BALÁZS MÓR-TERV BUDAPEST MOBILITÁSI TERVE

2014–2030

BMT

I. kötet

Célrendszer és intézkedések

BUDAPEST
BUDAPEST FŐVÁROS ÖNKORMÁNYZATA

BKK BUDAPESTI KÖZLEKEDÉSI KÖZPONT

TARTALOM

VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ 6

A KIINDULÁS 10
- A.1 Előrelépés a stratégiai tervezésben 11
- A.2 Időtáv 14
- A.3 Partnerség 14
- A.4 Helyzetértékelés 16
- A.5 Problémafa 17
- A.6 Kulcsproblémák 20

B MERRE TARTUNK? 22
- B.1 Jövőkép 26
- B.2 Átfogó cél 26
- B.3 Stratégiai célok 26
- B.4 Beavatkozási területek, prioritások 30
- B.5 Operatív célok, intézkedések 33

1 TÖBB KAPCSOLAT 34
- 1.1 Integrált hálózatfejlesztés 37
- 1.2 Élhető közterületek 51
- 1.3 Átjárható rendszerek, kényelmes módváltó pontok 56

2 VONZÓ JÁRMŰVEK 66
- 2.1 Kényelmes, utasbarát járművek 68
- 2.2 Környezetbarát technológiák 71

3 JOBB SZOLGÁLTATÁSOK 74
- 3.1 A szolgáltatási színvonal javítása 76
- 3.2 Aktív szemléletformálás 83

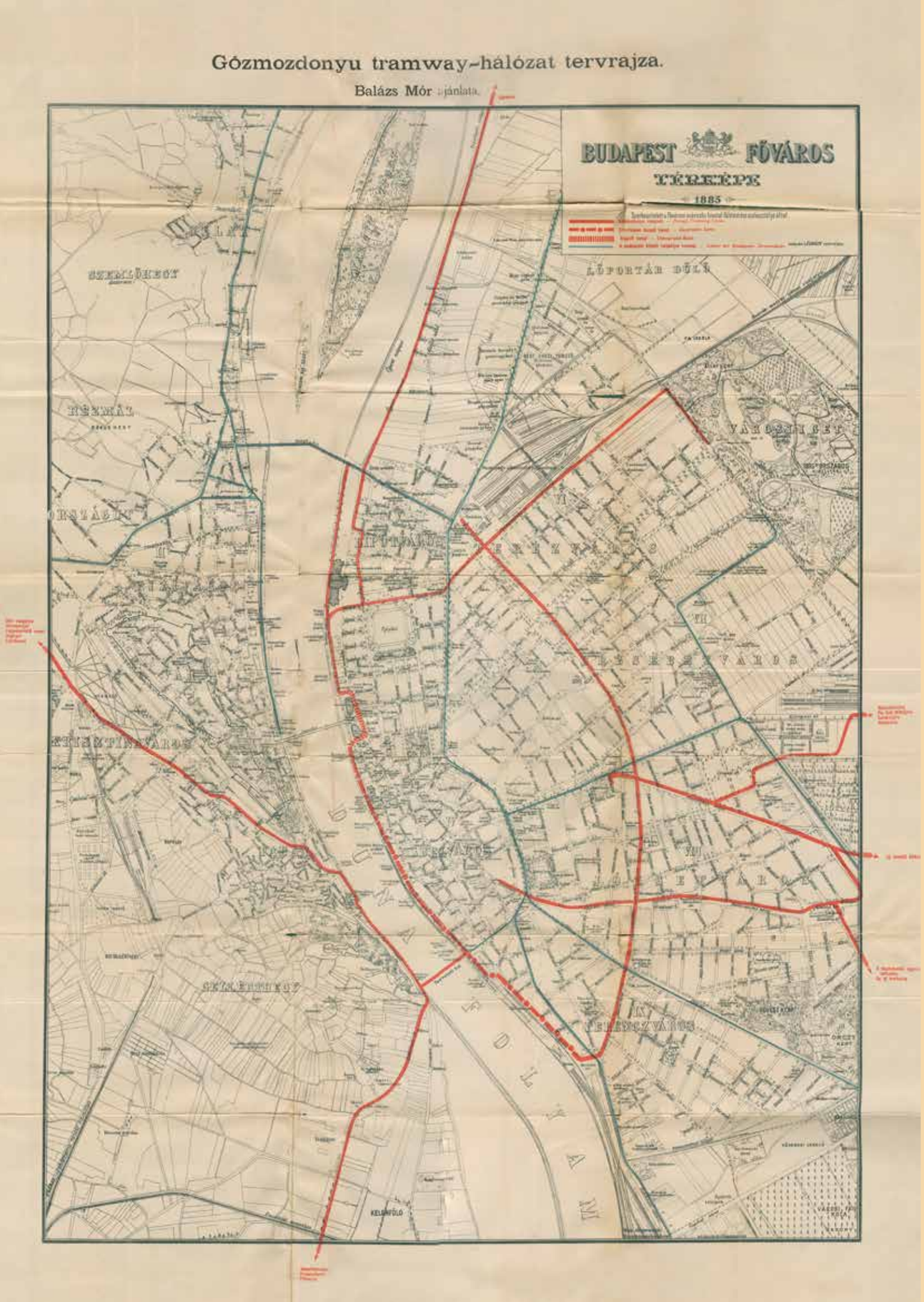
4 HATÉKONY INTÉZMÉNYRENDSZER 86
- 4.1 Következetes szabályozás 88
- 4.2 Térségi együttműködés 92

C ÉRTÉKELÉSEK 100
- C.1 A stratégiai környezeti vizsgálat összefoglalása 101
- C.2 Az ex-ante értékelés összefoglalója 104

AZ INTÉZKEDÉSEK ÖSSZEFOGLALÁSA 106

FOGALOMMAGYARÁZAT, RÖVIDÍTÉSEK JEGYZÉKE 110

A társadalmi egyeztetés nyomán kialakult pontosításokat és kiegészítéseket tartalmazó szövegrészeket függőleges vonallal jelöljük.



A BALÁZS MÓR-TERV NÉVADÓJA

Balázs Mór (1849. március 5. Pest–1897. augusztus 1. Wauheim)

A XIX. század nagyformátumú magyar közlekedési szakembere. Munkássága napjainkig meghatározó Budapest közlekedési arculatában és városképében. Angliában folytatott mérnöki tanulmányai után 1884-ben tért haza Magyarországra. 1886-ban tervet készített „Budapest gőzmozdonyú közúti vaspálya (gőz tramway) hálózata” címmel, amelyben felvázolta egy korszerű kötöttpályás közlekedési rendszer alapjait. Már ekkor foglalkoztatta a villanyáramú városi vasút bevezetésének gondolata, ami akkoriban forradalmian újszerűnek számított.

A lóvasúti vonalakat üzemeltető Budapesti Közúti Vaspálya Társaság (BKVT) monopóliumának megtörésére megalapította a Budapesti Városi Villamosvasút Társaságot (BVVT), és a városvezetés támogatása mellett 1887-ben útjára indította Budapest első villamosát a Nagykörúton. Ennek sikere nyomán 1889-től sorra építette ki a pesti belvárost behálózó további villamosvonalakat a mai Baross, Király és Podmaniczky utcában, a Nagykörúton és a Duna-parton. Ezzel Budapest sorrendben a világ nyolcadik városa lett, ahol a villamosüzemű közlekedés megvalósult.

A milleniumi földalatti villamosvasút építésének eszméje és kivitelezésének munkája is Balázs Mór nevéhez fűződik. Közreműködésével mindössze 20 hónap alatt, 1896-ra épült ki a kontinens első metróvonala 3,2 km hosszúságban, ahol a világon először közlekedtek forgóvázas kocsik (voltaképpen alacsonypadlós villamosok). Munkásságáért Ferenc Józseftől nemesi címet kapott.

Balázs Mór nagy érdemeket szerzett Budapest világvárosi rangra emelésében, azonban további tervei valóra váltására már nem volt lehetősége, mindössze 48 évet élt.

Az archív képek forrása
a Fővárosi Szabó Ervin Könyvtár
Budapest Gyűjteménye

ELŐSZÓ

A közlekedési rendszer a főváros egyik legfontosabb infrastruktúrája, így fejlesztése alapvetően határozza meg Budapest jövőjét. Amikor a közlekedésről gondolkodunk, a kiindulópont a városban élő, a várost használó ember. Olyan vonzó és versenyképes város megteremtését helyezzük a budapesti közlekedésfejlesztés fókuszába, amely egyrészt élhető környezetet biztosít barátságos légkörével, megbízható közszolgáltatásaival, tisztább levegőjével, gondozott zöld felületeivel és köztereivel a nemzet fővárosának mindennapjaiban, másrészt a megfelelő infrastruktúrán jó gazdasági teljesítmény elérését teszi lehetővé. A közlekedés tehát nem önmagáért érdemel állandó figyelmet és törődést a várospolitika részéről, hanem a főváros és térsége környezeti, gazdasági fenntarthatóságának biztosítása és a város fejlesztése érdekében. Fontos feladatunk a közterületeket, közlekedési eszközöket használók valós mobilitási igényeinek feltérképezése és minőségi kiszolgálása, illetve a közlekedési rendszer folyamatos megújítása, fejlesztése.

A Balázs Mór-terv elkészítésével a Főváros Közgyűlés által 2013-ban jóváhagyott Városfejlesztési koncepcióra alapozott, világos célokat és prioritásokat megfogalmazó mobilitási terv született: egy iránytű a budapesti közlekedés fenntartható fejlesztéséhez. A mobilitási terv közlekedési célkitűzései illeszkednek a város egészére vonatkozó elképzeléseinkhez, fejezetei meghatározzák az egyes közlekedési módok fejlesztésének aktuális feladatait. A következő két európai uniós finanszírozási időszak közlekedésfejlesztési projektjeinek e célok megvalósítását kell szolgálniuk.

A Balázs Mór-terv méltó folytatása a főváros közlekedési intézményrendszere átalakításával megkezdett fejlődési folyamatnak, a tervben megfogalmazott gondolatok érvényesítése pedig nélkülözhetetlen ahhoz, hogy Budapest az európai nagyvárosok versenyében helyt állva vonzó lehetőségeket biztosítson az itt élők, az itt dolgozók, az itt vállalkozók és az idelátogatók számára egyaránt.

Tarlós István,
Budapest főpolgármestere

VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ

ELŐZMÉNYEK

A fővárosban a rendszerváltás után először 2001-ben készült átfogó közlekedési rendszerfejlesztési terv (BKRFT), amelynek 2009-es felülvizsgálata a térségi integráció jegyében készült, kiegészülve egy 2020-ig érvényes cselekvési programmal. A rendszerterv előremutató célokat fogalmazott meg, ugyanakkor túlzottan ambiciózus fejlesztésekkel számolt. A BKRFT felülvizsgálata után készült el a Balázs Mór-terv, Budapest 2014 és 2030 közötti időszakra vonatkozó közlekedésfejlesztési stratégiája, amelynek társadalmi egyeztetési változatát 2014 nyarán fogadta el a Fővárosi Közgyűlés. Az ez után lezajlott széleskörű intézményi és társadalmi egyeztetési folyamat eredményeit beépítve készült el a Balázs Mór-terv célrendszerének végleges változata. A terv így további három új intézkedéssel egészült ki, valamint tizenhat intézkedés módosult lényeges mértékben. Az egyeztetések egyik legfontosabb eredménye, hogy az egyéni és intézményi megkérdezettek túlnyomó többsége egyetért a BMT legfontosabb stratégiai céljaival.

A terv társadalmi egyeztetési változata az UITP (L'Union internationale des transports publics – Nemzetközi Tömegközlekedési Szövetség) 61. világkongresszusán „A legjobb közösségi közlekedési stratégia" kategóriában bekerült a hat döntős közé, ezzel jelentős elismerést vívott ki Budapestnek.

A BALÁZS MÓR-TERV SZELLEMISÉGE

A Balázs Mór-terv a fenntartható városi mobilitástervezés szellemében készült. Ez a hazai gyakorlatban újszerű mobilitási terv az elmúlt időszak közlekedésfejlesztési tapasztalataira, a nemzetközi jó gyakorlatokra, valamint a fővárosi közlekedési kulcsproblémák elemzésére támaszkodva meghatározza a budapesti közlekedés szerepét a nagyváros stratégiai fejlesztési céljainak elérése érdekében, illetve rendszerbe foglalja a legfontosabb közlekedési teendőket. Korszerű szemlélete a városban élő embert, annak biztonságát és környezetét állítja a tervezés középpontjába. A mobilitásterv összhangban van az Európai Bizottság 2011 márciusában kiadott Fehér Könyvében lefektetett irányelvekkel.

A Balázs Mór-terv elkészültével olyan fejezet kezdődik a budapesti közlekedéstervezésben, amelyben a Budapest életére nagy hatással lévő beruházásokat a városfejlesztési elképzelésekkel összhangban, egymás hatásait erősítve készítjük elő és valósítjuk meg. Olyan stratégiai közlekedéstervezési gyakorlatot vezetünk be, amely a városi életminőség javítását helyezi előtérbe úgy, hogy intézkedéseivel javítja a közlekedés biztonságát, illetve kedvezően befolyásolja a lakosság és a vállalkozások mobilitási szükségleteit.

METODIKA

A stratégia az európai uniós fejlesztési források programozásával kapcsolatos elvárások szerint készült, hogy felkészülten pályázhassunk az unió városi közlekedés fejlesztését támogató forrásaira. Az uniós források igénybevételére azonban csak bizonyos fejlesztési területeken lesz lehetőség, ezért a többi intézkedés megvalósításához hazai (önkormányzati, állami és magán-) forrásokat kell majd ütemezetten és hatékonyan felhasználni.

A metodika helyzetelemzésre alapozott problémafával, az ennek figyelembevételével kialakított jövőképpel, célhierarchiával (az átfogó, stratégiai és operatív célok rendszerével), valamint a stratégiai célokhoz rendelt beavatkozási területekkel (prioritásokkal) és intézkedésekkel dolgozik. Ezek az intézkedések bonthatók le egymással szinergikus kapcsolatban működő fejlesztési projektekre.

E metodika elengedhetetlen kellékei még a partnerség (beleértve a kommunikációs tervet is), a stratégiai környezeti vizsgálat, valamint az ex-ante (a megvalósítást megelőző, független) értékelés.

A mobilitás-tervezési folyamat nem áll meg a kidolgozott célrendszer és intézkedések elfogadásánál, a tervet a projektek értékelése alapján kialakított közlekedés-fejlesztési beruházási program egészíti ki. A kitűzött célokhoz és elfogadott intézkedésekhez elkészítjük a Balázs Mór-terv helyzetértékelési és monitoring rendszerét is a megfelelő indikátorok kidolgozásával.

KULCSKÉRDÉSEK

A helyzetértékelés rámutat a működőképességet veszélyeztető állagromlásra (az infrastruktúra és eszközök esetében egyaránt), a jelentős hálózati hiányosságokra, a rendszerbe nem illesztett, széttagolt fejlesztésekre, az elavult ágazati szemléletre, illetve a korszerűtlen szabályozásra.

A jövőképet a főváros városfejlesztési koncepciója kínálja: „Budapest élhető, vonzó, egyedi karakterű főváros, az ország és a várostérség innovatív gazdasági és kulturális központjaként az európai városhálózat megbecsült tagja."

Az átfogó cél szerint a fővárosi közlekedésnek javítania kell Budapest és térsége versenyképességét, és hozzá kell járulnia a fenntartható, élhető, vonzó és egészséges városi környezet kialakításához. Az ezt szolgáló stratégiai célok (élhető városi környezet, biztonságos, kiszámítható és dinamikus közlekedés, kooperatív térségi kapcsolatok) eléréséhez az operatív célok négy beavatkozási területen jelennek meg: infrastruktúra, járművek, szolgáltatások és intézményrendszer, azaz több kapcsolat, vonzó járművek, jobb szolgáltatások, valamint hatékony intézményrendszer.

A stratégiai célokat a négy beavatkozási területen az alábbi operatív célok testesítik meg:

- élhető közterületek kialakítása,
- integrált hálózatfejlesztés,
- átjárható rendszerek és intermodális kapcsolatok,
- környezetbarát technológiák alkalmazása,
- kényelmes, utasbarát járművek,
- aktív, tudatos szemléletformálás,
- a szolgáltatási színvonal javítása,
- következetes szabályozás,
- térségi együttműködés.

Az operatív célokat szolgáló mintegy hatvan intézkedés (csomag) rendszerszerűen, de differenciáltan felöleli az összes városi közlekedési módot és alágazatot (a gyalogosoktól és kerékpárosoktól kezdve a közösségi közlekedésen át az egyéni gépjármű közlekedésig, beleértve a parkolást, az áruszállítást, a taxiközlekedést, illetve technológiai, informatikai alapú fejlesztéseket is), valamint olyan komplex témákat is kezel, mint a Dunával kapcsolatos teendők (hidak, vízi közlekedés), a turizmus igényei, valamint a városi közterületek humanizálása.

Az Európai Unió gyakorlatában a partnerség elve magába foglalja az unió, a tagállamok és a régiók közti párbeszédet, valamint a helyi közösségek, önkormányzatok, civil szervezetek, szakmai szervezetek, vállalkozások, közlekedési szolgáltatók, hatóságok és egyéb intézmények együttműködését. A Balázs Mór-terv készítése során számos szakmai és társadalmi egyeztetés zajlott kerületi, agglomerációs és megyei önkormányzatokkal, szakmai és civil szervezetekkel, érdekképviseleti szervezetekkel, hatóságokkal. Több civil szervezettel külön megállapodásban is rögzítettük az együttműködés feltételeit. A beérkező javaslatokat, észrevételeket kiértékeltük és hasznosítottuk.

Ha a Balázs Mór-terv lényegét három szóban foglaljuk össze, akkor ezek az integráltság, a hatékonyság és a mindent átfogó minőség. A terv ezek mentén szolgálja Budapest eleven, élhető jövőjét.

A KIINDULÁS

A.1 ELŐRELÉPÉS A STRATÉGIAI TERVEZÉSBEN

A Fővárosi Önkormányzat 2001-ben fogadta el Budapest közlekedési rendszerének átfogó fejlesztési tervét (BKRFT), amely újszerűvolt a városhatáron túlnyúló vizsgálódásával és a közlekedési alágazatok együttműködésének gondolatával, de hiányzott belőle a projektek hatáselemzése és rangsorolása, illetve a programozás megfelelő forrásoldali megalapozása. A terv 2009-es felülvizsgálata a térségi integráció jegyében készült, és kiegészült egy 2020-ig érvényes cselekvési programmal. A rendszerterv előremutató célokat fogalmazott meg, ugyanakkor nem számolt azzal, hogy a 2008-tól érzékelhető gazdasági válság miatt csak kevés fejlesztés valósulhat meg.

A 2009. évi BKRFT már kezdeményezte a mobilitástervezési szemlélet meghonosítását, de ezt nem lehetett a stratégiai tervezési gyakorlatba teljes mértékben átültetni a fővárosi közlekedési intézményrendszer átalakítása előtt. A Fővárosi Közgyűlés döntése nyomán 2013-ban végzett rendszertervi felülvizsgálatot már a mobilitástervezés koncepciója határozta meg: a fővárosi közlekedésfejlesztés célrendszerének újragondolását, az intézkedések megfogalmazását, a projektek kiválasztását és rangsorolását e szellemben végeztük. A stratégiai tervezési folyamat egészét újra kellett gondolni. Az EU Bizottság ajánlásával rendelkező kézikönyv alapján kialakítottuk Budapest fenntartható városimobilitás-tervének tematikáját. Erre alapozva született meg a Balázs Mór-terv (BMT), amely épít Budapest korábban elfogadott közlekedésfejlesztési terveire, ugyanakkor a korábbiaknál jobban törekszik a stratégiai célok és intézkedések szakmai, ám közérthető megfogalmazására.

A társadalmi részvétel és az intézményi egyeztetés nagyon fontos részévé vált a budapesti fenntartható mobilitástervezési folyamatnak, amelynek sikerét tükrözi az egyeztetési anyagra érkezett mintegy 1300 észrevétel. Az észrevételeket egyenként kiértékeltük, és a Fővárosi Közgyűlés jóváhagyása után BMT célrendszerének véglegesítése során beépítettük a tervbe. A feltárt problémákról és a célokról kérdőíves felmérésben is megkérdeztük Budapest lakosságát. A felmérés legfontosabb eredménye, hogy a válaszadók több mint 87 %-a egyetért a BMT legfontosabb stratégiai céljával, és azzal, hogy a környezettudatos közlekedési módok aránya számottevően növekedjen 2030-ra.

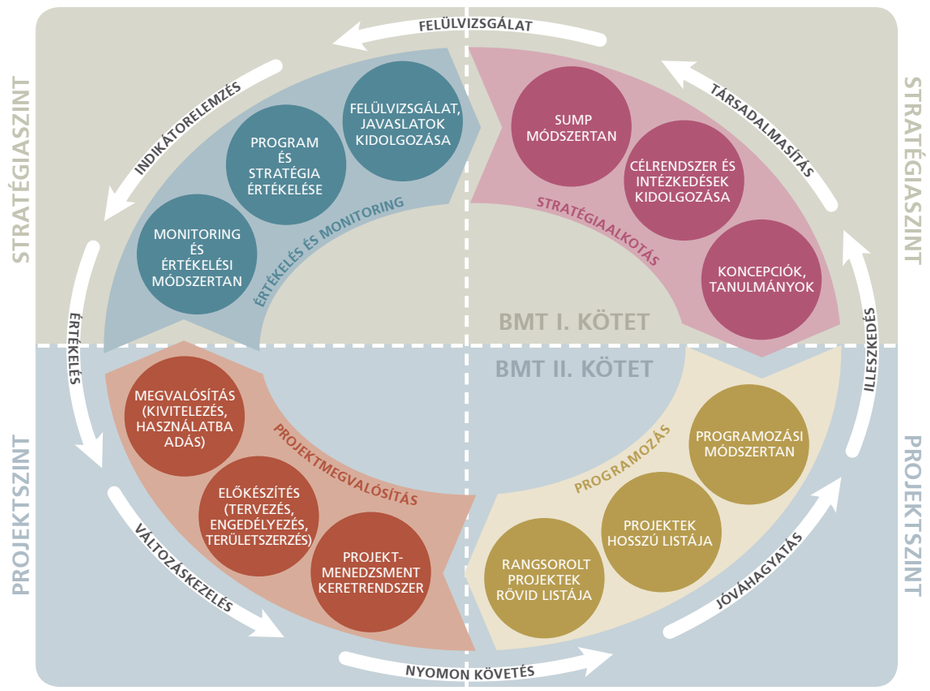
A Balázs Mór-terv elkészültével a stratégiai tervezés folyamata nem áll meg, hiszen az alkalmazott módszertan a fejlesztési stratégia megalkotásán, a projektek előkészítésén és végrehajtásán túl a megvalósult projektek értékelését is tartalmazza, és figyelembe veszi a beruházások tapasztalatait és hatásait a későbbi projektek elkészítésekor. A BMT ennek szellemében az integrált közlekedésfejlesztési elveket juttatja érvényre a társadalmi együttműködésben, és a korábbi gyakorlathoz képest nagyobb hangsúlyt fektet a költség hatékony forrásfelhasználásra.

A városok esetében a torlódások és a kibocsátások visszaszorításához vegyes stratégiára van szükség, a területhasználat tervezése, az árképzési rendszerek, a hatékony tömegközlekedés, valamint a nem motorizált közlekedési módokat kiszolgáló és a tiszta járművek energia- illetve tüzelőanyag-ellátását biztosító infrastruktúra bevonásával. Bizonyos méret felett a városokat arra kell ösztönözni, hogy minderről készítsenek városimobilitás-tervet. A városimobilitás-terveknek teljes összhangban kell állniuk az integrált városfejlesztési tervekkel.
EU *Fehér Könyv* (49.)

A fenntartható városimobilitás-tervezéssel olyan fejezet kezdődik a budapesti közlekedéstervezésben, amelyben a jelentős beruházásokat a városfejlesztési elképzelésekkel összhangban, egymás hatásait erősítve készítjük elő és valósítjuk meg. Olyan stratégiai közlekedéstervezési gyakorlatot vezetünk be, amelynek célja a városi életminőség javítása, miközben a terv intézkedéseivel kielégíti, illetve kedvezően befolyásolja a lakosság és a vállalkozások mobilitásiszükségleteit is. A mobilitástervezéssel a főváros felkészült a soron következő európai uniós finanszírozási időszakra, így sikerrel pályázhat a városi közlekedést javító fejlesztési forrásokra.

A BMT 2014-es társadalmi egyeztetésének eredményeire alapozva született meg a terv I. kötete: „Balázs Mór-terv 2014–2030, Budapest Mobilitási terve, célrendszer és intézkedések”, amely épít Budapest korábban elfogadott közlekedésfejlesztési terveire, ugyanakkor a korábbiaknál jobban törekszik a stratégiai célok és intézkedések szakmai, ám közérthető megfogalmazására.
A BMT I. kötetének elkészültével a stratégiai tervezés a közlekedésfejlesztési, beruházási programot tartalmazó dokumentum kidolgozásával folytatódik, hogy a BMT minden végleges intézkedéséhez kapcsolódva hozzárendeljük az indikátor és monitoring rendszert, valamint a projektek előkészítéséhez kidolgozzuk, értékeljük és ütemezzük a célokat támogató projektcsomagokat. A monitoring rendszer segíti a megvalósult projektek értékelését is és figyelembe veszi a beruházások tapasztalatait és hatásait a későbbi projektek elkészítésekor.
A BMT ennek szellemében az integrált közlekedésfejlesztési elveket juttatja érvényre a társadalmi együttműködésben, és a korábbi gyakorlathoz képest nagyobb hangsúlyt fektet a költséghatékony forrásfelhasználásra.

A STRATÉGIAI TERVEZÉS ÉS VÉGREHAJTÁS FOLYAMATA



A.2 IDŐTÁV

A BALÁZS MÓR–TERV STRATÉGIAILAG MEGALAPOZZA BUDAPEST RÖVID- ÉS KÖZÉPTÁVÚ KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSÉT A 2014 ÉS 2030 KÖZÖTTI IDŐSZAKBAN.

A.3 PARTNERSÉG

A Balázs Mór-terv társadalmi és intézményi egyeztetésére előre kidolgozott kommunikációs terv alapján került sor, amely meghatározta az érintett társadalmi csoportokkal való kapcsolattartás eszközeit, menetrendjét és feladatait. Az intézményi és társadalmi egyeztetés során nagy szerepet kaptak a város lakói, az önkormányzatok, emellett kiemelt jelentősége volt a társadalmi és civil szervezetek, közlekedési szolgáltatók, kutatási, képzési intézmények és hatóságok véleményének is. A tervezés során fontos volt, hogy az érdekelt felekhez eljusson a tervezésben való részvételi lehetőség, információhoz jussanak a részvétel módjáról. A tájékoztatást és a BMT egyeztetési anyagát több mint 200 intézmény, szervezet kapta meg levélben véleményezésre és egy weboldal készült a lakossági észrevételek közvetlen fogadására. Az elektronikus közzététel feladata volt a figyelemfelhívás a részvétel lehetőségére, tájékoztatás a célok fontosságáról, a terv ismertetése és a lakossági észrevételek befogadása. A társadalmi egyeztetés részleteiről szóló tájékoztatás a terv weboldalán, egy folyamatosan frissülő hírfolyamon keresztül valósult meg.

Az írásbeli véleményezésen túl több egyeztető fórum és intézményi egyeztetés szolgált a javaslatok megismerésére.

A társadalmi egyeztetés sikerét igazolja, hogy a 272 írásbeli véleményben mintegy 1250 észrevétel érkezett a tervvel, illetve Budapest közlekedésével kapcsolatosan. A vélemények kiértékelését egy szakértői munkacsoport végezte. Az észrevételek döntő többsége konstruktív, kiegészítő javaslatokat tartalmazott. A szakértői munkacsoport rendszerezett és értékelt minden észrevételt, majd ez alapján javaslatokat fogalmazott meg a terv 2014-es egyeztetési változatának módosítására vonatkozóan.

A főbb közlekedési problémák és a stratégiai, valamint operatív célok elfogadottságát kérdőíves kikérdezéssel is felmértük, a kiértékelés eredményeit a BMT weboldalán tettük közzé. A kérdőívre 516 érvényes kitöltés érkezett, az értékelés alapján elmondható, hogy a BMT stratégiai céljai kiemelkedően magas, 87%-os támogatottsággal bírnak.

Az intézményi egyeztetések során a fővárosi közlekedés fejlesztésében érintett szereplőkkel külön-külön tárgyalások is zajlottak a változtatási javaslatok egyeztetése érdekében. A változtatási javaslatok elfogadásáról és a tervezés folytatásáról a Fővárosi Közgyűlés 2015 júniusában döntött. A társadalmi egyeztetés során felmerült javaslatok eredményeként a BMT-t több intézkedéssel bővítettük és számos intézkedést kiegészítettünk, pontosítottunk.

A társadalmi egyeztetési folyamat megvalósítását az Európai Unió az Intelligent Energy Europe program „CH4LLENGE" kutatás-fejlesztési együttműködés keretében támogatta.

A.4 HELYZETÉRTÉKELÉS

Az 1960-as évektől közel három évtizedig uralkodó várostervezési és városfejlesztési elveket a korabeli modernizációs szemlélet, elsősorban a sajátos társadalmi-gazdasági környezet határozta meg. Ennek koordinált, erősen szervezett, hierarchikus technokrata rendszerében nem jelent meg az autonóm egyén és az individualitás. A funkcionalitás eszménye a közterekkel kapcsolatos gondolkodást is meghatározta: a közlekedésre is használt közterületeken a motorizált közlekedés került előtérbe minden más szempont kárára; az élhetőség mellékes volt. A motorizáció trendjére adott – a nemzetközi gyakorlatban már ekkor is egyre gyakrabban megkérdőjeleződő – válasz elsősorban a látványosan növekvő keresletet szolgálta a kapacitás folyamatos bővítésével. 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 motorizációt kiszolgáló várostervezési gyakorlat Budapest példáján is megfigyelhető, noha a személygépjármű-ellátottság nálunk elmaradt a nyugat-európaitól. A folyamat révén megváltoztak a lakóhelyválasztási preferenciák és a közlekedési szokások.

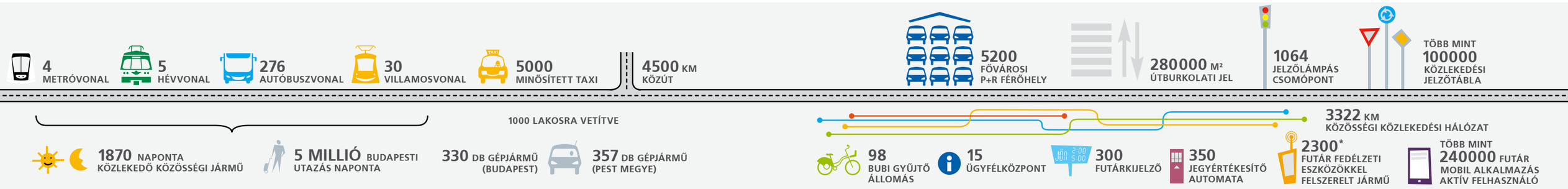
A gyűrűs-sugaras közlekedési hálózatban nem építették ki a harántoló elemeket, mert a mainál kisebb forgalmat elvezethetőnek gondolták a belvároson keresztül húzódó utak kapacitásnövelésével. Mindez befolyásolta a városi terek kialakítását, a gyalogos átkelők elhelyezését. Gyalogos aluljárók épültek a belső városrészekben, villamosok tűntek el a legfontosabb budapesti sugárutakról. Az így felszabadított felszínt további forgalmi sávok foglalták el az Üllői úton, a Rákóczi úton, a Váci úton és a Bajcsy-Zsilinszky úton.

Hogy a metróvonalakat minél jobban kihasználják, a korábbi hosszú vonalakat feldarabolták, azok metróra ráhordó viszonylatokká váltak, így megnőtt a kényszerű átszállások száma. A villamosvonalak visszavágásával a kötöttpályás hálózat integráltsága romlott, az átszállások nehézkesek lettek. A közlekedéstervezés nem az utazók kényelmét, hanem az üzemi, üzemeltetési szempontokat helyezte előtérbe. A legfontosabb utasforgalmi csomópontokon a közforgalmú járművek visszaforgatási lehetősége, a végállomási funkciók, a járműtárolás élvezett elsőbbséget az utasmozgásokkal és a városfejlesztési lehetőségek kihasználásával szemben. Jellemző példa erre a Széll Kálmán tér, a Baross tér, az Örs vezér tere vagy a Móricz Zsigmond körtér. Mindez azonban nem okozott azonnali torzulást a közlekedési módok megoszlásában, hiszen a városlakók túlnyomó többsége rászorult a tömegközlekedésre.

