



## Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület

*A European Passengers' Federation magyar tagszervezete*

Székhely: 1074 Budapest, Dohány utca 54. I/2 ♦ Postacím: 1255 Budapest, Pf. 161.

Web: [www.veke.hu](http://www.veke.hu) ♦ E-mail: [veke@veke.hu](mailto:veke@veke.hu) ♦ Adószám: 18104202-1-42

---

### A dugót az autók okozzák, nem a buszsávok

A Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület egyáltalán nem örül annak, hogy Tarlós István főpolgármester meghátrált és engedett az autóslobbi sokszor minősíthetetlen hangú fellépésének, feladva egy több éves előkészítésű uniós projektet épp akkor, amikor kezdett a helyzet konszolidálódni. Bár megértjük, hogy a főpolgármester nehéz helyzetbe került, ennek ellenére **óriási veszély, hogy a visszalépés hatására a közösségi közlekedés fejlesztését megakadályozni szándékozók vérszemet kapnak.** A bátor és következetes lépéseket azután kevesen merik majd felvállalni, és a könnyebb ellenállást választva könnyen kitáncolhatnak a szükséges és amúgy elengedhetetlen intézkedések meghozatalából. Mi biztatjuk a főpolgármestert és minden más nagyváros vezetőjét is, válasszák a fenntartható utat, azt, amely a legtöbb ember érdekét szolgálja, és ne engedjenek a populista nyomásnak.

Pár napig egészen használhatóan alakult a főváros közlekedése, a városon belül nem voltak dugók, a BKV járatok végre tartani tudták menetrendjüket, a Budaörsi úti járatok pedig még gyorsultak is. **Az intézkedés tehát elérte célját, megvédte a város lakóit.** Úgy látszik azonban, ők nem számítanak, ezért hétfőtől visszakapják azt, amit amúgy is évtizedek óta kénytelenek elszenvedni – mások por-, zaj- és károsanyag-szennyezését, melynek következtében 3-4 évvel kevesebb ideig élnek, mivel környezetük jóval egészségtelebber, mint azoké, akik fennhangon követelik, hogy joguk van mások orra alá szennyezni nap mint nap.

Cser-Palkovics András székesfehérvári polgármester könnyen beszél a méregdrága, luxus szolgáltatati autójából – amúgy bizonyíthatóan – badarságokat. Azt javasoljuk, ismerkedjen meg a saját városának közlekedési lehetőségeivel, mielőtt a segítségét ajánlhatja olyan problémák kezelésére, amelyeket pl. ő maga is okoz. Felhívánk a figyelmét, hogy **Székesfehérvárról 1 óra a menetidő Budapest Déli pályaudvarra**, valamint légkondicionált, új motorvonattal is lehet utazni. A Déli pályaudvarról pedig tíz perc a Parlament. A most zajló pályafelújítás után egyes vonatok menetideje 40 percre fog csökkenni. Kíváncsian várjuk, a polgármester úr mikor jár elől jó példával. Azt is elmagyarázhatná a rengeteg asztmásnak és egyéb légúti betegségben szenvedőnek, akikből a nagyvárosokban sokkal több van, mint a zöldövezetekben, hogy miért is jó, ha ő és a hozzá hasonlók kipufogógázait kell szívniuk. Esetleg bemutathatja a több százezer tömegközlekedőnek, hogy milyen **jó dolog az állami autó kényelmét élvezni minden nap** – az ő pénzükből.

Budaörs, amely Magyarország leggazdagabb települése, sikereit a legtöbb agglomerációs településsel egyetemben annak köszönheti, hogy az infrastruktúra jelentős részére nem kell költenie. Az iskolák, kórházak, színházak, és a tömegközlekedés túlnyomó részét mind az a Főváros biztosítja, amelytől gyakorlatilag minden adóbevételt elvonnak. Ez a helyzet az agglomerációs települések fellendüléséhez, egyben a Főváros gazdasági ellehetetlenüléséhez vezetett, márpedig ha a gazdaszervezet elpusztul, azt a vele szimbiózisban élők sem élük túl. **Az agglomerációs településeknek tehát az eddigieknél jóval nagyobb szerepet kell játszaniuk az intézményrendszer fenntartásában.** Ebben kellene Wittinghoff polgármester úrnak is lépéseket tennie, nem másokra mutogatni.

