

A Levegő Munkacsoport véleménye

a Balázs Mór tervről

Nagy általánosságban el kell ismernünk a BKFRT leporolóinak, és városlakóközeli hozóinak munkáját. Külön örülünk annak, hogy a Balázs Mór tervet készítői SUMP-ként, vagyis fenntartható közlekedési tervként mutatják be. Az Európai Bizottságnak 2009-ben a városi mobilitás cselekvési tervéről kiadott COM(2009) 490 közleménye szerint:

„A városi közlekedési rendszerek összetettsége, a városok és az őket körülvevő övezetek és régiók kapcsolatai és az ezeket érintő irányítási kérdések, az egyes közlekedési módok egymástól való kölcsönös függése, a városokban rendelkezésre álló tér szűkössége és a városi rendszereknek a szélesebb értelemben vett európai közlekedési rendszeren belüli szerepe integrált megközelítés alkalmazását követeli meg. Az integrált megközelítés nem csupán a közlekedési infrastruktúra és szolgáltatások fejlesztéséhez elengedhetetlen, hanem ahhoz is, hogy a politikai döntéshozatal során a közlekedési kérdések összekapcsolódjanak a környezetvédelemmel, az egészséges környezettel, a területhasználat-tervezéssel, a lakáspolitikával, a hozzáférés és a mobilitás szociális szempontjaival és az iparpolitikával.”

Ezt nem fogjuk tudni számon kérni a terv minden részletében, de úgy gondoljuk, hogy a figyelmet mindenképpen érdemes rá felhívni. Mint ahogy arra is, hogy miután ez az első eset, hogy ilyen szellemiségű terv készül Budapesten, még maradtak itt-ott nyomai a korábbi, voluntarista elképzeléseknek. Bár kinézetét tekintve lehet dicsekedni az M4 metróval, de az éppen az elmúlt 25 év legvoluntaristább, legelhibázottabb, a tanulmányban is tárgyalt helyzetért nagymértékben felelőssé tehető közlekedésfejlesztési projektje volt a fővárosnak. Ezért hangsúlyosan a fényképeivel díszíteni a tanulmányt az elején, nem éppen szerencsés választás.

A tanulmányban jól elkülönül az általános, elvi megalapozás két, és a gyakorlati elképzelések beavatkozási területekre tagolt négy fejezete. Az utóbbiak esetében jó választásnak tartjuk a hálózati, a jármű, a szolgáltatási és az intézményrendszer szerinti tárgyalást. Az első két fejezet azonban sajnálatos módon nem határoz meg indikátorokat, nem adja meg azokat a kritériumokat, amelyeken le lehet(ne) mérni a célkitűzések megközelítésének mértékét, és ami még fontosabb, amely kritériumok alapján kialakítható lett volna a beruházásigényes gyakorlati elképzelések megvalósításának meggyőző időbeli ütemezése. Ezen kritériumok meghatározásához különösen jó alap lehet a fenti idézet.

Szükségesnek tartjuk továbbá megjegyezni, hogy sürgősen be kellene építeni az első két fejezetben lefektetett célok és elvek érvényesítését a BKK-nál folyó napi munkába is annak érdekében, hogy azok ne csak a távoli jövőben, hanem már a napirenden lévő

felújítási, fejlesztési projekteken – például az 1-es villamos pályájának meghosszabbításában és a Bocskai út tervezett felújításában – is érvényesülni tudjanak.

Az alábbiakban kisebb megjegyzéseket, javaslatokat teszünk az anyag részleteihez.