A nyugat-európai trendeket lemaradással követve az ezredfordulótól Budapesten is fokozatosan változott a korábbi szemlélet, és stratégiai szinten is érvényesültek az élhető város szempontjai: a gyalogos zónák, a kerékpáros infrastruktúra, a csillapított forgalmú övezetek, a közforgalmú közlekedés előnyben részesítése, autóbuszsávok, a hosszú autóbuszvonalak visszaállítása. Megjelent a Budapestre érkező gépkocsi- és közúti teherforgalom szabályozásának és a közösségi közlekedési tarifaközösség létrehozásának igénye, hosszú távú terv készült a vasútvonalak városi közlekedésbe integrálására (S-Bahn koncepció), a kényszerátszállások csökkentésére, illetve a gépkocsiforgalom további növekedésének megfékezésére.

A.5 PROBLÉMAFA

A BMT előkészületeként részletes helyzetfeltárást és problémaelemzést végeztünk. Ennek összegzésekor feltártuk, hogy a tünetként jelentkező zavaró tényezők milyen kiváltó és újratermelő okokra, mechanizmusokra vezethetők vissza. Az elemzés koncentrált eredményét az ún. problémafa foglalja össze.



PROBLÉMAFA

FENNTARTÁS

A HELYZETÉRTÉKELÉS ALAPJÁN MEGÁLLAPÍTOTT PROBLÉMÁK

- ROSSZUL TERVEZETT/ROSSZ MINŐSÉGŰ ÚTFELÜLETEK
- ELHASZNÁLÓDOTT KÖTÖTTPÁLYÁS INFRASTRUKTÚRA
- MAGAS KÖLTSÉGEK
- NEHEZEN TERVEZHETŐ UTAZÁS ÉS ÁTSZÁLLÁS
- SZENNYEZŐ, MEGBÍZHATATLAN JÁRMŰVEK
- KÉNYELMETLEN, ROSSZUL TERVEZETT ÁTSZÁLLÁSOK
- A MŰKÖDTETÉS ROSSZ HATÉKONYSÁGA
- MENET-KIMARADÁSOK, NEM TELJESÜLŐ CSATLAKOZÁSOK
- FELESLEGES JÁRMŰ-VÁRAKOZÁSOK, VERSENYKÉPTELEN MENETIDŐ

A KÖZLEKEDÉSBEN MEGJELENŐ PROBLÉMÁK

- ROSSZ INTERMODÁLIS KAPCSOLATOK
- AZ INFRASTRUKTÚRA ÉS A GÖRDÜLŐ ÁLLOMÁNY FOLYAMATOS LEÉPÜLÉSE
- ERŐFORRÁS- ÉS KAPACITÁSPAZARLÁS
- ELAVULT, OFFLINE UTASTÁJÉKOZTATÁS
- ELAVULT SZABÁLYOZÁSTECHNIKA, FORGALOMTÓL FÜGGŐ RENDSZEREK HIÁNYA
- ELAVULT FORGALOMIRÁNYÍTÁSI INFRASTRUKTÚRA

A KIVÁLTÓ OKOK

- FEJLESZTÉSORIENTÁLT FORRÁSFELHASZNÁLÁS, A MŰKÖDTETÉS/ÜZEMELTETÉS ELHANYAGOLÁSA
- AZ ÉRZÉKENY SZABÁLYOZÁSRA ALKALMAS INTELLIGENS RENDSZEREK HIÁNYA

HÁLÓZAT

A HELYZETÉRTÉKELÉS ALAPJÁN MEGÁLLAPÍTOTT PROBLÉMÁK

- HARÁNTIRÁNYÚ KÖZLEKEDÉSI KAPCSOLATOK HIÁNYA
- SOK ÁTSZÁLLÁS/ ÁTSZÁLLÁSI KÉNYSZER
- NEM MEGFELELŐ ELŐVÁROSI KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSI SZOLGÁLTATÁSOK
- NAGY RÁGYALOGLÁSI TÁVOLSÁGOK
- SŰRŰ AUTÓBUSZ-HÁLÓZATTAL IS SZÍNVONALTALAN SZOLGÁLTATÁS
- ZSÚFOLT BELVÁROS
- A NAGY KAPACITÁSÚ VONALAK NEM AKADÁLY-MENTESEK
- A KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS INFRASTRUKTÚRÁJA NEM VONZÓ
- KEVÉS ÉS ELHANYAGOLT GYALOGOS FELÜLET
- A B+R TÁROLÓK HELYETT SPONTÁN MEGOLDÁSOK, KERÉKPÁR A LEGTÖBB VONALON NEM SZÁLLÍTHATÓ
- ERŐS A KÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRÁK ELVÁLASZTÓ HATÁSA
- A REPÜLŐTÉR SZÁRAZFÖLDI MEGKÖZELÍTÉSE NEHÉZKES

A KÖZLEKEDÉSBEN MEGJELENŐ PROBLÉMÁK

- NEM AKADÁLYMENTESÍTETT INFRASTRUKTÚRA
- HÁLÓZATI KAPCSOLATOK HIÁNYA
- A KÜLÖNBÖZŐ HÁLÓZATOK KÖZÖTTI KAPCSOLATOK HIÁNYA
- ÉSSZERŰTLEN VISZONYLATVEZETÉS, KÉNYSZERŰ PÁRHUZAMOSSÁGOK
- ELAVULT, TÚLZOTT MÉRTÉKBEN RÁHORDÓ JELLEGŰ HÁLÓZAT
- ALÁGAZATI CÉLOK, VERSENGÉS MÁS ALÁGAZATOKKAL
- HÁLÓZATI LEFEDETTSÉG HIÁNYA

A KIVÁLTÓ OKOK

- RENDSZERBE NEM ILLESZTETT FEJLESZTÉSEK
- AZ ÁGAZATI, ALÁGAZATI GONDOLKODÁS DOMINANCIÁJA

FORGALOM

A HELYZETÉRTÉKELÉS ALAPJÁN MEGÁLLAPÍTOTT PROBLÉMÁK

- ROMLÓ KÖZLEKEDÉSI SZOLGÁLTATÁSI SZÍNVONAL
- A RITKÁBBAN LAKOTT TERÜLETEKEN ELLÁTÁSI HIÁNYOSSÁGOK
- TORLÓDÁSOK, ZSÚFOLT KÖZUTAK
- SOK KÖZÚTI BALESET
- A MOTORIZÁLT KÖZLEKEDÉS, PARKOLÓ JÁRMŰVEK FOKOZOTT KÖZTERÜLET-FOGLALÁSA
- NÖVEKVŐ UTAZÁSI IDŐ, IDŐVESZTESÉG
- LEVEGŐ-SZENNYEZÉS, ZAJSZENNYEZÉS, ROMLÓ KÖRNYEZET-MINŐSÉG
- NÖVEKVŐ KÁROSANYAG-KIBOCSÁTÁS
- A VÁROS ÉLHETŐSÉGE ROMLIK

A KÖZLEKEDÉSBEN MEGJELENŐ PROBLÉMÁK

- KEZELHETETLENÜL SŰRŰ KÖVETÉSŰ AUTÓBUSZVONALAK A VÁROS FŐTENGELYEIN
- MEGNÖVEKEDETT MOBILITÁSI IGÉNY
- NŐ A SZEMÉLYGÉPKOCSIVAL KÖZLEKEDŐK SZÁMA
- A KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS ARÁNYÁNAK CSÖKKENÉSE
- ROSSZ KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG
- A HAGYOMÁNYOS KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSSEL OPTIMÁLISAN KI NEM SZOLGÁLHATÓ TÉRSÉGEK ELLÁTATLANSÁGA
- A KÖZÚTI GÉPJÁRMŰFORGALOM TÚLZOTT TÉRNYERÉSE, ARÁNYTALAN KÖZTERÜLET-HASZNÁLAT

A KIVÁLTÓ OKOK

- A LAKÓHELYVÁLASZTÁSI PREFERENCIÁK VÁLTOZÁSA, SZUBURBANIZÁCIÓ
- ÉLETMÓD, VÁSÁRLÁSI SZOKÁSOK VÁLTOZÁSA
- TÚLZOTTAN A SZEMÉLYGÉPKOCSI KÖZLEKEDÉS KIELÉGÍTÉSÉRE KONCENTRÁLÓ, KAPACITÁSNÖVELŐ FEJLESZTÉSEK
- MARADÉKELVEN KEZELT GYALOGOS- ÉS KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS
- A VÁROSFEJLESZTÉSBE NEM MEGFELELŐEN INTEGRÁLT KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉS

SZABÁLYOZÁS

A HELYZETÉRTÉKELÉS ALAPJÁN MEGÁLLAPÍTOTT PROBLÉMÁK

- KISZÁMÍTHATÓ NORMATÍV FINANSZÍROZÁS HIÁNYA
- A VÁROSI ÁRUSZÁLLÍTÁS SZABÁLYOZÁSI RENDSZERÉNEK HIÁNYA
- A SŰRŰ KORLÁTOZÁS MIATT MEGBÍZHATATLAN HAJÓKÖZLEKEDÉS
- A DUNA MINT KÖZLEKEDÉSI FOLYOSÓ KIHASZNÁLATLAN
- KEDVEZŐTLEN ELHELYEZKEDÉSŰ ÁLLOMÁSOK
- NINCS ÁTFOGÓ PARKOLÁS-SZABÁLYOZÁS
- A VASÚT, A HÉV ÉS A METRÓ ELKÜLÖNÜLT TÉRSÉGEKET LÁT EL
- A VASÚTI KÖZLEKEDÉSNEK A VÁROSI KÖZLEKEDÉSBEN MINIMÁLIS A SZEREPE
- KEVÉS P+R

A KÖZLEKEDÉSBEN MEGJELENŐ PROBLÉMÁK

- SZÉTTAGOLT RENDSZEREKBEN SZERVEZŐDŐ ALÁGAZATOK, ILLETVE VÁROSI ÉS VÁROSTÉRSÉGI KÖZLEKEDÉS
- ÖSSZKÖZLEKEDÉSI SZEMLÉLET HIÁNYA
- A DUNA VÍZSZINT-INGADOZÁSÁHOZ NEM ALKALMAZKODÓ KIKÖTŐK
- A RENDSZERINTEGRÁCIÓ HIÁNYA

A KIVÁLTÓ OKOK

- SZÉTTAGOLT, EGYSÉGES MEGOLDÁSOKAT NEHÉZKESSÉ TEVŐ SZABÁLYOZÁS
- ÁGAZATCENTRIKUS KÖZLEKEDÉSTERVEZŐI SZEMLÉLET
- AZ INTÉZMÉNYRENDSZER HIBÁI (AGGLOMERÁCIÓ/FŐVÁROS/KERÜLETEK; HELYI/HELYKÖZI)
- NEM MEGFELELŐ JOGSZABÁLYI HÁTTÉR

A.6 KULCSPROBLÉMÁK

A helyzetértékelés legfontosabb tanulságait az alábbi kulcsproblémákban foglaljuk össze:

1 A működőképesség fenntartását veszélyeztető mértékű állagromlás

A leghamarabb szembetűnő és a mindennapi működést veszélyeztető múltbeli adósság mind az infrastruktúra, mind a járműállomány esetében a karbantartás tartós elhanyagolása, az időszakos felújítások elmaradása.

2 Rendszerbe nem illesztett, városi összefüggésükből kiragadott fejlesztések

A modernizációs várostervezési gyakorlat motorizációt kiszolgáló hálózatot és közlekedési tereket eredményezett. A torzuló városszerkezet, a szétterülő városi funkciók, az alig használt barnamezős területek kikerülése miatt a közlekedés többletmozgásra kényszerül. A települési tér eredeti funkcióktól eltérő használata egyre nagyobb feszültségekhez vezet.

3 A változó életmódra rossz válaszokat adó, környezetterhelő megoldások alkalmazása

A tényleges helyzet elemzése helyett a mára túlhaladott koncepciók szerinti, vagy külföldi mintákra épülő, de a város jellegzetességei miatt nem adaptálható fejlesztések valósultak meg (például forgalmisáv-bővítés, parkolóház tervezése forgalomcsillapításra szánt övezetbe). Mindez különösen a szuburbanizációs folyamatok felgyorsulása miatt okoz tartós, egyre nagyobb problémát.

4 Jelentős hálózatszerkezeti hiányosságok

A fejlesztések túlhangsúlyozása nem biztosította a legfontosabb hálózati hiányok felszámolását – ez átfogó szemléleti, prioritásbeli probléma. 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. A metróépítés miatt elmaradtak a felszíni közforgalmú közlekedési fejlesztések.

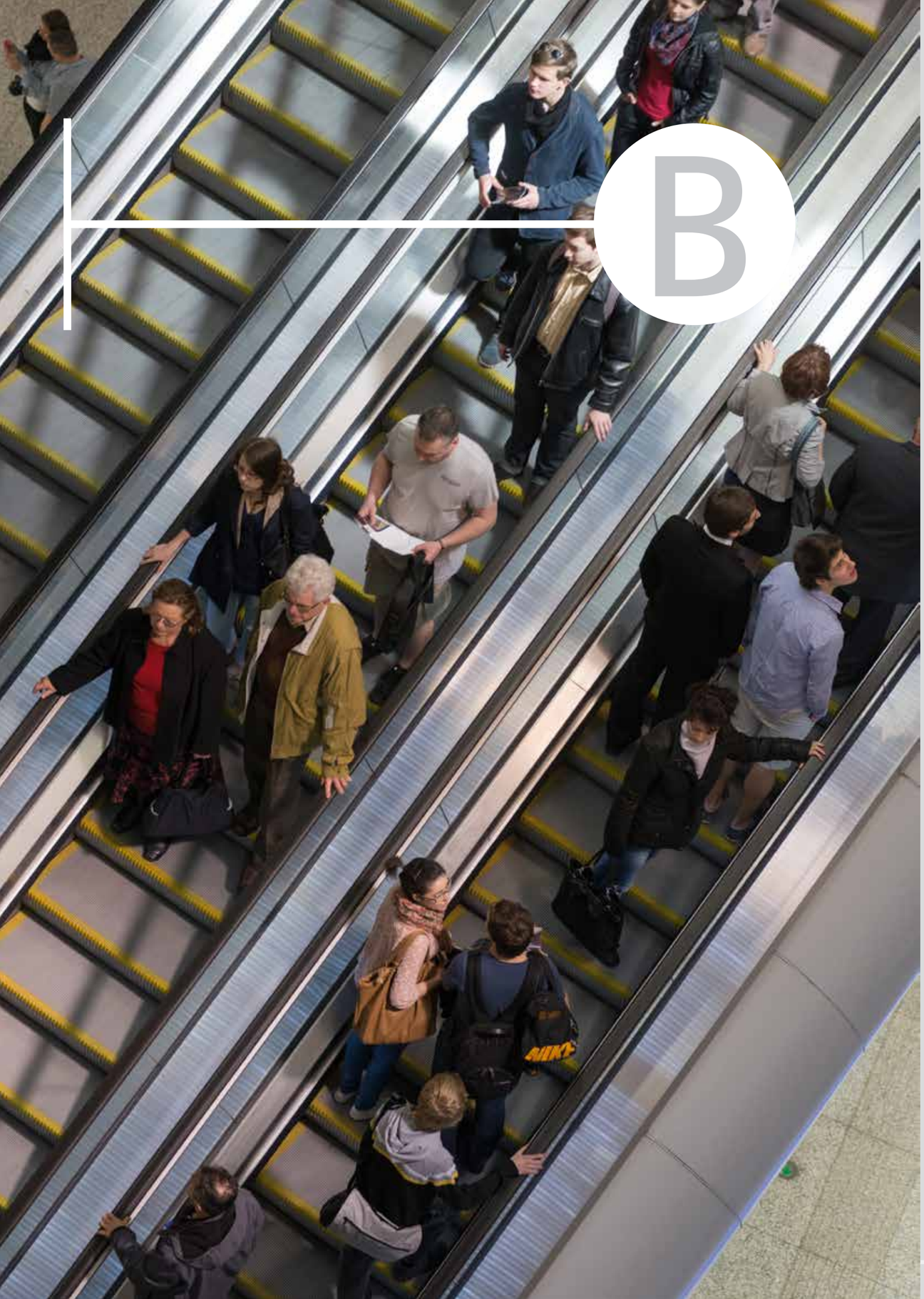
5 Széttagolt, az átfogó megoldásokat akadályozó szabályozás

A tervezési környezet egészét befolyásoló jogi, intézményi, szabályozási háttér akadályozza az ésszerű együttműködést. Mindez megjelenik a közlekedésen belüli megkülönböztetésekben (például a helyi és helyközi közlekedés merev széttagolásában) vagy a sokszereplős együttműködések akadályozásában.

6 Az ágazati és alágazati gondolkodás fennmaradása, a kooperativitás hiánya

A szakterületen belüli rutinok, megszokások tartósan akadályozzák a korszerű megoldásokat. Ide sorolható a technológiai és üzemi problémák felnagyítása, az üzemeltetői megközelítésnek a közlekedés szolgáltató szerepe elé sorolása. A csomópontokban így az üzemi szempontok a meghatározóak az utasok kényelmével szemben, a kötöttpályás rendszerek merev elkülönítése rontja a szolgáltatási színvonalat, mindez a csak a meglévő hálózathoz illeszkedő járművek beszerzésével újabb évtizedekre konzerválódik.

Az azonosított kulcsproblémák legjellemzőbb közös jegye a széttagoltság, az együttműködés hiánya, amelynek megoldása az integrált szemlélet alkalmazása. A fenntartás, az üzemeltetés és a fejlesztések integrált áttekintése szükséges ahhoz, hogy a közlekedési rendszer működtetésének optimális forrásfelhasználása kiszámítható finanszírozási háttér mellett történjen. Az alágazati integráció, a térségi integráció és a közlekedésnek a többi szakpolitikával történő együttgondolkodása elengedhetetlen a közlekedésfejlesztés helyes irányainak meghatározásához, a megfogalmazott problémák kezeléséhez. A Balázs Mór-terv alapvető feladata a koordinálatlanság felszámolása és az együttműködés kialakítása. Mindez összhangban van a korszerű mobilitástervezés ismertetett elveivel, valamint a nemzetközi tapasztalatokból és az integrált városi szemlélet igényéből következő követelményekkel.



B

MERRE TARTUNK?

A közlekedés jelentős városformáló erő, gazdaságfejlesztő és környezetalakító tényező, a várospolitika része, ezért hatásait a városfejlesztés segítésére kell használnunk. Amikor kidolgoztuk a budapesti mobilitási terv célrendszerét, három alapvető illeszkedési területet vettünk figyelembe a közlekedési problémák hatékony kezeléséhez:

- a főváros átfogó fejlesztési célrendszere
- a nemzetközi közlekedésfejlesztési tapasztalatok és az ezekre épülő tendenciák, európai és országos célkitűzések
- a helyzetértékelésben feltárt, meglévő általános és specifikus közlekedési problémák, a problémafa összefüggései

A legfontosabb uniós közlekedéspolitikai célkitűzések összefoglalása:

a környezetre mért terhek csökkentése

az üvegházhatásúgáz-kibocsátások és a helyi szennyezések csökkentése

az energiabiztonság megteremtése, a szénhidrogén alapú üzemanyagoktól való függőség csökkentése

Európa régióinak versenyképesebbé tétele

az európai polgárok életminőségének javítása

a közlekedésbiztonság kiemelt kezelése

A Balázs Mór-terv céljaiban Budapest és várostérsége egészének fejlődése jelenik meg az elfogadott városfejlesztési elveknek megfelelően, így az egyes intézkedések nem elszigetelt beavatkozásként, hanem összehangolt, átfogó kontextusban valósulhatnak meg. A Balázs Mór-terv figyelembe vette az alábbi, különböző szintű, sok esetben párhuzamosan készülő fővárosi és országos fejlesztési dokumentumok társadalmi és közlekedésfejlesztési céljait:

- OFTK: Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Koncepció (2014)
- PMTFK: Pest megye Területfejlesztési koncepciója (2013)
- NKS: Nemzeti Közlekedési Stratégia (2014)
- OVK: Országos Vasútfejlesztési Koncepció (2014)
- NKP: Nemzeti Környezetvédelmi Program
- VFK: Budapest 2030 Városfejlesztési Koncepció
- BTFK: Budapest Területfejlesztési Koncepció
- FKP: Budapest Főváros Környezeti Programja
- TSZT: Budapest Főváros Településszerkezeti Terve
- ITS: Budapest Integrált Településfejlesztési Stratégiája
- TFP: Tematikus Fejlesztési Programok
- Budapest Duna-menti Területeinek Hasznosítási Koncepciója
- Budapest holnap holnapután (A Duna kulturális fővárosa)
- Budapesti Kötöttpályás Járműstratégia 2013–2027 (2013)

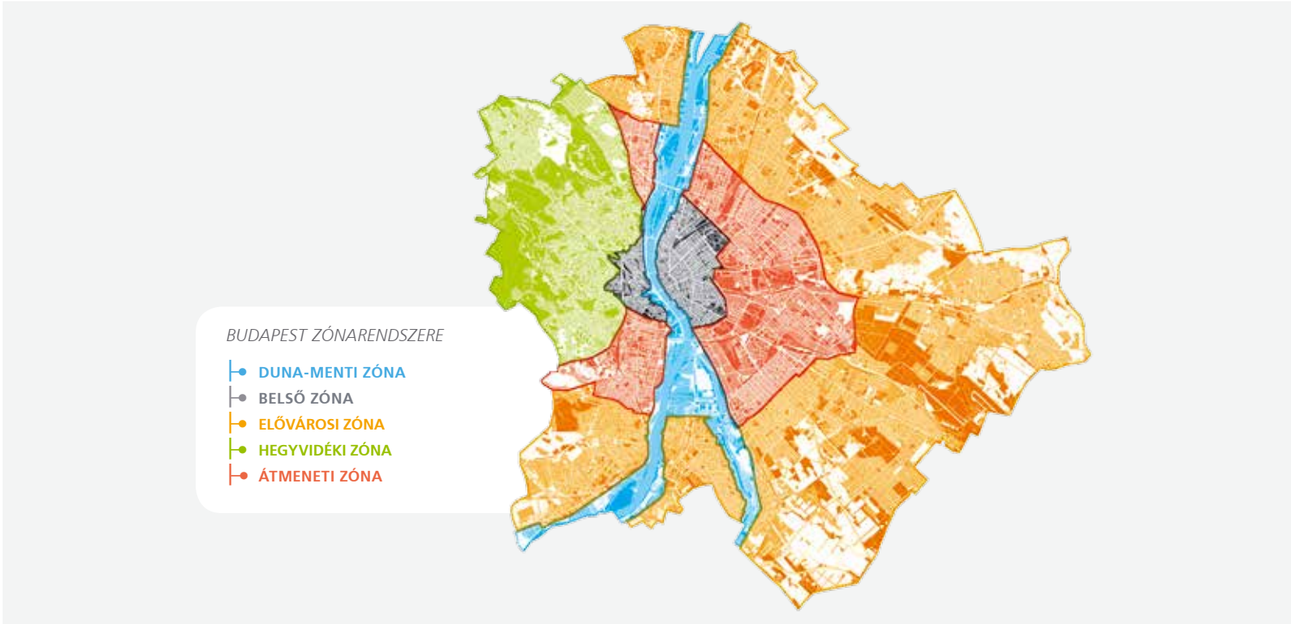
A felsorolt dokumentumok közül Budapest és Pest megye területfejlesztési koncepciói közös javaslatokat is megfogalmaztak a főváros térségének fejlesztésére, amelyeket a Balázs Mór-terv célrendszere kiemelten kezel.

A BALÁZS MÓR-TERV ELHELYEZKEDÉSE AZ ORSZÁGOS ÉS FŐVÁROSI TERVEK HIERARCHIÁJÁBAN

A közlekedéspolitika fontos stratégiai feladata a területi politikával való harmonizáció megteremtése, ennek részeként a Budapest 2030 hosszú távú városfejlesztési koncepcióban és a Fővárosi Rendezési szabályzatban meghatározott fővárosi területegységekben azok funkciójával összhangban kell alakítani a közlekedési feltételeket. Így a BMT-ben is megkülönböztetjük az alábbi területi egységeket:

- a Belső zóna, Duna-menti zóna és városközponti területeket, ahol előnye és magas szintje van a közösségi közlekedésnek, és cél visszaszorítani a személygépjármű közlekedést (környezet érzékeny és sűrű beépítési térségek),
- az Elővárosi és a Hegyvidéki zónát, ahol megbízható alapszolgáltatást nyújt a közösségi közlekedés, de jelentős teljesítménnyel jelen van a személygépjármű közlekedés is (laza beépítésű térségek), valamint
- az Átmeneti zóna területét, ahol megvalósítható az előző két mobilitási preferencia szimbiózisa, és a térségeket érintő interoperábilis vonalak mellett szerepet kap az intermodalitásra alapozott eszközváltás infrastruktúrája (átmeneti, fejlesztési potenciált rejtő térségek, ahol a közlekedésfejlesztés intermodális pólusaival városfejlesztési erőt is jelent).

Napjainkban a szükséges paradigmaváltást a közlekedés stratégiai tervezésében a legkiterjedtebb értelemben vett integráció kell hogy áthassa, a közlekedés folyamatait a legmélyebb értelemben kell a városok életébe és az emberek életvitelébe ágyazottan, pozitív impulzusokra alapozva átalakítani.



B.1 JÖVŐKÉP

Budapest közlekedésének a fővárosi városfejlesztési koncepcióban kialakított jövőkép megvalósulását kell szolgálnia:

„Budapest élhető, vonzó, egyedi karakterű főváros, az ország és a várostérség innovatív gazdasági és kulturális központjaként az európai városhálózat megbecsült tagja."

B.2 ÁTFOGÓ CÉL

A város fejlődése nagy hatással van a közlekedési szokásokra és a mobilitási igényekre is. A közlekedés jelentős városformáló erő, gazdaságfejlesztő és környezetalakító tényező, a várospolitika része. A Balázs Mór-terv a budapesti városfejlesztés jövőképére épül, megfogalmazva, hogy a Budapest 2030 Városfejlesztési koncepcióban kitűzött célokat kell a közlekedés eszközeivel támogatni.

Az Erőforrás-hatékony Európa kiemelt kezdeményezéssel és az új, 2011. évi energiahatékonysági tervvel összhangban az európai közlekedéspolitika elsődleges célja annak elősegítése, hogy olyan közlekedési rendszer jöjjön létre, amely hozzájárul a gazdasági fejlődéshez, növeli a versenyképességet, magas színvonalú mobilitási szolgáltatásokat nyújt, és emellett az erőforrásokat is hatékonyabban használja fel. A gyakorlatban ez azt jelenti, hogy a közlekedésnek kevesebb és tisztább energiát kell felhasználnia, jobban kell gazdálkodnia a korszerű infrastruktúrával, valamint csökkentenie kell a környezetre és a kulcsfontosságú természeti kincsekre – köztük a vizekre, a tájakra és az ökoszisztémákra – gyakorolt káros hatását.
EU *Fehér Könyv* (17.)

A közlekedés átfogó célja:

„A fővárosi közlekedési rendszer javítsa Budapest és várostérsége versenyképességét, és járuljon hozzá a fenntartható, élhető, vonzó és egészséges városi környezet kialakításához."

B.3 STRATÉGIAI CÉLOK

Az integrált szemlélettel megfogalmazott uniós közlekedéspolitikák (amelyek kulcsszavai a fenntarthatóság, versenyképesség, az integrált megközelítés, az érintettek részvétele a célkitűzések meghatározásában és a tennivalók megállapításában, valamint a döntések rendszerezett utánkövetése, illetve a megvalósult projektek értékelése) az emberek és közösségeik egészséges életét, a városok élhetőségét helyezik középpontba.

A BMT integrált megközelítésében a célrendszer az átfogó célt elősegítő közlekedési megoldások szintjén válik közlekedésspecifikussá, ezért az átfogó cél kifejtéseként határozzuk meg azokat a stratégiai célokat, amelyek minden további operatív célban általános elvárásként jelennek meg.

A Balázs Mór-terv kulcsfogalma a közlekedésspecifikus stratégiai célok meghatározásakor az integráció. A fenntartható városi mobilitás-tervezés három célterületen valósít meg integrációt, szakít az egyoldalúan ágazati, közlekedési szempontú, illetve a városhatárig tekintő szemlélettel és kapcsolatot teremt:

- a városfejlesztési és közlekedésfejlesztési szemlélet között
- a különböző közlekedési módok fejlesztési és működtetési eszköztára között
- a helyi, a regionális és a nagytérségi szintű rendszerek között

A JÖVŐKÉP ÉS A LEGFONTOSABB CÉLOK EGYMÁSRA ÉPÜLÉSE

Budapest közlekedésfejlesztésének közlekedésspecifikus stratégiai céljai ezek alapján 2014-től:

I ÉLHETŐ VÁROSI KÖRNYEZET

– a városfejlesztésbe integrált közlekedésfejlesztés, a közlekedési igények és módválasztás befolyásolásával, a környezetterhelés csökkentésével, az esélyegyenlőség erősítésével

A közlekedési megoldásokat integrálni kell a város célrendszerébe azért, hogy teljesüljön a főváros fenntartható fejlődésének egyik alapvető feltétele, a meglévő értékekkel, terekkel és eszközökkel való jó gazdálkodás. A közlekedési felületeket a városi közterületekbe azok szerves részeként, a valós igényeket és a területi adottságokat mérlegelve kell beleilleszteni. Az élhető városi térhasználathoz, illetve a mobilitás kívánatos alakításához a kompakt város elveit követő, kiegyensúlyozott városszerkezeti fejlődés mellett a megépített infrastruktúrák környezettudatos használata is hozzájárul, ezért könnyen elérhetővé kell tenni a közlekedési lehetőségek közül a környezetünket kevésbé terhelő közlekedési módokat, segítenünk kell a gyalogos, kerékpáros és közösségi közlekedés magától értetődő, mindennapi használatát.

II BIZTONSÁGOS, KISZÁMÍTHATÓ ÉS DINAMIKUS KÖZLEKEDÉS

– a közlekedési módok integrált fejlesztése hatékony szervezéssel, stabil finanszírozással és célirányos fejlesztéssel

Ahhoz, hogy mindannyian eljussunk mindennapi tevékenységeink helyszíneire, biztonságos közlekedési terekre, egységes elvekre épülő, kiszámítható és megbízható közlekedési eszközrendszerekre van szükségünk. Ha a várost kiszámíthatóan akarjuk működtetni, biztosítanunk kell a közlekedés stabil finanszírozását, valamint a költséghatékony fejlesztési, fenntartási és működési beavatkozásokat. A működtetés és a fejlesztés eszköztárát úgy kell kialakítani, hogy lehetővé tegyék a közlekedési módok egymásra építését, a szolgáltatások és szolgáltatók közötti kooperáció növelését, az ágazati munkamegosztás környezetspecifikus érvényesítését.

Fontos feladat a közlekedésbiztonság javítása. A 2010-es évek javuló tendenciája megtorpant, ezért a fejlesztések során kiemelt szerepet kell kapnia a közlekedésbiztonságnak.

III KOOPERATÍV TÉRSÉGI KAPCSOLATOK

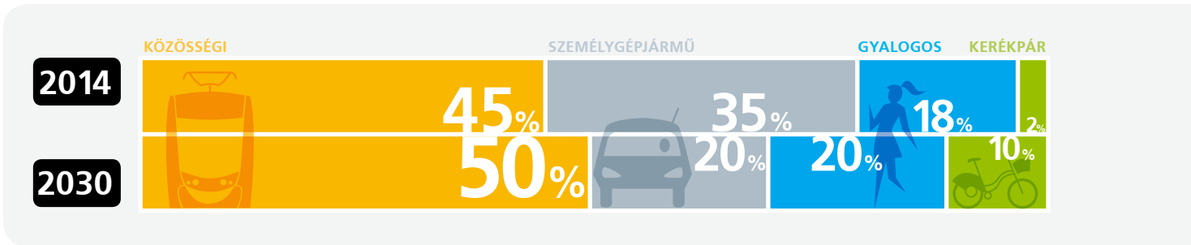
– a főváros térségi integrációjának megvalósítása a várostérségi együttműködést, illetve a gazdasági versenyképességet erősítő közlekedési rendszer kialakításával

Budapest nemzetközi, országos és regionális közlekedéshálózati rendszerek metszéspontjában helyezkedik el, e lehetőségek kihasználása a világpiaci szinten is versenyképes gazdasági térség alapfeltételét teremti meg. A tevékenységek széles körét biztosító környezetet a főváros és környéke mint egységes várostérség együttesen képes kialakítani, a jól koordinált gazdasági együttműködéshez pedig – többek között – a különböző szintű közlekedési hálózatok integrált rendszerbe szervezése, kapcsolataik optimalizálása szükséges.

