

**Vélemény
a „Budapesti Mobilitási Terv 2030 – Egyeztetési változat”
című anyagról**

, a

:

,

-

,

,

,

,

.

Néhány alapvető általános észrevétel

Vészhelyzet van

Magyarország

k

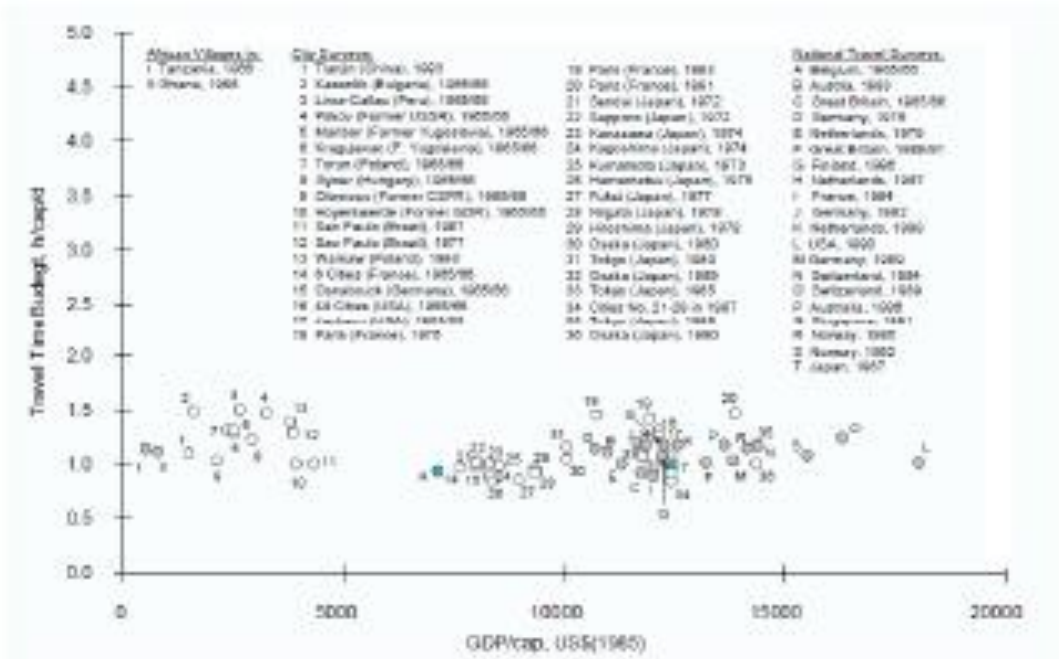
-

A projektkiválasztások hibás számításokon alapulnak

A
 projektlista 30- A

nek 70. oldal „A hasznok esetében azok jelentős része (több mint 90%) az utazási id megtakarításokból származik. Csekély mértékűek a baleseti és jármű-üzemeltetési költségmegtakarítások, míg a környezeti költségmegtakarítás esetenként negatívnak adódik. Utóbbi a közúti fejlesztések gépjármű-futásteljesítményt fokozó hatásán túl a villamosfejlesztések zajterhelési hatásának köszönhető.”¹

B k ok
 g



1. ábra: Az egy fő által naponta közlekedésre fordított átlagos idő a világon gyakorlatilag mindenütt egyforma, és nem függ a jövedelmi viszonyoktól és a történelmi korszaktól sem. Ez az idő körülbelül 1,1 óra.

Ugyanakkor viszont a is
 fokoznak) e
 dolgozniuk Az emberek
z
 aut kell adni

megkere szi ki. Ha a megtett utat az
olva az rsadalm a nak
mint 6
 hogy Nem

de azt igen, hogy az
helyen nteni

jabb apesten

a környezeti
 költségmegtakarítás esetenként negatívnak adódik”. a BMT
 egy SUMP, vagyis , azonban a
 keretrendszer

a környezeti költségmegtakarítás ...

6 -ban

(ld. <http://www.lelegzet.hu/archivum/1991/10/2130.hpp>,
https://www.szepe.hu/irodalom/kezdenc/kc_017.html

negatívnak adódik”

legfontosabb pedig az, hogy
a

. A
ontrendszer

elmozdulnia.

