

Vélemény a Budapesti Közlekedésbiztonsági Stratégia tervezetéről

Az „OTTHON A BUDAPESTI UTAKON – MINDENKIT HAZAVÁRUNK! Közúti közlekedésbiztonsági stratégia (BKK-javaslat, társadalmi egyeztetési változat, 2023.02.25.)” című anyagban¹ (a továbbiakban: a Stratégia) keveredik a városban élő és ott közlekedő embert, az ő biztonságát a középpontba helyező korszerű és a XX. század második felének „hadd száguldozzanak az autók össze-vissza a városban” szemlélet. Az autós közutas megközelítésnek az esszenciája a város útjainak a 17. lapon bemutatott osztályozása:

Gépjárműforgalmi hálózati szerep

Gyorsforgalmi/térségi jelentőségű utak
50-100 km/h

Főutak
30-50-(70) km/h

Gyűjtőutak
30-50 km/h

Helyi utak/utcák
20-40 km/h

Gépjárműforgalom-mentes utcák

	Autópálya-bevezető 70-100 km/h	Térségi jelentőségű út 50-70 km/h	
	Városi főút 50-(70) km/h	Városközponti főút 40-50 km/h	Emblematikus főút 30-40 km/h
	Bekötőút 40-50 km/h	Kerületi gyűjtőút 30-(50) km/h	Kerületközponti utca 30-(40) km/h
	Ipari utca 40 km/h	Lakó/Helyi utca 20-30 km/h	Kiemelt közterület csak célforgalommal 20 km/h
		Gyalogos- és kerékpáros- övezet	Sétálóutca

Gyenge

Közepes

Erős

Közterületi szerep

A „gyorsforgalmi/térségi jelentőségű út” szerepkör abból az időből származik, amikor a Hungária gyűrű volt hivatott összekötni főutakat. Az elképzelés már akkor komoly kritikákat kapott, amikor az M4-M5 bevezetőt építették a József Attila lakótelep tőzomszédságában, de az M0-s autópálya megépítésével végképp léket kapott. Ráadásul a városi autópályák megszüntetése még sehol sem okozta eddig a közlekedés összeomlását, amint az olvasható a Levegő Munkacsoport több tanulmányában is.² A nagy sebességű útbesorolások alkalmazhatatlanságát közvetve alátámasztja a megállapítás a 19. lapon:

¹ <https://bkk.hu/magunkrol/strategia/kozlekedesbiztonsagi-strategia/>

² Megszűnő városi autópályák,

https://www.levego.hu/sites/default/files/megszuno_varosi_autopalyak_1203_0.pdf

Hódítsuk vissza a Kossuth Lajos utcát és a Rákóczi utat!

https://www.levego.hu/sites/default/files/kapcsolodo/kossuth-rakoczi_0901.pdf

„A budapesti közutak egy része jelenleg nem a funkciójának megfelelően van kialakítva. Ez forgalmi szempontból is céltalan, mivel a városba érkező bevezető utak akkora forgalmat szállítanak a belsőbb területekre, amekkorát a város történelmi szövege nem képes kezelni, és a túlzott forgalom miatt torlódások alakulnak ki. Emellett a nagy közúti forgalom a közlekedésbiztonságra is hatással van. A pandémia idején bekövetkezett gépjárműforgalmi visszaesés is megmutatta, hogy a gépjárműforgalom csökkenésével együtt a közúti balesetek száma is csökken.”

Amiből az következne, hogy a városba bevezető utak kapacitását érdemes csökkenteni, de erre vonatkozóan csak egy több évtizedes, hazánkban soha még csak ki sem próbált elképzelés olvasható a 49. lapon, miszerint:

„Az adaptív lámpaprogram mellett a forgalom lefolyásának segítésére alkalmazható megoldás a forgalmi terheléstől függő, változtatható sávkiosztás. Ez a megoldás lehetőséget ad arra, hogy a terheléstől függően abba az irányba adjunk több kapacitást, amelyik irányban éppen szükség van rá. Ezzel a megoldással elérhetjük, hogy szűkebb keresztmetszeten is biztosítsuk a kívánt kapacitást. Egy 2 x 2 forgalmi sávú út például néha kiváltható 3 gépjárműforgalmi sávval oly módon, hogy 2 + 1 sávot alakítunk ki, ahol az igények figyelembevételével hol az egyik, hol a másik irányba (reggeli csúcsban a városközpont, délutáni csúcsban a városhatár irányában) engedjük a forgalmat 2 sávon közlekedni. Ez a megoldás segíthet olyan esetben, amikor a geometriai adottságok nem teszik lehetővé, hogy a 4 gépjárműforgalmi sáv mellett még önálló kerékpárforgalmi létesítményt is kialakítsunk.”

