



## Nyílt levél Tarlós István Főpolgármester Úrnak

Tisztelt Főpolgármester Úr!

Engedje meg, hogy reagáljunk november 6-án napvilágot látott, a budapesti közlekedést érintő [javaslataira](#). Az abban szereplő pontok, a mögötte húzódó közlekedési filozófia ellentmond fontos szakmai alapelveknek, beleértve az Ön korábbi terveit, programját és nyilatkozatait is.

- Azt írja, hogy a buszsávok számának igen gyors növelése a „közúti közlekedés kárára” történt. **Épp az ellenkezője igaz: ezek az intézkedések a közúti közlekedés javára történtek.** Gyorsabban haladhatnak a buszok, ezzel népszerűbbek, többen veszik igénybe, kevesebben ülnek a saját autójukba, ráadásul így a maradék autóforgalom is felgyorsulhat(na). Persze sokkal hatékonyabban érvényesülnének ezek az előnyök, ha a város vezetője a szükséges intézkedések mögé állva, elmagyarázva azokat, következetesen segítené az átmeneti időszakokat, és nem saját szakembereire hárítaná a fennakadások? miatti? felelősséget.
- Aztán ismét írja, hogy a közösségi közlekedésnek kedvezéssel a „közúti forgalom” indokolatlan ütemben szorul vissza. Szerintünk ez fogalomzavar, hiszen előbbi része ez utóbbinak. **A közlekedés személyek, dolgok rendszeres, szervezett helyváltóztatása, egysége pedig nem a jármű, hanem az ember. A**

modern forgalomtechnika már nem az áthajtó gépjárművek maximalizálására, hanem a legtöbb ember lehető legkönnyebb áthaladására törekszik az adottságként kezelhető szűk keresztmetszeteken. Ehhez ideális eszköz az akadálytalan közösségi közlekedés biztosítása, különben az egyéni gépjárműközlekedés bizonyos részarányon túlnőve dugókkal lehetetleníti el saját alternatíváját.

- Ír a közlekedési lámpák „érthetetlen” összehangolásáról is. Pedig érthető és védhető volt, mikor a Nagykörúton úgy állították be a lámpákat, hogy az elsősorban a villamosok utasainak kedvezzen, és csak másodsorban az egyéni gépjárművel vagy kerékpárral közlekedőknek. **Nemcsak azért volt ez logikus lépés, mert az előbbiek többen vannak, hanem azért is, hogy még többen dönthessenek a személygépkocsi letétele mellett.**

- Arra hivatkozik, hogy mostanában markáns kritikát fogalmaznak meg a város közúti közlekedésével kapcsolatban, nem minden alap nélkül. Kik fogalmazzák ezeket? Készültek kérdőíves felmérések a sűrűbbé és gyorsabbá vált villamosokon, vagy az éppen megszüntetni kívánt buszsávokon haladó járatokon? Ha nem, pótolni kell, és az így kapott válaszokat tekintse markáns (és releváns) véleménynek, ne az autóból lobbizó véleményformálókét.

- 20 pontban fogalmaz meg szakmainak szánt intézkedéseket. Kik fogalmazták ezeket, milyen szakemberek? **Van a stábjában egy másik közlekedésszakmai csoport is, nem csak a BKK?** De hát ilyet már láttunk, mikor Hagyó Miklós nem fogadta el az illetékes ügyosztály munkáját, és a Parking Kft. keretei közt kezdte a város közlekedését irányítani, szervezni, szabályozni, sőt fejleszteni. Nem éppen ez az irányítási módszer volt a példa Önnél is, amit el kell feledni, a lehetőségét is ki kell zárni? Nem ez a városvezetési gyakorlat és ennek eredménytelensége vezette önt 2009-ben a BKK- létrehozására?

- A rendszerváltás óta 14 sávnyi híd épült, majdnem minden bevezető utat elért a körgyűrű, a tranzitforgalom kiszorult a városmagból, mindjárt kész a metró, beindult a buszcsere, az utóbbi években az autóhasználat 10-15%-kal csökkent, a tömegközlekedés és kerékpáros közlekedés részaránya végre újra nő. (A Kerékpárosklub legutóbbi [reprezentatív felméréséből](#) például kiderül, hogy minden negyedik budapesti közlekedik kerékpárral alkalmanként) Ez összességében a jelenleginél jóval bátrabb forgalomtechnikai átrendezést indokol, hiszen a városlakók közlekedési szokásai épp pozitívan és gyorsan változnak. Amennyiben a maradék hiányzó beruházásra hivatkozva ez elmarad, elveszíthetjük a régóta vágyott pozitív közlekedési fordulat történelmi



1133 Budapest, Kárpát utca 48.  
telefon: +36 1 315 0590  
e-mail: [info@kerekpárosklub.hu](mailto:info@kerekpárosklub.hu)  
[www.kerekpárosklub.hu](http://www.kerekpárosklub.hu)

lehetőségét. Ha lekövetjük a pozitív változásokat, akkor fenntartjuk azok lendületét.

2009-ben, a megválasztása előtt meghívta a Kerékpárosklubot arra a sajtóeseményre, ahol bemutatta a [Nemzet fővárosa](#) című kiadványát. 49. oldalán ez áll: „A városias beépítésű területeken Budapest közlekedésének prioritásait a modern európai városokhoz hasonlóan kell meghatározni. A prioritások meghatározásánál a gyalogos közlekedést, a közösségi közlekedést és a kerékpáros közlekedést előnyben kell részesíteni a személygépkocsi-közlekedéssel szemben, különösen a belvárosias területeken.” ***Kérjük, térjen vissza eredeti, modern programjához.***

Tisztelt Főpolgármester Úr!

A Magyar Kerékpárosklub azért reagált levelére, mert nem csak a „bringások” érdekeit védjük - szerintünk ilyen fogalom nincs is, hiszen a közlekedési eszközök szabadon váltogathatók - hanem munkánkkal a város élhetőségét, jobb közlekedését igyekszünk elősegíteni. Hogy Budapesten jobb legyen a levegő minősége és ismét sétálni vihessük a gyerekeinket, unokáinkat akár a Nagykörútra is. Hogy az útfelület 90 százalékának használata ne az autót vezető 30 százaléknál jobb közlekedő kiváltsága legyen. Hogy a tömegközlekedés valóban közösségi közlekedéssé váljon, ami hozzáférhető és népszerű szegénynek és gazdagnak egyaránt, mert jó minőségű, gyorsabb minden másnál, mert trendi, mint mostanság a kerékpár itt Budapesten.

Üdvözlettel

Magyar Kerékpárosklub

## Kapcsolat:

Dormán Emese, [kommunikacio@kerekpárosklub.hu](mailto:kommunikacio@kerekpárosklub.hu), +36 30 291-8458