

Molnár, L. Á. (2022): Közlekedési anomáliák: feszültségek, okok, megoldási lehetőségek. city.hu Várostudományi Szemle 2(3), 139–159.

---

## BUDAPEST METROPOLISZ TÉRSÉG A HAZAI TÉRBEN

---

### Közlekedési anomáliák: feszültségek, okok, megoldási lehetőségek

*Molnár László Árpád<sup>1</sup>*

#### *Absztrakt*

A Budapest metropolisz térség sajátos és kitüntetett helyet foglal el Közép-Kelet-Európa térszerkezetében. E kitüntetett pozícióhoz közlekedésszerkezeti adottságai jelentős mértékben hozzájárulnak. A metropolisz térség külső és belső közlekedési kapcsolatainak minősége ezért jelentős hatást gyakorol a térség versenyképességére. Röviden áttekintjük, hogy melyek azok a geopolitikai tényezők, amelyek növelték az esélyét annak, hogy a Budapest metropolisz térség globális szinten is versenyképes várostérséggé fejlődjék, és melyek azok a történelmi adottságok, helyi beavatkozások, amelyek ezt akadályozták. A közlekedési szektor szemszögéből az Európai Unióhoz való csatlakozás kedvező hazai intézményi, változásokat lehetőségeket teremtett. A regionalizmus és annak szervezetei megalapozták a várostérségi együttműködés lehetőségét, azon belül az integratív városi-és környéki közlekedési rendszer létrejöttét. Megvizsgáljuk az okokat, hogy a tervekkel szemben, miért nem valósult meg mégis az integratív közlekedési rendszer. Melyek azok a tényezők, amelyek miatt a városon belüli közlekedés, valamint a város és környéke közötti közlekedés egyaránt komoly gondokkal néz szembe. Ezek közül a tényezők közül az egyik legfontosabb, hogy időközben megszűntek az ezredforduló időszakában megalakult regionális intézmények, ezért a metropolisz léptékű, területi koordináció és a közlekedési integráció gazdátlan maradt. Arra a következtetésre jutunk, hogy az akadályozó problémák felszámolásában Budapest felelősége és szerepe kiemelt, ezért sorra vesszük azokat a legfontosabb feladatokat, amelyeket Budapestnek kell megoldania a közlekedésben ahhoz, hogy a metropolisz térség erős, a fejlesztési impulzusokat térségébe kisugárzó tagja legyen. E feladathoz kedvező helyzetet teremt, hogy a térségi koordinációnak ismét növekszenek a feltételei. 2022-ben újjáalakult a

---

<sup>1</sup> okl. építőmérnök, közlekedésmérnök, gazdasági szakmérnök; molaszloarpad@gmail.com

BAFT és előkészületben van a közlekedési szolgáltatásokat egységesen kezelő országos közlekedésszervező intézményének létrehozása.

*Kulcsszavak:* versenyképesség, kooperativitás, közlekedési koordináció, utazási lánc alapú tervezés, intermodalitás, fenntarthatóság, közlekedési szövetség, elővárosi gyorsvasút, hálózati hiányok felszámolása, modal-split.

### ***Abstract***

The Budapest metropolis area occupies a special and honoured place in the spatial structure of Central-Eastern Europe. Its transport infrastructure makes a remarkable contribution to this distinguished position. The quality of the external and internal transport connections of the metropolitan area, therefore, has a significant impact on the competitiveness of the area. We will briefly review the geopolitical factors that increase the chances of the Budapest metropolitan area developing into a competitive urban area on a global level and the historical conditions that have hindered this.

From the point of view of the transport sector, joining the European Union created opportunities for favourable domestic institutional changes, because regionalism and its organizations laid the foundation for the possibility of city-region cooperation, and within that, the creation of an integrative urban and neighbourhood transport system.

We will examine the reasons why the integrative transport system was not implemented despite the plans. We will go through what are the factors due to traffic within the city, as well as between the city and its surroundings. Both of them face serious problems. Among these factors, one of the most important is that the regional institutions established at the turn of the millennium have ceased to exist, so metropolitan-scale territorial coordination and transport integration have remained unmanaged.

We come to the conclusion that Budapest's responsibility and role in eliminating the hindering problems are important. To this end, we will list the most important tasks that Budapest must solve in the terms of transportation, so that it can become a strong member of the metropolitan area, radiating development impulses to its area.

The fact that the conditions for regional coordination will increase again creates a favourable situation for this task. BAFT was re-established in 2022. Preparations are underway for the creation of a national transport organizing institution that manages transport services in a unified manner.

*Keywords:* competitiveness, cooperativeness, transport coordination, travel chain-based planning, inter-modality, sustainability, transport alliance, suburban high-speed rail, elimination of network deficits, modal-split.

## A lehetőségek

Napjainkban, amikor a kommunikációs technológiák által támogatva a napi piactér világgazdasággá bővült, a nagyvárosok tágan értelmezett térségei a metropolisztérségek, a globális cserefolyamatok meghatározó súlyú szereplőjévé váltak. Globális versenystratégiára átállva, a harmadik évezredben mind több multinacionális vállalat szervezete, tevékenysége lépte át az országhatárokat, a méretgazdaságosság, a K+F tevékenység, a marketing- és a logisztika előnyeit nemzetközi léptékben érvényesítve. E kitégult és összefonódó kapcsolati,- gyártási,- és kereskedelmi térben, csak jó elérhetőséggel, gazdag területi,- és munkaerőkínálattal, erős gazdasági potenciállal és belső kohézióval rendelkező nagyvárosi régiók lehetnek versenyképes területi szereplők. A jó elérhetőségnek és az erős belső kohézióknak egyaránt fontos eleme a színvonalas közlekedési kapcsolat. A XXI. században az összekapcsoltság az egyik legfontosabb versenytényezővé válik, akár nagyobb súllyal meghatározva városok, várostérségek pozícióját, mint a természeti erőforrások (Parag Khanna 2016)

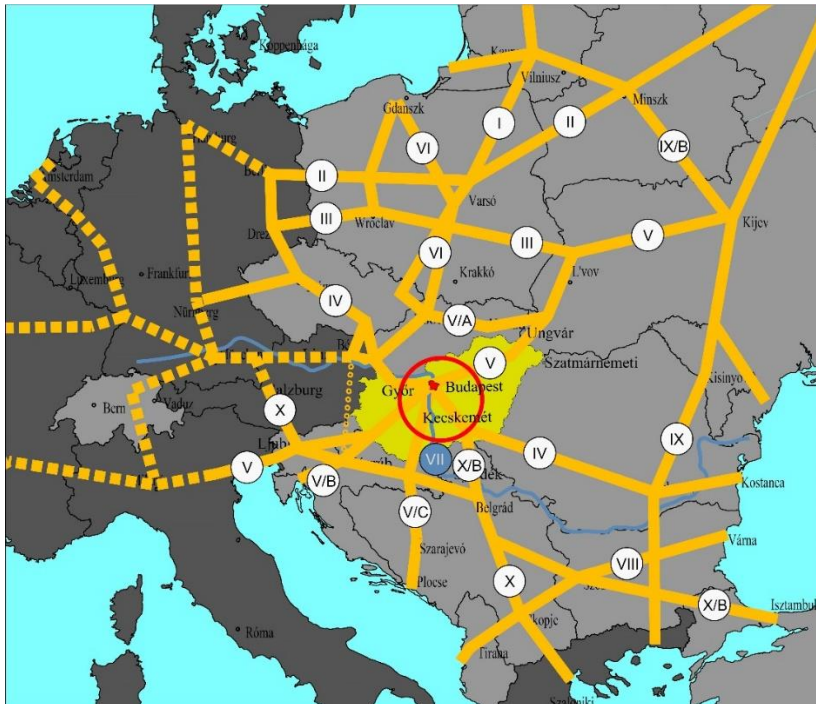
Az új gazdasági térben, az európai gazdasági növekedés fókuszpontjait a nagyvárosi térségek hálózata kapcsolja egybe. A XX. század 90-es éveitől a Közép-Kelet-Európában végbement társadalmi-politikai változások, a korábban zárt térség nagyvárosai számára is kitégultak az európai és a globális tranzakciókhoz való közvetlen kapcsolódás esélyét, illetve, hogy élve az eséllyel, az európai nagyvárosi térségek hálózatának aktív részesévé váljanak. A gazdasági, politikai erőmezők mentén alakuló globális térben Közép-Európa, a gazdasági ereje növelésében, ennek eszközeként az együttműködések bővítésében érdekelt Európa egyik fókuszába került. Az 1999-ben elfogadott *Európai Területfejlesztési Perspektíva (E.S.D.P.)* rögzítette az európai területfejlesztés irányelveit, esélyt teremtve a közép-kelet-európai térségek fejlődése számára. A dokumentum, a kontinens - mint világgazdasági térség - versenyképessége növelésének kulcsát a jó nemzetközi elérhetőségű nagyvárosok hatékony közlekedéssel összekapcsolt hálózatában, illetve e nagyvárosok térségszervező erejére alapozott policentrikus európai térszerkezet kialakításában látta.