Ki kell emelnünk az „A.4 Helyzetértékelés” fejezetből, a 14. lapról azt a gondolatot, miszerint:

„Az 1960-as évektől közel három évtizedig uralkodó várostervezési és városfejlesztési elveket a korabeli modernizációs szemlélet, elsősorban a sajátos társadalmi-gazdasági környezet határozta meg. (...) A városokat a személygépjármű-közlekedés javára alakították át. Ennek lett áldozata a városban élő ember és az általa használt köztér – megfogyatkoztak a széles járdák, a fasorok, a megállási lehetőségek. A motorizációt kiszolgáló várostervezési gyakorlat Budapest példáján is megfigyelhető, noha a személygépjármű-ellátottság nálunk elmaradt a nyugat-európaiaktól. A folyamat révén megváltoztak a lakóhelyválasztási preferenciák és a közlekedési szokások.”

Ez azon gondok egyike a budapesti közlekedésfejlesztésben, melyeket a Levegő Munkacsoport megalakulása óta hangoztat. Egyetértésünk jeléül talán nem is kellene mást tennünk, mint a beavatkozási területeken a hatvan(!) intézkedés várható hatását vizsgálni. Megnézni, vajon szerintünk mennyire szolgálnák megvalósulásukkor az ebben az idézetben rejlő problémahalmaz oldását. Erről csak azért mondunk le, mert ennyi intézkedés terv közeles megvalósulását irreálisnak tartjuk. Fontosnak tartjuk viszont egy olyan keretrendszer kidolgozását, amelyben egy-egy intézkedésről eldőlhet már részletesebb kidolgozása előtt, hogy mennyire tetszik a város lakóinak, és várhatóan mennyire járul hozzá jól létük szintjének emeléséhez.

Kár, hogy a problémafa szintjeit úgy alakították a készítői, hogy a végén minden levél a Fenntartás, a Hálózat, a Forgalom vagy a Szabályozás egyikére, és csakis az egyikére legyen visszavezetve. Közös levelek szerepeltetése jobban érzékeltetné, hogy minden mindennel összefügg. Például a „kényelmetlen, rosszul tervezett átszállások” problémának a hálózati részében is helye lenne, hiszen az, hogy hol vannak a megállók, inkább hálózati kérdés még akkor is, ha feladat a konkrét megállóhelyek fenntartása. A levelek között van, hogy „nincs átfogó parkolásszabályozás”, pedig ez nem levélszint, inkább a „közlekedésben megjelenő problémák” közé tartozik, és oka egy levélszintű, mondjuk „kaotikus állapotok a parkolásban” problémának. Aminek egyébként nemcsak a szabályozás visszásságai, de a meglévő szabályok betartatlansága is oka. Ha az első gépkocsit leparancsolták volna a járdáról azok, akiknek ez lenne a főadatuk, akkor nem kényszerülnének a gyalogosok egyre több helyen az úttestre, nem tűnne el mindenhol a belvárosban a zöld sáv a járda és az úttest közül. Vagyis hiányzik a közlekedési szinten a „hatóságok, önkormányzatok nemtörődömsége” pont, mondjuk a Fenntartás részében.

Baj az is, hogy a problémafán nem szerepelnek a városi teherszállítással összefüggő gondok, a járdán megállás és pakolás, a párhuzamos parkolás, a kiszállítás alacsony hatékonysága.

A Forgalom részében a Közlekedésben megjelenő problémák szinten a „Kezelhetetlenül sűrű követésű autóbuszvonalak a Város főterületein” tétel nehezen érthető, és főleg komoly gondolkodást igényel rájönni, hogy a szerkesztők mely levélszintű

probléma okaként írhatták be. Emellett nem is értünk egyet ezen tétel szerepeltetésével, hiszen ha nem volna személyautó-forgalom, akkor az autóbuszok és villamosok egész jól elférnének egymástól. De ezt a példát nem a vitatkozás végett említjük, hanem azért, mert jól mutatja, hogy egy ilyen, tömbösített problémafa nem alkalmas az összefüggések ábrázolására, annak pontos bemutatására, hogy egy-egy levélszintű gond mire vezethető vissza. Lehetne több szint is, és a kiváltó okok szinten valahogy meg kellene különböztetni egymástól a lakosság szokásaiban beálló változásokat – vagy változatlanóságokat –, mint például „A lakóhelyválasztási preferenciák változása, szubu(r)banizáció” (Itt van egy sajtóhiba, a szuburbanizációból kimaradt egy „r”.), és a döntéshozók tehetetlenkedéseit, mint például „A városfejlesztésbe nem megfelelően integrált közlekedésfejlesztés”, vagy a közlekedéstervezők által beépített bombákat, mint például a „Túlzottan a személygépkocsi közlekedés kielégítésére koncentráló, kapacitásnövelő fejlesztések”.

