

Budapest, 2013. november 12.

**Tarlós István**  
**főpolgármester**  
**Fővárosi Önkormányzat**  
Budapest

Iktatószámunk:

Témavezetőnk: Vargha Márton  
(Vargha.Marton@levego.hu)

Tárgy: Érdemes-e szétverni a buszsávok hálózatát?

**Tisztelt Főpolgármester Úr!**

2013. augusztusi sajtótájékoztatójára, melyen azt állította, hogy a buszsávok és a nagykörúti villamosok forgalmi előnyben részesítése túlzottan korlátozzák a személyautókat, nem reagáltunk nyilvánosan. Ehelyett – korábbi egyezségünkhöz tartva magam – találkozót kértem Öntől a buszsávokkal kapcsolatos vélemények megvitatására. Végül Kovácsné Tóth Ágnes kabinetfőnök asszonnyal tudtuk megvitatni (2013. szeptember 16-án) a kialakult helyzetet, akitől részletes, felmérésekkel és elemzéssel alátámasztott, indikátorokat is tartalmazó anyagot kértünk arról, hogyan is szándékoznak átszervezni a főváros közlekedését. A mai napig semmilyen alátámasztó anyagot nem kaptunk, Ön viszont egy 20 pontos utasítássorozatban<sup>1</sup> szólította föl Vitézy Dávidot, a Budapesti Közlekedési Központ vezérigazgatóját lényeges, a tömegközlekedés teljesítményét jelentősen rontó, költségeit várhatóan megemelő változtatásokra. Ezen utasításokra már kénytelen vagyok nyilvánosan reagálni.

Mielőtt elemezném az Ön november negyedikén kiadott levelét, két alapvetést le kell szögezmem. Köztudott, hogy a gépjármű-közlekedés, és ezen belül is a túlburjánzó személyautó-közlekedés levegőszennyezése, zaja és területfoglalása a budapesti lakosok életkörülményeit rontja, sokak egészségét teszi tönkre és évről évre több ezer ember idő előtti halálát is okozza. Mi ezeknek az embereknek a pártján állunk, az ő jogukat képviseljük a tiszta levegőhöz és az élhető

---

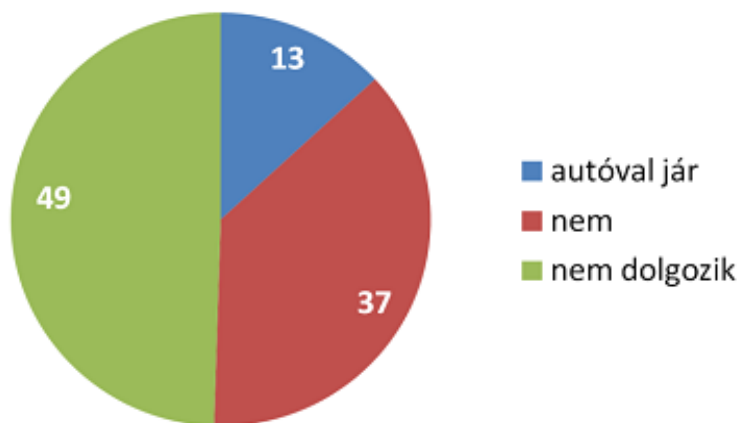
<sup>1</sup> <http://budapest.hu/Lapok/A-f%C5%91polg%C3%A1rmester-ny%C3%ADt-levele-Vit%C3%A9zy-D%C3%A1vidnak.aspx>

környezethez. A másik fontos tényező, hogy véleményünk szerint a kisebb fajlagos energiafogyasztású, kevesebb környezetszennyezést okozó és kisebb helyfoglalással járó közlekedési módoknak kell elsőbbséget adni. Összhangban az európai tendenciákkal és Budapest Főváros korábbi, Közgyűlése által elfogadott közlekedésfejlesztési terveivel, mi is a következő prioritási sorrendet támogatjuk:

- gyalogosforgalom,
- kerékpárforgalom,
- tömegközlekedés,
- egyéni gépjármű-közlekedés.