**A Budapest-vidék szembeállítását épp az előbbi polgármesterek szítják,** nyilván saját, vélt vagy valós politikai érdekükből. A mesterségesen generált szembeállítási kísérletük sérti azokat a városlakókat, akiknek nem telik autóra, akik környezettudatosságból nem használják az autójukat munkába járásra vagy épp naponta kénytelenek elszenvadni a forgalom egészségromboló hatását. Márpedig ők nagyon sokan vannak. Ha a sajtóban olyan bátor polgármesterek már segíteni nem tudnak, pl. nem építenek P+R parkolókat a saját városaikban, legalább ne ártsanak a közösségi közlekedésnek a provinciális hozzáállással.

*„Ebben a városban sem haladni, sem megállni nem lehet.”* – fogalmazott Orbán Viktor miniszterelnök pár éve, és igaza volt. Amikor viszont intézkedések történnek arra, hogy lehessen haladni és megállni is, akkor azonnal akcióba lépnek az autósérdek-védők és elkezdik a fejlesztéseket megtorpedózni. *„Előbb legyen sok parkoló, színvonalas tömegközlekedés, majd akkor átülnek az autósok”.* Az érvrendszer ismerős, többnyire azok érvelnek így, akik semmivel nem vehetőek rá, hogy letegyék az autót.

A Főváros a jelentős ellenszél ellenére összeállította a fejlesztési javaslatait, amelyek a helyzet megoldásához szükségesek – ezek között sok VEKE által javasolt elem is van – amelyekhez a kormánytól az uniós források biztosítását várja. A Főváros azonban nem építhet vasutat vagy P+R parkolót mások területén, ezért egyedül a feladatot megoldani nyilvánvalóan nem tudja.

Szedjük sorba az összes félreértést és hazugságot, melyet egyes autóslobbista politikusok és újságírók terjesztenek, feleslegesen hergelve sokakat:

*Állítás: „valaki gondolt egyet és odafestett egy buszsávot”.*

**Nem igaz.** A Fővárosi közgyűlés 2008. december 18-án, egyhangúlag döntött a buszsávprogram beindításáról. Tíz buszsávot uniós projekt keretében, négyet azon kívül valósít meg a Főváros, csomagban. A Budaörsi úti bevezetőn eddig is volt buszsáv, ezeknek a meghosszabbításáról, összekötéséről van szó, mely által egy összefüggő buszsávrendszer jön létre a városhatártól a belvárosig.

*Állítás: „Autópálya bevezetőn sehol nincs buszsáv.”*

**Nem igaz.** Az M5 bevezetőn elég régóta van buszsáv, az M1-M7 bevezető egy szakaszán pedig szintén egyesületünk kezdeményezésére épült ilyen.

*Állítás: „a vidéki autósok adójából tartják el Budapestet.”*

**Nem igaz.** A magyar GDP 36%-át Budapest termeli meg. További kb. 20%-ot tesznek hozzá a vidéki nagyvárosok körül letelepedett multinacionális cégek. Budapest adóbevételeit olyan mértékben elvonják, hogy lassan képtelen a saját infrastruktúráját is fenntartani. Az autózásból befolyó bevételekből a Fővárosi Önkormányzat gyakorlatilag semmit nem lát, azok az állami költségvetésbe és a kerületekhez folynak be, miközben az infrastruktúra fenntartása – közte a szinte teljes állami intézményrendszer kiszolgálásával – és fejlesztése a Főváros feladata. Ez a helyzet nyilvánvalóan tarthatatlan.

*Állítás: „nekem jogom van autózni”*

**Nem igaz.** Az autózás nem állampolgári alapjog (a parkolás sem). A helyváltoztatás fontos eszköz a megélhetéshez, de 2011-re ez egyrészt városlakók százezreinek egészséghez való jogát sérti, másrészt a sok „autózni jogosult” egymást akadályozza a mozgásban. Mivel ez a hömpölygő tömeg képtelen az önszabályozásra, külső szabályozókra van szükség.