Az infokommunikációs fejlődést nem követő szemlélet

2013, a

ban

, miszerint 2050-

T

kapcsolt, so

villanybuszokkal⁷

rolhat

villany-,

⁸.

A BMT-ben foglaltak projektszintű végigvitele biztosításának a hiánya

-

A

-

-be javasoljuk

van projekt-

-ben
-e az
m

Oldalankénti észrevételeink

I. kötet

11. oldal

-

-

-

e

12. oldal

-

, va

9

en m

a

14-15. oldal:

9

26. oldal

„A küls városrészekben a haránt irányú közúti és vasúti kapcsolatok hiányait kell pótolni – els sorban a pesti oldalon – csökkentve azt a kényszert, hogy a forgalomnak a nem a városközpontot célzó hányada is a bels városrészekben és Duna-hidakon jelenjen meg. Emellett megoldandó a sugárirányú kötőpályás közlekedési hálózat szakadozottságának a megszüntetése is.”

Javaslatunk:

, ami

ne

-

t önmagában

m

30. oldal

„A város bels részein a forgalmi koncentrálttság oldása, az átmen személygépkocsi-forgalom fokozatos kivonása, a küls kerületközpontok között új kapcsolatok létesítése, a városi Duna-hidak és a kapcsolódó úthálózat forgalmi terhelésének érdemi csökkentése új dunai átkelések megvalósításával lehetséges. Új Duna-hidak építésével és a környez területek fejlesztésével a mainál kiegyensúlyozottabb, kevésbé centralizált városszerkezet hozható létre. A Budapest közlekedési szerkezetéb l hiányzó olyan dunai átkelések, mint a Csepel–Albertfalva, és az Újpest–Aquincum a város gy r s közlekedési kapcsolatainak alappillérei is lesznek. Az észak-budapesti Duna-szakasz mente, valamint a Ráckevei-Duna menti zöldterületek és szigetek füzére néhány pontszer beavatkozással átjárható rendszerré szervezhet ; a dunai mellékágakat átszel kisebb gyalog- és kerékpár hidak építésével a Duna-menti zóna rekreációs hálózata jelent sen kiterjeszthet (Óbudai-sziget, Molnár-sziget).”

a

31. oldal

„A hiányzó haránt irányú kapcsolatok pótlásával tehermentesíthet a bels úthálózat és elkerülhet k a zsúfolt kerületközpontok, amelyek így mentesülnek a gépkocsiforgalomtól. Mindezt a közösségi közlekedés integrált fejlesztésével együtt kell megvalósítani. Ugyanakkor a korábbi – a sugár irányú kapacitások jelent s b vítésére, a minél nagyobb forgalom lebonyolítására fókuszáló – tervek helyett a budapesti közlekedésfejlesztés koncepciója a forgalom mérséklésével számoló fejlesztéseket támogatja.”

32. oldal**„1.1.7 A vízi közlekedés hálózatának bővítése és a kiszolgáló infrastruktúra fejlesztése**

„A f város közigazgatási határán belül és kívül is új, menetrend szerinti járatokkal kiszolgált kiköt ket kell létesíteni, illetve meg kell teremteni a regionális hajózás feltételeit és közösségi viszonylatait.

A kiköt i infrastruktúra színvonala meghatározza a hajózási ágazat vonzerejét és teljesít képességét. A megfelel kiköt bármely vízállás esetén alkalmas a gyors utascserére.

A kikötés m veletének gyorsításával a vízi közlekedés vonzó alternatívává tehet . A parti létesítményeknek könnyen megközelíthet helyen, közösségi közlekedési megállóhelyek és színvonalas módváltási lehet ségek (helyszínt l függ en P+R parkolók és B+R tárolók) közelében kell lenniük. Új belvárosi kiköt k létesítését össze kell hangolni a közterület-fejlesztésekkel, javítani kell a gyalogos hozzáférés feltételeit. A Dunához kapcsolódó turisztikai attrakciók hajós megközelítését is természetessé kell tenni, ennek érdekében a hivatásforgalmi és turisztikai célú hajózás jobb együttm ködésére van szükség. A kabinos szállodahajók fogadására szolgáló infrastruktúra kialakítására (kiegészít szolgáltatások, kapcsolódó buszparkolás, rendezett gyalogsközlekedés) els sorban a belvárosi, de nem világörökségi státuszú Duna-szakaszon van szükség.”

