

BUDAPEST
KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI
STRATÉGIÁJA

2014–2030

BMT

BALÁZS MÓR-TERV
Társadalmi egyeztetési változat



BUDAPEST
BUDAPEST FŐVÁROS ÖNKORMÁNYZATA



BUDAPESTI
KÖZLEKEDÉSI
KÖZPONT



TARTALOM

VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ 6

A

KIINDULÁS 10

- A.1 Előrelépés a stratégiai tervezésben 11
- A.2 Időtáv 13
- A.3 Partnerség 13
- A.4 Helyzetértékelés 14
- A.5 Problémafa 15
- A.6 Kulcsproblémák 18

B

MERRE TARTUNK? 20

- B.1 Jövőkép 23
- B.2 Átfogó cél 23
- B.3 Stratégiai célok 25
- B.4 Beavatkozási területek, prioritások 27
- B.5 Operatív célok, intézkedések 31

1

TÖBB KAPCSOLAT 32

- 1.1 Integrált hálózatfejlesztés 35
- 1.2 Élhető közterületek 45
- 1.3 Átjárható rendszerek, kényelmes módváltó pontok 49

2

VONZÓ JÁRMŰVEK 56

- 2.1 Kényelmes, utasbarát járművek 58
- 2.2 Környezetbarát technológiák 61

3

JÓBB SZOLGÁLTATÁSOK 64

- 3.1 A szolgáltatási színvonal javítása 66
- 3.2 Aktív szemléletformálás 71

4

HATÉKONY INTÉZMÉNYRENDSZER 74

- 4.1 Következetes szabályozás 76
- 4.2 Térségi együttműködés 79

C

ÉRTÉKELÉSEK 84

- C.1 A stratégiai környezeti vizsgálat összefoglalása 85
- C.2 Az ex-ante értékelés összefoglalója 88

INTÉZKEDÉSEK ÖSSZEFOGLALÁSA 90

FOGALOMMAGYARÁZAT, RÖVIDÍTÉSEK JEGYZÉKE 94



A BALÁZS MÓR-TERV NÉVADÓJA

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

A XIX. század nagyformátumú magyar közlekedésmérnöke. Munkássága napjainkig meghatározó Budapest közlekedési arculatában és városképében. Angliában folytatott 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 újtárra 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 metróvonalára 3,2 km hosszúságban, ahol a világon először közlekedtek forgóvázak kocsik (váltaképpen 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.





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 légkörrel, 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 várospolitikai 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 Unió 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), amely vizsgálódásával és a közlekedési alágazatok együttműködésének gondolatával már a városhatáron túli területekkel is foglalkozott. A terv 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, hiszen a 2008. évtől erősödő gazdasági recesszió jelentősen korlátozta a lehetőségeket.

A BALÁZS MÓR-TERV SZELLEMISSÉGE

A Fővárosi Közgyűlés döntése alapján a 2013-ban elkészített rendszertervi felülvizsgálat, a Balázs Mór-terv Budapest 2014 és 2030 közötti időszakra vonatkozó közlekedésfejlesztési stratégiája, amely már a fenntartható városimobilitás-tervezés 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 és környezetét állítja a tervezés középpontjába. Az új stratégia 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 kielégíti, 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 uniós 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.

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 város-térség 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, valamint
- ↳ 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 közlekedésig, beleértve a parkolást, az áruszállítást, a taxi közlekedést, 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, érdekképviselői szervezetekkel, hatóságokkal. Több civil szervezettel külön megállapodásban is rögzítettük az együttműködés feltételeit. A beérkező javaslatokat, észrevételeket kiértékeljük és hasznosítottuk. A Balázs Mór-terv megvalósításához kommunikációs terv is készül, amely meghatározza az érintett társadalmi csoportokkal való kapcsolattartás eszközeit és menetrendjét.

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.



KIINDULÁS

A.1 ELŐRELÉPÉS A STRATÉGIAI TERVEZÉSBEN

A Fővárosi Önkormányzat 2001-ben fogadta el Budapest közlekedési rendszerének átfogó fejlesztési tervét (BKRFT), amely újszerű volt 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 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 kézikönyvalapján 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 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 költséghatékony 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 (17.)

A fenntartható városimobilitás-tervezéssel olyan fejezet kezdődik a budapesti közlekedéstervezésben, amelyben a jelentős budapesti 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 mobilitási szükségleteit is. A stratégiai tervezéssel a főváros felkészült a soron következő európai uniós finanszírozási időszakra, így sikerrel pályázhat a városi közlekedést javító fejlesztési forrásokra.



A.2 IDŐTÁV

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

A.3 PARTNERSÉG

A jövő érdekeltekkel közös tervezésének elve minden európai uniós operatív program alapvető eleme. A partnerség értelmezése az Európai Unió gyakorlatában magába foglalja az unió, a tagállamok és a régiók közti párbeszédet, valamint a helyi közösségek, önkormányzatok, civil és szakmai szervezetek, vállalkozások, közlekedési szolgáltatók, hatóságok és egyéb intézmények együttműködését. A szereplők vertikálisan és horizontálisan is együttműködnek a stratégiakészítésben, a programalkotásban, a projektek előkészítésében és megvalósításában, valamint hatásaik nyomán követésekor.

A Balázs Mór-terv előkészítéseként a rendszertervi felülvizsgálat során társadalmi egyeztetés zajlott kerületi, agglomerációs és megyei önkormányzatokkal, szakmai és civil szervezetekkel, érdekképviseleti szervezetekkel, hatóságokkal. A főváros a párhuzamosan zajló, Budapestet és régióját érintő koncepcionális és stratégiai tervezési folyamatokat végző szakértőkkel, tervezőkkel szoros együttműködést alakított ki, hogy a komplex terület- és városfejlesztési kihívásokra komplex megoldások szülessenek. A BKK több civil szervezettel – köztük a Magyar Kerékpárosklubbal és a Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesülettel – külön megállapodásban is rögzítette a partnerségi együttműködés feltételeit, és a közlekedési változások előtt az érintett lakosságot közvetlenül is meg kívánja szólítani a különféle kommunikációs csatornákon, az interneten is. A BKK kiértékelte az együttműködő érdekcsoportoktól, felkért intézményektől érkező javaslatokat és észrevételeket, a stratégiai kérdések ismertetésére és az észrevételek tisztázására egyeztető fórumokon került sor.

A Balázs Mór-terv megvalósításához kommunikációs terv készül, amely meghatározza az érintett társadalmi csoportokkal való kapcsolattartás eszközeit és menetrendjét. A társadalmi egyeztetési folyamat megvalósítását az Európai Unió az Intelligent Energy Europe program „CH4ALLENGE” kutatás-fejlesztési együttműködés keretében támogatja.

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 – megfogytak 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-európaiktól. A folyamat révén megváltoztak a lakóhelyválasztási preferenciák és a közlekedési szokások.

A gyűrűs-sugaras közlekedési hálózatban nem építették ki a hártató 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 felszín 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



4
METRÓVONAL



260
AUTÓBUSZVONAL



30
VILLAMOSVONAL



5000
MINŐSÍTETT TAXI

4500 KM KÖZÚT



2200 NAPONTA
KÖZLEKEDŐ KÖZÖSSÉGI JÁRMŰ



5 MILLIÓ BUDAPESTI
UTAZÁS NAPONTA

1000 LAKOSRA VETÍTVE

330 DB GÉPJÁRMŰ
(BUDAPEST)



357 DB GÉPJÁRMŰ
(PEST MEGYE)

váltak, így megnőtt a kényyszerű 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 Őrs 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, autóbusszávok, a hosszú autóbusszonalak 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 kényyszerátszállások 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.



3500
FŐVÁROSI
P+R FÉRŐHELY



280000 M²
ÚTBURKOLATI JEL



1014
JELZŐLÁMPÁS
CSOMÓPONT



TÖBB MINT
100000
KÖZLEKEDÉSI
JELZŐTÁBLA



3322 KM
KÖZÖSSÉGI
KÖZLEKEDÉSI
HÁLÓZAT

PROBLÉMAFA



ROMLÓ
KÖZLEKEDÉSI
SZOLGÁLTATÁSI
SZÍNVONAL

A RITKÁBBAN
LAKOTT
TERÜLETEKEN
ELLÁTÁSI
HIÁNYOSSÁGOK

TORLÓDÁSOK,
ZSÚFOLT
KÖZUTAK

SOK KÖZÜTI
BALESET

NÖVEKVŐ
UTAZÁSI IDŐ,
IDŐVESZTESÉG

A MOTORIZÁLT
KÖZLEKEDÉS
TERÜLET-
FOGLALÁSA

LEVEGŐ-
SZENNYEZÉS,
ZAJSZENNYEZÉS,
ROMLÓ
KÖRNYEZET-
MINŐSÉG

NÖVEKVŐ
KÁROSANYAG-
KIBOCSÁTÁS

A VÁROS
ÉLHETŐSÉGE
ROMLIK

KEZELHETETLENÜL
SŰRŰ KÖVETÉSŰ
AUTÓBUSZVONALAK
A VÁROS FŐTENGYEIN

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 KÖZÜTI
GÉPJÁRMŰFORGALOM
TÚLZOTT TÉRNYERÉSE,
ARÁNYTALAN
KÖZTERÜLET-HASZNÁLAT

A LAKÓHELYVÁLASZTÁSI PREFERENCIÁK
VÁLTOZÁSA, SZUBURANIZÁCIÓ

ÉLETMÓD, VÁSÁRLÁSI SZOKÁSOK VÁLTOZÁSA

TÚLZOTTAN A SZEMÉLYGÉPKOCSI
KÖZLEKEDÉS KIELÉGÍTÉSÉRE KONCENTRÁLÓ,
KAPACITÁSNÖVELŐ FEJLESZTÉSEK

MARADÉKELVEN KEZELT GYALOGOS-
ÉS KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS