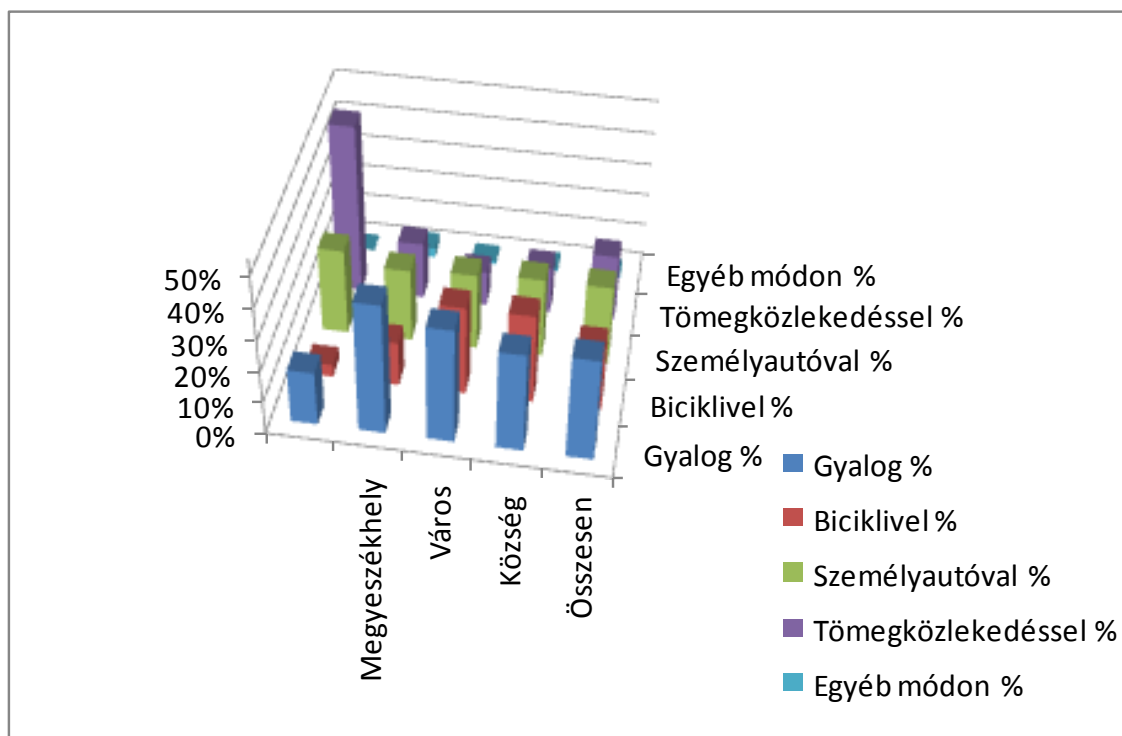
A világban uralkodó városi közlekedésszervezési trendek mellett ezt a prioritáslistát alátámasztják két közvélemény-kutatás eredményei is. Ezekből ugyanis az derül ki, hogy az embereknek legfeljebb 20 százaléka jár autóval rendszeresen még Budapesten is!

1. ábra: Autóval munkába járók aránya a teljes felnőtt lakosság körében



Forrás: Közvélemény-kutatás egy lehetséges telekocsi-szolgáltatásról. (Készítette a Policy Solutions politikai elemző intézet a Lélegzet Alapítvány megbízásából)

## Mivel utaznak az emberek?



Forrás: Lakossági vélemény a városi buszközlekedésről (A TÁRKI által a 2013. szeptemberi Omnibusz kutatás keretei között a Levegő Munkacsoport megbízásából végzett adatfelvétel eredménye.)