Javaslatunk:

„1.1.7 A vízi közlekedés hálózatának bővítése és a kiszolgáló infrastruktúra fejlesztése

e

e

a

-

10

-part nem

34. oldal

„A roller, skiboard, segway stb. formájában új közlekedési eszközök jelentek meg, melyek felhasználása els sorban turisztikai célzatú, és jellemz en a gyalogos, kisebb részben a kerékpár hálózati elemeket veszik igénybe. Közlekedésbiztonsági szempontból kritikus a közlekedési módok integrációja, ezért a gyalogos infrastruktúra fejlesztésekor fokozott figyelmet kell fordítani ezekre a közlekedési eszközökre.”

Javaslatunk:

a

11

35. oldal

„Az életkörülmények javítása, továbbá a gyalogos- és kerékpárforgalom biztonsága érdekében a korlátozott sebesség övezetek rendszerét ki kell terjeszteni a városszerkezeti bels zóna úthálózatának minden helyi jelent ség elemére.”

Javasoljuk kieg

r

¹⁰

<https://www.levego.hu/hirek/elviselhetetlen-a-dunai-hajok-legszennyezese/>

¹¹

<https://444.hu/2019/05/04/franciaorszagban-betiltjak-az-elektromos-rollerezest-a-jardakon>

g -dioxid-tartalma, mint amit a hivatalos
12

39. oldal:

„A Hungária körúton kívül a közúthálózat-fejlesztési intézkedések célja elsősorban a sugár-
gyorsfűthálózati rendszer hiányzó irányú kapcsolatainak biztosítása. Ezek a
kapcsolatok a belső zóna és a kerületközpontok elkerülését és az átmeneti gépkocsi-forgalomtól
való mentesítést szolgálják, a közösségi közlekedési lehetőségek egyidejű fejlesztésével. Nem
növelhetők tovább a városközpontba tartó, sugárirányú forgalmi kapacitások, nincs értelme a
forgalom módváltó helyeken túli továbbvezetésének.”

r

40. oldal

„1.3.6 A Budapest Liszt Ferenc nemzetközi repülőtér elérhetőségének javítása”

Javaslat:

t

„1.3.7 A logisztikai központok, konszolidációs központok és kapcsolataik fejlesztése”

S

42. oldal

„A fővárosi kötőpályás hálózat megújításával és fejlesztésével párhuzamosan a külső
városrészekben folytatódik az egyéni (motorizált és nem motorizált) és a közösségi
közlekedési módok közötti eszközváltást kényelmesen, biztonságosan és kiszámítható módon
lehetővé tenni P+R parkolók és B+R tárolók létesítése, elsősorban a kapacitív kötőpályás
közösségi közlekedési (metró-, hév-, villamos-) vonalak mentén.”

Helyette javasoljuk:

o

- , villamos-) vonalak

43. oldal

1.3.11 P+R parkolók és B+R tárolók fejlesztése

„Az élhető városi környezet megteremtésének igénye az európai fejlesztési irányelvekkel
összhangban megköveteli a belső területek forgalomcsillapítását, a gépjármű forgalom
csökkentését, a közösségi közlekedés részarányának növelését. Ennek egyik lehetséges eszköze

¹² <https://www.greenpeace.org/hungary/sajtokozlomeny/4192/az-iskolak-kornyeken-kulonosen-veszelyes-lehet-a-gyerekekre-a-rossz-levego/>

a kombinált utazási módok ösztönzése, az egyéni és a közösségi közlekedés hatékony összekapcsolása.

Az agglomerációból a városba irányuló forgalomban a kiinduló motorizált forgalmat célszerű a kiindulási helyéhez legközelebb megfogni az agglomeráció elvárosi vasútállomásai mellett épített P+R parkolókkal. A kerékpárral közlekedők számára B+R tárolókat kell kialakítani. Ezen túlmenően a torlódási zóna határán a városi kötőpályás közlekedési hálózatra szervezve (elsősorban a bevezető autópályák mentén) célszerű nagy kapacitású parkolókat építeni. Elnyes többlétszolgáltatás, ha eszközváltás közben az utas elintézheti napi dolgait is, mivel ez mind a kényelmét, mind az idő megtakarítását növeli.”