*Állítás: „a VEKE által épített buszsáv”*

**Nem igaz.** A VEKE egy non-profit, szakmai civil szervezet, amelynek számos javaslata valósult meg az utazóközönség örömeire, de ő maga csak egy egyesület, nem döntéshozó, nem végrehajtó, nincsenek dolgozói, nem épít és nem tart fent semmilyen infrastruktúrát. A buszsávok kialakítását egyesületünk javasolta még 2008-ban és továbbra is szükségesnek tartjuk azokat, de a megvalósításba, annak műszaki tartalmába nincs beleszólásunk, az a Fővárosi Önkormányzat hatásköre. A hétfői buszsáv üzembe helyezéséről a VEKE is csak a sajtóból szerzett tudomást, ugyanúgy nem kaptunk tájékoztatást, mint ahogy mások sem. Éppen ezért különösen nevetséges, hogy tudatlan emberek egyesületünket teszik felelőssé mások hibáiért, a kialakult helyzetért.

*Állítás: „az eddigi kettő helyett már csak egy sávon közlekedhetnek az autók”*

**Nem igaz.** A négy sávból egy lett buszsáv. A négy nem kettő, ez csúnya csúsztatás. A Nagyszőlős utca felé vezető két sáv ráadásul még csúcsidőben is jól járható volt, egyedül a BAH csomópont felé állt a sor. Azok, akik megszokásból vezetnek, három nap alatt még nem változtatnak, ehhez több idő kell. A folyamat lejátszódott más buszsávok, így a Szilágyi Erzsébet fasori vagy a Thököly úti kialakításakor is, akkor is kellett idő, mire a forgalom új egyensúlyi helyzetet vett fel. Erre most esélyt sem hagytak, ostoba módon egyből rossznak bélyegezve a buszsávot, mint eszközt magát is.

*Állítás: „nincs alternatíva, nincsenek P+R parkolók”*

**Nem igaz.** Az M1 és M7 autópályákkal párhuzamos vasútvonalak mentén számos P+R lehetőség van, több helyen most épül, ahol pedig nincs, ott sem a Fővároson kell ezt számon kérni. A Budaörsi úton befelé az adatok szerint többségben vannak a tömegközlekedők, és anyni kapacitás még bizonyosan van, hogy 10-15%-nyi autóst a buszok el tudjanak vinni. Alternatíva tehát van, méghozzá sokféle, csak élni kellene vele.

*Állítás: „kapkodó bevezetés.”*

**Igaz.** A Fővárosnak bőven volt ideje, hogy a bevezetést megszervezze, és megfelelően kommunikálja az érintettek felé. Egyesületünk is csak a sajtóból értesült a sáv megnyitásáról. A Főváros még napokig hallgatott, a végén pedig visszavonta az intézkedést. Ez mindennek nevezhető, csak átgondoltnak nem. Semmi akadálya nem lett volna például az összes buszsávot egyszerre, az iskolaidőszak után beüzemelni. Jó lett volna, ha az intézkedés párosul a közösségi közlekedés fejlesztésével az érintett térségben. Mindehhez hatékony és átgondolt kommunikációra lett volna szükség, figyelembe véve az egyéni és közösségi közlekedők eltérő igényeit, szokásait. Így lehet tönkretenni a legjobb intézkedést is.

Minden európai város, így a magyar nagyvárosok is szenvednek a kívülről érkező autós nyomástól, amely a szuburbanizáció egyik következménye. A városi területek egyszerűen nem tudnak annyi autót fogadni, mint amennyi a városokba szeretne bemenni. Nem is cél, hogy még jobban ellepjék a gépjárművek a belső területeket. Téved, aki azt gondolja, máshol nincsenek dugók, ellenkezőleg, ez mindennapos jelenség, a magyar dugók azonban még sokkal kisebbek, mint pl. nyugat-európa városaiban. Ha nem szeretnénk megtapasztalni, milyen az igazi 3-4 órás német Stau, milyen a francia autópályakáosz, akkor sürgősen be kell fektetni a közösségi közlekedésbe. Elfogadhatatlan és várhatóan kivitelezhetetlen is a Széll Kálmán terv azon lépése, hogy éppen ebből a rendkívül forráshiányos ágazatból akar forrásokat elvonni. Az elektronikus útdíj bevezetését csak halogatja minden kormány, pedig az forrásokat teremthet nem csak a közúthálózat karbantartására, de a közösségi közlekedést szolgáló, vagy parkolófejlesztésekre is.