Annak ellenére előtérbe helyezi az anyag a tranzitforgalmat, hogy a 60. lapon a következő olvasható:

„Élhető város fő útöere

A budapesti főúthálózat zömét még egy korábbi városfejlesztési filozófia alapján alakították ki, ami mindenképp elé helyezte a közúti közlekedés kiszolgálását. A jelenkori célok, tekintettel mind a klímavédelmi, mind a mobilitási, mind a közlekedésbiztonsági célokra, azonban sokszor nehezen összeegyeztethetők az örökölt infrastruktúra-kialakításokkal. Az új kihívásoknak megfelelés azt igényli, hogy ezeknek a főutaknak a jelentős részét humanizáljuk. Ezzel az adott utak nem minden esetben és nem feltétlenül veszítik el főforgalmi szerepüket az autóközlekedésben, csupán azt jelenti, hogy a forgalmi kapacitás mellett más szempontoknak is meg kell felelniük. Ilyen például a beépített területeken a kifejezetten szűkös zöldfelületek bővítésének és minőségi javításának igénye, ami lehet akár a főút kialakításának része is mint fasor, virágágyás, a különböző közlekedési felületek elválasztója stb. Tekintettel a kevés rendelkezésre álló hely, az innovatív eljárások, például faültetéshez a Stockholm-módszer alkalmazására is szükség lehet.”

Bár még ez a szövegrészlet sem koherens, hiszen egyrészt megállapítja, hogy a jelenkori célok, tekintettel mind a klímavédelmi, mind a mobilitási, mind a közlekedésbiztonsági célokra, sokszor nehezen összeegyeztethetők az örökölt infrastruktúra-kialakításokkal. Az új kihívásoknak megfelelés azt igényli, hogy ezeknek a főutaknak a jelentős részét humanizáljuk. Majd agyonvágja a gondolatot azzal, hogy ezzel „az adott utak nem minden esetben és nem feltétlenül veszítik el főforgalmi szerepüket az autóközlekedésben, csupán azt jelenti, hogy a forgalmi kapacitás mellett más szempontoknak is meg kell felelniük.”

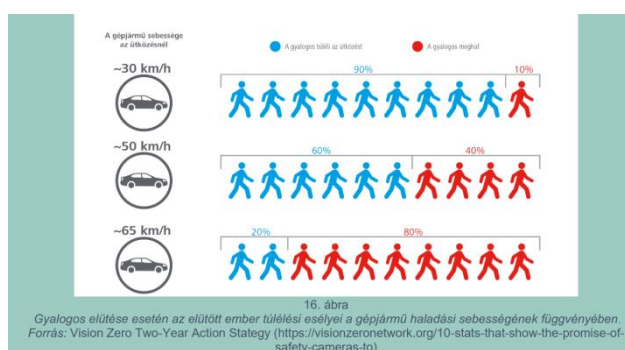
Véleményünk szerint a város közlekedésének, közlekedési infrastruktúrájának a kényelmes, biztonságos eljutást kell szolgálnia, nem pedig az átmenő forgalmat, és ennek mindenhol igaznak kell lennie, ahol emberek laknak, a város családi házas, dimbes-dombos részeitől a Hungária gyűríig. Vagyis a „forgalmi kapacitás”-t alá kell rendelni a humanizálásnak! Ha komolyan vesszük a Vision Zero célkitűzést, akkor a városi tranzit úthálózat felszámolására

kell törekedni, tehát arra, hogy megtűrjük ugyan a városon átmenő tranzitforgalmat, de a forgalomirányítást, az utak kialakítását a városlakók és a városi forgalom igényeire méretezzük, és a tranzitforgalom résztvevőitől követeljük meg az alkalmazkodást.

De máris belemerültünk az úthálózat funkcionális elemzésébe, ami a Stratégiának is hibája, hiszen ez nem közlekedésbiztonsági, hanem közúti közlekedési megközelítés.

Közlekedésbiztonsági megközelítésben a város közlekedési területeit használók közül a gyengébbek védelmét kell megteremteni az erősebbektől, és ebben a szemléletben érdemes megfogalmazni az intézkedéseket, amelyek mellé mérföldköveket is rendelni kell. Hiszen ha nem tudjuk a 2030-ig hátra lévő, valamivel több, mint hét évet számon kérhető részfeladatokkal kitölteni, akkor a végcélt sem fogjuk elérni. A Stratégia által javasolt legtöbb intézkedés meg is célozza a gyengébb közlekedők védelmét, a fő gond a határidők hiányával és a gépkocsiforgalom előtérbe helyezésével van. Például az „5.3.2. Hatékony gyorsforgalmi és tranzit úthálózat” alcímben. Két “Biztonságos” között egy “Hatékony”.