Végül az, hogy a Duna, a dunai tömegközlekedés problémái miatt a szabályozásra vezethetők vissza, rejtély, hacsak nem a „folyamszabályozás” lebegett a készítők szeme előtt. De a Duna külön és erőltetett szerepeltetése mutatja, mennyivel kisebb nagyságrendűek a folyami közlekedéssel összefüggő problémák, mint a többi. Ugyanis a folyami tömegközlekedés az első, amit ki kellene szervezni. Ha a jóval fontosabb autóbuszvonalak üzemeltetésével ez megtörtént, miért ne történhetne meg – hasonló kondíciókkal, vagyis egy valóságos utasra (nem férőhelyre) számítva az autóbuszokéval megegyező díjért – a folyami tömegközlekedés kiszervezése is? Ha pedig ilyen feltételek mellett nincs rá vállalkozó, az mutatja, hogy nem éri meg a pénzt.

De ez az utóbbi okfejtés, melyben a problémafa egy tételére javasoltunk megoldást, már átvezet egy nagy hiányra, nevezetesen a célfaára. Problémák bemutatása egy problémafa célfa nélkül önmagában öncélú, hiszen nincs semmi, ami végigvezetné az olvasót egy gondolatmeneten, amelynek a végére érve meggyőződhet arról, hogy a levélszintű problémára van racionális, gazdaságos megoldás.

Egyébiránt különösen jólesően olvastuk a Forgalom részében, a „A közúti gépjárműforgalom túlzott térnyerése, aránytalan közterület-használat” pontot a Közlekedésben megjelenő problémák szintjén, Most már csak arra volna szükség, hogy a BKK projektvezetői között is elterjedjen ez a gondolat, és a PARKOLÓT MINDENÁRON attitűdről átálljanak a HELYET A NYUGODT, KÉNYELMES, BESZÉLGETŐS GYALOGLÁSNAK, és a SOK FA ÉS BOKOR KELL A HŐMÉRSÉKLETEMELKEDÉS ELLENSÚLYOZÁSA VÉGETT paradigmára.

Ha van problémafa, akkor minek a 18. lapon sorolt kulcsproblémák, amelyek valójában a problémafa kiragadott ok-okozat összefüggései? Nem vitatjuk, hogy ezek az összefüggések valóban léteznek, de ha már van problémafa, akkor az ott kiváltó ok-nak nevezett egy-egy pontot a belőle következő problémákkal egybecsapva nem kellene „kulcsproblémá”-nak nevezni. A problémafa és a kulcsproblémák rész együtt olyan, mintha lett volna egy csapat, amelyiknek problémafa-csinálás volt a főadata, és egy másik, akik viszont „kulcsproblémá”-kat fogalmaztak meg. Ez lehet talán az oka annak, hogy a kulcsproblémás részletben túl sok információ van strukturálatlanul

összezsúfolva, amivel nehéz bármit is kezdeni. Ehelyett a rész helyett állhatna mondjuk egy célfa.

