

## **FORGALOMCSILLAPÍTÁST MINDENK ELŐTT!**

Fürjes Balázs, Budapest és a fővárosi agglomeráció fejlesztéséért felelős államtitkár,  
Vitézy Dávid, a Budapest Fejlesztési Központ vezérigazgatója és  
Karácsony Gergely, Budapest főpolgármestere részére:

### **Tisztelt Államtitkár Úr, Vezérigazgató Úr, Főpolgármester Úr!**

A Fővárosi Közfejlesztések Tanácsa soron következő, márciusi ülésén a tervezett Galvani híd pesti levezető nyomvonalának ügyében meghozandó felelős döntést nem tartjuk megfelelően előkészítettnek, ezért javasoljuk hogy a kérdést vegyék le a napirendről. Alább részletezzük indokainkat:

A Galvani-projekt kapcsán széles körben ismert érv, hogy az új duna-híd és a kapcsolódó új úthálózat a belváros forgalomcsillapításához járul hozzá. Kritikánk ezzel kapcsolatban kettős.

Egyfelől elfogadhatatlannak tartjuk, hogy a belváros forgalomcsillapítását a külvárosban élők terhére kívánják megvalósítani. Meggyőződésünk, hogy általános, az egész városra kiterjedő forgalomcsillapításra van szükség, amelynek iránya nem a forgalom elterelése, áthelyezése, hanem a közlekedő emberek ösztönzése a közlekedési módváltásra: minél több embernek le kell tennie az autót.

Másfelől, az utóbbi hónapokban lezajlott, a sajtóban, politikai és szakmai fórumokon vívott hídvita is egyértelműen rámutatott - valamint a döntéselőkészítést megalapozó tavaly februári FKT döntés is világosan kimondja -, az új közlekedési infrastruktúra átadása csak abban az esetben eredményezhet forgalomcsökkenést, ha a fővárosban ezzel párhuzamosan aktív forgalomcsökkentő intézkedések valósulnak meg.

Jelenleg ennek a feltételnek nem felel meg a projekt - a forgalomcsökkentő intézkedések vitatottak, előkészítetlenek vagy nem ismertek - így a Galvani-projekt előrehaladása azzal a veszéllyel fenyeget, hogy összességében csak plusz közúti kapacitást eredményez, így végeredményben növeli a városi gépjármű-forgalmat.

Tisztában vagyunk azzal, hogy a Galvani-projekt mellé rendelt forgalomcsökkentő intézkedések előkészítését az FKT a Főváros feladatának jelölte ki. Az ebben való késlekedést nem tartjuk elfogadhatónak. Ugyanakkor nem lehet nem észrevenni, hogy a főváros által hozott ilyen irányú intézkedéseket - mint amilyen például a körüli kerékpársávok létrehozása - a kormányzat részéről éles kritika illeti. Ez nem az a szellem, amelyben az FKT részes feleinek működnie kellene. A Főváros tegye nyilvánvalóvá hogy milyen forgalomcsökkentő intézkedéseket tart kívánatosnak a Galvani-projekt valós megalapozására, a kormányzat pedig legyen ezek végrehajtásában támogató partner. Mi több, a nem a főváros hatáskörébe tartozó kérdésekben - mint amilyen a parkolóhelyeket előíró törvényi szabályozás megváltoztatása - a kormányzat segítse a fővárosi forgalomcsillapítás megvalósítását.

Azt várjuk el tehát a fővárostól és a kormánytól, hogy az üzengetés és egymásra mutogatás helyett álljanak elő az egész várost - a belvárost és a külvárost egyaránt - felölelő, átfogó és ütemezett forgalomcsillapítási akciótervvel - még az előtt, hogy a Galvani projektben, például a levezető utak nyomvonal-választásában - előrelépés történne.

Az ütemezett forgalomcsillapítási tervet igazítsák a Budapesti Mobilitási Tervhez és annak célszámaihoz: a BMT szerint 2030-ra a személygépjármű forgalom részarányát 30%-ra kell mérsékelni. Évről évre bontva szeretnénk látni azt, hogy milyen pozitív és negatív ösztönző intézkedések, milyen beruházások járulnak hozzá ahhoz, hogy a gépjárműforgalom aránya a megfelelő ütemben csökkenjen Budapesten.

Az intézkedési tervet támogató javaslataink, szempontjaink:

- A forgalomcsillapítás célterülete semmiképpen sem csak a belváros legyen, a külvárosokban élők is szolgálják a következő szűk tíz év intézkedései a célból, hogy kisebb gépjármű-forgalommal kelljen megbirkózniuk.
- Fenti okból a belvárost védő behajtási jellegű díjjal szemben az egész városra kiterjedő, használatarányos útdíj valamilyen formájának bevezetését, vagy a két díjazási mód kombinációját javasoljuk.
- Az M0 elkerülő út minden szakasza legyen ingyenes. A dél-keleti szakaszon alkalmazott útdíj az elkerülő funkció ellen hat ösztönzőként, a külső kerületek és az agglomerációs települések között közlekedőket betereli a város ingyenes útjaira. Ezt meg kell fordítani: a város útjai legyenek díjfizetősek, az elkerülő út legyen teljesen ingyenes.
- A főbb belvárosi útvonalakon elkerülhetetlen a kapacitásszűkítés (a Kossuth-Rákóczi tengelyen, a Nagykörút déli részén, a Bajcsy-Zsilinszky úton).
- A Lánchíd és a pesti alsó rakpart legyen autómentes, a Dunát adjuk vissza az embereknek!
- Vezessenek be általános 30-as sebességkorlátozást egész Budapesten, ami alól a főútvonalak legyenek kivételek!
- Az alternatívák fejlesztése fontos, ezeket természetesen üdvözljük, de a forgalomcsillapítást nem halogathatjuk, nem köthetjük kizárólagosan mindig újabb tömegközlekedési vagy kerékpáros fejlesztésekhez. A forgalomcsillapítást rövid határidőn belül, a folyamatban lévő fejlesztésekkel párhuzamosan vagy még azokat megelőzően meg kell valósítani.
- A parkolási övezetek bővítése, a belvárosi parkolóhelyek számának csökkentése és a parkolási díjak emelése is eszköz a forgalomcsillapításhoz. Véget kell vetni az ingyenes vagy nagyon kedvezményes lakossági parkolási engedélyeknek!
- A forgalom okozta problémákat ne csak közlekedéspolitikai eszközökkel közelítsük meg. Az OTÉK-ben az új lakóingatlan-építésekhez ne parkolóhely-minimumot, hanem maximumot határozzanak meg. Ösztönözzük az embereket az autómentes életmódra!

2021-03-09, Budapest

Válaszokat várva,  
Tisztelettel:

Ferenczi István  
Az LMP budapesti elnöke

Bakos Bernadett  
A főváros Klímavédelmi, Közlekedési és Városfejlesztési Bizottságának tagja