

**BUDAPESTI AGGLOMERÁCIÓ
KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI
KIEMELT PROGRAM II. FÁZISÚ
EREDMÉNYDOKUMENTÁCIÓJA**

(2007-2013)

2006.

KÉSZÍTETTE

**A BUDAPESTI AGGLOMERÁCIÓS FEJLESZTÉSI TANÁCS
KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI AD HOC SZAKMAI BIZOTTSÁGA:**

VEZETŐ:

PEKLI FERENC

TAGOK:

DERZSI ANDRÁS

GARÁDI ISTVÁN

KÁLNOKI KIS SÁNDOR

MAKRAI ZSOLT

MOLNÁR LÁSZLÓ

2006. FEBRUÁR -AUGUSZTUS

VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ

A Budapesti Agglomeráció – mint várostérség, mint metropolisz térség – a múlt fejlődéséből és a jövő folyamataiból eredően a főváros és környéke természetes urbanus egysége, maga a jövőbeni országos, regionális központi tér.

A térség nagyvárosi közelségből eredő sajátos problémája – a nemzetközi trendekkel összhangban – a szétterülő urbanizáció, illetve a szuburbanizáció, a közlekedési motivációk változásának lényeges mobilitási igénynövelő hatása.

Az utazási távolságok általános növekedése a munkamegosztás változását, egy sokoldalú, többirányú kapcsolatrendszer teremtését a főváros és az agglomeráció között, ami növeli az autóhasználat kényszerét és lényegesen csökkenti a közforgalmú közlekedés igénybevételének esélyét.

Az elkövetkező években átfogó és egyben hathatós beavatkozás nélkül várhatóan folytatódik a közforgalmú személyszállítás háttérbe szorulása, az individuális közlekedés térnyerése és az azzal kapcsolatos problémák (környezetterhelés, torlódások) növekedése.

A Budapesti Agglomeráció Közlekedésfejlesztési Program stratégiai célja a modal-split arány romlási folyamatainak megállítása, illetve javítása, 2015-re a főváros határán a motorizált közlekedésben a 40/60%-os arány elérése, a városban pedig a mai 60/40%-os arány javítása a valamikori 70/30%-os érték irányába.

A Budapesti Agglomeráció közlekedésfejlesztésének a prioritás érvényesülése mellett oldani kell a feszültséget a közösségi közlekedés finanszírozhatósága és az individuális közlekedéssel szembeni versenyképességéből adódó forrásigény között.

A stratégiai cél megvalósításának követelménye a Budapesti Agglomeráció közösségi közlekedési rendszere fejlesztésének és hosszú távú működtetésének finanszírozhatósága.

A Budapesti Agglomeráció, mint központi tér ereje, versenyképessége jelentős mértékben a külső kapcsolatrendszer és a belső kohézió színvonalának függvénye. A külső kapcsolatok és a belső kohézió színvonalának javítása alapvetően függ a közlekedési rendszer hatékonyságától, fejlesztésének dinamikájától és formájától.

A Budapesti Agglomeráció külső kapcsolatrendszerének, elérhetőségének fejlesztése, illetve a fejlesztést megvalósító projektek meghatározása az országos kohéziós politika feladata és felelőssége. A térségi politika egyik elsőszámú feladata kell legyen ugyanakkor a térségi kohézió, az együttműködési alkalmasság erősítése, az e célt leíró programok meghatározása és projektek megvalósítása.

A program stratégiai célja, prioritása megvalósítása érdekében a főváros és környéke egyre növekvő igényű közlekedési kapcsolataiban a kötöttpályás közlekedésnek kulcsszerepet kell kapnia.

A fővárosba, illetve a főváros belső területei felé irányuló közforgalmú közlekedés, autósforgalom fenntartható mértékűre csökkentése, a (közforgalmú és az individuális) közlekedést magában foglaló utazási lánc átalakítása elengedhetlenné teszi integrált közlekedési rendszer kialakítását.

Egy vonzó, a jelenlegihez képest minőségi szolgáltatásjavulást biztosító, kapacitív és korszerű elővárosi közforgalmú közlekedés létrehozása Budapest és környéke kohéziójának, versenyképességének és fenntartható környezetének az egyik elsőszámú feltétele.

A korszerű elővárosi közlekedés csak az utazási formák, módok és szolgáltatások integrációjával, az utazási lánc egészen történő összehangolt beavatkozással valósítható meg.

Az áruszállítás, a logisztika jelentős mértékben az állami intézmények által rendelkezésre bocsátott közlekedési infrastruktúrára támaszkodik, így az áruszállítás, a logisztika regionális fejlődésére is hatással van a közlekedési infrastruktúra céltudatos fejlesztése.

A fejlesztési elképzelések megvalósítását szolgáló intézkedések köre:

- A kötöttpályás elővárosi közlekedés fejlesztése,
- Az elővárosi szolgáltatásokban jelentős szerepet vállaló városon belüli közösségi közlekedés fejlesztése,
- Az elővárosi-városi közlekedés integrációt hordozó eszköz- és intézményi háttérének fejlesztése,
- A közösségi közlekedés csomópontjaira, állomásaira ráhordó, a harántoló kapcsolatokat segítő hálózat fejlesztése,
- A menetrendszerinti autóbusz-közlekedés forgalmi előnyben részesítése,
- Környezeti szempontok érvényesítése az áruszállításban,
- Az áruszállítás szereplői közötti együttműködés elősegítése,
- Logisztikai hálózatok kialakításának elősegítése.

TARTALOMJEGYZÉK

1.	BEVEZETŐ	7
2.	Helyzetelemzés és –értékelés	8
2.1.	A közlekedés általános helyzete	8
2.2.	A közlekedési infrastruktúra helyzete	9
2.3.	Pozitív folyamatok Budapest és az agglomeráció közlekedésében	10
2.4.	Az egyes térségek közlekedésének helyzete	11
2.4.1.	<i>Agglomeráció dél-nyugati részének főbb közlekedési problémáinak feltárása</i>	11
2.4.2.	<i>A közlekedés helyzete az agglomeráció dél-keleti részében</i>	13
2.4.3.	<i>A közlekedés helyzete az agglomeráció közép-keleti részében</i>	14
2.4.4.	<i>A közlekedés helyzete az agglomeráció észak-keleti részében</i>	15
2.4.5.	<i>Agglomeráció észak-nyugati részének főbb közlekedési problémáinak feltárása</i>	15
2.5.	A közlekedésfejlesztés intézményi háttere	17
3.	Meghatározó közlekedésfejlesztési programok	18
3.1.	A Gazdasági és Közlekedési Minisztérium Közlekedési Operatív Programja	18
3.2.	Budapest Középtávú Városfejlesztési Programja, a Podmaniczky Program	18
4.	A közlekedésfejlesztési program célja	19
4.1.	A Budapesti Agglomeráció közlekedésfejlesztésének célja	19
4.2.	A Budapesti Agglomeráció közlekedésfejlesztése céljának megalapozottsága	19
4.2.1.	<i>Torlódások</i>	20
4.2.2.	<i>Környezetszennyezés</i>	21
4.2.3.	<i>Logisztika</i>	21
5.	A közlekedésfejlesztési program prioritásai	22
5.1.	Prioritások	22
5.1.1.	<i>Személyszállítás</i>	22
5.1.2.	<i>Áruszállítás</i>	22
5.2.	A programban meghatározott prioritások indokoltsága	23
6.	Intézkedések	25
6.1.	A kötöttpályás elővárosi közlekedés fejlesztése	25
6.2.	Az elővárosi szolgáltatásokban jelentős szerepet vállaló városon belüli közösségi közlekedés fejlesztése	29
6.3.	Az elővárosi-városi közlekedés integrációt hordozó eszköz- és intézményi hátterének fejlesztése	33
6.4.	A közösségi közlekedés csomópontjaira, állomásaira ráhordó, a harántoló kapcsolatokat segítő hálózat fejlesztése	41
6.5.	A menetrendszerinti autóbusz-közlekedés forgalmi előnyben részesítése	44
6.6.	Környezeti szempontok érvényesítése az áruszállításban	47
6.7.	Az áruszállítás szereplői közötti együttműködés elősegítése	49
		5

6.8.	Logisztikai hálózatok kialakításának elősegítése	50
7.	Modellprogram javaslat	52
7.1.	Modellprogram javaslat az Észak-Déli Regionális Gyorsvasút megvalósítására	52

1. BEVEZETŐ

A Budapesti Agglomeráció – a nagyvárosi régiók egymás közötti versenyében – az a különös jelentőségű, optimális nagyságú területi egység, amelyen belül a napi kapcsolatok esélye által a gazdasági, társadalmi kooperációk magasabb szintje még hatékonyan szervezhető.

Az agglomeráción belüli térségek – a főváros és környéke – együttműködésének tartalma: belső együttműködés, a funkcionális, a természeti adottságok sokszínűségének hatékony kihasználása, a felesleges kapacitások elkerülése a ráfordítások minimalizálása érdekében.

A "Budapesti Agglomeráció Közlekedésfejlesztési Programja" című tanulmány kidolgozásának célja a Közép-Magyarországi Régió 2007-2013 időszakra készítendő Operatív Programjához kapcsolódóan a jelenleg közigazgatásilag elkülönülten működő budapesti és – alapvetően Pest Megye részeként – a Budapesti Agglomerációs közlekedésfejlesztési tevékenység összehangolása, egy komplex közlekedésfejlesztési program összeállítása.

Budapest és agglomerációja (Budapesti Agglomeráció) közlekedésének fejlesztése számos, közlekedési és általános terv, program témája. Ezzel együtt indokolt a főváros és agglomerációja területén a főváros, valamint a körülötte elterülő régió fejlesztési céljai és érdekei fokozott összehangolása, ami különösen érvényes a közlekedés területén, amelynek egyes elemei csak együttesen valósítják meg az elvárt hatásokat.

A Budapesti Agglomerációs Fejlesztési Tanács Közlekedésfejlesztési Programjának elsőszámú, a mai tervezési hierarchiában hiányt pótló feladata

- az átmenetet, az együttműködést biztosító elemek kutatása,
- a régiót érintő nagyhálózati elemek és a területet feltáró elemek közötti kapcsolatok megteremtése, valamint
- a régióon belüli különböző utazási módok és szolgáltatók közötti kooperativitás ösztönzésére, a területi jelleghez igazodó utazási lánc egyes elemeinek fejlesztése.

A közlekedésfejlesztési program a más tervszintek felelősségi körébe tartozó magisztrális elemeket adottságként kezelve, azok térségbe integrálását, az ellátó rendszerekkel, illetve az ellátó rendszereken belül az eszközök közötti harmonizálást vállalja fel, aminek során egy szempontrendszer kidolgozására fókuszál, elősegítve a jelen program kereteit és részletességét meghaladó, átfogó, a térszerkezeti összefüggéseket, a közlekedési tendenciákat, valamint az azokat meghatározó tényezőket figyelembe vevő hatástanulmányok készítését.

A komplex közlekedésfejlesztési program az összehangolt közlekedésfejlesztési intézkedések által hozzájárulhat Budapest és agglomerációja közlekedésének javításához, a központi régió versenyképességének növeléséhez, részben vagy egészben 2007-2013. éves Nemzeti Fejlesztési Terv részévé válhat.

A BAFT, illetve a közlekedésfejlesztési programjának feladata a forrás- és fejlesztési harmonizáció megteremtése, illetve a közlekedési elemek közötti kapcsolatok létrehozása.

Jelen közlekedésfejlesztési program közvetlen előzményét és koncepcionális megalapozását az 1998-ban készített és 2006-ban aktualizálásra kerülő „A Budapesti Agglomeráció Fejlesztési Tanácsa Területfejlesztési Koncepciója” jelenti.

A közlekedésfejlesztési program párhuzamosan készülő tervhierarchiájában pedig az összehangoltság, harmonizáció szempontjából figyelembevételre kötelezett tervek:

- A Gazdasági és Közlekedési Minisztérium Közlekedési Operatív Programja,
- A Közép-Magyarországi Régió Regionális Operatív Programja, valamint,
- Budapest Középtávú Városfejlesztési Programja, a Podmaniczky Program.

2. Helyzetelemzés és –értékelés

2.1. A közlekedés általános helyzete

A Budapesti Agglomeráció – mint várostérség, mint metropolisz térség – a múlt fejlődéséből és a jövő folyamataiból eredően a főváros és környéke természetes urbanus egysége, maga a jövőbeni országos, regionális központi tér. Az agglomeráció a Közép-Magyarországi régió belüli átmenet, illetve kapocs a megye és a főváros között, ebből eredő funkcionális feladataival a közvetítésben az eltérő terület egységek között és ebből eredő intézményi feladataival a kooperáció, az együttműködés szervezésében az egyes térségi szereplők között.

A térségen belüli együttműködés, a térségi szereplők közötti kooperáció különösen nagy súlyú és nagy hatású területe a közlekedés, amelynek mai kritikus állapota magán viseli az együttműködés hiányából eredő torzulásokat, feszültségeket, szemben bizonyos, alacsonyabb helyi, megyei szinten ellátható feladatokkal (oktatás, egészségügy stb.).

A térség nagyvárosi közelségből eredő sajátos problémája – nemzetközi trendekkel összhangban – a szétterülő urbanizáció, illetve a szuburbanizáció, közlekedési motivációk változásának lényeges mobilitási igénynövelő hatása. A korábban jellemző lakóhelyi szuburbanizációt (ami a lakóhelyek kiáramlását foglalja magában) a gazdasági szuburbanizáció követte, a gazdasági vállalkozások egy részének az agglomerációba történő településével. Az életszínvonal növekedése együtt jár a bevásárlási szokások változásával, a rekreációs igények növekedésével

Míndez az utazási távolságok általános növekedése mellett a munkamegosztás változását, egy sokoldalú, többirányú kapcsolatrendszert teremtett a főváros és az agglomeráció között, ami növeli az autóhasználat kényszerét, lényegesen csökkenti a közforgalmú közlekedés igénybevételének esélyét.

A főváros és környéke közötti utazások összetétele

(Forgalom, fő/nap/irány)

	Összesen	Ebből			Összesen-ből: Város-környéki	Ebből		
		MÁV	VOLÁN	BKV		MÁV	VOLÁN	BKV
Vasút	113 000	86 000		27 000	88 000	61 000		27 000
Autóbusz	115 000		77 000	38 000	107 000		69 000	38 000
Közforgalmú összesen	228 000	86 000	77 000	65 000	195 000	61 000	69 000	65 000
Individuális	400 000				360 000			
Összesen	628 000	86 000	77 000	65 000	555 000	61 000	69 000	65 000

(A felhasznált adatok forrása: Közlekedés Kft., 2006.)

A Budapesti Agglomeráció területét, a globális tér folyamatait közvetítő közlekedésszerkezeti elemek (autópályák, nemzetközi vasútvonalak, repülőtér, Duna) hálózák be. Ezek a magisztrális hálózatok kulcsszerepet játszanak a térség európai vérkeringéshez kapcsolásában, de önmagukban a belső tér együttműködésének feltételeit nem tudják megteremteni, sőt területszabdalo hatásukkal néha akadályozzák azt.

Az elkövetkező években átfogó és egyben hathatós beavatkozás nélkül várhatóan folytatódik a közforgalmú személyszállítás háttérbe szorulása, az individuális közlekedés térnyerése és az azzal kapcsolatos problémák (környezetterhelés, torlódások) növekedése.

A beavatkozás nélküli folyamatot jellemzik, hogy

- Az agglomeráció fejlődése növeli a mobilitási igényt, a mobilitási szükségletet, a napi munkába, iskolába járáshoz szükséges utazásokat
 - hosszabbak lettek az eljutási utak
 - általánosan és az agglomerációban különösen szétszórtabbak lettek az utazási célok, az utazási célok egyes csoportjai
- Kifejezetten az individuális közlekedésre épülnek új infrastruktúra beruházások, bevásárló és szórakoztató központok,
- Az életszínvonal növekedése együtt jár a mobilitási igények emelkedésével, az életszínvonal növelésével fokozottan jelentkező utazási célok kevésbé érhetőek el közforgalmú közlekedéssel,
- Az életszínvonal növekedése maga után vonja a motorizációs szint emelkedését.
- Az áruszállítás tekintetében a fogyasztói társadalom fejlődése következtében az elmúlt években számottevően növekedtek a magyarországi áruszállítási teljesítmények, ami alól nem volt kivétel Budapest és agglomerációja sem, ezzel torlódásokat és az úthálózat komoly mértékű rongálódását okozva.

2.2. A közlekedési infrastruktúra helyzete

A Budapesti Agglomeráció közlekedésének szerkezetét a centrálisság, a harántoló hálózati elemek hiánya, közlekedésének struktúráját pedig a „hálózatiság” és az intermodalitás hiánya, az egyes hálózati elemek és az egyes közlekedési módok együttműködésének, egymásra építésének elégtelen színvonala jellemezi.