Geopolitikai pozíciójából és múltjából eredően, Budapest számára különösen kitüntetetté nőtt a kitégult gazdasági világrendhez való kapcsolódásból kinyerhető lehetőség. Az Unió csatlakozással, Magyarország és fővárosa számára – mint az Európai Unió dél-keleti „schengeni végvára” számára – a lehetőség adott volt, hogy potenciális

fejlődési esélyként használja ki a történelme során oly gyakran az ütközőzónából (már nem kelet, de még nem nyugat) eredő nehézségeit és Budapest, mint koordináló szerepet ellátni képes centrum, célzott fejlesztési politikával fontos stratégiai földrajzi helyé fejlődjék. A lehetőség adott volt. A stratégiai földrajzi hely az a pont, amelyet fekvése és kapcsolati adottságai alkalmassá tesznek egy-egy nagytérség gazdasági-kereskedelmi-üzleti életének szervezésére. A stratégiai földrajzi hely a valós térben is kiváló hálózati adottságokkal (közlekedéssel) rendelkezik, de e valós térre rászerveződik a virtuális tér, a közlekedési kapcsolat mellé a valós idejű döntésekre globális szinten alkalmas virtuális kapcsolat, így a kereskedelmi központ mind több üzleti szolgáltatást nyújt, a regionális központ, döntési alközponttá, gazdasági-kereskedelmi-elosztási folyamatokat koordináló stratégiai helyé, minőségét biztosító tudásközponttá fejlődhet. (Bernek 2001) Az EU több dokumentuma és fóruma – mint például az 1998 évi összeurópai EUREK konferencia – megerősítették, hogy az Unió globális versenyképességéhez szükséges a perifériák bevonása az európai gazdasági fejlődésbe (Erdösi 2001)

1. ábra

## Transzeurópai közlekedési folyosók



Forrás: Saját szerkesztés.

A térségi adottságok közül az egyik legfontosabbat a piacközelséget, a budapesti metropolisz térség számára, a közlekedési miniszterek 1997-es, Helsinkiben tartott konferenciáján (előzmény az 1995-ös konferencia) kijelölt európai TEN-T közlekedési folyosók teremtették meg. A főváros térsége az Unió regionális területfejlesztési céljaiba illesztett három tranzeurópai közúti és vasúti közlekedési folyosó, az északi és déli tengereket összekötő tranzeurópai folyami víziút és nemzetközi jelentőségű légi útvonalak találkozási pontjává vált, erre szervezhető kereskedelmi, logisztikai, disztribúciós és üzleti fejlesztésekkel.

A közlekedési súlypontosság érdemi térségfejlesztést akkor eredményezhet, ha a közlekedési tranzit szerep mellé szorosan kapcsolható a gazdasági transzfer szerep. Tehát ha egy-egy közlekedési folyosó nem csupán közlekedési pályákat, tranzit útvonalat jelent, hanem potens ellátó csomópontok (pályaudvarok, repülőterek, kikötők, logisztikai bázisok, kombinált terminálok) egymással összekötött rendszerét, ahol a csomópont a súlypont, mert rajta keresztül hajthatók végre a hozzáadott értéket eredményező térség- és vállalkozásfejlesztő interakciók és lehet eredményes kapcsolódó gazdasági tevékenységek térségbe vonzása. A lehetőség adott volt, hogy Budapest, az ország, illetve a Kárpát medence tágabb térsége számára olyan policentrummá fejlődjék, amely centrum, az európai, illetve globális gazdasági folyamatokból, az általa szervezett térség felé, egy sajátos híd szerepet betöltve, fejlesztési impulzusokat közvetíthet. A fejlesztési tényezőket a térségbe vonzó és az ország más területei felé továbbító híd szerep, mint Budapest sajátos, speciális, országszervező és legitimitást biztosító szerepköre, új perspektívákat kínált az főváros és az ország számára. E perspektívát támogatva, a közlekedés kilépett a külső szolgáltató, ellátó szerepből és maga is az interakciók belső tényezőjévé, a gazdasági dinamizmus egyik fontos erőforrásává válhatott. Mint részese az interakcióknak, és mint a térség verseny alkalmasságát növelő, globális termelési-elosztási folyamatokat térségbe vonzó, a térséget a tőke, az áruk, az anyagi- és a kulturális javak cserehelyévé formáló tényező.

A tágabb térség felemelkedéséért felelős híd szerep, nem működhet eredményes kapu szerep nélkül, tehát a gazdasági impulzusoknak a globális térből a metropolisz térségbe vonzása nélkül. A kapuváros az alkalmassá válás, a híd-szerep az alkalmasság érvényesítése. A tőke, a befektetések számára e vonzerő feltételeit a térségi adottságok testesítik meg. Mint a metropolisz térség kohéziót és kooperatívítást erőterbe helyező működése, minőségi, élhető környezete, az egyes funkciók optimális elhelyezkedése és mind ezekhez a térbeli kapcsolatrendszerek, a közlekedési hálózatok és szolgáltatások kellő kiépítése, fenntartható és kiegyensúlyozott működése. E vonzerőt megteremtő adottságok kifejlődésének mértéke, alapvető befolyással bír a transzfer szerepkör betöltéséhez szükséges potenciál megszerzésére.

## A feltételek

Egy kellően erős metropolisz térség kifejlődéséhez, a befolyásoló tényezők kedvező feltételeket teremtettek. Az európai integrációs célkitűzések fontos eszközeként a regionalizáció, mint a térségi szerveződés fontos eszköze, az európai fejlesztéspolitika súlyvonalába került. A csatlakozási előkészületek részeként, a hazai gyakorlatban is tért nyert a regionális szemlélet. Az 1998 májusában legitimitást nyert *új Országos Területfejlesztési Konceptió (OTK)*, a járásokra, megyékre alapozott területi struktúrát a kistérségekre (*NUTS 1.*), valamint a tervezési-statisztikai régiókra (*NUTS 2.*) alapozott struktúrával váltotta fel, az ország területét hét régióra osztva. A Budapestet is magába foglaló *Közép-Magyarország régióban* az OTK, a térségi sajátosságok alapján egy belső funkcionális területi egységet is meghatározott, a Budapesti agglomerációt. Az ezredforduló megelőzően, tervezési, fejlesztési jogosultsággal sorra alakultak a regionális fejlesztési tanácsok, a Közép-Magyarország régióban megalakult a *Budapesti Agglomerációs Fejlesztési Tanács (BAFT)* is.

