

Modal split alapú lesz a fővárosi közlekedésfejlesztés vagy marad a káosz?

dr. Rigó Mihály
ny. mérnök

Mi a csoda az a modalsplit?

A napi szállítási feladat:



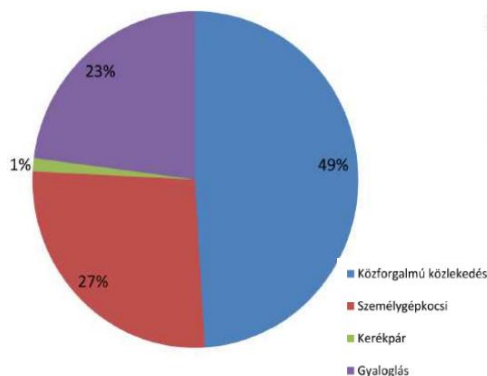
<http://budapest.hu/Documents/V%C3%A1ros%C3%A9p%C3%ADt%C3%A9si%20F%C5%91oszt%C3%A1ly/Bal%C3%A1zs%20M%C3%B3r%20Terv.pdf>

Nem mindegy az, hogy a hatalmas helyváltoztatás mivel fog történni! Villamossal, metróval, trolival, HÉV-vel, busszal, személyautóval, kerékpárral vagy gyalogosan! A továbbiakban erről írok.

Az előbbi járműfajták által elszállított személyek számából könnyen számolhatók az arányok, az egyes járműfajták által elszállítottak száma osztva a teljes elszállítottal. A modalsplit tehát egy ARÁNY. Pl.: a következő ábrán a 2014-es sorban a személyautó jele mellett 35% olvasható. Ez azt jelenti, hogy az utazás 35%-a történt 2014-ben személyautóval.

Olyan ez, mint a családi ünnep tortaszételése, melynek során kiderül, hogy a tortából kinek mennyi jut. A felszeletelt közlekedési torta a 2004-es állapot szerint:

Módválasztási arány Budapesten
(Forrás: BKV háztartásfelvétel, 2004)



http://www.fomterv.hu/mmk/sites/default/files/halozattervezes/Schuchmann_Gabor.pdf

A „torta” mutatja, hogy akkor az utazásokat mely eszközzel, milyen móddal bonyolítottuk le. Az ábra arányokat mutat.

Rendkívül fontos a fogalom megértése!

Akár csinálunk valamit, akár nem, valamilyen arányok mindig kialakulnak.

Azt is meg kell érteni, hogy lehetne egynemű az egész, ha minden utazást személyautóval tennék meg. Ez nyilván tökéletesen ellentétes lenne a gyalogosok és a kerékpárosok érdekeivel. Sőt gyorsan kiderülne: ennyi álló és mozgó autó elhelyezésére nem is lenne elegendő hely a fővárosban.

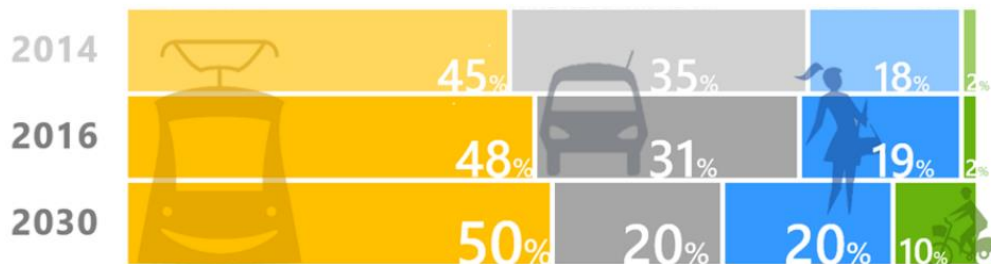
A városvezetés mindig megfogalmazza valahogy a kívánatos arányokat, de az már teljesen más dolog, hogy betartja-e. A szép elvek kellene a programokhoz, a választópolgárok szavazatának megszerzéséhez. Íz élet azonban ezektől lényegesen eltérő is lehet! Igen gyakori a lefektetett elvek, itt az arányok meghágása.

Az arányok jelentik a közlekedéspolitikai munkamegosztásának, feladatmegosztásának fő csapásirányát! Soha nem lesz olyan döntés, amely mindfajta résztvevőnek kedvező lesz. Erre sem hely, sem pénz nincs!

A közlekedéspolitikában ezért kell megfogalmazni a döntéshozóknak azt, hogy minek, kinek akarnak elsőbbséget, előnyt, teret biztosítani a jövő pénzosztásainál.

A mai és a közeljövő káoszait az okozza, ha a prioritások rövid időn belül megváltoznak, az ellenkezőjükké válnak, azaz hol a kerékpárosok érdekében születnek döntések, hol az autósoknak. Mintha egy inga lenne, amely hol ide, hol oda leng. A legfontosabb szinte minden esetben a személyautó, a személyautós közlekedési mód: tovább terjeszkedjen vagy visszahúzódjon.

Az alábbi ábrákon jövőbeli célokat fogalmaztak meg a tervezők az egyes arányokról. A következő ábrák azt az elképzelést is mutatják, hogy a jövőben miként akarják változtatni a fővárosi modalsplitet.



http://ktenet.hu/images/I_MKK/DrDaboczi-Kalman.pdf

Hogyan kell olvasni az ábrát?

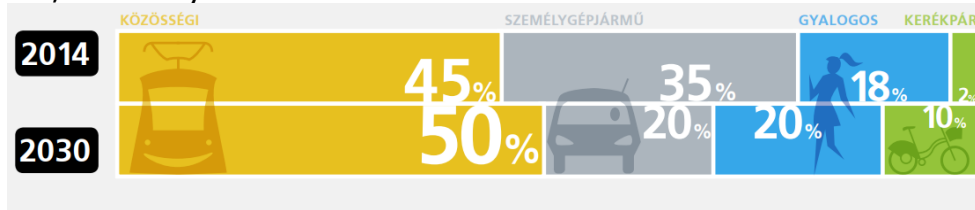
Ez egy nagyon szép elképzelés, hiszen célul tűzi ki azt, hogy 2030-ban a helyváltoztatások fele közösségi közlekedési eszközzel (sárga folt), 20%-a gyalogosan (kék), 10%-a kerékpárral (zöld) történjen és csak az esetek 20%-ában használjanak személyautót (szürke)!

Ez utóbbi majdnem a felére való csökkenést célozza meg. A gond akkor jön, ha mindezek ellenére szélesítik a fővárosi utakat, újabb parkolóhelyeket építenek, elvetik a dugódíj bevezetését.

Itt jegyzem meg, hogy a dugódíj nem adó! A városi forgalomtechnika eszköze, egy terület forgalomnagyságát befolyásoló eszköze, melyet arra használnak, hogy a város egy részén megdráguljon a személyautó használata és emiatt tényleg csökkenjen ott a személyautók száma.

