

Budapest, az élhető város?

Meskó Kinga

Város, közlekedés, társadalom tárgy, féléves dolgozat
2005 június

Melyek egy élhető város kritériumai, mik a főbb szempontok? Mi a helyzet most Budapesten? Milyen megoldásokat részesít előnyben a közlekedéspolitika ma, illetve milyen alternatívák léteznek? Történnek-e megfelelő lépések a következő néhány évben a város élhetővé tétele szempontjából?

Az nem kérdés, hogy Budapest élhető, magas életszínvonalat lehetővé tevő város-e. Mindenki tudja, hogy nem. A legalapvetőbb problémák a zaj- és levegőszennyezés, a városi utcák és terek gyorsforgalmi utakká és csomópontokká való átalakulása, az ennek következtében megnövekedett gépkocsiforgalom és közlekedési dugók kialakulása, a zöld területek arányának csökkenése, stb. A problémák gyökere közös, a nem megfelelően átgondolt és nem a helyi lakosok érdekeit szem előtt tartó közlekedéspolitika a legfőbb ok. De vajon milyen megoldásokat alkalmaznak a kialakult helyzet javítására? Sajnos nem sok valóban hosszútávon a városlakók körülményeit javító intézkedés születik, pedig létezik számos alternatíva a közlekedéspolitika számára.

Budapest Középtávú Városrehabilitációs Programját olvasgatva egyre több kétség merült fel bennem az „Élhető város” terveinek megvalósításával kapcsolatban. A program tartalmaz néhány pozitív irányba mutató változtatást, de többségében nem megfelelően kidolgozott látszatemegoldásokat támogat. Ezek közül vizsgálok meg néhány javaslatot a fenntartható közlekedéspolitikai szempontok figyelembevételével.

„A közlekedés sújtotta város”

Budapest lakóinak egészségét, nyugalma, az élet minőségét teszi tönkre a városra zúduló elviselhetetlen mértékű közúti forgalom, illetve ennek környezeti következményei. A városból a környező településekre irányuló kiköltözési hullám egyik fő oka a közlekedés okozta légszennyezés, zaj, zsúfoltság, balesetveszély. A főváros utcái, terei egyre alkalmatlanabbak az emberi tartózkodásra. Személygépkocsi-ellátottságunk évről-évre „javul” – a helyzet tehát még rosszabbodni fog. (Növekedés vagy fejlődés)

A mai közlekedéspolitikában szinte kizárólag a kínálatot növelő beavatkozásokat részesítik előnyben, amelyek sok problémát okoznak és egyre inkább élhetetlenné teszik a várost, sokan ezért kiköltöznek a szuburbán területekre. A több közlekedéssel járó megoldások, a motorizált forgalom és az egyéni közlekedés előnyben részesítése, mind a környezet elszennyeződését fokozzák. Ehhez csak hozzájárul a tranzitforgalom keresztüláramlása a városon, amit tovább súlyosbít a város egyközpontú szerkezete. Az áruk és személyek szállítása meghatározó fontosságú a gazdaság szempontjából, ez biztosítja a nemzetközi kereskedelem és gazdasági életben való részvételünket. De mégis érdemes megfontolni, hogy a gazdasági növekedés miatt fel szabad-e áldozni a lakosság alapvető igényeit, amelyek a jólétüket biztosítják. Nem szabad összetéveszteni a célt az eszközzel, vagyis a városban lakók érdekeit alárendelni rövidtávú gazdasági, politikai döntéseknek. A cél

a helyi lakosság életszínvonalának magas szintű biztosítása, egészséges életmód lehetővé tétele.