A regionális térszerveződés intézményesítésével, a területfejlesztési politika céljait követve az esély adott volt, hogy a strukturálatlan várostérségi fejlődés helyett Budapestből és agglomerációs gyűrűjéből kialakuljon egy olyan metropolisz léptékű, modern nagyvárosi térség, amelynek révén Budapest, környékével kooperatívásban az európai nagyvárosi hálózathoz kapcsolódva, Közép-Kelet-Európa egyik központjává fejlődhet. A sorra készülő terület-és közlekedésfejlesztési tervek e nagyléptékű célok, fejlesztési elképzelések szellemében készültek. A BAFT is elkészítette területfejlesztési koncepcióját, a koncepcióban kiterjesztve a regionális együttműködések terét, a jogszabályban rögzített 78 településen túl, a fővárost 60–80 km távolságban körül ölelő városokig, a térszerkezet kiegyenlítésében fontos szerepet betöltő úgynevezett *csapágyvárosokig*. (Gauder, Schuchmann, Tosics 1999)

Az együttműködő metropolisz térség létrejöttének és versenyképes működésének feltételét jelentette a településeket és más térségi – gazdasági, kereskedelmi, tudományos, kulturális – szereplőket összekapcsoló, az interakciókat a valós térben bonyolító hatékony közlekedési rendszer megléte, vagy gyors létrejötte. A közlekedés, illetve a kellő közlekedési eszközrendszer kooperativitást erősítő fontosságát alátámasztották a népességi és foglalkoztatási tendenciák, azok területi megoszlása és az ebből eredő növekvő mobilitási igények. Az igényekkel szemben, a közlekedési rendszer mennyiségi és minőségi hiányokkal volt terhelt.

Az agglomeráció közlekedéshálózatát a MÁV vasúti és a BKV hév kötőtpályás vonalai, az országos és helyi közutak, illetve e közutakra szervezett Volán és BKV autóbuszvonalak alkották, illetve alkotják ma is. Az ellátottsági szint mértéke terület- és ágazat függően változó, a minőségi paraméterek változó színvonala mellett. Hátrányként jelent meg a korszerű kötőtpályás elővárosi gyorsvasút hiánya, valamint a P+R és más ráhordó rendszerek hiánya, az eszközváltó pontok, ezzel a szervezett utazási lánc fejletlensége.

E hiányosságokból eredően is, a várostérség utóbbi évtizedeket jellemző betelepülési, majd szuburbanizációs folyamatainak területi elrendezését a személygépkocsihasználat alakította, amelynek eredményeként laza, széteső területi struktúrák jöttek létre. Az újonnan fejlődő agglomerációs településeken kiemelkedően nőtt a motorizációs ellátottság, az évezred utolsó évtizedében 198 szgk/1000 lakos értékről 292 szgk/1000 lakos értékre. A szuburbanizációból, a lakóhely és a munkahely szétválásából eredően, a főváros határát átlépő, növekvő utazások 2000-ben elérték a napi 600 ezer főt, amely utazásból a közösségi közlekedés jelentős térszűkítése mellett, csupán 43%-kal részesedett a közforgalmú közlekedés, a személygépkocsi 57%-os részesedése mellett. A közforgalmú utazások 49%-át a BKV hév és autóbusz vonalai, 24%-át a MÁV vonalak, 27%-át a Volán vonalak bonyolították le. A tömegközlekedés és az egyéni közlekedés közötti utazási mód megoszlásának (modal-split) aránya területi szegmensenként jelentősen eltért:

- budapesti lakosok városon belüli utazásai: 67–33%
- Budapest határát átlépő utazások: 43–57%
- városkörnyéki (Budapestet nem érintő) utazások 38–62%

(Forrás: Budapesti Agglomeráció Fejlesztési Tanács Stratégiai programja Régió 8 Munkacsoport, 1999.)

A BAFT létrejötte kedvező adottságokat teremtett a kedvezőtlenül alakuló mobilitási folyamatok szervezésének kívánatos irányba történő fordításával, amennyiben megteremtette a regionális szintű integrált fejlesztési politika intézményi háttérét. A közlekedési szektorban hosszas előkészítő munka után, 2005. július 28-án, a három alapító (Kormány, Főváros, Pest megye) aláírta a *Budapesti Közlekedési Szövetség (BKSZ)* Alapszerződését és megalakult az önálló jogi személyiségű Előkészítő iroda, a BKSZ Kht, 2005. szeptember 1-én pedig életbe lépett a BKSZ érdemi működésére utaló első intézkedés, a *budapesti egyesített bérlet*. A terv az volt, hogy második lépésben 2006. január 1-én éves összhálózati bérleteket vezetnek be, míg a tarifaközösség és az elektronikus jegyrendszer fokozatosan, 2010-ig jön létre.

A fővároson belüli utazásoknál, az ezredforduló időszakában még európai viszonylatban is kedvező modal-split arány egyfelől a relatív alacsony – de növekvő – motorizációs szintből, másfelől a közforgalmú közlekedés kedvező területi lefedettségéből



eredt. Az elmúlt két évtizedben azonban, folyamatosan romló tendencia figyelhető meg, 2021-ben a motorizált közlekedésben a közforgalmú részarány már csak 60% körül alakult, amelynek fő okai, hogy a budapesti közlekedés súlyos, a város élhetőségét és versenyképességét rontó strukturális és eszközproblémákkal, valamint jelentős alulfinanszírozással terhelt, amelynek felszámolása – az Uniós finanszírozás reményében – elsőszámú feladatként fogalmazódott meg valamennyi releváns tervben. Különösen, mert az urbanus létben mind inkább változó értékrend, az előtérbe kerülő fenntarthatósági szempontok új paradigmákat fogalmaztak meg a városi köztérhasználattal és a városi közlekedéssel szemben.

E paradigmák szerint, a XXI. századi városok környezeti- és életminősége elvárható színvonalának, egyben nemzetközi versenyképességének kikerülhetetlen letéteményese utcainak, közterületeinek magas minősége, az általuk befogadott mobilitási folyamatok fenntarthatósági keretek között tartása, a káros hatások – a zaj, az emisszió, a zaklatottság, a területfoglalás – csökkentése. Budapest világvárossá fejlődésének célkitűzéseire fekvése, kapcsolati pozícionáltsága, egyedülálló táji arculata, építészeti öröksége és turisztikai vonzereje mellett, elvárássá vált a közterületeinek, utcainak környezetminősége és közlekedési folyamatainak mobilitásminősége. A települések közötti verseny tétje az élet minősége, magába foglalva az épített és táji környezetet, a lakosság mentális állapotát és kulturális színvonalát (Erdősi 2001), a mind inkább feszülő, zaklatott világban, versenyelőnyre a városi életér nyugalmat és biztonságot erősítő kisugárzása.

## A realitások

A társadalmi átalakulás nehéz időszakában, átmeneti állapotukban élő közép- és kelet európai városok az átlagosnál védtelenebbek voltak a globalizáció hatásaival, a gyorsan változó világgazdasági, technológiai életviteli, foglalkoztatási hatásaival szemben. A történelmi múltjuk ellentmondásai okán infrastrukturális- és intézményi fejletlenséggel terhelt városok, az összeszűkülő idő és a gyorsuló folyamatok szorításában nehezen teljesíthető kihívásokkal szembesültek. E városok közlekedésének, 25–30 év alatt kellett volna olyan evolúciós folyamatokon átesniük, mint amelyen 60–70 év alatt estek át a kedvezőbb fejlődési háttérrel és finanszírozási feltételekkel rendelkező nyugat-európai városok.

Amikor Magyarországot elérte a motorizációs robbanás, a nyugati városok már intelligens eljárásokkal és a közforgalmú közlekedés nagyléptékű fejlesztésével fékeztek az autós mobilitást, és fordították közlekedési rendszereiket a fenntarthatóság irányába. Budapest, az ezredforduló időszakában még a motorizáltság és a közúti forgalom növekedésének korszakát élte, az ehhez szükséges közúti infrastruktúra megléte nélkül.