Azzal kezdődik, hogy a város egy részén eldöntik azt, hogy a forgalomszervezők, a döntéshozók maximum mennyi személyautót akarnak ott látni, majd a behajtási díjat addig emelik, amíg az elképzelés be nem válik. Ilyen egyszerű!

Két évszám, két aránysor!



MODALSPLIT

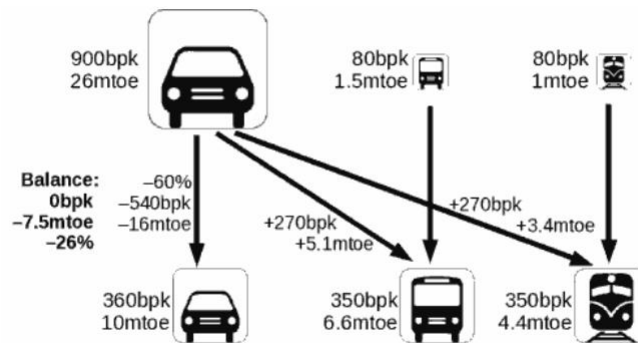
Milyen arányú lesz a személyautós és a nem személyautós utazások aránya?



<http://budapest.hu/Documents/V%C3%A1ros%C3%A9p%C3%ADt%C3%A9si%20F%C5%91oszt%C3%A1ly/Bal%C3%A1zs%20M%C3%B3r%20Terv.pdf>

Az óhajtott arányok azonban maguktól nem fognak bekövetkezni, azokért keményen dolgozni is kell. A modalsplit testvérfogalma ezért a modal shift, melyet a következő ábra magyaráz:

Modal shift = a jellemző módválasztási arány „eltolódása”, átrendeződése egy beavatkozás(csoport) miatt



Cutting the use of cars by 60% and moving demand to buses/trains only cuts the energy consumption in road passenger transport by 26%

http://www.fomterv.hu/mmk/sites/default/files/halozattervezes/Schuchmann_Gabor.pdf

Az ábra olvasása:

a felső sor a jelenlegi helyzet, míg alatta a jövőbeni állapot látható.

Az ábrán az egyes helyváltoztató, közlekedési módokat kis ikonok jelképeznek, melyek mérete a szerepükkel arányos. Itt pl. legnagyobb a személyautós közlekedési mód, mely a beavatkozás után lecsökken. Hogy ezzel együtt mi fog megnőni, azt a nyilak mutatják.

A tervezett modalsplit egy jövőkép, míg a modal shift maga a végrehajtás, a cél elérési folyamata. Na, ez a csúszós pálya! Itt lehet mindennel visszaélni!

A folyamat kétlépcsős: első a döntés, a második a megvalósítás. Sokan csak akkor lepődnek meg, amikor a 2. lépés beindul.

Az arányváltoztatás egyértelműen feszültségkeltő folyamat, melynek mind vesztesei, mind nyertesei vannak. Ehhez kell mindenképp előtte a közmegegyezés! Különben rásütik valakire, hogy ez egy ostoba magánakció, akinek ezzel befellegzett.

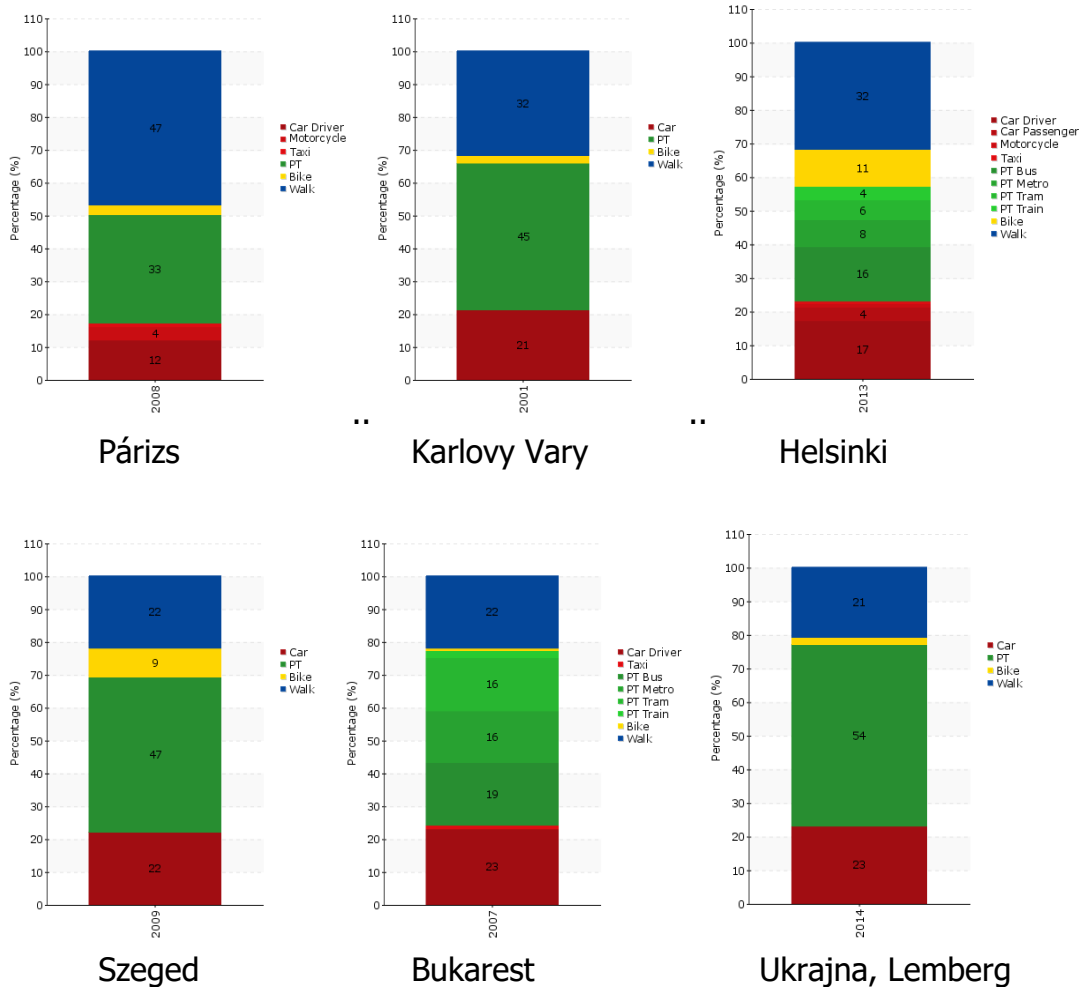
Sosem feledjük, hogy amikor a MODAL SPLITRŐL döntünk, ezzel egyidőben döntünk a főváros energiafelhasználásáról és a környezetterheléséről is! Ez még inkább megemeli a modalsplit jelentőségét.