Javaslatunk:

„1.3.11 B+R tárolók fejlesztése

i

n

s

l

•

s

Ennek

•

•

a

t

•

parko

megtelnek. A

a P+R

46. oldal

„A technológiai és a hálózati változások figyelembevételével rendszeres felülvizsgálatra szorul a Budapesti Teherforgalmi Stratégia.”

Javaslatunk:

ni

Indoklás:

van Budapestnek teherforg

-logisztikai

50. oldal

„A napi autóhasználat mérséklése érdekében folyamatosan és érdemben el nyben kell részesíteni a közösségi közlekedést. A közösségi közlekedés növekvő használatát korlátozások és többletdíj fizettetése helyett olyan attraktív szolgáltatások ösztönzik, mint a közvetlen járatok, autóbuszfolyosók, emelt sebesség , elkülönített villamospályák, buszsávok, forgalmi el nyben részesítés.”

Javaslatunk:

stb.).

51. oldal

Az üzemeltetés tapasztalatai alapján b vítésre és kiterjesztésre kerül a f városban kialakított közösségi kerékpár közlekedési rendszer, a Bubi. A mindennapi kerékpár-közlekedés ösztönzésére minden budapesti lakózáonában biztosítani kell napi használatra alkalmas kerékpár-tárolási lehet séget. A városközpontokban és kerületközpontokban, az intézményi, szolgáltatási, munkahelyi területeken, illetve a közintézmények és más forgalomvonzó létesítmények bejárata közelében kerékpártárolók telepítése szükséges.”

domborz

53. oldalJavaslatunk:

A ha

eenGo, 2018

-ben pedig a DriveNow. 2018-

Az utolsó mondat indoklása:

naponta 300.000

. Ezek
is

ze 2%-ot jelent,

maradjanak.

54. oldal

Javasoljuk:

70. oldal**FOGALMAK, KIFEJEZÉSEK****Személyforgalmi behajtási díj**

Forgalomszabályozó eszköz, amely egy adott területre gépjárművel történő be- vagy egy adott kordonon való áthajtás esetén díjfizetési kötelezettséget von maga után

nagyon helyesen

13

II. kötet

5. oldal

A a egy Monitoring és indikátorrendszer kézikönyv ek

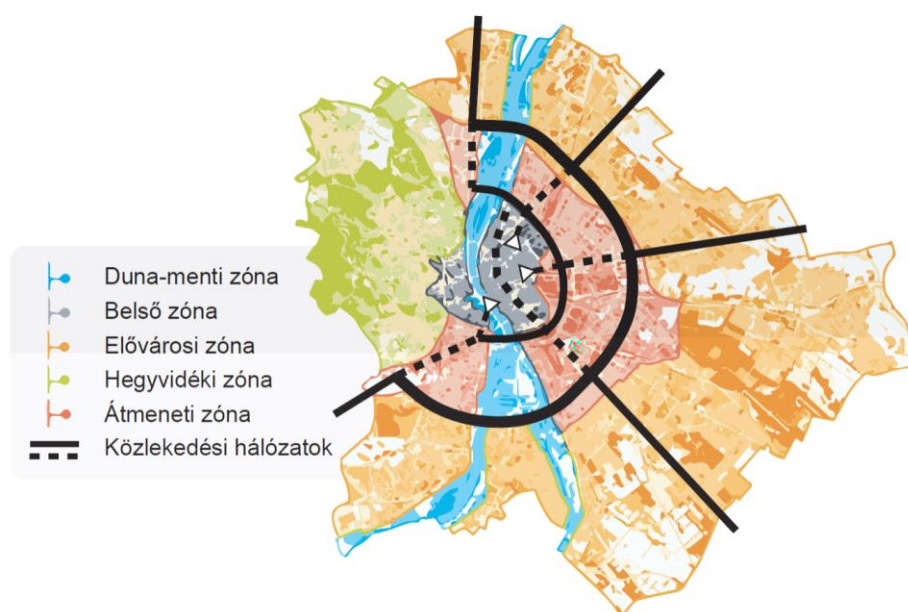
ie Monitoring és értékelési nek, elkezdik a B

t.