A Stratégia 20-21. lapján ki van fejtve az összefüggés a sebesség és az ember/kerékpáros–autó ütközés súlyossága közötti összefüggés.



Ennek az összefüggésnek a felismerése vezet oda egyre több nagyvárosban, hogy a város útjain 30 km/óránál korlátozzák a gépjárművek sebességét, és csak kivételként engednek meg ennél nagyobb sebességet.³ Érthetetlen, hogy ez a Stratégia nem követi ezt a gondolkodást, és a 20-30 km/órás zónákat tekinti kivételnek, egy általános 50 km/órás sebesség mellett. Annál is inkább érthetetlen ez a

gondolkodás, mert a Stratégia készítői nemcsak a sebességkorlátozás jelentőségével vannak tisztában a Vision Zero elérése szempontjából, de azzal is, hogy a sebesség csak alacsony forgalom mellett éri el akár a 30 km/órás sebességet is, és azzal is, hogy egy út áteresztőképessége a sebesség – a szükséges követési távolság – növekedésével csökken. A 24. lapon olvasható:

„Nincs közvetlen összefüggés a forgalmi kapacitás és a megengedett legnagyobb sebesség között. A kapacitást elsősorban a forgalom haladásának folytonossága határozza meg. Egy útszakasz túlterhelődése torlódással jár, ennek következménye a haladási sebesség csökkenése. Egy útszakasz elméleti kapacitásmaximuma – köszönhetően a rövidebb követési távolságoknak – éppen az alacsonyabb, 30-50 km/órás sebességértéknél tapasztalható.”

„A Rákóczi úton jelenleg 50 km/óra a megengedett legnagyobb sebesség 40 km/óra sebességhatárra csökkentés esetén:

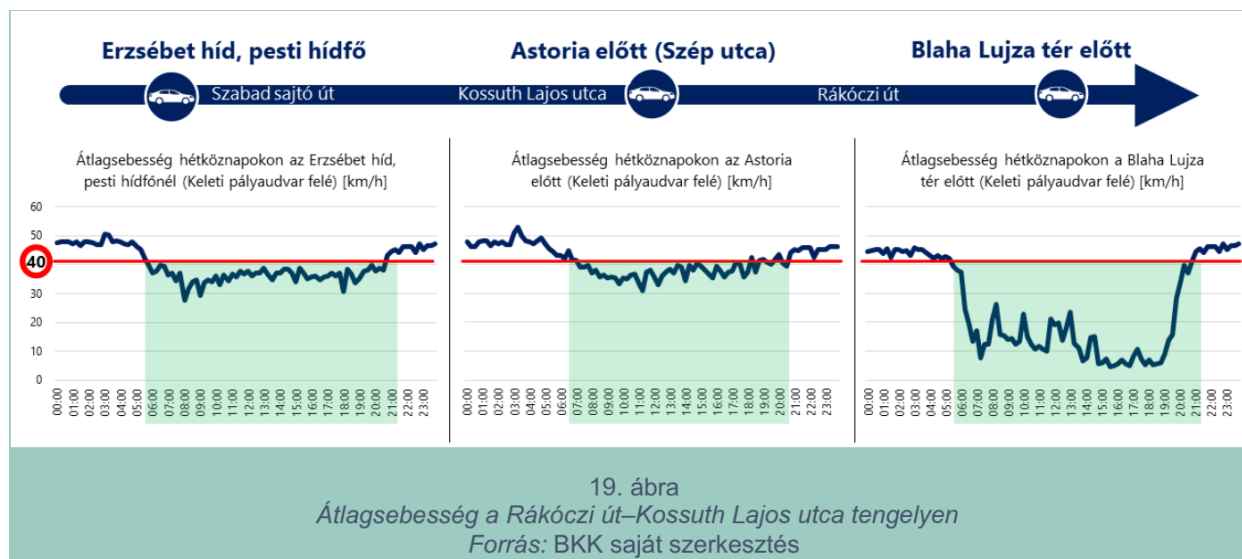
jellemzően 6:00 és 21:00 óra között hétköznapokon a gépjárműforgalom átlagsebessége egyébként sem haladja meg a 40 km/órát, így a módosítás hatására sem csökken az útszakasz áteresztőképessége és a várható utazási idő sem;

a peremidőszakokban (éjszaka és hajnalban) bár csökken az utazási sebesség, a közlekedésbiztonság jelentősen javul a belvárosi, éjszaka is kiemelt gyalogosforgalmú területeken. A belvárost átszelő Rákóczi úton úgy csökkenthetők a közlekedés veszélyei, hogy az áteresztőképessége nem változik.