A nagytérségi – nemzetközi és országos – közlekedési rendszerek optimalizálása igényli egyrészt a térségbe érkező vasúti, közúti, vízi és légi hálózatok hatékony összekapcsolását, másrészt hogy e hálózatok megfelelően kapcsolódjanak a regionális és helyi hálózatokhoz.

A regionális közlekedési rendszerek optimalizálása komplex, a napi gyakorlatban együttműködő hálózati és szabályozási struktúrát igényel. A főváros fejlesztési céljainak eléréséhez szükséges, az Európai Unió törekvéseivel összhangban lévő alapelv, hogy a közlekedéspolitika a közigazgatási határokon túlmutató integrált szemléletet érvényesítsen. Budapest fontos feladata a regionális közlekedési hálózati kapcsolatok, átjárható (interoperábilis) rendszerek és intermodális átadási pontok fejlesztése, illetve a kapcsolódó szolgáltatások és intézményi, szabályozási háttér kialakítása.

MODALSPLIT



B.4 BEAVATKOZÁSI TERÜLETEK, PRIORITÁSOK

A beavatkozási területek az integrált szemléletű stratégiai célokhoz kapcsolják a közlekedésfejlesztés eszközrendszerét, a közlekedés hagyományos műszaki területeire lebontva fogalmazzák meg a tennivalókat. A Balázs Mór-terv négy közlekedési beavatkozási területre, az infrastruktúrára, a járművekre, a szolgáltatásokra és az intézményrendszerre fókuszál:

1 TÖBB KAPCSOLAT

– ÚJ KAPCSOLATOK TEREMTÉSÉVEL, A MEGLÉVŐ KÖZLEKEDÉSI HÁLÓZATOK BIZTONSÁGOS ÉS MEGBÍZHATÓ FEJLESZTÉSÉVEL, KÖZTERÜLETEK ÚJRAFELOSZTÁSÁVAL, UTASKÖZPONTÚ INTERMODÁLIS KAPCSOLATOK FEJLESZTÉSÉVEL

A mobilitás egyik meghatározó tényezője az infrastruktúra. A közlekedésben nem lehet jelentős változást elérni megfelelő hálózat és annak intelligensebb hasznosítása nélkül.
EU *Fehér Könyv* (10.)

Budapest mindennapi közlekedésének színtere, egyben a városi környezet lényeges eleme az elérhető, jól karbantartott, a kor követelményeinek megfelelő, biztonságos infrastruktúra, amelyet üzemeltetési, fenntartási és fejlesztési szempontból egyaránt folyamatosan biztosítani kell. Az integrált infrastruktúrafejlesztés eredménye a közterület-használat újragondolása, a városi terek újrafelosztása, amely egyszerre orvosolja a közlekedési hálózat aránytalanságait és alakít ki vonzó, egészséges, élhető városi környezetet. A gyalogos, kerékpáros és közösségi közlekedési módok versenyképességének fejlesztése a város mobilitási és környezeti helyzetét egyaránt javítja. A meglévő infrastruktúra jobb kihasználásával olyan rendezett közterületek, közösségi terek kialakítása a cél, ahol minden közlekedési mód biztonságosan elérhető és használható.

2 VONZÓ JÁRMŰVEK

– KÉNYELMES, UTASBARÁT JÁRMŰPARK KIALAKÍTÁSÁVAL, KÖRNYEZETBARÁT TECHNOLÓGIÁK ELTERJEDÉSÉNEK ÖSZTÖNZÉSÉVEL

A közlekedésből származó széndioxid-kibocsátásoknak mintegy negyede tudható be a városi közlekedésnek, és a közúti balesetek 69%-a városban következik be. A „hagyományos tüzelőanyaggal működő" járműveknek a városi környezetből való fokozatos kivonása erősen hozzá fog járulni a kőolajfüggőség, az üvegházhatású gázkibocsátás és a légszennyezés jelentős csökkentéséhez. Ehhez ki kell építeni az új járművek tüzelőanyag-, illetve energiaellátását biztosító infrastruktúrát is.
EU *Fehér Könyv* (30.)

A budapesti közösségi közlekedés eszközállománya és infrastruktúrája a szinten tartó és fejlesztő beruházások elmaradása miatt lényegesen alacsonyabb műszaki színvonalú az elvárhatónál. A járműpark nagy része túl van a gazdaságilag és műszakilag optimális üzemeltetési idején, beleértve olyan járműveket is, amelyek időközben értéknövelő felújítást kaptak.

Az elöregedő járműparkot ütemezetten felváltó, korszerű, kényelmes és biztonságos közösségi közlekedési járművek üzembe állítása és működtetése sürgető feladat. Egy kényelmes, akadálymentes, tiszta, menetrend szerint pontosan érkező jármű önmagában is vonzóbbá teszi a közösségi közlekedést a személygépkocsival szemben. Hogy megfelelő színvonalú járművek álljanak nap mint nap az utazók rendelkezésére, korszerű kiszolgáló, karbantartó háttér is szükséges.

Az európai uniós irányelveknek megfelelően a jövőbeli fejlesztések a budapesti közösségi közlekedési járművek környezetterhelésének csökkentését is célozzák. A közösségi közlekedés járműparkjának megújításán kívül a taxi és city logisztikai szolgáltatásokat szabályozó intézkedések is ösztönzik a fővárosban használt járművek környezetvédelmi tulajdonságainak javítását, a tisztább budapesti levegő érdekében.

3 JOBB SZOLGÁLTATÁSOK

– HATÉKONYAN SZERVEZETT ÉS INTELLIGENS, SZÉLES KÖRŰEN HOZZÁFÉRHETŐ, JÓL INFORMÁLÓ INTEGRÁLT KÖZLEKEDÉSI RENDSZER MEGVALÓSÍTÁSÁVAL

> A fenntartható magatartásminták meghonosításához tevőlegesen kell a mobilitás jobb megtervezésére ösztönözni. A személyszállítás és az árufuvarozás vonatkozásában egyaránt széles körben hozzáférhető információkra van szükség a közlekedési módok mindegyikéről, kombinált igénybevételük lehetőségeiről és környezeti hatásukról.
> EU *Fehér Könyv* (48.)

A közlekedési szolgáltatások megléte, kiterjedtsége és minősége fontos része a városi életminőségnek. A nyilvános, valós idejű utazási információk, az átlátható, igazságos tarifarendszer és korszerű díjfizetési módok biztosítása segíti a rendszer használatát, egyúttal lehetővé teszi a közlekedési infrastruktúra és járművek hatékonyabb kihasználását az egyéni és a közösségi közlekedésben is. Budapest közlekedési rendszerében az eddiginél nagyobb hangsúlyt kell helyezni a közlekedő embereket segítő, igény- és használatbefolyásoló, hozzáférhető infotechnológiai alkalmazásokra, a korszerű forgalomirányításra és utastájékoztatásra.

4 HATÉKONY INTÉZMÉNYRENDSZER

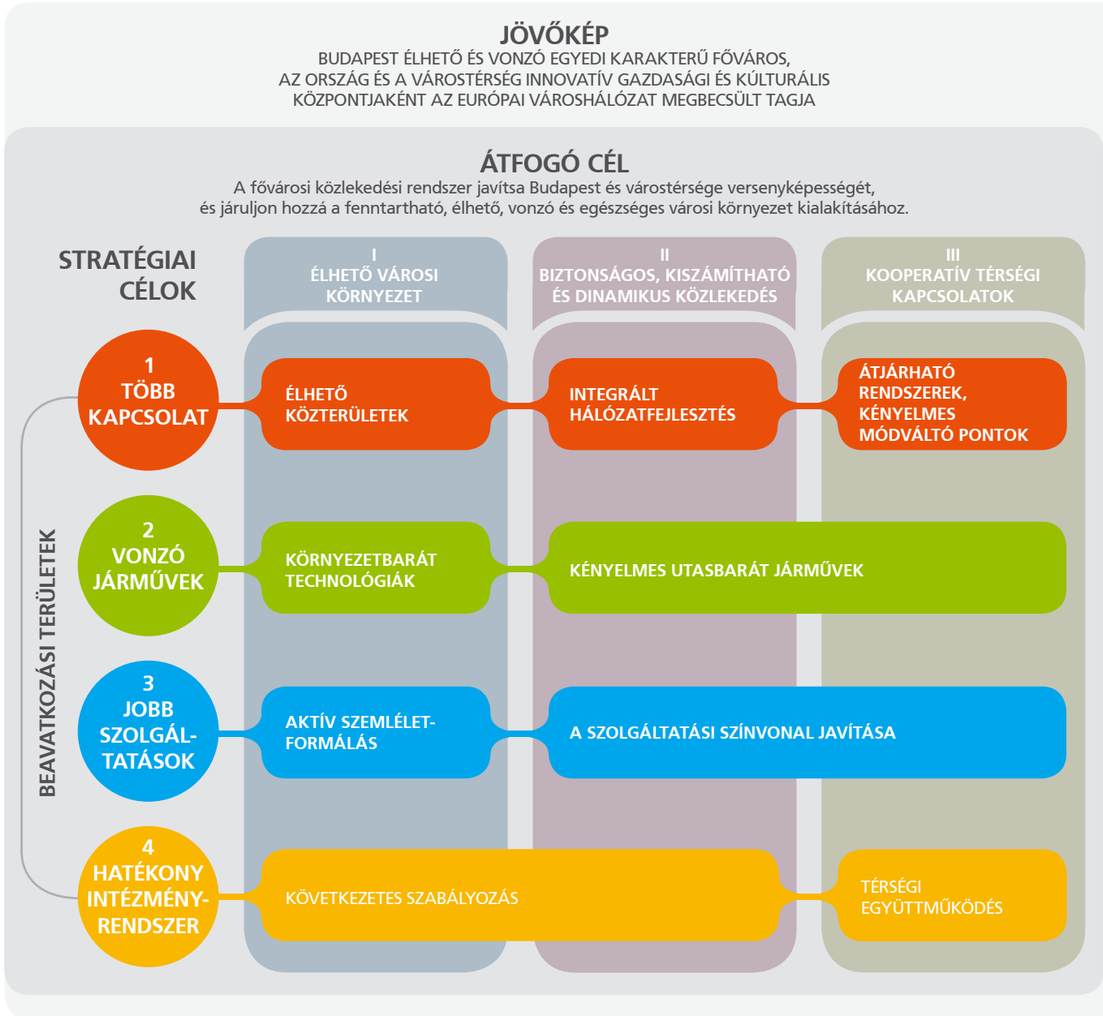
– KÖVETKEZETES SZABÁLYOZÁSSAL, ORSZÁGOS, REGIONÁLIS ÉS VÁROSI SZINTŰ HÁLÓZATI KAPCSOLÓDÁSOK UTASBARÁT FEJLESZTÉSÉVEL

> Cél, hogy a lakosság, a gazdasági szereplők és a különböző intézmények magas minőségű otthonra találjanak a városban, kiváló infrastrukturális, fenntartható természeti és épített környezet, valamint megfelelő szervezeti és jogi feltételrendszer biztosításával.
> Budapest *2030 VFK*

A budapesti közlekedési intézményrendszernek támogatnia kell a kitűzött várospolitikai célok elérését. 2010-től a budapesti közlekedési ügyek egységes, jól koordinált szervezeti formában valósulnak meg. A következő években biztosítani kell a jelenleg elkülönülő, városon belüli és agglomerációs hálózatokon zajló tömegközlekedés integrált rendszerként való működtetését. Az egységes menetrend, egységes tarifarendszer és egységes információs rendszer csak az ehhez szükséges intézményi háttérrel jöhet létre. Az egységes közlekedési szolgáltatási rendszer intézményrendszerét, a közreműködő szervezetek közötti együttműködés kereteit is ki kell alakítani. Továbbá a minőségi közlekedési szolgáltatások hátterét adó hatékony intézményrendszer biztosításához stabil, fenntartható és kiszámítható finanszírozási keretekre van szükség.

B.5 OPERATÍV CÉLOK, INTÉZKEDÉSEK

A Balázs Mór-terv négy beavatkozási területéhez meghatároztuk a legfontosabb operatív célokat, amelyekhez intézkedéscsomagokat rendeltünk. A bemutatott intézkedések alapján előkészített és megvalósított projektek és beruházások a stratégia megvalósításának eszközei.



A STRATÉGIAI CÉLOKHOZ ÉS A BEAVATKOZÁSI TERÜLETEKHEZ ILLESZKEDŐ OPERATÍV CÉLOK

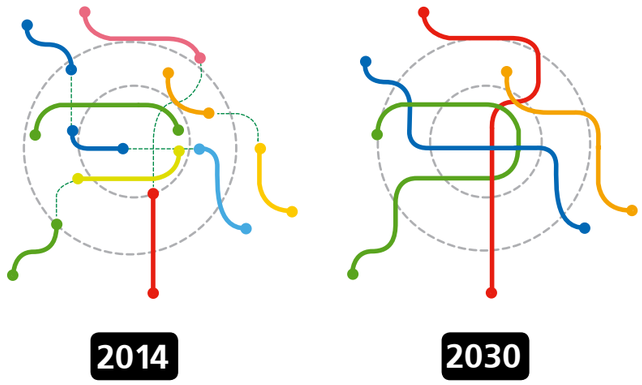
1

TÖBB KAPCSOLAT

ÚJ KAPCSOLATOK TEREMTÉSÉVEL, A MEGLÉVŐ KÖZLEKEDÉSI HÁLÓZATOK BIZTONSÁGOS ÉS MEGBÍZHATÓ FEJLESZTÉSÉVEL, A KÖZTERÜLETEK ÚJRAFELOSZTÁSÁVAL, UTASKÖZPONTÚ INTERMODÁLIS KAPCSOLATOK FEJLESZTÉSÉVEL

+50% VÁROSHATÁRT ÁTLÉPŐ, BELVÁROST ELÉRŐ, ÁTSZÁLLÁSMENTES KÖTÖTTPÁLYÁS KAPCSOLAT

+100% MINIMUM 15 KM HOSSZÚ, ÁTSZÁLLÁSMENTES KÖTÖTTPÁLYÁS KAPCSOLAT



Budapest az előző három évtizedben nagyon megváltozott, de a városi közlekedés fejlesztése nem tudta kellő rugalmassággal követni az urbanisztikai folyamatokat. Mindez különösen nagy problémát jelent a külső területeken és az agglomerációban, ahol a legintenzívebb változások történtek, ami az érintett városrészekben ösztönzi az autóhasználatot. Ez a probléma pedig az egész városra átsugárzik, így a közösségi közlekedési hálózattal jól lefedett városrészekben is növeli a közutak zsúfoltságát.

Budapest sugaras-gyűrűs közúti főhálózata csak a belső területeken épült ki teljesen, a város térszerkezeti fejlődését, a beépített területek terjeszkedését nem követte érdemi közúthálózat-fejlesztés a külső városrészekben. A harántirányú közúti és vasúti kapcsolatok nem épültek ki maradéktalanul, a meglévő hálózati elemek hiányosak, egyes városrészekben töredékesek. A külső kerületekben nincs folytonos, kapacitív transzverzális kapcsolat sem közúton, sem a közösségi közlekedési hálózatban, így a közúti forgalom egyre növekvő, nem a városközpontot célzó hányada is a belső városrészek évszázados szűk utcahálózatán, illetve a városközpontban található Duna-hidakon zajlik. A következő időszak feladata, hogy a sugárirányú kötöttpályás közlekedési hálózat szakadozottságát megszüntesse, a harántirányú kapcsolatokat pedig – a domborzati adottságok miatt elsősorban a pesti oldalon – pótolja.

Budapest közösségi közlekedését az 1970-es évek óta leginkább a metróvonalakra rá- és onnan elhordó közösségi közlekedési rendszer határozza meg. A meglévő négy metróvonal egyike sem éri el az elővárosokat, a végállomásokról az utasoknak hévvel, autóbusszal, villamossal, esetleg trolibusszal kell továbbutazniuk. A belső városrészekben közlekedő felszíni járatoknak a közelmúltig – kevés kivételtől eltekintve – szintén nem volt kapcsolatuk a külső városrészekben futó vonalakkal. A csatlakozó járatokat a metrókapcsolatoknál elvágták, hálózati szerepük ráhordó feladatokon kívüli része elveszett.

A közösségi közlekedési hálózat kapacitása a város méretének és szükségleteinek megfelelő teljesítményre képes, azonban a kötöttpályás hálózaton az infrastruktúra elavultsága miatti kényszerű korlátozások az eljutási idő és a megbízhatóság mellett a hálózat teljesítőképességét is rontják. Ezért felújításokra van szükség.

Az elmúlt évtizedekben a város- és közlekedésfejlesztés a kerékpározás jelentőségét figyelmen kívül hagyta, a motorizált közlekedéstől elkülönítve, súlytalan problémaként kezelte, amit a fővárosi közúthálózat mai kialakítása is tükröz. A közterületek élhetőbbé tétele érdekében az infrastruktúra felújítását és fejlesztését célzó, komplex szemléletű tervezési és megvalósítási projektek már kiemelt figyelemmel támogatják a kerékpáros közlekedést.

Az infrastruktúra fejlesztéséhez a városfejlesztésbe történő integrációt, a közlekedési módok közötti integrációt és a térségi integrációt elősegítő három operatív cél kapcsolódik:

- integrált hálózatfejlesztés
- élhető közterületek
- átjárható rendszerek, kényelmes módváltó pontok

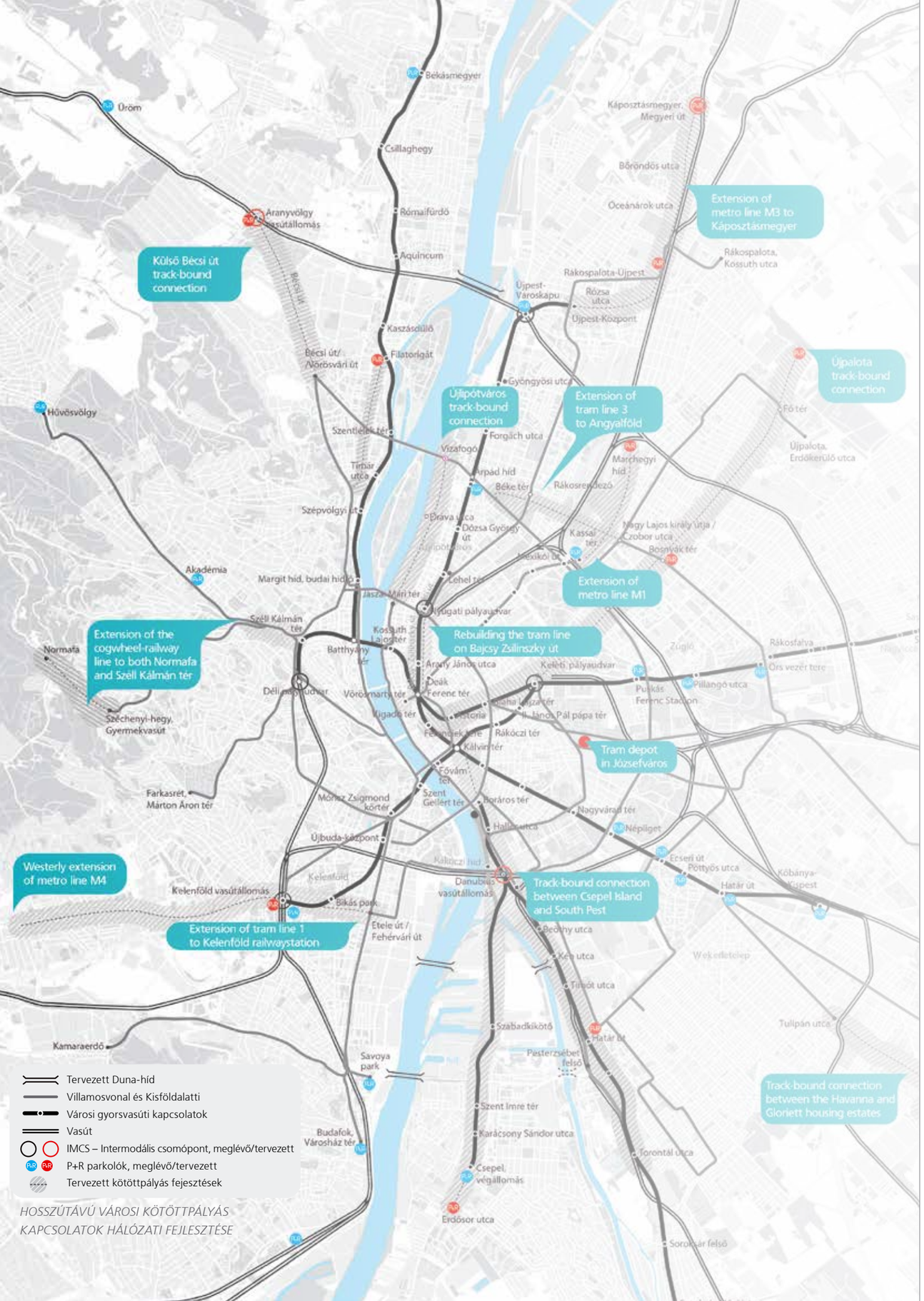
1.1 INTEGRÁLT HÁLÓZATFEJLESZTÉS

INTELLIGENS VÁROSSZERKEZETI KAPCSOLATOKKAL, FORGALMI ARÁNYTALANSÁGOKAT CSÖKKENTŐ HÁLÓZATFEJLESZTÉSSEL

A városi közlekedés alapvető infrastruktúrája a különböző regionális és nagy távolságú kapcsolatokat biztosító, városi zónákat összekötő vasúti, hév-, metró-, illetve autóbuszvonalak hálózata, illetve a főúthálózat. Az infrastruktúra finom szövetét alkotják a felszíni közlekedés további hálózati elemei és a mellékutak rendszere.

A BMT alapelve, hogy e rendszereket egységesen, integrált szemléletben kell kezelni és fejleszteni. A hálózatfejlesztésben az integrált szemlélet átfogó elvárás: csak ilyen szellemű fejlesztés valósulhat meg. Ebben a szakaszban az érintett közlekedési módok szerinti rendben foglaljuk össze az intézkedéseket.

A mobilitási igényeket nem lehet az infrastrukturális feltételek fejlesztése nélkül színvonalasan kiszolgálni. Elsősorban a külső városrészekben láthatjuk korábbi, részben megvalósított útfejlesztések nyomait: fontos hálózati elemek nem, vagy csak részben készültek el (Duna-hidak, félpályán megépült gyűrűs úthálózati elemek, csomóponti ágak), máshol túlméretezett, többsávos útszakaszok találhatók lakóterületek, forgalomcsillapított térségek közelében. A kötöttpályás infrastruktúra hálózati hiányai, valamint a többféle, nem átjárható kötöttpályás hálózat találkozása több helyen is tartósan kötött pályát pótló funkcióra kényszerítik az autóbuszközlekedést. Emiatt aránytalanul sok autóbusz fut az utakon, ami az elkerülhetetlennél nagyobb környezeti terheléssel



HOSSZÚTÁVÚ VÁROSI KÖTÖTTPÁLYÁS KAPCSOLATOK HÁLÓZATI FEJLESZTÉSE

és a kötöttpályás közlekedéshez képest magas üzemeltetési költséggel jár. A közlekedési esélyegyenlőség alapszintű elérése érdekében rövid távon szükséges kényszerűség a hálózaton egyébként indokolatlan párhuzamosságok létesítése, illetve fenntartása. A kötöttpályás infrastruktúra hiányzó elemeinek kiépítését követően felszabaduló autóbuszos teljesítményt részben a térségi kapcsolatok és a területi lefedettség fejlesztésére szükséges fordítani.

A villamoshálózat évtizedekkel ezelőtti felszabdalását és szolgáltatási területének fokozatos szűkítését célzó stratégiák a metróhálózat megvalósíthatatlan ütemű bővítését, valamint a közúti forgalom a ténylegesnél jóval kisebb mértékű növekedését feltételezték. Mára egyértelművé vált, hogy a megújult villamosüzemnek a metróhálózat – hosszú távú – bővítése mellett is van létjogosultsága a felszíni közlekedésben együttműködő, területfeltáró szerepkörrel.

1.1.1 KÖZVETLEN ÖSSZEKÖTTETÉST NYÚJTÓ KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSI VONALAK

A különböző városi vasúti hálózatok elszigetelt elemeinek összekötése magas színvonalú szolgáltatásokat tesz lehetővé, amelyek mind mennyiségi teljesítőképességben, mind utazási időben hosszú távon is versenyképesek a motorizált egyéni közlekedéssel. A konkrét kapcsolatok és összekötő elemek létesítése és a műszaki üzemeltetési paraméterek egységesítése mellett a külső szakaszok állomásainál elegendő mennyiségű és vonzó kialakítású P+R parkoló és B+R tároló létesítése is szükséges.

Az egységes rendszerként kezelt közforgalmú közlekedési pályahálózat kialakítása megköveteli a korábban felszámolt hálózati kapcsolatok egy részének helyreállítását, valamint néhány új kapcsolat kiépítését is. Az összefüggő vágányhálózat így megszünteti a jelenlegi szigetüzemeket: olyan elágazó-fonódó vonalcsoportokat lehet kialakítani, amelyek nagy hatásterületet fednek le, ugyanakkor a közös szakaszon attraktív szolgáltatást és kellő kapacitást biztosítanak az utazóknak. Mindez igaz a gyorsvasúti (metró–hév) és a villamosvasúti hálózat mellett az országos vasúti hálózat városi forgalomba bevonható elemeire is. A több szintű kötöttpályás közlekedési hálózat kapcsolódási pontjait magas színvonalú intermodális csomópontokká célszerű fejleszteni, valamint meg kell vizsgálni az interoperábilis kapcsolatok megteremtésének lehetőségeit is.

A fejlesztések fő irányai:

- 1 – városi és elővárosi kötöttpályás hálózatok integrálása
- 2 – a belvárosi kötöttpályás hálózat hiányzó összeköttetéseinek megteremtése
- 3 – a kötöttpályás hálózat bővítése a sűrű beépítésű övezetekben
- 4 – harántirányú kötöttpályás kapcsolatok kiépítése
- 5 – térségi kapcsolatok és területi lefedettség fejlesztése

Városi és elővárosi kötöttpályás hálózatok integrálása

A hálózat akkor egységes, ha a meglévő elővárosi vonalakról átszállási kényelmetlenség és időveszteség nélkül elérhető a városközpont és a fontos közlekedési tengelyek. Az integrált fejlesztés érdekében a meglévő hévvonalak metró szintű szolgáltatásokat nyújtó rekonstrukciójára, akadálymentesítésére, a járművek cseréjére és a bevezető utak mentén több helyszínen P+R lánc létesítésére is szükség van, Budapest közigazgatási határán belül és kívül egyaránt. A beruházásokhoz kapcsolódóan a teljes ráhordó-elhordó autóbuszhálózat felülvizsgálandó az optimális munkamegosztás érdekében. A fejlett, a belvárost átszállás nélkül elérő, nagy kapacitású elővárosi vonalakkal minőségi ugrás érhető el a külső kerületek és az agglomeráció kapcsolataiban.

A kelet–nyugati tengely fejlesztése révén, az M2 metróvonalat a meglévő hévhálózattal összekötve a metró szolgáltatásaihoz a keleti városrészek – köztük Budapest egyetlen, városi kötöttpályás közlekedéssel nem kiszolgált kerülete – és a környéki települések lakói is hozzájuthatnak. A megújuló útvonalakon jelentősen csökken az eljutási idő, és az Örs vezér terén meglévő aluljárós átszállási kényszer is megszűnik. A település részeket egymástól elvágó szintbeli útátjárók egy részének felszámolása is megvalósítható. A fejlesztés részeként átszálló kapcsolatot lehetséges kialakítani Törökőrnél a Monor, Cegléd és Lajosmizse felé vezető elővárosi vasútvonalakhoz, Rákosfalvánál pedig a körvasúthoz. Az autópálya-kapcsolatoknál nagy kapacitású, az egyéb megállóhelyeken a helyi igényekhez igazodó P+R parkolók alakítandók ki. A vonalhoz kapcsolódhat a rákoskeresztúri szárnyvonal, amely a XVII. kerület központját és az útvonal mentén revitalizálandó barnamezős területeket szolgálhatja ki. Az észak–déli regionális gyorsvasút- a leendő M5 – a szentendrei, valamint a csepel-szigeti és a Soroksári úti közlekedési főtengelyt kívánja összekötni egy új, belváros alatti vasúti alagúttal az egységes városi gyorsvasúti rendszer létrehozása érdekében, a négy meglévő metróvonalhoz átszállási kapcsolattal. Az összekötött három hévvonal a dunakanyari és a dél-pesti agglomeráció felől olyan új átszállásmentes útvonalat jelent, amely ma csak többszöri átszállással, kerülőkkel járható be. A menetidő mindkét irányban jelentősen csökken, így megnövekedhet a napi ingázás távolsága és a meglévő, sok helyen kihasználatlan vasúti infrastruktúra vonzóbbá válik a párhuzamos autóbuszos és egyéni közlekedéssel szemben. A gyorsvasút déli szakaszán a Csepel-sziget déli részének bekötése több változatban is elképzelhető. Az M0 autópályával lehetőség szerint intermodális csomópont alakítandó ki. A beruházás a dél-pesti agglomerációból hiánypótló vasúti infrastruktúra lesz, amely a növekvő népességű, de gyenge infrastruktúrájú teljes térséget felértékeli. A fejlesztés új belvárosi alagúti kapcsolata déli irányból közép, északi irányból hosszú távon valósítandó meg. Az észak–déli regionális gyorsvasút északi ága kiváló kapcsolatot nyújthat az esztergomi vasútvonallal, amelynek fejlesztése már az óbuda-kaszásdűlői átjárhatóság feltételeinek figyelembevételével történt, déli ága kapcsolódhat a Soroksár irányából érkező vasútvonalhoz.

Hosszú távon számolni kell az M4 metróvonal nyugati meghosszabbításával is, mégpedig oly módon, hogy a vonal Budaörsöt is elérje, egyúttal vonzó, de a települési központokat nem terhelő P+R kapcsolatot teremtsen az M1 és M7 autópályák felől érkezők számára. A külső végpont kijelölése további vizsgálatot igényel.

Javítani kell a fővárosba befutó 11 vasútvonal és a városi közlekedési hálózat kapcsolatait, az átszállási távolságok rövidítése érdekében közelíteni kell egymáshoz a megállóhelyeket, egyszerűsíteni az átszállási útvonalakat, és bővíteni a parkolási lehetőségeket.

A vasút és a városi kötöttpályás közlekedési hálózat kialakítandó kapcsolódási pontjai:

- M1 Mexikói út állomás és a ceglédi vasútvonal új Városliget megállóhelye,
- M2 új Törökőr állomás és a ceglédi vasútvonal új Törökőr megállóhelye a Kerepesi út felett,
- M3 Ecseri út állomása és a Kelenföld–Keleti pályaudvar, illetve pesti körvasúti összeköttetés Üllői úti kapcsolódási pontja.

További lehetőség a szobi vasútvonalon átvezető Marcheggi híd térségében kialakítható vasúti átszállási rendszer és az M1 meghosszabbításának összehangolása. A fejlesztési tervek alapján a vasút–városi vasút kapcsolatok sorát fogják bővíteni a Körvasúton kialakuló új megállóhelyek Aranyvölgy (1-es villamos), Aquincum (H5 hév), Angyalföld (14-es villamos), Pestújhely (Erzsébet királyné útjai villamos), Újpalota és Rákosfalva (Gödöllőre meghosszabbított M2 metró), illetve Közvágóhíd (2-es, 24-es villamos, M5 metró) és Élessarok (3-as, 28-as, 37-es villamos) is. A körvasúti közlekedést fel kell használni a városon belüli feltáratlan utazási igények kielégítésére is.

A belvárosi kötöttpályás hálózat hiányzó összeköttetéseinek megteremtése

A metróhálózat 70-es évekbeli sugárirányú kiépítésekor a belvárosban a felszíni közlekedés útvonalait visszavágták, több útvonalon megszűnt a villamosközlekedés. Mivel az utazási igény megmaradt, a villamos szerepet ellátva az autóbusz hálózatban azóta újra megjelentek a hosszabb összekötő járatok, villamossal azonban továbbra is egy-két megállóra történő kényszerű átszállásokra van szükség. Ez rontja a közösségi közlekedés vonzerejét az egyéni módokkal szemben, és visszafogja a belvárosi területek felértékelődését. Ehhez hozzájárul a felszínen kialakult többsávos utak környezet károsítóhatása is.

Az új hálózati kapcsolatok ezeket a hiányokat hivatottak kiküszöbölni a pesti észak–déli tengelyen, a Váci úton és a Bajcsy-Zsilinszky úton, valamint kelet–nyugati irányban a Thököly út–Rákóczi út–Kossuth Lajos utca útvonalon is. Utóbbi esetében meg kell adni az Erzsébet hídon át Buda felé való, hosszú távú továbbvezetés lehetőségét.

