentesítése”; tároló minden közintézmény és szolgáltató elé, és ennek segítése az engedélyezés megkönnyítésével). A nemzetközi tapasztalatok alapján nagy bizonyossággal kijelenthető, hogy ebben az esetben jelentősen növekedne a kerékpárral közlekedő helyi lakosok száma.

2.f)

Egyet értünk Önökkel abban, hogy felemelték szavukat „a kerület határára nyomakodó nagyarányú ürömi lakóterületi fejlesztések ellen”. A kialakult helyzetet azonban valamilyen módon kezelni kell. Erre pedig a tömegközlekedés javítása és a személygépkocsi-használat visszaszorítása az egyik lehetőség. Ezt szolgálná az Üröm és Csillaghegy közötti buszjárat. Mi egy ilyen járat kialakítási lehetőségének a **vizsgálatát** javasoltuk, amely elvégzése után lehetne a döntést meghozni.

3.)

Kérjük Önöket is, hogy minden lehetséges fórumon sürgessék az esztergomi vasútvonal mielőbbi korszerűsítését. Egyúttal azt is kérjük, hogy szíveskedjenek megküldeni az új megállókra vonatkozó konkrét javaslataikat annak érdekében, hogy elképzeléseiket mi is tudjuk képviselni a MÁV Zrt.-vel folytatott tárgyalásainkon.

4.a)

Önök nem indokolják, hogy miért nem értenek egyet a tömegközlekedés előnyben részesítésével a Szentendrei úton. Miért tartják jobbnak a jelenlegi helyzetet, amikor a buszok sokszor csak araszolni tudnak a személygépkocsik között? Miért nem kívánják vonzóbbá tenni a tömegközlekedést, és ezáltal is csökkenteni a hatalmas autóforgalmat a kerület útjain?

Üdvözlettel:

Lukács András
elnök