³ levego.hu/hirek/2022/08/koz-os-erdek-lakott-teruleten-a-30-kilometer-per-oras-sebesssegorlatozas/

levego.hu/hirek/levego-munkacsoport-rank-fer-a-30-kilometeres-sebesssegorlatozas/

Tehát városi környezetben a megengedett sebesség csökkentésével úgy növelhető a közlekedésbiztonság, hogy az áteresztőképesség érdemben nem változik.”



Vagy az 51. lapon:

„Ismét fontos megjegyezni, hogy városi környezetben a sebességhatároknak nincsen közvetlen hatásuk a forgalmi kapacitásra (mivel a csomópontok áteresztőképessége a legfontosabb tényező), a közlekedésbiztonsági relevanciájuk azonban megkérdőjelezhetetlen.”

Bár nem közlekedésbiztonsági, hanem a lakosság egészségét érintő egyéb probléma, de a kivételesen magasabb sebességhatár megállapításánál – különösen éjszaka – mindenképpen számolni kell(ene) a zajszennyezéssel. Amiben Budapest meglehetősen rosszul áll, amint az leolvasható a zajtérképről.

Összességében minden mellett szól, hogy Budapestnek is be kellene lépnie azon városok közé, ahol a gépjárművek sebessége csak kivételes helyeken haladhatja meg a 30 km/óra sebességet.

Azt pedig, hogy milyen útkategóriák legyenek, az egyes kategóriákban milyen kialakítással, a közúti sávok milyen kiosztásával és szélességével s.i.t., nem a közlekedésbiztonsági Stratégiának, hanem a közlekedésbiztonsági, jólléti, levegő- és zajszennyezési és egyéb kritériumok alapján kialakított útmutatónak kell meghatározni. Nagyon jó, hogy a Stratégia 5.3 fejezetében a készítőik erre kísérletet tesznek, és amit összeraktak az alapja lehet az útmutatónak, de ide csak azon kritériumok tartoz(ná)nak, amelyek a közlekedés biztonságát szolgálják. Például az, hogy mikor biztonságos egy kereszteződés, milyen a biztonságos, akadálymentes gyalogátkelő, hogyan lehet megelőzni, hogy két autó frontálisan ütközni tudjon. Intézkedésként pedig azt, hogy 2024 végére, 2025 végére és így tovább, a budapesti utak hány százaléka kell, hogy megfeleljen a kritériumoknak. Egy ilyen útmutató szükséges voltáról szó is van a Stratégiában, a 44. lapon, csak éppen szerintünk nem elég a csomópontokat, az infrastruktúra más elemeit is szabályozni kell:

„Koherens, kiszámítható kialakítások

Szükséges egy egységes, a fővárosi csomópontok kialakítását részletesen szabályozó sztenderd megalkotása és alkalmazása a hatályos utügyi műszaki előírásokra, a KRESZ-re alapozva. Ehhez kapcsolódóan a forgalmi rendre és a közúti biztonságra vonatkozó rendszeres felülvizsgálatot kell tartani, amely ki kell terjedjen a fizikai kialakításra, a szabályozási rendre

és a műszaki állapotra. Ezek alapján lehet a csomóponti baleseti kockázatot megállapítani, rangsorolni és priorizálni a szükséges beavatkozásokat.”

A Stratégia a közlekedésbiztonságot meghatározó tényezők alapján az alábbi négy területen fogalmaz meg intézkedési javaslatokat (sajnos határidők nélkül):

„1. Tudatos, figyelmes és szabálykövető közlekedők: minden közlekedő ismerje és kövesse az alapvető közlekedési szabályokat és elvárt viselkedésformákat, figyeljen egymásra és különösen a legvédtelenebb úthasználókra a budapesti utakon.

2. Biztonságos járművek: a legvédtelenebb úthasználók védelme érdekében az elérhető technikai eszközöket ki kell használni a járműfelszereltség tekintetében.

3. Biztonságos infrastruktúra: az utcák, utak és csomópontok kialakítása legyen önmagát magyarázó, a környezet legyen megbocsátó, támogassa a kiszámítható manőverezést, valamint egyszerre igazodjon a gyalogosforgalmi, kerékpárforgalmi és gépjárműforgalmi hálózati, valamint a közterületi szerephez is.

4. Támogató intézkedések: a stratégia hatékony megvalósításához megfelelő mennyiségű és minőségű adat, szaktudás, illetve megfelelő szervezeti háttér álljon rendelkezésre.”

Szerintünk ez a négy terület jól kialakított, de szükség van még egy pontra:

„5. A biztonságos közlekedést támogató, elősegítő, kikényszerítő közlekedés-menedzsment, forgalomirányítás kialakítása.”