Vitatjuk tehát az Ön levele első pontjának megállapítását, miszerint:

*„A közlekedési ágazatok mindegyikének érdekeit arányosan kell figyelembe venni, s bár megtartható a közösségi közlekedési viszonylagos prioritása, de az autós közlekedés indokolatlan ütemű és mértékű visszaszorítását meg kell szüntetni.”*

Véleményünk szerint a forgalomszervezésben az egy utaskilométerre vetítve jóval kevésbé környezetszennyező tömegközlekedésnek nem relatív, hanem abszolút prioritást kell biztosítani, és nem szabad hagyni, hogy az egyéni gépjármű-közlekedés akadályozza azt. A legjobb megoldása ennek a szétválasztás. Legyenek külön tömegközlekedési és külön egyéni közlekedési folyosók! Az utóbbiaknak pedig legfeljebb akkora legyen a kapacitása, amekkorát a város el tud viselni! Ahol pedig a kétfajta közlekedési folyosó keresztezi egymást, ott mindig a tömegközlekedésnek kell előnyt adnia a forgalomszervezésnek.

Budapesten történetileg egyébként is a tömegközlekedés az elsőbbség, vagyis ahol konfliktus van az egyéni gépjármű- és a tömegközlekedés között, ott mindig a később jött személyautó, motorkerékpár zavarja, gátolja az utóbbit. Ahol konfliktus alakul ki a személyautók túlzott jelenléte miatt, ott a konfliktusokat a Levegő Munkacsoport által ismert és sokoldalúan, sokszor ismertetett szakirodalom szerint is mindig a tömegközlekedés javára és nem ellene kell oldani. A külön folyosóra példa a kötöttpályás tömegközlekedés, amely az éppen érvényes fővárosi közlekedési koncepciónak is fontos eleme, és sok tervezési és megvalósítási projekt is

ebbe az irányba mutat. Még az amúgy szerencsétlen, elhibázott négyes metróé is. De ezt a szétválasztást szolgálják a buszsávok is.

Vegye ki gondolatban Főpolgármester Úr a budapesti közutakon közlekedő gépjárművek közül a személyautókat és a motorkerékpárokat, és mindjárt világos lesz az Ön számára is, hogy az egyszerre szolgálatban lévő, alig több mint 1000 autóbusz szinte elvész a város 4300 kilométeres úthálózatán, tehát nem okozhatnak dugókat. De még akkor sem nagyon látszanak, ha csak a főutakon helyezzük el őket. Ráadásul az éppen mozgó autóbuszok száma jóval kevesebb, hiszen a negyedük-harmaduk mindig egy végállomáson vesztegel valahol.

A többi 19 pontból kialakítottunk egy tematikus csoportosítást:

- fővárosi forgalomszervezés általában (20. pont)
- felújítások ütemezése (18.,19. pont)
- buszsáv-megszüntetés, -fellazítás (3., 8., 9., 10, 15., 17. pont)
- Szent István krt. és rakpart kapcsolata a Jászai Mari téren (16. pont)
- csuklós nem csuklós busz járjon a 105-ös vonalon?
- lámpák programozása (2., 6., 7., 11., 12., 13. pont)
- a villamos a nagykörúton járjon ritkábban (5. pont)
- biciklisávok (4. pont)

A véleménynyilvánítást arról, hogy milyen a Jászai Mari téri forgalomszervezés és hogy egy viszonylatban szóló vagy csuklós autóbuszok járjanak-e, az érintett utasokra és helyben lakókra bízuk. Abban, hogy forgalomtechnikai szempontból átgondoltan kell fejleszteni a kerékpársávokat, egyetértünk Önnel. Azt, hogy „átgondoltabban”, viszont alátámasztó anyagok, elemzések, forgalmi vizsgálatok nélkül még értelmezni sem tudjuk, bár azt látjuk, hogy azok, akik a fővárosban ezzel foglalkoznak, egyre átgondoltabban végzik a munkájukat a Magyar Kerékpárosklub szakértő közreműködésével.