A VÁROSFEJLESZTÉSBE NEM MEGFELELŐEN
INTEGRÁLT KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉS

FORGALOM

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

SZÉTTAGOLT
RENDSZEREKBE
SZERVEZŐDŐ
ALÁGAZATOK,
ILLETVE VÁROSI
ÉS VÁROSTÉRSÉGI
KÖZLEKEDÉS

ÖSSZKÖZLEKEDÉSI
SZEMLÉLET
HIÁNYA

A DUNA
VÍZSZINT
INGADOZÁSÁHOZ
NEM ALKALMAZKODÓ
KIKÖTŐK

A RENDSZERINTEGRÁCIÓ
HIÁNYA

SZÉTTAGOLT, EGYSÉGES MEGOLDÁSOKAT
NEHÉZKESSÉ TEVŐ SZABÁLYOZÁS

ÁGAZATCENTRIKUS
KÖZLEKEDÉSTERVEZŐI SZEMLÉLET

AZ INTÉZMÉNYRENDSZER HIBÁI
(AGGLOMERÁCIÓ/FŐVÁROS/KERÜLETEK;
HELYI/HELYKÖZI)

NEM MEGFELELŐ JOGSZABÁLYI HÁTTÉR

SZABÁLYOZÁS

A HELYZETFÉRTÉKELÉS ALAPJÁN
MEGÁLLAPÍTOTT PROBLÉMÁK

A KÖZLEKEDÉSBEN
MEGJELENŐ PROBLÉMÁK

A KIVÁLTO
OKOK

A.6 KULCSPROBLÉMÁK

A helyzetértékelés legfontosabb tanulságait az alábbi kulcsproblémákban foglaljuk össze:

11- 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.

12- Rendszerbe nem illesztett,
városi összefüggésükből kiragadott fejlesztések

A modernizációs várostervezési gyakorlat motorizációt kiszolgáló hálózatot és közlekedési tereket eredményezett. A torzuló város-szerkezet, 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.

13- 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 (pl. forgalmisáv-bővítés, parkolóház tervezése forgalomcsillapításra szánt övezetbe). Mindez különösen a szuburbanizációs folyamatok felgyorsulása miatt okoz tartós, egyre nagyobb problémát.



14) • 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.

15) • 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.

16) • 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 kötőtpályás 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 koordinátlanság 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 várospolitikai része, ezért hatásait a városfejlesztés segítésére kell használnunk. Amikor kidolgozzuk a budapesti mobilitási terv célrendszerét, három alapvető illeszkedési területet kell figyelembe vennünk 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 beavatkozásokként, 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 Konceptió (2014)
- ↳ PMTFK: Pest megye Területfejlesztési koncepciója (2013)
- ↳ NKS: Nemzeti Közlekedési Stratégia (2014)
- ↳ OVK: Országos Vasútfejlesztési Konceptió (2014)
- ↳ NKP: Nemzeti Környezetvédelmi Program
- ↳ VFK: Budapest 2020–30 Városfejlesztési Konceptió
- ↳ BTFK: Budapest Területfejlesztési Konceptió
- ↳ FKP: Budapest Főváros Környezeti Programja
- ↳ TSZT: Budapest Főváros Településszerkezeti Terve
- ↳ IVS: Budapest Integrált Településfejlesztési Stratégiája
- ↳ TFP: Tematikus Fejlesztési Programok
- ↳ Budapest Duna-menti területeinek hasznosítási koncepciója
- ↳ Budapest holnap holnapután (A Duna kulturális fővárosa)
- ↳ Budapesti Kötőtpályás 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 mobilitás-tervezéskor a problémák feltárása és a helyzetértékelés után a SMART kritériumrendszernek megfelelő, érthető, világos és mérhető célokat tűztünk ki.

SMART CÉLOK

S SPECIFIKUS

PONTOSAN LEÍRHATÓ KVANTITATÍV ÉS/VAGY KVALITATÍV ADATOKKAL, TÉNYEKKEL, AMELYEK MINDEN ÉRINTETT CSOPORT SZÁMÁRA ÉRTHETŐEK.

M MÉRHEŐ

A JELENLEGI HELYZET MÉRHEŐ ÉS ISMERT ADATAI ALAPJÁN MÉRJÜK A VÁLTOZÁSOKAT.

A ELÉRHEŐ (ACHIEVABLE)

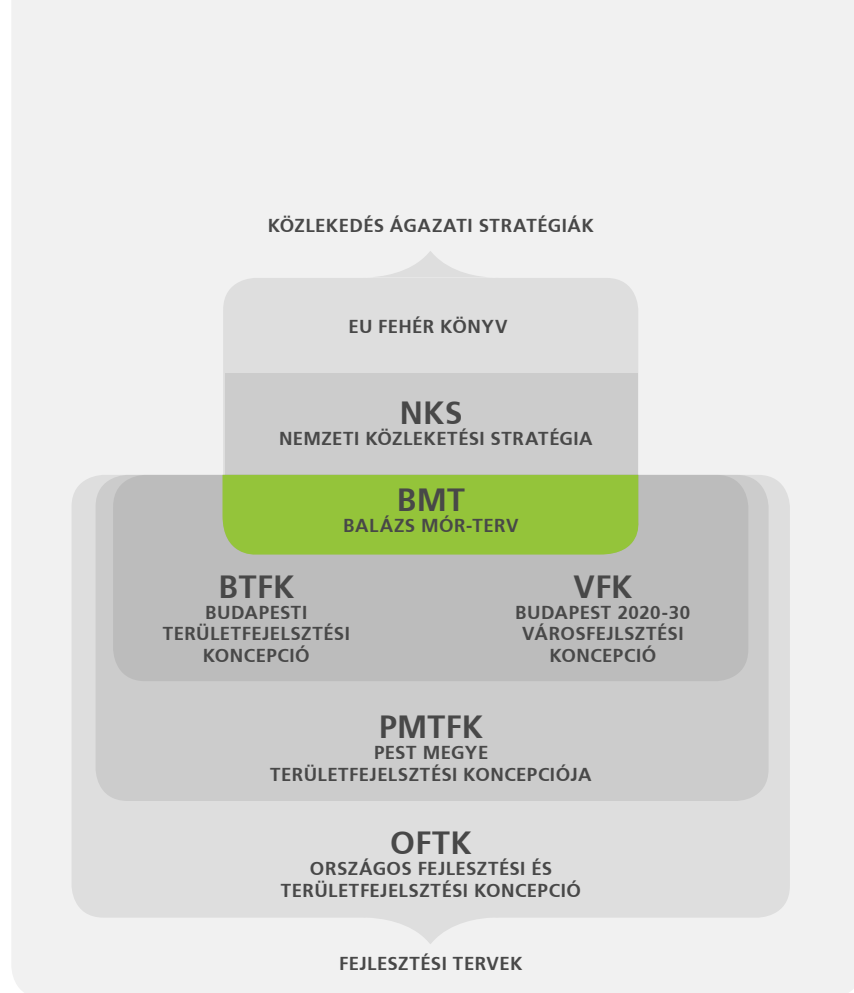
ELÉRHEŐ TECHNIKAI, OPERATÍV ÉS FINANSZÍROZÁSI KOMPETENCIÁKON, VALAMINT AZ ÉRINTETT CSOPORTOK EGYETÉRTÉSÉN ÉS ELKÖTELEZETTSÉGÉN ALAPUL.

R REÁLIS

ISMERT ÉS KEZELT KOCKÁZATOKON ÉS ERŐFORRÁSOKON ALAPUL.

T TELJESÍTHETŐ (TIME-BASED, IDŐALAPÚ)

A CÉLOK TELJESÍTÉSÉRE VONATKOZÓ KULCSDÁTUMOKAT VILÁGOSAN MEG LEHET HATÁROZNI.



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

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 várospolitikára. A Balázs Mór-terv a budapesti városfejlesztés jövőképeire 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 energiahatékonsági 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 város-térsége versenyképességét, és járuljon hozzá a fenntartható, élhető, vonzó és egészséges városi környezet kialakításához.”

JÖVŐKÉP

BUDAPEST ÉLHETŐ ÉS VONZÓ EGYEDI KARAKTERŰ FŐVÁROS,
AZ ORSZÁG ÉS A VÁROSTÉRSÉG INNOVATÍV GAZDASÁGI ÉS KULTURÁLIS
KÖZPONTJAKÉNT AZ EURÓPAI VÁROSHÁLÓZAT MEGBECSÜLT TAGJA

ÁTFOGÓ CÉL

A FŐVÁROSI KÖZLEKEDÉSI RENDSZER JAVÍTSA BUDAPEST ÉS VÁROSTÉRSÉGE
VERSENYKÉPESSÉGÉT, ÉS JÁRULJON HOZZÁ A FENNTARTHATÓ, ÉLHETŐ,
VONZÓ ÉS EGÉSZSÉGES VÁROSI KÖRNYEZET KIALAKÍTÁSÁHOZ.

STRATÉGIAI CÉLOK

I
ÉLHETŐ VÁROSI KÖRNYEZET

II
BIZTONSÁGOS, KISZÁMÍTHATÓ
ÉS DINAMIKUS KÖZLEKEDÉS

III
KOOPERATÍV
TÉRSÉGI KAPCSOLATOK

BEAVATKOZÁSI TERÜLETEK

1
TÖBB
KAPCSOLAT

2
VONZÓ
JÁRMŰVEK

3
JOBB
SZOLGÁLTATÁSOK

4
HATÉKONY
INTÉZMÉNY
RENDSZER

A JÖVŐKÉP ÉS A LEGFONTOSABB CÉLOK EGYMÁSRA ÉPÜLÉSE

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 városimobilitás-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

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.