Az új belvárosi összeköttetéseket fonódó-elágazó rendszerben, több vonalat kiszolgálva kell megvalósítani. A hálózati elemeken átmérős és átlapoló viszonylatokat kell előnyben részesíteni, a végállomásokat ennek megfelelően kell kialakítani. Az új vonalakat a meglévő metróhálózattal együttműködő, egységes rendszerbe szükséges szervezni, különös figyelemmel a metróval esetlegesen párhuzamosan kialakítandó új felszíni kötöttpályás kapcsolatok forgalmi (például az eltérő megállókiosztás) és gazdaságossági indokoltságára (például az utasok metróra való átszállítása gazdaságtalan).

A Rác sikló megépítésével javul a Gellérthegy környezetbarát elérhetősége. A létesítmény az érintett környezetben pozitív változást hoz az ott élők számára, növekszik a terület idegenforgalmi értéke, csökken a gépjármű- és autóbuszforgalom, és az ezzel járó szennyezés és zajterhelés.

A fejlesztések helyreállítják a város kötöttpályás hálózatának egységét, ami számos irányban javítja az elérhetőséget, lehetővé teszi a belvárosi főútvonalak forgalomcsillapítását.

A kötöttpályás hálózat bővítése a sűrű beépítésű külső övezetekben

A hálózat fejlesztése nem követte az elmúlt évtizedek városszerkezeti változásait, ezért több, 1970 és 1990 között épült lakótelep megfelelő kötöttpályás közlekedési kapcsolat nélkül maradt. Nem valósultak meg a villamoshálózat új elemei, az elővárosi vasútvonalak hálózati kapcsolódásai, és a metróhálózat néhány megállós kiterjesztései is elmaradtak az új lakótelepek térségében. A hiányok pótlásával javítható a meglévő hálózat kihasználtsága, gazdaságos működése, és kiválthatók túlzsúfolt autóbuszviszonylatok is.

Alapvető feladat a XVIII. kerületi Havanna lakótelep és Gloriett-telep, a XV. kerületi Újpalotai lakótelepnek, a XIII. kerületi Újlipótvárosnak, a XII. kerületi budai hegyvidéknek (Svábhegy, Széchenyi-hegy, Normafa környéke) és Óbudának (Külső Bécsi út, Aranyvölgy) versenyképes kötöttpályás kiszolgálása. Középtávon szükséges Óbudán a lakótelep főtengelyén egy új, észak–déli kapcsolat létesítése, amelyet célszerű a Margit hídon át a pesti rakparti vagy a nagykörúti villamos vonalához kapcsolni. A villamoshálózat bővülésével és a nagyobb helyigényű új járművek beszerzésével új kocsiszín építése is szükséges, amelynek célszerű helyszíneként a hálózat súlypontjában elhelyezkedő volt Józsefváros pályaudvar (konténerterminál) területe adódik.
Sürgős feladat a 120 éves millenniumi földalatti vasút speciális járműparkjának cseréje, a megállóhelyek akadálymentesítése, valamint célszerű a vonal mindkét irányú meghosszabbítása. Belső végállomásként a Vigadó tér, külső végállomásként a Marcheggi híd környezete vizsgálandó, ahol a szükséges elővárosi vasúti fejlesztésekkel jelentős intermodális csomópont alakítható ki, a Rákosrendező állomás átalakításával felszabaduló területek pedig újabb fejlesztésekre adnak lehetőséget. A hosszabbítás első ütemében a Kassai téri végpont reális cél.

Az M3 metróvonal északi irányú kiterjesztése középtávon kapcsolatot teremt az újpesti és a káposztásmegyeri lakóteleppel, valamint a nagyvasúti elővárosi vonalakkal, egyben kapcsolatot adva az M0 körgyűrűhöz és az M2 autópályához, végállomása ideális P+R helyszín. Ezzel kapcsolódik az első fejlesztési irányhoz, a városi–elővárosi közlekedés integrációjához is. Hasonlóan fontos a korábban már említett vasút–metró kapcsolat az Ecseri út metróállomásnál.
A városi kötöttpályás rendszerek mellett lényeges feladat a még fel nem újított elővárosi vonalak korszerűsítése, a lassújelek megszüntetése és az állomások korszerűsítése, akadálymentesítése, a helyi ráhordás fejlesztése az agglomerációs településeken. Kiemelt feladat ezek között az országos távolsági forgalomhoz nem tartozó Budapest–Veresegyház–Vác vonal, a Budapest–Dabas–Lajosmizse vonal korszerűsítése. Az országos érintettségű vonalak közül a Budapest–Pusztaszabolcs–Pécs, Budapest–Kunszentmiklós–Tass–Kelebia és a Budapest–Hatvan–Miskolc vonal felújítása, elővárosi szakaszának korszerűsítése is kapcsolódik a fővárosi közlekedésstratégia céljaihoz.

Harántirányú kötöttpályás kapcsolatok kiépítése

Az ún. transzverzális (átlós, központot elkerülő) vonalak hiánya Budapest térszerkezetének egyik súlyos hátránya. Emiatt sok utazás a sugárirányú útvonalakat és a belvárost terheli akkor is, ha nem ez a tényleges úti célja.
Az intézkedés kiemelt elemei a Hungária körgyűrű mentén az 1-es villamosvonal teljes körű kiépítése a kelenföldi intermodális csomópontig, valamint a pesti külső villamos körgyűrű, azaz a 3-as vonal meghosszabbítása Rákosrendező barnamezős térségén keresztül Angyalföldre. Később, több ütemben valósulhat meg a külső körgyűrű déli kiterjesztése Pesterzsébetre, Csepelre, majd végül egy új Duna-hídon át Albertfalva-Budafok felé. Megfelelő átalakítással a körvasút a harántirányú kötöttpályás összeköttetések szerves részévé válhat. A fejlesztéseket a párhuzamos közúti transzverzális útvonalak építésével együtt kell megvalósítani.

Térségi kapcsolatok és területi lefedettség fejlesztése

Meg kell teremteni a kötöttpályás és a gumikerekes szolgáltatások közötti megfelelő munkamegosztást: azokon a területeken, ahol megtörtént a kötöttpályás hálózatok integrációja, a felszabaduló autóbuszos teljesítmény forrásaiból részben a térségi kapcsolatokat és a területi lefedettséget kell javítani, míg ahol az integrált kötöttpályás szolgáltatások nem elérhetők, megfelelő utazási igények esetén az autóbuszos ágazatban kell megteremteni az átmérős és átlapoló fonódó-elágazó hálózati elemeket.

1.1.2 A MEGLÉVŐ KÖTÖTTPÁLYÁS HÁLÓZAT KORSZERŰSÍTÉSE

Az integrált kötöttpályás hálózat megfelelő átjárhatóságát nemcsak a hiányzó elemek korlátozzák, hanem a meglévő szakaszok jelentős részének rossz állapota is. Bár konszolidált működési keretek között ez üzemeltetési kérdés, Budapesten a jelenség olyan mértékű, hogy kezelése nélkül az egész hálózat használhatósága, átjárhatósága van veszélyben.
A hálózat tartós teljesítőképessége érdekében a teljes kötöttpályás hálózaton hangsúlyos feladat a meglévő infrastruktúra elhasználódott elemeinek korszerűsítése és cseréje, olyan ütemben, amely fokozatosan felszámolja a lemaradást. A korszerűsítés a műszaki megoldások fejlődésével lépést tartó szabályozási környezetet is igényel. A közlekedési hálózatok felújításának komplex szemléletében az infrastruktúra felújítása (ahol összeköthető) a közterület teljes keresztmetszetének felújításával jár.
Felújításra szorul a legfontosabb gerinchálózati elemek közül

az országos szinten is legtöbb utast szállító M3 vonal. A hévvonalak többsége leromlott állapotú, a meglévő infrastruktúrát összhangba kell hozni a 21. század követelményeivel és a biztonságos üzemeltetés feltételeivel. Az állomásokon új szolgáltatásokat kell teremteni az ehhez szükséges műszaki beavatkozásokkal, a peronok szélességét bővíteni kell, a balesetveszélyes helyzeteket meg kell szüntetni. A vonalak jelentős részén sebességkorlátozás van érvényben, amely rontja a szolgáltatás színvonalát. A pálya- és állomási infrastruktúra mellett felújításra szorul a vonalak energiaellátási rendszere és a járműtelepek egy része is. E feladatokkal egy időben, integrált szemléletben el kell végezni a metróhálózattal való kapcsolat kialakítását, a szintbeli átjárók nagy részének kiváltását, az akadálymentesség biztosítását, és csökkenteni kell a párhuzamos autóbusz-közlekedés kapacitását.

A villamosvonalak többségét az 1990-es évek óta felújították, az infrastruktúra állapota javult. Az életciklusok alapján fokozatosan ismét fel kell újítani, át kell építeni e szakaszokat is. A fenntarthatóság érdekében a villamospálya-hálózaton olyan folyamatos felújítási finanszírozási rendszert kell beállítani, amely szinten tartja a vonalak állapotát. E beruházások integrált szemlélettel, időben és finanszírozásban összehangolandók az új vonalszakaszok építésével, a peronok akadálymentesítésével és a járműbeszerzésekkel. A felújítások során a zaj- és rezgésvédelmi, valamint – ahol szükséges – a zöldfelület-rendezési, közterület-fejlesztési munkákat is el kell végezni.

A trolibuszvonalakon az elavult állapotú áramellátási rendszerek felújítása, gyorsváltók és sebességcsökkentés nélkül járható keresztezések beépítése a következő időszak fő fejlesztési feladata. Az önjárásra is alkalmas járművek beszerzésével egyidejűleg a trolibuszhálózatot vezetéképítés nélkül is ki lehet egészíteni rövidebb, hiánypótló szakaszokkal.

1.1.3 AZ ELVÁGOTT VÁROSRÉSZEK ÖSSZEKAPCSOLÁSA ÚJ DUNAI ÁTKELÉSEKKEL ÉS KÜLÖNSZINTŰ KÖZÚTI–VASÚTI KERESZTEZÉSEKKEL

A város belső részein a forgalmi koncentráltság oldása, az átmenő személygépkocsi-forgalom fokozatos kivonzása, a külső kerületközpontok között új kapcsolatok létesítése, a városi Duna-hidak és a kapcsolódó úthálózat forgalmi terhelésének érdemi csökkentése új dunai átkelések megvalósításával lehetséges. Új Duna-hidak építésével és a környező területek fejlesztésével a mainál kiegyensúlyozottabb, kevésbé centralizált városszerkezet hozható létre. A Budapest közlekedési szerkezetéből hiányzó dunai átkelések (Csepel–Albertfalva, Újpest–Aquincum és Galvani utca–Kén utca) a város gyűrűs közlekedési kapcsolatainak alappillérei is lesznek. Az észak-budapesti Duna-szakaszon, illetve a Ráckevei-Duna menti zöldterületek és szigetek füzére néhány pontszerű beavatkozással átjárható rendszerré szervezhető, a dunai mellékágakat átszelő kisebb gyalogos-kerékpáros hidak építésével a Duna-menti zóna rekreációs hálózata jelentősen kiterjeszthető (Óbudai-sziget, Molnár-sziget). A következő fővárosi Duna-híd megépítéséhez a megvalósítás lehetőségeit összefoglaló koncepcionális vizsgálat készül.

A fővárosi fő- és gyűjtőúthálózat közúti–vasúti szintbeni keresztezései elszigetelik egymástól az érintett városrészeket, jelentősen csökkentik az útvonalak kapacitását, akadályozzák a közúti forgalom folyamatos áramlását, és egyben balesetveszélyesek is. Kiváltásuk elsősorban a vasútvonalak rekonstrukciójával összefüggésben, különszintű átvezetések építésével, az egyes vasúti projektek részeként valósulhat meg.

1.1.4 A KÖZÚTHÁLÓZAT HIÁNYZÓ ELEMEINEK KIÉPÍTÉSE

Budapest sugaras-gyűrűs közúti főhálózata csak a belső városrészekben teljes. A város folyamatos terjeszkedését egyre kevésbé követte a főúthálózat kiépítése, leginkább a harántirányú közúti kapcsolatok hiányoznak, a meglévő hálózati elemek pedig gyakran hiányosak vagy töredékesek. Ezért nem áll rendelkezésre folytonos, kapacitív transzverzális közúti kapcsolat. A harántirányú kapcsolatok pótlásával elkerülhetők a zsúfolt kerületközpontok, amelyek így mentesülnek a gépkocsiforgalomtól, mindezt a közösségi közlekedési lehetőségek integrált fejlesztésével együtt kell megvalósítani. Ugyanakkor a korábbi – a kapacitások nagy volumenű bővítésére, a minél nagyobb forgalom lebonyolítására fókuszáló – tervek nem valósíthatóak meg, a budapesti közlekedésfejlesztés koncepciójába illeszkedő, felülvizsgált fejlesztések megfogalmazására van szükség. Feltűnő hiányosság a Körvasút menti körút, a délkelet-pesti kerületeket összekötő út, a csepeli gerincút vagy a Nagy Lajos király útja.

A körvasút menti körút

A hiányok pótlásának tér- és közlekedésszerkezeti szempontból legjelentősebb eszköze a Körvasút menti körút és kapcsolódó Duna-hídjai megépítése. A főváros átmeneti zónájának területegységeit összekapcsoló Körvasút menti körút városstratégiai jelentőségét sokrétű feladatköre adja: közúthálózati jelentősége a centrális térszerkezet okozta forgalmi koncentráció oldása révén valósul meg. Új kapcsolatokat is teremt, ezzel a káros környezeti hatásokkal terhelt belső városi területek átmenő forgalomtól való mentesítése is megvalósul. Fontos hatása van közlekedésszerkezeti szempontból is, mert az eszközváltás fő területét jelentő átmeneti zónában megvalósul az egyes területi egységek és eszközváltó pontjaik összekötése, ezzel a közlekedési rendszer kompakttá válik. Városszerkezeti területen új fejlesztési sávok nyitásával hozzájárul a túlfunkcionált területek lazításához, a rozsdaövezet alulhasznosított területeinek felértékeléséhez, ezzel a térszerkezet várospolitikai célok szerinti alakításához. Az új kapcsolatnak biztosítania kell a körvasútra tervezett vasúti személyszállítás kapcsolódó pontjainak kiszolgálását és a megfelelő parkolási lehetőségeket.

1.1.5 KOMPLEX SZEMLÉLETŰ ÚTFELÚJÍTÁSOK

A fővárosi útfelújítások (beleértve az érintett hidakat és műtárgyakat is) előkészítése és tervezése során alapelv, hogy a forgalmi rend megtartásával történő, állagjavító beavatkozások (például burkolatcsere) helyett a forgalmi rend és a forgalmi igények felülvizsgálatával komplex szemléletű változás történjen. Ennek során az útfelületet a kor igényeinek megfelelően osztjuk fel újra, így szükség esetén a teljes keresztmetszetet áttervezzük, ide értve a gyalogos és kerékpárosforgalom szempontjából meghatározó környező járda- és zöldfelületeket is.

A komplex szemléletű, részletekre kiterjedő út- és műtárgyfelújításokkal javulnak a kerékpáros és a gyalogosközlekedés körülményei, szükség esetén áthangoljuk a jelzőlámpákat is. A felújítások részeként a közösségi közlekedési megállók alkalmassá válnak alacsonypadlós járművek fogadására. A forgalmi és a baleseti adatok felhasználásával érvényesíthetők a szükséges közlekedésbiztonsági beavatkozások is.

A hidakat, műtárgyakat minden esetben egyedi vizsgálat alapján újítjuk fel. A hidak szerkezeti rekonstrukciója mellett, a városfejlesztési elképzelésekkel összehangoltan, a csatlakozó úthálózat komplex, ütemezett felújítására is sor kerül.

1.1.6 ÖSSZEFÜGGŐ KERÉKPÁROS FŐHÁLÓZAT

Az elmúlt években a korábban erősen széttagolt kerékpáros hálózat fejlődésével párhuzamosan a kerékpárosforgalom is dinamikusan nő, a kerékpárosok a közlekedési területek természetes használóivá váltak. A rendszeres kerékpáros forgalomszámlálások adatai szerint 2006 és 2010 között a hétköznap kerékpározók száma megduplázódott.

A város kerékpáros átjárhatósága érdekében a Hungária-gyűrűn belüli városrészben olyan, a városrészek közötti eljutást lehetővé tevő, összefüggő, a használók számára egyértelmű kialakítású, jól használható, biztonságos kerékpárforgalmi főhálózat kialakítása zajlik, amely egyben lehetővé teszi a fővárosi hálózat és a regionális kerékpáros útvonalak kapcsolódását is. A külső városrészekben a helyi kerékpáros kapcsolatok és a városrészközpontok közti kapcsolatok fejlesztése segíti a kerékpáros munkába járást, valamint javítja a regionális és turisztikai úti célok kerékpáros elérhetőségét.

1.1.7 A KERÉKPÁROS ÁTJÁRHATÓSÁG JAVÍTÁSA, KERÉKPÁROS-BARÁT MELLÉKÚTHÁLÓZAT

A mindennapi kerékpározás iránti dinamikusan növekvő igényt a városi kerékpározási infrastruktúra kínálata eddig nem tudta megfelelően kiszolgálni: a meglévő hálózat állapota leromlott, gyakoriak a vonalvezetési hibák, rossz a burkolat, jellemzőek a gyalogosközlekedéssel és a parkolással kapcsolatos konfliktushelyzetek. A hálózat nyilvántartása, kezelése és karbantartása nem egységes, egyes szakaszai nincsenek megfelelően összekapcsolva, a kerékpártárolás csak kis kapacitásokkal és pontszerűen lehetséges.

A budapesti kerékpáros főhálózatot kiegészítő, helyi jelentőségű infrastruktúraelemek szerepe elsősorban a kerületeken belüli rövid, 1 és 5 kilométer közötti utazások segítése, a közúthálózat egészének kerékpárosbaráttá alakításával. A biztonságos kerékpáros közlekedés feltételei a jelenlegi közúthálózat forgalomtechnikai felülvizsgálatával, az útpályafelületek újraosztásával és csillapított forgalmú zónák kialakításával biztosíthatók. Ez számos kisebb volumenű beavatkozást jelent nem csak egy-egy útvonalra, hanem egy adott területre, térségre fókuszálva (sebességkorlátozás, területi forgalomcsillapítás, a csomópontok átalakítása, a kerékpáros jelzőlámpás irányítás felülvizsgálata, előnyben részesítés, egyirányú utcák megnyitása kétirányú kerékpáros forgalom számára, közös busz- és kerékpársávok kijelölése, gyalogos- és kerékpáros zónák kijelölése, kerékpáros akadálymentesítés, kényelmes burkolat kialakítása, az intermodális csomópontok kerékpáros elérhetősége). Ezek az eszközök egy-egy terület jobb belső ellátottsága mellett a nagy kapacitású közösségi közlekedésre való kerékpáros ráhordást is javítják. A kerékpáros átjárhatóságot fejleszti továbbá a kerékpárszállításra alkalmas közösségi közlekedési járművek elterjesztése.

1.1.8 A VÍZI KÖZLEKEDÉS HÁLÓZATÁNAK BŐVÍTÉSE ÉS A KISZOLGÁLÓ INFRASTRUKTÚRA FEJLESZTÉSE

A főváros közigazgatási határán belül és kívül is új, menetrend szerinti járatokkal kiszolgált kikötőket kell létesíteni, illetve az ezeket érintő viszonylatokat, a regionális (agglomerációs) hajózás feltételeit megteremteni, északon Szentendre – esetleg Visegrád és Vác –, délen Százhalombatta elérése érdekében.

A kikötői infrastruktúra színvonala meghatározza a hajózási ágazat vonzerejét és teljesítőképességét. A megfelelő kikötő bármely vízállás esetén alkalmas a gyors utascserére. A parti létesítményeknek könnyen megközelíthető helyen, közösségi közlekedési megállóhelyek és színvonalas módváltási lehetőségek (helyszíntől függően P+R parkolók és B+R tárolók) közelében kell lenniük. Az új belvárosi kikötők (Vigadó tér, Kossuth Lajos tér, Várkert bazár) létesítését össze kell hangolni az adott közterület-fejlesztésekkel, javítani kell a gyalogos hozzáférés feltételeit. A Dunához kapcsolódó turisztikai attrakciók hajós megközelítését is természetessé kell tennünk, ennek érdekében a hivatásforgalmi és turisztikai célú hajózás jobb együttműködésére van szükség. A kabinos szállodahajók fogadására szolgáló infrastruktúra kialakítását (kiegészítő szolgáltatások, kapcsolódó buszparkolás, rendezett gyalogosközlekedés) elsősorban a belvárosi, de nem világörökségi státuszú Duna-szakaszon tervezzük.

1.2 ÉLHETŐ KÖZTERÜLETEK

A KÖZLEKEDÉSI HÁLÓZATOK MEGBÍZHATÓ ÉS BIZTONSÁGOS MŰKÖDTETÉSÉVEL, KORSZERŰSÍTÉSÉVEL, A KÖZTERÜLETEK ÚJRAFELOSZTÁSÁVAL

A városból kiköltözők közül sokan kerültek a közösségi közlekedéssel hiányosan lefedett, nehezen kiszolgálható területekre, miközben az infrastruktúrával hagyományosan jól ellátott, koncentrált lakóterületeken romlott a kihasználtság. Hasonló folyamat játszódott le a munkahelyek esetében: egyre több vállalkozás választott külvárosi, illetve városon kívüli helyszínt a működéséhez. A külvárosi részek közösségi közlekedési ellátatlansága, a jó közösségi közlekedési kapcsolatokkal rendelkező belső területek esetében is növelte a motorizáció negatív hatásait a belvárosi zónában. A városfejlesztés elvált a közösségi közlekedés fejlesztésétől: a Budapest vérkeringését meghatározó kötöttpályás közlekedési törzshálózat végpontjai nem érik el a funkcionális városhatárt, továbbá nincsenek megfelelő módváltó helyek sem, ezért a külső városrészekből, vagy oda közlekedők a városi torlódások ellenére is gyakran választják a személygépkocsit.

A városfejlődési trendek tapasztalataiból kiderül, hogy az egyéni személygépjármű-használat problémáit nem lehet közúti kapacitásnöveléssel hatékonyan kezelni, integrált közlekedésfejlesztési szemléletű megoldásokra van szükség.
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 közúthálózat célirányos szabályozásával és fejlesztésével a lakó- és mellékutcákból az átmenő forgalmat a főutakra, a parkoló forgalmat pedig közterületen kívülre kell terelni.

A gyalogos és kerékpáros közlekedés megkönnyítésének szervesen be kell épülnie a városi mobilitás és infrastruktúra tervezésébe.
EU *Fehér Könyv* (31.)

1.2.1 VÁROSSZERKEZETI JELENTŐSÉGŰ GYALOGOSKAPCSOLATOK KIALAKÍTÁSA

A gyalogosrendszer kiépítésének első lépései (Váci utca, a budai Vár és a Margitsziget) összefüggő városrészeket tettek gyalogosbaráttá. Az utóbbi időszak fejlesztései, a Budapest Szíve program elemeivel, a budai Millenáris park felújításával új építészeti minőséget hoztak létre, társadalmi támogatást szerezve a további köztérrekonstrukciókhoz.
A gyalogosközlekedés segítése mára összefonódott a fővárosban zajló új beruházásokkal, és általános szemponttá vált a tervezésben. Az M4 metróvonal beruházása és a Budapest Szíve program keretében 2007 és 2013 között számos belvárosi köztér és utca újult meg, a változások a közlekedési igények mellett már a különböző rekreációs, turisztikai és vendéglátási igényeket is szem előtt tartották. Városszerte zajlik számos gyalogosfelület akadálymentesítése.
Cél a belső városrészek új, gyalogos- és kerékpárosbarát közte reinek egységes hálózatba, élhető városi szövetbe szervezése. Ennek érdekében további koncepcionális és előkészítő vizsgálatok indultak a Duna-partok, a Kossuth Lajos utca–Rákóczi út tengely, a Nagykörút és a kapcsolódó belvárosi úthálózat (Bajcsy-Zsilinszky út, Üllői út) gyalogosbarát fejlesztési lehetőségeinek feltárására.

1.2.2 A GYALOGOSKÖZLEKEDÉS FELTÉTELEINEK JAVÍTÁSA

A város főbb közlekedési csomópontjaiban található, leromlott állagú, gyakran 30-40 éves gyalogos aluljárókat felújítjuk. A gyalogosok helye a felszínen van: a térszín alatti közlekedési kapcsolatokat biztosító aluljárók funkcióját nem lehet teljesen kiváltani, de az aluljáróhasználat kényszerét csökkentik az aluljárók fölött kialakítandó, felszíni gyalogos és kerékpáros átkelők. A komplex útfelújítások keretében járdaépítésekkel, szegélysüllyesztésekkel is segítjük a gyalogos mozgásokat azokon a helyeken is, ahol nincs kijelölt átkelési lehetőség. Ezekkel az intézkedésekkel és a gyalogátkelőhelyek számának növelésével csökken az egyes útszakaszok elválasztó hatása, javul a biztonságos átkelések lehetősége.

1.2.3 ESÉLYEGYENLŐSÉG, AKADÁLYMENTESÍTÉS

A közlekedési infrastruktúra és eszközállomány műszaki elavultsága, leromlott állapota nemcsak napi üzemeltetési gondokat okoz, hanem az utasok számára sem biztosítja az esélyegyenlőséget. Bár országos jogszabály írja elő, az akadálymentesség messze nem teljes körű.

Átfogó esélyegyenlőségi felülvizsgálatot végzünk a meglévő közlekedési felületeken, tömegközlekedési eszközökön és létesítményeknél (állomások, megállóhelyek és végállomások). Ez alapján ütemezett program szerint történik az akadálymentesítés, ami nemcsak a mozgásukban korlátozottakat segíti, hanem a babakocsival, kisgyermekkel utazók közlekedését is megkönnyíti. Nem maradhat el az új és az átépülő infrastruktúra, illetve a korszerű járművek akadálymentes kialakítása sem. Az esélyegyenlőség megvalósulásához a fizikai akadályok felszámolása mellett az infokommunikációs akadálymentesítés is hozzájárul: a hangos utastájékoztatás megújítása, a jól látható és érthető speciális jelzések kihelyezése.

1.2.4 BALESETMENTES MEGBOCSÁTÓ KÖRNYEZET

A rosszul kialakított közútszakaszok megnehezítik a balesetmentes és biztonságos közlekedést, a nem megfelelően megválasztott sebesség, a leromlott útfelületek, a nem jól látható közúti jelzések, a „megbocsátó környezet" hiánya növeli a balesetek bekövetkezésének kockázatát.

A fővárosi útfelújítások komplex szemléletű tervezésével Budapesten emberközpontú, „megbocsátó" közlekedési terek alakíthatók ki, ahol a közút állapotából eredő balesetek megelőzhetők, az emberi figyelmetlenségből és a járműhibából bekövetkező balesetek pedig a lehető legkevésbé súlyosak. Ahol a balesetek rendszeresek, sűrűsödést mutatnak, célirányos közúti biztonsági audit elvégzésével javaslat készül a forgalomtechnikai változtatásokra. A főváros közúthálózatának üzemeltetése, felújítása és fejlesztése során a rendezett forgalmi helyzet és a biztonságos kialakítás a cél: az út kategóriájának megfelelően kialakított, „önmagukat magyarázó" felületek automatikusan közvetítik a járművezetőnek a biztonságos közlekedéshez, például a sebesség megválasztásához szükséges információt. A közlekedésbiztonságához nélkülözhetetlen útburkolati állapotjavítások mellett programszerűen kerül sor a közúti jelzések felújítására is.

A balesetmegelőzésen belül megkülönböztetett figyelmet kap a gyermekek közlekedése: a budapesti iskolák környékén minden évben felülvizsgáljuk a forgalmi rendet és a közlekedési jelzések állapotát.

A közösségi közlekedés járműveinek folyamatosan meg kell felelniük a biztonsági előírásoknak. A közforgalomban részt vevő, személyszállítást végző járművek műszaki követelményrendszerének szigorítása is biztonságosabbá teszi a közlekedést.

1.2.5 FORGALOMCSILLAPÍTOTT ÉS KORLÁTOZOTT FORGALMÚ ZÓNÁK KIALAKÍTÁSA

A lakóterületeken a közúti forgalom sebességének csökkentése, illetve a gyalogos- és kerékpárosforgalom biztonsága érdekében folytatódik a korlátozott sebességű övezetek kijelölése, a közúthálózat elemeinek ennek megfelelő átépítése. A rendszer kiterjed a városszerkezeti belső zóna úthálózatának minden helyi jelentőségű elemére.

Az „önmagukat magyarázó utak" rendszerének következetes kialakítása (a felesleges, túlméretezett kapacitások csökkentése, a közlekedésbiztonságot fokozó elemek kiépítése) is segíti a sebesség helyes megválasztását. Sűrű beépítésű lakóterületen belül nem maradhatnak emelt sebességű, vagy ilyen közlekedésre alkalmas városias útszakaszok.

1.2.6 A BUDAPESTI BELSŐ ZÓNA DIFFERENCIÁLT FEJLESZTÉSE (A HUNGÁRIA KÖRÚTON BELÜL)

A közúthálózat integrált fejlesztésével a területi egyenetlenségeket megszüntető, a centrális jelleget oldó, arányos és kiegyensúlyozott hálózat teremthető meg, a forgalom – környezeti adottságok szerint differenciált – szabályozásával, csillapításával, illetve egyenletes, zavarmentes vezetésével és a zsúfoltság csökkentésével. A belső zónában meg kell teremteni az átmenő forgalom csökkentésének feltételeit, egyes kritikus szakaszokon akár teljes tiltással (a Nagykörúton belüli városrészbe az átmenő személygépkocsi-forgalom ne hajtson be). A városközpontban nagyobb teret kapnak az élhető városra jellemző, aktív, környezettudatos közlekedési módok (a kerékpározás, a gyalogos és a közösségi közlekedés).

A belső területeken szűkíteni kell a célforgalmi (közterületi) parkolókapacitást, bevezetve a parkolási igényeket jól szabályozó, rövid idejű, a keresleti és kínálati viszonyokhoz jól illeszkedő árazású közterületi parkolást. A gépjárműtárolás helye ne a közterület legyen, e célra mélygarázsokat, parkolóházakat, meglévő magánparkolókat használjanak az autótulajdonosok, így további területek szabadulnak fel.

1.2.7 ÉLET- ÉS VAGYONBIZTONSÁG, BŰNMEGELŐZÉS

Az élhető város egyben biztonságos város is, ezért Budapesten fokozatosan kiépülnek a térfigyelő és biztonsági rendszerek a járműveken és közlekedési módváltó helyeken.

A fővárosi közösségi közlekedés járműparkjának fejlesztése során az utasok biztonsága érdekében hatékony kamerarendszerrel ellátott járműveket szerzünk be. A jelentős utasforgalmú vonalszakaszok, például az 1-es, 3-as villamos újjáépítésekor kamerákat telepítünk a megállóhelyeken, valamint az aluljárók és a felszíni megállók közötti felvonókat is megfigyelik. Biztonsági kamerákkal látjuk el a közösségi kerékpáros rendszer állomáshelyeit, és korszerű biztonságtechnikai védelemmel alakítjuk ki az új közösségi közlekedési ügyfélközpontokat.

A biztonságtechnikai rendszerek által rögzített felvételeket törvényben meghatározott ideig és módon tároljuk, ez biztosítja a hozzáférést, az indokolt és feltételekhez kötött kontroll lehetőségét, de megakadályozza a visszaéléseket.

1.3 ÁTJÁRHATÓ RENDSZEREK, KÉNYELMES MÓDVÁLTÓ PONTOK

INTEGRÁLT KÖZLEKEDÉSI HÁLÓZATOK KÉNYELMES MÓDVÁLTÓ PONTOKKAL, INTEROPERÁBILIS RENDSZEREK LÉTREHOZÁSÁVAL, INTERMODÁLIS KAPCSOLATOK UTASKÖZPONTÚ FEJLESZTÉSÉVEL, AZ ESZKÖZVÁLTÁS ÉS A TURISZTIKAI KAPCSOLATOK JAVÍTÁSÁVAL

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.

1.3.1 ÁTJÁRHATÓ KÖTÖTTPÁLYÁS RENDSZEREK; VÁROSI ÉS ELŐVÁROSI VASÚTI HÁLÓZAT

Az interoperabilitás, a zökkenőmentes utazások biztosítása érdekében a jelenleg önálló üzemként működő különféle kötöttpályás közlekedési eszközök pályáinak összekapcsolásával átjárható hálózat alakul ki: így nem az utas, hanem a jármű „száll át” az egyik vonalról a másikra. Ezzel csökken az átszállások száma és az utazási idő, kényelmesebbé válik az utazás. A markáns városszerkezeti tengelyeken, a tartósan nagy utasáramlatok mentén teljesen átjárható, közös nyomvonalon haladó közlekedési módok épülnek ki.