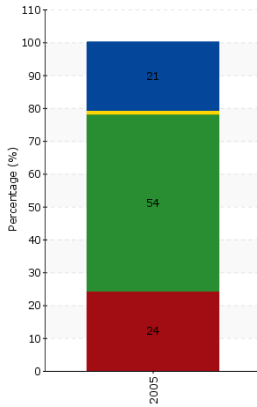
Milyenek az arányok másutt?

(car-személyautó, PT-közösségi közlekedés, bike-kerékpár, walk-gyaloglás)

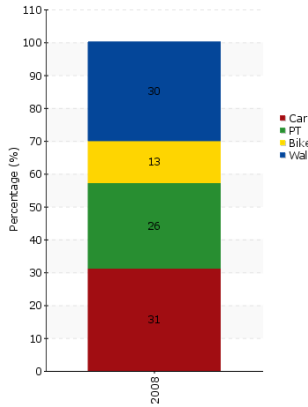
http://www.epomm.eu/tems/result_city.phtml?city=201&list=1

Mindenre van példa és még az ellenkezőjére is!

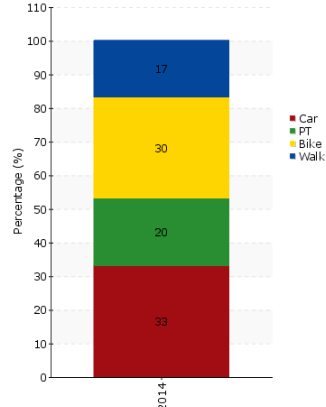




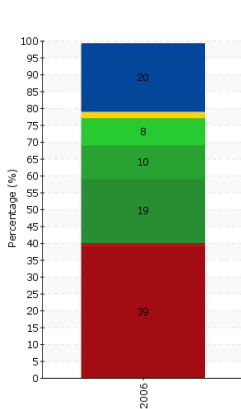
Varsó



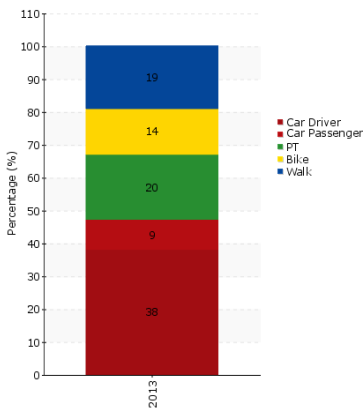
Berlin



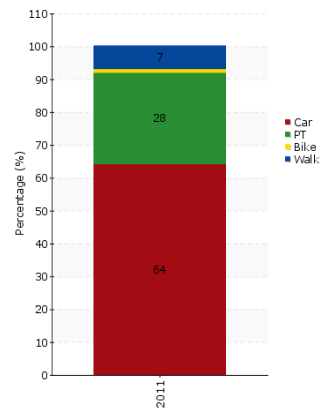
Kopenhága



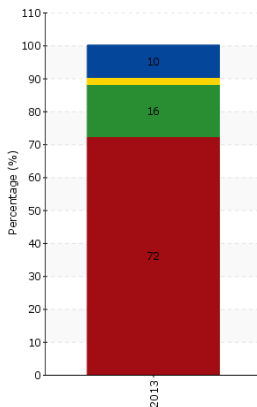
London



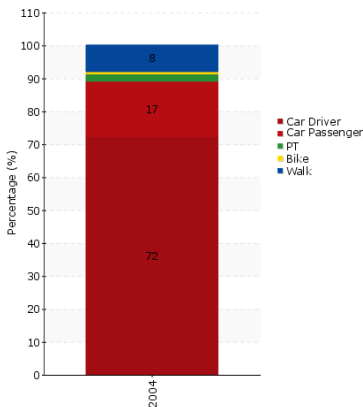
Graz



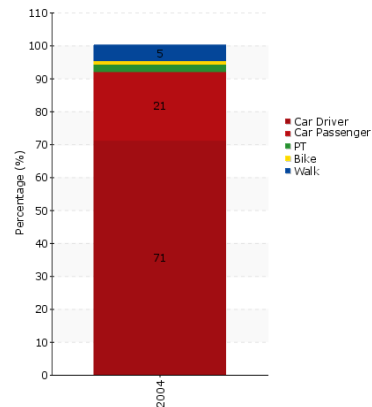
Torinó



Montréal (Kanada)



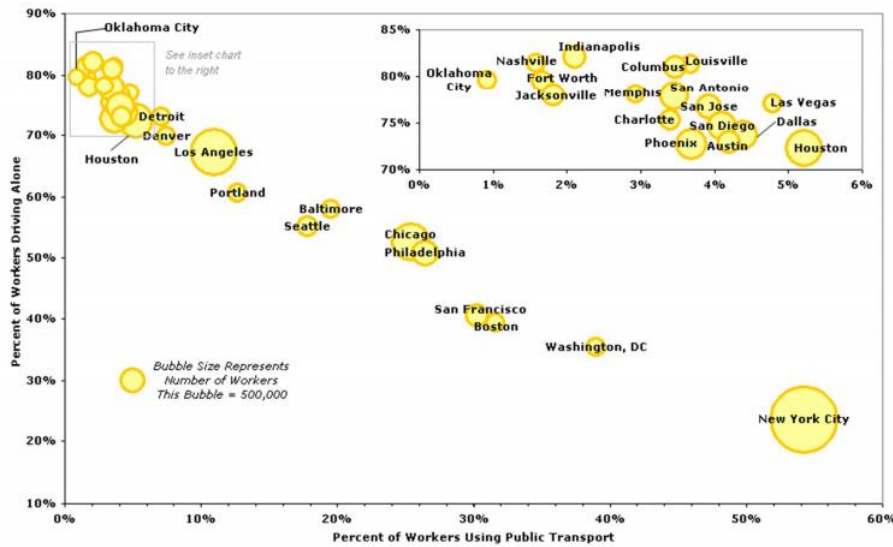
Cleveland (USA)



Sacramento (USA)

Nem akarom, hogy úgy tűnjön, hogy az USA egyik szélsőség legyen. A következő ábra mutatja, hogy ott is nagy a szóródás, majdnem minden városban más a helyzet. A közösségi közlekedést használók aránya New Yorkban 54% körüli, míg Washingtonban csak 38%. A jobb felső sarokban ennél sokkal rosszabb állapotok is vannak. Pl. Oklahomában, ahol csak 1% használ közösségi közlekedést.

Major U.S. City Commute Patterns in 2006



http://www.fomterv.hu/mmk/sites/default/files/halozattervezes/Schuchmann_Gabor.pdf

A legelső lépés, a közmegegyezés

Az előbbieket úgy válogattam össze, hogy megmutassam: nincs a világban egység. Mindenre van példa, és annak ellenkezőjére is. A helyi társadalomnak kell mérlegelni azt, hogy inkább melyik lehetőséget preferálja, de erről meg kell egyezni.