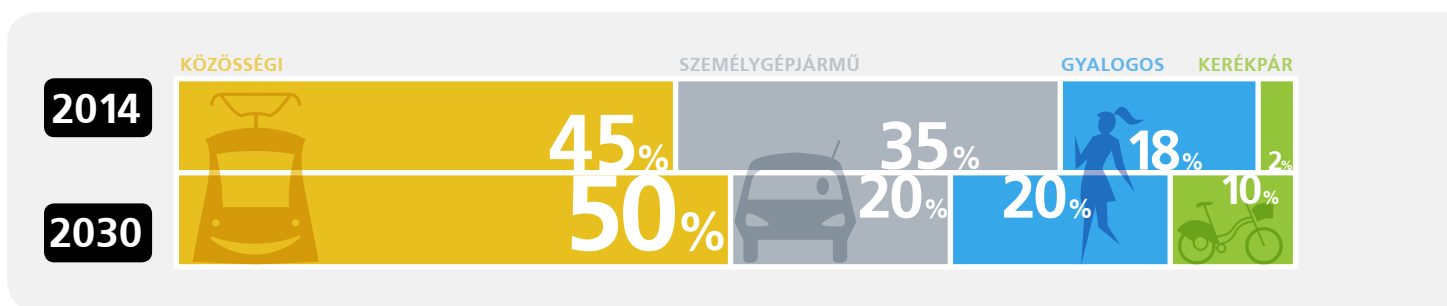
III KOOPERATÍV TÉRSÉGI KAPCSOLATOK – a főváros térségi integrációjának megvalósítása a várostérségi együttműködést, illetve a gazdasági versenyképességet erősítő közlekedési rendszer kialakításával

Budapest nemzetközi, országos és regionális közlekedéshálózati rendszerek metszéspontjában helyezkedik el, e lehetőségek kihasználása a világszintű 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.

B.4 BEAVATKOZÁSI TERÜLETEK, PRIORITÁSOK



MODALSPLIT

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 előregedő 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 tevélegesen kell a mobilitás jobb megtervezésére ösztönözni. A személyszállítás és az áru fuvarozás 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

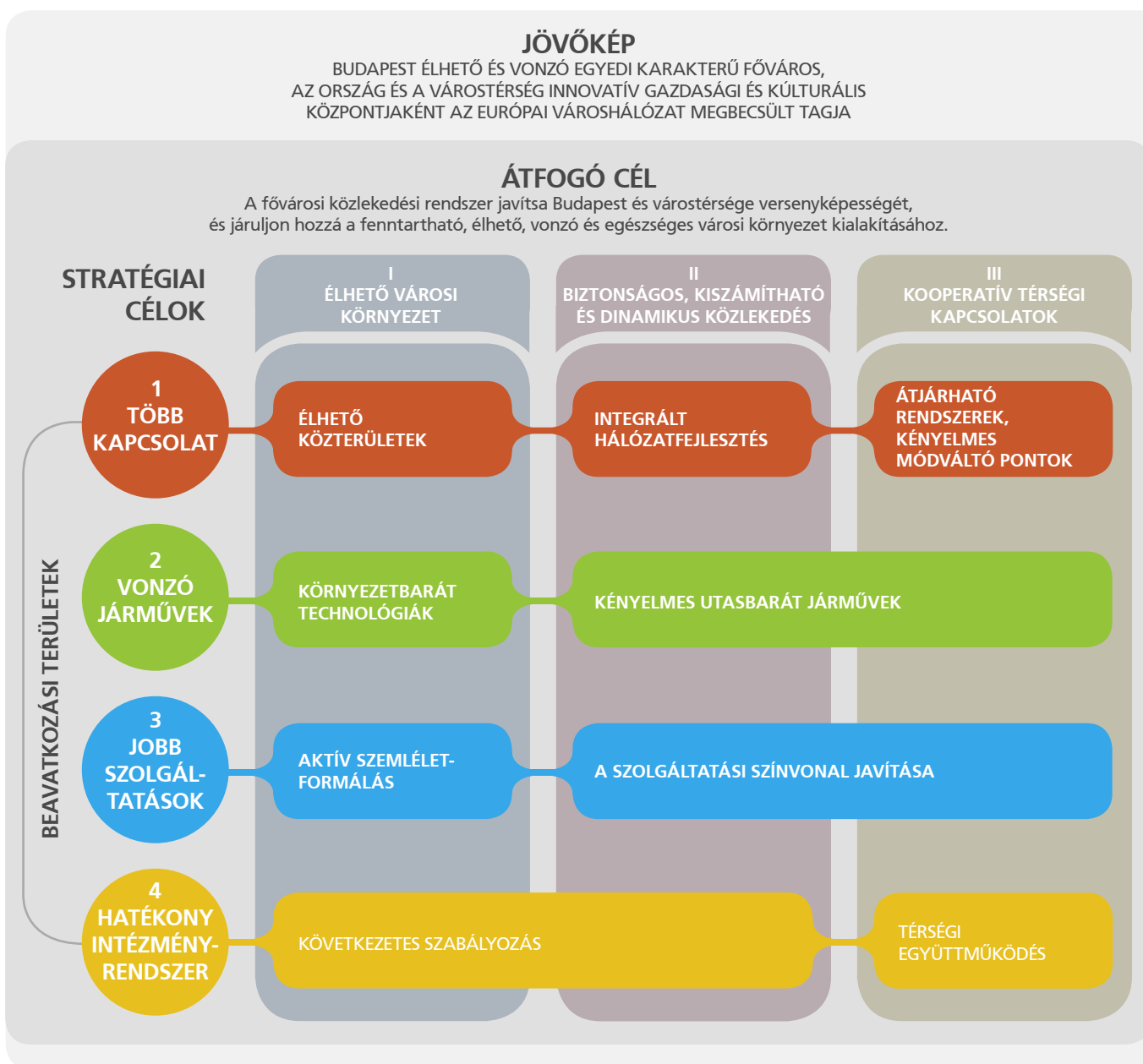
Cél, hogy a lakosság, a gazdasági szereplők és a különböző intézmények magas minőségű otthonra találjanak a városban, kiváló infrastrukturális, fenntartható természeti és épített környezet, valamint megfelelő szervezeti és jogi feltételrendszer biztosításával.

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 háttérét 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%

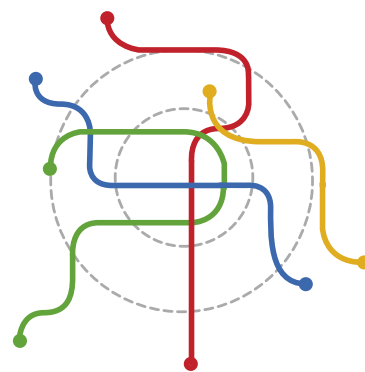
VÁROSHATÁRT ÁTLÉPŐ,
BELVÁROST ELÉRŐ, ÁTSZÁLLÁSMENTES
KÖTÖTTPÁLYÁS KAPCSOLAT

+100%

MINIMUM 15 KM HOSSZÚ,
ÁTSZÁLLÁSMENTES
KÖTÖTTPÁLYÁS KAPCSOLAT



2014



2030



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 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 kötőtpályás 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 tovább utazniuk. 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 elvágják, hálózati szerepük ráhordó feladatokon kívüli része elveszett.

A közösségi közlekedési hálózat kapacitása a város méretének és szükségleteinek megfelelő teljesítményre képes, azonban a kötőtpályás 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 újabban 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

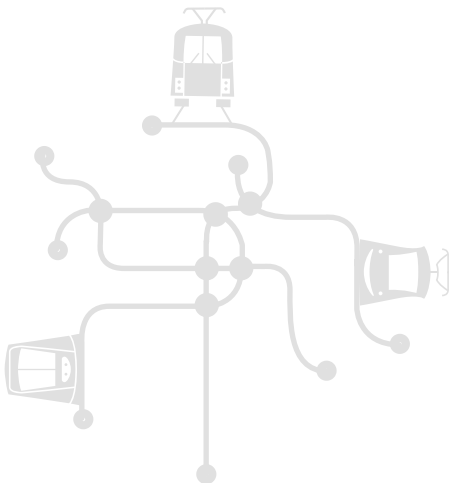
1.1 INTEGRÁLT HÁLÓZATFEJLESZTÉS

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 terv 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, többsávós 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 autóbuzsközlekedést. Emiatt aránytalanul sok autóbusz fut az utakon, ami az elkerülhetetlenül nagyobb környezeti terheléssel 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 villamoshálózat évtizedekkel ezelőtti felszabdalása és szolgáltatási területének fokozatos szűkítése a metróhálózat megvalósíthatatlan ütemű bővítését, valamint közúti forgalom a ténylegesnél jóval kisebb mértékű növekedését feltételezte. Mára egyértelművé vált, hogy a megújult villamosüzem a metrónál lényegesen olcsóbban, hatékonyan és utasbarát módon szolgálja a közlekedőket.





Új villamospálya a Bécsi út külső szakaszán

Az M3-as metró meghosszabbítása a felszínen Káposztásmegyerig

A 2-es villamos északi meghosszabbítása
A 3-as villamos meghosszabbítása Angyalföldre

Az M1-es metró meghosszabbításának lehetséges irányai

Új villamosvonal Újpalotára

Az M1-es metró meghosszabbítása a Kassai térig

Az M2-es metró és a H8/H9-es hének összekötése

A fogaskerekű meghosszabbítása a Normafára és a Széll Kálmán térre

Villamospálya újjáépítése a Bajcsy-Zsilinszky úton

A H6-os és H7-es hének bevezetése a belvárosba

Az 1-es villamos meghosszabbítása Kelenföld vasútállomásig

A H6-os h év új, felszín alatti vonalvezetése Pesterzsébet Központján át

A 42-es villamos meghosszabbítása a Havanna és a Gloriett lakótelepre

A H7-es h év meghosszabbítása az Erdősor utcáig

- Meglévő vagy a közeljövőben kiépülő villamosvonal
- - - Tervezett villamosvonal
- - - Új építésű, felszín alatti szakasz
- - - Új építésű, mélyvezetésű szakasz
- Új átszállópontok
- - - Megszűnő szakasz, megszűnő állomás

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 közlekedéshez képest. 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.