A fővárost átszelő – és sok esetben területeit elválasztó – országos vasútvonalaknak a mainál lényegesen nagyobb szerephez kell jutniuk a városon belüli, valamint a közvetlen városkörnyék és a város közötti forgalomban. Ehhez nemcsak a vasútvonalak forgalmi paramétereit kell módosítani, hanem a megállóhelyeket is úgy kell kialakítani, hogy illeszkedjenek a város forgalmi igényeihez. Az átszállások számának csökkentése érdekében megvizsgáljuk, hogyan integrálhatók az elővárosi vonalak a városi gyorsvasutakkal, valamint az országos vasútvonalakkal, milyen integrált lehetőségei vannak a további interoperábilis együttműködésnek. A jelenlegi helyzetben átszállás nélküli kapcsolatra jó lehetőség adódik a hév és a vasút hálózata között többek közt Aquincumnál (merőleges irányok között), a Soroksári út térségében (párhuzamos irányok között), Gödöllőn (több lehetőség is felmerül, a meglévő párhuzamos kapacitások összehangolásával). A villamos és vasúti hálózat közötti kapcsolat létesíthető például Káposztásmegyeren (később az M3 metróval), a Lőportárdűlőnél az 1-es villamossal, hasonló lehetőség merül fel Dél-Pesten Kispest állomásnál. Az elővárosi vasúti forgalomban egyeduralkodóvá váló motorvonatok esetében mindehhez több áramnemű jármű beszerzése is szükséges a megfelelő átjárhatóság érdekében.

Elővárosi vasúti hálózatunk alig rendelkezik a korszerű elővárosi gyorsvasúti (a német terminológia szerint „S-Bahn”) rendszer jellemzőivel. Bár az utóbbi években a vonalak mindegyikén bevezették az ütemes menetrendet, a járműpark korszerűsítése is jó ütemben halad, és a fővároson belül részben egységesek a tarifák, a rendszer további fejlesztésre szorul: fokozni kell a vasúti hálózat belső átjárhatóságát a jelenlegi fejpályaudvari rendszer többletszolgáltatást nyújtó fejlesztésével, a harántirányú vasútvonalak személyszállításra való használatával és minél több, átszállást kiküszöbölő járat létrehozásával. A városi közlekedési kapcsolatok is javításra szorulnak, új megállókat és új, vagy jobban szervezett átszálló kapcsolatokat kell kialakítani.

A vasúti hálózat megállóinak sűrítése a jelenlegi infrastruktúrán konfliktust okozhat a vegyes forgalom miatt, ezért szükséges egyrészt a forgalomszervezés korszerűsítése a nagyobb kapacitás érdekében, valamint átbújtató és egyéb műtárgyak kialakítása, a pályakapacitás bővítése harmadik, negyedik vágányok építésével. A fejlesztések lehetővé teszik a kívánatos, 10-15 perces csúcsidei követést (a fonódott szakaszon ennél sűrűbbet) a jelenlegi 20-30 perces vagy még ritkább követési idő helyett. A fejpályaudvarok kapacitása bővítendő, városi térbe való újraintegrálásuk szükséges, illetve új, fejpályaudvarokat elkerülő, átszállásmentes, ún. átmérős viszonylatokat kell létesíteni.

A közlekedési módok helyesebb megválasztása a modális hálózatok fokozottabb integrálódását fogja eredményezni: javul a repülőterek, a kikötők, a vasút, a metróállomások és a buszmegállók közötti összeköttetés, multimodális átszállási platformok alakulnak ki az utasok kiszolgálására. A multimodális utazást valamennyi közlekedési eszközre kiterjedő online tájékoztatás és elektronikus helyfoglalási és viteldíj-fizetési rendszerek segítik. A tömegközlekedés fokozottabb használatához megfelelő utasjogokat is biztosítani kell. EU Fehér Könyv (23.)
EU *Fehér Könyv* (23.)

1.3.2 AZ ELŐVÁROSI VASÚTHÁLÓZAT ÉS A VÁROSI KÖTÖTTPÁLYÁS HÁLÓZAT KAPCSOLATÁNAK JAVÍTÁSA

Az elővárosi vasúti és a városi kötöttpályás rendszerek együttműködésének kulcsa az átszállókapcsolatok hálózatának javítása. Mivel a budapesti kötöttpályás közlekedés a vasúti hálózattól függetlenül épült ki, és jelenleg csak néhány kiemelt csomópontban van kapcsolat, a vasút városi közlekedésbe történő integrációja és ezzel a városi közlekedés tehermentesítése új átszállókapcsolatok létesítését igényli. Ezek az átszállások az elővárosi vasút és a városi kötöttpályás hálózat gerincvonalai (elsősorban a metró, másodsorban a gerinchálózati szerepű villamosvonalak) metszéspontjainál alakítandók ki. Az új csomópontok megvalósítása ütemezetten, az egyes kötöttpályás elemek soron következő fejlesztéseivel együtt történhet meg.

A jelenlegi hálózatban tehát számtalan lehetőség van újabb kapcsolatok kiépítésére, több évtized változatlansága után az első egyértelműen pozitív lépések már megvalósultak, illetve folyamatban vannak az átfogó S-Bahn modell irányában. A folyamat kapcsán elsősorban két tényező esetében van szükség a korábbitól eltérő szemléletre. Egyrészt a vasúti hálózaton – a technológiai fejlesztésekkel összhangban a bővülő kapacitást (több megállás lehetősége nagy időveszteség nélkül, illetve sűrűbb követési idők) kihasználva – a megállási helyek számának bővítése szükséges. Másrészt különösen lényeges a városi közlekedés teljes integrált szemlélettel történő fejlesztése, tehát azon megállók, átszállási pontok fejlesztése valósuljon meg, amelyek minden érintett egyetértésével alakíthatóak ki. Éppen ezért a már meglévő megállók helyének módosítása is szükséges az esetek egy részében, a jobb kapcsolódás érdekében.

1.3.3 AZ ORSZÁGOS KÖZÚTHÁLÓZAT BEVEZETŐ ÉS ELKERÜLŐ SZAKASZAINAK A FŐVÁROSI KÖZÚTHÁLÓZATBA INTEGRÁLÁSA

A Hungária körúton kívül a közúthálózat-fejlesztési intézkedések célja elsősorban a sugaras-gyűrűs főúthálózati rendszer hiányzó kapcsolatainak biztosítása. Ezek a kapcsolatok a zsúfolt kerületközpontok elkerülését és a gépkocsiforgalomtól való mentesítését szolgálják, a közösségi közlekedési lehetőségek fejlesztésével. Nem növelhetjük tovább a városközpontba tartó, sugárirányú forgalmi kapacitásokat, nincs értelme a forgalom módváltó helyeken túli továbbvezetésének. Megkezdtük a Budapest és a környező települések között korábban tervezett sugárirányú kapcsolatok rendszerének felülvizsgálatát.

A fejlesztések célja az úthálózat ésszerű és területileg egyenletesebb terhelése, a lakó-kiszolgáló úthálózat indokolatlan terhelésének kiváltása, az átmeneti zóna fejlesztési lehetőségeinek megteremtése, illetve a zsúfolt, városrészközpontokon átvezető főutak tehermentesítése. Ilyen az M0 autópálya északnyugati szektora, a 10. számú főút budapesti szakasza, a Körvasút menti körút, a délkelet-pesti kerületeket összekötő út, a Csepeli gerincút, a 31. számú főút fővárosi szakasza, a Ferihegyi repülőtérre vezető út és a Nagy Lajos király útja.

1.3.4 A TÁVOLSÁGI KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS VÁROSI INTEGRÁCIÓJÁNAK ELŐSEGÍTÉSE

Ha a távolsági vasút és autóbusz átszálló csomópontjaiban minimalizáljuk a gyaloglási távolságokat és a szintkülönbségeket, biztosítjuk a pályaudvarok városi közlekedési kapcsolatait, továbbá a pontos és átfogó utastájékoztatást, akkor a rendszer sokkal használhatóbb, integráltabb lesz, és kevesebb átszállásra lesz szükség. A fejpályaudvari rendszer hosszú távú megőrzése esetén az egyes távolsági viszonylatok közti átszállásokat úgy segíthetjük, hogy biztosítjuk a nagy kapacitású, kötöttpályás, közvetlen kapcsolatot. A városi integrációt növeli az is, ha a távolsági vonatok a végponti fordulóállomások előtt egy-két közbenső, nagy forgalmú városi vasútállomáson, például a repülőtérnél is megállnak.

1.3.5 A HAJÓZÁS INTEGRÁLÁSA A VÁROSI ÉS AGGLOMERÁCIÓS KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSBE

A Duna mint a Budapestet átszelő közlekedési folyosó gyakorlatilag évtizedeken át kihasználatlan volt. A városon belüli személyhajózást az utóbbi húsz évben csak rendezvény-, városnéző és sétahajók jelentették. A helyközi hajózás ma is gyakorlatilag a Szentendre, illetve a Dunakanyar felé tartó, szezonális turisztikai és rendezvényhajózásra korlátozódik. Ezt a közlekedési lehetőséget azonban nem hagyhatjuk kiaknázatlanul. Más vízparti nagyvárosokhoz hasonlóan Budapesten és környékén is fejleszteni kell a menetrendszerű vízi közlekedést. A közforgalmú hajójáratok akkor szélesítik igazán a közösségi közlekedés kínálatát, ha új, közvetlen kapcsolatokat építenek ki a közlekedéssel gyéren ellátott területekre.

A part felőli oldalon könnyebben megközelíthetővé kell tenni a Dunapartot, a kikötőket pedig be kell kapcsolni a közforgalmú közlekedési hálózatba. A hajózás szerepének növelésével csökkenthetjük a belváros és a rakpartok közúti forgalmát, és a kikötők kapcsolatainak javításával ösztönözhetjük a városlakókat, hogy a közösségi, gyalogos vagy kerékpáros közlekedést válasszák.

1.3.6 A BUDAPEST LISZT FERENC NEMZETKÖZI REPÜLŐTÉR ELÉRHETŐSÉGÉNEK JAVÍTÁSA

A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér utasforgalmának nagyságrendjét tekintve nem volna gazdaságos az önálló városi kötöttpályás kapcsolat kialakítása. A repülőtér megközelítésére kézenfekvő a meglévő vasúthálózat felhasználása. Ferihegy repülőtér vasúti kiszolgálását a vasúti hálózaton kizárólag a távolsági, elővárosi közlekedésbe integrált állomással hatékony megoldani. A reptéri összeköttetés lényege az egész országból történő elérhetőség. Az optimális megoldás egy olyan nyomvonal, amely kapcsolódik a ceglédi vasútvonalba. A repülőtér közúton könnyebben megközelíthető a Ferihegyre vezető gyorsforgalmi út és a határoló Gyömrői út közös rendezésével, csomópontok átépítésével, sűrű fel- és lehajtási lehetőségek biztosításával, így a Ferihegyi repülőtérre vezető út eredeti funkcióját megtartva, biztonságosabb, nagyobb kapacitású, az érintett településrészeket is kiszolgáló, vonzó városfejlesztési lehetőségeket is nyújtó városi főút lehet.

1.3.7 A LOGISZTIKAI KÖZPONTOK, KONSZOLIDÁCIÓS KÖZPONTOK ÉS KAPCSOLATAIK FEJLESZTÉSE

A logisztikai központok a környezetet kevéssé terhelő gazdasági tevékenységeknek adnak helyet, de jelentős forgalmat vonzanak. Létesítésük fontos szempontja, hogy ne csak Budapest közelébe, hanem a térségi és országos kapcsolatokat is figyelembe véve minél több szállítási mód (légi, vízi, vasúti és közúti) nagy kapacitású hálózatának metszéspontjába essenek. Ezen túl a város belső területein további, kisebb méretű áruátrakó pontok (konszolidációs központok) kialakítása is szükséges, ahonnan a védett övezetek, útszakaszok és gyalogos elsőbbségű területek „utolsó mérföld” és „utolsó méter” áruellátása oldható meg kis méretű, környezetbarát (zéró emissziós) járművekkel. A környezetterhelés csökkentése érdekében a környezetbarát szállítási módokat (vasúti, vízi, elektromos hajtású, teherkerékpáros) kell előnyben részesíteni és az új terminálok és üzletek kiszolgálását ezekre építeni. Jelenleg a dunai európai közlekedési folyosón csak a csepeli Szabadkikötő bonyolít le teherforgalmat, ezért kell a hajós áruszállítási kapcsolatokat bővíteni a Budapest–Érd városhatár területén.

Nagyobb forgalmú közösségi közlekedési csomópontokban, P+R parkolókban egységes csomagpontok (áruátvevő szekrények) kialakításával (a konszolidációs központokkal összehangolva) egyszerűsíthető a csomagküldő szolgálatok áruszállítói tevékenysége és bővíthető a közösségi közlekedési szolgáltatás is.

1.3.8 ORSZÁGOS ÉS REGIONÁLIS KERÉKPÁROS TURISZTIKAI KAPCSOLATOK FEJLESZTÉSE

A kerékpáros közlekedés mérhető részarányt képvisel Budapest turistaforgalmában is: egyre többen tesznek egynapos kirándulásokat lakóhelyük környezetében, és a hétvégi turisztikai forgalom és a külföldi kerékpáros turisták száma is érzékelhetően emelkedik.

A Duna-menti térségben további gyalogos és kerékpáros kapcsolatokra van szükség, mivel az észak-budapesti Duna-szakaszon, illetve a Ráckevei-Duna mentén található szigetek, természetközeli állapotú parti sávok nehezen megközelíthetők, ezért zöldfelületi potenciáljuk nincs kihasználva.

Az országos kerékpáros turisztikai törzsúthálózat budapesti szakaszai (a „Folyók útja" Duna menti kerékpárút, a Budapest–Balaton útvonal, a kelet-magyarországi útvonal kiemelt állami fejlesztésű Eurovelo nyomvonal fővárosi szakaszai) a városi hálózatba integráltan épülnek ki.

1.3.9 INTERMODÁLIS KÖZPONTOK, CSOMÓPONTOK FEJLESZTÉSE A SZEMÉLYKÖZLEKEDÉSBEN

A városi közlekedési kapcsolatokból nem iktathatók ki teljesen az átszállások. Az utasbarát módváltást biztosító, a közlekedésen kívüli funkciókat is ellátó intermodális központok, csomópontok fejlesztésével kényelmesebbé válik a nem egyéni motorizált közlekedési módok használata. A városfejlesztés egyik kiemelt célja az intermodális csomópontok építésével környezetük megújulása, élhetőbb és szerethetőbb városi terek létrehozása az ott lakók és az arra járók számára. Az intermodális csomópontok elhelyezkedésük, méretük, funkciójuk, a jelen lévő közlekedési módok száma alapján különbözőek, a fejlesztésükhöz és üzemeltetésükhöz szükséges egységes irányelveket az Európai Unió Kutatási és Technológia fejlesztési Hetedik Keretprogramban (FP7) támogatott „NODES" kutatás-fejlesztési együttműködés eredményei alapján kell kialakítani.

1.3.10 A VÁROSI KÖZLEKEDÉSI ESZKÖZVÁLTÁS FELTÉTELRENDSZERÉNEK BIZTOSÍTÁSA

A fővárosi kötöttpályás hálózat megújításával és fejlesztésével párhuzamosan a külső városrészekben folytatódik az egyéni (motorizált és nem motorizált) és a közösségi közlekedési módok közötti eszközváltást kényelmesen, biztonságosan és kiszámítható módon lehetővé tévő P+R parkolók és B+R tárolók létesítése, elsősorban a kapacitív kötöttpályás közösségi közlekedési (metró-, hév-, villamos-) vonalak mentén. A belvárosi közlekedés zsúfoltságának csökkentése, a belső városrészek könnyebb megközelítése, a rövid utazások megkönnyítése a célja a MOL-Bubi közösségi kerékpáros közlekedési rendszernek. A városi kerékpározás is egyre kényelmesebbé válik az új kerékpártámaszok, kerékpártárolók kihelyezésével.

KÖZÖS PERONOS MEGÁLLÓHELYEK KIALAKÍTÁSA

A vonalhálózat kialakításakor fontos szempont az egy utazásra eső átszállások számának csökkentése, azonban átszállásokkal – az alágazatok ésszerű együttműködése miatt – egy jól optimalizált közösségi közlekedési rendszerben is számolni kell. A közlekedés megfelelő szervezése biztosítja, hogy az átszállások térben, időben, költségben és kényelemben a lehető legkisebb veszteséget okozzák az utasoknak. A térbeli átszállási veszteségek csökkentésére közös peronos megállóhelyeket alakítunk ki. Az átszállási csomópontok komplex felülvizsgálata után meg tudjuk határozni a további hálózatszervezési és forgalomtechnikai intézkedéseket, amelyekkel az átszállások hátrányai jelentősen enyhíthetők (a tervezésnél minden esetben alapkövetelmény az akadálymentesség és az utas kényelmének biztosítása).

KÖZÖS TÖMEGKÖZLEKEDÉSI SÁVOK KIALAKÍTÁSA

A szakaszonként párhuzamos villamos- és autóbusz-, illetve trolibuszvonalak számára kialakítandó közös tömegközlekedési folyosók lehetővé teszik a közös peronos átszállást, valamint a forgalmi előnyben részesítést, emellett csökkentik az ágazat közúthasználati igényét is. Ahol ezt a forgalmi és útkeresztmetszeti viszonyok lehetővé teszik, a kerékpáros infrastruktúra részeként közös busz–kerékpár sávokat is létesítünk.

RÖVID IDEJŰ MEGÁLLÁSI HELYEK (K+R)

A közösségi közlekedés gerincvonalai és a közúthálózat főforgalmi útjai találkozásainál rövid idejű megállási helyeket (Kiss and Ride) alakítunk ki, ahol autóból vagy nem közforgalmú autóbuszból másjárműre lehet szállni. Ezek a megállóhelyek a közösségi közlekedés megállóira hasonlítanak, és csak a ki-beszállás idejére használhatóak. Így az utasok e célra nem a közösségi közlekedés felszíni megállóhelyeit veszik igénybe – a jelenlegi helyzet szabálytalan, zavaró és balesetveszélyes is.

1.3.11 P+R PARKOLÓK ÉS B+R TÁROLÓK FEJLESZTÉSE

Az élhető városi környezet megteremtésének igénye az európai fejlesztési irányelvekkel összhangban megköveteli a belső területek forgalomcsillapítását, a gépjárműforgalom csökkentését, a tömegközlekedés részarányának növelését. Ennek egyik lehetséges – és világszerte bevált – eszköze a kombinált utazási módok ösztönzése, az egyéni és a közösségi közlekedés hatékony összekapcsolása. Önmagában ugyanis egyik közlekedési mód sem kizárólag előnyös vagy hátrányos: a P+R rendszer lényege a személygépkocsi kényelmének és rugalmasságának párosítása a kötöttpályás járművek gazdaságos és helytakarékos üzemével.

2016-ban a főváros területén, már mintegy 5200, az agglomerációban pedig elővárosi vasútállomásokhoz kapcsolódóan mintegy 5000 P+R férőhely állt rendelkezésre, ami messze nem elégíti ki az igényeket. Hasonló nagyságú nyugat-európai városokban (Bécs, München) 9000 körüli férőhely áll rendelkezésre városon belül, míg az agglomerációval együtt a P+R helyek száma megközelíti a 30 ezret. Az agglomerációból a városba irányuló forgalom számára kettős P+R stratégiát célszerű meghatározni. Elsődlegesen a kiinduló forgalmat célszerű a kiindulási helyéhez legközelebb megfogni. Erre szolgál a kisméretű P+R parkolók decentralizált rendszere, aminek keretében az agglomeráció elővárosi vasútállomásai mellett kell P+R parkolókat építeni. A forgalom egy része azonban

így nem terelhető át közösségi közlekedésre, az ő számukra a városhatárhoz közel, a torlódási zóna határán a városi kötöttpályás közlekedési hálózatra szervezve (elsősorban a bevezető autópályák mentén) célszerű nagy kapacitású parkolókat építeni. A kombinált utazási mód akkor válik vonzóvá, ha az utas számára összességében időnyereséget jelent a költségek növekedése nélkül, elfogadható kényelmi szint mellett. A P+R parkolók és B+R tárolók ideális helyszíne olyan kapcsolati pont, amelyből a kötöttpályás eszköz az utast közvetlenül eljuttatja az ingázók jellemző céljához, a belvárosba, illetve amely egyben „jó városi hely" is, felszerelve az utas napi igényeinek megfelelő szolgáltatásokkal, kereskedelemmel. Az átlagos várakozási idővel együtt számított utazási időnek és a költségnek alacsonyabbnak kell lennie, mintha az utas személyautóval folytatná útját, ezen kívül előnyös, ha eszközváltás közben az utas intézheti napi dolgait, mivel ez mind a kényelmét, mind az időmegtakarítását fokozza.

A P+R sikere tehát két kulcstényezőn múlik:

- A parkolónak a bevezető sugárirányú útvonalakon jelentkező torlódások zónáján kívül kell esnie, különben jelentős az időveszteség.
- A közösségi közlekedési eszköz kapacitív, megbízható és nagy járatsűrűségű kell, hogy legyen. E feltételeknek általában a kötöttpályás járművek (metró, hév, elővárosi vasút) vagy az elkülönített pályán közlekedő expressz buszok (BRT) tesznek eleget.

A P+R és B+R rendszerek sikeréhez mind a parkolásnak, illetve kerékpártárolásnak, mind a közösségi közlekedési kiszolgálásnak magas színvonalon kell működnie. A két pillér egymást erősíti: minél jobb minőségű a kötöttpályás kiszolgálás, annál vonzóbb az autós számára. A P+R parkoló létesítésének ideális helyszíne tehát a gyorsvasúti vonalak külvárosi megállóinál található, ahol az átszállás a lehető legrövidebb, főúthálózatot lehetőség szerint nem érintő autós utazást követően megvalósulhat.

A fővárosi P+R parkolók kiépítése több ütemben történik. Rövid- és középtávon a meglévő gyorsvasúti hálózat mentén, míg hosszútávon a fejlesztendő gyorsvasúthálózathoz kapcsolódva épülnek ki a P+R parkolók, távlatilag 20 ezer körüli férőhelykapacitással. Az agglomerációs fejlesztéseknek köszönhetően pedig a városkörnyéki P+R férőhelyek száma hosszútávon elérheti a 10 ezres férőhelyszámot. Elsődleges szempont, hogy a fővárosba érkező utast a lakóhelyéhez legközelebb szállítsuk át a saját személyautójából a kötöttpályás közösségi közlekedésre.

2

VONZÓ JÁRMŰVEK

KÉNYELMES, UTASBARÁT JÁRMŰPARK
KIALAKÍTÁSÁVAL, KÖRNYEZETBARÁT
TECHNOLÓGIÁK ELTERJEDÉSÉNEK ÖSZTÖNZÉSÉVEL

A JÁRMŰVEK ÁTLAGÉLETKORA

25ÉV

2014

15ÉV

2030

**2030-RA A KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSBEN
A JÁRMŰVEK FAJLAGOS ÁTLAGÉLETKORA
MAXIMUM 15 ÉV LEGYEN KAPACITÁSARÁNYOSAN**

A budapesti közösségi közlekedési járműpark fejlesztésének célja, hogy az utazóknak vonzó választási lehetőség legyen a közösségi közlekedés. Jó állapotú, esztétikus, magas színvonalú szolgáltatást biztosító járművekre van szükség, és tovább kell növelni az akadálymentes hozzáférés lehetőségeit is. Munkánk kiemelt célja a közlekedési rendszer környezetterhelésének csökkentése. Egyrészt maguk az új járművek is üzemanyagtakarékosak és kevésbé szennyezőek, másrészt, mivel vonzó alternatívát jelentenek, nőni fog a közösségi közlekedés használatának aránya az egyéni közlekedési módokkal szemben, így a járműfejlesztések közvetett hatása is a tisztább, élhetőbb környezet lesz.

2.1 KÉNYELMES, UTASBARÁT JÁRMŰVEK

A JÁRMŰPARK ENERGIATAKARÉKOSSÁGI, AKADÁLYMENTESÍTÉSI SZEMPONTOK SZERINTI MEGÚJÍTÁSÁVAL, MEGBÍZHATÓ KARBANTARTÁSSAL

Míg az utazók elvárásai folyamatosan nőttek, a budapesti közösségi közlekedési rendszer járműveinek fejlesztése elmaradt az utóbbi évtizedekben, még a 20-30 éves, de műszakilag megfelelő állapotú járműveknek is csak egy része esett át esztétikai felújításon. Új és használt, de jó állapotú járművek beszerzésével lehet javítani a helyzetet, a tovább szolgáló járműveket pedig fel kell újítani. Az intézkedések révén a hozzáférhetőség is javul, nő a szolgáltatások megbízhatósága és az akadálymentes járművek aránya.

2.1.1 A KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS JÁRMŰPARKJÁNAK ÉS KARBANTARTÓ HÁTTERÉNEK KORSZERŰSÍTÉSE

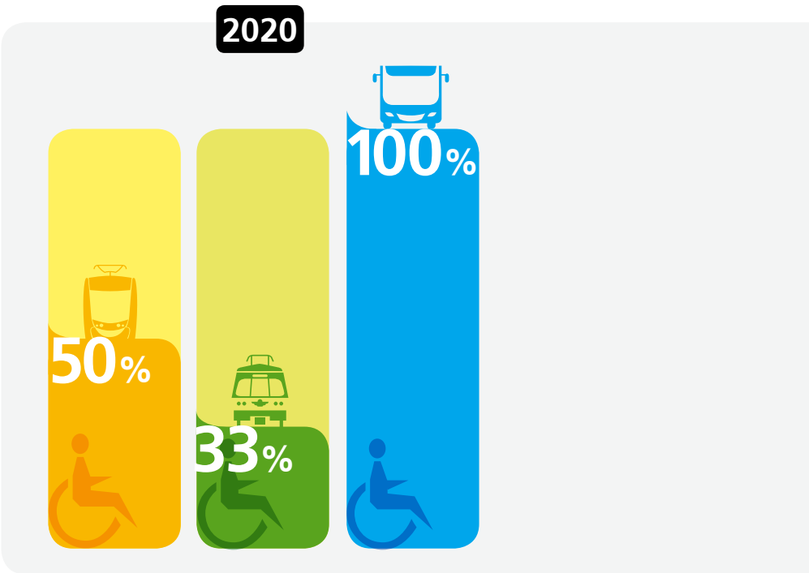
Hogy behozzuk az évtizedes műszaki lemaradást, folyamatos járműbeszerzési és járműpark-megújítási programot dolgozunk ki, amelyben fontos szerepet kap az akadálymentesítés.

A további jármű- és szolgáltatásbeszerzések célja a homogénebb típusválaszték is a hatékony üzelmeltetés érdekében. A további jármű- és szolgáltatásbeszerzések a hatékony üzemeltetés érdekében célja a homogénebb típusválaszték is. Az alacsonypadlós kivitelezés már alapfeltétele az új járművek forgalomba állításának.

A kötöttpályás közösségi közlekedés beszerzéseit és intézkedéseit a főváros által a 2013 és 2027 közötti időszakra kidolgozott járműstratégia határozza meg. E stratégia célja a komfortos, alacsonypadlós, energiahatékony és környezetbarát, korszerű és megbízható típusokból álló járműpark kialakítása. Sürgető feladat a 40 év feletti M1-es, M3-as metró- és hévszerelvények cseréje vagy felújítása is.

A közösségi közlekedés részeként fontos a vízi közlekedés járműparkjának és karbantartó hátterének korszerűsítése, és az új hajók beszerzése sem halasztható tovább. A közforgalmú hajójáratokon és a helyközi hajózási szolgáltatásban átlagosan 30 éves hajók közlekednek, amelyek menetdinamika és akadálymentesség szempontjából egyaránt alkalmatlanok a városi közlekedés igényeinek színvonalas kiszolgálására. Műszaki adottságaik miatt egyik típus sem alkalmas a jellemzően a munkába járáshoz használt elővárosi személyhajózásra.

Az idő- és vízjárási körülményekhez rugalmasan alkalmazkodó, magasabb haladási sebességre, gyors kikötésre és manőverezésre alkalmas, évtizedes távlatban is korszerű hajtásrendszerű, a közforgalmú közlekedésben elvárt kényelmi szintet nyújtó, minőségi hajóparkra van szükség ahhoz, hogy az ágazat teljesítőképessége érdemben növekedhessen. A városi és elővárosi viszonylatok kiszolgálása más-más hajótípust igényel. A korszerűbb hajók fenntartása a korábbinál lényegesen magasabb üzemeltetési színvonalat követel meg, ezért a karbantartó létesítményeket is fejleszteni kell.



AZ AKADÁLYMENTES JÁRMŰVEL NYÚJTOTT SZOLGÁLTATÁSOK ARÁNYA A BUDAPESTI KÖZLEKEDÉSI HÁLÓZATON (2020)

2.1.2 AKADÁLYMENTES JÁRMŰVEK

Az elavult járműpark és infrastruktúra miatt a közlekedési rendszer nagy része nem akadálymentes, ráadásul a probléma éppen a hálózat gerincét alkotó, nagy kapacitású metró- és villamosvonalakon a legsúlyosabb.

Az infrastruktúra fejlesztése fontos lépcső a közlekedésen belüli hozzáférési esélyegyenlőség megteremtésében is, a járműállomány fejlesztése pedig humanizálja a közlekedést és megteremti az esélyegyenlőség technikai feltételeit. Az akadálymentes járműveknek köszönhetően a közösségi közlekedési szolgáltatás a mozgásukban korlátozottak számára is valós alternatíva lesz, és a korlátozottan közlekedni képes csoportok (idősek, gyermekes szülők és babakocsival közlekedők) számára is könnyebb, biztonságosabb és vonzóbb lesz a közösségi közlekedés.

Budapest autóbuszos hálózatában még mindig kevés a korszerű és akadálymentes jármű, ami az utazás kényelmét és egyes társadalmi csoportok hozzáférhetőségét csökkenti. A járműfejlesztések eredményeként egyre nő a forgalomban lévő alacsonypadlós autóbuszok száma, terveink szerint 2018-ra eléri a 100%-ot, ezzel is növelve a mozgásukban korlátozottak mobilitását.

2.1.3 A JÁRMŰVEK ÜZEMELTETÉSI FELTÉTELEINEK BIZTOSÍTÁSA, JÁRMŰTELEP-FEJLESZTÉSEK

A közlekedés jármű- és eszközállományának korszerűsítéséhez, fejlesztéséhez hozzátartozik az új, magasabb műszaki színvonalú járművek üzemeltetése és a járműtelepek korszerűsítése is. A hálózatbővítési projektekhez kapcsolódva felülvizsgáljuk a járműtelepek elhelyezkedését és hosszabb távú szerepét, és a városrendezési tervezéssel összhangban új járműtelepek létesítésére is javaslatot teszünk.

2.1.4 KERÉKPÁRSZÁLLÍTÁSRA ALKALMAS KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSI JÁRMŰVEK ELTERJESZTÉSE

A kerékpárszállítás lehetőségeinek bővítése növeli a kerékpár hatótávolságát, segíti a hegyvidéken lakók kerékpározását, támogatja a turisztikai forgalmat, valamint növeli a kerékpárhasználat biztonságát, megbízhatóságát, vonzerejét. Hosszú távú cél a város egész területén a megbízható közösségi közlekedéssel kombinált kerékpárszállítás feltételeinek megteremtése. Ennek első lépéseként a kerékpárszállítást a kevésbé forgalmas időszakokban az erre alkalmas járműveken tesszük lehetővé, ez a rendszer a kihasználtságától függően tovább bővíthető. A meglévő járműpark (fogaskerekű és hévkocsik) fokozatos átalakítása, kerékpárszállítási kapacitásuk bővítése és komfortosabbá tétele mellett az új busz, villamos, troli és metró járműbeszerzésekkor is szempont, hogy a kerékpárszállítás biztosítható legyen rajtuk.

2.2 KÖRNYEZETBARÁT TECHNOLÓGIÁK

A KLÍMAPOLITIKÁT SEGÍTŐ JÁRMŰTECHNOLÓGIAI MEGOLDÁSOK ELTERJEDÉSÉNEK ÖSZTÖNZÉSÉVEL

Az Európai Unió kiemelt célja, hogy 2030-ig mintegy 20%-kal kell a 2008-as évi szint alá csökkenteni a közlekedésből származó, üvegházhatást okozó gázok kibocsátását. A gépjárművek fejlesztésében és a forgalomirányításban alkalmazható új technológiáknak kulcsszerepe lesz e téren. A járművek energiahatékonysági teljesítményének javítása, a fenntartható módon előállított tüzelőanyagok és meghajtórendszerek bevezetésének támogatása csökkenti a közlekedés károsanyag-kibocsátását.

Mind a közösségi közlekedés, mind az egyéni közlekedés járműparkjában ösztönözzük az innovatív környezetbarát fejlesztéseket.