- Az agglomeráció közlekedéshálózatát a MÁV vasúti és a BKV HÉV kötöttpályás vonalak, az országos és helyi közutak, illetve e közutakra szervezett Volán és BKV autóbuszvonalak alkotják. Az agglomeráció belső kapcsolataiban a dunai hajózásnak jelenleg csupán érintőleges szerepe van, a légi közlekedésnek pedig nincs szerepe.
- Az agglomeráció közlekedéshálózatán zajló folyamatokat egy abszurd helyzet jellemzi. Hiába hálózta be a várossal egyre szorosabban együtt élő városkörnyéket 11 vasútvonalból és három HÉV vonalból álló kiváló szerkezetű kötöttpályás rendszer, annak adottságai jórészt

kihasználatlanok, miközben az elővárosi forgalom közel 70%-át kitevő személygépkocsival végrehajtott utazások a közúthálózatot kritikusan túlterhelik.

- A növekvő autóforgalom ugyanakkor egyre inkább akadályává válik céljának, a jó elérhetőségnek. Budapest bevezető útvonalain állandóvá és egyre hosszabb idejűvé váltak a napi torlódások, a főváros távolsági és környéki elérhetősége közúton nehéz és kiszámíthatatlan. Az érkező gépjárműfolyam elhelyezése (parkolása) egyre lehetetlenebb, a város lakhatósága, környezeti- és közterületi minősége a nagy autósterhelés miatt romlik. A rossz elérhetőség és a romló környezetminőség negatívan hat a térségi versenyképességre.
- A kapcsolati hiányok közül különösen kritikus a dunai átkelések egyenletesebb elhelyezkedésének hiánya, valamint a nyugatról érkező terheléseket még a zsúfolt fővárosi környék előtt „szétteríteni” képes észak-déli kapcsolat hiánya.
- A régió nagyvárosi közelségből eredő sajátos problémája a szétterülő urbanizáció, illetve a szuburbanizáció, lényeges mobilitási igénynövelő hatása. A napi munkába járáshoz szükséges utazási hosszak növekszenek, a szétszórtan épülő új megacentrumok, bevásárlóközpontok az autóhasználat kényszerét növelik, a közösségi közlekedés igénybevételének esélyét lényegesen csökkentik.

A megnövekedett kereskedelmi, gazdasági és egyéni forgalom fogadására a rendelkezésre álló úthálózat és a meglévő struktúra egyre alkalmatlanabb, miközben az egyéni közlekedést a tömegközlekedéssel egy rendszerbe integráló – így a mobilitási igényeket a közösségi hálózatra fokozottabban átterhelő – eszközrendszer (pl. P+R parkolók) nem áll rendelkezésre.

Az agglomeráció közúthálózatának helyzetében – a régió integrált közlekedési rendszerével szembeni elvárások alapján értékelve – a legnagyobb hiányosságot (valamennyi közlekedési alágazat esetén) az együttműködést segítő kapcsolati pontok kifejeletlensége jelenti:

- az egyéni közlekedés (közúthálózat) és a közösségi közlekedés (elővárosi vasúti hálózat) között hiányoznak a színvonalas átadó csomópontok, állomások, P+R parkolók,
- a légi közlekedés (Ferihegyi repülőtér) közúti és vasúti kapcsolódásai a személyszállítás és az áruszállítás esetén nagyrészt elégtelenek,
- A kombinált terminálok, Ro-Ro, Ro-La csomópontok, logisztikai központok rendszere kifejeletlen, különösen ha az értékelés mércéjét a régió európai térszerkezetben elfoglalt központi fekvése határozza meg.
- A hálózati, ellátási minőség javításának legnagyobb akadálya az infrastruktúrák és az eszközök leromlott állapota az integrált áramlásirányítás szervezeti és technikai feltételeinek teljes kialakulatlansága, valamint a térség szereplői közötti együttműködési készség hiánya. A hálózatszerkezet minőségének fejlődését az egyes közlekedési igények és alágazatok közötti integrációt biztosító terek és funkciók fejletlensége akadályozza.

2.3. Pozitív folyamatok Budapest és az agglomeráció közlekedésében

Az agglomeráció közlekedésének helyzetében a közelmúlt időszakban – ma még alig érzékelhető – pozitív folyamatokat indítottak el a hálózati és az intézményi fejlesztések.

- A közúti hálózatszerkezetben az M0 körgyűrű keleti szakaszának és hozzá kapcsolva a 4. sz. országos főút Vecsést és Üllőt elkerülő szakaszának forgalomba helyezése a legfontosabb tényezők.

Az M0 új szakaszával a Dunántúl és a Dél-Alföld felől végre európai szintű közúti kapcsolatot biztosít a Ferihegyi repülőtérrel.

A 2x2 sávós autópályát jellegű új 4-es főút Vecsést és Üllőt is elkerüli, a két településen tapasztalt korábbi forgalmi torlódások teljesen megszűntek, így a VOLÁNBUSZ településeken áthaladó forgalma zavartalan lett, megszűntek a korábbi jelentős késések.

- A kötöttpályás közlekedés vonzerejét növelte az esztergomi vonalon új, korszerű járművek forgalomba helyezése – amelynek eredményeként több, mint kétszeresére nőtt az utasforgalom, emellett a 80-as, (hatvani) a 100-as (ceglédi) és a 120-as (újszászi) vonalakon is felújított, elővárosi ingavonatok álltak forgalomba.
- A közelmúltban bekövetkezett pozitív intézményi változás a BKSZ (Budapesti Közlekedési Szövetség) közhasznú társaság megalapítása, illetve a közös bérlet – mint a BKSZ megvalósulásának első lépcsője – bevezetése.
- Pozitív változásnak minősíthető az érezhetően változó szemlélet, tehát az igény erősödése a város és a környéke szorosabb együttműködésére, különösen a közlekedés területén. Erre az igényváltozásra jól alapíthatja működését a BAFT.

2.4. Az egyes térségek közlekedésének helyzete

Az agglomeráció különböző területegységeinek közlekedési ellátása eszközt, mennyiséget és minőséget tekintve heterogén. A korábban fejlődő térségek tömegközlekedési feltárása – hálózati ellátottság szempontjából – ma is kedvező, míg az újabban népesedett települések – például a nyugati zónában – elsődlegesen az egyéni közlekedésre (másodlagosan az autóbusz közlekedésre) alapoztak. Az egyéni közlekedés dominanciáját legfeljebb a főváros és a városkörnyék közötti, – városcentrumba vezető – sugárirányú utak részleges kiépítése követte, harántoló kapcsolatok nem épültek, így különösen a kötöttpályával nem feltárt területek fővárosi kapcsolódásai ma kritikus mértékben kapacitáshiányosak.

A Budapesti Agglomeráció topográfiai – területi – és hálózatszerkezeti sajátosságai alapján alapvetően a budai oldalon kettő, a pesti oldalon három, összesen öt szektorra bontható. A pesti oldalon a déli és északi részek mellett jól elhatárolható egy közép-keleti térség is.

2.4.1. Agglomeráció dél-nyugati részének főbb közlekedési problémáinak feltárása

A Budapesti Agglomeráció dél-nyugati zónája a városkörnyék legnyitottabb, legdinamikusabban fejlődő területegysége. A térséget itt érik el a nyugat-európai áramlatok, a terület Budapest kelet-nyugat közötti közvetítő szerepének befogadó zónája magisztrális hálózati elemekkel és azokra települő logisztikai, gyűjtő-elosztó létesítményekkel. A térséget három európai jelentőségű közúti vonal (M1, M7 és M6) és vasúti vonal (Tatabánya, Székesfehérvár, Pusztaszabolcs) szeli ketté, a vonalakon a távolsági forgalom és a helyi forgalom nagymértékben és kedvezőtlenül keveredik.

Közúti közlekedés

A közúthálózat meghatározó elemei a már említett M1 és M7 autópályák, valamint a 6-os számú országos főút, amely mellett 2006-ban Érdi tetőtől Dunaújvárosig átadásra került az M6 autópálya. A sugárirányból érkező és centrálisan összefutó autópályákat és országos főutakat (1-es

főforg. út, 7-es főforg. út) harántoló elemként egyetlen főhálózati elem, az M0 autópályát köti össze, amely egyszerre látja el

- a IV-es és V-ös transzeurópai útvonalak (M1, M7) fogadását és forgalmuk továbbvezetését az M5 és M3 autópályák felé,
- a főváros térségébe érkező távolsági forgalom fogadását, illetve közvetítését, valamint
- a városkörnyéki, helyi forgalom vezetését, agglomerációs települések összekötését.

E funkcióhalmaz és forgalmi koncentráció – párhuzamos és kapcsolódó mellékút-hálózati elemek hiányában – rendkívül túlterheli a főhálózati elemeket és rontja az átjárhatóságot, illetve az elérhetőség minőségét, megbízhatóságát egyaránt.

A dél-nyugati agglomeráció preferált fekvéséből eredően a főhálózati elemek térségében, azokra kapcsolódóan a kereskedelmi és logisztikai létesítmények sokasága valósult meg, amelyek forgalomvonzó hatásokkal a közúti rendszert tovább terhelik.

Vasúti közlekedés

A vasúthálózat érkező három vonala (Tatabánya, Székesfehérvár, Pustaszabolcs) a Dunántúl szinte valamennyi jelentős városát (Győr, Sopron, Szombathely, Veszprém, Zalaegerszeg, Nagykanizsa, Dombóvár, Pécs, Szekszárd) felfűzi és nemzetközi kapcsolatokat létesít Szlovákia, Ausztria, Szlovénia, Horvátország irányába. A vasútvonalak az elővárosi közlekedésben is részt vesznek, amely részvétel hatékonyságát ugyanakkor a pályaterhelések nagysága, a pálya- és biztosítóberendezések hiányosságai, valamint a kiszolgáló, ráhordó infrastruktúra elégtelensége (P+R parkolók, autóbusz kapcsolódások hiánya, állomások és járművek leromlott állaga) nagymértékben rontja. A vasúti hálózat – pályákat és áramlatokat koncentráló – meghatározó csomópontja a Kelenföld pályaudvar, amely ma a korszerű vasútállomás feltételeinek alapszinten sem felel meg, s amely korszerűsítésére az elkövetkező években a 4-es metró építéséhez kötve lehet esély.

Ma még minden "intenzív" közlekedési elem a fővároson belül fejlődik, legyen szó villamoshálózatról, vagy a 4-es metróról. Ugyanakkor, szinte egyetlen közlekedési elem sem szolgálja célirányosan a város-városkörnyék kapcsolatot. (Még olyan tévedés is súlyosbítja e helyzetet, hogy a 4-es metró hosszú időre "megáll" a kerület "belső oldalán", így nem adja meg a virágpiaci továbbvezetéssel az agglomerációs kapcsolat lehetőségét.) Ez olyan súlyos hiba, amelyen a közeljövőben alapvetően változtatni kell.

Logisztika (Áruszállítás)

- Az M0-ás rendelkezésre álló részei lehetővé teszik a közúti teherforgalom elvezetését, ugyanakkor a budapesti környék túlszűfolt, bővítése szükséges.
- A térség rendelkezik logisztikai tevékenységhez szükséges infrastruktúrával.

A jövő várható folyamatait tekintve a dél-nyugati agglomeráció a jövőben tartósan és egyre növekvő mértékben a főváros és környéke stratégiai jelentőségű területegysége marad. A kiemelt szerepkör egyaránt hordoz előnyöket és veszélyeket.

Annak, hogy az – Unió-s csatlakozásból eredően – a nemzetközi (európai) kapcsolatok a gazdaság, a kereskedelem, a termelés, az elosztás, a közigazgatás, a tudomány, turizmus, a

hivatalok, vállalatok és a magánszféra területén egyaránt egyre inkább napi rendszerességűvé válnak, a térségre vonatkozóan kettős hatása lesz:

- egyfelől: egy megfelelő – a maitól különböző – térségstratégia esetén az agglomeráció geopolitikai szerepe – mint nemzetközi metropolis, mint makroregionális központ – felerősödik, dinamizmusa, jelentősége általánosan növekszik,
- másfelől: különösen egyedi többlet jelentőséget, lehetőséget és veszélyt hordozhat a kitáguló fejlődési pálya a térség számára, mint az Unió országai felől érkező fizikai impulzusokat, közlekedési kapcsolatokat fogadó területrészt.

Mondhatni a dél-nyugati agglomeráció egyre erősödően lesz a "főváros európai kapuja", egy sajátos transzfer szereppel a nemzetközi folyamatoknak az ország más terület egységei felé való továbbításában is. A transzfer a területfelhasználástól – letelepülő intézmények jellegéből eredően lehet kereskedelmi, termelési, innovációs, stb.

2.4.2. A közlekedés helyzete az agglomeráció dél-keleti részében

Közúti közlekedés

A térségben a gépjárműforgalom folyamatos növekedése miatt, a késő éjszakai időszak kivételével, állandósultak a torlódások a bevezető utakon. Kiemelten zsúfolt az M5-ös autópálya fővárosi szakasza, az 51-es főút és az 510-es út dunaharaszti szakasza, valamint az 5101-es út halásztelki szakasza. Ez utóbbi torlódása rendszeresen érezhető az M0-áson is.

Az M0 déli szakaszának forgalma már régen meghaladta a szakasz áteresztő képességét, a burkolat a rendkívül nagy terhelés miatt két évente felújításra szorul, ami teljes közlekedési káosszal jár.

Az M0 és 4-es út elkerülő szakaszának közelmúltban végrehajtott fejlesztése ugyanakkor jelentősen csökkentette Üllő és Vecsés települések forgalmát és ezzel együtt a környezeti terhelését. A térségből gyorsabban és torlódás nélkül lehet eljutni a fővárosba, megszűnt a VOLÁNBUSZ járatok korábbi – torlódás miatti – késése.

Vasúti közlekedés

A 142-es és a 150-es vonalakon mind a menetrend, mind a járműpark elmarad az elővárosi közlekedés igényeitől, felújításra szorul az infrastruktúra és a járműállomány is, a vonalakon jelenleg 40 éves ingavonati szerelvények közlekednek. A 142-es vasútvonal szintben keresztezi az Üllői utat és az 50-es villamos vágányait, ami vasúti járatsűrítés esetén a jelenleginél is nagyobb torlódásokat okozhat a XVIII. és a XIX. kerületi forgalomban.

Az érintett vasútvonalak és a városi közlekedés közötti átadási pontok színvonala jelenlegi állapotukban elmaradottak. A Keleti pályaudvar töréspontot jelent az utazási láncban, mivel a metróhoz történő rágyaloglás a 800 méter is meghaladhatja, a Kőbánya-Kispest vasútállomás alacsony szolgáltatási színvonalat képvisel, ugyanakkor már folyamatban van a jelentős városi és elővárosi közlekedési csomópont fejlesztése.

Logisztika (Áruszállítás)

- A közúti infrastruktúra az M0 autópálya közelmúltban végrehajtott bővítésével érezhetően javult.
- Logisztikai központok nagyobb számban állnak rendelkezésre.

2.4.3. A közlekedés helyzete az agglomeráció közép-keleti részében

Közúti közlekedés

A térség közúthálózatára jellemzőek a torlódások. A korábban megvalósuló infrastruktúrafejlesztést a mobilitási igények nagymértékű növekedése követte, a közlekedési rendszerek mennyiségileg és/vagy minőségileg már nem tudják megfelelően kiszolgálni a felmerülő igényeket. Nagymértékben zsúfolt a 31-es főút XVII. kerületi szakasza, torlódások jellemzik az M3-as bevezető szakaszait.

A harántoló közúti elemek közül mind kapcsolati, mind területfejlesztési szempontból kiemelkedő jelentőségű lenne az M0-M3 közötti átkötés gödöllői elkerülő úttal történő összehangolt megvalósítása. Pozitív fejlemény, hogy erre a beruházásra, valamint az M0 teljes keleti szakasz megépítésére 2007-ig várhatóan sor kerül.

Vasúti közlekedés

A MÁV a 80-as, a 120-as és a 100-as vonalain bevezették az ütemes menetrendet, a kb. 30 km-es belső gyűrűben óránként 2-2 vonatpár közlekedik. A 100-as és a 120-as vonalak Budapesten kívüli szakaszait felújították, az állomások egy részét korszerűsítették. Ugyanakkor a többi vonal – beleértve a HÉV vonalakat is – sürgős felújításra szorul, a fővárosi pályaudvarok közül a Keleti vágányhálózatának bővítése és a Nyugati biztosító berendezésének cseréje halaszthatatlan. A fővároson belüli állomások és megállóhelyek korszerűtlenek, elavultak.