Budapesten ezt a döntést még nem hozták meg, **még nincs közmegegyezés!** Amíg ez meg nem születik, nem lehet meghozni a megfelelő döntéseket. Az egyet előre, kettőt hátra lépegetés nem nevezhető fejlesztéspolitikának. Meg kell határozni a fő csapásirányt! Meg kell tudni nevezni azt, hogy mit akarunk. Nem vezet sehová az a mai gyakorlat, hogy igyekszünk valamire és annak az ellenkezőjére is!

A modalsplithez hasonló fontosságú aránysorozat az ún. energiamix. Az energiamix megadja, hogy az ország energiaigényét milyen arányban elégítik ki olajjal, gázzal, szénrel, vízzel, atommal, megújulóval. A viták itt is hatalmasak, de ezt sem lehet megúszni. Mindkét aránysornál hatalmas multi érdekek lapulnak a háttérben, akik áldoznak is a beetetésünkre.

A közlekedéspolitikai döntések alaptermészete olyan, hogy nincs mindenkinek jó döntés! Sokszor, ami jó a kerékpárosnak, az rossz az autósoknak. Állandó dilemma: kinek kedvezzen a döntéshozó?

A döntéshozó akkor eredményes, ha a társadalom által elfogadott alapelveket követ. Ehhez azonban ezeket az alapelveket a társadalomnak meg kell hoznia, melyben a szakmabelieknek segíteni kell a laikusoknak.

Számomra furcsa az, hogy elfogadott a fizetés ténye, ha közterületen leáll az autó. Ez a parkolási díj.

Miért nem fizet az autós akkor, ha közterületen mozog? Ez az úthasználati díj.

A dugódíj ennek egy módosított változata.

A fejlett világban ki szoktak jelölni egy területet, melyen a mainál jóval kevesebb autót akarnak látni. Ez általában egy értékes belváros, egy környezetvédelmi zóna, mint Londonban vagy Stockholmban.

Meghatároznak gondolatban egy kerítést és pénzt kérnek mindazoktól, akik erre a területre autóval behajtanak.

A beavatkozás bevezetői pedig figyelik a díj hatását.

Ha a bevezetés után még mindig sok az autó, akkor emelnek a belépési díjon mindaddig, amíg az elképzeltre le nem csökken az autós szám.

Időnként változhat, ezért folyamatosan figyelik a helyet és szükség esetén beavatkoznak.

Ezt hívják Pesten dugódíjnak, de láthatóan ennek ahhoz semmi köze sincs. Még csak nem is adó! Egy forgalomtechnikai, egy környezetvédelmi eszköz!

Természetes az autós társadalom tiltakozása, lejáratási kampánya is, de vannak rajtuk kívüli érdekek is.

Megint a közmegegyezés szükségessége kell! Hol és mekkora területen kelljen behajtási díjat fizetni? Mennyi ezen a területen a megtűrt autós szám?

Az érvelést meg kell értenie egy érettségizett, de nem szakmabeli embernek. Magyarul minden elmondható. Az embereknek változatokat kell bemutatni, majd pontosan látniuk kell a lehetséges változatok előnyeit is és a hátrányait is. Darab, vagy hamis információk birtokában nem lehet dönteni. Segíteni kell a szakembereknek a lakosságnak abban, hogy megismerhessék az igaz információkat.

A tétovaság, a döntésképtelenség jelei

a)

„Szeptember 26-án elindult a Nagykörút_ON eseménysorozat a Magyar Urbanisztikai Tudásközpont szervezésében, melynek témája a forgalom volt.”

A rendezvény tipikus példája volt az egymás melletti elbeszélésnek, a megegyezés-képtelenségnek, a döntésképtelenségnek. Arra is, hogy így az ügy egy cm-t sem képes előbbre jutni. Ugyanúgy álltak fel a végén, ahogyan nekikezdték.

Íme, az elfogadott alapelv hiánya:

„A Nagykörút és forgalom kapcsolatára gondolva először valószínűleg mindenkinek az autók és a villamosok jutnak eszébe, csak utánuk következnek az autóra kényszerülő bringások, vagy a gyalogosok, akiknek az érdekei háttérbe vannak szorítva. Utóbbiaké például olyannyira, hogy a közlekedési vizsgálatoknak nem képezik a részét, holott a korszerű városfejlesztés egyik alapvetése, hogy a közterület a gyalogosoké, bicikliseké, vagyis azoké, akik nem csak áthaladni szeretnének rajta, hanem élni, aktívan használni és élményeket gyűjteni.” **Azaz: kik a kedvezményezettek?**

„A kiskörúti kétszer két sávú autótut nem tudták a Budapest Szíve Program keretén belül szűkebbre átépíteni, mivel szemben a nyugat-európai trendekkel, itthon az autósforgalom részesült előnyben a városfejlesztések során. Dr. Orosz Csaba, közlekedéstervező mérnök, a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem

docense azt a felfogást tartja követendőnek, amely szerint annál értékesebb egy utca, minél nagyobb a gyalogosforgalma, ami Amszterdamban és Londonban például már jól megfigyelhető. Ennek ellenére nem valószínű, hogy a nagykorúti, szintén kétszer két sáv megszűnhet a közeljövőben, mivel egyelőre a kiváltásához szükséges infrastruktúra sem áll rendelkezésre – P+R parkolók, vasúti és autós hidak.”

Azaz: elhangzik egy javaslat, majd kiderül, hogy megvalósíthatatlan. Pedig nincsenek valójában a feltételnek gondolt feltételek.

Alapelv nélkül elbeszélnek az előadók egymás mellett, semmilyen döntés meghozatalára sem került, kerülhetett szó.

„Markáns kérdés a parkolóhelyek felszámolása, amellyel kapcsolatban fontos látni, hogy a körúti parkolóhelyek nagy részét a környéken lakók foglalják el, miközben a belvárosi parkolóházak jórészt üresen állnak, tehát lenne lehetőség az autók körúton kívüli elhelyezésére már most is. Kovács Tamás felvetette, hogy szükség van-e egyáltalán ennyi parkolóhelyre, hiszen a körút mentén kb. 600 hely van, miközben például az épülőfélben lévő József nádor téri mélygarázst 525 férőhelyesre tervezték. A kérdés jövőbeni megválaszolásához a Kerékpárosklub azon adata is hasznos lehet, mely szerint a körúti parkolóhelyek átlag 40%-a egész nap üresen áll.

A körúti parkolás szigorú szabályozásával, esetleges megszüntetésével egyetértett minden előadó, annál is inkább, mivel külön terhelik a forgalmat azok, akik hosszan köröznek parkolóhely után kutatva. Orosz Csaba szerint szükség lenne a parkolási díj drágítására azért, hogy eleve kevesebben akarjanak a belvárosban autózni.”

Ötlet. majd másikötlet, később valami a valamelyik ötlet ellen, de megegyezés semmiben sincs.