A helyek terét fokozatosan az áramlások tere veszi át, amely belekényszerít egy olyan struktúrába, amiből egyre nehezebb lesz kiutat találni. Az egyéni gépkocsi használat eredeti funkciója az volt, hogy autóval kevesebb idő alatt több dolgot lehessen elintézni, így jelentős időmegtakarítást tett lehetővé. Csakhogy időközben átrendeződtek a célpontok, pl. a nagy bevásárlóközpontok kitelepültek a város szélére, tehát lehet, hogy nagyobb sebességgel tudunk haladni, de nagyobb távolságot is kell megtenni. Ezért aztán a megváltozott célpontok miatt egyre többen kényszerülnek autóba szállni, emiatt alakulnak ki a belvárosban forgalmi dugók, amelyek jelentősen meghosszabbítják az autózással töltött időt. A „közlegetők tragédiájának” analógiájaképpen az előbbi szempontok miatt a motorizált közlekedés aránya megnő, és ezzel látszólag bezáródik a kör, egyre nehezebb kilépni a már adott struktúrából. Megszokott struktúrában való „fejlesztés” csak erősíti a meglévő szerkezetet, csupán látszattmegoldások születnek, pl. szűk keresztmetszetek kiszélesítése.

Hogyan lehet ebből kitörni? Váltsunk szemléletmódot! A kínálatot növelő beavatkozások előnyben részesítése helyett a környezetbarát, keresletet mérséklő közlekedésstratégiát kell támogatni. Az elmúlt évtizedekben és *jelenleg is uralkodó kínálatbővítő közlekedéspolitiká* a közúti forgalom áramlásának minél zavartalanabb feltételeit kívánja megteremteni. A közlekedési problémákat új sávok, utak, hidak építésével kívánja általában orvosolni. A tapasztalat azt mutatja, hogy az új utak törvényszerűen megtelnek autókkal, így a korábbi zsúfoltság hamar visszaáll, immár nagyobb forgalom, károsabb környezeti hatások mellett. A fenntartható városfejlődés tehát azt kívánja, hogy haladéktalanul térjünk át a *keresletcsökkentő közlekedéspolitikára*.

Ennek legfontosabb elemei a következők:

- kevesebb közlekedéssel járó, vagy nem közlekedési megoldások támogatása,
- a motorizált forgalom csökkentése, a közlekedés nem motorizált lehetőségeinek figyelembe vétele,

a közösségi közlekedés előnyben részesítése, az egyéni közlekedés esetenkénti korlátozása, a környezetbarát közlekedési módok előnyben részesítése a környezetet fokozottan igénybe vevő közlekedési módok rovására,

a helyi kapcsolatrendszerek közlekedési kérdéseinek előtérbe állítása a távolsági megoldásokhoz képest,

a célforgalom előnyben részesítése az átmenő- (tranzit)forgalommal szemben,

a közlekedéshálózat szerkezeti korrekciója: többközpontú és többretegű hálózati szerkezet létrehozása.

technológiai fejlesztés a kibocsátások hosszú távon is tartós csökkentésére. (Fleischer 2000, 171. old.)

A helyben lakók érdekeinek figyelembevétele döntő fontosságú a város élhetővé tételében. Ezért a gyalogos és a kerékpáros közlekedés lehetőségeit, feltételeit kell megteremteni közlekedéspolitikai beavatkozások útján. Fontos a motorizált közlekedési igények csökkentése és a nem motorizált alternatívák elterjesztése. A közúti kapacitások visszafejlesztése és ezzel egyidejű funkcióváltása, pl. elkülönített buszsávok, villamospályák kialakítása, utcák egyirányúsítása; valamint gazdasági szabályozó eszközök alkalmazása (pl. zonális útdíj, hidak közúti használatáért fizetendő díjak) hosszútávon egyaránt csökkentik a forgalmat.

A nemzetközi és országos jelentőségű utakat el kell különíteni a város belső úthálózatától. A városon belül pedig nagy kiterjedésű, összefüggő *forgalomcsillapított vagy autómentes zónákat* kell létrehozni. Nem feltétlenül szükséges mindenhol kitiltani az

autókat, egyes helyeken elegendő csak szigorú, 30 km/h sebességkorlátozást életbe léptetni, a forgalom haladását nehezítő elemeket beépíteni, egyes utcákat lezárni vagy egyirányúsítani ahhoz, hogy megfelelő feltételek alakuljanak ki a kerékpáros és a gyalogos közlekedéshez.