2.2.1 ZÉRÓ EMISSZIÓS JÁRMŰVEK BESZERZÉSE

Budapesten az elavult dízelmotoros autóbuszok súlyos környezetterhelést okoznak, ami különösen a sűrűn lakott központi területek életminőségét rontja. Mindez az új technológiákkal hajtott járművekkel jelentősen csökkenthető. A zéró emissziós és megújuló energiával hajtott járművek fővárosi alkalmazhatóságát kutatásfejlesztési partnerség keretében vizsgáljuk.

A környezetkímélő trolibuszhálózat bővítéséhez az elszigetelt részeket össze kell kötni, és új területeken is ki kell alakítani a felsővezetékek rendszerét. Az önjárásra is képes járművek arányának növelésével még rugalmasabb lehet a szolgáltatás alakítása. A meglévő trolibusz infrastruktúra az elektromos hajtású autóbuszüzem telepítésének és kiterjesztésének is hátteret ad. A technológiai fejlődéssel elmosódhat a határ a ma még különböző alágazatok között, vagyis az autóbuszos és trolibuszos üzemekből olyan optimalizált üzemmód alakulhat ki, amelyben a járművek a végállomásokon és az intenzíven igénybe vett szakaszokon felsővezetékkel, az elágazó hálózatrészeken pedig anélkül közlekedhetnek.

2.2.2 KÖRNYEZETBARÁT KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSI TECHNOLÓGIÁK TÁMOGATÁSA

A városi életminőséget rontó egyik fő tényező a közúti járművek okozta légszennyezés, ezért ennek csökkentése nemcsak a közösségi közlekedési járműpark cseréjekor, hanem az egyéni gépjárműközlekedésben is cél. A fosszilis üzemanyagok megújuló energiával, alternatív üzemanyaggal történő felváltása a közlekedési iparág legnagyobb kihívása, ezért az Európai Bizottság kötelező érvényű rendelkezéseket fogalmazott meg a környezetbarát üzemanyagok elterjedésének elősegítésére. Az alternatív meghajtási módok elterjedésének támogatásával, a 2016-ig elkészülő EU-szabványoknak megfelelő újratöltő állomások telepítésének ösztönzésével mérsékelhető a környezetbarát járművek jelenlegi versenyhátránya. A környezetbarát üzemanyagok és zéró emissziós hajtásrendszerek elterjedését a közlekedési módok befolyásolását célzó pénzügyi intézkedések részeként adó- és díjkedvezmények bevezetésével, a környezetvédelmi célú behajtási korlátozások enyhítésével, valamint az elektromos töltőállomás-hálózat sűrű lefedettségű kiépítésével lehet segíteni.

A környezetbarát üzemanyagok és zéró emissziós hajtásrendszerek elterjedését a közlekedési módok befolyásolását célzó pénzügyi intézkedések részeként adó- és díjkedvezmények bevezetésével, a környezetvédelmi célú behajtási korlátozások enyhítésével, valamint az elektromos töltőállomás-hálózat széles körű kiépítésével lehet segíteni.

2.2.3 A TAXIKÖZLEKEDÉS KÖRNYEZETVÉDELMI KÖVETELMÉNYRENDSZERÉNEK SZIGORÍTÁSA

A város élhetőbbé tétele és a környezeti terhelések csökkentése érdekében megfogalmazott szabályozás már most előírja, hogy csak EURO4 környezetvédelmi besorolású járművel lehet taxiszolgáltatást végezni a fővárosban. Ennek szigorítása, az EURO5-ös besorolás kötelezővé tétele is célunk. A légszennyezés csökkentésének további ösztönzése érdekében a hibrid, a tisztán elektromos és a sűrítettföldgáz-üzemű személytaxik 20%-os díjkedvezményben részesülnek a taxiállomások használatakor. Az elektromos üzemű járművek nem terjedhetnek el megfelelő infrastruktúra nélkül, ezért cél, hogy minél több taxiállomáson integrált elektromos töltőállomás létesüljön.

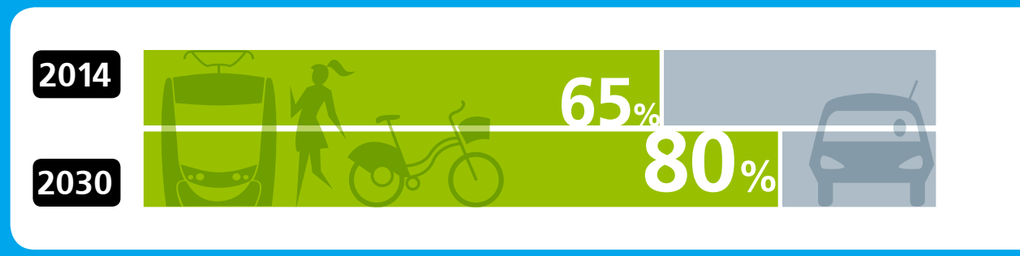
2.2.4 KÖRNYEZETBARÁT TECHNOLÓGIÁK AZ ÁRUSZÁLLÍTÁSBAN

A jelenleg érvényben lévő Budapest Teherforgalmi Stratégia 2018-ig határozza meg a környezetbarát járművek támogatásának intézkedési lépéseit, a környezetszennyező járművek fokozatos kiszorítását. A környezetvédelmi besorolásra vonatkozó tiltásokkal párhuzamosan a környezetbarát, alternatív meghajtású járművek támogatása is fokozatosan hangsúlyt kaphat (elektromos, hidrogénüzemű és hibrid technológiák, emberi erővel hajtott járművek, teherkerékpárok). Az intelligens rendszerek elterjedésével és alkalmazásával, a valós idejű információszolgáltatással a forgalmi torlódások jelentősen csökkenthetőek, és tovább növelhető a city-logisztika hatékonysága.

3

JOBB SZOLGÁLTATÁSOK

HATÉKONYAN SZERVEZETT ÉS INTELLIGENS,
SZÉLES KÖRŰEN HOZZÁFÉRHETŐ, JÓL INFORMÁLÓ
INTEGRÁLT KÖZLEKEDÉSI RENDSZER MEGVALÓSÍTÁSÁVAL



A KÖRNYEZETTUDATOS KÖZLEKEDÉSI MÓDOK ARÁNYA 15 SZÁZALÉKPONTTAL NŐ 2030-RA

A kőolajfüggőség megszüntetéséhez nem hagyatkozhatunk mindössze egy technológiai megoldásra. Egyszerre több új technológiára támaszkodó, újfajta mobilitás koncepcióra és fenntarthatóbb magatartásformákra van szükség.
EU *Fehér Könyv* (43.)

Ahhoz, hogy a gyalogos és kerékpáros közlekedés népszerűségét és a közösségi közlekedés versenyképességét növeljük, felhasználóbarát, emberközpontú szolgáltatásokra van szükség. A közlekedési módválasztás befolyásolásának számos lehetőségét nem használtuk ki eddig Budapesten: az igények formálása adminisztratív szabályozó eszközökkel, alternatív mobilitási lehetőségek bevezetésével, kampányokkal és szemléletformálással jól kiegészítheti a hagyományos, kínálat alapú infrastrukturális közlekedésfejlesztési törekvéseket.

3.1 A SZOLGÁLTATÁSI SZÍNVONAL JAVÍTÁSA

NORMATÍV FINANSZÍROZÁSSAL, EGYSÉGES UTASTÁJÉKOZTATÁSSAL, ÖSSZEHANGOLT MENETRENDEKKEL, BŐVÜLŐ INTELLIGENS SZOLGÁLTATÁSOKKAL

A közlekedési szolgáltatások minősége, hozzáférhetősége és megbízhatósága egyre fontosabbá fog válni a következő években, többek között a népesség öregedése és a tömegközlekedés népszerűsítésének szükségessége folytán. Vonzó járatsűrűség, kényelem, könnyű elérhetőség, megbízhatóság és intermodális integráltság: ezek a minőségi szolgáltatás fő jellemzői. A háztól házig tartó, zökkenőmentes mobilitás szempontjából ugyanilyen lényeges – a személyszállításban és az árufuvarozásban egyaránt – a menetidőről és az útvonalváltozatokról való tájékozódás lehetősége.
EU *Fehér Könyv* (41.)

Budapest számos útvonala őrzi még az évtizedekkel ezelőtti, a személygépjárműveknek kedvező módon kialakított forgalomtechnikai megoldásokat, amelyek a közösségi közlekedés szempontjait nem vagy csak kevéssé veszik figyelembe. Az olyan járatok, amelyeknél a menetidő jelentős részét várakozás tölti ki, az egész közösségi közlekedés versenyképességét és vonzerejét rombolják. A különböző közlekedési módok kapcsolódási területén több helyen is rosszul van megszervezve az utasátadás, illetve az átszállás, és kényszerűségből állandósultak a szabálytalan, balesetveszélyes ad hoc megoldások.
A jelenlegi budapesti tarifa- és jegyrendszer Európában egyedülállóan korszerűtlen. Az elavult technológia megakadályozza, hogy az egyszeri utakra szóló menetjegyeken és a bérleteken kívül további, más városokban bevált, népszerű jegyfajtákat is bevezethessünk. A budapesti városi közlekedési tarifarendszer Európa egyik legelmaradottabb

rendszere, az utastájékoztatás és a közlekedési információs szolgáltatások az elmúlt évek fejlesztései ellenére továbbra sem egységesek.
Az utasbarát közlekedési intézkedésekkel vonzóbbá tesszük a közösségi közlekedést, javítjuk a különböző közlekedési módok használatának feltételeit. A szolgáltatások bővítésével az utazási lánc jól tervezhetővé válik, az egyéni igények rugalmasan kezelhetőek.

3.1.1 EGYSÉGES UTASTÁJÉKOZTATÁS ÉS INFORMÁCIÓS SZOLGÁLTATÁSOK

A fővárosi közlekedés magas szintű szolgáltatásai között kiemelt helyet kap az utazók folyamatos tájékoztatása, az egyéni és közösségi közlekedési lehetőségek valós idejű megismertetése. Az új évezred infokommunikációs forradalma a budapesti közlekedésben is lezajlik: a legmodernebb technológiai újítások segítik, hogy a közlekedők a lehető leggyorsabban érjék el céljukat. A kiépülő integrált utastájékoztatási rendszer valós idejű, percre pontos forgalmi tájékoztatást nyújt a főváros legfontosabb módváltó pontjain és mobil eszközökről is elérhető online felületein. Minőségi tájékoztató felületek kialakításával megváltozik a Budapest városképét is jelentősen meghatározó közlekedési rendszer arculata is: minden részletre kiterjedően modernizáljuk a statikus útbaigazító rendszereket, egységes arculatot kapnak a járművek belső felületei, a kihelyezett tájékoztatók, menetrendek, térképek. Megújulnak a közösségi közlekedés megállói, a régi, elavult megállóhelyi táblákat informatív és dekoratív tájékoztatás váltja fel, a turisták tájékozódását a forgalmas felszíni csomópontokon a wifikapcsolattal rendelkező, interaktív útbaigazító oszlopok könnyítik meg. A közlekedésben résztvevők kiszolgáltatott utasból tudatos utazókká, ügyfélből partnerré válhatnak, utazással kapcsolatos döntéseiket még az utazás megkezdése előtt pontos, valós idejű információk alapján hozhatják meg. E döntéseiket segíti a modern kommunikációs eszközökre kialakított, személyre szabott online, illetve interaktív helyszíni tájékoztatás.

3.1.2 ELEKTRONIKUS JEGYRENDSZER

A közösségi közlekedés vonzerejének, versenyképességének fontos tényezője a jegyrendszer, ide értve a menetdíjak mértékét, a menetdíjstruktúrát, valamint a jegyekhez, bérletekhez való hozzáférési lehetőségeket, azaz az értékesítési rendszert is.

Az új, időalapú elektronikus jegyrendszer bevezetése összetett közlekedési és informatikai fejlesztés: egy modern, az utazóközönség szempontjait szem előtt tartó rendszer részeként megújul a tarifarendszer, a papíralapú rendszert érintés nélküli kártyás technológia váltja fel. Ehhez elektronikus jegykezelő készülékeket kell felszerelni a járműveken, a nagyobb forgalmú állomásokon pedig beléptető kapukat kell üzembe helyezni. A fejlesztéssel az értékesítési csatornák köre is bővül (internetes, telefonos, ATM-es vásárlási lehetőségek stb.). A rendszer részeként a fővárosi P+R parkolók elektronikus jeggyel is igénybe vehetőek lesznek.

Az időalapú, elektronikus díjfizetési rendszer az átszállásokat a menetdíjban foglalt szolgáltatásként automatikusan követi, így a rendszer az utazót mint a több elemű utazási lánc használóját érzékeli. Az elektronikus jegyrendszer emeli a szolgáltatási színvonalat, növeli a közösségi közlekedés versenyképességét és vonzerejét, csökkenti a jogosulatlan utazások számát, ezzel hozzájárul a fenntartható finanszírozáshoz.

Az elektronikus jegyrendszerből naprakész igénybevételi adatokat kaphatunk, amelyek fontos információk a szolgáltatás mennyiségi és minőségi fejlesztéséhez.

3.1.3 ÁTJÁRHATÓ MENETDÍJRENDSZER ÉS TARIFAKÖZÖSSÉG

A fővárosi menetdíjak teljes rendszerében integrált menetrend és menetdíjrendszer bevezetésére van szükség ahhoz, hogy a közösségi közlekedési módok felvehessék a versenyt az egyéni közlekedéssel. Különösen nagy jelentősége van ennek a regionális közlekedésben, így az integrált rendszernek részévé kell tenni a MÁV és a Volán elővárosi szolgáltatásait.

A jegyeket és bérleteket is magába foglaló integrált tarifarendszer lényeges előfeltétele a teljes értékű „S-Bahn" rendszerű gyorsvasúti közlekedés megteremtésének.

3.1.4 A VÁROSI-ELŐVÁROSI MENETREND HARMONIZÁCIÓJA ÉS A SZOLGÁLTATÁSOK ÖSSZEHANGOLÁSA

Az átszállásokat nem lehet mindenhol kiküszöbölni, de a fejlesztések törekszenek az átszállások kényelmének javítására, az ezzel járó időveszteség minimalizálására. Ennek egyik fontos formája a menetrendi összehangolás. Az integrált menetrend azt jelenti, hogy a különböző vonalak a csomópontokon összehangoltan találkoznak, ami elsősorban a ritkább követési idejű járatokon csökkenti hatékonyan az átszállási időveszteséget. Az elővárosi és városi menetrendek összehangolásával és a ráhordás erősítésével az elővárosi vasutak városi szakaszai aktívabb szerepet vállalhatnak a budapesti közlekedésben. Ez az integráció elsősorban az autóbuszos ráhordó járatokkal működhet, ugyanakkor az üzemidőket is össze kell hangolni, az első és utolsó vonatokhoz megfelelő átszálló kapcsolatok biztosításával.

Az elővárosi vonatok új viszonylatjelzési rendszere, viszonylatszámai is hozzájárulnak az integrált rendszer fejlesztéséhez. A menetrendi integráció legelső lépése a közös menetrendi felület kialakítása.

3.1.5 INTELLIGENS RENDSZEREK HASZNÁLATA A KÖZLEKEDÉS SZERVEZÉSÉBEN

Az útvonalválasztáshoz nyújtott, valós idejű információkkal szolgáló tájékoztatás, a forgalom befolyásolása változtatható jelzésképű táblákkal, a parkolásirányítás, az összehangolt, igényvezérelt forgalomirányítás, az egységes nyilvántartás, az adatbank, üzemeltetői adatbázis széles körű alkalmazása mind a kiszámítható és hatékony közúti közlekedésszervezést szolgálja.

Korszerű viszonylatszervezés, forgalomfüggő rendszerek létesítése

A közösségi közlekedési útvonalak forgalomtechnikai felülvizsgálata feltárja és elháríthatja a járművek meddő várakozását okozó tényezőket, és optimalizálja az egyéni közlekedéssel közös útfelületek térbeli és időbeli kihasználását. A forgalomtól függő szabályozástechnikai megoldások alkalmazása a közösségi közlekedés előnyben részesítését a kellő időben rugalmasan, veszteségek nélkül oldja meg, így az utazóknak kiszámítható és megbízható szolgáltatást biztosít.

Korszerű forgalomfelügyeleti rendszer alkalmazása

A korszerű forgalomirányítási rendszer a forgalmi zavarok hatékony kezelése mellett késés esetén is biztosítja a menetrendben előírt csatlakozásokat, valamint a valós idejű utastájékoztatási rendszernek folyamatos adatokat szolgáltat az aktuális forgalmi helyzetről. Zavar esetén az érintett utasokat informálja a helyzetről, a hiba elhárításával kapcsolatos intézkedésekről és a zavart szakasz elkerülési lehetőségeiről.

A közforgalmú járműveket előnyben részesítő megoldások bővítése

A napi autóhasználat mérséklése érdekében a közösségi közlekedést folyamatosan és érdemben kell előnyben részesítenünk. A közösségi közlekedés növekvő használatát korlátozások és többletdíj fizettetése helyett olyan attraktív szolgáltatások ösztönzik, amelyek önmagukban is látványosak és meggyőzőek (közvetlen járatok, autóbuszfolyosók, emelt sebességű, elkülönített villamospályák, busszávok, forgalmi előnyben részesítés).

INTEGRÁLT ADATRENDSZEREK

A vezeték nélküli technológiák, ezen belül is az intelligens mobil eszközök elterjedése új lehetőségeket nyit a közlekedés tervezésében és szervezésében: lehetőség nyílik a közlekedők egyedi, de anonim követésére, a valós utazási szokások megismerésére, valamint a közlekedők dinamikus tájékoztatására is. Az alábbi, új fejlesztési és fejlődési irányok, trendek rajzolódnak ki:

- a „predict and provide" típusú, hagyományos, előrejelzéseken és becsléseken alapuló közlekedéstervezési szemléletet az „aim and manage" típusú, a közlekedési igények befolyásolására fókuszáló szemlélet váltotta fel,
- eltolódás tapasztalható a fizikai infrastruktúra-fejlesztéstől az intelligens, infokommunikációs technológiai megoldások alkalmazása felé (a meglévő infrastruktúrák hatékonyabb kihasználásának ösztönzése),
- a személyi mobil eszközök elterjedése és fejlődése lehetőségeket nyit meg közlekedésszervezés számára,
- az Európai Unió szabványosítási politikája a nyílt adatok („open data"), az intelligens közlekedési rendszerek („ITS") és a multimodális útvonaltervezés elterjedését célozzák (városi infokommunikációs technológiák irányelv).

A közlekedésirányítás számára is rendkívül fontos a valós hálózati adatok gyűjtése és a visszacsatolás a forgalomirányító központ számára. Megfelelő mennyiségű és kellően megbízható forgalmi adatgyűjtő berendezés megléte és alkalmazása esetén a jelzőlámpa programok hálózati szinten optimalizálhatók, forgalomfüggő irányítási stratégiák alakíthatók ki.

A következő lépcsőfok az előrejelzés, amikor különböző forrásból származó adatok alapján dinamikusan, megfelelő valószínűséggel becsüljük meg a várható forgalmi helyzeteket. A jövőbeni, elkerülendő forgalmi helyzetek megelőzése érdekében tett befolyásolás csak az előbbi lépések után lehetséges. A fejlődési életgörbe aktuális csúcspontját a kooperatív, integrált közlekedési rendszerek jelentik; ez képviseli jelenleg a műszakilag elérhető legfejlettebb technológiát. Az infokommunikációs technológiák használata a közlekedés szervezésében tehát lehetőséget ad arra, hogy olyan új szolgáltatásokat kínáljunk a közlekedőknek, amelyek segítségével mind a közösségi, mind az egyéni közlekedés hatékonysága növekszik. Így érhető el, hogy a meglévő infrastruktúrarendszereket jobban kihasználjuk.

INTEGRÁLT SZOLGÁLTATÁSOK

A nagy mennyiségű városi közlekedési adat egységes gyűjtésével, kezelésével és elemzésével, a közlekedési infrastruktúra és szolgáltatások folyamatos monitorozásával, a közlekedők igényeinek jobb megismerésével összességében egy, a jelenleginél megbízhatóbb, biztonságosabb, környezetkímélőbb és adatvezérelt közlekedési rendszer alakítható ki és üzemeltethető. Az információtechnológiai fejlesztés a városi közlekedésszervezésben számos korszerű, integrált szolgáltatás biztosítását is lehetővé teszi:

- Egységes internet (WiFi) szolgáltatás a fővárosi közlekedési eszközökön és köztereken
- Intelligens forgalomszabályozás, jelzőlámpa-hangolás („zöld hullám")
- Egyszerűsített értékesítési csatornák (mobil díjfizetés, integrált felületen)
- Fejlett forgalomfigyelés, zavarérzékelés és elhárítás, hatékonyabb ellenőrzés
- Dinamikus forgalmi információs szolgáltatások
- A belső városrészek forgalomcsillapítása, szabályozás alapú védelme (teherforgalom, szmogriadó)
- Dinamikus parkolási rendszer
- Dinamikus forgalomterelés („SMART ROAD")

3.1.6 KÖZÖSSÉGI KERÉKPÁRRENDSZER MŰKÖDTETÉSE ÉS FEJLESZTÉSE, A KERÉKPÁROS SZOLGÁLTATÁSOK BŐVÍTÉSE

A fővárosban kialakított kerékpáros közösségi közlekedési rendszer, a MOL-Bubi olyan új, alternatív közösségi közlekedési szolgáltatás, amely Budapest belső, legsűrűbben lakott részén mindenki számára könnyen hozzáférhetően biztosítja a megfizethető közösségi, illetve ösztönzi az egyéni kerékpárhasználatot. A rendszert az üzemeltetés tapasztalatainak birtokában bővítjük és terjesztjük ki.

A mindennapi kerékpáros közlekedés ösztönzése, feltételeinek biztosítása érdekében közterületi kerékpártároló-telepítési program indul, a helyi beépítés és területfelhasználás igényeinek figyelembe vételével, hogy minden budapesti lakás közelében legyen elérhető, napi

használatra alkalmas kerékpártárolási lehetőség, illetve a kerékpárt bármely úti célhoz érkezve kényelmesen és biztonságosan lehessen rögzíteni a megfelelő kerékpártárolóban. Ezért a városközpontokban és kerületközpontokban, az intézményi, szolgáltatási, munkahelyi területeken, illetve a fővárosi tulajdonú közintézmények térségében legalább 200 méteres sűrűséggel kerékpártárolókat telepítünk.

A kerékpáros infrastruktúrához közvetlenül kapcsolódó, kiegészítő szolgáltatások megbízhatóvá és vonzóvá teszik a városi kerékpárhasználatot, ezek fejlesztésébe piaci szereplők is bevonhatók (kerékpárkölcsönzés, önkiszolgáló gyorsszerviz, szerviz, kerékpáros pihenő, kerékpáros túravezetés, idegenvezetés, kerékpáros központ).

3.1.7 AZ IGÉNYVEZÉRELT SZEMÉLYSZÁLLÍTÁSI SZOLGÁLTATÁSOK BŐVÍTÉSE

Nem minden városi közlekedési igény szolgálható ki gazdaságosan menetrend szerinti szolgáltatással (például az új, alacsony laksűrűségű településrészeken). E helyeken az egyéni motorizált közlekedés alternatíváját az igényvezérelt személyszállítási közszolgáltatás (Telebusz), illetve a meglévő menetrend szerinti személyszállítási közszolgáltatás térben vagy időben történő kiegészítése jelenti (megnyújtott menetidő vagy vonalhossz). A működő szolgáltatás felülvizsgálata, bővítése folyamatosan, program szerint zajlik.

3.1.8 AZ EGYSÉGES BUDAPESTI TAXISZOLGÁLTATÁS FEJLESZTÉSE

A fővárosi taxiszabályozás célja, hogy egyszerű tarifarendszerrel működő, kiszámítható, átlátható, egységes arculatú és megbízható szolgáltatás álljon az utazók rendelkezésére. Olyan feltételekre van szükség, amelyek növelik az utasok komfortját, biztonságát, és amelyek betartása folyamatos ellenőrzéssel biztosítható. A megbízható városi közlekedést szolgálja a járművek életkorának maximálása is.

3.1.9 AUTÓMEGOSZTÁS

A belső városrészek zsúfoltságát, a közutak és parkolófelületek terheltségét és az ezekből adódó környezeti következményeket enyhíthetik a városban az autók kihasználtságának fokozását célzó rendszerek. Az autómegosztás (carsharing) rendszer megvalósításával ugyanannyi járműhasználathoz kevesebb jármű, így kevesebb parkolóhely is elegendő, miközben a használók a mobilitási igényeiket olcsóbban elégíthetik ki (egy carsharing jármű kezdetben 3-5, később akár 10 magángépjárművet is kiválthat). A közösen használt személygépjárművek elterjedésének támogatására átfogó és konkrét javaslatokat és szabályozási megoldásokat egyaránt megfogalmazó koncepció készül.

3.1.10 A VÁROSI KÖZLEKEDÉS KÖZTISZTASÁGI, KÖZEGÉSZSÉGÜGYI FELADATAI

A 2014–2030 közötti időszakban elengedhetetlen a közlekedési rendszerek környezethigiénés helyzetének javítása, a közlekedéssel összefüggő főbb hulladékhigiénés hiányosságok megoldása.

A fővárosban élőket és az idelátogatókat azzal is lehet ösztönözni a közösségi közlekedés igénybevételére, ha a járművek és útvonalaik modernizálása mellett a higiénés feltételeket is javítjuk. Fokozott figyelmet kell fordítani a közterületek, a helyi közösségi közlekedési eszközök és azok megállóinak, valamint a távolsági busz- és vonatpályaudvarok tisztán tartására. A közterek élhetősége a gyalogos közlekesé vonzóbbá tétele érdekében, javítani kell Budapesten a közterületi és a pályaudvari illemhelyek higiénés állapotát, továbbá növelni kell a kulturáltan felszerelt, tiszta, ingyenes illemhelyek számát, amelyeket a mozgássérültek számára is megközelíthető és használható módon kell működtetni.

3.2 AKTÍV SZEMLÉLETFORMÁLÁS

A TUDATOS MÓDVÁLASZTÁS SEGÍTÉSE NAPRAKÉSZ INFORMÁCIÓSZOLGÁLTATÁSSAL, ÜGYFÉLKÖZPONTÚ KOMMUNIKÁCIÓVAL

Célunk segíteni a közlekedési módok fenntartható egyensúlyának kialakítását, hogy az emberek a mindennapi utazásaikkor megtalálják az optimális közlekedési megoldásokat.

3.2.1 TUDATOS MOBILITÁSRA, BIZTONSÁGOS KÖZLEKEDÉSRE NEVELÉS

A főváros közlekedésfejlesztésének középpontjában a városban élő és közlekedő ember áll. A közlekedéssel kapcsolatos ismeretek bővítését és az emberek saját mobilitásukkal kapcsolatos döntéseinek támogatását a folyamatosan bővülő tájékoztatás, az irányzott kampányok és a kutatás–fejlesztési együttműködések egyaránt segítik. Budapest továbbra is megrendezi az Európai Mobilitási Hét és Autómentes Hétvége rendezvényt, minden évben szeptember 16. és 22. között, amely a város- és közlekedésfejlesztés aktuális irányaira, az európai irányelvekre, valamint a közlekedésnek a városi életminőségére és a környezetre gyakorolt hatásaira hívja fel a városlakók figyelmét. Az iskolás korosztály szemléletformálásához ad segítséget a Budapest közreműködésével és az Európai Unió Intelligent Energy Europe (IEE) támogatásával zajló STARS kutatás-fejlesztési együttműködés, amely célja, hogy csökkentse az iskolába személygépkocsival érkező diákok számát az általános iskolai közösségek (diákok, tanárok és szülők) aktív részvételére fókuszáló akkreditációs program és népszerűsítő kampányok segítségével.

A balesetek számának és súlyosságának folyamatos csökkentése érdekében, a megfelelő infrastruktúra biztosítása mellett célzott kampányokkal, helyi és országos szintű képzési változtatások (például a KRESZ-oktatás Nemzeti Alaptantervbe való integrálásának) szorgalmazásával emeljük a közlekedési kultúra színvonalát.

3.2.2 SZEMLÉLETFORMÁLÓ KAMPÁNYOK, KOMMUNIKÁCIÓ

A biztonságos közlekedés érdekében a szabálykövető magatartás segítése tájékoztatással, folyamatos szemléletformáló kampányokban, aktív kommunikációs tevékenységgel valósul meg, amely a példamutatásra, a társadalmi előnyök tudatosítására helyezi a hangsúlyt. A könnyen érthető, visszacsatolási lehetőséget adó információk közvetítése portálon, közlekedési tanácsokat tartalmazó kiadványokban, információs szolgálaton, térképek, útvonaltervezők és hírlevél segítségével történik.

A kerékpározók számának növekedésével a kevésbé gyakorlott, tájékozatlan használók száma is emelkedett, emiatt megnőtt az igény a kerékpárosok szabálykövető magatartását elősegítő ismeretátadás, célzott kampányok iránt is.

3.2.3 ÜGYFÉLKÖZPONTOK

Nemcsak a közlekedő emberek szemléletének kell változnia, hanem a közlekedést szervező szolgáltató megközelítésének is. Az ügyfél-elégedettség és a felhasználói élmény maximalizálása érdekében az értékesítési csatornák újragondolására és új, ügyfélközpontú szemlélet kialakítására van szükség.

A megváltozott igények kielégítésére és a szolgáltatási színvonal emelésére, a főbb tömegközlekedési csomópontoknál, kiemelt utasforgalmú helyszíneken olyan ügyfélközpontok létesülnek, ahol a közlekedési szolgáltatások teljes körű ügyintézésére nyílik lehetőség. Az elektronikus jegyrendszer mellett a közösségi közlekedés integrált szolgáltatásaihoz, továbbá egyedi esetekben a fővároshoz, a kerületekhez, illetve társszolgáltatókhoz (MÁV-Start, Volánbusz) köthető egyéb ügyeket (pl.: MOL-Bubi, pótdíjbefizetés, általános tájékoztatás stb.) is lehet itt intézni. Az ügyfélközpontok kialakításával, továbbá az intelligens jegyautomaták folyamatos beüzemelésével a hagyományos jegypénztárak fokozatosan megszűnnek.

Az ügyfélközpontok típusai

Az akadálymentes kialakítású ügyfélközpontok típusára a jellemző utasforgalom alakulása szerint kétféle lehetőség van:

- **Ügyfélpont:** ahol a jelenlegi pénztárak általában ki tudják elégíteni az értékesítési igényeket, ugyanakkor indokolt a kiszolgálási színvonal növelése, az új funkciókból fakadó ügyintézés lehetőségének biztosítása.
- **Ügyfélcentrum:** olyan főbb csomópontokban, ahol a jelentős utasforgalom megköveteli a több ügyfélpulttal rendelkező kiszolgálóhelyiséget.

Az új szemléletű szolgáltatások és jegyértékesítés, az ehhez szervesen kapcsolódó nagy kapacitású ügyfélközpontok, valamint a megbízhatóan működő jegyautomaták együttesen alkalmasak a budapesti utasok és az idelátogató turisták kiszolgálására. Az ügyfélközpontok igényes kialakítása és színvonala, működése jelentősen javíthatja Budapestről kialakított képet.

3.2.4 KÖZLEKEDÉSTÖRTÉNETI EMLÉKEK BEMUTATÁSA, A KÖZLEKEDÉSI KULTÚRA OKTATÁSA

A budapesti közlekedés múltját számos világszínvonalú innováció fémjelzi, amelyek nagyban meghatározzák a főváros identitását, ezért bővítjük a nagyközönség hozzáférési lehetőségét a megőrzött értékekhez. Az elmúlt években az érdeklődő civilek és szakmabeliek összefogásának köszönhetően jelentős fejlődés ment végbe már e téren, de folytatódik a technikai emlékek bemutatása és felújítása, az üzemképes nosztalgiajárművek üzemeltetése. Számos nagyvároshoz hasonlóan a nosztalgiaüzem Budapesten is bővíti a turisztikai kínálatot, segítve a hely- és technikatörténeti ismeretek játékos és élvezetes formában való elmélyítését, formálva a felnövő generációk közlekedési tudatosságát. A nyílt napok intézményén túl ennek a feladatnak állandó helyszínre van szüksége, Budapesten belül, jó közlekedési kapcsolatokkal. Erre a helyre csoportosíthatók a jelenleg számos helyen szétszórt gyűjteményi elemek, muzeális és nosztalgiajárművek, valamint létrejön egy olyan oktatási helyszín, ahol formálható a felnövő generációk közlekedési tudatossága a hely- és technikatörténeti ismeretek játékos és élvezetes formában való elmélyítése által.