Üres a végső megállapítás is, mert nem tudni, hogy mi van utána:

„Az azonban nyilvánvaló, hogy jelenleg mind a gyalogosok, mind a biciklisek igényei háttérbe vannak szorítva az autósokkal szemben. A helyzet megoldásához vezető egyik első lépés annak felismerése, hogy a mostani állapotok valójában egyik fél számára sem ideálisak, sem az idejüket dugóban töltő autósoknak, sem az autós sávban közlekedő bicikliseknek, sem pedig a zajnak és pornak kitett gyalogosoknak.”

http://mu-tk.hu/a-forgalommal-indult-a-nagykorut_on/

b)

Elhangzott egy beszélgetés 2017. I. 5-én az egyik TV-csatornán, melyen 3 fővárosi szakember véleményét kérte a riporter. Ez a műsor is arra a kaptafára zajlott le, hogy a meghívott szakemberek az ezer gond közül felsoroltak 900-at, sugallva sajnos azt, hogy ez egy szinte reménytelenül megoldhatatlan gubanc, mert mindennek ezer feltétele, előzménye, következménye van. A beszélgetés során egyre jobban belegabalyodtak a gubancba. Majdnem az lett a vége, hogy szinte lehetetlen bármit tenni az ügy érdekében. A végén ők is ugyanúgy álltak fel, ahogyan leültek.

A szakemberek által említett problémák alapján egy listát írta, mely nem tartalmaz fontossági sorrendet, még az is lehet, hogy nem is teljesen függetlenek egymástól:

1. a parkolás, a város körüli parkolóhely gyűrű a városhatáron,
2. a működtetők együttműködése,
3. közlekedési módok, eszközök kombinálhatósága,
4. koncepció arról, hogy mely közlekedési módokat kellene preferálni,
5. az előbbihez igazodó, azt megvalósító intézményrendszer,
- 6 a város és a városkörnyék közlekedésének finanszírozása,

7. utazási láncok és azok szabdaltsági mértéke,
9. a kötöttpályás közlekedés megoldottsága,
10. az emberközeli, könnyű, 3-4 km-es utazásokra alkalmas eszközök, mint a kerékpár is, elfogadása, figyelembe vétele,
11. az évről évre való túlélés alapú közlekedésfinanszírozás,
12. a városhatár, mint fal eltüntetése,
13. egységes megrendelő szervezet,
14. a fővárost terhelő városkörnyéki közlekedési teher,
15. az eszköz és módváltási lehetőségek,
16. gyorsvasutak meghosszabbítása,
17. egységes jegy- és bérletrendszer,
18. közlekedési szövetség,
19. az autószám csökkentése,
20. a közlekedési munkamegosztás, a modalsplit,
21. a közösségi autózás,
22. a közlekedési igények befolyásolása ösztönzéssel,
23. az autózás reális alternatívái,
24. az intermodális csomópontok,
25. közterület felszabadítása a parkoló autóktól,
26. forgalmi dugó mentesítés,
27. közterületek újraosztása,
28. közösségi autózás, autómegosztás,
29. az emberi célpontok könnyű elérhetősége,
30. további útgűrűk építése,
31. folyópartok forgalom-mentesítése,
32. újabb útfelületek gyarapítása,
33. forgalomcsendesítés, forgalomcsillapítás,
34. úthasználati díj, dugódíj,
35. a körvasutak bevonása a város közlekedésébe,
36. átszállási csomópontok a vasút és a villamos, a vasút és a metró, a HÉV és metró között,
37. a HÉV integrálása,
38. hidak, alagutak.

Jelzem: nem biztos az, hogy ezt a listát ne lehetne még bővíteni!

Nem tudható, mi és mennyire fontos – adta meg a műsorvezető az alaphangot!

Bár a műsorvezető többször megpróbálkozott valamilyen fontossági, sürgősségi sorrend kicsikarásával, a szakemberektől nem kapott segítséget. A megoldások és még újabb megoldások sorolása, a bevezetéshez szükségesnek vélt feltételek túlhangsúlyozása kapott súlyt, és nem tudott kiderülni az, hogy mivel lenne kezdeni a változásokat! Azaz: megoldás itt sincs!

Mégis, mit lehetne tenni. Ezt kellene folytatni, mármint a probléma-lista kiegészítését, pontosítását. Ezután pedig meggondolni, hogy melyik probléma megoldása hozná a legtöbbet, melyik lenne a leghatékonyabb. Nem kell mindig minden kitalálni, ha vannak sikeres eljárások. Azonban hiába a sok jó megoldás, ha nem jó a cél.

Természetes az is, hogy mindent nem lehet egy hét alatt letudni, ennyi pénz itt sincs, de belekezdeni és fokozatosan haladni lehetne. A haladási irányhoz viszont kellene a cél, mely a modalsplitben megfogalmazott célokból vezetető le. Pl.: ha az autószámot

akarnánk növelni, akkor semmiféle behajtási díj, ingyenes lenne a parkolás, rengeteg parkolót kellene építeni mindenütt, megszűnnének a kerékpárutak, stb. Megint más a helyzet, ha a modalsplit a közösségi közlekedést nevezi meg támogatandónak, megint más, ha a kerékpározást. De legyen egy valamilyen cél. Ma helyette az ezt is meg azt is, ezt sem, és am azt sem „elv” szerint totyog a folyamat.

<http://rtl.hu/most/magyarulbaloval/magyarul-baloval-2017-01-04>

c)

2017-ben tartották meg Egerben az I. Magyar Közlekedési konferenciát, ahol ebben a témában ilyenek hangzottak el: (ezeket a megállapításokat nem lehet fokozni, külön-külön is rendkívül súlyosak, jól igazolják az előbb említett totyogást!)

Elrohant mellettünk az idő

- A közösségi közlekedés nem tudott megfelelő válaszokat adni az igények változására: **változatlan megállási helyek, elégtelen átszállási kapcsolatok;**
- A város fejlődését nem követte a közlekedés fejlesztése;

http://ktenet.hu/images/I_MKK/10-19/Szabo-Szabolcs.pdf

- Az elmúlt évszázadban Budapest közlekedési hálózata nem tudta követni a nyugat európai mintákat
- Megragadt 100 évvel ezelőtti struktúrájában
 - Idézet 1945-ből:
Acsay László –Masirevich György:
„városmagja a fokozódó autóforgalom miatt már az 1930-as években túlszűfolt és élhetetlen lett.”

http://ktenet.hu/images/I_MKK/Almassy-Kornel.pdf

d)

Néhány idézet a főváros érvényben lévő koncepciójából:



„A közlekedési rendszer a főváros egyik legfontosabb infrastruktúrája, így fejlesztése alapvetően határozza meg Budapest jövőjét.

A közlekedés tehát nem önmagáért érdemel **állandó figyelmet és törődést** a várospolitikai részéről, hanem a főváros és térsége környezeti, gazdasági fenntarthatóságának biztosítása és a város fejlesztése érdekében.”