A közúti közlekedés a város tereit forgalmi csomópontokká alakította át, a gyalogos közlekedést aluljárókkal „oldották meg”, fokozatosan a felszín alá szorítva a nem autóval közlekedőket. A közlekedési csomópontokat úgy kellene kialakítani, hogy azok elkerüljék a legforgalmasabb köztereket, visszaadva így a terek eredeti funkcióját, a társadalmi érintkezés fő helyszíneit.

A *kerékpárút-hálózat kiépítése* is az elsődleges feladatok közé tartozik, hiszen egyre nagyobb igény van rá, ezt mutatja a biciklis felvonulások sikeressége és népszerűsége is. A jelenlegi hálózat azonban hiányos és balesetveszélyes, ezért szükség lenne az elválasztott rendszerű kerékpárúthálózatok kiépítésére, a forgalom korlátozására és az ehhez kapcsolódó biciklitárolók építésére.

Fejlesztési vagy visszafejlesztési program?

Budapest Középtávú Fejlesztési Programja (Podmaniczky Program) tartalmaz a közlekedési hálózatot érintő beavatkozásokat is. A Podmaniczky Program forráshiány miatt leszűkített verziója az úgynevezett *Magprogram*, melynek megvalósítására a legvalószínűbb 2013-ig. A város élhetővé tétele az egyik szempontrendszer, amelyet a horizontális programtervezet tartalmaz, ezen belül található a legtöbb közlekedést érintő javaslat. Ennek elemei között található néhány terv, ami valóban a közlekedés színvonalának emelkedését eredményezheti hosszútávon, de az intézkedések többsége nem elegendő és hiányos, vagy a már létező struktúrába illeszkedő, költséges látszattmegoldás, mint pl. a 4-es metró építése.

A Magprogram kilátásba helyezi a belvárosban autómentes és/vagy forgalomcsillapított zónák kialakítását. Az idegenforgalom, a gyalogos és kerékpáros közlekedés kapna elsőbbséget ezeken a területeken. A program célja középtávon a Kiskörúton belüli terület teljes lezárása az átmenő autósforgalom alól, és a térség átadása a városlakóknak. (Kivételt képez az Erzsébet-hídra felhajtó Kossuth Lajos utca, és az Irányi utca – Károlyi Mihály utca vonal). A kezdeti időszakban a Kiskörúton belüli terület forgalomcsillapítását lehet csak megoldani azáltal, hogy a bevezető utakon a behajtást rendkívül magas díjjal tennék lehetővé. A behajtást továbbá korlátozni kell az átmenő forgalmú utcák „feldarabolásával”. Így például a Kecskeméti utca csak az Egyetem tér és a Kálvin tér között lenne járható a környező utcák feltárására. Ezek a kezdeti lépések azt mutatják, hogy a városvezetés is felismerte, hogy a mostani helyzet tarthatatlan mind a helyben lakók, mind a turisták szempontjából. A kerékpárutak mennyiségének és minőségének emelése is szerepel a tervek között, a forgalomkorlátozott zónák kiépítéséhez kapcsolódva. Első lépésben a cél az, hogy az újonnan létesülő csillapított forgalmú és gyalogos zónák kialakításakor szerepet és teret kapjon a kerékpáros közlekedés lehetősége is. A város területét átszelő kerékpárút hálózatot is tervezik kiépíteni, bár ezek pontos vonaláról nincsenek adatok a tervekben.

Mind a forgalomcsillapítás, mind a lezárás csak akkor valósítható meg, ha a rendszer tartalmaz *parkolási elemeket* is. A parkolást egyrészt a Kiskörút környékén tervezik megoldani, másrészt a Nagykörút – Kiskörút közötti területen, továbbá a metróvonalak mentén, ahol P+R parkolókat és mélygarázsokat, parkolóházakat (akár együttes rendszerben) szándékoznak kiépíteni. A programnak ez elhibázott része, hiszen ha a parkolókat a Belváros területén akarják megépíteni, az egyrészt nem fogja a forgalom jelentős csökkenését eredményezni, másrészt a zöldterületek rovására történne.