A fejlesztések fő irányai:

- 11-• városi és elővárosi kötőtpályás hálózatok integrálása
- 12-• a belvárosi kötőtpályás hálózat hiányzó összeköttetéseiének megteremtése
- 13-• a kötőtpályás hálózat bővítése a sűrű beépítésű övezetekben
- 14-• harántirányú kötőtpályás kapcsolatok kiépítése

Városi és elővárosi kötőtpályás hálózatok integrálása

A hálózat akkor egységes, ha a meglévő elővárosi vonalokról átszállási kényelmetlenség és idővesztés nélkül elérhető a városközpont és a fontos közlekedési tengelyek. Az integrált fejlesztés érdekében a meglévő hévvonalak 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 buszhálózat felülvizsgálandó a főlegesen párhuzamosságok megszüntetésével. A korszerű, 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 hévhalózzal összekötve a metrószolgáltatásaihoz a keleti városrész és a környéki települések lakói is hozzájuthatnak. A megújuló

útvonalakon jelentősen csökken az eljutási idő, és az Őrs vezér-terén meglévő aluljárós átszállási kényyszer is megszűnik. A fejlesztéssel együtt megszüntethető a településrészeket egymástól elvágó szintbeli útátjárók egy része is. Az autópálya-kapcsolatoknál (M0, M31) nagy kapacitású, az egyéb megállóhelyeken a helyi igényekhez igazodó P+R parkolók alakítandók ki.

Az észak–déli regionális gyorsvasút a szentendrei és Csepel-szigeti közlekedési főtengelyt kívánja összekötni egy új, belváros alatti vasúti alagúttal. Az így összekötött három hévvonal a dunakanyari és a dél-pesti agglomeráció felől olyan új 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 belvárosi kötőtpályás hálózat hiányzó összeköttetéseinek megteremtése

A metróhálózat 70-es évekbeli sugárirányú kiépítésekor a belvárosban a felszíni közlekedés útvonalait visszavágták, több útvonalon megszűnt a villamosközlekedés. Az autóbuszos hálózatban azóta újra megjelentek a hosszabb összekötő járatok, villamossal azonban továbbra is egy-két megállóra történő kényyszerű 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 környezetkárosító hatása is.

Az új hálózati kapcsolatok ezeket a hiányokat hivatottak kiküszöbölni a pesti észak–déli tengelyen, a Váci úton és a Bajcsy-Zsilinszky úton, a budai rakparton, valamint kelet-nyugati irányban a Rákóczi út–Kossuth Lajos utca útvonalon is. A fejlesztések helyreállítják a város kötőtpályás hálózatának egységét, ami számos irányban javítja az elérhetőséget, lehetővé teszi a belvárosi főútvonalak forgalomcsillapítását.

A kötőtpályás hálózat bővítése a sűrű beépítésű övezetekben

A hálózat fejlesztése nem követte az elmúlt évtizedek városszerkezeti változásait, ezért több, 1970 és 1990 között épült lakótelep megfelelő kötőtpályás közlekedési kapcsolat nélkül maradt. Nem valósultak meg a villamoshálózat új elemei, az elővárosi vasútvo-
nalak 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 túlzású autóbuszviszonylatok is.

Alapvető feladat a XVIII. kerületi Havanna lakótelep és Gloriett-telep, a XIV. kerület fő tengelyének (Thököly út), a XV. kerületi újpályai lakótelepnek, a XIII. kerületi Újlipótvárosnak, a XII. kerületi budai hegyvidéknek (Svábhegy, Széchenyi-hegy, Normafa környéke) és külső Óbudának (Bécsi út, Aranyvölgy) versenyképes kötőtpályás kiszolgálása. Középtávon szükséges a X. kerületi óhegyi és újhegyi lakótelepek bekapcsolása, Óbudán a lakótelep fő tengelyén egy új, észak–déli kapcsolat létesítése, az Infopark és a lágymányosi Egyetemváros bekapcsolása, valamint a XVIII. kerületben a vecsési városhatáron lévő technológiai és üzleti park és a belváros összekapcsolása kötőtpályás közlekedéssel.

További feladat a millenniumi földalatti vasút meghosszabbítása Zuglóban, valamint a vonalnak a Duna-parti 2-es villamos vonalhoz való kapcsolása. E fejlesztés része a 120 éves vasút akadálymentesítése és a speciális járműpark cseréje is.

Az M3 metróvonal északi irányú kiterjesztése kapcsolatot teremt az újpesti és a káposztásmegyeri lakóteleppel, valamint a nagyvasúti elővárosi vonalakkal, egyben kapcsolatot adva az M0 körgyűrűhöz és az M2 autópályához.

Harántirányú kötőtpályás 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 a 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. A fejlesztéseket a párhuzamos közúti transzverzális útvonalak építésével együtt kell megvalósítani.

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 elhasznált elemek 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 bal- és jobb oldali 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 részét 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 munkákat is el kell végezni.

A trolibuszvonalakon az elavult állapotú áramellátási rendszerek felújítása, gyorsváltók beépítése a következő időszak fő fejlesztési feladata. A járműbeszerzésekkel egyidejűleg a trolihálózatot vezetéképítés nélkül, önjáró szakaszokkal lehet kiegészíteni.



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

A város belső részein a forgalmi koncentrátság oldása, az átmenő személygépkocsi-forgalom fokozatos kivonása, a külső kerületközpontok között új kapcsolatok létesítése, 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 valósíthatók 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.



1.1.5 KOMPLEX SZEMLELETŰ 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 áttervezünk, ide értve a gyalogos és kerékpáros forgalom szempontjából meghatározó környező járda- és zöldfelületeket is.

A komplex szemléletű, részletekre kiterjedő út- és műtárgyfelújításokkal javulnak a kerékpáros és a gyalogos közlekedés 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 közlekedés és a közterületek természetes részeivé 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 ÁTJÁRTHATÓSÁG 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 gyalogos közlekedéssel 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, 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 víz-állás 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.

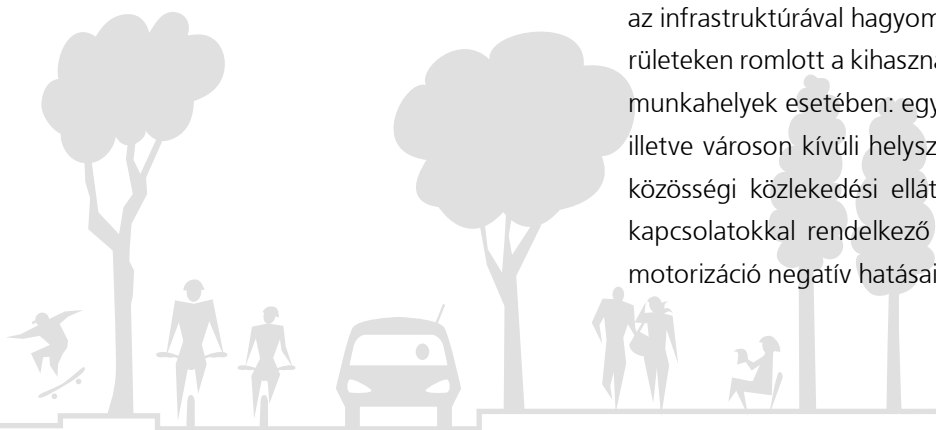
1.1.9 A KONCENTRÁLT RAKODÓHELYEK RENDSZERÉNEK FEJLESZTÉSE

A városi logisztikai rendszer fontos részei a kiskereskedelmet kiszolgáló végpontok, amelyek növekvő használata egyre nagyobb probléma a városszerkezetben. A városi logisztikai feladatok ellátására évtizedek óta működő koncentrált rakodóhely-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. A városi áruellátás új alapokra helyezésére city logisztikai koncepció készül, amelynek legfontosabb elemei a koncentrált rakodóhelyek:

- ↳ számának növelése
- ↳ kihasználtságának időbeli kiegyenlítése
- ↳ egyértelmű és egységes jelölésrendszerének kialakítása
- ↳ a hozzáférés könnyítése

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 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 nagy számban lezajlott a gyalogosfelületek akadálymentesítése.

Cél a belső városrészek új, gyalogos- és kerékpárosbarát közterein 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 GYALOGOS KÖZLEKEDÉS 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, szegélyszüllyesztésekkel is segítjük a gyalogos mozgásokat azokon a helyeken is, ahol nincs kijelölt átkelési lehetőség. Ezekkel az intézkedésekkel és a több gyalogátkelőhely kijelölésével 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 utastájékoztató 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 kialakítása 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 kerékpáros forgalom 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 területen 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 egyenlenségeket 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 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 újjáépítéskor kamerákat telepítünk a megállóhelyeken, valamint az aluljárók és a felszíni megállók közötti felvonók kamerás megfigyelése is megvalósul. Biztonsági kamerákkal látjuk el a közösségi kerékpáros rendszer állomás helyeit 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 és 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 szétválasztó – 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 (metróval), valamint az országos vasútvonalakkal, milyen integrált lehetőségei vannak a további interoperábilis együttműködésnek.