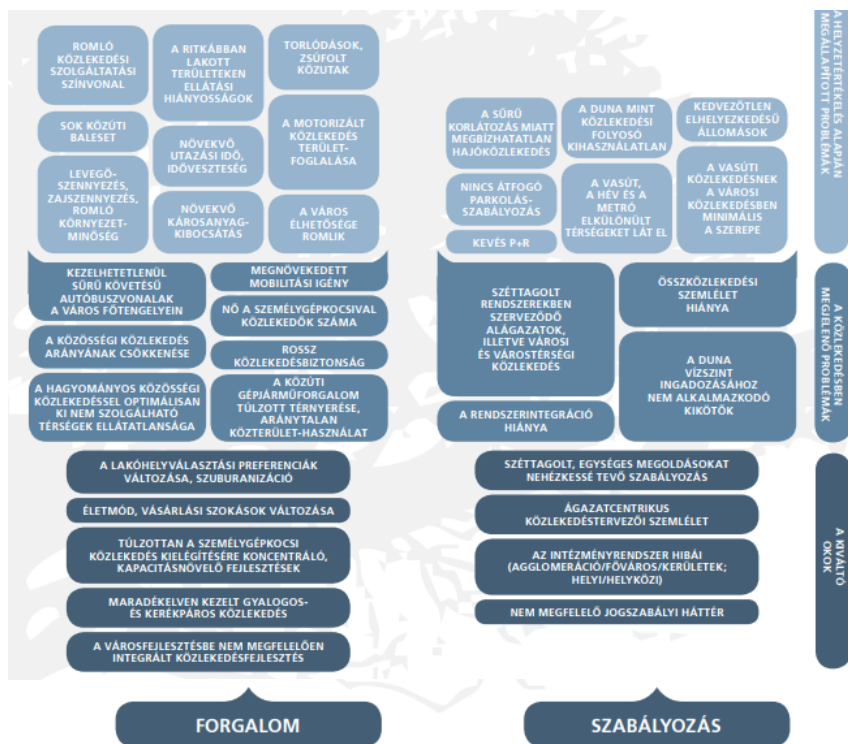
Jó kezdet az, hogy megtalálták ezt a fogalmat: „a fővárosi közlekedési kulcsproblémák”.

„Az 1960-as évektől közel három évtizedig uralkodó várostervezési és városfejlesztési elveket ... a közlekedésre is használt közterületeken a motorizált közlekedés került előtérbe. A városokat a személygépjármű-közlekedés javára alakították át. Ennek lett áldozata a városban élő ember és az általa használt köztér – megfogyatkoztak a széles járdák, a fasorok, a megállási lehetőségek.”

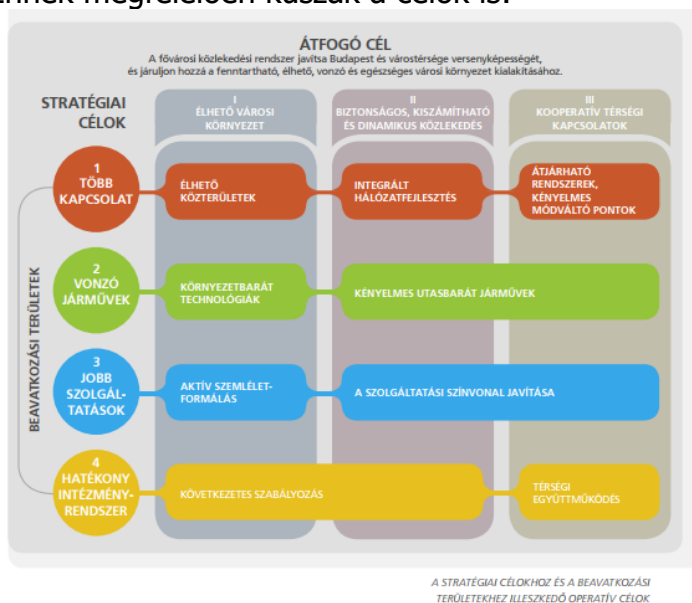
„A nyugat-európai trendeket lemaradással követve az ezredfordulótól Budapesten is fokozatosan változott a korábbi szemlélet.”

A regisztrált bajok igen tetemesek:





Ennek megfelelően kuszák a célok is:



Az elképzelt, eltervezett rengeteg intézkedési elképzelést látva az első kérdés az: megoldhatók ezek mind?

INTÉZKEDÉSEK ÖSSZEFOGLALÁSA

1 TÖBB KAPCSOLAT

1.1 Integrált hálózatfejlesztés

- 1.1.1 Közvetlen összeköttetést nyújtó közösségi közlekedési vonalak
- 1.1.2 A meglévő kötőtpályás hálózat korszerűsítése
- 1.1.3 Az elvágott városrészek összekapcsolása új dunai átkelésekkel és külön szintű közúti-vasúti keresztezésekkel
- 1.1.4 A közúthálózat hiányzó elemeinek kiépítése
- 1.1.5 Komplex szemléletű útfelújítások
- 1.1.6 Összefüggő kerékpáros főhálózat
- 1.1.7 A kerékpáros átjárhatóság javítása, kerékpáros-barát mellékúthálózat
- 1.1.8 A vízi közlekedés hálózatának bővítése és a kiszolgáló infrastruktúra fejlesztése
- 1.1.9 A koncentrált rakodóhelyek rendszerének fejlesztése

1.2 Élhető közterületek

- 1.2.1 Városszerkezeti jelentőségű gyalogoskapcsolatok kialakítása
- 1.2.2 A gyalogos közlekedés feltételeinek javítása
- 1.2.3 Esélyegyenlőség, akadálymentesítés
- 1.2.4 Balesetmentes megbocsátó környezet
- 1.2.5 Forgalmocsillapított és korlátozott forgalmú zónák kialakítása
- 1.2.6 A budapesti belső zóna differenciált fejlesztése (a Hungária körúton belül)
- 1.2.7 Élet- és vagyonbiztonság, bűnmegelőzés

1.3 Átjárható rendszerek, kényelmes módváltó pontok

- 1.3.1 Átjárható kötőtpályás rendszerek; városi és elővárosi vasúti hálózat
- 1.3.2 Az elővárosi vasúthálózat és a városi kötőtpályás hálózat kapcsolatának javítása
- 1.3.3 Az országos közúthálózat bevezető és elkerülő szakaszainak a fővárosi közúthálózatba integrálása
- 1.3.4 A távolsági közösségi közlekedés városi integrációjának elősegítése
- 1.3.5 A hajózás integrálása a városi és agglomerációs közösségi közlekedésbe
- 1.3.6 A Budapest Liszt Ferenc nemzetközi repülőtér elérhetőségének javítása
- 1.3.7 A logisztikai központok és kapcsolataik fejlesztése
- 1.3.8 Országos és regionális kerékpáros turisztikai kapcsolatok fejlesztése
- 1.3.9 Intermodális központok, csomópontok fejlesztése a személyközlekedésben
- 1.3.10 A városi közlekedési eszközváltás feltételrendszerének biztosítása