Abban is egyetértünk Főpolgármester Úrral, hogy a felújítások szervezésénél körültekintően kell eljárni. Kérdés, hogy a hiányos kommunikáció nem játszott-e nagyobb szerepet az Árpád hídnál, az 1-es villamos felújítása körül kialakult közlekedési torlódásokban, mint a tömegközlekedési járművek. Számos esetben tapasztalhattuk, hogy megfelelő tájékoztatás mellett az autósok idejekorán módosítják az útvonalukat, hogy elkerüljék az építkezésekkel kapcsolatos torlódásokat. Ennek ellenkezője volt tapasztalható november 9-én, amikor a metróépítés kapcsán önkényesen lezártak egy sávot a Baross térnél. Ami az Árpád hidat illeti, szívesen látnánk egy jelentést arról, vajon naponta hány utasnak hány perccel tették hosszabbá az utazását azzal, hogy megszüntették a tömegközlekedés előnyét az építkezés alatt, és megszüntették a megállókat a Margit-szigeti bejárónál. Azon vélekedésének alátámasztására is szívesen látnánk forgalmi felmérésből származó adatokat, hogy az Árpád híd és a Rákóczi híd személyautó-forgalma befolyásolná egymást. Általában viszont felhívjuk Főpolgármester Úr figyelmét a Lélegzetnyiben megjelent írásainkra arról, hogy Budapestnél jóval nagyobb városok közlekedése attól sem omlott össze, hogy véglegesen visszaépítettek bennük közúti kapacitásokat.

Ön szerint „a főváros közlekedési infrastruktúrája 20-30 éves lemaradásban van a fejlett nyugat-európai városokhoz viszonyítva, ezért a BKK nem teheti meg ugyanazokat a lépéseket, mint ma azok a városok, ugyanis bizonyos köztes lépéseket nem lehet kihagyni.” Számos város létezik a fejlődő országokban, amelyek sikeresen kihagyták ezeket a lépéseket, más városok pedig felismerték, hogy hiba volt követni a nyugat-európai (és főleg az amerikai) nagyvárosok



gyakorlatát. A legismertebb példa erre a 7 millió lakosú Bogota, amelynek eredményeiről már több alkalommal tájékoztattuk Önt.

A fővárosi forgalomszervezést és a lámpák ütemezését a Fővárosi Közgyűlés szintjén nem csomópontonként kellene kezelni, hiszen egy lámpa átprogramozása lehet, hogy egyeseknek kedvez, de másoknak esetleg rossz lesz., és szerencsétlen esetben előfordulhat, hogy egyik hónapban az egyik, másikban a másik csoport – és lámpavezérlő program – kerekedik fölül. Lehet viszont indikátorokat, például áteresztőképességet, a haladás átlagos sebességét megnevezni, és annak vizsgálatát kitűzni prémiumfeladatként, hogy az indikátorok javuljanak. De – mint arról Kovácsné Tóth Ágnes asszonnyal folytatott megbeszélésünkön is szó volt – igazán komoly eredményt csak egy nagyobb terület valamennyi villanyrendőrijének az adaptív programozásával lehet elérni. Mint teszik azt egyre nagyobb területen New Yorkban, a *Midtown in Motion* program keretében. A villanyrendőröknek – a FUTÁR programban telepítés alatt álló – közvetlen befolyásolására viszont feltétlenül szükség van a tömegközlekedés történelmi előnyének legalább megközelítő visszaállítása érdekében.