4

HATÉKONY INTÉZMÉNYRENDSZER

KÖVETKEZETES SZABÁLYOZÁSSAL,
ORSZÁGOS, REGIONÁLIS ÉS VÁROSI SZINTŰ HÁLÓZATI
KAPCSOLÓDÁSOK UTASBARÁT FEJLESZTÉSÉVEL

4.1 KÖVETKEZETES SZABÁLYOZÁS

A KÖZLEKEDÉSI CÉLOKAT TÁMOGATÓ INTÉZMÉNY- ÉS SZABÁLYRENDSZER KIALAKÍTÁSÁVAL

A budapesti közlekedés megújításának és folyamatos fejlesztésének elengedhetetlen feltétele, hogy a célrendszert hitelesen képviselő, azzal összhangban működő, felkészült intézményrendszer támogassa a változásokat. A megfelelő intézményi háttér kialakítása és stabil fenntartása teszi lehetővé, hogy a kitűzött célok meg is valósuljanak, és a kialakított rendszer hosszabb távon is fenntartható legyen.

A közlekedés szabályozási környezetének következetesnek, az átfogó célrendszerrel konzisztensnek kell lennie, annak megvalósulását segítenie kell, a fővárosban és az agglomerációban is.

4.1.1 A KÖZLEKEDÉSI INTÉZMÉNYRENDSZER ÁTALAKULÁSÁNAK TOVÁBBI TEENDŐI, A KÖZFORGALMÚ KÖZLEKEDÉS NORMATÍV, KISZÁMÍTHATÓ FINANSZÍROZÁSÁNAK MEGVALÓSÍTÁSA

A fővárosi közlekedési intézményrendszer 2010-től megkezdett átalakulása révén a közlekedési ügyek egységes, jól koordinált, a tulajdonosi, ellenőrző és szolgáltatói szinttől egyaránt elkülönített szervezeti formában valósulnak meg a Budapesti Közlekedési Központ keretein belül. Ennek a modellnek a továbbvitele és tökéletesítése mellett a következő időszaknak két fő feladata van az intézményrendszer terén.

Össze kell hangolni a jelenleg elkülönülő, de a fővárosi közlekedés részeként működő agglomerációs közlekedést és a városi közlekedésbe ma nem integrált, városon belüli hálózatokon zajló tömegközlekedést. Az egységes menetrend, egységes tarifarendszer és egységes információs rendszer megvalósítása minden modern metropolisz kulcsfontosságú képessége, ez Budapesten is feltétele a színvonalas és versenyképes közlekedésnek. Ez azonban csak megfelelő intézményi háttérrel érhető el.

Másrészt a hatékony intézményrendszerhez stabil, fenntartható és kiszámítható finanszírozási keretekre van szükség. A közforgalmú közlekedés finanszírozását kiszámíthatóvá, normatív alapúvá kell alakítani, ami biztosítja a jó gazdálkodás kereteit. Ez a finanszírozási modell lehetővé teszi a hatékony működést, a pazarló gyakorlatok megszüntetését, és megteremti a gazdaságos fejlesztések megvalósításának feltételeit.

A közlekedésszervező intézményi feladatokon túl tovább kell erősíteni a stratégiai tervezésen alapuló projektfejlesztés és projektmenedzsment gyakorlatát, amely a hatékony forrásfelhasználásnak és a tervek megvalósításának intézményi feltétele.

4.1.2 GAZDASÁGI ÉS ADMINISZTRATÍV ÖSZTÖNZŐK

Budapest közlekedési rendszerének működése és fejlődése nemcsak műszaki, hanem pénzügyi, gazdasági és szabályozási eszközökkel is befolyásolható. A város jövőképének megvalósulásához, a stratégiai célok eléréséhez felül kell vizsgálni és átalakítani a közúti közlekedésre vonatkozó szabályozási intézkedéseket: a fővárosi parkolási rendszert (a járművek várakozásának és tárolásának rendjét, a várakozási zónákat és díjakat), a közút- és közterület-használat és igénybevétel rendjét (behajtási szabályozás, engedélyezés és díjszabás, kedvezmények, „alanyi jogú" ingyenes lakossági parkolás). A környezetterhelés tágabb értelmezésével a rövid idejű közút- és közterület-használatot és a kisebb környezetterheléssel járó technológiákat (elektromos, megújuló vagy hibrid meghajtás) kell ösztönözni a gazdasági szabályozókon keresztül.

> Az úthasználati díj révén és a piactorzító adóztatás felszámolásával szintén előmozdítható a tömegközlekedés használata és az alternatív meghajtórendszerek fokozatos bevezetése.
> EU *Fehér Könyv* (32.)

A fővárosi ingatlanfejlesztések hatékony és környezetbarát közlekedési kiszolgálása érdekében olyan gazdasági ösztönzőrendszert kell kialakítani, amely a városfejlesztés szempontjából kívánatosnak ítélt területeken serkenti a magántőke aktivitását, és az eseti jellegű megállapodásokat kiváltva kiszámítható fejlesztési környezetet hoz létre. Gazdasági és adminisztratív szabályozók együttes alkalmazásával kell ösztönözni, hogy a nagy forgalmat vonzó városfejlesztési elképzelések csak kötöttpályás vonalakra való rászervezéssel, illetve közlekedési ellátottságtól függően valósulhassanak meg (amennyiben egy nagy mobilitási igényű ingatlanfejlesztés nem már meglévő, kapacitív – elsősorban kötöttpályás – hálózattal ellátott területen zajlik, a beruházás kötelező részeként bővíteni kell valamelyik alkalmas, nagy kapacitású vonalat, illetve át kell adni az ehhez szükséges forrásokat a közszférának).

> A „felhasználó fizet" és a „szennyező fizet" elvének teljes körű alkalmazására és a magánszféra bevonására kell törekedni a piactorzítások – azon belül a káros támogatások – kiküszöbölése, a bevételteremtés és a jövőbeli közlekedési beruházások finanszírozásának biztosítása érdekében.
> EU *Fehér Könyv* (2.5.)

4.1.3 A PARKOLÁS SZABÁLYOZÁSA

A forgalomban részt nem vevő járművek elhelyezése egyre nagyobb gonddal jár. A járműtárolás a sűrűn beépített, többszáz éves városrészekben a legnagyobb probléma, mert a lakásokhoz és intézményekhez ritkán tartozik telken belüli parkolóhely, a környező közterület és úthálózat pedig szűk. Ezt ellensúlyozandó, a belső kerületekben díjköteles ugyan a közterületi parkolás, de a nagy számban kiadott ingyenes vagy jelképes díjért megváltható helyi parkolási engedély miatt nem érvényesül a szabályozó hatás. Miközben a belvárosban az autók parkolóhelyet keresve köröznek, a közterületen kívüli, parkolóházakban és mélygarázsokban található közel 10000 parkolóhely kihasználatlan marad. A közterületi parkolásüzemeltetés széttagoltan működik, sem a várakozási övezetek kijelölése, sem a díjrendszer, sem a maximális várakozási időtartam nem egységes.

A belvárosi parkolóházaknak és mélygarázsoknak nem a városközpontba érkezőket, hanem minél inkább a helyben lakók gépjárműveinek elhelyezését kell szolgálnia, hogy felszabaduljanak a közterületi parkolóhelyek, és környezetük újratervezésével a városi közösségi élet különböző formái jelenjenek meg. A belső kerületekben megfelelő közlekedési kínálattal és tájékoztatással, valamint gazdasági ösztönzőkkel lehet egyre több lakost ráébreszteni arra, hogy számukra nem létszükséglet a saját személygépkocsi tartása, a közlekedés másképp is megoldható. Az átfogó parkolásszabályozásnak a többi közlekedési mód tervezett intézkedéseit is segítenie kell. Feladata egyrészt a parkolás egységes intézményi, finanszírozási rendszerének megalkotása, másrészt a beépítésekhez kapcsolt parkolási normák felülvizsgálata, vagyis a telken belüli és a intézményi parkolás szabályozásának korszerűsítése. Az egységes várakozási rendszer kialakításának alapja egy új, a kerületekkel közösen kidogozott, átfogó felmérésekre alapozott koncepció lehet.

A parkoláspolitika – és ennek részeként a parkolás-gazdálkodás – a közlekedéspolitika részeként stratégiai eszköz a mobilitási folyamatok kívánatos alakítására, a módválasztás befolyásolására, valamint a közterületi minőség javítására. Ehhez olyan, a város egészét egységesen kezelő parkolás-gazdálkodási feltételeket kell teremteni, amelyek keretében a lakóhelyi, a P+R és a cél parkolás egymásra építve, egy rendszerben kezelhető. Az egységes parkolás-gazdálkodás keretén belül, a szabályozási feltételeknek segítenie kell a közterületi és közterületen kívüli parkolás funkcionális együttműködését, a P+R parkolás népszerűvé válását, valamint a lakossági parkolás feltételeinek normativitását. Ez utóbbi, legnagyobb – a befolyásolás lehetősége alól ma kieső – szegmens szabályozása nélkül kívánatos parkoláspolitika nem érvényesíthető.

A parkolás-gazdálkodás rendszerszemléletben megvalósításra váró céljai:

- a módválasztás környezetorientált befolyásolása, az eszközváltás ösztönzése,
- a közterületek minőségjavítása, az utcai parkolás mérséklése, rendezése,
- a tartós parkolás közterületen kívüli létesítményekbe helyezése,
- a munkába járó autós forgalom belső területektől való távoltartása,
- a lakossági parkolás normatív – használóknak előnyt is nyújtó – ütemezett megoldása.

Fenti célok érvényesítése érdekében az alábbi feladatok végrehajtása szükséges:

- a szükséges intézményi, jogi és szabályozási háttér megteremtése,
- a szabályozás eszközrendszerével a finanszírozási háttér biztosítása,
- parkolás-gazdálkodási szervezet és parkolási alap felépítése,
- a parkolás-gazdálkodás üzleti szegmensének közösségi célok szolgálatába állítása,
- a parkolás-szabályozásba vont területek bővítése,
- az utcai parkolás csökkentése, forgási sebességének növelése,
- a lakossági parkolás differenciált szabályozása, tartós parkolásának közterületről való kivonása,
- a P+R parkolás vonzóvá tétele, kapacitásának lényeges növelése.
- a szükséges információs és irányítástechnikai háttér megteremtése.

4.1.4 A VÁROSNÉZŐ JÁRMŰVEK, TURISTABUSZOK KÖZLEKEDÉSÉNEK SZABÁLYOZÁSA

A főváros turisztikai látványosságait bemutató autóbuszos körutak járművei, útvonala, kiindulási és megállási pontjai is részei a budapesti közlekedésnek. Az érintett szakmai szervezetek (idegenforgalmi szakma, üzemeltető szervezetek, közlekedésszakma) bevonásával és friss felmérések alapján kell kialakítani a koncepció részletes intézkedéseit, a megállóhelyek kijelölését, a parkolási és tárolási létesítmények fejlesztését. Ennek megvalósítása segíti az infrastruktúra rendezettebb használatát és a zavartalanabb összközlekedési rendszert.

A hajózás fejlesztésekor is kiemelten kell kezelni a turizmus szempontjait. A hivatásforgalom és a szabadidős használat egyensúlya biztosítja a rendszer rentabilitását. A hajóforgalomnak a turisták városnéző útvonalaihoz kell csatlakoznia, ehhez kidolgozzuk a feltételeket és az érdekelt magánszolgáltatókkal való üzleti együttműködés modelljét.

4.1.5 INTEGRÁLT KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI ADATBÁZIS KIALAKÍTÁSA

A fővárosi közlekedési intézményrendszer átalakításakor a BKK-ban önálló szervezeti egységet hoztunk létre, amelynek munkája hozzájárul a javuló közlekedésbiztonsági trend megőrzéséhez. Ennek eszköze a balesetek megelőzését segítő szabályozás, a balesetek nyilvántartása, elemzése és javaslatok megfogalmazása, illetve a fejlesztési elképzelések közlekedésbiztonsági szempontú felülvizsgálata.

A balesetmegelőzés első lépése a baleseti okok felkutatása, a góckeresés. A bekövetkezett események vizsgálata és értékelése után határozhatók meg a teendők. A BKK a balesetek pontos kiértékelésének elősegítésére saját baleseti adatbázis kialakítását kezdte meg, amelybe a Központi Statisztikai Hivatal adatainál lényegesen pontosabb és részletesebb adatok érkeznek közvetlenül a Budapesti Rendőrfőkapitányságtól és a fővárosi közterületfenntartótól. A kézi adatgyűjtés helyett folyamatosan, elektronikus kapcsolaton keresztül kapjuk az információkat, az így kialakuló adatbázis segíti a tervezési munkát. A baleseti trendhez igazodva egyre pontosabban tudjuk nyilvántartani az anyagi kárral járó baleseteket is.

4.2 TÉRSÉGI EGYÜTTMŰKÖDÉS A REGIONÁLIS ÉS NAGYTÉRSÉGI RENDSZEREK INTEGRÁCIÓJÁNAK SEGÍTÉSÉVEL

4.2.1 A FŐVÁROSI TÉRSÉG KÖZLEKEDÉSÉNEK MEGFELELŐ SZINTŰ INTEGRÁLTSÁGÁT BIZTOSÍTÓ INTÉZMÉNYI KAPCSOLATOK KIALAKÍTÁSA

A fővárosi közlekedési intézményrendszer változásai mellett a budapesti városi és elővárosi közlekedésben szűkültek az együttműködés intézményesített keretei. A 2005-ben létrehozott budapesti közlekedési szövetségi együttműködés (BKSZ) döntés-előkészítő és végrehajtó szervezetét a tulajdonosok 2011-ben megszüntették. A városi és elővárosi személyközlekedési közszolgáltatások együttműködése a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium (NFM) és a Fővárosi Önkormányzat között folyamatos, de nem formalizált. A fővárosi és az elővárosi személyszállítási közszolgáltatások igénybevételére jogosító egységes jegy- és bérletrendszer Budapesten belül működik, amely megrekedt a közlekedési szövetségi együttműködés idejében kialakult állapotában.

A főváros és környéke jelenlegi, széttagolt közlekedési ellátási felelősségi rendszere nem kedvez a közlekedési integrációnak. A városkörnyékről naponta érkező ingázók utazását a városi és elővárosi közlekedés fokozottabb összhangját biztosító, regionális közlekedésszervező intézmény segíthetné, az ellátásért felelősök (a Fővárosi Önkormányzat az illetékes minisztérium és akár az érintett önkormányzatok) együttműködésében. A személyszállítási szolgáltatásokról szóló törvényben előírt fővárosi és elővárosi egységes menetdíjrendszer a jelenlegi tarifaközösség kiterjesztésével és továbbfejlesztésével történő teljes körű megvalósítása jelentős mértékben előremozdítja a városi és elővárosi közösségi közlekedés versenyképes működését.

4.2.2 EGYSÉGES FORGALMI MODELL KIDOLGOZÁSA

A fővárosban 2004-ben készült az utolsó reprezentatív, nagymintás kutatás. Az elmúlt több mint tíz év társadalmi és gazdasági változásainak a közlekedési szokásokra való hatásáról csak szakértői becslések álltak rendelkezésre, hiányzott a rendszeres adatfelvétel. Évtizedes hiányt pótol, hogy az egyes fővárosi közlekedésfejlesztési projektek hatásainak elemzésére, illetve a fejlesztési alternatívák azonos szempontok szerinti összehasonlítására Budapest és agglomerációja teljes területét lefedő, egységes forgalmi modell készül az Európai Unió támogatásával. A megrendelői (fővárosi) tulajdonú modell kidolgozásakor tíz év óta először az egész térséget átfogó forgalmi felmérések is készülnek a fővárosi utazási szokások, mobilitási döntési mechanizmusok és a forgalom volumenének meghatározására.

Az egységes forgalmi modell és a hozzá kapcsolódó folyamatos forgalmi monitoring segíteni fogja a budapesti és városkörnyéki fejlesztési elképzelések felülvizsgálatát, illetve az új projektek értékelését. A forgalmat pontosan tudjuk elemezni, így a modell a korszerű közlekedéstervezés gyakorlati eszközévé válik, és hozzájárul a közlekedési rendszert fejlesztő költséghatékony, időben és térben jól tervezhető és megvalósítható beruházások előkészítéséhez.

4.2.3 A JÁRMŰVEK ÖSSZTÖMEGÉN ALAPULÓ ZÓNARENDSZER-SZABÁLYOZÁS SZIGORÍTÁSA ÉS A KÖRNYEZETVÉDELMI TULAJDONSÁGON ALAPULÓ FORGALMI KORLÁTOZÁSOK

Napjaink fővárosi áruellátása heterogén: egyes kereskedelmi és szolgáltató cégek rendelkeznek raktárakkal a főváros körüli logisztikai gyűrűben, a szállító járművekről ott rakodnak át a városi áruterítésre alkalmas járművekre. A szállítmányok nagy része azonban még mindig hagyományosan, egyenesen a termelőktől érkezik, zömében terítő fuvarként. Az árufuvarozásban az utóbbi időszakban új trendek jelennek meg, az online vásárlás miatt egyre nagyobb a futárszolgálatok és a közvetlen házhozszállítás szerepe is.

A belső városrész áruszállítási kiszolgálása esetleges, a korlátozott parkolási, megállási lehetőségek, a kijelölt rakodási területek szűkössége, a közúti kapacitás rossz kihasználása miatt sokszor zavarja a közúti forgalmat és a közösségi közlekedést. Az áruszállítás időben és térben koncentráltan zajlik, nincs megfelelő szabályozás és gyakorlat a reggeli torlódás elkerülésére, a szabályok betartatására.

A városi áruszállítást alacsony károsanyag-kibocsátású városi teherjárművekkel kell megoldani, így az elektromos, hidrogénüzemű és hibrid technológiák alkalmazásával, emberi erővel hajtott járművek használatával nemcsak a káros anyag mennyisége, hanem a zajszennyezés is csökken.

Az árufuvarozásban a távolsági fuvarozás és a szállítás utolsó szakasza (az „utolsó mérföld") közötti kapcsolódást kell hatékonyabban megszervezni. A cél az, hogy az egyéni kézbesítés, vagyis a fuvar „legkevésbé hatékony" szakasza minél rövidebb legyen. Az intelligens közlekedési rendszerek használatával támogatott valós idejű forgalomirányítás révén lerövidíthető a kézbesítési idő és csökkenthető a torlódás a fuvar utolsó szakaszában. Ezt alacsony kibocsátású városi tehergépjárművekkel lehetne megoldani. Az elektromos, hidrogénüzemű és hibrid technológiák alkalmazása nemcsak a levegőbe kerülő káros anyag mennyiségét, hanem a zajszennyezést is csökkentené, így a városon belüli árufuvarozásra nagyobb részben kerülhetne sor éjjel. Ezáltal enyhülne a reggeli és délutáni csúcsforgalom idején jelentkező közúti torlódások problémája.

Az árufuvarozásban a távolsági fuvarozás és a szállítás utolsó szakasza (az „utolsó mérföld") közötti kapcsolódást kell hatékonyabban megszervezni. A cél az, hogy az egyéni kézbesítés, vagyis a fuvar „legkevésbé hatékony" szakasza minél rövidebb legyen. Az intelligens közlekedési rendszerek használatával támogatott valós idejű forgalomirányítás révén lerövidíthető a kézbesítési idő és csökkenthető a torlódás a fuvar utolsó szakaszában. Ezt alacsony kibocsátású városi tehergépjárművekkel lehetne megoldani. Az elektromos, hidrogénüzemű és hibrid technológiák alkalmazása nemcsak a levegőbe kerülő káros anyag mennyiségét, hanem a zajszennyezést is csökkentené, így a városon belüli árufuvarozásra nagyobb részben kerülhetne sor éjjel. Ezáltal enyhülne a reggeli és délutáni csúcsforgalom idején jelentkező közúti torlódások problémája.

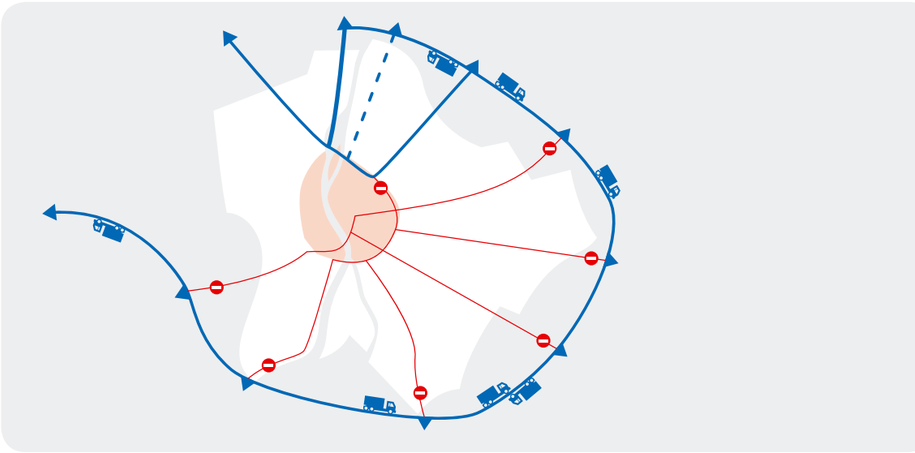
EU *Fehér Könyv* (33.)

4.2.4 TEHERFORGALMI BEHAJTÁSI SZABÁLYOZÁSI RENDSZER MŰKÖDTETÉSE ÉS FEJLESZTÉSE

A főváros területét érintő teherforgalmi igények három fő csoportba oszthatók:

- átmenő teherforgalom (fővárosi úti cél nélkül)
- célforgalmi teherforgalom (fővárosi úti céllal)
- városi belső teherforgalom (a főváros pontjai közötti szállítások)

A fővárosban az elmúlt évtizedek gazdasági folyamatai jelentősen megváltoztatták a funkciókat: az elhagyott iparterületeken, a barna zónának nevezett városi térségekben a termelőüzemek megszűntek, a helyükre (a meglévő infrastruktúrát felhasználva) logisztikai vállalkozások települtek. Ez a folyamat 2008-ig folyamatosan erősödött, és csak a fővárosi teherforgalomban ekkor bevezetett, Budapest egész területére kiterjedő össztömeg-korlátozás hozott



AZ ÁTMENŐ TEHERFORGALOM BEFOLYÁSOLÁSA

számottevő változást. Ezzel az intézkedéssel és az M0 keleti szektorának átadásával lehetőség nyílt a főváros területét terhelő átmenő teherforgalom teljes kizárására (kivétel a 10. számú főút–M0 kapcsolat). A város határa mentén, illetve az M0 autóút vonzáskörzetében, az agglomerációs települések által már korábban e célra biztosított területeken – részben a bevezetett korlátozások és a fizetendő behajtási díjak hatására – is megindultak a logisztikai fejlesztések. A fejlődést megtörte a gazdasági hanyatlás, de továbbra is intenzíven zajlanak a logisztikai, raktározási tevékenységek.

Budapest Teherforgalmi Stratégiájával olyan rendszert alakítottunk ki, amely az átmenő szállítmányokat távol tartja a várostól, de megkönnyíti a város termelő és logisztikai bázisainak megközelítését. Az átmenő teherforgalmat a korlátozott forgalmi övezetek (teherforgalmi zónák) sikeresen szabályozzák. Egyes övezetekben a város belső teherszállítását és a szektorok közötti mozgást csak engedéllyel (behajtási hozzájárulással) rendelkező járművek végezhetik.

A 2014–2018 közötti intézkedések célja a fővárosba érkező áruszállítás útvonalválasztásának és időszakának szabályozása, befolyásolása. A célforgalmat szolgáló, sugárirányú útvonalak számának és hosszának csökkentésével a jórészt 40 tonnás szállítmányokkal kiszolgált, belső városi logisztikai területeken működő, de nem a várost szolgáló telephelyek kitelepítését kell ösztönözni. Ezt a folyamatot segítheti a város körüli, külső logisztikai gyűrűben tapasztalható kínálat bővülése és az ingatlanfejlesztések megélénkülése a barna zónában.

A teherforgalmi behajtási rendszerben az átfogó szabályozás mellett elengedhetetlen az ellenőrzések folyamatos fejlesztése. A megállításos ellenőrzés elégtelen és korszerűtlen, ezért intelligens technológián alapuló rendszer kialakításával és működtetésével, az országos közúti főhálózaton – részlegesen – bevezetett útdíjrendszerhez való kapcsolódással és az országos tapasztalatok figyelembevételével korszerűsítjük az ellenőrzést.

4.2.5 A LOGISZTIKAI ELLÁTÁS TERÜLETI IDŐBELI SZABÁLYOZÁSA, CITY LOGISZTIKAI FELADATOK

A logisztikai láncban szereplők érdekeinek összehangolásával a jelenlegi városi áruellátási gyakorlatot szervezett city logisztikává alakíthatjuk, amelynek fejlesztése a következő, 2014–2030-as programozási időszak kiemelt alágazati feladata. A városi logisztikai rendszer fontos részei a kiskereskedelmet kiszolgáló végpontok, kijelölt rakodási területek, amelyek növekvő használata miatti kapacitáshiány egyre nagyobb probléma a városszerkezetben. A városi logisztikai feladatok ellátására évtizedek óta működő kijelölt rakodási terület-hálózat és az ehhez kapcsolódó szabályozás (például az engedélyek kiadása) az elmúlt években alig változott. Eközben a város egyes részein robbanásszerű volt a közterület átalakulása, és új, jelentős logisztikai igényű funkciók jelentek meg. Különös figyelmet kell fordítani a városi szállítások IT alapú szervezésére, felügyeletére, a közterületi – elsősorban az alapellátást biztosító – kijelölt rakodási területek igénybevételének optimalizálására. Átfogó city logisztikai koncepciót kell megfogalmazni az intézményi, szolgáltatási háttér, a városi kiszolgáló kapcsolatok megteremtése és a logisztikai ellátás területi, időbeli szabályozása érdekében.

A city-logisztikai koncepció egyik legfontosabb eleme

- a kijelölt rakodási területek számának növelése
- a kijelölt rakodási területek kihasználtságának időbeli kiegyenlítése
- egyértelmű és egységes jelölésrendszerének kialakítása, jogszabályi környezetének egyértelműsítése
- a hozzáférés könnyítése
- az ellenőrzés egységesítése, szigorítása, ellenőrzési jogkörök tisztázása
- az előírások, az üzletek létesítési és üzemeltetési feltételeinek pontosítása (az áruellátási szemlélet beépítése az engedélyezési folyamatba)
- informatikai támogató rendszer bevezetése (időpont foglalás, információszolgáltatás).

A kijelölt rakodási területek használatát támogató informatikai rendszer bevezetésével csökkenthető az áruszállító járművek megállóhelykereséséből és szabálytalan megállásából származó torlódás, forgalmi akadályozás és az áruszállító is közelről, biztonságosan tud rakodni. A rakodási területek informatikai támogatásával (intelligens oszlopok elhelyezésével) lehetőség nyílik a rakodóhely előzetes lefoglalására, információszolgáltatás biztosítására a várható foglaltságról és szabad időpontokról, és más rendszerekkel integrálva az aktuális forgalmon alapuló eljutási időt és útvonalat is meg lehet határozni, ami segítheti a regisztrált áruszállítók fuvartervezését és a kiszámítható érkezést. A szállító járművek regisztrációja által további információ szerezhető az össztömeg-korlátozás alá nem eső járművekről is.

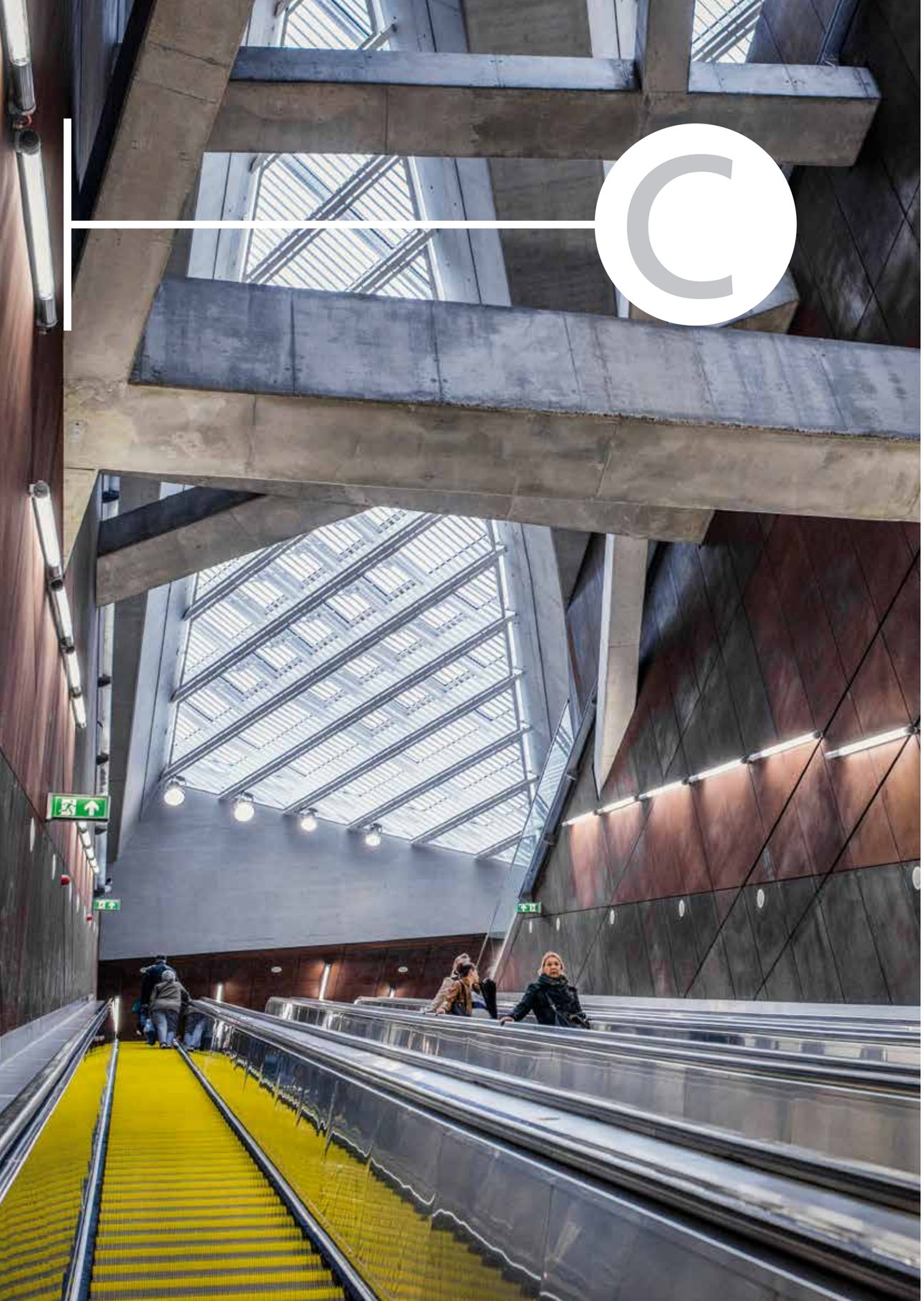
Az árufuvarozásban a távolsági fuvarozás és a szállítás utolsó szakasza (az „utolsó mérföld") közötti kapcsolódást hatékonyabban kell megszervezni, hogy az egyéni kézbesítés, vagyis a fuvar legkevésbé hatékony szakasza minél rövidebb legyen. Az intelligens közlekedési rendszerek használatával lerövidíthető a kézbesítési idő és csökkenthetőek a torlódások. A city logisztika időbeli szabályozásának célja, hogy a városon belüli árufuvarozásra nagyobb részben éjjel kerüljön sor, hogy a reggeli és délutáni csúcsforgalom idején jelentkező közúti torlódások enyhüljenek. Az éjjeli áruszállítás vonzóbbá tételéhez a rakodásra alkalmas felületek kiterjeszthetőek, új területek vonhatóak be, alkalmazhatóak kombináltan (például: éjszakai buszsávok, taxidrosztok stb).

4.2.6 INTELLIGENS CITY-LOGISZTIKAI HÁLÓZAT FEJLESZTÉSE

A városi közlekedési adatok egységes gyűjtésével, kezelésével és elemzésével, a közlekedési infrastruktúra és szolgáltatások folyamatos monitorozásával, a közlekedők igényeinek jobb megismerésével összességében a jelenleginél megbízhatóbb, biztonságosabb, környezetkímélőbb és hatékonyabb közlekedési rendszer alakítható ki és üzemeltethető. Ebbe a rendszerbe szervesen beleilleszthetőek a városi áruszállításhoz kapcsolódó közlekedési eszközök, infrastruktúraelemek, a vasúti infrastruktúrát is beleértve. Az intelligens rendszerek elterjedése is hozzájárulhat a környezetbarát, fejlett city-logisztikai hálózat kialakításához.