Modern technológiák nem segítették a mobilitási folyamatokat, a közforgalmú közlekedés térvesztése, állapotának romlása nem állt meg, a közlekedés intézményi háttére pedig zavarokkal küzdött. A mobilitásra kedvezőtlenül ható tényezők következményeit jól szemléltették a városhatári forgalmi viszonyok. Az 1999-től számított két évtized alatt a városhatárt átlépő forgalom modal-split arányai tovább romlottak.

2019-ben, a városhatárt naponta kétirányban átlépő 755 ezer személygépkocsi utazás adta a városhatári forgalom 63%-át, míg a maradék 37%-on osztozott a nagyvasút 17%, a hév 4% és az autóbusz 16%. (Forrás: Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégia 2021.)

A második évezred vibráló kora, a napi eseményekbe szorított politika világa kevésbé volt alkalmas az infrastruktúrafejlesztések igényelte távlatos gondolkodás ösztönzésére. A mind inkább gyorsuló világban, Budapestnek egyszerre kellett megküzdenie a globális világ új kihívásaival, a megváltozott társadalmi, politikai helyzettel, az önkormányzatiság gyermekbetegségeivel, az új EU-s eljárásrenddel, a szuburbanizáció, a szétterülés és a megváltozott munkavégzés, életvitel mobilitásnövelő hatásával.

A figyelmeztetések időben, 1995-ben elhangzottak. „Az OECD/ECMT ajánlások és a Kelet-Közép-Európában kialakult helyzet egybevetése több kérdést is felvet. Az egyik probléma-csoporttal kapcsolatban a következő kérdésekre kell választ keresni:

- Milyen mértékben alkalmazhatók valamilyen más városi környezetben sikeresnek bizonyult közlekedéspolitikai intézkedések egy olyan környezetben, ahol különbözőek a történelmi, kulturális és politikai feltételek, vagy ahol a fejlődés egy korábbi fázisban van?
- Léteznek-e olyan „legjobb gyakorlati megoldások”, amelyek – bizonyos valuták módjára, konvertálhatók?
- Ha nem, akkor hogyan kell figyelembe venni a helyi, sajátos körülményeket?
- Milyen mértékben érvényesül az egyes országok, vagy régiók népei közötti szolidaritás a rendelkezésre álló, korlátozott erőforrások vonatkozásában?

A közlekedés környezeti hatásai jelentősen különböznek nyugaton és keleten... kétségtelen, hogy a gazdaságilag fejlettebb államoknak jelentős áldozatokat kell hozniuk a mobilitás csökkentése tekintetében. Ezzel szemben, a kelet-közép-európai térségben a gazdasági növekedés elengedhetetlen feltétele a mobilitás további növekedése...” (Tánczos 1995: 333–339)

A tanulmány szerint, a kelet-közép-európai városok számára, lehetséges fejlődési pályák közül, kettő emelhető ki. Az ún. „rövidre zárás” útját, valamint a nyugati mintát követő „kerülő” utat. A „rövidre zárás” útja azt feltételezte, hogy e városok építenek a kedvező modal-split arányaikra, tehát a közforgalmú közlekedés magas részarányára, és annak tudatos, magas színvonalú fejlesztését, valamint az arra építő területi politikát

előtérbe helyezve, megőrzik a kedvező arányokat, háttérbe szorítva a városi gépjárműhasználatot. A nyugati mintát követő „kerülő út” fejlődési pálya kevésbé fordított volna figyelmet a közforgalmú közlekedés fejlesztésére, ugyanakkor – a mobilitás költségeit szabadon engedve, szabad utat adott az egyéni gépjárműhasználat elterjedésének, átirányítva a közlekedési terheket egyfelől a használókra, másfelől az externáliákon át a társadalomra úgy, hogy nem épült ki az ehhez szükséges infrastruktúra. Számolva a realitásokkal, a két út közül a nyugati minta szerinti „elkerülő” út helyett, a hazai sajátosságokhoz alkalmazkodó „rövidre zárás” útjának támogatása indokolt (Tánczos 1995)

E figyelemfelhívás és más tudományos figyelemfelhívások (lásd a dr. Koller Sándor egyetemi tanár által fémjelzett Nemzetközi Közlekedésfejlesztési Tanácskozások figyelemfelhívásai) nem találtak termőtalajra. A társadalmi gazdasági átalakulással, majd gazdasági válságokkal terhelt múlt évtizedekben nem fordult kellő figyelem Budapest és környéke közlekedésének fenntartható és kooperatív fejlesztésére, a közforgalmú közlekedés eszköz- és intézményi háttérének az autóhasználattal versenyképes fejlesztésére. Ugyanebben az időszakban jelentősen nőtt a motorizációs ellátottság a Közép-Magyarország régió egészében, ezen belül, különösen a városkörnyéki relációban. Míg a régióban 2000-ben 827.349 db. személygépkocsit tartottak nyilván, 2020-ban már 1.276.244 személygépkocsit (Forrás: KSH). A 448.895 db-os állománynövekedésből Budapest mindössze 131.460 db-os növekedéssel részesedett, a nagyobb dinamika Pest megyére esett.

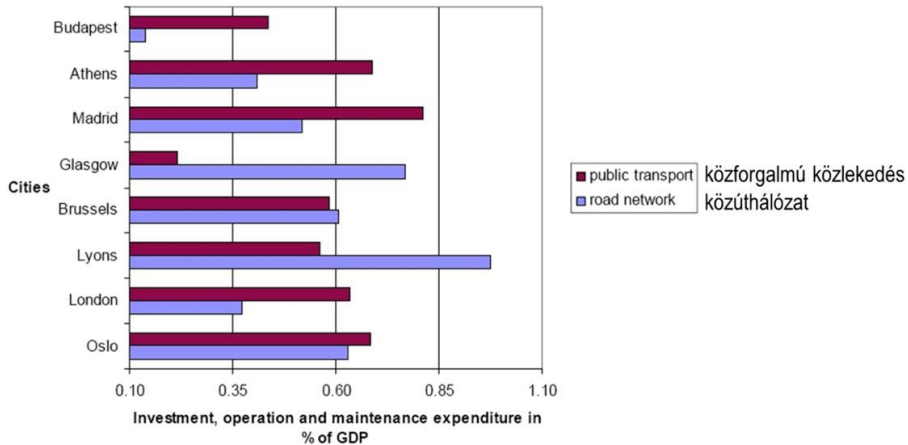
Az Unió csatlakozás előkészítésének részeként, a Közlekedési Miniszterek Európai konferenciája (ECMT), városi közlekedésre szakosodott munkacsoportjának 2000-ben és 2003-ban lefolytatott vizsgálatának megállapításai megegyeztek a hazai szakemberek évek óta hangoztatott megállapításaival. „A vizsgálat két időpontja között ugyan történt előrelépés a városi közlekedés fejlesztésének területén, de ezek az előre lépések rendkívül lassúak, amelynek fő oka, hogy a rendszerváltoztatás óta, a városi közlekedésért csaknem kizárólag a helyi önkormányzatok a felelősek, amelyek viszont nem rendelkeznek elegendő forrással a jogszabályban rögzített felelősségeik teljesítéséhez. A fentiekből eredő nehézségeket erősítik a költségvetési megszorítások, a növekvő személygépkocsi szám és használat, a közforgalmú közlekedés csökkenő színvonala és csökkenő utasszáma” (EMCT 2003).

A kooperativitási törekvések zsákutcáját, a modal-split arány romlását, a közforgalmú közlekedés pozícióvesztését, illetve az autóhasználat – közlekedéspolitikai célokkal ellentétes – növekedését eredményező folyamatok néhány fontos eleme, az következőkkel vázolható.