A MÁV a 80-as, a 120-as és a 100-as vonalon nagyrészt már a felújított Bhv ingavonati szerelvényeket közlekedtetik. Ezek a szerelvények már részben megfelelnek a kor igényeinek, de a légkondicionálót legalább utólag be kell szerelni.

Szükséges az elővárosi vasúti közlekedés városi közlekedésbe történő integrációjának fejlesztése. Javításra szorul a Gödöllői HÉV kapcsolata a 2-es metróval, a Keleti pályaudvar, mint intermodális csomópont. A Keleti pályaudvar kapacitásának felső határán üzemel, az elővárosi vasúti fejlesztéshez elengedhetetlen az állomási vágányhálózat bővítése (a posta ill. a Kerepesi út felé).

A kötöttpályás városi közlekedési kapcsolattal nem rendelkező XVII. kerület tekintetében meg kell oldani a MÁV elővárosi közlekedése jobb kapcsolódását a városi és elővárosi autóbusz-közlekedéshez.

Logisztika (Áruszállítás)

Indokolt a logisztikai funkciók „korlátozott” telepítése a térségben, ugyanakkor megfigyelhetők a magánszférának a közúti infrastruktúra bővülését követő fejlesztései.

2.4.4. A közlekedés helyzete az agglomeráció észak-keleti részében

Közúti közlekedés

A közutak budapesti bevezető szakasza zsúfolt, az M2 út fejlesztése megállt az M0-Dunakeszi szakasz kiépítésével, míg a Vác-Dunakeszi szakasz csak 2x1 sávú. A váci-dunakeszi, illetve a gödöllői régióból érkezők/távozók a főútvonalak kapacitását 100% felett használják ki – ez a zaj-, és légszennyezés legfőbb okozója.

A haránt kapcsolatok hiánya miatt az egyes települések, kistérségi központok összeköttetése a Budapest központú, sugaras közlekedési hálózat hátrányaitól sújtott (Vácról Gödöllőre nehezebb és lassabb eljutni a rövidebb távú alsóbbrendű utakon, mint a hosszabb 2/A – M3 viszonylatban).

A Budapesti Agglomeráció észak-keleti és észak-nyugati részének szerves összekapcsolódását a Duna gátolja. Jelen pillanatban az Árpád híd mellett a várhatóan 2007-2008-ban átadásra kerülő M0-ás híd jelent majd további átkelési lehetőséget, azonban ez még mindig a Budapest központú közlekedési rendszert erősíti és nincs tehermentesítő hatása. A kompos átkelési lehetőségek korlátozottak, minden érintett településen helyi közlekedési problémákat okoznak.

A nem Budapest célú közlekedés is, az M0-ás hiányos elemei miatt (Északi Duna-híd, M3-4. főút), nagyrészt Budapest igénybevételével zajlik.

Vasúti közlekedés

Az észak-keleti térség vasúti közlekedését a 70-es és 71-es vonalak látják el, a Budapest – Vác – Szob, illetve veresegyházi vonalon a vasúti közlekedés zónázó menetrendi struktúra szerint történik, az elővárosi vasút részben kialakításra került. Nagyobb arányú igénybevételének akadályát a nem megfelelő komfortfokozatú vasúti kocsik hiánya jelenti, továbbá P+R parkolók és az intermodális központok hiánya nem készíti a budapesti céllal bérkezőket a közösségi közlekedésre való átszállásra.

Logisztika (Áruszállítás)

- A nagyméretű tehergépjárművek Budapest célú forgalma az északi és a keleti logisztikai központok hiányzó gyűrűje miatt nem torpan meg a meglévő és a még kiépítendő M0 mentén.
- A tranzit teherforgalom az M0-ás hiányos elemei miatt (Északi Duna-híd, M3-4. főút), nagyrészt Budapest igénybevételével zajlik.

2.4.5. Agglomeráció észak-nyugati részének főbb közlekedési problémáinak feltárása

Az észak-nyugati agglomerációs térség fejlődését a közelmúltig alapvetően az egyre erősödő szuburbanizáció alakította. A térségi települések többségének lakónépessége az elmúlt 10-15 évben átlagosan 60-65%-kal növekedett. A népességnövekedésből eredően a Budapestre történő napi oda-vissza utazás volt a közúti forgalomnövekedés legfőbb okozója. A 10-es sz. országos főút Budapest városhatárnál mért forgalmának csúcspontjában mintegy 75%-a például ingázó forgalom.

Az észak-nyugati agglomeráció terület- és közlekedésszerkezetét a topográfiai adottságok alapvetően meghatározzák. A főváros és környéke kapcsolatát három – a hegyvidék lehetőségei által alakított – közlekedési irány biztosítja. Közülük legmarkánsabb a vasúti és közúti folyosót is

hordozó Pilis völgy (Bp. Nyugati pu.- Esztergom vasút és a 10. sz. országos főút), tőle északra a Dunához szorítva, a Duna-part adottságait kihasználva a 11. sz. főút és a Szentendrei HÉV vonal, tőle délre pedig a csak közúti kapcsolatot hordozó budai hegyvidéki áttörés a Zsámbéki medence és Budapest között, Budakeszin keresztül.

Közúti közlekedés

A közúthálózatot fent ismertetett három sugár irányú útvonal határozza meg, ezen útvonalak között a haránt irányú kapcsolatok kifejezetlenül főúthálózati haránt irányú kapcsolat a térségben nincs, a mellékúthálózat legfeljebb a három sugár irányú útra – különösen a 10. sz. főútra – való ráhordást képes biztosítani, meglehetősen alacsony szinten. A sugár irányú bevezető utak budapesti fogadó hálózatának helyzete szűk és kapacitáshiányos, ezért is rendkívül hátrányos, hogy az agglomeráció egyes területegységei több esetben csak a fővárosi hálózat érintésével tudnak egymással kapcsolatba kerülni. A három sugárirányú út közül legkritikusabb forgalmi helyzetben a 10-es sz. főút van, amelynek kapacitása mára a forgalmi igények felét sem éri el.

Vasúti közlekedés

A kötőtpályás kapcsolatokat az északi, észak-nyugati városkörnyéki zónában a Pilis völgyben a Bp. Nyugati pu.-Esztergom vasútvonal, a Duna mentén pedig a Bp. Batthyány tér-Szentendre HÉV vonal biztosítja. Mai állapotában mindkét vonal korszerűtlen kialakítású, amely az egyre növekvő igényekkel szemben nem tud kellő szolgáltatási kínálatot nyújtani sem kapacitásban, sem minőségben.

Az esztergomi vonal egyvágányú, villamos vontatás nélküli, a vonal dunai vasúti hídjá az évek óta halasztott felújítás hiánya miatt alig (csak lassújellel) járható. A vasútvonal állomásai az érintett települések szerkezetében nem kedvező elhelyezkedésűek, ezért a ráhordás alapvető kérdés. Ezzel összefüggésben a MÁV és a Volán együttműködése kontra konkurenciája is alapkérdés egy hatékony rendszer kialakítása szempontjából. A vonal a közelmúlt járműfejlesztésének hatására utasforgalmát – rossz körülményei ellenére is – közel megduplázta, mindez a ma még nem kielégített, de meglévő igények nagyságát jelzi.

A szentendrei HÉV vonalának fővárosi szakasza 2005-ben felújításra került, a közeljövőben várható a városhatáron kívüli pályarész rekonstrukciója. Ez utóbbi része az elkövetkező évek talán legnagyobb jelentőségű kötőtpályás fejlesztésének, az észak-déli regionális gyorsvasút megvalósításának, a Szentendrei HÉV, az esztergomi vasútvonal, a csepeli gyorsvasút és a ráckevei HÉV vonalának egy korszerű, a mai igényeknek megfelelő rendszerbe szervezésével.

Logisztika (Áruszállítás)

- A térség gazdaságföldrajzi jellemzői miatt csekély mértékben rendelkezik az áruszállításhoz szükséges infrastruktúrával, ugyanakkor a jelenlegi gazdasági struktúra nem is vonz kiemelkedő áruszállítási áramlatokat.
- A térségre viszonylag kismértékű tranzitforgalom jellemző, amit azonban tovább csökkent a hiányzó közúti és vasúti infrastruktúra

A jövő várható folyamatait tekintve megállapítható, hogy a térség térszerkezeti pozíciói az utóbbi időkben lényegesen változnak. Az új európai rendben a Pilis térségi mögöttes területek északi irányú elzártsága megszűnik. A már meglévő és a tervezett Esztergom térségi Duna-híddal a természeti korlátok is feloldódnak. Az Ister-Granum Eurorégió valamennyi Eurorégió közül már ma is a legaktívabban szervezi a kétoldali együttműködéseket. Budapest európai városhálózati

szerepe szempontjából fontos, hogy az északi irányú, természetes, határon átnyúló vonzásokörzetet együttműködő gazdasági érdekkörébe vonja.

A térszerkezeti változások következtében változik a térség hálózati kapcsolatszerkezete. A Pilis térség együttműködési szempontból a közelmúltig északi irányba zárt, csak Budapest irányába kommunikálni képes terület volt. E kommunikációt a közlekedés területén a 10 sz. főút töltötte be, a kapcsolati meghatározottság szabta meg a szuburbanizáció és a forgalomnövekedés irányát is. A főváros térségét érintő kelet-nyugati áramlatok „zsák” jellege miatt nem voltak érdekelték az északi irányú kapcsolatban.

Az északi irányú korlátok megszűnésével egyre markánsabb az igény az észak-déli kommunikációs csatornák erősítésére. Túl a térségi kapcsolatokon, Budapest geopolitikai érdeke egy Baltikum-Balkán közötti észak-déli közlekedési folyosó zónájába kerülni. Ez a folyosó azonban a főváros közvetlen terhelésének veszélye miatt nem lehet az M2-M6 kapcsolat, hanem egy vonzásokörzetben vezetett tengely kell legyen az M6 folytatásával a majdani esztergomi Duna-hídra.

Az új hálózatszerkezeti rendszerben a 10-es sz. főút egy regionális (agglomerációs) jelentőségű út, amely a Pilis-völgyet a felértékelt vasúttal együttes közlekedési csatornaként kapcsolja a fővároshoz. A közút és a vasút közlekedési csatornába szervezett, egymást kiegészítő kezelése stratégiai, hálózatszerkezeti és forrásbiztosítási szempontból egyaránt kiemelt jelentőségű. A két alágazat együttműködését a fejlesztésükre telepített P+R rendszer, valamint az észak-déli regionális gyorsvasúttal való összeköttetés teremtheti meg.

2010 és 2020 között (Nemzeti Fejlesztési Terv, illetve EU költségvetési időszak) várható a hálózatszerkezet továbbfejlődése, tehát az M0 észak-budai szakasz, az új 10-es sz. főút teljes vonala, az Aquincumi-Duna-híd és az új észak-déli, fővárost mentesítő út megépülése. Az egyes elemek közötti sorrendiséget a hálózati indokoltság, az előkészítettség helyzete, ettől is függően a forrásháttér, valamint az érdekérvényesítő erő dönti majd el.

2.5. A közlekedésfejlesztés intézményi háttere

A sokpólusú fejlesztési forráslehetőségek között a harmonizálásnak ma nincs gazdája. A harmonizáció hiánya a forrásfelhasználás racionalitását alapvetően akadályozhatja, a fejlesztések egymásra építhetőségének esélyét rontja. Különösen így van ez a közlekedés esetén, ahol egy-egy infrastruktúra elem önmagában történő megvalósítása a kívánt hatás eléréséhez még elégtelen, mivel csak az utazási, szállítási lánc egészének alakítása jelenthet hatékony beavatkozást.

Az elővárosi vasúti közlekedés fejlesztése például a KözOP (a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium Közlekedési Operatív Programja) egyik fontos célterülete, és az agglomerációt érintő vasútvonalak fejlesztését a kohéziós program több projektje is felvállalta.

Az elővárosi közlekedés sikere azonban nem a vasúti közlekedés – elengedhetetlen – sikerének, hanem a ráhordó rendszerek, kapcsolatok és együttműködések létrehozása sikerének függvénye. A ráhordást biztosító mellékúthálózat fejlesztésének, a kapcsolódást, az intermodalitást biztosító elemek fejlesztésének ma nincs gazdája, sem az ellátásért felelősök közigazgatási, sem a közlekedési vállalatok társasági szintjén.

E gazda lehet közlekedésfejlesztési programján keresztül a BAFT. De gazda lehet az utazási lánc elengedhetetlen részét képező gyalogos kapcsolatok, kerékpárutak fejlesztésének és gazdája lehet az autópályákhoz, főutakhoz kapcsolódó leágazások, településközi kapcsolatok fejlesztésének, a települési közterek alakításának, az élhetőségi feltételek javításának is.

A közigazgatási rendszer módosításán, új elemekkel történő kiegészítésén túlmenően a fejlesztések fokozott harmonizációja irányába hathatnak a Budapesti Agglomerációban a közlekedési társaságok a feladatok komplexitásának megfelelő újrastrukturálása is.

3. Meghatározó közlekedésfejlesztési programok

A BAFT közlekedésfejlesztési programban röviden bemutatásra kerülnek a programhoz szorosan kapcsolódó, ugyanakkor a Közép-Magyarországi Régiótól, illetve a Budapesti Agglomerációtól eltérő közigazgatási szintre vonatkozó tervek és koncepciók, különös tekintettel a Budapesti Agglomeráció tekintetében a közlekedésfejlesztésben betöltött szerepükre

3.1. A Gazdasági és Közlekedési Minisztérium Közlekedési Operatív Programja

A Gazdasági és Közlekedési Minisztérium Közlekedési Operatív Programja (KözOP) az Európai Unió 2007 és 2013 közötti költségvetési időszakára vonatkozó közlekedési és energetikai fejlesztések forrás-felhasználási keretterve. A terv magában foglalja mind a Kohéziós, mind a Strukturális Alapokból rendelkezésre álló eu-s források felhasználását.

A KözOP, különös tekintettel a Kohéziós Alap felhasználási körének tervezett bővítésére, szinte külön közlekedési ágként foglalkozik a városi, agglomerációs közlekedéssel, valamint általánosan a közlekedési munkamegosztással.

Az Operatív Program a prioritási tengelyek egyikeként is foglalkozik a térségi (régió belüli) elérhetőség javításával, illetve a városi és agglomerációs közösségi közlekedés fejlesztésével. A program által meghatározott projektek „konkrétsági foka” ugyanakkor viszonylag alacsony.

3.2. Budapest Középtávú Városfejlesztési Programja, a Podmaniczky Program

„Budapest Középtávú Városfejlesztési Programja egy szinergián alapuló, a legfontosabb középtávú térbeli és tematikus feladatköröket kiemelő városfejlesztési dokumentum, amely a rendelkezésre álló fővárosi fejlesztési források döntő részére vonatkozóan konkrét felhasználási javaslatokat tesz.”

A Program magában foglalja a Budapest Magprogramot, azon fejlesztéseket amelyek biztosítják a főváros számára az akut, leginkább súlyos városi problémák megoldását, és lehetőséget teremtenek a további, dinamikus fejlődési pályák kialakítására. A Budapest Magprogram az alapvetően szükséges, elmaradt fejlesztéseket pótló, valamint – azon felül – a dinamizáló fejlesztési elemeket tartalmazza. A magprogramban foglalt 4 értékválasztás között kiemelten szerepel a közlekedés kérdése, mint a fővárosi felelősségi kör egyik legfontosabb eleme, döntően közösségi közlekedési irányultsággal.

A Budapest Középtávú Városfejlesztési programja, a Podmaniczky Program több dimenzióban is nyitott Budapest és az agglomeráció közlekedésfejlesztési intézkedéseinek koordinálására.

- A Programmal egy új, dinamikus fejlődési periódus megkezdése szándékolt, amelynek a korlátozott működtetési és fejlesztési forrásokon felül három új tényező kell, hogy megfelelő alapot biztosítson. Ezek egyike „a főváros aktívabb kooperációs politikája más partnerek irányába”

- A Programban szereplő szempontok alapján a Magprogram célokat határoz meg, kapcsolódó intézkedésekkel, programelemekkel, amelyek közül számos a Budapesti Agglomerációra vonatkozik

A Podmaniczky Program nyitottságát erősíti, hogy a meghatározott fejlesztési térségek, illetve tematikus programok között nincsenek prioritások meghatározva, a térségekre vonatkozó komplex, középtávú megvalósíthatósági programok versenyezhetnek egymással, hogy milyen mértékben tudják előrébb vinni a középtávú időszakban a térségi program megvalósítását.