8. oldal

Az alatt az i

Budapest



L „A bels zóna terhelésének és koncentrációjának csökkentése érdekében a gépjárm forgalom korlátozásán túlmen en, a közösségi közlekedésben sem kedvez új átszállási kapcsolatokat e térségbe telepíteni.”

a

„1.3.1 Átjárható kötőtpályás rendszerek; városi és el városi vasúti hálózat A zökken mentes utazások biztosítása érdekében a jelenleg önálló üzemként m köd különféle kötőtpályás közlekedési eszközök pályáinak összekapcsolásával átjárható – interoperabilis – hálózat alakul ki: nem az utas, hanem a járm „száll át” az egyik vonalról a másikra.”

12. oldal

, hogy „Kiemelt cél a sugárirányú kapcsolatokból a rendszeres napi ingázó forgalom és az ügyintézés céljából a városba érkező gépkocsit használó részarányának csökkentése. Ennek eléréséhez [...] a célokkal összhangban lévő tarifális ösztönzésnek is párosulnia kell – beleértve a behajtási díj használatát is, ami nem feltétlenül kordonos határvonalat jelent, hanem a korszerű technológia alkalmazásával térben és időben differenciált tarifarendszert.” zt („hálózati fejlesztések mellett”) viszont

ok

e

13. oldal

„A közúti közlekedési hálózaton els sorban a jelenlegi centralizáltságot célszerű oldani. Ehhez új dunai átkelési pontok szükségesek az átmeneti zónákban, a kiépítendő körvasúti körút vonalában. A körvasúti körút mellett a délkelet-pesti kerületek szétterült városszerkezetébe egy további, külső irányú, összekötő elemet indokolt integrálni az M31 és az M51-es autópályák térségének az összekötésével (gyakorlatilag a 4. gyűrű hiányzó pesti eleme). Ezen új közúti kapcsolatok az átmeneti zóna elérhetőségét és külső irányú átjárhatóságát javítják, ezzel támogatva azt a zónát, ahová a Budapest 2030 Hosszútávú Városfejlesztési Kon koncepció az új lakásépítéseket és a kiemelt területfejlesztési tengelyeket koncentrálna.”

_____ javasoljuk

a

meg

, mert a BMT

„A közúti fejlesztések többségében (pl. Körvasút menti körút egyes szakaszainak kiépítése) a személyautóval közlekedők száma a közösségi közlekedés hátrányára nő. A növekvő kínálatot jellemzően a forgalmi teljesítmény is követi, ugyanakkor utazási idő megtakarítások realizálhatók.”

32. oldal

ket tartalmazza:

3. Társadalmi támogatottság: 30%-os súly			
3.1. Társadalmi egyetértés megléte (fejlesztés és menedzsment eszköz projektek)	rendkívüli, veszélyesen nagy az ellenállás	várható ellenállás, de kezelhető	lényegében nincs ellenállás, vagy támogatott

T

mindig

d.

az 1-es villamos

14

„A Mobilitási terv kidolgozása során kiemelten fontos szempont a széleskörű, érdemi partnerség megvalósítása, a tervezés és a megvalósítás fázisaiban egyaránt. Az érintettek bevonásával a tervezés során a városi mobilitást érintő döntések, így maga a Mobilitási terv is jelentős legitimitációt nyer, elfogadottsága, támogatottsága erősödik. Ez a konzultatív tervezési hozzáállás el feltétele annak, hogy a lakosság és a különböző érdekcsoportok képviselői magukénak érezzék a Mobilitási tervet és az ahhoz tartozó intézkedéscsomagokat. Nagyobb társadalmi támogatottsággal könnyebbé válik a javasolt intézkedések megvalósítása is.”

¹⁴ <https://www.palyazat.gov.hu/ikop-310-15-fenntarthat-vrosi-kzlekedes-fejlesztse-s-elvrosi-vasti-elrhetsg-javtsa-a-kzp-magyarorszgi-rgiban#> (

ju

57. oldal:

„Az Alacsony kibocsátási övezetek (LEZ) bevezetését (P192-es) projektet a f városi személyforgalmi behajtási díj rendszer bevezetése (P014) zárja ki.”

kib
Viszont

z alacsony
rendszere.