Azzal kulcsproblémák nélkül is egyetértünk, hogy „A fenntartás, az üzemeltetés és a fejlesztések integrált áttekintése szükséges ahhoz, hogy a közlekedési rendszer működtetésének optimális forrásfelhasználása kiszámítható finanszírozási háttér mellett történjen.” Emlékeink szerint ha kicsit más megfogalmazásban is, de lényegében ezért hozta létre a Fővárosi Önkormányzat 2010-ben a Budapesti Közlekedési Központot. (1. Fővárosi Közgyűlés 2010. október 27-i ülése 9. napirendje előterjesztésének mellékletét „Koncepció Budapest közlekedési intézményrendszerének átalakítására” címmel a <http://infoszab.budapest.hu:8080/GetTirFile.aspx?id=89196> internetcímen.) Jóval később a tanulmány kitér erre a tényre, de ide is kívánkozik egy hivatkozás.

A tanulmány 22. lapján hosszú felsorolás sorolja a készítéskor figyelembe vett „különböző szintű, sok esetben párhuzamosan készülő fővárosi és országos fejlesztési dokumentumok”-at. Ezen dokumentumok közül fájdalmasan hiányoznak a Budapest környezeti állapotát bemutató jelentések és a főváros zajstratégiája. Köztudott ugyanis, hogy a világ városi népességének egészségét erősen veszélyeztetik a levegővel terjedő különféle – sok esetben közlekedési eredetű – szennyezések, szennyezőanyagok, valamint a közlekedési eredetű zaj. Ezek csökkentése nemcsak azért kívánatos, hogy kevesebb legyen a beteg lakosa a fővárosnak, és minél kevesebben haljanak meg időnek előtte. Fontos azért is, hogy minél több ember tudjon minél tovább ereje teljében dolgozni, és ne kelljen komoly pénzeket fordítani olyan emberek gyógyítására, krónikus tüneteinek enyhítésére, akik egy élhető városban nem is betegedtek volna meg.

Örvendetes, hogy ugyanezen a lapon közlik a szerzők fenntartható közlekedéstervezés ún. „SMART” követelményrendszerének egy változatát. Ezt a változatot összevetve a BUSTRIP Projekt 2007-ben készült „Moving sustainably – Guide to Sustainable Urban Transport Plans” tanulmány nyomán készült angol változattal, javasolunk néhány pontosítást. (Forrás: [www.movingsustainably.net/.](http://www.movingsustainably.net/))

SMART CÉLOK

S SPECIFIKUS

PONTOSAN LEÍRHATÓ KVANTITATÍV ÉS/VAGY KVALITATÍV ADATOKKAL, TÉNYEKEL, AMELYEK MINDEN ÉRINTETT CSOPORT SZÁMÁRA ÉRTHETŐEK.

M MÉRHEŐ

A JELENLEGI HELYZET MÉRHEŐ ÉS ISMERT ADATAI ALAPJÁN MÉRJÜK A VÁLTOZÁSOKAT.

A ELÉRHEŐ (ACHIEVABLE)

ELÉRHEŐ TECHNIKAI, OPERATÍV ÉS FINANSZÍROZÁSI KOMPETENCIÁKON, VALAMINT AZ ÉRINTETT CSOPORTOK EGYETÉRTÉSÉN ÉS ELKÖTELEZETTSÉGÉN ALAPUL.

R REÁLIS

ISMERT ÉS KEZELT KOCKÁZATOKON ÉS ERŐFORRÁSOKON ALAPUL.

T TELJESÍTHEŐ (TIME-BASED, IDŐALAPÚ)

A CÉLOK TELJESÍTÉSÉRE VONATKOZÓ KULCSDÁTUMOKAT VILÁGOSAN MEG LEHET HATÁROZNI.

