Levegő Munkacsoport

A Levegő Munkacsoport véleménye a „BUDAPESTI MOBILITÁSI TERV 2030, I. Célrendszer és intézkedések, Társadalmi egyeztetési anyag, Munkaközi változat, 2023.01.30.” című anyagról[1]

Általános észrevételek

A társadalmi egyezetetésre bocsátott anyag (a továbbiakban: BMT) alapvető hibája, hogy lényegében nem számol azzal, hogy klímavészhelyzet van. Hangsúlyozzuk: nem lesz, hanem van! A célkitűzéseknek és az intézkedéseknek ezt kell tükrözniük.

Sajnálatos módon újabb és újabb stratégiák és stratégia-felülvizsgálatok készülnek, miközben elmaradnak a halaszthatatlan intézkedések a klímavészhelyzet jelenlegi és a közeljövőben várható súlyos következményeinek enyhítésére. (A Levegő Munkacsoport ennek érdekében más számos olyan intézkedést javasolt, amelyek 1-3 éven belül alacsony költséggel megvalósíthatóak, sőt esetenként többletbevételt, illetve megtakarításokat eredményezhet a Fővárosi Önkormányzatnál és a kerületi önkormányzatoknál.[2])

Haladéktalanul éves mérföldköveket kell felállítani a készülő SUMI Fenntartható Városi Közlekedési Indikátorok (SUMI) mutatóira megadott közbenső (éves!) elérési célértékekkel, mindenekelőtt a széndioxid-kibocsátás csökkentésére. Ez utóbbi azért is sürgető, mert az éves célértékek kitűzése és teljesítése nélkül aligha érhető el a Fővárosi Közgyűlés által elfogadott Budapesti Klímastratégia azon célkitűzése, hogy 2030-ra 40%-kal csökken a széndioxid-kibocsátás.

Konkrét észrevételek

Egy logikusan felépített szerkezetben előbb megismerkedünk az A fejezetben a problémákkal, majd következik a B fejezet, a célrendszer. E fejezet B.5. Beavatkozási területek pontja szerint:

“Az integrált szemléletű stratégiai célokhoz a közlekedés hagyományos műszaki területein kapcsolható fejlesztési intézkedéseket a mobilitási terv négy közlekedési beavatkozási területre csoportosítja, amelyek:
• javuló hálózati kapcsolatok,
• vonzó járművek,
• ügyfélélmény-növelő szolgáltatások,
• hatékony intézményrendszer.”

Tehát a BMT deklarálja, hogy a közlekedés hagyományos műszaki területein keresi a fejlesztési intézkedéseket. Csakhogy a világ megváltozott, hogy csak két példát említsek, a BMT-nek alárendelt Közlekedésbiztonsági Stratégia megemlékezik bizonyos adaptív villanyrendőr-

[1] bkk.hu/downloads/15953/
[2] levego.hu/kiadvanyok/a-budapesti-kozlekedes-kozterulet-hasznalatanak-problemai-es-megoldasi-lehetosegek/
levego.hu/kiadvanyok/a-budapesti-kozlekedes-es-kozterulethasznalat-kornyezetbaratta-tetelenek-lehetosegei-keszult-a-fovarosi-kozossegi-gyulesre/
levego.hu/sites/default/files/Javaslatok_a_Fovarosi_kozgyules_2023-as_munkatervehez_LevegoMcs.pdf
levego.hu/site/assets/files/6563/fovarosi_parkolasi_rendelet_modositas_2022jun28.pdf

programozási kísérletekről és tervekről, vagy ott van az elektronikus tömegközlekedési jegyrendszer, aminek a megvalósítása három elhasalt nagyívű tender után végre megvalósulni látszik a BudapestGo mobiltelefonos app mögötti központi számítógépes rendszerben.

Véleményünk szerint az eszközöket, intézkedéseket nemhogy nem szabad csak a közlekedés hagyományos műszaki területein keresni, de csak akkor szabad azokhoz nyúlni, ha már kimerültek az egyéb, különösen az infokommunikációs eszközökkel történő beavatkozás lehetőségei.

Kiderül az anyagból (amit eddig is tudtunk), hogy a legnagyobb problémája Budapestnek a megfékezhetetlennek látszó gépkocsiáradat. A 33. lapon olvasható, hogy a problémák kérdőíves felméréséből és a helyzetelemzésből leszűrt következtetéseket leginkább két kulcsprobléma foglalja össze, a túlzott gépjárműforgalom és ezen belül is a növekvő agglomerációs gépjárműforgalom. Mit lehet ez ellen tenni? A hagyományos műszaki megoldás az útépítés, útszélesítés, a városközponton átmenő forgalom átterelése a perifériára, amint erről szó is van az anyagban. Ezzel azonban lehetetlenség az egyéni személyautós utazások megcélzott csökkentése. Mint ahogy önmagában attól, hogy jobbá, kényelmesebbé válik a városban a villamoson-buszon utazás, a biciklizés, rollerezés, gyaloglás, még nem fognak az emberek ayokat választani az autó helyett.

Amit hiányolunk a BMT-ben, azok a betonmentes eszközök a 2030-ra kitűzött célok elérésére. Ezek közül az alábbiakban itt csak néhányat sorolunk fel a Levegő Munkacsoport által már korábban javasolt intézkedések[3] közül.