-fe

a

javasoljuk a P192-

– 202 -

rosszabb

– -

– -

– 2026. szeptember 1-

-

15,50%- -

-

-

-ban 10,

-re

14,

fontosnak tartjuk, hogy

annak

-

ek importja.

86. oldal

P021 projekthez _____ - _____ az elektromos

-
-
-

2026. szeptember 1-

-ig: 80%-ra;
2026. szeptember 1-ig: 100%-ra.

A proj _____

-

Budapesti Mobilitási Terv, Közlekedésfejlesztési Beruházási Program (Stratégiai) Környezeti Vizsgálat

a

97. oldal

:

„A személygépkocsi közlekedés terén probléma az ingázók (ebből adódóan a személygépjárművek) nagyon nagy száma, valamint az, hogy a személygépjárművek többségében egy, esetleg kettő ember ül. A tervek szerint a fő városban bevezetésre kerül „dugódíj”, valamint a telekocsi rendszer támogatása e téren hozhat némi enyhülést. Előbbi azonban önmagában (kiváltképp a tömegközlekedés fejlesztése nélkül) döntően csak a belső kerületek tehermentesítését szolgálhatja majd. A döntésváltozást a gépjárműpark korszerűsítése, valamint a tömegközlekedés megfelelő színvonalúra fejlesztése hozhat majd, azonban ezek teljes megvalósulása csak hosszú távon képzelhető el.”

167. oldal

-

175. oldal:

„a behajtási díj bevezetése a módváltás lehetősége (P+R parkolók és megfelelő minőségű tömegközlekedés), azaz reális alternatívák nélkül hatástalan.”

t

-

jelenti azt, hogy ne kellene

„A helyzetet tovább rontja, hogy az útfejlesztések a közlekedési igények, illetve a közúti közlekedés részarányának növekedését vonhatják maguk után (a forgalom ugyanis kitölti a rendelkezésére álló teret). Ez ellen szemléletformálással lehetne védekezni.”

212. oldal:

„Kétélvű fegyver lehet a behajtási díjrendszer, ha nincsenek meg az alternatív megközelítés feltételei – miközben a város megfelelő ködtetése nem oldható meg a város hatásain túlél munkaadó nélkül. Így ez a projekt meglehetősen sok kedvezőtlen következménnyel is járhat (pl. a fizetés határon rendezetlenül parkoló gépjárművek tömege környezeti kárt okoz, vagy megnehezíti az ott lakók mozgását, csúfítja a környezetüket, az elérési időket).

meghosszabbodhatnak a munkavállalók számára, ami komoly átrendezést is okozhat a munkaerő piacon). Az emberi egészség szociális összetevője szempontjából kimondottan kedvezőtlen lehet, ha ellentétet gerjeszt a városban és a városon kívül lakók között.”

a

„rendezetlenül parkoló gépjárművek tömege”.

gerjeszt kom

n fizetni kell a tulajdonos

219. oldal

„Vannak olyan erős szinergiák, amelyek szintén a megvalósítás/szabályozás életbe lépési szakaszában éleződhetnek ki. Például a szintén minden csomagban szereplő PO14 projekt („A fővárosi személyforgalmi behajtási díj rendszer bevezetése és kapcsolódó infrastruktúra beruházások”) megfelelően P+R parkolók nélkül, illetve azok rendszerbe szervezése nélkül, kialakítható ugyan, de akkor ez a lépés az érintettek számára csak egy elfogadhatatlan pénzbeszedési mechanizmust fog jelenteni, ami hatalmas ellenállást válthat ki. Ez jellemzően a rendszer fellazulásához, kivételezési mechanizmusok megjelenéséhez szokott vezetni. Következésképpen lehet a természeti környezetben, vagy lakóövezetekben történő tömeges parkolás is, miközben mindkettőt el kellene kerülni.”

4.

Lukács András
elnök
Levegő Munkacsoport

Tömöri Balázs
kampányfelelős
Greenpeace Magyarország

Vargha Márton
közlekedési témafelelős
Levegő Munkacsoport

Simon Gergely
környezetkémikus szakértő
Greenpeace Magyarország