Az első követelmény, a „Specifikus” nem abban áll, hogy lehessen pontosan leírni a célokat jól érthető mennyiségi és minőségi adatokkal, hanem abban, hogy a célt

pontosan érthető mennyiségi és minőségi jellemzőkkel kell leírni. (Vagy megfogalmazni.) Hasonló pontatlanság van a negyedik követelményben, amit erőltetetten „Teljesíthető”-nek fordítottak. Itt sem a lehetőség a követelmény, hanem a

SMART targets

- **Specific** – precisely described using quantitative and/or qualitative terms that are understood by all stakeholders.
- **measurable** – the current situation has been measured and is known. Resources are also in place to measure the changes (qualitative and quantitative) that occur.
- **Achievable** – based on the technical, operational and financial competencies available and stakeholder agreements/commitments that have been made
- **relevant** – stresses the importance of choosing targets that matter, that drive urban mobility forward and that support or are in alignment with other targets
- **Time-bound** – key dates for the achievement of the target are clearly defined

Based on: BUSTRIP Project 2007, Moving sustainably – Guide to Sustainable Urban Transport Plans, www.movingsustainably.net/

FROM: GUIDELINES Developing and implementing a Sustainable urban mobility plan

cél megvalósításának pontos időbeli tagoltsága, vagy másképpen a mérőföldkövek megadása. Ahhoz pedig, hogy az üzenet maradéktalanul eljusson az olvasóhoz, le kellett volna írni, hogy a smart ugyanaz, mint a simogatós telefonok „okos” minősítése, vagy esetleg egy „OKOS” követelményrendszert kellett volna konstruálni.

Nem vizsgáljuk, hogy a megfogalmazott négy közlekedésspecifikus stratégiai cél mennyire ad választ a problémában megfogalmazottakra. Biztosan ad rájuk választ. A kérdés inkább az, hogy milyen eszközökkel biztosították a tanulmány szerzői, hogy valamilyen szempontokból optimális stratégiai célok kerüljenek megfogalmazásra. Ez nem derült ki számunkra. Sajnálatos továbbá, hogy az egyes stratégiai célok bemutatásánál nem a célt, hanem a hozzá vezető utat próbálja leírnia Balázs Mór-terv. Mert mi az, hogy „élhető városi környezet”? Sajnos egyelőre ez a fogalom mást jelent nekünk, a Levegő Munkacsoportnak, és mást például a Magyar Autóklubnak. Itt és a másik két stratégiai célnál a korábban célba vett SMART célmeghatározás az, ami hiányzik.

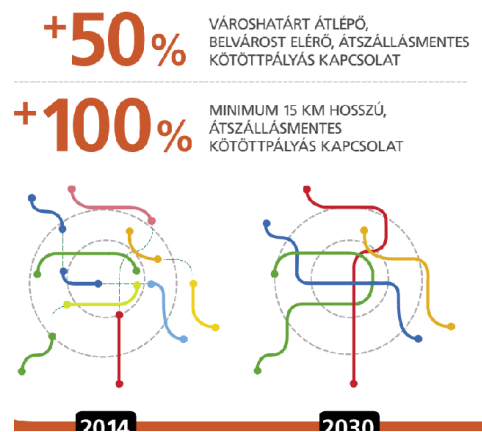
A „B.4 Beavatkozási területek, prioritások” rész elején, egy grafikonban már föltűnik egy „Mérhető cél” : 50 százalékos közösségi, 20 százalékos egyéni motorikus, 20 százalékos gyalogos és 10 százalékos biciklis közlekedés 2030-ban, némi elmozdulással a 2014. év arányoktól. Kár, hogy nem derül ki, miben mérettetnek ezek a százalékok (napi utazások száma, napi utaskilométer, éves számok stb.). Így annak megítélése sem lehetséges, hogy ezek a célok mennyire ambiciózusak.

A 28. lapon jól néz ki az idézet az EU fehér könyvből, de szívesebben látnánk itt egy olyan számot, amely nem európai átlagban, hanem Budapest-specifikusan adja meg, hogy „A közlekedésből származó széndioxid-kibocsátásoknak” hány százaléka „tudható be a városi közlekedésnek”. (Nem száz, mert például az M0-ról is jelentős dózist kap Budapest, de azért biztosan jóval közelebb van a száz, mint az idézetbeli 25 százalékhhoz.)