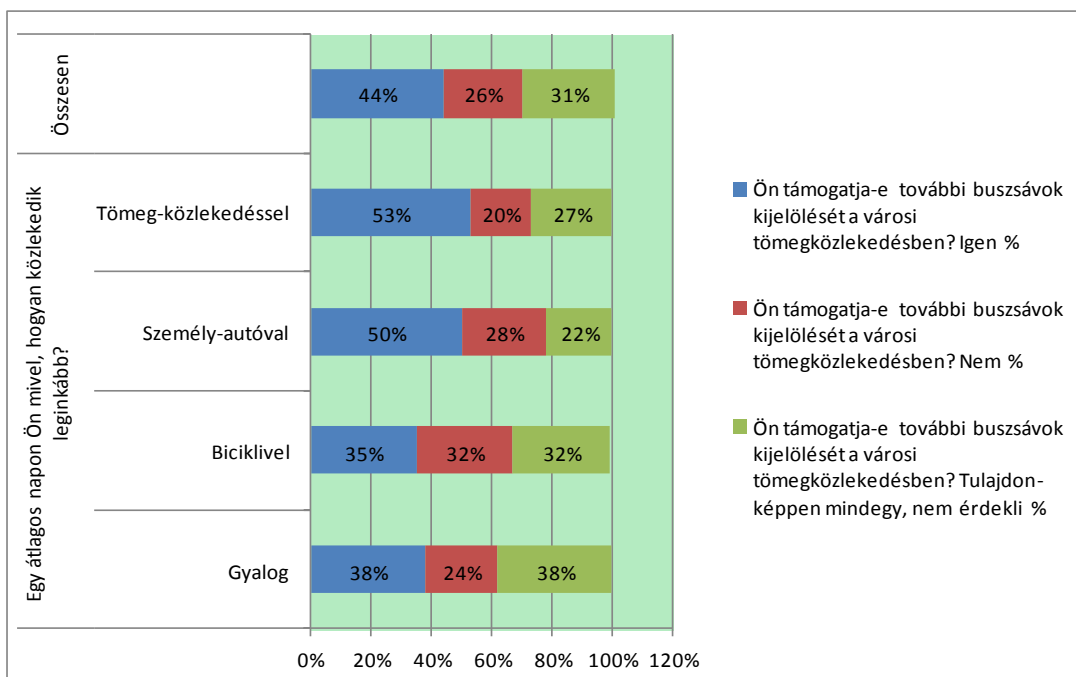
Levelem végére hagytam főpolgármester úr levelének két legfontosabb üzenetét. Az egyik, hogy a városi villamos – kötöttpályás – tömegközlekedés kapacitása Ön szerint csökkenthető Nagykörúton. Mint a 4-6-os viszonylatok rendszeres használója azt tapasztalom, hogy napközben bármikor le lehet maradni a zsúfoltság miatt egy villamosról még akár a Blaha Lujza téren is, ahol pedig jelentős az utascseré. A Petőfi híd budai hídfőjénél pedig a le- és felszálló diákok alig férnek egymástól a peronon. Mielőtt tehát csökkentenék a kapacitásokat, kérem Főpolgármester Urat, készíttesse és hozzon nyilvánosságra alapos – több napos, kikérdezéses – utasszámlálást. Kérem, számoltassa ki azt is, hogy a kapacitáscsökkentés mennyivel növelné a zsúfoltságot a nagykörúti villamosokon. A Levegő Munkacsoport munkatársait, mint a tömegközlekedés használóit ugyanis már az a kérdés foglalkoztatja, hogy az utasforgalom töretlen növekedése mikor fogja elkerülhetetlenné tenni a 12-es autóbusz újraindítását és buszsáv kialakítását a nagykörúton.

Ezzel el is jutottunk Főpolgármester Úr levelének legfelháborítóbb pontjaihoz, azokhoz, amelyek a buszsávokról szólnak (3., 8., 9., 10, 15., 17. pont). A 3. pont a korábban leírtak értelmében félrevezető, hiszen nincs „nagy közúti hátrányt jelentő” buszsáv! Ha a személyautók és a teherautók nem férnek el a számukra kijelölt sávokban, az azért van, mert túl sok a személyautó! (Meg sokszor azért is, mert egy-egy teherautó a forgalmi sávban áll le rakodni, mint azt nap mint nap látjuk például a Nagykörúton a villamosból.) Egy csuklós autóbusz férőhelykapacitását 100 főnek véve, és egy személyautóra két utast számolva – ami jóval több, mint az autók átlagos foglaltsága (1,4 utas) Budapest utcáin –, egy autóbusz 50 személygépkocsival ér fel az utakon.

Kérem Önt ezért, hogy mielőtt nekilátnának szétverni egy kialakulófélben lévő rendszert, számoltassa végig minden egyes buszsávnál, hogy ha megszűnik, hány perccel nő a budapestiek utazással töltött ideje amiatt, hogy az autóbuszoknak a személyautók között kell araszolniuk.