Van szó ide tartozó elemekről, például az adaptív villanyrendőr-programról, de véleményünk szerint az infokommunikációs eszközöket és akár a Stratégia által is említett figyelmeztető táblákat, a felületkialakítások okos használatát érdemes együtt kifejteni, nem pedig esetenként. Annál is inkább, mert ezek használata sok esetben jóval kifizetődőbb, hatékonyabb, mint a nagyobb infrastruktúra-beruházások.

Ide tartoznak a mobilozó gyalogosok védelmét szolgáló figyelemfelkeltő eszközök, például a gyalogátkelőknél, járdaszigeteken beépített LED sorok. Sokoldalúan használható a GPS-es helymeghatározással dolgozó városi útdíjkivető rendszer is a közlekedés biztonságának javítására. Az útdíjkivető számítógépes program követi a gépkocsi útját, és tarifaterképre helyezve azt, egy képlettel kiszámítja a megtett út után fizetendő díjat. A képlet kialakítható úgy, hogy büntesse a sebességhatár túllépését, a kereszteződés áttekinthetőségét zavaró parkolást, a tiloson való áthaladást és még számos, a közlekedés biztonságát veszélyeztető, a térképhez kapcsolható magatartást. (Lásd a 34. lapon az „5.1.3 Szabályok betartatása” pontot vagy a 45. lapon a csomópontok átláthatóságát.)

A tehergépkocsi-behajtási rendszer szigorításáról szó van a Stratégiában, de szigorítani nem érdemes egy olyan rendszerben, ahol a szabályszegések felderítetlenek. Márpedig a tehergépkocsik mozgását gyakorlatilag senki sem követi a városban. Pedig több mint 90 százalékuk be van kötve az autópályák és főutak úthasználati díját kivető HU-GO elektronikus rendszerbe. Csak meg kellene állapodnia a fővárosnak a Nemzeti Útdíjfizetési Szolgáltató Zrt.-vel (NÚSZ Zrt.), és az először a hidakra, bevezető utakra, majd később máshova is telepített fix kamerákkal és néhány kamerás járőrrel máris ellenőrizni lehetne a rendszám alapján, hogy egy tehergépkocsi jogszerűen van-e ott, ahol éppen van.

Az 5.2.1. Járműbiztonsági fedélzeti eszközök pontból az is kiderül, hogy a járműbiztonsági fedélzeti eszközök az újabb modellek tartozékai. Ahhoz, hogy az ellátottság növekedjék, az autóállomány fiatalítására van szükség. Csakúgy, mint az emberek egészségét a balesetnél alattomosabban veszélyeztető különféle mérgek levegőbe bocsátásának csökkentésére. A forgalomban részt vevő autók fiatalításának pedig hatékony eszköze az alacsony és nulla

kibocsátási övezet. A Stratégia meg is említi az angolul LEZ-t az „5.2.2. *Nehézgépjárművek behajtásának szabályozása*” pontban:

„A teherforgalmi övezeti rendszer felülvizsgálatának további időszerű aspektusa – a szennyező fizet elv alapján – a célforgalmi útvonalak radikális csökkentése, a vonatkozó fővárosi rendelet adta kedvezmények felülvizsgálata, a környezetvédelmi szempontok szigorítása (figyelemmel a napjainkban aktuális Low Emission Zone, LEZ szempontjaira), továbbá az ellenőrzés hatékonyságának halaszthatatlan növelése.”

Csak éppen a kijelölésük menetrendje hiányzik.

Szintén a 44. lapon van szó a kifogástalan műszak állapotról: *„A burkolati jelek, jelzőtáblák és jelzőlámpák üzemeltetése, felújítása, újak kihelyezése a legalapvetőbb feltétel ahhoz, hogy egyértelmű legyen az elsőbbségi viszony és az elvárt viselkedés a csomópontokban.”* és *„A Budapest Közút és a BKK ezért fordít a meglévő utak színvonalas felújítására minden számukra elérhető forrást. A Budapest közút tervezetten ~50 négyzetméter burkolati jelet újít fel évente.”*

Nincs szó a Stratégiában arról, hogy ez elég-e, és hogy mit lehetne tenni a helyzet megváltoztatása érdekében. Lehetne például egy, az interneten elérhető nyilvántartás, ahova mindenki jelenteni tudja a szerinte rossz állapotú jelzéseket.

A továbbiakban konkrét szövegmódosításokat javasolunk, amelyeket korrektúrajellel jelölünk.