- 1) A Budapesti Agglomeráció Fejlesztési Tanács területfejlesztési Koncepcióját, illetve az arra épülő Stratégiai programot – 2006–2007 évi aktualitálása után a BAFT elfogadta és felhasználásra továbbadta a jogutód Közép-Magyarországi Regionális Fejlesztési Tanácsnak (KMRFT), a kormány azonban nem tárgyalta, így hivatalosan nem került elfogadásra. A regionalizmust háttérbe szorító új területfejlesztési stratégia részeként, 2012. január 1-től megszűnt a BAFT, 2018-ban pedig Pest megye kilépésével kettévált a Közép-magyarország régió. A kooperatív metropolisztársaság létrejöttének esélyei lényegesen romlottak.
- 2) A BKSZ kiteljesítésének tervei szerint 2010 után jött volna létre a teljes körű közlekedési együttműködés, a tarifaközösségen túlmenően összehangolt menetrendi kínálat, valamint összehangolt infrastruktúra, hálózat- és szolgáltatásfejlesztés. E szakmai célokkal ellentétesen, a BKSZ teljesértékű létrehozása a finanszírozási gondok és kooperációs deficit következtében kisiklott. 2011 megszűnt a BKSZ Előkészítő Iroda és maga a BKSZ is, a közforgalmú közlekedés megrendelő szervezete, a BKK Iroda, Budapest szintjén alakult meg, mind a mai napig az egyik legnagyobb akadályát képezve a hatékonyan, integrált rendszerben működni képes budapesti- és környéki közlekedésnek, ennek részeként a fővárosba befutó 12 (MÁV vonal) + 3 (HÉV vonal) kötőpálya adta utazási lánc hatékony kihasználásának, a főváros és környéke közlekedési együttműködésének.
- 3) A főváros közforgalmú közlekedéséért felelős BKV, majd BKK működési, finanszírozási viszonyainak alakulása sem követte a „rövidre zárás”, a közforgalmú közlekedés magas színvonalú fejlesztésének útját. A BKV már 1991-ben felhívta a figyelmet a közlekedéspolitikai célok és a gyakorlat ellentmondására. „Egyfelől, a vállalat minden korábbinál nehezebb, pontosabban kifejezve, kritikus helyzetben van. 1989 óta nincsenek kapacitásbővítő, minőségfejlesztő beruházások, a – csupán amortizációból adódó – lehetőségek a szinten tartásra sem elegendők; folyamatosan csökkennek a forgalmi teljesítmények; 1990-ben a vállalat szükségterv szerinti működésre kényszerült. Másfelől – kimerülve az ökológiai tűrőképesség – egyre növekszik a társadalmi igény egy olyan városi közlekedési szerkezetre, amelyben az életminőségnek, a harmonikus, egészséges környezetnek van abszolút elsőbbsége a motorizációs fejlődéssel szemben. Ez új közlekedéspolitikát, új, környezetbarát városi közlekedés létrehozását igényli, melyben – és ez világtendencia – a tömegközlekedésnek felértékelődő, megkülönböztetett szerep jut, ami viszont az egyéni közlekedéssel piaci értelemben is versenyképes, magas színvonalú tömegközlekedési szolgáltatást feltételez.” (Kovács 1991: 22–30) E figyelmeztetés 1991 óta évente megismételhető lenne, a mai napig fokozott érvényességgel. Az állam egyre inkább kivonult Budapest közforgalmú közlekedésének finanszírozásából és – növekvő működési gondjai mellett – a főváros is mind kevesebb forrást biztosít a közforgalmú közlekedés működtetésére.

2. ábra

Beruházási, üzemeltetési és fenntartási költségek néhány városban, a GDP %-ban



Forrás: EU városi Zöld könyv melléklete 2007. szeptember

A hálózati infrastruktúra alakulását tekintve, a közlekedésfejlesztésre fordítható uniós és hazai forrásfelhasználás „eredményeként” Budapesten a – a közforgalmú közlekedés elsőbbségét hirdető közlekedéspolitika mellett –, az elmúlt három évtizedben a közforgalmú hálózati infrastruktúra bővítő fejlesztésének keretében, megépült mindössze 7,4 km hosszúságú metróvonal (4-as metró), valamint a – jelentős üzemviteli innovációt hordozó – Budai fonódó villamoshálózati fejlesztés részeként, mindössze néhány száz méter új villamosvonal. Az 1-es villamos teljes vonalának kétségtelenül nagyjelentőségű megvalósítása kilóg a három évtizedből, mivel 1982-ben elkezdett fejlesztése 2021-re, közel 40 esztendő alatt fejeződött be. (Az új hálózati elemet jelentő 1-es villamos fejlesztésével párhuzamosan, még létrejött a 3-as villamosviszonylat, amely az, két korábbi viszonylat összekapcsolását jelentette Örs vezér téri vágánykapcsolat megépítésével.) A magas színvonalú közforgalmú közlekedés terén Budapest elmaradását a példaként tekintett európai városoktól, a mellékelt összehasonlító táblázat szemlélteti. (Megjegyzendő, hogy villamoshálózati kiterjedtség terén, a budapesti 149 hálózati hossz mellett, Bécs 176 km hosszú, az 1,32 millió lakosú Prága 142 km hosszú hálózattal rendelkezik.)

## 3. ábra

## Európai városok közlekedési felszereltségének egy eleme

Városok	Lakónépesség ezer fő	Gyorsvasúti hálózat km	Lakónépességre eső hálózathossz 1000 fő/km
Oslo	0.630	83.0	13.17
Koppenhága	0.650	33.5 (+15)	5.15
Amszterdam	0.860	52.0	6.04
Prága	1.320	65.5 (+)	4.96
München	1.470	103.2	7.00
Bécs	1.850	75.5 (+)	4.24
Budapest	1.750	39.5	2.23

Forrás: saját gyűjtés.

- 4) A Budapest és környéki közlekedésszerkezet további nagy hiányossága közúthálózatának aránytalansága. Az elmúlt évtizedekben az országos gyorsforgalmi utak és főutak sugárirányú bevezető szakaszai mind kiépültek vagy bővültek, miközben a városmagot mentesítő harántirányú közúti elemek nem épültek. Duna bal partján a „legbelső harántoló közúti elem a XIX. század végén kijelölt, a bal parti városrész területének belső 1/6-án futó Hungária körgyűrű, a Duna jobb partján pedig a legszűkebb belvárosi területet ölelő Margit körút – Alkotás utca vonala. E körirányú elemeket a város többszörösen túlnötte. Az Árpád híd 1950 évi forgalombahelyezése utáni 72 esztendőben a várostesten belül, mindössze egy további dunai átkelőhely létesült, az 1994-ben átadott Lágymányosi (ma Rákóczi) híd, a Duna-hidak a város belső harmadára koncentrálnak. 2009-ben, a legszűkebb három belvárosi hidat is (Lánchíd, Erzsébet híd, Szabadság híd) terhelte az összes – M0 hidakkal számított – dunai átkelő forgalom 24%-a. Az M0 körgyűrű a súlyos hálózati hiányokkal terhelt budai oldalon nem épült ki, hiánya komoly átmenőforgalommal terheli a térségi településeket. A hálózathiányból eredő közúti koncentráció rendkívül kedvezőtlen közlekedési és környezeti viszonyokat teremt a sűrű beépítésű, alapvetően védelemre indokolt történelmi városmagban. A forgalmi szempontok mellett, a kiegyensúlyozott település-szerkezet megteremtése, a külsővárosi és más laza térségek besűrűtése, az elhagyott ipari területek, rozsdaovezeti zónák funkcióváltása is hátrányát szenvedti további harántoló közúti elemek hiányának.