Vitatható, hogy hol érdemes a Mérhető célkitűzéseket tárgyalni, mi itt összefoglaltuk volna őket még úgy is, hogy később, a „2.1 Kényelmes, utasbarát járművek” elszórva megjelennek.

A negyedik stratégiai cél, a „Hatékony intézményrendszer” megfogalmazását már tekinthetjük közel SMART-nak, hiszen többször is szerepel benne az „egységes” minőségi kritérium. Megvalósításukhoz azonban sajnos nem elég egy Balázs Mór-terv, számtalan ellenérdekeltség leküzdésére van szükség. Ha lett volna rá esély a magyar valóságban, akkor a már évtizedek óta vajúdó Budapesti Közlekedési Szövetség vívmányaként nem csak a – kétségtelenül jó és hasznos – minden tömegközlekedési eszközre érvényes budapesti bérletet ismernénk. (Amivel a vonatok jó részén nem lehet Kelenföldről a Délibe vagy a Keletibe utazni, mert „a vonat csak leszállás céljából áll meg.”)

A 33. lapon látható ábrával alapvető problémáink vannak. Úgy látjuk, hogy a



kötöttpályás vonalak beerőltetése a város központjába, az erőforrásoknak erre való elpocsékolása a harántirányú kapcsolatok erősítése helyett egy igen régi, elhibázott koncepció makacs túlélése. Nem, nem kell azokat is beutaztatni a város közepére, akik az egyik végéről a másikba igyekeznek. Őket a peremen, a harántirányú vonalakon kell eljuttatni az utcéljukhoz. Az mindenki számára nyilvánvaló lehet, hogy aki a Nagyvárad térről a Keletre akar menni, az ne metrózzon hanem üljön föl a 28-as villamosra. A kiindulási hely és cél közötti, valamint a Dunától való távolságot apránként növelgetve vajon hol lesz az a pont, amikor már jobban megéri metrózni a Belvárosba, majd visszametrózni a város szélére? És mi lesz azokkal, akik nem egy metróállomás (villamosmegálló) közeléből indulnak és nem is oda érkeznének? Előbb buszozzanak el a metróhoz, majd a metrótól a céljukhoz? Miért ne érkezhetne egy, a városhatárt átlépő kötöttpályás kapcsolat egy intermodális csomópontba a körvasút mentén? Vagy miért ne haladhatna végig a körvasúton, sok sugárirányú átszállási lehetőséget biztosítva? Miért kell a „központba vivő átszállásmentes utazást” favorizálni, mikor tudható, hogy az utasok többsége nem metró (HÉV) megálló mellett lakik, és nem is oda igyekszik, vagyis mindenképpen átszáll? Szerintünk Budapest kiegyenlített fejlődését sokkal inkább szolgálja, ha a városrészek centrumai intermodális

csomópontként működnek, harántirányú, és nem (csak, vagy főként) a városközpontot „kötelezően” érintő egymás közötti kapcsolatokkal.

A 38. lapon az alábbiak olvashatók:

„Az észak–déli regionális gyorsvasút a szentendrei és Csepel-szigeti közlekedési főtengelyt kívánja összekötni egy új, belváros alatti vasúti alagúttal. Az így összekötött három hévvonal a dunakanyari és a dél-pesti agglomeráció felől olyan új útvonalat jelent, amely ma csak többszöri átszállással, kerülőkkel járható be. A menetidő mindkét irányban jelentősen csökken, így megnövekedhet a napi ingázás távolsága és a meglévő, sok helyen kihasználatlan vasúti infrastruktúra vonzóbbá válik a párhuzamos autóbuszos és egyéni közlekedéssel szemben.”