2 VONZÓ JÁRMŰVEK

2.1 Kényelmes, utasbarát járművek

- 2.1.1 A közösségi közlekedés járműparkjának és karbantartó háttérének korszerűsítése
- 2.1.2 Akadálymentes járművek
- 2.1.3 A járművek üzemeltetési feltételeinek biztosítása, járműtelep-fejlesztések
- 2.1.4 Kerékpárszállításra alkalmas közösségi közlekedési járművek elterjesztése

2.2 Környezetbarát technológiák

- 2.2.1 Zéró emissziós járművek beszerzése
- 2.2.2 Környezetbarát közúti közlekedés technológiák támogatása
- 2.2.3 A taxiközlekedés környezetvédelmi követelményrendszerének szigorítása

3 JOBB SZOLGÁLTATÁSOK

3.1 A szolgáltatási színvonal javítása

- 3.1.1 Egységes utastájékoztató és információs szolgáltatások
- 3.1.2 Elektronikus jegyrendszer
- 3.1.3 Átjárható menetdíjrendszer és tarifaközösség
- 3.1.4 A városi-elővárosi menetrend harmonizációja és a szolgáltatások összehangolása
- 3.1.5 Intelligens rendszerek használata a közösségi közlekedés szervezésében
- 3.1.6 Községi kerékpárrendszer működtetése és fejlesztése, a kerékpáros szolgáltatások bővítése
- 3.1.7 Az igényvezérelt személyszállítási szolgáltatások bővítése
- 3.1.8 Az egységes budapesti taxiszoállítás fejlesztése
- 3.1.9 Autómegosztás

3.2 Aktív szemléletformálás

- 3.2.1 Tudatos mobilitásra, biztonságos közlekedésre nevelés
- 3.2.2 Szemléletformáló kampányok, kommunikáció
- 3.2.3 Ügyfélközpontok
- 3.2.4 Közlekedéstörténeti emlékek bemutatása

4 HATÉKONY INTÉZMÉNYRENDSZER

4.1 Következetes szabályozás

- 4.1.1 A közlekedési intézményrendszer átalakulásának további teendői, a köztorgalmú közlekedés normatív, kiszámítható finanszírozásának megvalósítása
- 4.1.2 Gazdasági és adminisztratív ösztönzők
- 4.1.3 A parkolás szabályozása
- 4.1.4 A városnéző járművek, turistabuszok közlekedésének szabályozása
- 4.1.5 Integrált közlekedésbiztonsági adatbázis kialakítása

4.2 Térségi együttműködés

- 4.2.1 A fővárosi térség közlekedésének megfelelő szintű integráltságát biztosító intézményi kapcsolatok kialakítása
- 4.2.2 Egységes forgalmi modell kidolgozása
- 4.2.3 A járművek összszűlyán alapuló zónarendszer-szabályozás szigorítása és a környezetvédelmi tulajdonságon alapuló forgalmi korlátozások
- 4.2.4 Teherforgalmi behajtási szabályozási rendszer működtetése és fejlesztése
- 4.2.5 A logisztikai ellátás területi időbeli szabályozása, city logisztikai feladatok

Tényleg reális program ez? Ennyi cél, nem értelmetlen! Nem ezért nem jutnak előre? Nem inkább a „sokat akar a szarka, de nem bírja a farka” – eset ez? Ez még az USA pénztárcájával is több évtizedbe kerülne!

„Kulcsproblémák

A modernizációs várostervezési gyakorlat motorizációt kiszolgáló hálózatot és közlekedési tereket eredményezett.

A fővárosi közlekedésen belül tartósan előnyt élvezett a sugaras irányú hálózati fejlesztés a harántiránnyal szemben, az autós közlekedés a közforgalmú közlekedéssel szemben, a buszhálózat fejlesztése a villamosközlekedéssel szemben.”

„Az elmúlt évtizedekben a város- és közlekedésfejlesztés a kerékpározás jelentőségét figyelmen kívül hagyta, a motorizált közlekedéstől elkülönítve, súlytalan problémaként kezelte ...”

A rendszeres kerékpáros forgalomszámlálások adatai szerint 2006 és 2010 között a hétköznap kerékpározók száma megduplázódott.

1 és 5 kilométer közötti utazások segítése, a közúthálózat egészének kerékpáros-baráttá alakításával.”

„A városfejlesztési trendek tapasztalataiból kiderül, hogy az egyéni személygépjármű-használat problémáit nem lehet közúti kapacitásnöveléssel hatékonyan kezelni ...

A belvárosban az elmúlt években megkezdődött a közlekedésre használt felületek újraosztása, a gépjárművek közlekedését szolgáló terület csökken, és erősödik a közösségi és a nem-motorizált egyéni (kerékpáros és gyalogos) közlekedés szerepe.”

„A gépjárműtárolás helye ne a közterület legyen, e célra mélygarázsokat, parkolóházakat, meglévő magánparkolókat használjanak az autótulajdonosok ...

A mindennapi városi mobilitási igények kielégítése különféle közlekedési módok, eszközök egymás utáni használatával, ún. utazási láncokkal valósul meg. A közlekedők többsége ugyanis nem egyféle módon utazik: nincs gyalogos, kerékpáros, buszos, autós vagy taxis egyén, a közlekedő e módokat kombinálja, térben és időben optimalizálva eljutását a kiindulóponttól a célállomásáig. A közlekedők kényelme megköveteli, hogy minél kevesebb átszállással utazhassanak, illetve korszerű, gyors, biztonságos módváltó pontokat vehessenek igénybe – korábban a közlekedéstervezés erre nem fordított kellő figyelmet.”

„Budapest számos útvonala őrzi még az évtizedekkel ezelőtti, a személygépjárműveknek kedvező módon kialakított forgalomtechnikai megoldásokat ...”

„A jelenlegi budapesti tarifa- és jegyrendszer Európában egyedülállóan korszerűtlen. A budapesti városi közlekedési tarifarendszer Európa egyik legelmaradottabb rendszere ...”

<http://budapest.hu/Documents/V%C3%A1ros%C3%A9p%C3%ADt%C3%A9si%20F%C5%91oszt%C3%A1ly/Bal%C3%A1zs%20M%C3%B3r%20Terv.pdf>

Nem látta az előbbi gondokat valaki?

„Homolya Róbert a fővárosi közlekedési fejlesztéseket koordinálja majd.”

„A közlekedési infrastrukturális fejlesztésekért felelős kormánybiztos feladatai közé tartozik másoktól a nemzeti fejlesztési miniszter irányítása alá tartozó költségvetési, az Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program, az Európai Hálózatfejlesztési Eszköz forrásokból finanszírozott fejlesztések, a Gazdaságfejlesztési és Innovációs Operatív Program, valamint a Terület- és Településfejlesztési Operatív Program közlekedési infrastruktúra fejlesztéseinek kormányzati összehangolása és koordinációja.