## 4. ábra

## A városszerkezettel arányos közúthálózati szerkezet



Forrás: BKRFT 2009.

5) A főváros belső területeinek közötti közlekedési viszonyait, illetve közterületeinek minőségét, használhatóságát hátrányosan befolyásoló legfontosabb mobilitási szegmens az álló gépjárművek elhelyezése, a parkolás, ami mára a budapesti közlekedés egyik legaggasztóbb problémájává nőtte ki magát. A fenntartható parkolásszabályozás módjára, már 1986-ban, 175 szgk/1000 lakos motorizációs szint mellett (!) megfelelő, ma is helytálló javaslat született „A parkolásszabályozás továbbfejlesztésének alapelvei a következők:

- A munkába járó gépkocsiforgalmat, illetve a vele járó parkolási igényt teljes mértékben korlátozni igyekszünk.
- A belváros funkcióival összefüggő, indokolt, rövid idejű parkolást a látogatóforgalom számára a belváros jelentős részére tarifális szabályozással kiterjesztjük és tarifális úton szabályozzuk...



- A belvárosi lakosok parkolási igényeit figyelembe vesszük, de azzal a fenttartással, hogy a belvárosi lakosoknak ... elsősorban a nappali parkolás vonatkozásában tudomásul kell venniük bizonyos kényszerű korlátozásokat... részükre teljes körű, egésznapos, egészéves parkolási kedvezmény nem adható.”... „Célunk, hogy az ezredfordulón a jelenlegi 5.000 P+R parkolóhely 11.000 ezerre bővüljön” (Kovács 1986: 201–205).

Az eltelt 40 évben a budapesti személygépkocsik száma megháromszorozódott, de az 1986-ban javasoltakból a közterületi parkolás tarfális szabályozásán túl, nem valósult meg semmi. A budapesti P+R parkolók száma 2021-ben – a városkönyvéki 6.200 parkoló mellett – csupán 5.500 férőhely volt (Pető 2022), a munkahelyi parkolás, valamint a lakossági parkolás szabályozására inkább az állapotok súlyosbítását, mint enyhítését célzó intézkedések történtek (cégautó kedvezmények, korlátlan lakossági engedélyek, kizárólagosságok). A közterületen kívüli parkolóférőhelyek mennyisége elégtelen mértékben bővült ahhoz, hogy a közterületek jelentős részéről kivonható legyen a parkolás és a gépjárműtárolás.

- 6) A kooperatív város- és közlekedéstervezés eszköztáraként, Budapesttől idegen „A közlekedés vezérelte városfejlesztés” számos európai városban követett stratégiája. (Lásd pl. Bécs, Aspern városrész.) E stratégia szerint, a városfejlesztési céltérületeket a város kapacitív közforgalmú közlekedési vonalak mentén jelöli ki, gyakran a területfejlesztést megelőző közforgalmú hálózatfejlesztéssel a szétterülő területfejlődés elkerülése, illetve a decentralizált koncentráció elvének érvényesítése érdekében. Budapesten e gyakorlat idegen, a városfejlesztést követő közlekedésfejlesztés sem jellemző. A közlekedés lehetőségeit figyelmen kívül hagyó ingatlan- és létesítményfejlesztések egy-egy intenzíven fejlődő városi térségben az autóforgalmat növelik és nehezen viselhető környezeti terheket eredményeznek. (Lásd a Duna-zóna autós közlekedést preferáló északi és déli területen az ingatlanfejlesztései, szemben a Duna-menti várostérség humanizálását célzó fővárosi törekvésekkel.)

„A mai közlekedési gondokat az autók tömeges használata okozza. E tekintetben sajnos, nagyon gyakran figyelmen kívül hagyják, hogy az autók – mint ahogy más közlekedési eszközök is – nem az égből jönnek és, hogy a közlekedés nem önmagától keletkezik. A közlekedés – mint a célba jutás eszköze – sokkal inkább a térhasznosítás (lakás, munka, képzés, ellátás, üdülés...) módjából, mértékéből és eloszlásából keletkezik. Ahol a területfelhasználás tervezése ezeket az összefüggéseket nem, vagy nem kellő mértékben vette figyelembe, ott már maga a tervezés egyébként elkerülhető forgalmakat kelt és a közlekedésköz- választást



épp úgy, mint a közlekedési út megválasztását eleve hátrányos módon befolyásolta” (Retzko 1994).

A megnövekedett mobilitási igény okai a közlekedésen kívüliek, a szétterülő területhasználatból, a változó életvitelből, változó munkavégzésből erednek és a helyváltoztatások, ezen belül az autóval végrehajtott helyváltoztatások kedvezőtlen növekedése irányába hatnak. A hátrányos következmények a közlekedési szektoron belül abból erednek, hogy a közlekedés felszereltsége, a megváltozott igényekkel nincs szinkronban. A lassan, vagy alig változó közlekedési infrastruktúrát mind több forgalomvonzó létesítmény és mind gyorsabb folyamatok fogyasztják, a területhasználati gyakorlat pedig ellene hat a fenntartható közlekedésnek. Az ebből eredő környezeti deficit okai, a közlekedésen túlmutatóan széleskörűek.

- 7) A térséget érintő TEN-T vasúti és közúti folyosók jórészt kiépültek, de kapcsolataik hiányosak, illetve alacsony szolgáltatás szintűek. A hazai- és nemzetközi vasúti fővonalak fővároson belüli, körvasúti összekötésének szakaszai a vasúthálózat legkorszerűtlenebb szakaszai között vannak, a fővároson kívüli V0 összekötés – mint előremutató megoldás – még csak tanulmányterv szinten létezik. A térségbe érkező gyorsforgalmi utak M0 autópáttal való összekötésének forgalomnagysága meghaladja eltűrhető szintet, közlekedésbiztonsága rossz, amelyet tovább súlyosbít a nemzetközi tranzitforgalom és a térségi, helyi forgalom kedvezőtlen keveredése. Az M81-M8 tehermentesítő gyorsforgalmi út kiépítése, középtávra tervezett. A tranzitforgalomból a metropolisz térség számára kinyerhető transzfer, hozzáadott értéket termelő gazdasági bázisok (logisztikai, disztribúciós telephelyek, rektár- és végfeldolgozó létesítmények) megtelepedését jellemzően nem tudatos térségi érdek és szabályozás, hanem az érintett magáfejlesztők érdekei határozták meg, több esetben komoly lokális területhasználati és környezeti terheket eredményezve, illetve gyengítve azok működésének hatékonyságát (Pl. Csepel belterületének, vagy a Dunakanyar térségének logisztikai, ipari fejlesztése).

Fenti, a kívánatos mobilitás és közterülethasználat létrejöttét akadályozó – közel sem valamennyi elemében érintett – tényezők is okai annak, hogy Budapest, a saját strukturális – és városműködtetési gondjaival küszködve, nem tudott kellő figyelemmel és kellően meggyőző kooperatívítási szándékkal várostérsége közlekedési integrációjának irányába fordulni, holott, egy, az adottságaival jól élő, erős metropolisz térség létrejötté alapvető, de talán nem kellően felismert érdeke volt, illetve érdeke ma is. A közlekedési szektoron belüli jó példázata a kellően fel nem ismert érdekek a Ferihegy/Liszt Ferenc nemzetközi repülőtér városi kapcsolatainak fejlesztésében vagy az M0 autópáttal körgyűrű és kapcsolódó hálózatának alakulásában mutatott távolságtartó magatartás. Ez utóbbi

távolságtartás első, vitatható megnyilvánulása az M0 gyűrű keleti szektorának fővárosi területektől kedvezőtlen távolságba húzása (és, hogy a Lotz – Baráth – Demszky pakumban rögzített megállapodásból, az M31 gyorsforgalmi átkötés mellett, a rurális keleti városrész létrejöttének elkerülése érdekében nem valósult meg a Külső-keleti/Ipartelepi körút), napjainkig tartóan pedig a távolságtartás megnyilvánulása, az M0 körgyűrű nyugati szektorának jövőjével kapcsolatosan.