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

A vasúti hálózat megállóinak sűrítése a jelenlegi infrastruktúrán konfliktust okozhat a vegyes forgalom miatt, ezért szükséges a pályakapacitás bővítése, harmadik, negyedik vágányok építésével. A pályakapacitásbővítés lehetővé teszi 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, illetve új, fejpályaudvarokat elkerülő, átszállás mentes, 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 átszállásiplatformok 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.)

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.

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 gépkocsi-forgalomtól 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. Megkezdjük 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 utastájékoztatót, 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 Duna-partot, a kikötőket pedig be kell kapcsolni a közforgalmú közlekedési hálózatba. A hajózás szerepének növelésével csökkenthetjük a belváros és a rakpartok közötti 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 utasforgalmát tekintve ma nem volna gazdaságos az önálló kötöttpályás városi kapcsolat kialakítása, a repülőtér megközelítése hosszú távon az országos vasúti fejlesztések keretében, a repülőtérrel érintő nagysebességű vasúti nyomvonal kiépítésével biztosítható. Középtávon a meglévő vasútvonalból kiágazó vonal lehet megoldás, amely később az M3 metróvonal hosszabbításaként működhet, a repülőtér utasforgalmától és fejlődésétől függően. 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 lesz.

1.3.7 A LOGISZTIKAI KÖZPONTOK ÉS KAPCSOLATAIK FEJLESZTÉSE

A logisztikai központok a környezetet kevésbé 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. A környezetterhelés csökkentése érdekében a környezetbarát szállítási módokat (vasúti, vízi) kell előnyben részesíteni és az új terminálok 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.

1.3.8 ORSZÁGOS ÉS REGIONÁLIS

KERÉKPÁROS TURISZTIKAI KAPCSOLATOK FEJLESZTÉSE

A kerékpáros közlekedés mérhető részarányt képvisel Budapest turista-forgalmában is: egyre többen tesznek egynapos kirándulásokat lakóhelyük környezetében, 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 hálózatban 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 Technológiafejlesztési 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.

P+R parkolók és B+R tárolók létesítése

az elővárosi vasútvonalak mentén

Ha az agglomerációból indul az utas, fontos, hogy autóját a városközponttól minél távolabb letegye, és itt váltson közösségi közlekedési eszközre. Ez tehermentesíti a fővárosi közúthálózatot, és lényegesen csökkenti a városi autóhasználatot. Az elővárosi vasútvonalak mentén tehát folytatni kell a P+R parkolók és B+R tárolók létesítését.

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 hálózatszerkezési 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 részesítés közös megvalósítását, 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 autóbusból más járműre 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.

2



VONZÓ JÁRMŰVEK

KÉNYELMES, UTASBARÁT JÁRMŰPARK
KIALAKÍTÁSÁVAL, KÖRNYEZETBARÁT
TECHNOLÓGIÁK ELTERJEDÉSÉNEK ÖSZTÖNZÉSÉVEL

A JÁRMŰVEK ÁTLAGÉLETKORA

25 ÉV



2014

15 ÉV



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

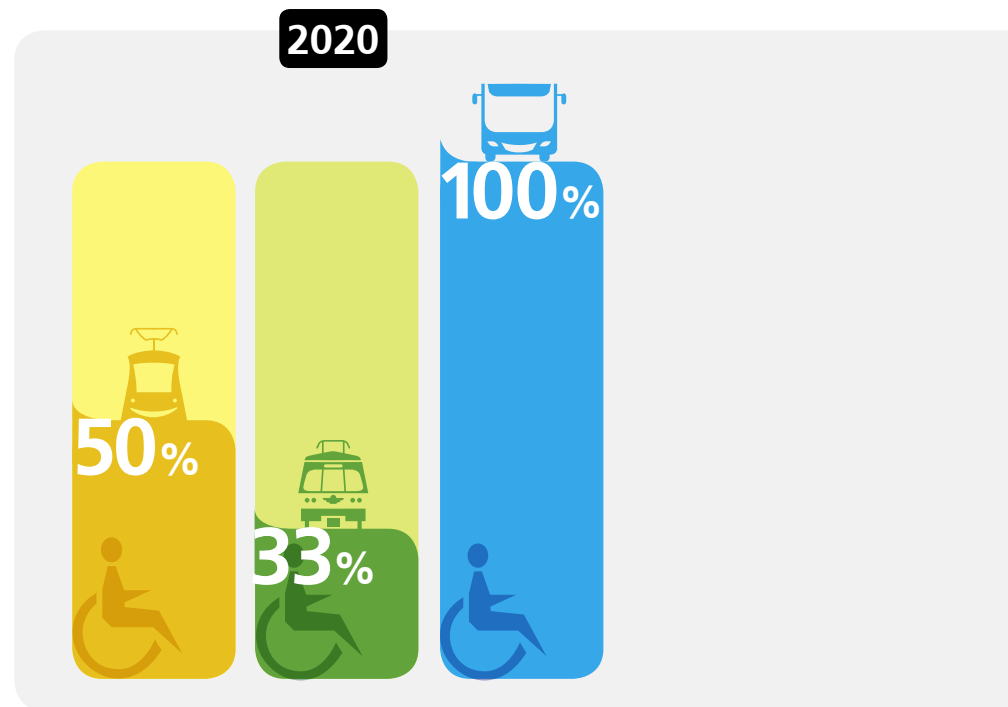
Hogy behozzuk az évtizedes műszaki lemaradást, folyamatos járműbeszerzési és járműpark-megújítási programot dolgozunk ki, amelyben fontos szerepet kap az akadálymentesítés.

Az autóbuszágazatban a további járműbeszerzés mellett folytatódik az üzemeltetői piac szereplőinek versenyeztetésén alapuló, alvállalkozói szerződéses szolgáltatások színvonalas biztosítása. 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 is.

A közösségi közlekedés részeként fontos a vízi közlekedés járműparkjának és karbantartó háttérének 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 AKADÁLYMENTES JÁRMŰVEL NYÚJTOTT SZOLGÁLTATÁSOK
ARÁNYA A BUDAPESTI KÖZLEKEDÉSI HÁLÓZATON (2020)

Az idő- és vízjárési 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.

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 autóbuzsós 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 autóbuzsók száma, terveink szerint hamarosan 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, trolis 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 kutatás-fejlesztési partnerség keretében vizsgáljuk.

A környezetkímélő trolibuszhálózat bővítéséhez az elszigetelt részeket össze kell kötni, és új területeken is ki kell alakítani a felsővezetékek rendszerét. Az önjárára is képes járművek arányának növelésével még rugalmasabb lehet a szolgáltatás alakítása. A meglévő trolibusz infrastruktúra az elektromos hajtású autóbuszüzem telepítésének és kiterjesztésének is háttérrel 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 felsővezetékekkel, az elágazó hálózatrészekben 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 gépjármű-közlekedésben is cél. 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 lehet segíteni.

A fosszilis üzemanyagok megújuló energiával, alternatív üzemanyaggal történő felváltása a közlekedési iparág legnagyobb kihívása, amelyre – a széles körű kutatás-fejlesztés ellenére – még nem született egyértelmű válasz. Ezért egyrészt nehéz a fejlesztés pontos irányát meghatározni a közlekedési intézkedésekben, de elengedhetetlen, hogy bekapcsolódjunk az említett kutatás-fejlesztésbe. 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.

2.2.3 A TAXI KÖZLEKEDÉS 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.

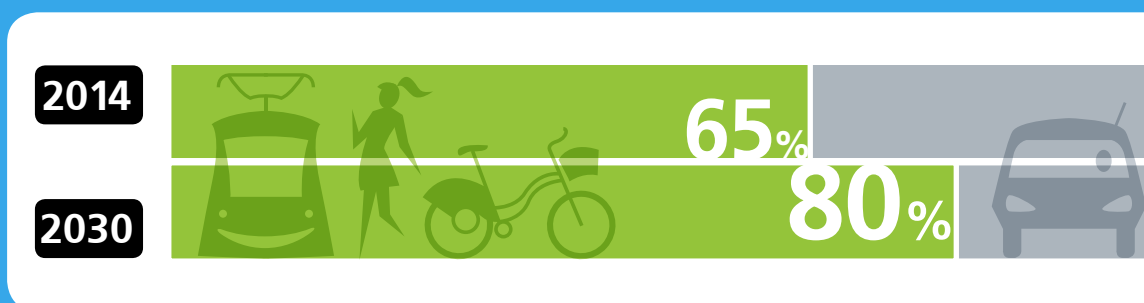


3

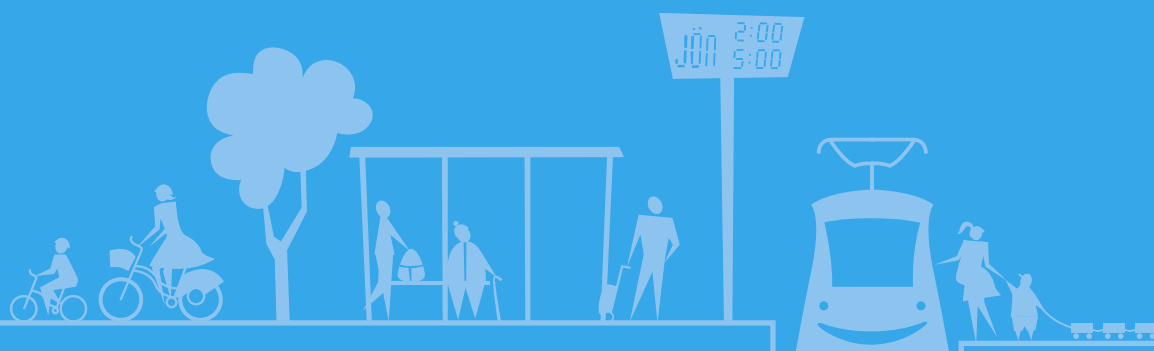


JOBB SZOLGÁLTATÁSOK

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, felhasználó-barát, emberközpontú szolgáltatásokra van szükség. A közlekedési módváltás 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.