A 3. lapon:

„Amennyiben bázisértéknek tekintjük a 2019-es adatot, az intézkedéssel 2030-ig 137 életet, 2050-ig további 750 életet mentünk meg. Összesen tehát közel ezer életet menthetünk meg. Feltételezve, hogy az összes személyi sérüléssel járó baleset hasonló mértékben csökken, akkor az intézkedéssel 2030-ig több mint 10.000, 2050-ig pedig több mint 80.000 ilyen baleset előzhető meg.

Legalább ilyen fontos az is, amit a statisztikák nem tükröznek: a lakosok sokszor félnek az utcán közlekedni, a szülők, nagyszülők pedig félnek attól, hogy baleset éri a gyermeküket, unokájukat. Márpedig félelemben élni rossz érzés, rontja a közhangulatot. Továbbá ezen félelem miatt különösen a gyermekeknek kell sok olyan korlátozást megélniük, ami kedvezőtlen hatással van a fejlődésükre.

A 4. lapon:

„• Célunk, hogy véget vessünk a gyorsforgalmi hálózat Budapestén, ezért sebességmérő hálózat (lokális és átlagsebesség-mérés is) kiépítését kezdeményezzük.

• Egyre több utcát, utat alakítunk át önmagyarázóvá, vagyis olyanná, hogy a gépjárművezetők azonnal felismerjék: itt bármikor számíthatnak az úttesten gyalogosokra is, és ennek megfelelően vezessenek.

• Biztosítjuk, hogy mostantól csak megbocsátó és önmagukat magyarázó utak épüljenek Budapestén, ezzel javítva a szabálykövetést, és enyhítve a közlekedők hibáinak következményeit. ...”

INDOKOLÁS: Sürgető a meglévő utak átalakítása is, így érthetetlen, hogy ebben a részben miért csak az új utakat említik.

„Azon dolgozunk, hogy biztonságos, tiszta és élhető főutakat hozzunk létre, ahol az városi élet autóforgalom mellett a közösségi közlekedés, a gyaloglás, a kerékpározás és közösségi közlekedés élvez elsőbbséget az autóforgalommal szemben. a városi élet is kellő teret kap. A belvárosi főutakat emblemikus tengelyekké alakító projekteket készítettünk.”

INDOKOLÁS: Világtendencia, hogy a városi főutakat ilyené alakítják át, és ezzel jelentősen növekszik a lakosság életminősége és egyúttal versenyképesebbé is válik a város.

„~~• Megduplázzuk a védett lakóterületek (30 km/órás és lakó-pihenő övezet) területét, és kezdeményezzük azok megfelelő kialakítását a kiszámítható, biztonságos gyűjtőutakkal együtt (az átmenő forgalom megszüntetésével, forgalomtechnikai beavatkozásokkal).~~

• Csillapítjuk a forgalmat a belvárosban sebességsökkentéssel (Hungária körúton belül max. 50 km/óra, Nagykörúton belül max. 40 km/óra, mellékutakban max. 30 km/óra).

• A fő közlekedési útvonalak kivételével a teljes fővárosra 30 km/órás sebességkorlátozást vezetünk be a meglévő 20 km/órás sebességkorlátozású területek meghagyásával és újak kijelölésének lehetőségével.”

INDOKOLÁS: Több külföldi város példája bizonyítja, hogy a 30 km/órás sebességkorlátozás kiterjesztése a város teljes területére.

Az 5. lapon:

Az ábra zavaros, törölni javasoljuk. Például az életminőség az egyik részletként szerepel, pedig az életminőség javítása a fő cél, és ennek kell alárendelni az összes egyéb célt.

A 6. lapon:

„Összességében pedig nagyságrendileg mintegy 8-szor annyi eset történt a járművezetők hibájából”

A 13. lapon:

„A gyerekek védelméért a bölcsődék, óvodák, iskolák környezetében fokozott figyelmet kell fordítani a gyalogos forgalom biztonságára, ezért az ilyen helyszíneken a gépjárműforgalom korlátozása, lehetőség szerint teljes vagy részleges kitiltása, illetve sebességcsökkentés megvalósítása rendkívül fontos. Csatlakozunk az „Iskolautcák” című nemzetközi kezdeményezéshez.”

INDOKOLÁS: Ld. a lábjegyzetben hivatkozott oldalt.⁴

A 15. lapon:

„10,8 év volt, addig 201922-ben már 154,4 év).”⁵

A 16. lapon:

„a korábban rendezetlenül hagyott rollerek legnagyobb része már rendezetten sorakozik a kijelölt helyen”

„~~Ezeknek extrém példáit a város budai oldalán láthatjuk, ahol a Budapestet elkerülő körgyűrű befejezetlensége miatt a belvárosi részeken is a tranzit funkció tartós jelenlétével kell számolnunk (például budai alsó rakpart, Margit körút).~~”

INDOKOLÁS: Ld. fentebb, a 17. oldalon lévő ábra bírálatánál.