Ez a verseny nem teljesen nyílt, mivel a magprogram tartalmazza az elsődleges preferenciákat. Ugyanakkor a Magprogram által lekötött fejlesztési források nem töltik ki a Fővárosi Önkormányzat prognosztizálható pénzügyi kereteit, a különbségre („tartalékra”) pályázhatnak a Magprogramba „nem beleférő”, de fontosnak tekinthető fejlesztéseket tartalmazó „kiterjesztett programelem-javaslatok”, önmagukban is számos, az agglomerációt érintő fejlesztési elemmel, valamint többek között regionális szereplők által kialakítandó fejlesztési program javaslatok. A „tartalék” a Podmaniczky programban számszerűsítésre is kerül, a 9 éves időszakra mintegy 120 milliárd Ft összegben.

4. A közlekedésfejlesztési program célja

4.1. A Budapesti Agglomeráció közlekedésfejlesztésének célja

A Budapesti Agglomeráció közlekedésfejlesztésének célja

- a személyszállítás tekintetében a munkamegosztáson alapuló társadalom számára optimális működési körülmények megteremtése az elérhetőség, átjárhatóság hatékony biztosításával, tekintettel a térség jövőbeni fejlődési céljaira, a tendenciákra is,
- az áruszállítás tekintetében a Budapesti Agglomeráció adottságainak kihasználása a logisztika területén.

Ezzel hozzájárulva

- a Budapesti Agglomeráció elérhető legnagyobb versenyképessége megteremtéséhez, a kinyerhető legtöbb előny és külső forrás megszerezhetőségéhez a régiók közötti versenyben.
- Budapest és agglomerációja lakossága számára élhető, egészséges lakó- és munkakörnyezet biztosításához,
- a versenyszféra egyik ága kifejezett fejlesztése révén is az agglomeráció versenyképességének javulásához.

4.2. A Budapesti Agglomeráció közlekedésfejlesztési céljának megalapozottsága

A Budapesti Agglomeráció közlekedésének alapvető hiányosságai – hasonlóan a közlekedési ágazatnak az egész világon jellemző problémáira – a közlekedés hatékonyságát rontó torlódások és a közlekedés által okozott környezetszennyezés.

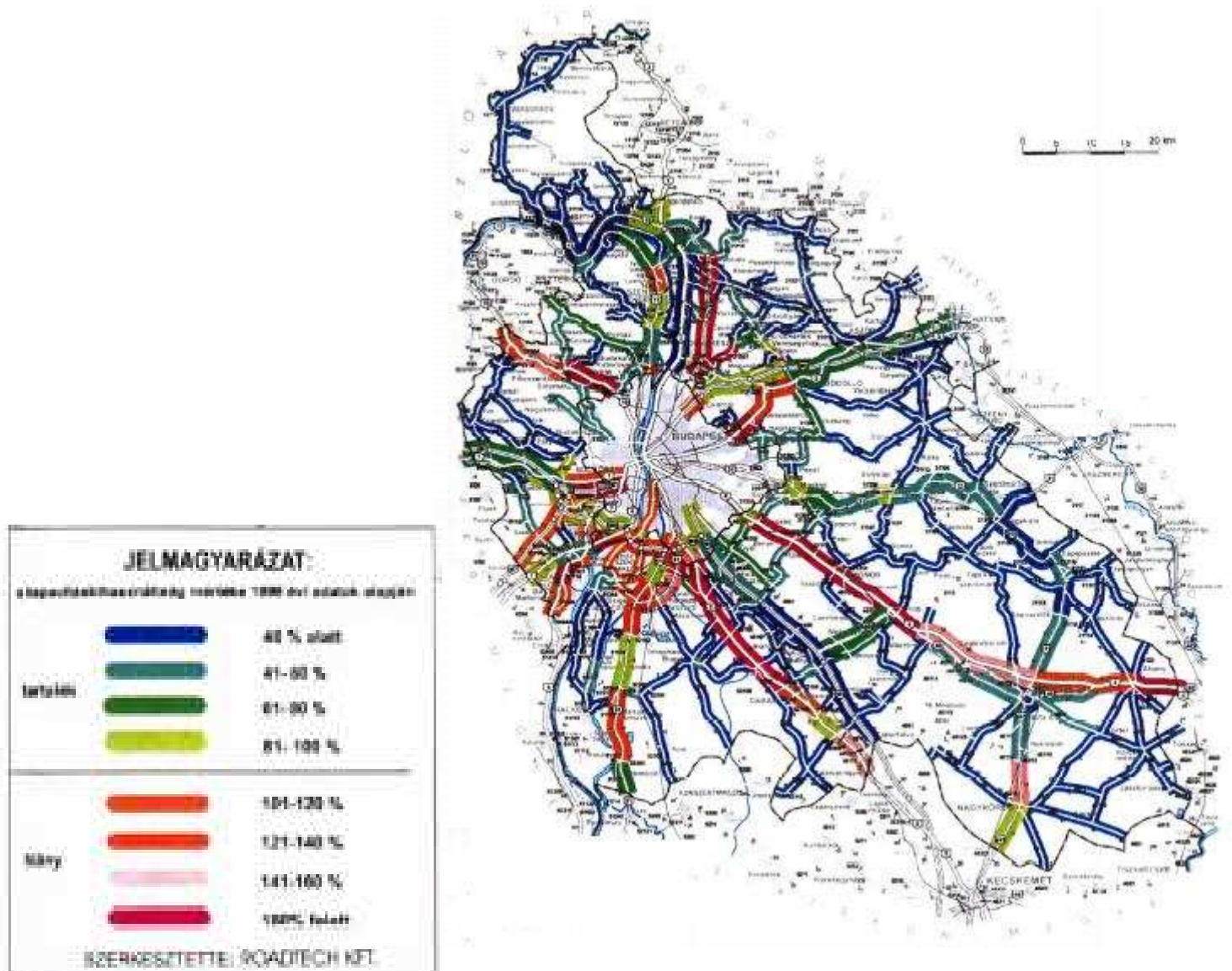
Az áruszállítás területén a Budapesti Agglomeráció kedvező adottságokkal rendelkezik komplex logisztikai szolgáltatások nyújtásához, környezetkímélő áruszállítási láncok kialakításához, ugyanakkor szükséges az áruszállítás fejlődési irányainak aktív befolyásolása is.

4.2.1. Torlódások

A Budapesti Agglomerációban a közutak (kétsávú utak esetében) forgalma eléri, sok esetben meghaladja a közútra jellemző kapacitás értékét.

A Közép-Magyarországi Régióban lévő közutak kapacitáskihasználtsága¹

(2000. évi ÁNF)



Emiatt csúcsidőszakokban a szolgáltatási színvonal csökkenésére, rendszeres torlódások kialakulására kell számítani, ami a torlódásokat okozó individuális közlekedés mellett a

¹ A Közép-Magyarországi Régió integrált közlekedési-rendszer fejlesztésének stratégiai terve és operatív programja 31. o.

közforgalmú közlekedés működését akadályozza. Kiemelkedően kedvezőtlen a helyzet a 3., 4., 5., és a 10. sz. főutakon, valamint a 11. sz. főút Budapest – Leányfalu közötti szakaszán².

Budapest belső úthálózata is telített, a forgalom a kapacitástartalékok kimerítése miatt már nem növekszik, állandósultak a torlódások³. A közúti hálózat hiányosságai következtében a környezeti szempontból legérzékenyebb belső városrészek úthálózatán és a kapcsolódó Duna-hidakon (Hungária krt. – budai krt. által határolt terület) a teljes nappali időszakban mérhető a csúcshorai forgalmat megközelítő nagyságú forgalom.

Mindazonáltal jelenleg a vasúti infrastruktúra is csak korlátozott tartalékokkal rendelkezik. Általánosságban a régió vasútvonalait az országos átlagnál magasabb fejlettség jellemzi, ugyanakkor a budapesti elővárosi közlekedésben a kiemelkedő forgalmi terhelés, a meglévő vegyesforgalmú rendszer határt szab a járatsűrűség jelentős növelésének. Az eltérő sebességű menetvonalaknál teljes értékű ütemes menetrend kialakítása csúcshorákban, főleg a belső bevezető szakaszokon, kapacitásbővítés nélkül nem lehetséges.⁴

4.2.2. Környezetszennyezés

Magyarországon levegőminőségi helyzete, elsősorban a városokban, nagy forgalmú utak mentén nem kielégítő. A levegőminősítési értékelések szerint Magyarország területének 3,9%-a tekinthető szennyezettnek, további 9,3%-án fordul elő a levegőtisztaság-védelmi határértékek időszakos túllépése. Ezen az összesen 12 ezer km² nagyságú területen él az ország lakosságának közel fele⁵. Nyilvánvaló, hogy ide tartozik a Budapesti Agglomeráció jelentős része.

A levegőszennyezettség mellett a városi lakosságot érintő további környeztkárosító hatás a zaj. Budapesten 51 olyan főútvonal van, amely az EU besorolása szerint nagy zajterhelésűnek minősül⁶.

Mind a légszennyezés, mind a zajterhelés tekintetében teljesítményéhez képest nagyobb részarányt képvisel a közúti közlekedés.

4.2.3. Logisztika

A Budapesti Agglomeráció adottságai egyedülállóak a logisztika területén, esélyes rá, hogy az északi és dél-európai közlekedési tengelyek összekötése ebben a térségben történjen meg. Ezért a pozícióért azonban versengés folyik, és nem a Budapesti Agglomeráció az egyetlen potenciális jelölt. A Budapesti Agglomeráció versenyhátrányba kerülése esetén a logisztika az Agglomerációban kizárólag tranzitszereppel lesz jelen, amely önmagában nem kívánatos.

A kiemelkedő logisztikai potenciál a Budapesti Agglomeráció sajátossága, és erre a potenciálra nem építeni erőforrás pazarlás lenne.

A logisztika területének egységes célként és intézkedésként való megjelenítése fontos a spontán, véletlenszerűen fejlődés elkerülése érdekében. Amennyiben a jövőben is a véletlenszerűség jellemzi ennek a területnek a fejlődését, akkor nem fognak olyan összefüggő, egymással kapcsolatban álló, egymást erősítő beruházások megvalósulni, melyek alkalmasak lennének a jelenleg a térségben megjelenő logisztikai potenciál kiaknázására.

² A Közép-Magyarországi Régió integrált közlekedési-rendszer fejlesztésének stratégiai terve és operatív programja 31. o.

³ A Közép-Magyarországi Régió integrált közlekedési-rendszer fejlesztésének stratégiai terve és operatív programja 34. o.

⁴ A Közép-Magyarországi Régió integrált közlekedési-rendszer fejlesztésének stratégiai terve és operatív programja 18. o.

⁵ Pápay Zsolt: A Budapesti Agglomeráció jelenlegi helyzete, fejlesztési koncepció és tervek, 158. o. in: Uniós csatlakozás – Közlekedés – Környezet, szerk.: Kiss Károly, Lukács András

⁶ Pápay Zsolt: A Budapesti Agglomeráció jelenlegi helyzete, fejlesztési koncepció és tervek, 159. o. in: Uniós csatlakozás – Közlekedés – Környezet, szerk.: Kiss Károly, Lukács András

5. A közlekedésfejlesztési program prioritásai

5.1. Prioritások

Budapest és környéke – mint egyre fokozottabban egymásra utalt urbánus egység – az ország meghatározó jelentőségű központi tere. E központi tér ereje, versenyképessége jelentős mértékben a külső kapcsolatrendszer és a belső kohézió színvonalának függvénye. A külső kapcsolatok és a belső kohézió színvonalának javítása alapvetően függ a közlekedési rendszer hatékonyságától, fejlesztésének dinamikájától és formájától.

A Budapesti Agglomeráció külső kapcsolatrendszerének, elérhetőségének fejlesztése, illetve a fejlesztést megvalósító projektek meghatározása az országos kohéziós politika feladata és felelőssége. A regionális politika egyik elsőszámú feladata kell legyen ugyanakkor a térségi kohézió, az együttműködési alkalmasság erősítése, az e célt leíró programok meghatározása és projektek megvalósítása.

5.1.1. Személyszállítás

A belső kohézió, a belső kapcsolatok javításának, ezen belül a mobilitási feltételek javításának stratégiai eszköze mind az egyéni közlekedés (közúthálózat), mind a közösségi közlekedés fejlesztése. Mivel azonban napjainkban a növekvő autósforgalom egyre inkább akadályává válik céljának, a jó elérhetőségnek, a centrális közúthálózat oldását célzó közúti fejlesztések mellett a közlekedésfejlesztés elsőszámú prioritása a közösségi közlekedés hálózatának és szolgáltatásainak fejlesztése kell legyen. A közösségi közlekedés fejlesztése csak egy komplex, utazási lánc-szerű hálózatszerkezettel, illetve működtetéssel, e láncba integrált kötöttpályás vonalak, P+R parkolók és ráhordó, harántoló közúthálózati elemek egymásra épülő megvalósításával lehet hatékony.

A Budapesti Agglomeráció Közlekedésfejlesztési Program stratégiai célja, a modal-split arány romlási folyamatainak megállítása, illetve javítása, 2015-re a főváros határán a motorizált közlekedésben a 40/60%-os arány elérése, a városban pedig a mai 60/40%-os arány javítása a valamikori 70/30%-os érték irányába.

A Budapesti Agglomeráció közlekedésfejlesztésének a prioritás érvényesülése mellett oldani kell a feszültséget a közösségi közlekedés finanszírozhatósága és az individuális közlekedéssel szembeni versenyképességéből adódó forrásigény között.

A stratégiai cél megvalósításának követelménye a Budapesti Agglomeráció közösségi közlekedési rendszere fejlesztésének és hosszú távú működtetésének finanszírozhatósága.

5.1.2. Áruszállítás

Az áruszállítás tekintetében szükséges

- a rendelkezésre álló infrastruktúra bővítése, különös tekintettel az M0-ás körgyűrű további kiépítésére,
- a logisztikai transzfer funkció ellátása keretfeltételeinek javítása, a logisztika fejlődésének irányítása,

így az ágazati hozamok és terhelések arányának javítása, a teherforgalom által okozott terhelés csökkenése.

5.2. A programban meghatározott prioritások indokoltsága

Személyszállítás

Az agglomeráció, mint központi tér – az ország egésze fejlődését jelentősen meghatározó – versenyképessége jórészt a térség belső kohéziójának, együttműködési alkalmasságának erőforrásai optimális kihasználásának függvénye. A versenyképesség alapja a hatékony belső működés, ehhez feltétel – a napi kapcsolatok esélye által – a gazdasági, társadalmi kooperációk magasabb szintje, amely egy hatékony közlekedési rendszer nélkül nem jöhet létre.

Egy hatékony közlekedési rendszer létrejöttét a Budapesti Agglomerációban a tetten érhető napi folyamatok akadályozzák. Hiába alakult ki – már a XIX-XX. század fordulójának időszakában – a városkörnyéket jól feltáró kötöttpályás tömegközlekedési rendszer, az utóbbi évek, évtizedek – erősödő szuburbanizációval jellemezhető – folyamatait már a személygépkocsi használat általánossá válása alakította. Ennek eredményeként olyan atomizált (szétterülő) területi struktúrák jöttek létre, s fejlődnek tovább napjainkban, amelyek függetlenek a kötöttpályás hálózat jól kialakult rendszerétől. Ennek eredménye, hogy az elmúlt 10-15 évben a közösségi közlekedés legnagyobb térvésztése a város-városkörnyék relációban következett be.

Gyors és hatékony beavatkozás nélkül, a mai kedvezőtlen folyamatok a jövőben erősödve jelentkeznek. Az elővárosi koncepcióhoz elkészített forgalmi előrebecslések szerint (forrás: Közlekedés Kft.) a szuburbanizációból, illetve a megnövekedett környéki és távolsági kapcsolati igényből eredően 2015-ig

- a városhatárt átlépő összes egyirányú napi utazás a jelenlegi 630 ezer főről mintegy 800 ezer főre növekszik miközben
- az összes utazásból a közösségi közlekedés mai 230 ezer fős részesedése optimista becslés szerint legfeljebb stagnál, a pesszimista scenárióban 170 ezer főre csökken
- az individuális közlekedéssel lebonyolított egyirányú napi utazások száma a fentiek alapján 2015-ig 42 - 58%-kal növekedni fog.

Az elkövetkező 10 évre – egy mérsékelt beavatkozás esetére – fent jelzett folyamat ellentmond minden városi- és közlekedéspolitikai célnak, és egy fenntarthatatlan közlekedési és környezeti helyzetet teremt. Budapest középtávú városfejlesztési programja, a Podmaniczky program a belváros autómentessé tételét, vagy legalábbis autós forgalmának radikális csökkentését határozta meg. Ugyanígy a Főváros a Közgyűlés által elfogadott Levegőtisztaság-Védelmi Intézkedési Programja⁷ az eddigi programok mellett, illetve azokon túlmenően is számol

- a forgalomszervezési közép és hosszútávú (a 2013-ig tartó EU-s tervezési periódusban már relevánssá válható) intézkedések hatásaként a környezetérzékeny belvárosi főútvonalak vonali forgalomcsillapításával (közlekedési sávok funkciójának módosítása, leálló-, kerékpár-, buszsávok kialakítása stb.), mellékútvonalak forgalomcsillapításával, sugárirányú, bevezető útvonalakon tömegközlekedési sávok kialakításával, kapuzás, mint a jelzőlámpás forgalomirányítás eszközével⁸,

⁷ Szaszovszky Ferenc, Budapest Főváros Önkormányzata Főpolgármesteri Hivatala Környezetvédelmi Ügyosztály alosztályvezetője által a VOLÁNBUSZ Zrt. számára adott tájékoztatás szerint a Program a Fővárosi Közgyűlés által 2006. májusban elfogadásra került, a Program részletes kidolgozása (ütemezés, hatások számszerűsítése stb.) 2006. szeptember 30-ig Fővárosi Közgyűlés számára előterjesztésre kerül.

