

## Csak politikai akarat kell a főváros közlekedési válságának megoldásához

**Budapesten a közlekedési válság megoldásához egyetlen dolog szükséges: politikai akarat. Ma is számtalan lehetőség létezik arra, hogy hatékony intézkedéseket hozzanak, amelyekkel ráadásul még pénzt is takaríthatnak meg.**

Példaként említhetjük a villamos pálya levédését az egyéb forgalomtól a Szabadság hídon. A villamosok évekig araszoltak az autók között, hiába hívta fel erre a figyelmet folyamatosan a Levegő Munkacsoport. Majd egyszer csak pillanatok alatt lerakták a sávelválasztó gömböket, és attól kezdve villamosok akadálytalanul mentek át a hídon. Másik példa a Budaörsi úti buszsáv, amit szintén évek óta szorgalmazott a Levegő Munkacsoport. Miután végül megvalósították, naponta több tízezer ember utazását könnyítette meg. Ezek a beruházások a Fővárosi Önkormányzat évi 500 milliárd forintos költségvetéséhez képest elenyésző összegbe kerültek (néhány millió, illetve néhány tízmillió forintba), majd rövid időn belül megtérültek, hiszen a BKV-nak komoly megtakarításokat hoztak.



A Mobilitási Hét keretében mutatták be a nagyközönségnek az új metrószerelvényeket.

Hasonló lehetőség a közlekedési lámpáknak a tömegközlekedési járművekre hangolása, amit sok nyugat-európai városban már régen megtettek. Például a 6-os villamos gyakran úgy indul a Móricz Zsigmond körtérről, hogy a következő utcakereszteződésben rögtön piros lámpába ütközik, ahol elveszteget 40 másodpercet. Pedig ha a 4-es, 6-os villamos vonalán csak egy perccel sikerülne lerövidíteni a végállomások közötti eljutási időt, egy villamossal kevesebb is elég lenne ugyanannyi utas elszállítására. Egy Combino-villamos ára pedig egy milliárd forint.

Szintén kis összegbe kerülne egyes tévhitek eloszlatása. Ilyen tévhit például, hogy amennyiben egyes utakon (például a Rákóczi úton és a Kossuth Lajos utcán) egy-egy sávot elvonnának az autós forgalomtól és átadnának a kerékpárosoknak és gyalogosoknak, az több dugót okozna és káros lenne a főváros gazdasági fejlődésére. Ennek éppen az ellenkezője igaz! Tévhit az is, hogy a tehergépkocsik budapesti behajtási díja megnehezíti az áruszállítást és növeli az árakat. Ennek szintén pont az ellenkezője az igaz!

Sürgető a tömegközlekedési járművek és pályák felújítása. Ma már csak olyan közösségi közlekedés lehet versenyképes, amely korszerű járművekkel (többek között Euro-5-ös motorral ellátott buszokkal) áll az utasok rendelkezésére. Ehhez nem kevés pénz szükséges, de ennek előteremtése szintén csak politikai akarat kérdése: a fedezetet biztosíthatja például az uniós források átcsoportosítása, valamint a tehergépkocsik kilométer-arányos útdíjának bevezetése.

Súlyosan elhibázottnak tartjuk a kormány azon terveit, hogy csökkenti a közösségi közlekedésnek juttatott forrásokat. Ennek éppen az ellenkezőjét kellene tennie.

Világszerte sok város példája bizonyítja, hogy megfelelő politikai akarat esetén két-három év alatt gyökeres változást lehet elérni egy nagyváros közlekedésében és környezeti állapotában. A korábban a dugókban fuldokló, 7 millió lakosú Bogotában mindössze három év alatt úgy átalakították a közlekedést, hogy az egész világ a csodájára jár. Szöulban pedig lebontották a városközpontot átszelő, emelt szintű autópályát és a helyén újjáélesztették a korábban befedett folyót, ugyanakkor szerte a városban előnyt biztosítottak a forgalomban a tömegközlekedésnek. Az ilyen intézkedések olyan népszerűvé tették a város polgármesterét, hogy 2007-ben őt választották meg Dél-Korea elnökévé!

Budapest, 2009. szeptember 16.

A témával kapcsolatos további részletek egyebek mellett a következő címeken találhatóak:  
[http://www.levego.hu/letoltes/kapcsolodo\\_anyagok/kossuth-rakoczi\\_0901.pdf](http://www.levego.hu/letoltes/kapcsolodo_anyagok/kossuth-rakoczi_0901.pdf)  
[http://www.levego.hu/letoltes/kapcsolodo\\_anyagok/pm10-buszok-oszko\\_0906.pdf](http://www.levego.hu/letoltes/kapcsolodo_anyagok/pm10-buszok-oszko_0906.pdf)  
[http://www.levego.hu/kamionstop/pmkik\\_0804.pdf](http://www.levego.hu/kamionstop/pmkik_0804.pdf)