⁴ <https://www.levego.hu/hirek/2022/10/legyen-az-iskola-utcaja-csak-a-gyerekeke-legalabb-amikor-iskolaba-mennek/>

⁵ https://www.ksh.hu/stadat_files/sza/hu/sza0026.html

A 36. lapon:

„5.2.2. Nehézgépjárművek behajtásának szabályozása

„Kezeleni kell a belvárosi környezetben a nem koncentrált rakodóhelyeken a szabálytalan árurakodás közötti biztonsági kockázatait, például a kerékpársávon vészvillogóval megálló és az emelőlapot leengedő teherautót.

A teherforgalom okozta közlekedési és környezeti problémák enyhítésének fontos lépése lesz Budapest city logisztikai koncepciójának elfogadása.”

INDOKOLÁS: Budapest city logisztikai koncepciójának tervezete már évekkel ezelőtt elkészült, és helyes iránymutatásokat tartalmaz a teherforgalom okozta problémák enyhítésére.

A 46. lapon:

„Ezek a problémák az alábbi okokra vezethetők vissza:

• *A legfontosabb ok, hogy a közúti közlekedés árai messze nem fedezik a használók által okozott költségeket. Amennyiben ezek a költségek beépülnének az árakba, akkor a meglévő közúti kapacitások kihasználtsága jelentősen csökkenne.*”

INDOKOLÁS: Az IKOP Plusz szerint a közlekedés külső költségei a GDP 6%-ának megfelelő összeget tesznek ki.⁶ Az Európai Bizottság honlapján elérhető tanulmány szerint Magyarországon a közúti gépjárművek használói mindössze egyharmadát fizetik meg (adókon, díjakon keresztül) azoknak a költségeknek, amelyeket a társadalomnak okoznak.⁷

A 47. lapon:

~~„Noha nem csak Budapest közigazgatási területét érinti, és megvalósítása állami feladat, szükséges a Budapestet elkerülő gyorsforgalmi úthálózat fejlesztésével a tranzit hálózat kiegészítése: az M0-s északnyugati szektorának befejezése a 10-es és 11-es főút között, valamint a Budapestet elkerülő gyorsforgalmi gyűrű nyugati bezárása is (ennek előkészítése indítható el 2030-ig).”~~

INDOKOLÁS: Ez mondat nem veszi figyelembe napjaink legsúlyosabb válságait, mindenekelőtt a klímaválságot és a biodiverzitás-válságot.⁸ Civil szervezetek már évek óta alapos érvekkel hangoztatják, hogy az M0-st nem szabad továbbépíteni.

~~„1) Tranzit úthálózat kiegészítése:~~

- ~~• a Budakeszi úttal,~~
- ~~• az Alkotás úttal és a Margit körúttal,~~
- ~~• illetve a II. Rákóczi Ferenc út – Teller Ede út – Weiss Manfréd útvonallal.~~

~~2) Tranzit úthálózat egy részének átminősítése főúttá:~~

- ~~• a Kossuth Lajos utca – Rákóczi út – Kerepesi út (Hungária körútig) tengely,~~
- ~~• a Kőbányai út – Körösi Csoma Sándor út – Jászberényi út – Pesti út útvonal.~~

~~3) Tranzit hálózat fejlesztése az M0-s északnyugati szektorának megépítésével a 10-es és 11-es főút között, valamint a Budapestet nyugatról elkerülő gyűrű bezárásával.~~

~~4) A tranzit hálózat megváltozásából adódóan vagy egyszerűsödnek a külön szintű esomópontok, vagy megszűnnek, vagy új külön szintű esomópontok jönnek létre (például a esepeli gerincút Corvin úti esomópontjában a Weiss Manfréd út – Teller Ede utca, illetve~~

⁶ https://www.palyazat.gov.hu/integralt_kozlekedesfejlesztesi_operativ_program_plusz

⁷ https://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable-transport/internalisation-transport-external-costs_en

⁸ https://www.levego.hu/m0-10-es/images/m0-buda-civilallasf_0904.pdf

https://www.levego.hu/sites/default/files/kiadvany/kozl_bp/m0_eszakhuda_allasfog10603.pdf

~~részben a Kossuth Lajos utca nyomvonalán közúti aluljáró létesül, amely az iparvágányokat külön szintben keresztezi).~~”

INDOKOLÁS: Nagyrészt ugyanazon indokok alapján kell törölni, mint az M0-s esetén. Figyelembe kell venni egyebek mellett azt is, hogy ilyen intézkedések a valódi megoldásoktól vonnák el a forrásokat.