A parkolásfejlesztés egyik legfontosabb eleme az egységesítés, amelynek célja, hogy a főváros területén a parkolás szabályozása és a fejlesztés politikája egyesítésre kerüljön mind az információs, mind a tarifa-, mind a zónarendszer tekintetében. Ehhez azonban jól átgondolt és megfelelően összehangolt koncepciót kell kialakítani, hogy ne legyenek olyan ellentmondások a tervek között, mint pl. a Belváros forgalomcsillapítása és az autók kitiltása hosszútávon, és az oda tervezett mélygarázsok. A parkolási létesítmények kifejlesztésénél figyelembe kell venni a közösségi közlekedés nyújtotta lehetőségeket. A parkolókat a város szélén kellene kialakítani, ahonnan elővárosi vasúttal vagy/és villamossal lehetne megközelíteni a belső kerületeket.

A villamosvonalak meghosszabbítása, sok és jó minőségű átszállási lehetőség megteremtésével együtt kulcsfontosságú a közösségi közlekedés fejlesztése szempontjából. Fontos, hogy átlátható legyen a kapcsolatok rendszere, tehát egyenletes eloszlású, sűrű átszállási pontokra van szükség. Az 1-es villamos vonalának meghosszabbítása kapcsolatot teremthet Észak- és Dél-Buda között, egészen a Kelenföldi pályaudvarig. A 49-es villamos pályájának kiépítése összekapcsolná Nyugati pályaudvart Kelenfölddel, a metró építése miatt azonban a járat megszüntetését tervezik. Sajnos a Magprogramban „kötőtpályás közösségi közlekedés fejlesztése” címszó alatt csaknem kizárólagosan a 4-es metró építését értik. A középtávú időszakban a 4-es metró Kelenföld, Etele tér – Baross tér, majd pedig Baross tér – Bosnyák tér közötti szakaszának megvalósítását tervezik. A metró vonala határozza meg majdnem az összes többi fejlesztés alapját. A tervezett megállók átszállási kapcsolatait javítanák egyes helyeken, míg egyes, a metró pályájával párhuzamos villamosvonalakat megszüntetnének. A 7 éves terv ezen felül tartalmaz olyan közlekedési beruházásokat, mint például a 2-es metró felújítása, vagy a körúti villamosok cseréje és egyéb járműfejlesztések, ami valóban fontos, de ettől nem lesz több és sűrűbb közlekedési hálózat a felszínen. A tervek szerint 2013-ig sor kerül az 1-es villamos Fehérvári útig való meghosszabbítására, majd később bevezetésére az Etele térig; valamint a 3-as villamos vonalának déli meghosszabbítására is.

A *Ferihegyi gyorsvasút* vasúti pályán való kialakítása ugyancsak elsőrendű feladat, mert az utasforgalom dinamikus növekedését már komolyan gátolja a fővárossal való nem megfelelő összeköttetés. A Magprogram részeként első lépésben a MÁV hálózatában, hosszabb távon pedig a 3-as metró meghosszabbításaként (az eltérő funkció miatt a vasút fenntartása mellett) tervezik működtetni. A fejlesztés célja a repülőtér kötőtpályás kapcsolatainak kiépítése, és bekapcsolása nemcsak Budapest irányában, hanem a hazai inter-regionális (és távlatként a nagysebességű) vasúti hálózat részeként. Az első ütemek gyorsvasút kiépítésével számolnak, részben a meglévő, részben új nyomvonal építésével, míg az utolsó lépésben a 3-as metróvonal meghosszabbítása az Üllői út alatt, Pestlőrinc, Kispest bekapcsolásával valósulna meg a program szerint. A két kötőtpályás rendszer kiegészítője és nem versenytársa lenne egymásnak.