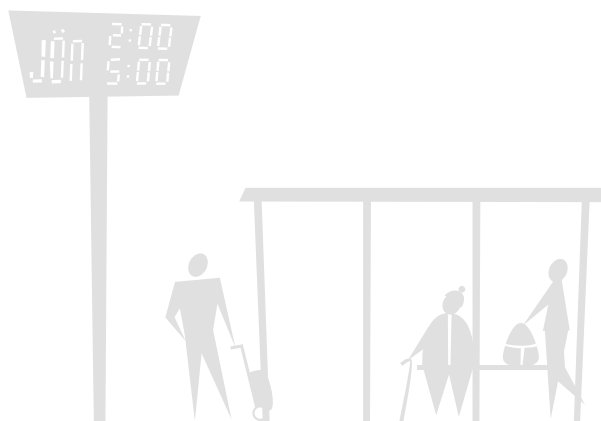
3.1 A SZOLGÁLTATÁSI SZÍNVONAL JAVÍTÁSA

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 kényyszerűségből állandósultak a szabálytalan, balesetveszélyes ad hoc megoldások.

A jelenlegi budapesti tarifa- és jegyrendszer Európában egyedülállóan korszerűtlen. Az elavult technológia megakadályozza, hogy az egy-
szeri utakra szóló menetjegyeken és a bérleteken kívül további, más városokban bevált, népszerű jegyfajtákat is bevezethessünk. A buda-

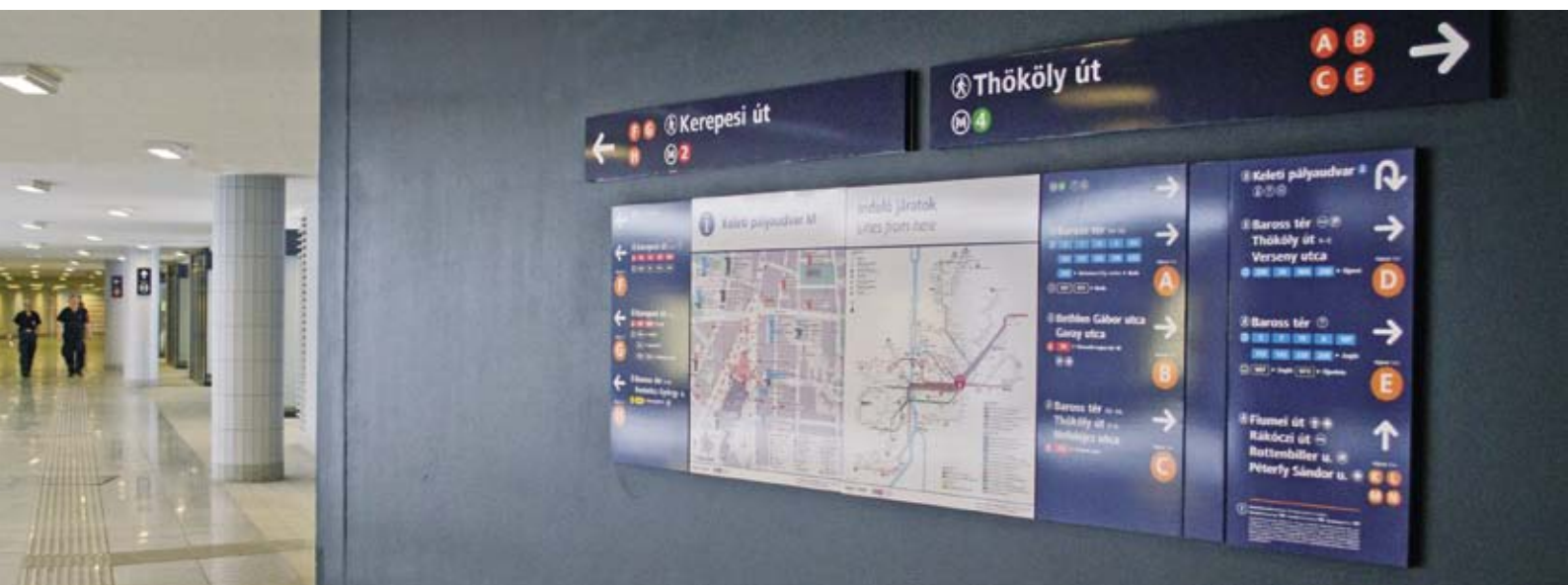


pesti városi közlekedési tarifarendszer Európa egyik legelmaradottabb rendszere, az utastájékoztatás és a közlekedési információs szolgáltatások az elmúlt évek fejlesztései ellenére továbbra sem egységesek.

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 ériék 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 wifi kapcsolattal 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 kezeli. 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 teljesrendszerében 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 töreksenek az átszállások kényelmének javítására, az ezzel járó idővesztés 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 csök-

kenti hatékonyan az átszállási idővesztéséget. 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 autóbusszos 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 hozzájárulnak az integrált rendszer kialakulásához. A menetrendi integráció legelső lépése a közös menetrendi felület kialakítása.

3.1.5 INTELLIGENS RENDSZEREK HASZNÁLATA A KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS SZERVEZÉSÉBEN

Az útvonalválasztáshoz nyújtott, valós idejű információkkal szolgáló tájékoztatás, a forgalom befolyásolása változtatható jelzéseképű táblákkal, a parkolási irányítás, 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, buszsávok, forgalmi előnyben részesítés).

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 (kerékpárkölszönzés, önkiszolgáló gyors szerviz, 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 új, alacsony laksűrűségű településrészek). 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 taxi szabályozás 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 maximalálása 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.

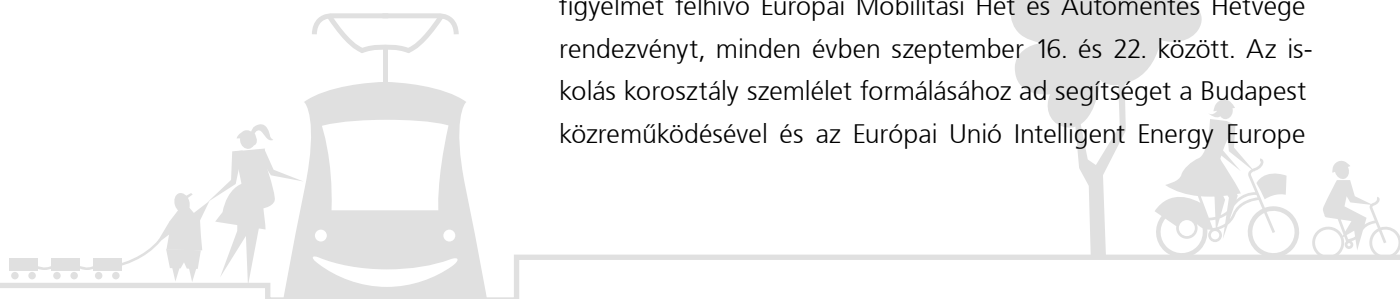
3.2 AKTÍV SZEMLÉLETFORMÁLÁS

A TUDATOS MÓDVÁLASZTÁS SEGÍTÉSE NAPRAKÉSZ INFORMÁCIÓ-SZOLGÁLTATÁSSAL, 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 a város- és közlekedésfejlesztés aktuális irányaira, európai irányelvekre, a közlekedés városi életminőségre és környezetre gyakorolt hatásaira a városlakók figyelmét felhívó Európai Mobilitási Hét és Autómentes Hétvége rendezvényt, minden évben szeptember 16. és 22. között. Az iskolás korosztály szemlélet formálásához 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, ami 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, tájékoztatása, 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 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 el 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 lehetőségeinek biztosítása.
- ↳ **Ügyfélcentrum:** olyan főbb csomópontokban, ahol a jelentős utasforgalom megköveteli a több ügyfélpulttal rendelkező kiszolgálóhelyiséget.

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

3.2.4 KÖZLEKEDÉSTÖRTÉNETI EMLÉKEK BEMUTATÁSA

A budapesti közlekedés múltját számos világszínvonalú innováció fémjelezi, 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 Budapesten is bővíti a turisztikai kínálatot, segítve a hely- és technikatörténeti ismeretek játékos és élvezetes formában való elmélyítését, és formálva a felnövő generációk közlekedési tudatosságát.



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, azal 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.

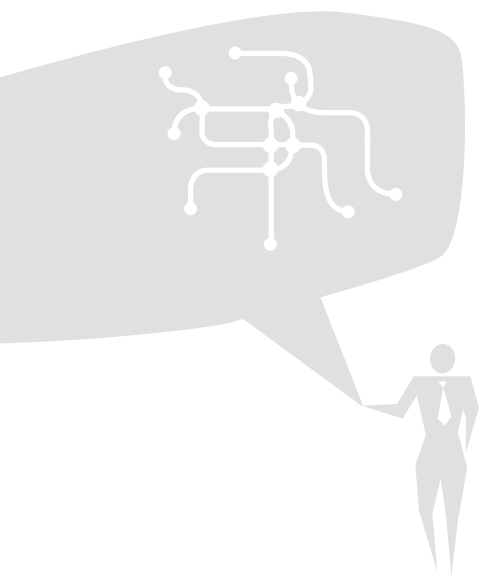
4.1.1 A KÖZLEKEDÉSI INTÉZMÉNYRENDSZER ÁTALAKULÁSÁNAK TOVÁBBI TEENDŐI, A KÖZFORGALMÚ KÖZLEKEDÉS NORMATÍV, KISZÁMÍTHATÓ FINANSZÍROZÁSÁNAK MEGVALÓSÍTÁSA

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.