Az M0 körgyűrű – főúthálózati paraméterekkel, de környezetvédelmi művekkel megépített – nyugati szektorának közlekedéshálózati feladata ugyanis nem a transzkontinentális átmenő közúti forgalom vezetése (arra ott az M31-el bővített a keleti szektor), hanem, hogy mentesítse Buda belső szűk úthálózatát a Duna jobb parti átmenő forgalmának jelentős része alól. Hogy Békásmegyerről Budafokra, a Szentendréről, Solymárról az M1, M6, M7 autópályákra irányuló forgalom ne Buda belső, Dunához szorított szűk hálózatán bonyolódjék. Továbbá, hogy a Budai hegyvidék mögöttes településeiről a fővárosba irányuló forgalmat az M0 nyugati szektor széthúzza, csökkentve ezzel a Szilágyi Erzsébet fasor – mint egyetlen jelenlegi útválasztási alternatíva – rendkívüli terheit. A közúti forgalom széthúzásának környezeti haszna különösen érvényesül, ha délen a meghosszabbított 4-es metró virágpiaci végállomásánál, északon a gyorsvasúttá fejlesztett szentendrei hév egy új, M0 menti megállójánál nagy befogadó képességű P+R parkolókon át lehetővé válik a belváros irányú eszközváltás is.

Túl a metropolisz térség érintett területeinek érdekein, fel nem ismert fővárosi érdek a lobbitevékenység azért, hogy, az érzékeny táji és urbanus környezetben megvalósuló M2 és M10 gyorsforgalmi utak észak-déli tranzitforgalmat vezető szerepét átvegye a Zsámbéki medence nyugati peremére tervezett, Szlovákia irányába továbbvezetett M100-as gyorsforgalmi út. Elkerülve ezzel az M10 Észak-Buda úthálózatára és a budai rakpartokra zúditott terhelését, illetve az M2 pesti rakpartra zúditott terhelését. Az M100-as út, az átvett szereppel mentesíti az M0 nyugati szektorát is a tranzitforgalom vezetése alól, az M6 autópályával összekapcsolva pedig megteremti az esélyét egy, a főváros térségében haladó, a Baltikumot a Balkánnal összekapcsoló észak-déli transzeurópai tengelynek, lényegesen erősítve Budapest Közép-kelet-európai kapcsolati, városhálózati pozícióit.

## A továbblépés

A budapesti közlekedés fenntartható továbbfejlesztését akadályozó strukturális hiányosságokat és azok felszámolásának irányát jól szemlélteti az Európai Bizottság 4-es metró kapcsán javasolt, behajtási díjra vonatkozó határozata. „Az úthasználati díj

középtávon való bevezetése indokolt, de a működtetés alapos előkészületek után, kapcsolódó intézkedésekkel és fejlesztésekkel együtt lehet csak fenntartható .... A behajtási díj fenntartható működtetéséhez az érintett zóna és a díjtétel helyes megválasztása mellett, az egyéni közlekedés esetén a Körvasúti körút és Duna hidjainak mielőbbi megvalósítása, a közösségi közlekedés esetén az eszközkínálat és a színvonal jelentős fejlesztése szükséges, kiegészítve azt hatékony P+R hálózattal.” (Budapest 4-es metró I. szakasz nagyprojektről szóló EU Bizottság határozat, 2009. szeptember 6.)

A bizottsági határozat Budapest közlekedésének fejlesztésére – megegyezően a hazai legitim, Fővárosi Közgyűlés által elfogadott fejlesztési tervekkel (*Budapest Városfejlesztési Konceptiója 2001; Budapest Közlekedési Rendszerének Fejlesztési Terve 2009; Budapest 2030 Hosszútávú Városfejlesztési Konceptió 2013*) – kettős feladatcsomagot határozott meg. Egyfelől, elkerülhetetlen a közlekedési hálózat hiányosságainak pótlása mind a közúthálózat, mind a közforgalmú hálózat, mind a parkolási rendszerek vonatkozásában és forrásokat kell biztosítani a közforgalmú közlekedés járműállományának fejlesztésére. Másfelől, forgalomtechnikai, adminisztratív és fiskális intézkedésekkel, a környezeti eltartóképesség figyelembevételével érvényt kell szerezni a fenntarthatósági szempontoknak, sűrű, érzékeny városi térségekben a közúti forgalom korlátozásának, ezzel párhuzamosan a nem motorizált közlekedési formák előnyben részesítésének, a gyaloglás és a kerékpározás feltételei javításának. Ez utóbbi célok érdekében indokolt a terület- és a közlekedésfejlesztés harmonizálása, a város kompaktságának növelése (kis távolságok városa), az indokolt motorizált helyváltoztatások visszaszorítása. A közterületen kívüli parkolóférőhelyek növelésével, valamint parkolásszabályozási intézkedésekkel jelentősen csökkenteni kell az utcai, közterületi parkolás mértékét, az így felszabadított területek gyalogos- és kerékpáros funkciók, zöld- és közösségi felületek számára történő átadásával.

Annak érdekében, hogy Budapest – a globális versenypiacon kellő vonzerővel rendelkezve – betöltse az általa generált metropolisz térség fejlődésének motor-szerepét, az üzleti szolgáltatások elvárható minőségén és a kellő irodakínálaton túl, a könnyű külső és belső elérhetőséghez, valamint a „jó hely, jó itt lenni” érzet erősítéséhez fenti intézkedések, fejlesztési feladatok következetes érvényesítése elengedhetetlen lenne.

Mint ahogy elengedhetetlen a metropolisz szintű kooperativitás erősítésében vállalható vezető szerep is, mind az intézményi, szabályozási feltételek, mind az integrált közlekedési rendszerek megteremtéséért tett erőfeszítésekben. Nincs versenyképes metropolisztérség az infrastruktúrák, a hálózatok, a szakmák, az érintett köz- és magánszereplők együttműködése nélkül. Budapest és környéke kooperatív metropolisztérséggé fejlődéséhez, a közlekedési szektor szemszögéből tekintve az alábbi célkitűzések és feladatok ütemezett és következetes megvalósítását tarthatjuk szükségesnek.