Emellett koordinálja az állami nagyberuházásokhoz kapcsolódó a Főváros feladat- és hatáskörét is érintő közlekedésfejlesztéseket, részt vesz a fejlesztések szakmai tartalma előkészítésének koordinálásában, összehangolja a fejlesztésekben részt

vevő államigazgatási szervek, állami vállalatok és a Főváros közlekedési infrastrukturális fejlesztésekhez kapcsolódó tevékenységét.

Továbbá javaslatot tesz a Kormány számára a fejlesztések **kormányzati szándéknak megfelelő megvalósításához**, befejezéséhez és lezárásához kapcsolódó jogalkotói és egyéb döntést igénylő feladatok vonatkozásában.”

https://alfahir.hu/2017/11/09/tarlos_istvan_homolya_robert_kozlekedes_budapest

Van példa az útvesztés beismerésére, a helyes irány megtalálására!

„Visszatérve a távoli keletre és az 1960-as évekre, amikor alig néhány évvel a félszigeten dúló véres háború után Dél-Korea még a világ egyik legszegényebb országaként az exportra építő gazdasági politikával nagyon gyors és látványos fejlődésnek indult. Mára a világ egyik gazdasági vezető hatalmává nőtte ki magát és a gyors átalakulással együtt fővárosának képe is igen hamar radikálisan megváltozott. Az idővel 10 milliósá duzzad Szöul modernizációja hirtelen vette át a szerepet a hagyományos, meditativabb ázsiai értékrend fölött, toronyházak nőttek ki a földből, amik között **egyre szélesebb, nem egy esetben emeletes autópályák épültek, van, ahol egy patak befedésével jutottak új útfelületekhez.**”

Volt céljuk, csak kiderült: van jobb cél!

„Mára **a városvezetés értékrendje** jelentős fordulatot vett és felismerték, hogy az élhető városhoz **nem a motorizációnak kell egyre végtelenebb irányokat nyitni**, hanem vissza kell térni a gyalogosok igényeihez, a zöldfelületekhez, a rekreációs zónákhoz, a csendesebb zugokhoz, agorákat, visszavonulási lehetőségeket kell kialakítani. Ebben a szellemben kezdtek olyan közérzetjavító és a fenntarthatóságot előtérbe helyező projektekbe, amelyek **szembe mertek menni az autós érdekekkel**. Egy jó évtizeddel ezelőtt például az üzleti negyedben átfolyó, korábban befedett Cshonggjecshon patakocská fölül elbontották az autótutat és a vízfolyást ismét megnyitották, partja mentén pedig városi kis oázist alakítottak ki. A vízparton kikapcsolódást szolgáló lehetőségek, kellemes természeti és vizuális élmények, közösségi terek fogadják a napi 60.000-nél is több idelátogatót, akik sok esetben a környező toronyházakból menekülnek ide egy kis fellélegzésre, felfrissülésre. Az emberekre gyakorolt jó hatás mellett a környezet éghajlata számára is érezhető pozitív változást hozott az újra megnyitott vízfolyás és a partára telepített, hosszanti zöld felület.”

„Két évvel ezelőtt az Építészfórumon is bemutattuk azt az akkor még csak tervekben létező projektet, ami a Szöuli pályaudvar vágányai és a mellette futó széles autótút fölött átívelő, közel egy kilométer hosszú **korábbi autós felüljárót készült városi kerrté és sétánnyá varázsolni.**”

„Az 1970-es években épült kétsávos felüljáró szerkezetét 2006-ben balesetveszélyessé nyilvánították és forgalmát leállították, majd a szerkezet lebontását tervezték.”

„A lakosok, helyi civil szervezetek és építészek bevonásával megtartott fórumon mégis a konstrukció megtartása mellett döntöttek és **a párizsi, illetve New York-i példák sikerén felbuzdulva egy zöld gyalogossétányra, egy hosszan elnyúló városi kert kiépítésére tettek javaslatot.**”

„... több mint 50 növényfaj – virág, cserje, bokor és fa – mintegy 24.000 egyedét ültették el alfabetikus sorrendben, amelyek java, így a telepített 645 fa csak a következő években, évtizedekben éri majd el teljes magasságát. A különböző kertrészek és padok mellett a hídon kisebb üzleteket is nyitottak: virágárusokat,

kávézókat, büféket és turista információs pontokat. Másutt pedig közvetlen kapcsolatot teremtettek a híd melletti épületekkel, így kisebb átjáróval juthatunk egyes szállodák és irodaházak előterébe. A sétány egyben több városrészt és 17 különböző sétálóutcat köt egybe, így egy egyre bővülő, gyalogos városközpont és turistaútvonal kulcseleme lett.”

„A kizöldült felüljáró – akárcsak a megnyílt Cshonggjecshon patakocská – új szimbóluma lett Szöulnak, azzal az üzenettel, hogy **az autózással szemben** az élhető tereket szeretné a város az előtérbe helyezni.”



„... a város jelenlegi főépítészé elmondta, tudja, **nem mindenki boldog attól, hogy ezzel a tendenciával csökken az autózható útvonalak hossza**, de ő, akárcsak a városvezetés a hosszú távú elképzelésekben gondolkozik, ahol a levegő és az élhetőség szempontjából egyre több autómentes övezetre lesz szükség. Szerinte ez nem egy ízlésbeli kérdés, hanem – ahogy világszerte számos más város vezetése is már felismerte – ez a mai városok megmaradásának egyetlen esélye.”

Mi ez, ha nem a modalsplit helyes értelmezése?

A javaslatom

Legyen a modalsplit a fővárosi közlekedésfejlesztési döntések egyetlen szempontja, rendező elve, vezérelve, hivatkozási alapja, a viták eldöntésének egyetlen szempontja. Azaz: egy vitatott beavatkozás elősegíti vagy visszaveti a tervezett modalsplitet!

Az Építészfórumon olvasható az egyik korábbi dolgozatom, amely a jelen témával nagyon összefügg:

<http://epiteszforum.hu/kozlekedes-olcsobban-es-tisztabban-kerekpar-magicpie-segway-es-tarsaik>

Én ezt folyamatosan frissítem, mint hozzászóló (alfoldi2011), annak ütemében, ahogyan új információhoz jutok. Szerencsére egyre jönnek a jó hírek, melyeket megpróbálok ebben a formában közreadni az építészeknek is, akik sok esetben városfejlesztők is.

Lényegesnek tartom, hogy a döntéshozók megértsék a városi közlekedés jelentőségét a városlakók életében és ennek megfelelő kezeljék.

Azt gondolom, hogy paradigma-váltásra nemcsak az építészek képzésben van szükség, hanem a városfejlesztésben, a városfejlesztés súlypontjaiban is, mely előbbre sorolja a városi közlekedés gondjait, mint ma!

Szeged, 2018. I. 24.