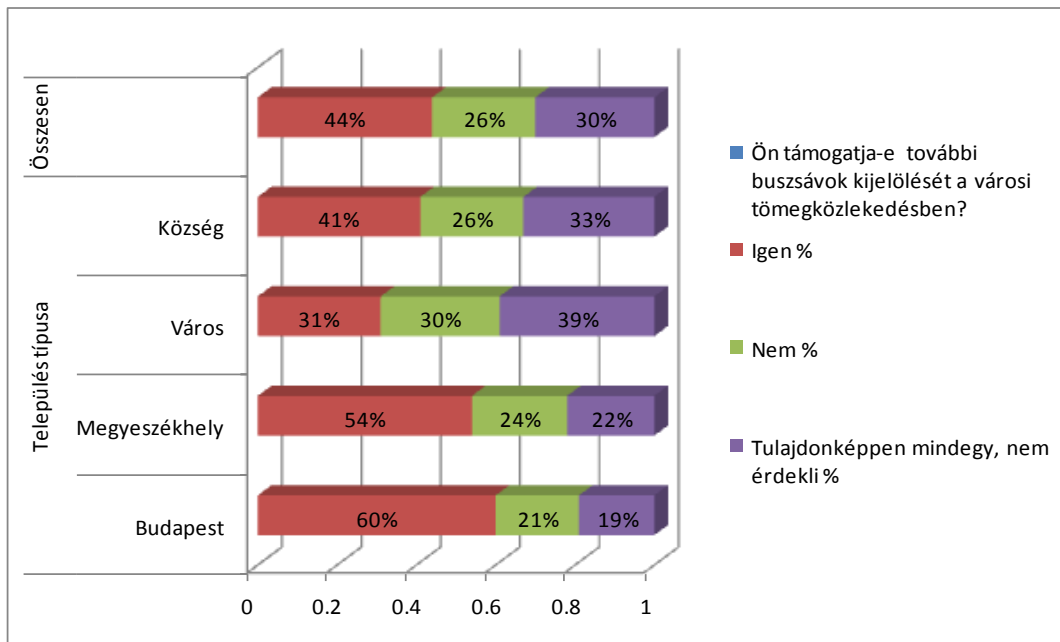
Nemrég végzett közvélemény-kutatásunk eredménye szerint a budapestiek jelentős többsége támogatja újabb buszsávok kijelölését is, és mindössze egyötöde ellenzi azt!

## Újabb buszsávok kijelölésének a támogatottsága a megkérdezettek utazási szokásai szerint



Forrás: Lakossági vélemény a városi buszközlekedésről (A TÁRKI által a 2013. szeptemberi Omnibusz kutatás keretei között a Levegő Munkacsoport megbízásából végzett adatfelvétel eredménye.)

## Újabb buszsávok kijelölésének a támogatottsága a megkérdezettek lakóhelye szerint



Forrás: Lakossági vélemény a városi buszközlekedésről (A TÁRKI által a 2013. szeptemberi Omnibusz kutatás keretei között a Levegő Munkacsoport megbízásából végzett adatfelvétel eredménye.)

Levelének 9. és 15. pontja azokat az időket idézi, amikor – mintegy negyven évvel ezelőtt – úgy alakították át Budapesten a tömegközlekedést, hogy az emberek ne tudjanak villamosra szállni a kelet-nyugati metró helyett. Emlékszik, amikor levették a villamost az Erzsébet hídról, felszedték a vágányokat a Rákóczi úton? Vajon mikor vette szemügyre Főpolgármester Úr, hogy mi lett azóta Budapest egyik legszebb sugárútjából, mikor számolta meg utoljára a leragasztott, koszos kirakatokat, hallgatta pár órát a kétszer három sávon dübörgő gépjárműveket, szívta a „csodás” levegőt? Nos, ez – és az Üllői úti kétszer három sávós autóforgalom – mind-mind annak köszönhető, hogy „hozni kellett” a beígért utasszámot a metrókon. Miután tudjuk, hogy a 4-es metró tervezői mindig erősen fölülbecsülték a várható utasszámot – miközben ki tudja, milyen megfontolásból, gondosan keresztbe tettek egy virágpiaci végállomásnak, ami jóval nagyobb hányadát tudta volna fölvenni a Budaörsi úton bezúduló agglomerációs autótömeg utasainak –, adódik a párhuzam: mi sem változott, negyven év után ismét egy városvezetés, amely elhibázott döntések sorozatának a következményeit a városlakók nyakába akarná varrni.

Üdvözlettel:



Lukács András  
elnök