⁸ Budapest Főváros Levegőtisztaság-védelmi intézkedési programja 2006, 31-32. o.

- Behajtási vagy útdíj bevezetésének legalábbis társadalmi vitára bocsátásával.⁹

A belváros radikális forgalomcsökkenése nem valósítható meg akkor, ha a városhatárhoz érkező személygépkocsi forgalom növekszik, a két terület között pedig nem áll rendelkezésre – és itt kellő mértékben már ki sem építhető – az eszközváltás esélyét megteremtő P+R rendszer.

Mivel Budapest és környéke egyre erősödően közös urbanizációs (gazdasági, kulturális, szociális) teret alkot, ezért a város és környéke közötti kapcsolati igények – még kompakt területfejlesztés megvalósulása esetén is – növekszenek, azok kielégítetlensége, vagy rossz kielégítése a térség versenyképességét és élhetőségét rontja.

Tekintettel a 2015-re előrebecsült közel 800 ezer fő/irány összes városhatári kordonforgalomra, a közösségi közlekedés stratégiai célként meghatározott 40%-os részaránya azt jelenti, hogy a mai mintegy 230 ezer fő/irány forgalmat 320 ezer fő/irány értékre kell növelni, ami 90 ezer fő/irány igény- és kapacitás többletet feltételez.

Az összes városhatári forgalomból a napi ingázó városkörnyéki forgalom közösségi közlekedési eszközre átszállítása az elsődleges feladat. A jelenlegi 195 ezer fő/irány értéket a közösségi közlekedés esetén itt mintegy 270 ezer fő/irány értékre kell növelni.

Áruszállítása

A logisztika fejlesztését a Budapesti Agglomeráció területén a következő prioritások mentén szükséges megvalósítani:

- Meg kell teremteni a lehetőséget a logisztika transzfer – tehát nem áthaladó, hanem áruátalakító – funkció megtelepedésére, hiszen egy térség ekkor válik esélyessé arra, hogy a logisztikát belső ellátási láncként használó multinacionális vállalatok telephelyei, regionális központjai is letelepedjenek. A logisztikai hálózat pedig alapvetően stabil, ahol tehát megtelepszik, ott hosszú távú beruházásokat lehet előre vetíteni.
- Fontos, hogy a fejlesztési célokon, intézkedéseken keresztül megvalósuljon a régióban történő spontán fejlődés befolyásolása, vagyis a déli logisztikai zóna megerősítésével a logisztika északi, érzékenyebb területekre való kiterjedésének tudatos megakadályozása valósuljon meg. Ez csak akkor lehetséges, ha a déli zóna versenyelőnyre tesz szert, mégpedig a kiemelten fejlett logisztikai gócpontok révén.
- A Budapesti Agglomerációnak komoly előnye, hogy kombinálni tudja a légi, vízi, vasúti és közúti szállítást. A logisztika támogatása alatt tehát célszerű a környezetkímélő megoldásokat, a kamionok vízi és vasúti forgalmát előtérbe helyezni a legújabb európai szállítmányozási módoknak megfelelően (pl. huckepack).

⁹ Budapest Főváros Levegőtisztaság-védelmi intézkedési programja 2006, 33., 37.o.

6. Intézkedések

A program stratégiai célja, prioritása megvalósítása érdekében a főváros és környéke egyre növekvő igényű közlekedési kapcsolataiban a kötőtpályás közlekedésnek kulcsszerepet kell kapnia.

A fővárosba, illetve a főváros belső területei felé irányuló közforgalmú közlekedés, autósforgalom fenntartható mértékűre csökkentése, a (közforgalmú és az individuális) közlekedést magában foglaló utazási lánc átalakítása elengedhetlenné teszi integrált közlekedési rendszer kialakítását.

Egy vonzó, a jelenlegihez képest minőségi szolgáltatásjavulást biztosító, kapacitív és korszerű elővárosi közforgalmú közlekedés létrehozása Budapest és környéke kohéziójának, versenyképességének és fenntartható környezetének az egyik elsőszámú feltétele.

A korszerű elővárosi közlekedés csak az utazási formák, módok és szolgáltatások integrációjával, az utazási lánc egészen történő összehangolt beavatkozással valósítható meg.

Az elővárosi közlekedés meghatározó eleme a kötőtpályás közlekedés (jelenleg MÁV, BKV) a kapcsolódó ráhordó közlekedési szolgáltatásokkal együtt (jelenleg BKV, Volán), amit kiegészít az elővárosi autóbusz-közlekedés (jelenleg BKV, Volán).

Az áruszállítás, a logisztika jelentős mértékben az állami intézmények által rendelkezésre bocsátott közlekedési infrastruktúrára támaszkodik, így az áruszállítás, a logisztika regionális fejlődésére is hatással van a közlekedési infrastruktúra céltudatos fejlesztése.

6.1. A kötőtpályás elővárosi közlekedés fejlesztése

Az intézkedés definíciója:

Budapest és környékének meglévő közlekedésszerkezeti struktúrája kiváló lehetőséget teremt a kötőtpályára alapozott területfejlődéshez és közlekedésszervezéshez. A szervezési intézkedések és fejlesztések nyomán el kell érni, hogy a térség 11 MÁV-vasútvonala és 3 BKV-s HÉV-vonala képezze az agglomeráció kötőtpályás „gerinchálózatát”, és biztosítsa a közösségi közlekedés dominanciáját.

A stratégiai célok megvalósítása érdekében, a főváros és környéke egyre növekvő igényű közlekedési kapcsolataiban a kötőtpályás közlekedésnek kulcsszerepet kell kapnia.

Az intézkedés indoklása:

Nagyvárosi környezetben, a korszerű, környezetét kímélő, a térszerkezet összefogottságát megteremtő közösségi eszköz a kötőtpályás közlekedés. A kötőtpályás hálózatok struktúráját, stabilitását és megbízhatóságát viszik a városfejlődésbe és a közlekedési rendszerekbe. Általuk teremthető meg a közösségi közlekedés egyéni közlekedéssel szembeni minőségen alapuló – versenyképessége.

Az életminőséget rontó individuális közlekedés kiváltása érdekében a Budapesti Agglomerációban is szükséges a kötöttpályás közlekedés fejlesztése. A bevezető utak kapacitásai korlátozottak, jelentős mértékben zsúfoltak. A közúti közlekedési infrastruktúra a szűk keresztmetszetek területén nem bővíthető, a kapacitásnövelés csak a rendelkezésre álló vasúti infrastruktúra fejlesztésével lehetséges.

Operatív célok:

A fejlesztés célja a MÁV és a BKV elővárosi közlekedési feltételrendszerének javítása, a szolgáltatások színvonalának növelésével, a városi kapcsolatok fejlesztésével, a városkörnyéki vasútállomásokra P+R parkolók telepítésével.

Ennek keretein belül a szükséges intézkedések magukban foglalják

- a járműpark korszerűsítését, az elővárosi vonalakon az „ülőhely jogát” biztosító kapacitások megteremtését,
- a vasúti pálya- és biztosító berendezés korszerűsítéssel az ütemes és kellően sűrű közlekedés feltételeinek megteremtését,
- a kötöttpályás közlekedésre történő ráhordás feltételeinek megteremtését,
- a szolgáltatások összehangolását és megbízhatóságának (kiszámíthatóságának) javítását,
- az intermodalitás követelményeinek maximális figyelembevételét, ezen belül kiemelten az átszállások színvonalának és komfortjának megteremtését.

Cél, hogy az eszközváltási pontok a bevezető utak kapacitásszegény, zsúfolt szakaszai előtt alakuljanak ki és a városhatár térségi kordonvonalat az utazások minél nagyobb része a közúttól független kötöttpályás eszközzel lépje át, mivel

- ekkor biztosítható eljutási időben a közösségi közlekedés előnye – még átszállással is – az egyéni közlekedéssel szemben, valamint
- ekkor optimalizálható a közösségi szolgáltatók teljesítménye, illetve üzemvitele (a Volán a nem terhelt külső hálózaton hord rá a vasúti állomásokra, így a torlódásokat elkerüli, a MÁV kellő kihasználtsággal tudja sűrűn közlekedtetni szerelvényeit a városkordonon át, a vasúttal érkezők városi belső további utazásaikhoz nyilvánvalóan a BKV-t veszik igénybe).

Támogatandó tevékenységek:

Az egyes szektorok városi-, városkörnyéki vonalainak adottságai, valamint az utasáramlást befolyásoló tényezők figyelembevételével a támogatandó tevékenységekre az alábbi megállapítások tehetők:

- Az utasáramlatok nagysága alapján, valamint a vonzáskörzet fejlődése és a városi válságterületek terhelése okán egyaránt fontos prioritás kell legyen a kötöttpályás szolgáltatások kapacitásának és színvonalának fejlesztése a dél-nyugati szektorban (30-as, 40-es vonal),
- Hasonlóan fontos feladat a közép-keleti szektorban a kötöttpályás szolgáltatások fejlesztése, ahol a 80-as (Bp-Keleti pu.-Hatvan) vonal és a gödöllői HÉV közötti funkcionális és utasforgalmi munkamegosztás tisztázásra, a XVII. kerület (Rákoskeresztúr, Rákoscsaba stb.) rákötése a vonalra pedig megoldásra vár, s ahol a ceglédi (100-as) vonal fejlesztését a jelenlegi legnagyobb utasforgalom és a ferihegyi kapcsolat megvalósítása egyaránt indokolja.
- A városkordon kötöttpályával való átlépésének szempontja és a városi válsággócok feloldásának prioritása előtérbe kell helyezze az észak-nyugati szektort is az esztergomi MÁV vonal, illetve a szentendrei HÉV fejlesztésével, valamint a két vonal hosszú távú

integrációjával. Különös tekintettel arra, hogy egy színvonalas Pilisvölgyi kötőtpályás szolgáltatás a közép-budai térségből (Zsámbéki medencéből a Budakeszi úton érkező forgalom) is jelentős áramlatokat tud magához vonzani.

Célcsoportok

Az intézkedés érinti a Budapesti Agglomeráció teljes lakónépességét, ezen belül különösen az agglomeráció fővároson kívüli településein lakó, de a fővárosban dolgozó, tanuló, napi ingázó lakónépességet (több, mint félmillió fő).

Horizontális elvek

A közösségi közlekedés fejlesztésének kiemelt célja az ágazat fejlesztésén keresztül a piacgazdaság által nem kezelt, vagy éppen annak torzulása miatt jelentkező, nem kívánt társadalmi jelenségek megoldása vagy enyhítése.

A kötőtpályás hálózatfejlesztéssel a napi mobilitási folyamatokban növekszik a közösségi közlekedést használók és csökken a személyautót használók száma, ami kifejezetten támogatja a fenntartható fejlődés környezeti aspektusát, továbbá hozzájárul hátrányos helyzetű társadalmi csoportok esélyegyenlőségének javításához. Különösen igaz ez a közlekedésfejlesztés során előtérbe helyezett akadálymentesítések által a fogyatékkal élő személyekre, de a fizetőképes kereslet meghaladó rendelkezésre állás, hozzáférés javítása alapvető eszköze a kívánatos munkaerő mobilitás létrejöttének, valamint a munkaerő utánpótlás feltételeinek javításával a térség versenyképessége javításának is. A kötőtpályás hálózatfejlesztéshez kötött térszerkezet fejlesztési feladat:

- a térségi területfejlesztési folyamatok „ráfordítása” a kötőtpályás vonalakra, valamint
- a települések szerkezetfejlesztési folyamatainak „ráfordítása” a vasútállomásokra.

A horizontális elveknek a közlekedésfejlesztési intézkedések hatásain túlmenően érvényesülniük kell azok kialakítása, megvalósítása során is, a fogyatékkal élők, hátrányos társadalmi csoportok, illetve azok érdekképviselői szervezetei a fejlesztésekbe történő bevonása révén. Az utazóközönség teljes köre tekintetében pedig a kommunikáció elvének érvényesítését segíti elő piacokonform mechanizmusok alkalmazása a közösségi közlekedésben is.

Projekt kiválasztási kritériumok

▪ *A projektkiválasztás szervező elvei*

A projektek kiválasztásának sorrendisége történhet

- az elővárosi indokoltság szerint (vonzáskörzet pozíciói, vasúti potenciál), illetve
- fővárosi indokoltság (a város egyes területegységeinek fogadókészsége, válságos állapota) szerint.

Másfelől a fejlesztések a bevont térségek szempontjából történhetnek

- ütemenként egyenletesen szétterítve a teljes hálózaton, vagy
- ütemenként egy-egy szektort, városi térséget „megfejlesztve”, az elővárosi és a városi indokoltság együttes szempontjai szerint.

A végrehajtásra javasolt sorrendiség az utóbbi, tehát az egyes fejlesztési ütemekben az elővárosi és a városi indokok harmonizációja eredményeként egyes komplex szektorok és városi térségek együttes fejlesztése indokolt, építve azokra a pozitív multiplikációs hatásokra, amelyeket a városi és elővárosi projektek összekapcsolt fejlesztése eredményezhet.

▪ *A projektek térségi (szektoronkénti) ütemezése*

Budapest és környéke topográfiai – területi- és hálózatszerkezeti sajátosságai alapján a térség alapvetően a budai oldalon kettő, a pesti oldalon három, összesen öt szektorra bontható. E szektorok kötőtpályás vonalainak utasforgalmi városkordon adatai, illetve az összesített közúti személyforgalmi adatai az alábbi táblázatban szerepelnek.

Városkordont átlépő utazások
(szektorok szerint)

(Utas/nap)

Megnevezés	Dél-nyugat	Dél-kelet	Észak-kelet	Közép-kelet	Észak-nyugat
1.1.1. Egyéni közlekedés	107 900	53 700	36 900	91 800	33 200
Közösségi közlekedés	48 000	22 800	26 000	63 900	31 100
Összesen	155 900	76 500	62 900	155 700	64 300

A legnagyobb közúti terhelést a kordonvonalon a dél-nyugati szektor kapja, holott itt a legkedvezőtlenebbek a város fogadókészségének adottságai (a városközpont közelsége és a topográfiai kötöttségek miatt), az egyesített kordonforgalmi adatok alapján is a dél-nyugati szektorból érkezik a városkordonhoz a legnagyobb egyesített terhelés.

Közel hasonló nagyságú közúti terhelés érkezik a közép-keleti szektorból, de itt (az M7 autópálya kapcsán) keveredik az észak-keleti és dél-keleti szektor forgalma és kedvezőbbek a fogadó városi hálózat adottságai, a közel azonos együttes szektorális utasforgalmi adatok mellett nagyobb a közösségi közlekedés részaránya, a kötőtpályás elővárosi forgalomból jelentős súlyt vállal a gödöllői HÉV (11 200 fő/ nap).

▪ *Az egyes területek fejlődési tendenciája*

Az elkövetkező években várható az agglomerációs folyamat folytatódása, tehát az agglomeráció lakosság-számának növekedése, még ha a növekedés mértéke el is maradhat az elmúlt években jellemzőtől. Az agglomeráció népességnövekedése várhatóan erőteljesebben érvényesül a nyugati, valamint a közép-keleti szektorokban, tehát kevésbé érintettek az észak- és dél-keleti szektorok.

A lakosságszám változással csak részben van összhangban az új munkahelyek létrejöttének folyamata. A lakosságszám tekintetében fejlődő szektorok közül a dél-nyugati szektorban várható a munkahelyek számának jelentősebb növekedése is

Indikátorok:

A kötőtpályás hálózat szervezése – egy komplex hálózat részeként, szolgáltatás orientáltságú kell legyen.

A szolgáltatás orientáltságú hálózatfejlesztés célja: a közlekedéspolitika (megrendelő) által meghatározott szolgáltatási paraméterek feltételeinek megteremtése, az utas megnyerése a kereslet növelése érdekében. Megrendelői (közlekedéspolitikai) feladat:

meghatározni, hogy az elővárosi közlekedés hatókörébe vont térség településeiről

- mekkora utazási idővel és

- hány átszállással kell eljutnia valós igényeket moderáló utazási célpontokhoz.