**Városainknak nincs más lehetőségük**, ha lakói, illetve a jövő generációk nem akarnak megfulladni, **korlátozniuk kell az autóforgalmat**. Erre a célra számos intézkedést hoztak már eddig is, a sétálóutcák, 30 km/h-s övezetek, fekvőrendőrk, egyirányúsítások, útlezárások, parkolási díjzónák bevezetése mind azt a célt szolgálja, hogy korlátok közé szorítsák az autóforgalmat. A buszsávok egyes helyeken szintén forgalomcsillapító hatásúak, miközben egyértelműen preferenciát adnak a közösségi közlekedés számára.

**A dugót az autók okozzák, nem a buszsávok vagy a villamosok.** A problémát egyedül az autók számának csökkentésével, optimális használatával lehet orvosolni, de ha az autót használók, akik túlnyomórészt egyedül ülnek kocsijukban (az átlagos utasszám 1,2), nem hajlandóak lemondani a mindennapos autóhasználatról, akkor nem hagynak más választást a városoknak, minthogy egyre drasztikusabb intézkedéseket hozzanak. Az egyik ilyen a behajtási (dugó-)díj, amelynek bevezetését 2013 végéig kötelezően meg kell oldani Budapesten. Reméljük az illetékesek átgondolt és megfelelően előkészített megoldásokat alkalmaznak, és vállalható megoldások születnek.

**Szükség van további buszsávokra, további forgalomcsillapító intézkedésekre.** Az élet úgyis ki fogja kényszeríteni ezeket, a városlakók viszont nem szeretnék megvárni, amíg erre az ők és a gyerekeik egészsége rámegy. Az autók számának csökkentését azonban elsősorban az autójukat életvitelszerűen használók magatartásának megváltozásával vagy megváltoztatásával lehet elérni. Nem kötelező a közösségi közlekedést választani, van, akinek a kerékpár, van, akinek a robogó, van, akinek a taxi vagy a telekocsi is megfelelő. Ha ma nem teszünk valamit, holnap a saját városaikból szorítják ki az autók az embereket.

**Egyesületünk célja, hogy a közösségi közlekedés valóban a közösségi érdekeket szolgálja, és azokat minőségi szolgáltatásokkal elégítse ki.** Az egyéni közlekedés sérelmét, elszenvedett veszteségeit pedig csak részben fogadjuk el, hiszen túl azon, hogy az eddig „szokásjogként” működő reggeli eljutási lehetőségekhez képest változtak, romlottak a feltételek, a közösségi közlekedés előnyben részesítése felé vezető út megnyílt.

Sem egyesületünknek, sem a buszsáv megalkotóinak nem célja az egyéni közlekedők sokkolása, a tűrőképességük határainak feszegetése. Azzal azonban, hogy a beruházás átgondolatlanul, megfelelő kommunikáció nélkül került Budapest vérkeringésébe, sajnos lejáratódott a buszsáv, mint forgalomtechnikai megoldás fogalma. Holott nem a buszsáv, hanem épp a gyors meghátrálás jelentik a veszélyt. Kiállunk amellet, hogy a térségben szükség van a közösségi közlekedés előnyben részesítésére és az egyéni közlekedés dominanciájának tompítására. Nem öncélúan, hanem a jelen és jövő generációk fenntartható fejlődésének és a város élhetőségének elősegítése érdekében. A legjobb ötlet is elvérezhet, ha nem megfelelő módon kerül bevezetésre. Félő, hogy a döntéshozók a könnyebb ellenállás felé mozdulva vonják le következtetéseiket, és szemük előtt az autós társadalom érdekei lebegnek. Holott ezek az érdekek semmivel sem felsőbbrendűek, mint a dugóban araszoló, magas kihasználtsággal közlekedő, de csendes többséget képviselő, autóbuszon utazó állampolgároké, vagy a környezetterheléstől sújtott lakosságé.

**A budapesti buszsávokat, ha kell, kiegészítő beruházásokkal, de meg kell építeni,** az építkezéseket pedig nem szabad felfüggeszteni. Ez a városban lakók és a tömegközlekedést használók kifejezett érdeke.

Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület

2011. június 2.