1. A XXI. században, az infokommunikáció, a minden simogatós okostelefonban ott lévő műholdas pozíció-meghatározás századában rendelkezésünkre áll egy kiváló eszköz, amellyel növelni lehet a tudatos gépkocsihasználók, a multimodális közlekedők arányát. Ez pedig a városi útdíj,[4] amiről a Levegő Munkacsoport és mások is már számos anyagot jelentettek meg.[5] Alkalmas tarifatérképpel a GNSS városi útdíjkivető alkalmazás a következő problémák, feladatok megoldására is bevethető:
   a. parkolási díjszedés,
   b. dugódíjkivetés,
   c. tiltott helyen parkolás büntetése,
   d. sebességhatár túllépésének büntetése,
   e. lámpaváltás miatti kereszteződésben ragadás büntetése,
   f. alacsony kibocsátási zónába való behajtásért díjkivetés,
   g. tehergépkocsival súlyhatáros zónába való behajtásért díjkivetés,

[3] Uo.

[4] Meg kell jegyeznünk, hogy abból a tényből, miszerint a városi útdíj bevezetésének nincsenek meg a törvényi feltételei, nem következik, hogy a bevezetéssel nem is tervezhet a Fővárosi Önkormányzat. Számos olyan, évek, évtizedek óta tervezett eszköz van a Budapesti Mobilitási Terv környékén, amit nem tilt törvény, mégsem történik vele semmi. De legalább szó van róluk. Ugyanígy szó kell(ene), hogy essék a városi útdíjról is. Annál is inkább, mert egyik pillanatról a másikra nem lehet bevezetni, ha esetleg változnék a törvényi helyzet.

[5] Ld. például:
dugódíj.hu;
levego.hu/hirek/2021/12/minden-masodik-autos-dugodijat-szeretne-dugo-helyett-budapesten/;
levego.hu/hirek/2021/09/otszaz-forintos-napi-matricaval-lehetne-kezdeni-a-budapesti-dugodijat/;
levego.hu/kampanyok/utdijat-budapestre/;
levego.hu/kiadvanyok/dugodij-de-hogyan/;
smartmove.brussels/content/smartmove/be/en/what/smartmove-app.html

h. megfelelő tarifával a külső kerületek forgalmának átterelése a központból harántirányú utcákra, új városi autópályák építése nélkül. A Waze és a többi GNSS navigációs alkalmazás bevetésével az autóvezetők meg tudják találni az optimális harántirányú útvonalakat, esetenként az M0 érintésével.

2. A nagyobbaktól a kisebb foglalkoztatókig haladva munkahelyi mobilitási terv kialakításának támogatásával a munkába járás racionalizálása révén lehet átterelni a munkába járási forgalmat aktív és tömegközlekedési eszközökre, illetve általánossá tenni a távmunkát.[6] (Fontos azonban tudni, hogy ezektől az intézkedésektől önmagukban nem várható az autóforgalom csökkenése, hanem csak akkor, ha ezek kiegészülnek az autózás korlátozását szolgáló intézkedésekkel.)
3. 30 km/órás általános sebességkorlátozás bevezetése szükséges a közigazgatási határon belül, kevés és legfeljebb 50 km/óra sebességkorlátozási kivétellel.[7] Erre már csak azért is szükség van mindenütt, hogy megszűnjön az iszonyú, a pihenést is akadályozó éjszakai zaj az autópályák bevezető szakaszai környékén, például a Gazdagréten.
4. A tömegközlekedés előnyben részesítésével egyetértünk, de a Futár fedélzeti rendszerével ellátott autóbuszok rugalmas irányításával, esetenként egyik viszonylatról a másikra való átterelésével és a gépkocsivezetők szolgálat közbeni, akár – világszerte gyakorolt megállóbeli – cseréjével a buszokon az állásidők minimumra szorítása végett lehetőség és szükség van. Ezáltal felszámolhatóvá vál(ná)nak a városszerte kialakított hatalmas buszparkolók, helyük parkosítható, közösségi térré alakítható. Ha minden busz folyamatos mozgásban van, akkor a) kevesebb járműre van szükség, b) sűríteni lehet buszjáratokat, c) megszűnik a gyakorlat, hogy végállomáson veszteglő buszok vezetői az ott lakók bosszúságára járatják a zajt és bűzt árasztó járműveket.

Továbbá van, amit törölni kell a BMT-ből:

1. Új P+R parkolók létesítése.[8]
2. Nagyberuházások. A jelentős forrásokat igénylő beruházások minden bizonnyal meg sem kezdődhetnek 2030 előtt, de ennél is sokkal fontosabb, hogy minden rendelkezésre álló forrást a már meglévő környezetkímélő közlekedés üzemeltetési, fenntartási, felújítási feladataira, valamint az általunk javasolt, rövid távon megvalósítható intézkedésekre kell fordítani.

Budapest, 2023. március 6.

Vargha Márton
közlekedési témafelelős

Lukács András
elnök

[6] levego.hu/tevekenysegeink/kozlekedes/munkahelyi-kozlekedes/
[7] levego.hu/hirek/2022/08/kozos-erdek-lakott-teruleten-a-30-kilometer-per-oras-sebessegkorlatozas/ levego.hu/hirek/levego-munkacsoport-rank-fer-a-30-kilometeres-sebessegkorlatozas/
[8] Ld. levego.hu/hirek/2022/08/a-mexikoi-ut-p-r-parkolohazak-epitese-csak-noveli-a-bajt/