A kötőtpályás elővárosi közlekedés fejlesztésének indikátorai

<i>Beavatkozási területek</i>	<i>Indikátorok</i>
<i>Elsőszerű</i>	<i>indikátorok</i>
<i>A közforgalmú közlekedés fejlesztése a térség településeiről valós igényeket moderáló utazási célpontokhoz</i>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Eljutási idő közforgalmú közlekedéssel</i> • <i>Átszállások száma</i>
<i>További</i>	<i>indikátorok</i>
<i>Szolgáltatás minőségének javítása</i>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Az utazási idő</i> • <i>A biztosított ülő férőhelyszám</i> • <i>Az ütemes menetrend kialakítása</i> • <i>Utasszámnövekedés</i>
<i>A közlekedési hálózat teljesítőképességének javítása</i>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Kordonponton áthaladó utazások száma/ személyszállítási teljesítmények</i>
<i>Individuális közlekedés térnyerésének mérséklése</i>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Modal split alakulása</i>
<i>Környezetkímélő közlekedési módok fejlesztése</i>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Levegőtisztaság mérőértéke</i> • <i>Környezeti határérték túllépések száma</i> • <i>Közlekedési zajnak kitett lakosság aránya</i>
<i>Biztonságos közlekedési módok fejlesztése</i>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Közlekedési balesetek száma</i>

6.2. Az elővárosi szolgáltatásokban jelentős szerepet vállaló városon belüli közösségi közlekedés fejlesztése

Az intézkedés definíciója:

A korszerű elővárosi közlekedés csak az utazási formák, módok és szolgáltatások integrációjával, az utazási lánc egészen történő összehangolt beavatkozással valósítható meg.

Az elővárosi közösségi közlekedés fejlesztéséhez szorosan kell kapcsolódjanak a városon belüli közösségi közlekedés hálózati elemei, különös tekintettel a városi gyorsvasúti elemekre, illetve a városi kötőtpályás elemekre.

Az intézkedés indoklása:

A Budapest területén közösségi eszközzel végrehajtott mintegy 3 720 000 utazásból, 2 300 000 (tehát a többségi) utazás városhatáron belüli, a Budapest és agglomerációja közötti közlekedés szempontjából leginkább terhelt területek a budapesti bevezető útvonalak.

A városhatáron belüli közösségi szolgáltatásoknál ezért, a belül keletkező (és a kívülről érkező) közösségi igények vonzó kielégítése érdekében figyelemmel kell lenni arra, hogy az átszállás a használó számára az egyik leginkább elkerülni vágyott tevékenység, a városi és az elővárosi gyorsvasúti hálózatok közötti átszállási pontok megteremtése, illetve fejlesztése javítja az agglomeráció és Budapest közötti közlekedési kapcsolatokat. Ennélfogva

- vagy az átjárható – az utast végcéljához minél közelebb szállító – elágazó, fonódó hálózatszervezésre kell törekedni (jellemző markáns, nagy utazási áramlatok esetén),

- vagy az átszállást magas minőségen megvalósító – és az utas számára szolgáltatásokkal „hasznossá” tevő – intermodális pontokat kell létrehozni célul tűzve az átszállások minimalizálását (több irányból érkező, de egy markáns irányba továbbhaladó utazások esetén).

Operatív célok:

Operatív fejlesztési cél a város és környéke tradicionálisan fontos helyeinek, valamint az új urbanizációs térségek fejlődési pólusok helyeinek kötöttpályás áramlásba kapcsolása, az átjárható elemek és a kapcsolati pontok számának növekedése, ezzel egy-egy kiindulási pontból a közvetlenül elérhető célpontok számának növekedése, egyben az átszállási kényszerek csökkenése.

Eszközök:

- a meglévő metró és villamosvonalak meghosszabbítása, Budapest közigazgatási határon kívüli fejlesztése,
- új gyorsvasúti és villamos kapcsolatok létesítése,
- a csomópontok, intermodális gócpontok csatlakozó elemeinek bővítése,
- az elővárosi közlekedésben a fejpályaudvari koncepció részleges feladása.

Támogatandó tevékenységek:

- A BKV jelenlegi HÉV vonalainak regionális vasúttá alakításával
 - megvalósul az észak-déli regionális gyorsvasút teljes rendszere, a csepeli HÉV, a ráckevei HÉV, a szentendrei HÉV összekötésével, és kapcsolattal az esztergomi vasútvonallal, illetve
 - a gödöllői HÉV a mainál kedvezőbb összeköttetésbe kerül a 2-es metróval, vagy közös peronkapcsolattal (több megállón át), vagy átjárható pályával,
- a 4-es metró nyugati irányba, Budapest Virágpiacig történő meghosszabbítása,
- a 3-as metró közigazgatási határon kívüli fejlesztésével erősödik azok elővárosi közlekedési funkciója, lehetővé válik magas szintű repülőtéri kapcsolat kialakítása,
- a MÁV elővárosi vasúti rendszere egy meglévő, de elővárosi forgalomra nem használt elemmel, és három új hálózati elemmel bővül
 - városon belül
 - az elővárosi hálózat részévé válik a Körvasút,
 - távlatban mélyvezetésű kapcsolat létesül a Déli pályaudvar és a Nyugati pályaudvar között, valamint
 - távlatban új kapcsolat létesül a Déli Pályaudvar irány és a déli összekötő vasúti híd irány között, továbbá
 - felmerül a 100-as és 120-as vonalak összekötése Ferihegy 2 térségében, esetleg egy olyan delta kialakítása is, amely a Keleti Pályaudvart és Nyugati Pályaudvart kötné össze a városon belül a repülőtér érintésével

Hálózatszerkezeti cél a kötőtpálya dominanciájának biztosítása az új településszerkezeti struktúrában

- az autó által urbanizált területek bekötésével (Zsámbéki medence, Gödöllő-Veresegyház térség),
- az innovációs póluspontok összekapcsolásával (Gödöllő, Piliscsaba, Talentis, Info park, Egyetemváros),
- megújítás előtt álló rehabilitációs területek feltárásával (Bp-i rozsdaovezet)

és ezzel hozzáférésben és elérhetőségben a közösségi közlekedés előnyének ismételt megvalósítása.

Célcsoportok

Az intézkedés érinti a Budapesti Agglomeráció teljes lakónépességét, mégis a közlekedésfejlesztési programban javasoltak közül ezen intézkedés van a legtöbb – agglomerációs és budapesti – lakos utazásaira közvetlen hatással.

Horizontális elvek

A közösségi közlekedés fejlesztésének kiemelt célja az ágazat fejlesztésén keresztül a piacgazdaság által nem kezelt, vagy éppen annak torzulása miatt jelentkező, nem kívánt társadalmi jelenségek megoldása vagy enyhítése.

A kötőtpályás hálózatfejlesztéssel a napi mobilitási folyamatokban növekszik a közösségi közlekedést használók és csökken a személyautót használók száma, ami kifejezetten támogatja a fenntartható fejlődés környezeti aspektusát, továbbá hozzájárul hátrányos helyzetű társadalmi csoportok esélyegyenlőségének javításához. Különösen igaz ez a közlekedésfejlesztés során előtérbe helyezett akadálymentesítések által a fogyatékkal élő személyekre, de a fizetőképes kereslet meghaladó rendelkezésre állás, hozzáférés javítása alapvető eszköze a kívánatos munkaerő mobilitás létrejöttének, valamint a munkaerő utánpótlás feltételeinek javításával a térség versenyképessége javításának is. A kötőtpályás hálózatfejlesztéshez kötött térszerkezet fejlesztési feladat:

- a térségi területfejlesztési folyamatok „ráfordítása” a kötőtpályás vonalakra, valamint
- a települések szerkezetfejlesztési folyamatainak „ráfordítása” a vasútállomásokra.

A horizontális elveknek a közlekedésfejlesztési intézkedések hatásain túlmenően érvényesülniük kell azok kialakítása, megvalósítása során is, a fogyatékkal élők, hátrányos társadalmi csoportok, illetve azok érdekképviseleti szervezetei a fejlesztésekbe történő bevonása révén. Az utazóközönség teljes köre tekintetében pedig a kommunikáció elvének érvényesítését segíti elő piackonform mechanizmusok alkalmazása a közösségi közlekedésben is.

Projekt kiválasztási kritériumok

▪ A projektkiválasztás szervező elvei

A projektek kiválasztásának sorrendisége történhet

- az elővárosi indokoltság szerint (vonzáskörzet pozíciói, vasúti potenciál), illetve
- fővárosi indokoltság (a város egyes területegységeinek fogadóképessége, válságos állapota) szerint.

Másfelől, a fejlesztések a bevont térségek szempontjából történhetnek

- ütemenként egyenletesen szétterítve a teljes hálózaton, vagy

- ütemenként egy-egy szektort, városi térséget „megfejlesztve”, az elővárosi és a városi indokoltság együttes szempontjai szerint.

A végrehajtásra javasolt sorrendiség az utóbbi, tehát az egyes fejlesztési ütemekben az elővárosi és a városi indokok harmonizációja eredményeként egyes komplex szektorok és városi térségek együttes fejlesztése indokolt, építve azokra a pozitív multiplikációs hatásokra, amelyeket a városi és elővárosi projektek összekapcsolt fejlesztése eredményezhet.

▪ *A projektek térségi (szektoronkénti) ütemezése*

Budapest és környéke topográfiai – területi- és hálózatszerkezeti sajátosságai alapján a térség alapvetően a budai oldalon kettő, a pesti oldalon három, összesen öt szektorra bontható. E szektorok kötőtpályás vonalainak utasforgalmi városkordon adatai, illetve az összesített közúti személyforgalmi adatai az alábbi táblázatban szerepelnek.

Városkordont átlépő utazások

(szektorok szerint)

(Utas/nap)

Megnevezés	Dél-nyugat	Dél-kelet	Észak-kelet	Közép-kelet	Észak-nyugat
1.1.2. Egyéni közlekedés	107 900	53 700	36 900	91 800	33 200
Közösségi közlekedés	48 000	22 800	26 000	63 900	31 100
Összesen	155 900	76 500	62 900	155 700	64 300

A legnagyobb közúti terhelést a kordonvonalon a dél-nyugati szektor kapja, holott itt a legkedvezőtlenebbek a város fogadókészségének adottságai (a városközpont közelsége és a topográfiai kötöttségek miatt), az egyesített kordonforgalmi adatok alapján is a dél-nyugati szektorból érkezik a városkordonhoz a legnagyobb egyesített terhelés.

Közel hasonló nagyságú közúti terhelés érkezik a közép-keleti szektorból, de itt (az M7 autópálya kapcsán) keveredik az észak-keleti és dél-keleti szektor forgalma és kedvezőbbek a fogadó városi hálózat adottságai, a közel azonos együttes szektorális utasforgalmi adatok mellett nagyobb a közösségi közlekedés részaránya, a kötőtpályás elővárosi forgalomból jelentős súlyt vállal a gödöllői HÉV (11 200 fő/ nap).

▪ *Az egyes területek fejlődési tendenciája*

Az elkövetkező években várható az agglomerációs folyamat folytatódása, tehát az agglomeráció lakosság-számának növekedése, még ha a növekedés mértéke el is maradhat az elmúlt években jellemzőtől. Az agglomeráció népességnövekedése várhatóan erőteljesebben érvényesül a nyugati, valamint a közép-keleti szektorokban, tehát kevésbé érintettek az észak- és dél keleti szektorok.

A lakosságszám változással csak részben van összhangban az új munkahelyek létrejöttének folyamata. A lakosságszám tekintetében fejlődő szektorok közül a dél-nyugati szektorban várható a munkahelyek számának jelentősebb növekedése is.

Indikátorok:

A szolgáltatás orientáltsággal szervezett hálózat indikátorai

Beavatkozási területek	Indikátorok
<i>Elsőszerű indikátorok</i>	
<i>A közforgalmú közlekedés fejlesztése a város meghatározott szerkezeti zónái, pontja között</i>	<ul style="list-style-type: none"> • 30 perces eljutási idő közforgalmú közlekedéssel • maximum 2 átszállás az utazási láncban a kiindulási pont és a célpont között
<i>További indikátorok</i>	
<i>Szolgáltatás minőségének javítása</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Az utazási idő • A biztosított ülő férőhelyszám • Az ütemes menetrend kialakítása • Utasszámnövekedés
<i>A közlekedési hálózat teljesítőképességének javítása</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Kordonponton áthaladó utazások száma/ személyszállítási teljesítmények
<i>Individuális közlekedés térnyerésének mérséklése</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Modal split alakulása
<i>Környezetkímélő közlekedési módok fejlesztése</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Levegőtisztaság mérőértéke • Környezeti határérték túllépések száma • Közlekedési zajnak kitett lakosság aránya
<i>Biztonságos közlekedési módok fejlesztése</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Közlekedési balesetek száma

6.3. Az elővárosi-városi közlekedés integrációt hordozó eszköz- és intézményi háttérnek fejlesztése

Az intézkedés definíciója:

Az elővárosi közlekedésben az igények és teljesítmények növelése az utazási lánc valamennyi elemének fejlesztése részeként igényli

- a szolgáltatások összehangolását és megbízhatóságának (kiszámíthatóságának) javítását,
- az intermodalitás követelményeinek maximális figyelembevételét, ezen belül kiemelten az átszállások színvonalának, komfortjának megteremtését,
- egy kiterjedt P+R (B+R) hálózat létrehozását az elővárosi vonalak állomásainak megállóiban,
- a Volán párhuzamos szolgáltatása helyett ráhordó szerepének erősítését jobb összehangolással, együttműködéssel, megálló telepítésekkel és a ráhordó mellékúthálózat fejlesztésével (felújításával),
- a járműpark korszerűsítését, az elővárosi vonalakon az „ülőhely jogát” biztosító kapacitások megteremtését,
- pálya- és biztosító berendezés korszerűsítéssel az ütemes és kellően sűrű közlekedés feltételeinek megteremtését,
- szolgáltatók közötti menetrendi és használhatósági összehangolást, valamint minden vonatkozásban kiváló információs rendszer kiépítését.

Az elővárosi közlekedés komplex fejlesztése a fentiek értelmében

- egyfelől hálózati infrastruktúra (pályák, csomópontok) és eszközfejlesztést,
- másfelől intézményi (BKSZ) és szabályozási fejlesztést

kell jelentsen.

Az integrált elővárosi közlekedés csak a kötöttpályás közlekedés (MÁV, BKV) a kapcsolódó ráhordó közlekedési szolgáltatások (BKV, Volán), valamint az elővárosi autóbusz-közlekedés (BKV, Volán) együttműködésével lehet hatékony és fenntartható.

Az intézkedés indoklása:

Egy hatékony közlekedési rendszer létrejöttét a Budapesti Agglomerációban az együttműködés, a kooperáció infrastruktúrájának és intézményi hátterének hiányai akadályozzák. Hiába alakult ki – már a XIX-XX. század fordulójának időszakában – a városkörnyéket jól feltáró kötöttpályás tömegközlekedési rendszer, ha nem fejlődött az utóbbi évek igényeivel megfelelően, így az utóbbi évek, évtizedek – erősödő szuburbanizációval jellemezhető – folyamatait már a személygépkocsi használat általánossá válása alakította. Az elmúlt 10-15 évben a közösségi közlekedés legnagyobb térvesztése a város-városkörnyék relációban következett be.

A forgalmi előrebecslések szerint a szuburbanoizációból, illetve a megnövekedett környéki és távolsági kapcsolati igényből eredően 2015-ig növekszik a városhatárt átlépő utazások száma, amiből a közösségi közlekedés részaránya jobb esetben stagnál, rosszabb esetben csökken, az individuális közlekedéssel lebonyolított utazások száma növekedni fog.

Az elkövetkező 10 évre - egy mérsékelt beavatkozás esetére - fent jelzett folyamat ellentmond minden városi- és közlekedéspolitikai célnak, és egy fenntarthatatlan közlekedési és környezeti helyzetet teremt.

A belváros radikális forgalomcsökkenése és a térség fenntartható közlekedési alkalmassága nem valósítható meg akkor, ha a városhatárhoz érkező személygépkocsi forgalom növekszik, a két terület között pedig nem áll rendelkezésre – és itt kellő mértékben már ki sem építhető – az eszközváltás esélyét megteremtő P+R rendszer, illetve ha a teljes utazási lánc nem integrálható egy komplex hálózati rendszerbe.

Operatív célok:

▪ *Kötött pályás törzshálózat létrehozása*

A város és környéke 14 elővárosi vonalból álló kiváló kötöttpályás adottságaira alapozva paradigmaváltást kell végrehajtani a hálózat felépítésében és működtetésében az európai gyakorlatot követve, – a kedvező adottságok miatt – kisebb ráfordítással, azt meghaladó pozitív végeredménnyel.