- 1) **Szabályozási- és intézményi fejlesztés.** A regionális szemlélet fokozottabb előtérbe állításával, indokolt alkalmazkodni a Közép-magyarország régió sajátos helyzetéhez és feladataihoz. Ehhez, jól kiaknázható helyzetet teremtett a *Budapesti Agglomerációs Fejlesztési Tanács (BAFT)* 2022 évi újjáalakulása, megteremtve ezzel a koordináló szervezet esélyét. E koordináció részeként, a közforgalmú közlekedési szolgáltatások harmonizálása érdekében, fel kell éleszteni a *Budapesti Közlekedési Szövetség (BKSZ)* gondolatát az érintett közforgalmú szolgáltatók együttműködési készségének erősítésével és a közös érdek érvényrejuttatásával. A Technológiai és Ipari Minisztérium Közlekedési államtitkárságának rövidtávú terve az *országos megrendelőszervezet* létrehozása. A BKSZ, e megrendelőszervezetbe tagozódva, vagy mellérendelve egyaránt betöltheti a közlekedési szolgáltatások koordinálásának feladatát, létrehozva az egységes jegy- és bérletrendszert, a menetrendi harmonizációt és a közös információs rendszert.
- 2) **Utazási lánc koordináció, a szolgáltatások egymásra építése.** A közlekedési szektor hálózatfejlesztéseit tekintve, a városi-városkörnyéki gyorsvasúti infrastruktúrák fejlesztése egy olyan, területfejlesztést is befolyásoló komplex szolgáltatásfejlesztési program részeként lehet eredményes, amelyben a pálya, a jármű, és a kooperatív üzemvitel együttes magas színvonalától várható a közösségi közlekedés vonzerejének növelése. Beleértve ebbe a tömegszerűség csökkentését, az ülőhelyhez való jogot, valamint a nem motorizált közlekedési formákkal való harmonizációt. A közösségi közlekedés fokozottabb térnyeréséhez elengedhetetlen az utazás teljes folyamatának koordinálása, tehát a kiindulás és megérkezés közötti utazási lánc valamennyi elemének rendszerbe szervezése, valamint a használók napi életvitelébe illesztése. Kiemelt pontok az intermodális kapcsolódások ahol a napi városi szolgáltatások elérésével időmegtakarítás és az átszállás hasznossá tétele érhető el, melynek eredményeként a mobilitás fontos helyei egyben a városkörnyék (és a város) vonzó köztereivé, izgalmas, jó helyeivé város- és területfejlesztési tényezőivé válhatnak, megvalósítva a kompaktsági célok egyik elemét, a decentralizált koncentrációt.  
Ugyanakkor – a realitások talaján maradván –, a belső, ellátó hálózat integrált rendszerének elve, hogy a laza területfelhasználású agglomerációs térségek feltárása nem tervezhető csupán kötőtpályás tömegközlekedéssel, a sűrű beépítésű fővárosi területek közlekedési feltárása pedig nem tervezhető az autóra alapozva. A metropolisz térség közlekedésfejlesztésének egyik legfontosabb feladata olyan integrált rendszerek létrehozása és működtetése, amelyek alkalmasak a különböző utazási formák és közlekedési eszközök közötti magas szintű kapcsolódások megteremté-

sére, a közforgalmú közlekedés és a magánközlekedés összekapcsolására. A fővárosból a városkörnyékre kifutó kapacitív kötőtpályás vonalak és e vonalakra szervezett intermodális kapcsolati pontok (állomások megálló), valamint az e pontokra történő kiterjedt ráhordás (autóbusz, személygépkocsi, kerékpár, P+R, B+R) alkotta alrendszerek teremthetik meg a város és környéke fenntarthatóan működő integrált közlekedését.

- 3) **Hálózatfejlesztési célok.** A metropolisz térségben, a fenti célokra érvényt szerző helyváltoztatási politika meghatározó vonali elemei a meglévő nagyvasúti és hév vonalak korszerű elővárosi rendszerre fejlesztése. E célokra alapozva készült el 2008-ban a BKSZ Előkészítő iroda megrendelésére az *S-bahn koncepció*, és készült el 2021-ben, a koncepciót felülíró, kibővítő, korszerűsítő és elmélyítő *Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégia (BAVS)*, illetve van folyamatban az évtizedek óta fejlesztési tervekben szereplő, *Észak-déli városi-elővárosi gyorsvasút (ún. 5-ös metró)* tervezése. E fejlesztési stratégiák hosszú távon való ütemes megvalósítása, európai léptékben is versenyképes minőségű városi-elővárosi közlekedési rendszert hozhatnak létre a budapesti metropolisz térségben, hozzájárulva annak kohéziójához és versenyképességéhez. A külső kapcsolatrendszert erősítő és belső kohéziót javító további fejlesztési célok:

- a Liszt ferenc repülőtér nemzetközi- hazai- és városi gyorsvasúti rendszerbe illesztése,
- a transzeurópai közlekedési folyosók vasúti, közúti elemeinek jobb összekapcsolása,
- kikötői fejlesztésekkel a Duna európai folyami hajózáshoz való kedvezőbb kapcsolása,
- a terminálok, logisztikai központok komplex rendszerének térséget erősítő fejlesztése,
- az M0 körgyűrű északi és nyugati szektorának belső kapcsolatokat erősítő kiépítése,
- a várostestben déli és északi Duna-hidak és hálózataik centrumot mentesítő megépítése,
- a városkörnyéken a településközi kapcsolatokat javító összekötő úthálózat fejlesztése.

Komplex és összehangolt területi politikával érhető el, hogy közlekedés gazdaság- és területfejlesztő szerepének érvényesítésében a tranzit szerepet a transzfer szerep váltta fel. A külső kapcsolati elemek fejlesztésének nem a nagy nemzetközi tranzitfor-

galom minél gyorsabb térségen történő átengedése a célja, hanem a forgalom által hordozott interakciókkal a globális gazdasági-kereskedelmi folyamatokba való bekapcsolódás. Az aktuális, középtávú tervekben szereplő országos hálózatfejlesztés (M81, M8) a metropolisz térséget a mainál kedvezőbb helyzetbe hozza azzal, hogy mentesíti terület- és gazdaságidegen tranzitforgalom nagyobb része alól, elősegítve, hogy a megnövekedett mobilitási aktivitásra, a káros hatásokra érzékenyebb urbánus környezetben, a klíma szempontok figyelembevételével és a környezetminőség előtérbe helyezése mellett legyen mód fenntartható megoldásokat kínálni.

Összegezve, a Budapest metropolisz térségben, a közlekedési infrastruktúra fejlesztése nem szűkebb értelemben vett szakmapolitikai feladat, hanem klímaszempontokat követő, de egyben gazdaságélénkítő, területfejlesztő, életminőség javító, kulturális és turisztikai kapcsolatokat elősegítő tényező. Ebből eredően, a főváros-és térségének közlekedésfejlesztése mindig olyan komplex tevékenységet kell, jelentsen, amely az elhatározott város-és területpolitikai célok ismeretében, a területi sajátosságok figyelembevételével az adott területegységet az integráció eszközeivel tudatosan, a szerteágazó szempontok harmonizálásával formálja egyfelől a természeti értékek megőrzése, másfelől a regionális versenyképesség optimuma irányába.

## Irodalom

- BKK által vezetett szakértői mcs. (2014): Balázs Mór Terv. Budapest mobilitási terve
- Berne Á. (2001): A stratégiai földrajzi hely fogalma a transznacionális vállalatok nemzetközi üzletpolitikájában. *Tér és Társadalom*, 3-4.
- Régió 8 mcs. (1999): Budapesti Agglomerációs Fejlesztési Tanács Stratégiai Programja Budapesti Agglomerációs Fejlesztési Tanács Területfejlesztési Koncepciója (2007)
- FKT URB Konz. (2008): Budapest Közlekedési Rendszerének Fejlesztési Terve
- BKK által vezetett szakértői mcs. (2019): Budapesti Mobilitási Terv
- Stratégiai mcs. (2001): Budapest Városfejlesztési Koncepciója
- BFVT Kft és szakértői (2013): Budapest 2030 Hosszútávú Városfejlesztési Koncepció
- Erdősi F. (2002): Gondolatok a közlekedés szerepéről a régiók/városok versenyképességének alakulásában. *Tér és Társadalom*, 1., 135–139.
- H-G Retzko (1994): Városi Közlekedés – merre tarunk? 1994 évi Nemzetközi Közlekedésfejlesztési Tanácskozáson elhangzott előadás.
- Kovács Z. (1986): A budapesti belvárosi parkolásszabályozás továbbfejlesztése” *Városi Közlekedés* 4. 201–205.
- Kovács Z. (1991): A Budapesti Közlekedési Vállalat fejlesztési koncepciója. *Városi Közlekedés*, BKV melléklete 2. 22–30.
- Pető Z. (2022): Parkolás, avagy kell-e nekünk a személygépjármű? Konferencia előadás 2022. szept.
- P. Khanna (2016): *Konnektográfia* L’Harmattan Kiadó.
- Tánczos L. (1995): A városi közlekedéspolitika néhány időszerű kérdése. *Városi közlekedés*, 2., 333–339.