Ebből a gondolatból érthetetlen számunkra, hogy miért érték és miért támogatandó, hogy *„megnövekedhet a napi ingázás távolsága”*. Szerintünk ugyanis az élhető város egyik kritériuma éppen az utazási távolságok rövidege, az ezt elősegítő lakásmobilitás, vagyis az, hogy az emberek lakhassanak közel a munkahelyükhöz. A *„megnövekedhet a napi ingázás távolsága”* mögött mintha implicite a szerintünk elavult lakótelepek és az alvóvárosok kellenek szemlélet húzódná meg.

Véleményünket arról, hogy az utasok központba erőltetése megkérdőjelezhető, maga a tanulmány is megerősíti, melynek 39. lapján olvasható, hogy *„Az ún. transzverzális (átlós, központot elkerülő) vonalak hiánya Budapest térszerkezetének egyik súlyos hátránya. Emiatt sok utazás a sugárirányú útvonalakat és a belvárost terheli akkor is, ha nem ez a tényleges úti célja.”*

Az, hogy itt két, egymásnak némileg ellentmondó cél, az agglomerációs települések és a város központjának átszállásmentes összekötése kötöttpályás szolgáltatással, valamint a hiányzó harántirányú (itt transzverzális) kapcsolatok pótlása prioritási sorrend nélkül jelenik meg az anyagban, kiemeli a mennyiségi és minőségi célok megfogalmazásának a hiányát a célkitűzésekben. Így ugyanis nem megfogalmazható értékelési különbségek, hanem a döntéshozó ízlése és esetleg egészen más szempontok döntenek majd el, hogy a szűkös erőforrásokat hogyan használja fel Budapest a közlekedésfejlesztésben.

Itt kell megemlítenünk, hogy a kötöttpályás átmenő járatok kialakításának nagy erőforrásigényével szemben jóval olcsóbban és rugalmasabban lenne átalakítható a buszhálózat oly módon, hogy ne legyen szükség a város belseje köztereinek, például a Széll Kálmán térnek, az Etele térnek és más helyeknek autóbuszgarázként való használatára. A FUTÁR rendszer használatával és megfelelő mennyiségű buszsáv kialakításával megoldható akár még az is, hogy az autóbuszoknak általában legfeljebb egy-két percet kelljen várakozniuk egy-egy megállóban. Azt is csak akkor, ha siettek a menetrendhez képest. Ha pedig egy-egy vonalon mégis szükség volna tartalék járműre, az nyugodtan állhat a vonal egy alkalmas megállójában. A valós idejű, elektronikus forgalomirányítás a szolgáltatás megvalósítása során virtuálissá teszi a „végállomást”, szükségtelemnél a jármű parkoltatását egy kiemelt *végállomáson*. (A gépkocsivezető pihenése a jármű hosszabb időre történő leállítás nélküli gyors váltásokkal oldható meg.)

Ami a 41. lapon a *„1.1.3 Az elvágott városrészek összekapcsolása új dunai átkelésekkel és külön szintű közúti-vasúti keresztezésekkel”* pontban olvasható, azzal általában nem értünk

egyed. A Dunai átkeléseket nem Budapest belsejében, hanem azon kívül kell szaporítani. Tudván azt, hogy 1990 után a közlekedéstervezők szinte az utolsó pillanatban nyomták át a Lágymányosi híd építését a Galváni úti helyett, ismét évtizedekre elodázva Csepel és Újbuda kapcsolatának megvalósítását, és majdhogynem a nagykörút vonalába benyomva Budán a külső körút forgalmát, kíváncsian várjuk *A következő fővárosi Duna-híd megépítéséhez a megvalósítás lehetőségeit összefoglaló koncepcionális vizsgálat* eredményét, remélve, hogy abban a prioritási lista kialakításának meggyőző, világos kritériumai lesznek, összhangban a SUMP és a SMART célkitűzés elveivel.