A vasútnak a teherszállításban kell betöltenie továbbá fontosabb szerepet, hiszen a vasúti szállítás kevésbé károsítja a környezetet, mint a közúti szállítás. A városon átmenő teherforgalom mértéke is csökkenne, ha megfelelően használnák ki a vasúti szállítás adta lehetőségeket.

A közösségi közlekedés fejlesztésénél elsősorban az elővárosi vasutat és a villamoshálózatot kell figyelembe venni. A tömegközlekedési eszközöknek forgalmi előnyt kell biztosítani a közutakon, hogy a gyors és kényelmes közlekedést lehetővé tegyék. Szükség lenne a BKV, a MÁV és a Volán menetrendjeinek összehangolására, a pályák felújítására és

összekapcsolására. Ennek érdekében létre kell hozni a *Budapesti Közlekedési Szövetséget*. A Magprogram is tartalmazza ennek kidolgozását a következőképpen: A kidolgozott elképzelések szerinti három lépcsőben (városhatáron belüli tarifaközösség, agglomerációs tarifaközösség és menetrend-harmonizáció, hálózatfejlesztés és racionalizálás). A Budapesti Közlekedési Szövetség az elővárosi vasúti közlekedés fejlesztésével biztosítja, hogy Budapest és agglomerációja szerves közösségi közlekedési egységet alkosson, és ezzel csökkenhet a várost megterhelő ingázó autósforgalom nagyságrendje is.

Várható változások?

Milyen változások várhatóak a Podmaniczky Program következtében pozitív és negatív irányban? Mennyire használtak fel alternatív megoldásokat a közlekedés javítása érdekében?

Véleményem szerint a program megvalósulása nem eredményez majd jelentős javulást a városi közlekedés szempontjából. A tervek többsége a köztudottan nem működő, fenntarthatatlan közlekedési struktúrákat támogatja, amelyek tovább erősítik a már meglévő szerkezetet és ráadásul rengeteg pénzt emésztnek fel. Ilyen a 4-es metró építése, amely még a helyzet romlását is előidézhetheti, amennyiben sor kerül a felszíni járatok megszüntetésére. A Belváros forgalomcsillapítása elsőrendű fontosságú feladat, de a tervek között szereplő parkoláspolitikai újragondolása nélkül nem lehet megvalósítani. Több pénzt és főleg szervezést igényelne a felszíni kötöttpályás hálózat átalakítása, vonalak meghosszabbítása és összekapcsolása, sajnos a program két kivételtől eltekintve nem foglalkozik ilyen jellegű megoldásokkal. A Budapesti Közlekedési Szövetség létrehozása alapvető fontosságú a város és az agglomeráció közlekedésének összehangolása érdekében, remélhetőleg ez megfelelő színvonalú, egyszerű és átlátható rendszert teremt majd.

Összességében úgy gondolom, nem ez a program fogja megoldani Budapest közlekedési problémáit, bár néhány területen talán érzékelhető lesz a javulás. A város lakóin is sok múlik természetesen, jogunk van beleszólni, alakítani a város működését. Ezt meg is tehetjük, ha nem járunk autóval, inkább gyalog vagy biciklivel, a közösségi közlekedés környezetbarát formáit vesszük igénybe, aktívan használjuk a város még megmaradt tereit és zöldterületeit, és persze véleményt nyilvánítunk a felmerülő vitás kérdések kapcsán. Ennél többet nem nagyon tehetünk, de ennyit meg kell tennünk ahhoz, hogy előrelépések történjenek egy fenntarthatóbb város megteremtése felé.

Felhasznált irodalom:

Budapest Középtávú Városfejlesztési Programja (Podmaniczky Program). Városkutatás Kft.
Budapest Főváros Önkormányzata, 2005 június 8.
<http://www.budapest.hu/resource.aspx?ResourceID=podmaniczky>

Fleischer Tamás: A közlekedést leginkább a forgalom akadályozza;
In: A természet romlása, a romlás természete, Föld Napja Alapítvány, 2000

Növekedés vagy fejlődés? – A Védegylet állásfoglalása Budapest jövőjéről, 2002