Egyrészt 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 összehangolását. 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 nemcsak műszaki, hanem pénzügyi és szabályozási eszközökkel is alakítható. 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. A város jövőképeinek megvalósulásához, a stratégiai célok eléréséhez felül kell vizsgálni és átalakítani több jelenleg működő gazdasági ösztönzési és szabályozási intézkedést is. Felül kell vizsgálni a fővárosi közterületek közlekedési célú igénybevételét befolyásoló kedvezményeket, például az ingyenes lakossági parkolást, és koncepciót kell alkotni a személyforgalmi behajtási díj bevezetésére, amely megelőzi a városi torlódásokat és ezek káros hatásait.

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

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 közsférának.

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 bevételtermelés 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 gondot 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 úthá-



lázat 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 elsődleges szempont 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 kidolgozott, átfogó felmérésekre alapozott koncepció lehet.

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

Bár a fővárosi közlekedési intézményrendszer változásai nagy előrelépést jelentenek, 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 az Nemzeti Fejlesztési Minisztérium (NFM) és a Fővárosi Önkormányzat között folyamatos, de nem formalizált. A szakmai párbeszéd eredménye, hogy az NFM és a BKK hosszú távú megállapodása biztosítja a Budapestet elhagyó BKV járatok további megrendelését és a budapesti közlekedéssel integrált (hálózati, menetrendi, utastájékoztatási, forgalomirányítási és menetdíj-rendszerbeli) működését. Ezzel a fővárosi közlekedésszervezés nem szorult ki az agglomerációból, de jelentős különb-



ségek maradtak az egyes települések kiszolgálásában. A fővárosi és az elővárosi személyszállítási közszolgáltatások igénybevételére jogosító egységes jegy- és bérletrendszer működik, azonban megkezdte a helyi és elővárosi bérletes tarifaközösség állapotában.

A főváros jelenlegi, kétszintű közigazgatási rendszere, az ellátási felelősség széttagoltsága 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 és az illetékes minisztérium) együttműködésében.

4.2.2 EGYSÉGES FORGALMI MODELL KIDOLGOZÁSA

A fővárosban 2004-ben készült az utolsó reprezentatív, nagymintás kutatás. Az elmúlt tíz év társadalmi és gazdasági változásainak a közlekedési szokásokra való hatásáról csak szakértői becslések állnak rendelkezésre, hiányzik a rendszeres adatfelvétel. Évtizedes hiánytól, 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 majd, amely hozzájárul a közlekedési rendszert fejlesztő költségghatékony, időben és térben jól tervezhető és megvalósítható beruházások előkészítéséhez.

4.2.3 A JÁRMŰVEK ÖSSZSÚLYÁN 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 áru-terítésre alkalmas járművekre. A szállítmányok nagy része azonban még mindig hagyományosan, egyenesen a termelőktől érkezik, zömében terítő fuvarként. Az áru fuvarozásban 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 koncentrált rakodóhelyek 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 betartására.

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

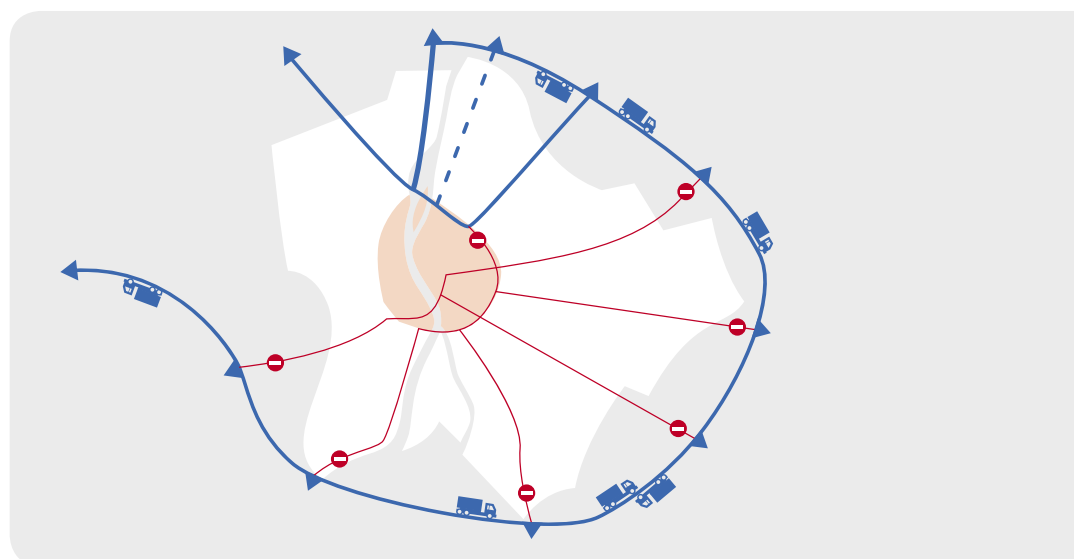
Az áru fuvarozásban a távolsági fuvarozás és a szállítás utolsó szakasza (az „utolsó mérföld”) közötti kapcsolódást kell hatékonyabban megszervezni. A cél az, hogy az egyéni kézbesítés, vagyis a fuvar „legkevésbé hatékony” szakasza minél rövidebb legyen. Az intelligens közlekedési rendszerek használatával 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 áru fuvarozásra nagyobb részben kerülhetne sor éjjel. Ezáltal enyhülne a reggeli és délutáni csúcsgorgalom 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)



AZ ÁTMENŐ TEHERFORGALOM BEFOLYÁSOLÁSA

A fővárosban az elmúlt évtizedek gazdasági folyamatai jelentősen megváltoztatták a funkciókat: az elhagyott iparterületeken, a bar-na 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 ösztömög-korlátozás hozott számottevő változást. Ezzel az intézkedéssel és az M0 keleti szektorának átadásával lehetőség nyílt a főváros területét terhelő átmenő teherforgalom teljes kizárására (kivétele 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 az elmúlt évek gazdasági hanyatlása, 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.

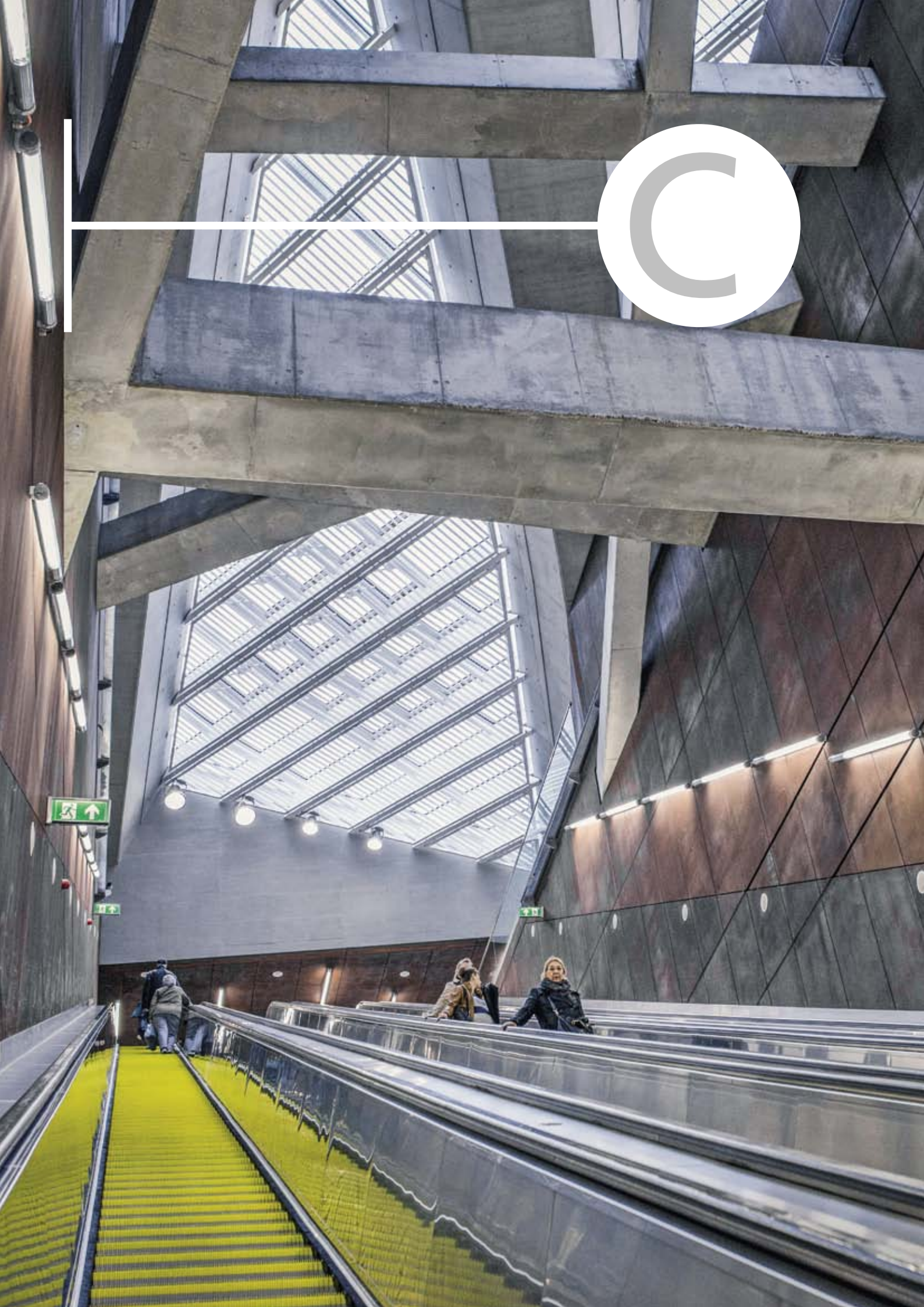
A 2014–2018 közötti intézkedések célja a fővárosba érkező áruszállítás útvonalválasztásának és időszakának szabályozása, befolyásolása. A célforgalmat szolgáló, sugárirányú útvonalak számának és hosszának csökkentésével a jórészt 40 tonnás szállítmányokkal kiszolgált, belső városi logisztikai területeken 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 megállítási 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, 2014–2020-as programozási időszak kiemelt alágazati feladata. Különös figyelmet kell fordítani a városi szállítások IT alapú szervezésére, felügyeletére, a közterületi – elsősorban az alapellátást biztosító – koncentrált raktározóhelyek igénybevételének optimalizálására. Átfogó city logisztikai koncepciót kell megfogalmazni az intézményi, szolgáltatási háttér, a városi kiszolgáltatók kapcsolatának megteremtése és a logisztikai ellátás területi, időbeli szabályozása érdekében.