Budapest és környéke közlekedési rendszere távlati kötöttpályás törzshálózatának

- létrehozását
 - az előkészítés fázisában projektmenedzser szervezet irányításával,
 - a megvalósítás fázisában a projektmenedzserből kifejlődő projektársaság szervezésében,
 - négy ütemben 2007-2025 között, amely időszak alatt a projekt tárgya a rendszer kiépítésének adott ütemre vonatkozó hálózati elemeinek összessége (tényleges „vállalatba adáshoz” elemenként megbontva),

- működését:
 - egy közös társaságban („Budapesti Agglomerációs Közlekedési Vállalat”), esetleg szövetségi formában,
 - integrált, összehangolt üzemvitelben,
 - egységes menetrendi struktúrában,

kell megvalósítani.

▪ *Kapcsolódási pontok fejlesztése*

A rendszer kulcs elemei a kapcsolódási pontok (moderált célpontok, meghatározó pontok és zónák). A rendszer ütemes felépítésének célja – a kapcsolódási pontokba beérkező vonalak számának bővítése, majd az átjárhatóság irányába történő továbbfejlesztése.

A hálózat felépítése során kiemelt figyelmet kell fordítani az együttműködő, egy rendszert alkotó csomópont együttesekre.

A „hálózati, topográfiai zsúfoltság” különösen fontossá teszi a budai csomópont együttesek munkamegosztását és együttműködését.

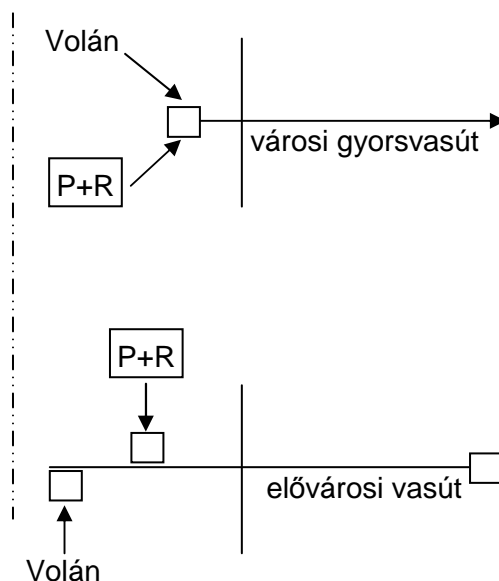
- A városhatáron kívülről érkező autós- és autóbusz forgalmat
 - Dél-Budán a Virágpiac
 - Közép-Budán a Budagyöngye
 - Az elővárosi, távolsági kötőtpályás forgalmat
 - Dél-Budán az Etele tér
 - Közép-Budán a Magyar Jakobinusok tere,
- kell fogadja és továbbítsa a város felé, míg
- az intermodalitás terheitől mentesített belsővárosi terek (jó helyek)
 - Dél-Budán a Móricz Zsigmond körtér
 - Közép-Budán a Moszkva tér

▪ *Eszközváltó zónák kialakítása*

- Budapest köztes területein – a városhatár és a belváros közötti zónában –, illetve a városhatár térségében az egyéni közlekedés és a közösségi közlekedés közötti eszközváltáshoz – nagy kapacitású P+R parkolók telepítéséhez – az igénybevehető területek ma már sajnos korlátozottak. Ezért - miközben a városi kötőtpályás vonalak (metró, villamos) külső – átmeneti zónába eső – végállomásai, megállóit mentén a ma még P+R parkolás számára felszabadítható területeket maximálisan ki kell használni – alapvetően szükséges a kötőtpályás vonalak városhatáron kívüli megállóit eszközváltó zónának használni.
- Az eszközváltás városhatáron kívülre helyezését indokolja az is, hogy a közúthálózat legszűkebb keresztmetszetei ma
 - Budán a városba vezető utak városhatár térségi bevezető szakaszai
 - Pesten a városba vezető utak városhatár és átmeneti zóna közötti bevezető szakaszai.

- A városhatáron kívülre helyezett eszközváltás kétféle hálózati kapcsolódással lehetséges:

- vagy a városi gyorsvasúti elem vonala megy túl a városhatár térségi kapacitáshegély közötti kordonon (pl. a 4-es metró virágpiaci végállomással, vagy az É-D-i regionális gyorsvasút),
- vagy az elővárosokat feltáró MÁV és HÉV vonalak városhatár térségi kordonpontján kívüli vasúti megállókra történik meg a ráhordás.



- Intézményi háttér fejlesztése

Az intézményi háttér esetében a szolgáltatók (alágazatok) közötti kooperatív működtetés igénye indokolta a Budapesti Közlekedési Szövetség létrehozását, a BKV Zrt., a MÁV Zrt. és a VOLÁNBUSZ Zrt. részvételével.

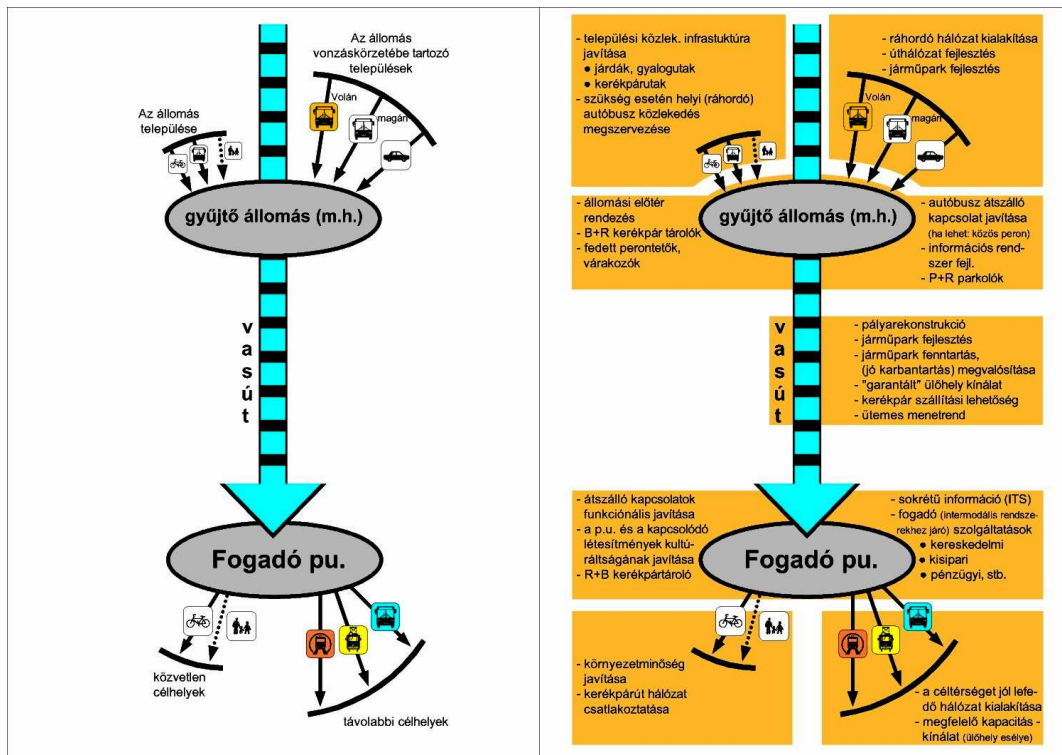
A szövetségi rendszerre szervezett közösségi közlekedés működésének legfontosabb feltételei

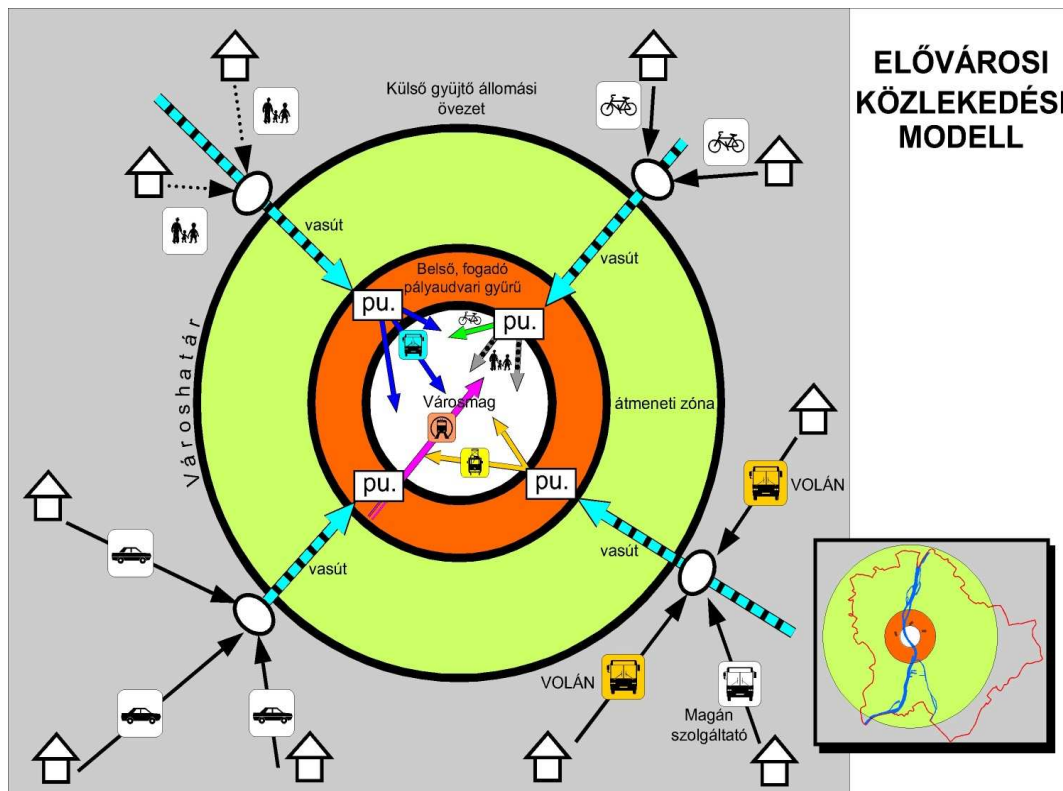
- a közös viteldíjrendszer,
- a közlekedési társaságok integrálása egy közlekedési hálózatba,
- közös közlekedési infrastruktúrafejlesztési intézkedések, az interoperabilitás erősítése

Támogatandó tevékenységek:

- Kötött pályás eszközök színvonalának javítása és intermodális kapcsolatrendszerének kiépítése,
- A hálózatfejlesztésben az interoperabilitás fokozatos előtérbe helyezése,
- Egy kiterjedt P+R (B+R) hálózat létrehozása az elővárosi vonalak állomásai megállóiban,
- A Volán autóbusz-közlekedés vasúti ráhordó képességének erősítése jobb összehangolással, együttműködéssel, megálló telepítésekkel és a ráhordó mellékúthálózat fejlesztésével (felújításával),
- A területfejlesztéshez, illetve a városfejlesztéshez kötve közös terület- és hálózatfejlesztési feladat
 - a kiemelt gócpontok, intermodális pontok magas minőségű közterületi, építészeti és szolgáltatási arculatának kialakítása,
 - a csomópontok fontos és vonzó „közösségi helyé” formálása, a közlekedés mindennapi életbe integrálása,

- A BKSZ-hez kapcsolódóan
 - Közös menetrendek, utastájékoztató kialakítása a szolgáltatók kínálatának összehangolásával,
 - Közös tarifarendszer alkalmazása, az abból származó társasági veszteségek kompenzálása,
 - Elektronikus jegyrendszer kialakítása és üzemeltetése,
 - A közösségi közlekedést ellátó társaságok finanszírozásában a szolgáltatások igénybevételének fokozottabb figyelembe vétele, ami maga után vonja az érdekeltség erősítését a hatékony együttműködésben,
 - A közösségi közlekedés állami támogatási rendszerében a több közlekedési szolgáltató együttműködését figyelembe vevő fejlesztések fokozott támogatásának érvényesítése,
 - A BKSZ szervezetének működéséhez kapcsolódóan
 - o a közlekedési igények meghatározása,
 - o a tömegközlekedési hálózat tervezése,
 - o a menetrend-kialakítás, összehangolás,
 - o a tarifarendszer kialakítása, továbbfejlesztése,
 - o bevételfelosztás, gazdasági számítások,
 - o közlekedéssziszatika,
 - o a közönségkapcsolat, utastájékoztató,





Célcsoportok

Az intézkedés érinti a Budapesti Agglomeráció teljes lakónépességét, ezen belül különösen az agglomeráció fővároson kívüli településein lakó, de a fővárosban dolgozó, tanuló, napi ingázó lakónépességet (több, mint félmillió fő) és hatással van kizárólag Budapesten belüli utazásokra is.

Horizontális elvek

A közösségi közlekedés fejlesztésének kiemelt célja az ágazat fejlesztésén keresztül a piacgazdaság által nem kezelt, vagy éppen annak torzulása miatt jelentkező, nem kívánt társadalmi jelenségek megoldása vagy enyhítése.

A közösségi közlekedés fejlesztésével a napi mobilitási folyamatokban növekszik a közösségi közlekedést használók és csökken a személyautót használók száma, ami kifejezetten támogatja a fenntartható fejlődés környezeti aspektusát, továbbá hozzájárul hátrányos helyzetű társadalmi csoportok esélyegyenlőségének javításához. Különösen igaz ez a közlekedésfejlesztés során előtérbe helyezett akadálymentesítések által a fogyatékkal élő személyekre, de a fizetőképes keresletet meghaladó rendelkezésre állás, hozzáférés javítása alapvető eszköze a kívánatos munkaerő mobilitás létrejöttének, valamint a munkaerő utánpótlás feltételeinek javításával a térség versenyképessége javításának is.

A horizontális elveknek a közlekedésfejlesztési intézkedések hatásain túlmenően érvényesülniük kell azok kialakítása, megvalósítása során is, a fogyatékkal élők, hátrányos társadalmi csoportok, illetve azok érdekképviseleti szervezetei a fejlesztésekbe történő bevonása révén. Az utazóközönség teljes köre tekintetében pedig a kommunikáció elvének érvényesítését segíti elő piacokonform mechanizmusok alkalmazása a közösségi közlekedésben is.

Az integrációt biztosító eszköz és intézményrendszer alapvető kapcsolatokat teremt

- egyfelől a településfejlesztéssel, mivel a magas minőségű intermodális csomópontok egyben a városfejlesztés potenciális befektetői területei is,
- másfelől a társadalom intézményrendszerével, mivel az integrált üzem csak sok partner együttműködésével jöhet létre.

Az integrációs célok és stratégiák megvalósításához szükséges a koordinációs mechanizmusok rendszerének megszervezése. Az ellátásért felelősök (GKM és a Főváros) között esetlegesen, a szolgáltató társaságok (MÁV Zrt. a Volán-társaságok és a BKV Zrt.) között alkalomszerűen elsősorban operatív jelleggel működő kommunikációt napi gyakorlatúvá kell fejleszteni.

Mielőbb meg kell valósítani a partnerség intézményét, első lépésben célirányosan a 2007-2013 közötti projektek előkészítésére, majd e folyamatok továbbviteleként a közös fejlesztések és a közös működtetés megvalósítására.

A koordinációs mechanizmusok működtetője és összefogója az első fázisban – motiváltsága alapján is – célszerűen a GKM, azonban irányításával mielőbb létre kell jönnie erre egy integráns és jogkörrel felruházott közös alapítású szervezetnek. A város és környéke közlekedési szolgáltatásai valószínűleg nem szövetségi, hanem közös vállalati formában lehetnek hatékonyan összefoghatók.

Projekt kiválasztási kritériumok

▪ *A projektkiválasztás szervező elvei*

A projektek kiválasztásának sorrendisége történhet

- az elővárosi indokoltság szerint (vonzáskörzet pozíciói, vasúti potenciál), illetve
- fővárosi indokoltság (a város egyes terület egységeinek fogadókészsége, válságos állapota) szerint.

Másfelől, a fejlesztések a bevont térségek szempontjából történhetnek

- ütemenként egyenletesen szétterítve a teljes hálózaton, vagy
- ütemenként egy-egy szektort, városi térséget „megfejlesztve”, az elővárosi és a városi indokoltság együttes szempontjai szerint.

A végrehajtásra javasolt sorrendiség az utóbbi, tehát az egyes fejlesztési ütemekben az elővárosi és a városi indokok harmonizációja eredményeként egyes komplex szektorok és városi térségek együttes fejlesztése indokolt, építve azokra a pozitív multiplifikációs hatásokra, amelyeket a városi és elővárosi projektek összekapcsolt fejlesztése eredményezhet.

▪ *A projektek térségi (szektoronkénti) ütemezése*

Budapest és környéke topográfiai – területi- és hálózatszerkezeti sajátosságai alapján a térség alapvetően a budai oldalon kettő, a pesti oldalon három, összesen öt szektorra bontható. E szektorok kötöttpályás vonalainak utasforgalmi városkordon adatai, illetve az összesített közúti személyforgalmi adatai az alábbi táblázatban szerepelnek.