Úgy látjuk, hogy 41. lapon az „1.1.4 A közúthálózat hiányzó elemeinek kiépítése” részben említett közúti kapacitásfejlesztési elképzelések többsége a problémafában megfogalmazott *„A közúti gépjárműforgalom túlzott térnyerése, aránytalan közterülethasználat”* problémának inkább a súlyosbítását, mint az enyhítését szolgálja.

Bár a problémafában és a korábbiakban legfeljebb érintőlegesen van szó a városi logisztikáról, azért a 44. lapon, az „1.1.9 A koncentrált rakodóhelyek rendszerének fejlesztése” pontban szerencsére előkerül a kérdés, ami jó. Ami hiányzik ebből a pár mondatból, az az ITS, az intelligens forgalomszervezési eszközök bevetésének ígérete.

Szintén a 44.lapon indul az „1.2 Élhető közterületek a közlekedési hálózatok megbízható és biztonságos működtetésével, korszerűsítésével, a közterületek újrafelosztásával” része a tanulmánynak. Ennek a résznek a megállapításaival alapvetően egyetértünk, és örülünk, hogy végre egyértelműen meg vannak fogalmazva a gyalogosok jogos érdekei. Kár, hogy a 45. lapon a belvárosi célok megfogalmazásából Buda teljesen kimarad.

Különösen fontos annak kimondása a 46. lapon, hogy *„A gyalogosok helye a felszínen van: a térszín alatti közlekedési kapcsolatokat biztosító aluljárók funkcióját nem lehet teljesen kiváltani, de az aluljáróhasználat kényszerét csökkentik az aluljárók fölött kialakítandó, felszíni gyalogos és kerékpáros átkelők.”* Mint ahogy az is a 48. lapon, hogy *„A belső területeken szűkíteni kell a célforgalmi (közterületi) parkolókapacitást, bevezetve a parkolási igényeket jól szabályozó, rövid idejű, a keresleti és kínálati viszonyokhoz jól illeszkedő árazású közterületi parkolást. A gépjárműtárolás helye ne a közterület legyen, e célra mélygarázsokat, parkolóházakat, meglévő magánparkolókat használjanak az autótulajdonosok, így további területek szabadulnak fel.”* (Ez is egy olyan tétel, amit a BKK felújításokat és fejlesztéseket tervező munkatársainak, projektvezetőinek sürgősen alkalmazniuk kellene már a folyamatban lévő ügyekben is.)

A 71. lapon, a „3.1.9 Autómegosztás” alpont után hiányoljuk a 3.1.10 *Telekocsi* alpontot. Meggyőződésünk ugyanis, hogy sokat javíthat a budapesti gépkocsiforgalom sebességén, csökkentheti a zsúfoltságot, ha kialakul egy népszerű, a behajtások jelentős részét megtakarító agglomerációs telekocsizás. Ennek a technikai feltételei adottak, rövid megállásra alkalmas telekocsi találkozási pontokkal és tudatformáló akciókkal segíthetnék elő a budapesti önkormányzatok a fejlődését.

Sok olyan kisebb és nagyobb megjegyzés, helyzetleírás, célmegfogalmazás van ezeken a lapokon, amivel egyetértünk, ezek mindegyikét nem említjük meg külön. Mégis kiemelendő a 77. lapon, a „4.1.2 Gazdasági és adminisztratív ösztönzők” alpontban az idézet az EU Fehér könyvből, miszerint *„A »felhasználó fizet« és a »szennyező fizet« elvének teljes körű alkalmazására és a magánszféra bevonására kell törekedni a piactorzítások –*

azon belül a káros támogatások – kiküszöbölése, a bevételekteremtés és a jövőbeli közlekedési beruházások finanszírozásának biztosítása érdekében.”

Ez egy olyan gondolat, aminek következetes végigvitele alapjaiban változtatná meg Budapest közlekedését. Ki tudja, talán éppen ezért is nincs végigvezetve az anyagon.

Budapest, 2014. október 3.

Vargha Márton s.k.

a Levegő Munkacsoport közlekedési témafelelőse