A 48. lapon:

~~„Az adaptív lámpaprogram akkor tud hatékonyan működni és ezzel csökkenteni a város belső részein a torlódásokat, ha kapacitástöbbletet teremtünk a mai hálózaton. Ehhez a jelenlegi kapacitások valós adatokon alapuló újraosztása szükséges, amire elsősorban a Hungária gyűrű mentén van lehetőség. A Hungária gyűrűn a csomópontokban a zöldidők átrendezésével a tranzit hálózat számára értékes gyűrűirányú kapacitástartalék képezhető, ezzel segítve a tranzit hálózaton lebonyolódó forgalom haladását.”~~

INDOKOLÁS: Ez tévedés, az adaptív lámpaprogram éppenhogy a meglévő útkapacitások erőteljesebb kihasználását teszi lehetővé. Vagyis egyáltalán nem igényel kapacitásnövelést, sőt, annak az elkerülését segíti elő. A Hungária gyűrűn ráadásul a 70 km/óra sebesség merénylet az ott lakók ellen, különösen éjszaka, amikor az autók még ezt a korlátot is túllépve száguldoznak rajta. Vagyis a biztonság növelését éppenhogy nem a 70 km/órás, hanem a 30-40 km/órás egyenletes sebességre szabott zöldhullámmal lehet elérni.

Az 51. lapon:

~~„A budai alsó rakparton a tranzit hálózat forgalmi kapacitása növelhető néhány egyszerűbb intézkedéssel: a rakpartot övező parkolási funkciók racionalizálásával (a ki-be álló autók gátolják a forgalmat), valamint a tranzit forgalom számára kevésbé fontos lehamnók (Halász utca) megszüntetésével (a ki- és besorolásra várakozó autók szintén gátolják a forgalmat). Ezzel a budai alsó rakpart a sebességhatár egységesítésével javíthatja a tranzit hálózat átjárhatóságát, és forgalmi többletet képes átvenni a párhuzamos útvonalokról.”~~

INDOKOLÁS: A budai alsó rakparton a parkolóhelyek csökkentése és a Halász utcai lehamnók megszüntetése helyes intézkedés lenne, azonban ami érthetetlen, az az, hogy ezeket az intézkedéseket azzal a céllal hoznák, hogy a városi forgalom kárára növeljék a tranzit forgalom sebességét, és ezzel – mint az anyag több helyén is írják a szerzők –, csökkentsék az áteresztőképességet.

Az 54. lapon:


~~„A P+R parkolók telepítése a városhatáron belül nem jelenthet valós megoldást az agglomerációból érkező autók számára, egyszerűen a belépő autók és a reálisan telepíthető parkolóhelyek számának nagyságrendi eltérése miatt. Ezért a szükséges P+R parkolókat már a városhatáron kívül, az agglomerációs településeken belül, helyben kell kialakítani. A Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégia is ezt tartalmazza, továbbá a 2022. szeptemberi közösségi gyűlés is támogatja a szolgáltatásfejlesztési intézkedéseket. A városhatáron belül nagyobb P+R parkolókat egyedül a metróhálózat külvárosi végállomásai közelében (például Őrs vezér tere, Kőbánya-Kispest) és egyes HÉV megállók közelében (például Csepel, Békásmegyér, Cinkota), illetve a villamosvonalak külső végállomásain (például Hűvösvölgy, Savoya Park) javasolt kialakítani. A kötőpályás közlekedési eszközökre a ránhordást javítani kell közösségi közlekedéssel, az infrastruktúra kerékpárosbarát fejlesztésével (melynek része önálló kerékpárforgalmi létesítmények kialakítása is), illetve megfelelő gyalogos kapcsolatok kialakításával. A már meglévő P+R parkolók esetében pedig biztosítani kell azt is, hogy valóban erre (és ne gépjárműtárolási célra) használják, ezért elsőként az Őrmezőn található P+R esetében összekapcsoljuk a közösségi közlekedési szolgáltatás (bérlet) vásárlását és a parkolási szolgáltatás igénybevételét.”~~

INDOKOLÁS: A Budapesten kívüli P+R parkolók létesítése tovább rontaná a helyzetet.⁹

Az 59. lapon:

A képen nem a legjobb példa látható. Az egyenes út, a 3 méter széles sávok a gyorsraajtásra ösztönöznek. Legalább felfestéssel kellene ösztönözni a járművezetőket a sebességkorlát betartására.

Budapest, 2023. március 13.



Vargha Márton
közlekedési témafelelős



Lukács András
elnök

9

<https://www.levego.hu/sites/default/files/P+R%20levelek%20Levego%20Munkacsoport%20es%20Miniszterelnokseg%202021-22.pdf>