Az áru fuvarozásban 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 áru fuvarozásra nagyobb részben éjjel kerüljön sor, hogy a reggeli és délutáni csúcsforgalom idején jelentkező közúti torlódások enyhüljenek.



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 szolgálgják-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 a 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	Budapesti környezetminősége – a területhasználat és az épített környezet védelme	A biológiai sokféleség megőrzése, természet- és tájvédelem	A fenntartható terület- és földhasználat 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 intermo- dális 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 igénybevételeiben	Az éghajlatváltozáshoz hozzájáruló kibocsátások mérséklése, alkalmazkodás a változó környezeti feltételekhez	Környezet és egészség – a zaj- és levegőterhelés csökkentése	Budapest környezetminősége – a területhasználata 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 katasztrófhelyzetek 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 PONTOK 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 szabályrendszer kialakításával	1	1	1	2	1	2	1	1	2
4.2 TÉRSÉGI EGYÜTTMŰKÖDÉS a regionális és nagytérségi rendszerek integrációjának segítségével	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 tervek 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 élehető városi környezet, a biztonságos, kiszámítható közlekedés és a kooperatív 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 következik.

A BMT jelen formájában 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.

INTÉZKEDÉSEK ÖSSZEFOGLALÁSA



INTÉZKEDÉSEK ÖSSZEFOGLALÁSA

1 TÖBB KAPCSOLAT

1.1 Integrált hálózatfejlesztés

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

1.2 Élhető közterületek

- 1.2.1 Városszerkezeti jelentőségű gyalogkapcsolatok kialakítása
- 1.2.2 A gyalogos közlekedés feltételeinek javítása
- 1.2.3 Esélyegyenlőség, akadálymentesítés
- 1.2.4 Balesetmentes megbocsátó környezet
- 1.2.5 Forgalmcsillapított 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 kötőpályás rendszerek; városi és elővárosi vasúti hálózat
- 1.3.2 Az elővárosi vasúthálózat és a városi kötőpályás hálózat kapcsolatának javítása
- 1.3.3 Az országos közúthálózat bevezető és elkerülő szakaszainak a fővárosi közúthálózatba integrálása
- 1.3.4 A távolsági közösségi közlekedés városi integrációjának elősegítése
- 1.3.5 A hajózás integrálása a városi és agglomerációs közösségi közlekedésbe
- 1.3.6 A Budapest Liszt Ferenc nemzetközi repülőtér elérhetőségének javítása
- 1.3.7 A logisztikai központok és kapcsolataik fejlesztése
- 1.3.8 Országos és regionális kerékpáros turisztikai kapcsolatok fejlesztése
- 1.3.9 Intermodális központok, csomópontok fejlesztése a személyközlekedésben
- 1.3.10 A városi közlekedési eszközváltás feltételrendszerének biztosítása

2 VONZÓ JÁRMŰVEK

2.1 Kényelmes, utasbarát járművek

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

2.2 Környezetbarát technológiák

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

3 JOBB SZOLGÁLTATÁSOK

3.1 A szolgáltatási színvonal javítása

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

3.2 Aktív szemléletformálás

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

4 HATÉKONY INTÉZMÉNYRENDSZER

4.1 Következetes szabályozás

- 4.1.1 A közlekedési intézményrendszer átalakulásának további teendői, a 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 összsúlyán 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

FOGALMAK, RÖVIDÍTÉSEK JEGYZÉKE



FOGALOMMAGYARÁZAT, 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 városimobilitás-terv

FOGALMAK, KIFEJEZÉSEK

(A BALÁZS MÓR-TERV SZÖVEGKÖRNYEZETÉBEN):

Agglomeráció Az agglomeráció olyan együtt élő urbanizált településrendszer, amelyben a központot és a vonzaskörzetébe 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.

Autóbusz folyosó 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 – Kerékpározás és utazás tovább. Közös 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 Tv. is nevesíti. Budapesten a 6. számú útvonal (Folyók útja) halad át.

Fejpanyaudvar 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.

Forgóvázakocsi Vasúti jármű, amelynek járműszerkezetét és futóműveit egymáshoz képest elforduló keretszerkezetben alakították ki.

Gerincvonal Egy területet kiszolgáló közösségi közlekedési hálózat arányaiban legnagyobb kapacitású vonala.

Gördülő állomány A kötőpályás 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 össze szervezett 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 átjárhatóságát biztosító megoldások pl. 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 infrastruktúrárendszerek használatára.

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

Kötőtpályás infrastruktúra Sínpályához, kötélpályához és/vagy felsővezetékhez kötött közlekedési eszközök együttese, amelyeknél a járművek csak a közlekedésükre kialakított pálya hossztengegyének 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**

(pl. 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 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 többlétszolgáltatásként biztosítják. Ezen többlétszolgáltatásért naptári naponként 6-22 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 gerincvonalai kötőpályás 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 egy-egy 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 Forgalm szabályozó 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.

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

Budapest közlekedésfejlesztési stratégiája 2014–2030

A tervet Budapest Főváros Önkormányzata számára,
Tarlós István főpolgármester felhatalmazása és programja alapján
a Budapesti Közlekedési Központ készítette.

Felelős kiadó: Vitézy Dávid vezérigazgató,
Somodi László vezérigazgató-helyettes

Szerzők, közreműködők: Ábel Melinda, Andrásy 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, Kozó Attila, Krizsó Gergely,
Mátrai Tamás, Molnár Bálint, Nyitrai Dávid, Pásti Imre, Pírityi András, Pék Patrik,
Pók András, Potzner Zoltán, Rétfalvi Soma, Ruppert Dániel, Rizsavi Tamás,
Schneider Ákos, Soltész Noémi, Strang Tamás, Tóth Szabina, Törcsi András.

Készült a Budapesti Közlekedési Rendszerének Fejlesztési Terve (2013)
felülvizsgálati tanulmánya alapján, amelyet a BKK által megbízott konzorcium
(FŐM TERV Mérnöki Zrt., Közlekedés Fővárosi Tervező Iroda Kft., PRO URBE
Mérnöki és Várostervezési Kft.) készített. A felülvizsgálati tanulmány
stratégiai környezeti vizsgálatát (SKV) a Vibrocomp Kft. végezte.

Szakértők: dr. Lukovich Tamás, Molnár László,

Ex-ante értékelés: dr. Fleischer Tamás.

Köszönjük a Fővárosi Szabó Ervin Könyvtár

Budapest Gyűjteménye munkatársainak segítségét.

A kiadvány képanyaga a Moholy-Nagy Művészeti Egyetem
és a BKK közötti együttműködés keretében készült.

Grafika és kiadványterv: Nemes Anita

A külön nem jelölt képek és illusztrációk a BKK tulajdonát képezik.

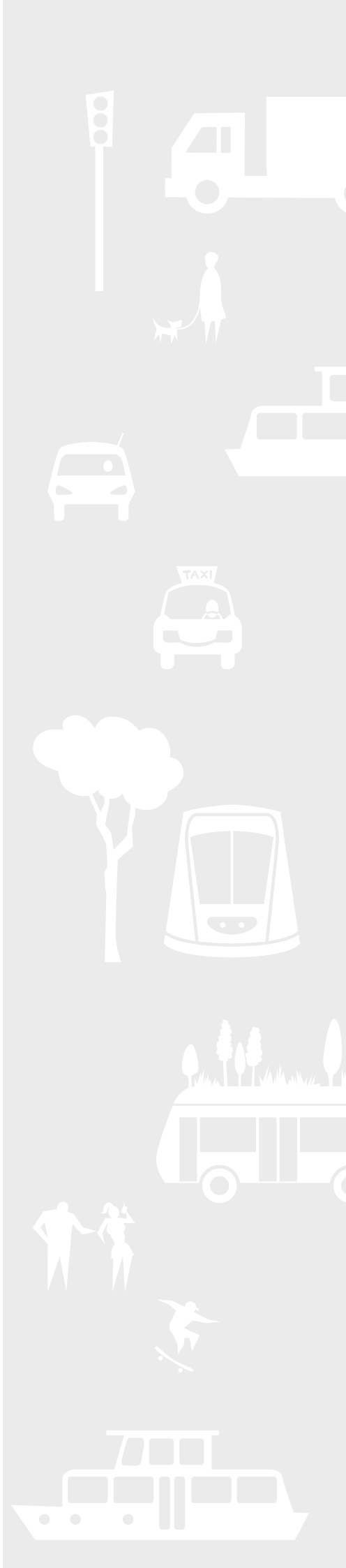
Kiadja a BKK Budapesti Közlekedési Központ Zrt.

Készült a Pannónia-Print nyomdájában

© BKK 2014

BUDAPEST
BUDAPEST FŐVÁROS ÖNKORMÁNYZATA

BKK BUDAPESTI
KÖZLEKEDÉSI
KÖZPONT





BUDAPEST
BUDAPEST FŐVÁROS ÖNKORMÁNYZATA



BUDAPESTI
KÖZLEKEDÉSI
KÖZPONT