A szabályozás területén indokolt a minősített szállítmányozói háttér fogalmát bevezetni, kidolgozni és részletezni, hogy melyek azok a kritériumok, amelyek megfelelnek a jövőben alkalmazható szabályozott követelményeknek. Ennek meg kell vizsgálni a city-logisztikai hálózat megjelenését a városban az alábbi szempontok alapján:

- a közúti szállítási lánc végső állomás ponthoz kapcsolódás („utolsó mérföld", „utolsó méter")
- optimális járműparaméterek és alacsony károsanyag-kibocsátású megoldások
- elektromos járműhasználat és alternatív szállító járművek tervezhető üzembe állítása (teherkerékpár, elektromos szállítóeszközök)
- közlekedési csúcsidőn kívüli szállítások támogatása
- csomagpontok és konszolidációs központok kijelölése
- rakodási területet jelző intelligens oszlopok és támogató informatikai rendszerek bevezetése



C

ÉRTÉKELÉSEK

C.1 A STRATÉGIAI KÖRNYEZETI VIZSGÁLAT ÖSSZEFOGLALÁSA

A környezeti vizsgálatáról szóló 2/2005. (I.11.) kormányrendelet előírja közlekedésfejlesztési tervekhez stratégiai környezeti vizsgálat (SKV) készítését. A korábbi, 2009. évi BKRFT-hez nem készült SKV, így ennek pótlásaként a teljes tervre készült el a vizsgálat. A Balázs Mór-terv készítésekor a stratégiai célrendszer újragondolása során előállt változások miatt a végleges dokumentumra is el kellett készíteni a vizsgálatot.

Az SKV két fő részből tevődik össze. Az egyik a felülvizsgált projektlista elemeinek környezeti szempontú értékelése, ahol 36 darab projekt környezeti szakértői elemzésére került sor. Az SKV első részének eredménye egy 15 pontban összefoglalt ajánlás, és a 19 pontban projektenként és környezeti elemenként megfogalmazott részletes javaslatok. E javaslatok rámutatnak arra, hogy az egyes projektek megtervezése, megvalósítása, üzemeltetése közben mire kell majd kiemelt figyelmet fordítani. E tennivalókat a részletes tervezést meghatározó előírások is rögzítik, a stratégiai szintű tervezésre nincs kihatásuk.

A Balázs Mór-tervre tekintve nagyobb jelentősége van az SKV másik részének, amelynek keretében azt vizsgálták meg a szakértők, hogy a BKRFT majd a BMT célrendszere mennyire illeszkedik a főváros környezetpolitikai terveiben kialakított célrendszerekhez, konkrétan mennyire harmonizál a tematikus célprogramok kilenc környezeti céljával. Az SKV ezt a táblázatos összevetést megfelelési mátrixnak nevezi. E mátrix tehát azt hivatott bemutatni, hogy mekkora a megfelelés a két célegyüttes között, a közlekedési célok szolgálják-e a város környezeti stratégiai céljait, illetve, hogy a közlekedési célok nincsenek-e ellentmondásban a környezeti célokkal.

Pontozási rendszer	
2 pont	amennyiben a beavatkozás egyértelműen, közvetlenül és jelentősen támogatja a szempont teljesülését
1 pont	amennyiben a beavatkozás gyengén, vagy közvetve támogatja a szempont teljesülését
0 pont	amennyiben a beavatkozás összességében semleges hatást gyakorol a szempont teljesülésére
NR	ha a beavatkozás nem érinti a szempont teljesülését
?	ha a beavatkozás hatása nem megítélhető
PR	„lehetséges kockázat”, ha a beavatkozás közvetett hatásai környezeti, ökológiai kockázatot jelentenek
-1 pont	amennyiben a beavatkozás gyengén, vagy közvetve veszélyezteti a szempont teljesülését
-2 pont	amennyiben a beavatkozás egyértelműen, közvetlenül és jelentősen veszélyezteti a szempont teljesülését

KÖRNYEZETVÉDELMI CÉLOK – KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI IRÁNYOK MEGFELELÉSI MÁTRIX

FKP KÖRNYEZETI TEMATIKUS CÉLPROGRAMOK 1-9 BMT STRATÉGIAI CÉLOK I-III ÉS BEAVATKOZÁSI TERÜLETEK 1–4	Környezettudatos szemlélet a termelés és fogyasztásban, ill. a természeti erőforrások igénybevételében	Az éghajlatváltozáshoz hozzájáruló kibocsátások mérséklése, alkalmazkodás a változó környezeti feltételekhez	Környezet és egészség – a zaj- és levegőterhelés csökkentése	Budapest környezetminősége – a területhasználat és az épített környezet védelme	A biológiai sokféleség megőrzése, természet- és tájvédelem	A fenntartható terület- és földhasználattal összefüggő környezeti célok megjelenése a területfejlesztésben és településrendezésben	Vizeink védelme és fenntartható használata	A hulladékgazdálkodás hatékonyságának növelése, összhangban a környezeti célokkal	Környezetbiztonság – a rendkívüli környezeti és katasztrófahelyzetek megelőzése és elhárítása
I. ÉLHETŐ VÁROSI KÖRNYEZET a városfejlesztésbe integrált közlekedésfejlesztés a közlekedési igények és módválasztás befolyásolásával, a környezetterhelés csökkentésével, az esélyegyenlőség erősítésével	2	2	2	2	1	2	1	2	2
II. BIZTONSÁGOS, KISZÁMÍTHATÓ ÉS DINAMIKUS KÖZLEKEDÉS a közlekedési módok integrált fejlesztése hatékony szervezéssel, stabil finanszírozással és célirányos fejlesztéssel	1	1	2	2	1	1	1	1	2
III. KOOPERATÍV TÉRSÉGI KAPCSOLATOK a főváros térségi integrációjának megvalósítása a várostérségi együttműködést, illetve a gazdasági versenyképességet erősítő közlekedési rendszer kialakításával	1	1	2	2	1	1	0	1	1
1. TÖBB KAPCSOLAT új kapcsolatok teremtésével, a meglévő közlekedési hálózatok biztonságos és megbízható fejlesztésével, közterületek újrafelosztásával, utasközpontú intermodális kapcsolatok fejlesztésével	1	1	1	2	0	1	0	1	2
2. VONZÓ JÁRMŰVEK kényelmes, utasbarát járműpark kialakításával, környezetbarát technológiák elterjedésének ösztönzésével	2	2	2	2	0	1	1	2	2
3. JOBB SZOLGÁLTATÁSOK hatékonyan szervezett és intelligens, széleskörűen hozzáférhető, jól informáló integrált közlekedési rendszer megvalósításával	1	1	1	2	1	1	0	0	1
4. HATÉKONY INTÉZMÉNYRENDSZER következetes szabályozással, országos, regionális és városi szintű hálózati kapcsolódások utasbarát fejlesztésével	2	1	1	1	0	1	1	1	2

A táblázat kitöltése azt is ellenőrzi, hogy a célok megfogalmazása elég konkrét-e ahhoz, hogy mérlegelni lehessen az adott cél érdekében teendő lépések várható környezeti összefüggéseit.

KÖRNYEZETVÉDELMI CÉLOK – OPERATÍV CÉLOK MEGFELELÉSI MÁTRIX

FKP KÖRNYEZETI TEMATIKUS CÉLPROGRAMOK 1-9 BMT OPERATÍV CÉLOK 1-9	Környezettudatos szemlélet a termelés és fogyasztásban, ill. a természeti erőforrások igénybevételében	Az éghajlatváltozáshoz hozzájáruló kibocsátások mérséklése, alkalmazkodás a változó környezeti feltételekhez	Környezet és egészség – a zaj- és levegőterhelés csökkentése	Budapest környezetminősége – a területhasználat és az épített környezet védelme	A biológiai sokféleség megőrzése, természet- és tájvédelem	A fenntartható terület- és földhasználattal összefüggő környezeti célok megjelenése a területfejlesztésben és településrendezésben	Vizeink védelme és fenntartható használata	A hulladékgazdálkodás hatékonyságának növelése, összhangban a környezeti célokkal	Környezetbiztonság – a rendkívüli környezeti és katasztrófahelyzetek megelőzése és elhárítása
1.1 INTEGRÁLT HÁLÓZATFEJLESZTÉS intelligens kapcsolatokkal forgalmi aránytalanságokat csökkentő hálózatfejlesztéssel	1	1	1	2	0	1	0	1	2
1.2 ÉLHETŐ KÖZTERÜLETEK a közlekedési hálózatok megbízható és biztonságos működtetésével, korszerűsítésével, közterületek újrafelosztásával	2	2	2	2	1	2	1	2	2
1.3 ÁTJÁRHATÓ RENDSZEREK, KÉNYELMES MÓDVÁLTÓ PONTOKK integrált közlekedési hálózatok kényelmes módváltó pontokkal, interoperábilis rendszerek létrehozásával, intermodális kapcsolatok utasközpontú fejlesztésével, az eszközváltás és a turisztikai kapcsolatok javításával	1	1	1	2	0	1	0	1	2
2.1 KÉNYELMES, UTASBARÁT JÁRMŰVEK a járműpark energiatakarékossági akadálymentesítési szempontok szerinti megújításával, megbízható karbantartással	2	2	2	2	0	1	1	2	2
2.2 KÖRNYEZETBARÁT TECHNOLÓGIÁK a klímapolitikát segítő járműtechnológiai megoldások elterjedésének segítése	1	2	1	2	1	1	1	1	0
3.1 A SZOLGÁLTATÁSI SZÍNVONAL JAVÍTÁSA normatív finanszírozással, egységes utastájékoztatással, összehangolt menetrendekkel, bővülő intelligens szolgáltatásokkal	1	1	2	2	0	1	0	1	1
3.2 AKTÍV SZEMLÉLETFORMÁLÁS a tudatos módválasztás segítése naprakész információszolgáltatással, ügyfélközpontú kommunikációval	2	1	1	2	1	1	1	2	1
4.1 KÖVETKEZETES SZABÁLYOZÁS a közlekedési célokat támogató intézmény és szabályrenszer kialakításával	1	1	1	2	1	2	1	1	2
4.2 TÉRSÉGI EGYÜTTMŰKÖDÉS a regionális és nagytérségi rendszerek integrációjának segítésével	1	1	1	1	0	1	1	1	1

C.2 AZ EX-ANTE ÉRTÉKELÉS ÖSSZEFOGLALÓJA

A Balázs Mór-terv ex-ante vizsgálata végigkísérte a terv alakulási folyamatát a 2009. évi BKRFT felülvizsgálati folyamatától annak lezárulásáig, majd egy megváltozott célrendszer felépítéséig. A Balázs Mór-terv jelenlegi célrendszere nem egy szakértői séma alapján készült, hanem fokozatosan alakult ki, egyaránt támaszkodva a korábban elkészített szakmai előzményekre, azok tanulságaira, nemzetközi tapasztalatokra és ajánlásokra, de legfőképpen a főváros speciális és egyedi földrajzi, társadalmi, intézményi stb. körülményeire.

Az ex-ante értékelésben alapul vettük azt a nemzetközi tapasztalatot, hogy bár az értékelési folyamatnak vannak fontos sarokpontjai, a teljes eljárást nem célszerű egy séma merev követésével végrehajtani, hanem alkalmazkodni kell az adott tervezet műfajához és körülményeihez. A BMT helyzetértékelése rámutatott arra, hogy a hazai és ezen belül a fővárosi közlekedés működése és mai állapota bár jelentős mértékben külső meghatározó körülményeknek is függvénye, de legalább ilyen fontos tanulságai vannak annak is, hogy az adott peremfeltételeket mennyire mérte föl, vette figyelembe a mindenkori tervezés, és mennyire működött hatékonyan a saját rendelkezésre álló mozgástéren belül. A helyzetértékelés alapján azonosított kulcsproblémákkal a BMT készítői olyan széttagoltságokra, szabályozási hiányokra, torz forrásallokációkra hívták fel a figyelmet, amelyek megváltoztatása jelentős mértékben a szakma kezében van, saját szemléletének és munkájának a javításával kiküszöbölhető – miközben, paradox módon e lépéseknek a lényege éppen a másokkal történő együttműködésben, az egyoldalú szakmai szemlélet föladásában, az átfogóbb célok megértésében és tudomásul vételében, közös szakmaközi célok szolgálatában bontakozik ki.

A BMT ennek megfelelően a helyzetértékelés alapján a főváros városfejlesztési célkitűzéseire fókuszálva közlekedésspecifikus stratégiai céljait háromféle integrációs törekvés jegyében határozta meg. Az ex-ante értékelés kimutatta, hogy e háromféle integráció, a közlekedésen belüli integráció, a városfejlesztéssel való integráció és a főváros térségi integrációja hatékony válaszokat ígér a kulcsproblémaként feltárt, széttagoltsággal és elkülönüléssel összefüggő problémahalmazra. Az egyes integrációs területeken a BMT közérthető célokat fogalmaz meg, rendre az élhető városi környezet, a biztonságos, kiszámítható közlekedés és a kooperativ térségi kapcsolatok elérését tűzve ki.

A három közlekedésspecifikus cél elérése érdekében négy beavatkozási területen, így az infrastruktúra, a járművek, a szolgáltatások és az intézményrendszer területén merülnek föl a közlekedésfejlesztésnek tennivalói. Erre vonatkozóan a célrendszer belső konzisztenciáját nem is kellett külön az ex-ante értékelés keretében feltárni, mert maga a BMT tartalmazza annak levezetését, amikor a három cél, illetve a négy beavatkozási terület összefüggésében határozza meg a terv kilenc operatív célkitűzését. A dokumentum a négy beavatkozási terület mentén sorolja fel a kilenc operatív közlekedési célt, és ezekhez kapcsolja az intézkedéseket.

Az ex-ante értékelés készítője folyamatosan konzultált a terv készítőivel, és a korábbi fázisban már elkészített egy előzetes ex-ante értékelést. A folyamat során felmerült észrevételek döntő része időközben beépült a BMT-be. Azt a három kérdést, ahol szakmai vita, véleményeltérés alakult ki, az ex-ante értékelés részletes leírása tartalmazza.

Miközben a korábbi tervfelülvizsgálat során részletes társadalmi egyeztetésen esett át mind a terv, mind pedig annak stratégiai környezeti vizsgálata, addig a BMT készítésének 2013 novembere és 2014 májusa közötti időszakát inkább a struktúraépítési, szűkebben vett stratégiakészítési munkafolyamatok határozták meg. Az egyeztetési változat elkészültével megint a szélesebb részvételi formák időszaka következett.

A BMT társadalmi egyeztetési anyaga csak a beavatkozási területekre vonatkozóan határoz meg indikátorokat. Az ex-ante értékelő szerint a komplex, átfogó célterületekhez kapcsolódó jó indikátorok meghatározása fontos és sürgős gyakorlati kutatási feladat, és ilyenek kialakítására mindenképpen szükség van.

A BMT elkészítése és szellemisége jelentős előrelépés a fővárosi közlekedés stratégiai tervezésében, ám ennek valós hatása csak akkor lesz, ha a szemléletmódot és a belőle levezethető elveket sikerül érvényre juttatni a programkészítés további fázisaiban is, a projektek megvalósítása ezen az úton megy végbe, és nem a kész projektelképzelések köré épülnek álstratégiai ideológiák.

AZ INTÉZKEDÉSEK ÖSSZEFOGLALÁSA

AZ INTÉZKEDÉSEK ÖSSZEFOGLALÁSA

1 TÖBB KAPCSOLAT

1.1 Integrált hálózatfejlesztés
- **1.1.1** Közvetlen összeköttetést nyújtó közösségi közlekedési vonalak
- **1.1.2** A meglévő kötöttpályás hálózat korszerűsítése
- **1.1.3** Az elvágott városrészek összekapcsolása új dunai átkelésekkel és különszintű 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, kerékpárosbarát mellékúthálózat
- **1.1.8** A vízi közlekedés hálózatának bővítése és a kiszolgáló infrastruktúra fejlesztése

1.2 Élhető közterületek
- **1.2.1** Városszerkezeti jelentőségű gyalogoskapcsolatok kialakítása
- **1.2.2** A gyalogosközlekedés feltételeinek javítása
- **1.2.3** Esélyegyenlőség, akadálymentesítés
- **1.2.4** Balesetmentes megbocsátó környezet
- **1.2.5** Forgalomcsillapított 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 kötöttpályás rendszerek; városi és elővárosi vasúti hálózat
- **1.3.2** Az elővárosi vasúthálózat és a városi kötöttpályás 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, konszolidációs 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
- **1.3.11** P+R parkolók és B+R tárolók fejlesztése

2 VONZÓ JÁRMŰVEK

2.1 Kényelmes, utasbarát járművek

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

2.2 Környezetbarát technológiák

- **2.2.1** Zéró emissziós járművek beszerzése
- **2.2.2** Környezetbarát közútiközlekedés-technológiák támogatása
- **2.2.3** A taxiközlekedés környezetvédelmi követelményrendszerének szigorítása
- **2.2.4** Környezetbarát technológiák az áruszállításban

3 JOBB SZOLGÁLTATÁSOK

3.1 A szolgáltatási színvonal javítása

- **3.1.1** Egységes utastájékoztatás 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 közlekedés szervezésében
- **3.1.6** Közösségi kerékpárrendszer működtetése és fejlesztése, a kerékpáros szolgáltatások bővítése
- **3.1.7** Az igényvezérelt személyszállítási szolgáltatások bővítése
- **3.1.8** Az egységes budapesti taxiszolgáltatás fejlesztése
- **3.1.9** Autómegosztás
- **3.1.10** A városi közlekedés köztisztasági, közegészségügyi feladatai

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, a közlekedési kultúra oktatása

4 HATÉKONY INTÉZMÉNYRENDSZER

4.1 Következetes szabályozás

- **4.1.1** A közlekedési intézményrendszer átalakulásának további teendői, a közforgalmú 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 össztömegén 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
- **4.2.6** Intelligens city logisztikai hálózat fejlesztése

FOGALMAK, RÖVIDÍTÉSEK JEGYZÉKE

FOGALMAK, RÖVIDÍTÉSEK JEGYZÉKE

RÖVIDÍTÉSEK:

BKK Budapesti Közlekedési Központ

BKSZ Budapesti Közlekedési Szövetség (a budapesti regionális tömegközlekedési együttműködés célrendszerének és irányítási magatartásformájának kifejezése)

BKRFT Budapest közlekedési rendszerének fejlesztési terve

Bubi Budapest Bicikli – közösségi kerékpáros közlekedési rendszer

SKV stratégiai környezeti vizsgálat

SUMP sustainable urban mobility plan, fenntartható városi mobilitásterv

FOGALMAK, KIFEJEZÉSEK (A BALÁZS MÓR-TERV SZÖVEGKÖRNYEZETÉBEN):

agglomeráció Az agglomeráció olyan együtt élő urbanizált településrendszer, amelyben a központot és a vonzáskörzetébe tartozó településeket szoros gazdasági, infrastrukturális kapcsolatok jellemzik. Magyarországon a legkiterjedtebb agglomeráció Budapest és térsége.

akadálymentesítés A környezet tudatos kialakítása vagy átalakítása a mozgásukban bármilyen okból korlátozott emberekre figyelemmel, hogy segítsük őket azokban a tevékenységekben, amelyekben akadályoztatva vannak.

alágazati célok A közlekedés különböző ágainak (egyéni, közösségi, illetve közúti, vasúti, vízi, légi) célkitűzései.

autóbuszfolyosó A menetrendszerinti közösségi közlekedésben résztvevő autóbuszok kizárólagos használatára biztosított közlekedési sáv.

átmérős viszonylat A városközponton áthaladó tömegközlekedési járat, amelynek végállomásai a központi zónán kívülre esnek.

barnamező, barna zóna Felhagyott ipari, munkahelyi területek.

B+R parkoló Bike and Ride Kerékpározz és utazz tovább. Közösségi közlekedési átszállási lehetőséggel kialakított kerékpártároló.

carsharing Autómegosztás. Egy telematikailag irányított, térben-időben rugalmas személygépkocsi-bérlési lehetőség, amely regisztrált felhasználók számára biztosít megosztott hozzáférést egy adott járműflottához.

city logisztika Városi áruszállítási menedzsment, a gazdasági forgalom szervezése a környezeti terhelés csökkentése érdekében.

EURO környezetvédelmi besorolások Jogszabályokban meghatározott határértékek szabják meg az Európai Unió államaiban eladott új gépjárművek károsanyag-kibocsátásának elfogadható szintjét. A kibocsátási normákra, 1992 óta, az idő előrehaladtával egyre szigorúbb határértékeket állapítanak meg külön a dízel- és a benzinmotorral felszerelt járművekre.

EuroVelo Az Európai Kerékpáros Szövetség (ECF) által meghatározott, Európát átszelő 14 tervezett kerékpáros túraútvonal hálózata. Az útvonalak mind a kerékpáros turizmust, mind a napi kerékpáros közlekedést szolgálják. Az EuroVelo utaknak meghatározott egységes szolgáltatási színvonallal és jelzésrendszerrel kell rendelkezniük. A magyarországi szakaszok nyomvonalát az országos területrendezési törvény is nevesíti. Budapesten a 6. számú útvonal (Folyók útja) halad át.

fejpályaudvar Olyan pályaudvar, ahonnan a járművek továbbhaladása csak irányváltással lehetséges.

Fehér Könyv Az Európai Bizottság által 2011-ben elfogadott stratégiai dokumentum „Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé" alcímmel. (Általában: a Bizottság stratégiai dokumentumainak végleges formája)

forgalmi modell A közlekedésfejlesztési tervezés eszköze. A közlekedési hálózatok összetettsége miatt egy-egy közlekedésfejlesztési beruházás hatással van a városrészek, területek közlekedési, társadalmi és gazdasági, valamint környezeti jellemzőire. Ezen hatások elemzésének eszköze a forgalmi modellezés.

A forgalmi modellezés a közlekedési hatások bemutatásának azon fázisa, ahol a társadalmi-gazdasági környezetből fakadó döntéseket képezzük le, amelyek az emberek napi helyváltoztatásához vezetnek. Így az egyes területeken (körzetekben) keletkező helyváltoztatások mennyiségét, az egyik körzetből a másikba irányuló forgalom nagyságát, útvonal és közlekedési mód szerinti megoszlását vizsgáljuk, és előre jelezzük a közlekedési intézkedések várható hatásait.

forgalomcsillapítás A közúti forgalom nagyságának és sebességének csökkentése, illetve összetételének befolyásolása forgalomtechnikai eszközökkel.

forgalomfelügyelet A közúti és közösségi közlekedés operatív irányítása a forgalom zavarmentes lebonyolítása és a keletkező zavarok mielőbbi elhárítása érdekében.

forgóvázas kocsi Vasúti jármű, amelynek járműszekrényét és futóműveit egymáshoz képest elforduló keretszerkezetben alakították ki.

gerincvonal Az egy területet kiszolgáló közösségi közlekedési hálózat arányaiban legnagyobb kapacitású vonala.

gördülő állomány A kötöttpályás közlekedésben résztvevő vaskerekes járművek általános megnevezése.

hivatásforgalom A munkahelyre és/vagy oktatási intézménybe, illetve onnan vissza irányuló, valamint a munkavégzés és/vagy oktatás során keletkező forgalom.

időalapú jegy Olyan viteldíjtermék, amelynek ára az utazással töltött idővel arányos.

indikátor Hatások, folyamatok mérésére definiált mutató, mérőszám.

integrált hálózatszervezés A közlekedési hálózat oly módon történő szervezése, amelyben a különböző alágazatok és szolgáltatók szempontjait együttesen veszik figyelembe.

intermodális csomópont A különböző közlekedési módok térben összszervezett átszállási/átrakási lehetőséget biztosító metszéspontja.

intermodális közlekedés A különböző közlekedési módok környezeti, gazdasági, utazási idő szempontjából optimális utazási láncba szervező kombinációja.

interoperabilitás, interoperábilis közlekedés Zökkenőmentes átjárhatóság technikai biztosítása a különböző rendszerek között. A járműrendszerek közötti átjárhatóságot biztosító megoldások például eltérő nyomtáv, biztosítóberendezés, feszültségszint, áramszedőrendszerek stb. között. Lényege, hogy nem az utas vált járművet az utazása során, hanem az általa használt jármű képes különböző pálya- és infrastruktúrarendszerek használatára.

intézkedés A stratégiai célokhoz rendelt feladatcsomag, amely az adott cél elérését segíti. Egy-egy intézkedést több projekt megvalósítása is segíthet. Az operatív célok felől tekintve a cél megvalósításának eszköze, projektek felől nézve cél.

konszolidációs központ (disztribúciós központ) Olyan logisztikai létesítmény, amely viszonylag közel van a kiszolgált területhez és ahonnan e területre állandósított áruszállítást végeznek. A konszolidációs központok célja bizonyos, a városi közlekedést érintő teherszállítással kapcsolatos tevékenységek központosított átszervezése, annak érdekében, hogy a megvalósuló áruszállítás minél kisebb mértékben terhelje a várost, illetve lakóit, mind a forgalomáramlás, mind a káros környezeti hatások tekintetében.

korlátozott forgalmú övezet Olyan terület, ahová a jelzőtáblán megjelölt, megengedett legnagyobb össztömeget meghaladó tehergépkocsival, vontatóval, mezőgazdasági vontatóval és lassú járművel közlekedni tilos.

kötöttpályás infrastruktúra Sínpályához, kötélpályához és/vagy felsővezetékhez kötött közlekedési eszközök együttese, amelyek-

nél a járművek csak a közlekedésükre kialakított pálya hossztengelyének irányában, esetleg attól kismértékben kitérve mozoghatnak.

közforgalmú közlekedés Olyan közlekedési rendszer, amelynek a használatára mindazok jogosultak, akik az utazási feltételeknek eleget tesznek. Közismert ágazatai:
– egyéni közforgalmú közlekedés
(például taxi, carsharing, közösségi kerékpár)
– közösségi közforgalmú közlekedés
(röviden közösségi közlekedés, vagy tömegközlekedés).

közlekedési folyosó Közlekedési mozgások színtere.

közlekedési mód A helyváltoztatás eszköze. (Gyalogos-, kerékpáros, közösségi, személygépjármű-, tehergépjármű- stb. közlekedés.)

közlekedéstervezés A közlekedési eszközök, infrastruktúra, illetve ezek használatának tudatos alakítása, a jövőbeni közlekedés koncepcionális, és részletekre kiterjedő, tudományos módszertani ismeretek alapján történő kidolgozása.

közösségi közlekedés Olyan közlekedési mód, amely közösségi közlekedési eszközzel (például 9 főnél nagyobb befogadóképességű autóbusszal stb.) bonyolódik le. Másik közismert megnevezése tömegközlekedés.

K+R célú megállóhely „Kiss and Ride" Szállj ki és utazz tovább. Olyan rövid időtartamra igénybevehető személygépkocsi-megállóhely, amely közösségi közlekedési megállóhely közelében épül, azért, hogy az autó utasa közvetlenül át tudjon szállni egy közösségi járműre.

Menetdinamika A jármű mozgását, gyorsítási, lassítási képességeit jellemző tulajdonság.

mobilitási igény Az emberek helyváltoztatási szükséglete közterületeken.

módváltás Átszállás egyik közlekedési módról egy másikra.

motorizált közlekedési mód Azon utazási lehetőségek gyűjtőfogalma, amelyeknél a járművet beépített erőgép hajtja.

nagyvasúti nyomvonal Országos közforgalmú vasúti hálózat része.

nem-motorizált közlekedési mód A gyalogos- és kerékpáros közlekedés gyűjtőfogalma.

P+R parkoló Park and ride, parkolj és utazz tovább, az átszállás helye személygépjárműből közösségi közlekedési eszközre, hosszú távú várakozást biztosító parkolóterület.

várakozási díj P+R közúti jelzőtáblával megjelölt várakozási területen nem állapítható meg, kizárólag abban az esetben, ha a várakozási terület őrzését többletszolgáltatásként biztosítják. Ezen többletszolgáltatásért naptári naponként 6 és 22 óra között legfeljebb az adott településen igénybe vehető közösségi közlekedés legalacsonyabb jegyárával egyező őrzési díj szedhető.

prioritás Fontosság, előnyben részesítés. EU fejlesztések beavatkozási területe.

ráhordó viszonylat Közösségi közlekedési járat, amelyet azért hoztak létre, hogy átszállás révén biztosítson továbbutazási lehetőséget egy másik, általában gerincvonali kötöttpályás közlekedési eszközön.

rágyaloglási távolság Az utazás kiindulópontja és az igénybe vett közösségi közlekedési eszköz legközelebbi megállóhelyének távolsága.

személyforgalmi behajtási díj Forgalomszabályozó eszköz, amely egy adott területre gépjárművel történő be- vagy egy adott kordonon való áthajtás esetén díjfizetési kötelezettséget von maga után.

s-bahn koncepció A 2009-ben elkészült, a főváros és környéke egységes gyorsvasúti hálózatának fejlesztését meghatározó koncepció.

szuburbanizáció Az a folyamat, amikor a lakosság, majd a gazdasági szereplők és a szolgáltatások kiköltöznek a városból a környékén lévő kisebb településekre.

tarifaközösség Különböző alágazatok és szolgáltatók egységes elveken nyugvó közös díjfizetési rendszere.

teherforgalmi behajtási díj Forgalomszabályozó eszköz, amely egy adott területre tehergépkocsival történő be- vagy egy adott kordonon való áthajtás esetén díjfizetési kötelezettséget von maga után. (Jelenleg a jelzőtáblával elrendelt össztömegkorlátozást meghaladó megengedett legnagyobb össztömegű tehergépjármű közlekedésének közútkezelő által történő engedélyezése esetén fizetendő díj.)

terítő fuvar Áruszállítási, logisztikai fogalom, az áruszállító gépjárművet egy felrakóhelyen töltik fel, és több lerakóhelyre szállít.

utazási lánc A közlekedési módok egymást követő használata a kiindulástól az úti célig.

védett övezet A KRESZ 14. § (1) bekezdés n) pontjában meghatározott módon (mindkét irányból behajtani tilos jelzéssel) kijelölt olyan terület, ahová a behajtás, továbbá ahol a várakozás feltételekhez kötött.

viszonylat A járat menetrendben előírt útvonala és megállóhelyei.

viszonylatjelzési rendszer A menetrendben előírt járatok megkülönböztetésére szolgáló szám és/vagy betűkombinációk egységes rendszere.

zéró emisszió Károsanyag-kibocsátás nélküli üzemelés, vagy működés.

BALÁZS MÓR-TERV 2014–2030
Budapest mobilitási terve I. kötet
Célrendszer és intézkedések

A tervet Budapest Főváros Önkormányzata számára,
Tarlós István főpolgármester felhatalmazása és programja
alapján a Budapesti Közlekedési Központ készítette.
Felelős kiadó: dr. Dabóczi Kálmán vezérigazgató,
Nyul Zoltán stratégia és innováció igazgató

Szerzők, közreműködők:
Ábel Melinda, Andrássy Szilvia, Bencze-Kovács Virág, Benda György,
Berger András, Bukovics Zoltán, Deák Gábor, dr. Denke Zsolt, Dományi Bálint,
Dürr Edgár, Édes Balázs, Gerle Éva, Gelencsér László, Hajnal Tünde,
Horn Gergely, Ivády Ivett, Faniszló Norbert, Fejes Balázs, Friedl Ferenc,
Kerényi László Sándor, Kéthelyi József, Krizsó Gergely, Mátrai Tamás,
Molnár Bálint, Pásti Imre, Pirityi András, Pék Patrik, Pók András, Potzner Zoltán,
Révay-Draskovich Zita, Ruppert Dániel, Soltész Noémi,
Somodi László, Strang Tamás, Tóth Szabina, Vitézy Dávid.
Készült a Budapest Közlekedési Rendszerének Fejlesztési Terve (2013)
felülvizsgálati anyaga alapján, amelyet a BKK által megbízott konzorcium
(FŐM TERV Mérnöki Zrt., Közlekedés Fővárosi Tervező Iroda Kft.,
PRO URBE Mérnöki és Várostervezési Kft.) készített.
Szakértők: Dorner Lajos, dr. Fleischer Tamás, dr. Kerékgyártó János,
dr. Lukovich Tamás, Molnár László.
Köszönjük a Fővárosi Szabó Ervin Könyvtár Budapest Gyűjteménye
munkatársainak segítségét.

Grafika és kiadványterv: Nemes Anita
Fotó: Kozó Attila, Nyitrai Dávid, Nyírő Simon,
Rétfalvi Soma, Schneider Ákos, Törcsi András.
Képszerkesztő: Nyitrai Dávid

A külön nem jelölt képek és illusztrációk a BKK tulajdonát képezik.
Kiadja a BKK Budapesti Közlekedési Központ Zrt.
Készült a ..... nyomdában.
© BKK 2016

BUDAPEST
BUDAPEST FŐVÁROS ÖNKORMÁNYZATA

BKK BUDAPESTI KÖZLEKEDÉSI KÖZPONT

BUDAPEST
BUDAPEST FŐVÁROS ÖNKORMÁNYZATA

BKK BUDAPESTI KÖZLEKEDÉSI KÖZPONT