Városkordontól átlépő utazások
(szektorok szerint)

(Utas/nap)

Megnevezés	Dél-nyugat	Dél-kelet	Észak-kelet	Közép-kelet	Észak-nyugat
1.1.3. Egyéni közlekedés	107 900	53 700	36 900	91 800	33 200
Közösségi közlekedés	48 000	22 800	26 000	63 900	31 100
Összesen	155 900	76 500	62 900	155 700	64 300

A legnagyobb közúti terhelést a kordonvonalon a dél-nyugati szektor kapja, holott itt a legkedvezőtlenebbek a város fogadókészségének adottságai (a városközpont közelsége és a topográfiai kötöttségek miatt), az egyesített kordonforgalmi adatok alapján is a dél-nyugati szektorból érkezik a városkordonhoz a legnagyobb egyesített terhelés.

Közel hasonló nagyságú közúti terhelés érkezik a közép-keleti szektorból, de itt (az M7 autópálya kapcsán) keveredik az észak-keleti és dél-keleti szektor forgalma és kedvezőbbek a fogadó városi hálózat adottságai, a közel azonos együttes szektorális utasforgalmi adatok mellett nagyobb a közösségi közlekedés részaránya, a kötöttpályás elővárosi forgalomból jelentős súlyt vállal a gödöllői HÉV (11 200 fő/ nap).

▪ *Az egyes területek fejlődési tendenciája*

Az elkövetkező években várható az agglomerációs folyamat folytatódása, tehát az agglomeráció lakosság-számának növekedése, még ha a növekedés mértéke el is maradhat az elmúlt években jellemzőtől. Az agglomeráció népességnövekedése várhatóan erőteljesebben érvényesül a nyugati, valamint a közép-keleti szektorokban, tehát kevésbé érintettek az észak- és dél-keleti szektorok.

A lakosságszám változással csak részben van összhangban új munkahelyek létrejöttének folyamata. A lakosságszám tekintetében fejlődő szektorok közül a dél-nyugati szektorban várható a munkahelyek számának jelentősebb növekedése is.

Indikátorok:

Az indikátorokat annak tudatában kell megválasztani, hogy a fejlesztések megvalósulásával 2025-2027-re, 3 uniós költségvetési időszakot átívelő fejlesztési folyamat eredményeként Budapest és környékén nemzetközi szinten is színvonalas, átjárható közösségi közlekedési hálózat és szolgáltatás jöhet létre (az európai városok ráfordításainál kisebb forrásigénnyel).

A fejlesztés eredményeként a fővárosban és környékén valamennyi fontos hely, urbanizációs zóna, fejlesztési pont az integrált kötöttpályás rendszerrel elérhetővé válik úgy, hogy teljesíthetők a kitűzött indikátorok.

Az integrált hálózatot jellemző indikátorok (eljutási idő, átszállások száma) magukba foglalják a hálózat csomópontjaink színvonalát minősítő indikátort, az átszálláshoz szükséges időszükségletet. Ez az indikátor átvezet az üzemszervezés minőségének mérésére is, mivel az átszállási időszükséglet minimalizálása, a csomópont szükséges színvonala mellett még megköveteli a menetrendi harmonizációt. (Javasolható a 6 percnél ritkább járatsűrűség esetén elvárni a menetrendi harmonizációt.)

Az integrált elővárosi közlekedés fejlesztésének indikátorai

<i>Beavatkozási területek</i>	<i>Indikátorok</i>
<i>Elsőszerű indikátorok</i>	
<i>A város és környéke közösségi közlekedésének fejlesztése</i>	<ul style="list-style-type: none"> • 1 óras eljutási idő az elővárosi közlekedés vonzáskörzetébe vont települések 85%-ról a moderált célpontokhoz • maximum 2 átszállás az utazási láncban, az elővárosi közlekedés vonzáskörzetébe vont települések 100%-ról a moderált célpontokhoz
<i>További indikátorok</i>	
<i>Szolgáltatás minőségének javítása</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Az ütemes menetrend kialakítása • Utasszámnövekedés
<i>A közlekedési hálózat teljesítőképességének javítása</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Kordonponton áthaladó utazások száma/ személyszállítási teljesítmények
<i>Individuális közlekedés térnyerésének mérséklése</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Modal split alakulása
<i>Környezetkímélő közlekedési módok fejlesztése</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Levegőtisztaság mérőértéke • Környezeti határérték túllépések száma • Közlekedési zajnak kitett lakosság aránya
<i>Biztonságos közlekedési módok fejlesztése</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Közlekedési balesetek száma

6.4. A közösségi közlekedés csomópontjaira, állomásaira ráhordó, a harántoló kapcsolatokat segítő hálózat fejlesztése*Az intézkedés definíciója:*

Az agglomeráció sugaras közúthálózati rendszerének kiegészítése harántoló irányú fő- és mellékúthálózati elemekkel annak érdekében, hogy

- a sugaras kötőtpályás vonalak megállóira, a kötőtpályás közösségi hálózat intermodális csomópontjaira (P+R parkolóira) a ráhordás és a Volán szolgáltatásai biztosíthatóak legyenek,
- másfelől fejlődjenek a sugárirányú közúti hálózatot mentesítő, települések egymás közötti kapcsolatait javító közúti közlekedés feltételei.

Az intézkedés indoklása:

A Budapesti Agglomeráció közúthálózatának szerkezete alapvetően centrális (sugaras) jellegű, a harántoló kapcsolatok hiányosak. E hiányos rendszer eredményeként nem fejlődnek megfelelően a térségi települések egymás közötti kapcsolatai, túlterhelte válnak a centrális kommunikációs kapcsolatok, a kötőtpályás vonalak átszállópontjai gyakran nehezen elérhetőek, mind a Volán ráhordó járatai, mind az egyéni közlekedők részéről. Mindez akadályozza egy kompakt közlekedési rendszer létrejöttét, így a szerkezeti hiány feloldása mielőbb indokolt.

Operatív célok:

A régió mellékúthálózatának fejlesztése a településszerkezet kiegyensúlyozott fejlődéséhez, a régió központi fekvéséből eredő előnyök széleskörű „terítéséhez” kiemelt feladat. A közvetlen városkörnyék, a Budapesti Agglomeráció közúthálózatának fejlesztési stratégiája a fővároson

belüli közúthálózat fejlesztési stratégiájával azonos: cél a haránt irányú útvonalak fejlesztése, a települések egymás közötti – sugárirányú főúthálózatot-mentesítő – kapcsolatainak megteremtése. A kapcsolatok jelenlegi színvonala és kiépítésük lehetőségei az egyes térségekben eltérőek.

Támogatandó tevékenységek:

Az agglomeráció közúti kapcsolatrendszerének fejlesztése során támogatásra javasolhatóak a hálózatszerkezet átalakításának feladatai:

- az M2-es gyorsforgalmi út tovább építése, Rétság után Parassapuszta-Zsólyom illetve Balassagyarmat-Losonc irányába,
- a Tápió menti új feltáró út megépítése a 31. sz. főút mentesítésére, illetve az érintett térség jobb feltárására,
- a Helikopter út megépítése, mint a Tápió térségből érkező utak új bevezető szakaszának létrehozása,
- a 10 sz. főút településeket elkerülő új 2x2 forgalmi sávós nyomvonalának megépítése,
- az agglomeráció külső peremén haladó új harántoló gyűrű létrehozása jórészt meglévő elemek korszerűsítésével Hatvan és Ráckeve között
- új haránt irányú közúti forgalmi kapcsolatok fejlesztése (pl. a 2-es út és az M3 Vác és Gödöllő városok, valamint Ráckeve és az M6-os autópálya között),
- a dunai átkelőhelyek sűrítése (pl. Aquincumi Duna-híd, váci illetve esztergomi Duna-híd), kapcsolódó közúthálózat megvalósítása,
- a transzkontinentális főáramokat vezető pályák kistérségi településeket összekötő pályáktól való különválasztása, elkerülő utak építése (pl. észak-déli közlekedési folyosó kialakítása az M6 folytatásával a majdani esztergomi Duna-hídon keresztül, elkerülve a fővárost és a regionális forgalmat lebonyolító M0 nyugati részét is.)
- a településközi kapcsolatok önálló fejlesztése,
- elővárosi vasútállomásokra ránhordó közúti hálózatok fejlesztése
- elővárosi vasútállomásokra ránhordó kerékpárút-hálózat fejlesztése.
- a magasabb rendű és az alacsonyabb rendű utak helyes hierarchiájának, kapcsolódásának és funkcióinak egymásra építése,
- a leágazások és csomópontok területfejlesztési célokkal összehangolt meghatározása,

A régió közúthálózatának legnagyobb jelentőségű szerkezeti eleme az M0-s körgyűrű, amelynek kiépítése sürgető feladat, különös tekintettel

- a szektorként eltérő funkcióhoz igazított differenciált paraméterű – egyes (déli) részein 2*3 sávós autópályává történő – bővítésére,
- a hiányzó szakaszok megépítésére, illetve
- a gödöllői átkötő szakaszok megépítésére (M31).

Célcsoportok

Az intézkedés érinti a Budapesti Agglomeráció teljes lakónépességét, ezen belül különösen az agglomeráció fővároson kívüli településein lakó, de a fővárosban dolgozó, tanuló, napi ingázó

lakónépességet (több, mint félmillió fő), az agglomerációban áru fuvarozással foglalkozó gazdasági társaságokat, valamint Budapest lakosságát a főváros közúthálózatának tehermentesítésével.

Horizontális elvek:

A közösségi közlekedés csomópontjaira ráhordó, a harántoló kapcsolatokat segítő hálózat fejlesztése támogatja a kívánatos munkaerő mobilitás, valamint a munkaerő utánpótlás feltételeinek javításával a térség versenyképességét. A közúti hálózatfejlesztés a fenntartható fejlesztés irányában hat a kötöttpályás közlekedés működési feltételeinek javításával.

Projekt kiválasztási kritériumok

▪ *A projektkiválasztás szervező elvei*

A projektek kiválasztásának sorrendisége történhet

- a fejlesztési lehetőségek szerint (projekt előkészítettség, társadalmi támogatottság), illetve
- indokoltság (a Budapesti Agglomeráció válságos állapota) szerint.

Másfelől, a fejlesztések a bevont térségek szempontjából történhetnek

- ütemenként egyenletesen szétterítve a teljes hálózaton, vagy
- ütemenként egy-egy szektort, városi térséget „megfejlesztve”, az elővárosi és a városi indokoltság együttes szempontjai szerint.

A végrehajtásra javasolt sorrendiség az utóbbi, tehát az egyes fejlesztési ütemekben az elővárosi és a városi indokok harmonizációja eredményeként egyes komplex szektorok és városi térségek együttes fejlesztése indokolt, építve azokra a pozitív multiplifikációs hatásokra, amelyeket a városi és elővárosi projektek összekapcsolt fejlesztése eredményezhet.

▪ *A projektek térségi (szektoronkénti) ütemezése*

Budapest és környéke topográfiai – területi- és hálózatszerkezeti sajátosságai alapján a térség alapvetően a budai oldalon kettő, a pesti oldalon három, összesen öt szektorra bontható. E szektorok kötöttpályás vonalainak utasforgalmi városkordon adatai, illetve az összesített közúti személyforgalmi adatai az alábbi táblázatban szerepelnek.

Városkordont átlépő utazások

(szektorok szerint)

(Utas/nap)

Megnevezés	Dél-nyugat	Dél-kelet	Észak-kelet	Közép-kelet	Észak-nyugat
1.1.4. Egyéni közlekedés	107 900	53 700	36 900	91 800	33 200
Közösségi közlekedés	48 000	22 800	26 000	63 900	31 100
Összesen	155 900	76 500	62 900	155 700	64 300

A legnagyobb közúti terhelést a kordonvonalon a dél-nyugati szektor kapja, holott itt a legkedvezőtlenebbek a város fogadóképességének adottságai (a városközpont közelsége és a topográfiai kötöttségek miatt), az egyesített kordonforgalmi adatok alapján is a dél-nyugati szektorból érkezik a városkordonhoz a legnagyobb egyesített terhelés.

Közel hasonló nagyságú közúti terhelés érkezik a közép-keleti szektorból, de itt (az M7 autópálya kapcsán) keveredik az észak-keleti és dél-keleti szektor forgalma és kedvezőbbek a fogadó városi hálózat adottságai, a közel azonos együttes szektorális utasforgalmi adatok

mellett nagyobb a közösségi közlekedés részaránya, a kötöttpályás elővárosi forgalomból jelentős súlyt vállal a gödöllői HÉV (11 200 fő/nap).

▪ *Az egyes területek fejlődési tendenciája*

Az elkövetkező években várható az agglomerációs folyamat folytatódása, tehát az agglomeráció lakosság-számának növekedése, még ha a növekedés mértéke el is maradhat az elmúlt években jellemzőtől. Az agglomeráció népességnövekedése várhatóan erőteljesebben érvényesül a nyugati, valamint a közép-keleti szektorokban, tehát kevésbé érintettek az észak- és dél keleti szektorok.

A lakosságszám változással csak részben van összhangban új munkahelyek létrejöttének folyamata. A lakosságszám tekintetében fejlődő szektorok közül a dél-nyugati szektorban várható a munkahelyek számának jelentősebb növekedése is.

Indikátorok:

Közösségi közlekedés csomópontjaira, állomásaira ráhordó, a harántoló kapcsolatokat segítő hálózat fejlesztésének indikátorai

<i>Beavatkozási területek</i>	<i>Indikátorok</i>
<i>Elsőszerű indikátorok</i>	
<i>A város és környéke ráhordó tevékenység fejlesztése</i>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Eljutási idő az elővárosi közlekedés vonzókörzetébe vont településekről, illetve településeken belüli kiemelt pontokról a közösségi közlekedési csomópontokhoz</i>
<i>Individuális közlekedés</i>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Eljutási idő az elővárosi közlekedés vonzókörzetébe vont településekről, illetve településeken belüli kiemelt pontokról a közösségi közlekedési csomópontokhoz</i> • <i>Eljutási idő csökkenése harántirányú közlekedésben</i>
<i>További indikátorok</i>	
<i>Individuális közlekedés térnyerésének mérséklése</i>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Modal split alakulása</i>
<i>Környezetkímélő közlekedési módok fejlesztése</i>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Levegőtisztaság mérőindex</i> • <i>Környezeti határérték túllépések száma</i> • <i>Közlekedési zajnak kitett lakosság aránya</i>
<i>Biztonságos közlekedési módok fejlesztése</i>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Közlekedési balesetek száma</i>

6.5. A menetrendszerinti autóbusz-közlekedés forgalmi előnyben részesítése

Az intézkedés definíciója:

A menetrendszerinti autóbusz közlekedés a közúti torlódásoktól történő mentesítése érdekében nagy forgalmú útvonalakon az individuális közlekedéstől elkülönített forgalmi sávok biztosítása az autóbusz-közlekedés számára.

Az intézkedés indoklása:

A Budapesti Agglomeráció helyközi személyszállításában jelentős szerepet játszik a menetrendszerinti autóbusz-közlekedés, ugyanakkor az autóbuszokat nagy forgalmú útvonalakon

akadályozzák az individuális közlekedés által okozott torlódások, rontva ezzel a közforgalmú személyszállítás versenyképességét az individuális közlekedéssel szemben.

Az ismert fejlesztési tervekben egyértelmű a Budapesti Agglomerációban a torlódásoktól mentes kötött pályás közlekedés nagy horderejű fejlesztésének szándéka, ami várhatóan javítani fogja a közforgalmú közlekedés versenyképességét. Ezzel együtt

- a tervezett intézkedések megvalósulása csak közép és hosszú távon várható, az autóbusz közlekedés előnyben részesítése számos esetben már rövidtávon is megvalósítható, így akár átmeneti jelleggel – a kötöttpályás fejlesztés megvalósulásáig – is indokolt lehet fejlesztése,
- a kötöttpályás fejlesztés a jelenlegi infrastruktúrát tekintve nem fedi le teljes mértékben az elővárosi közlekedést, a menetrendszerinti autóbusz-közlekedés továbbra is jelentős utasigények kielégítésében játszhat szerepet.

Az autóbusz közlekedés akár csak átmeneti, a végleges (kötöttpályás) fejlesztések végrehajtásáig történő előnyben részesítésével olyan közlekedési ágazat fejlődése realizálható, amely a vasúti közlekedéshez hasonló kedvező környezetvédelmi és biztonsági jellemzőkkel rendelkezik.

Operatív célok:

- Elkülönített forgalmi sávok kialakítása, fejlesztése, különös tekintettel
 - az M1-M7 autópályák bevezető szakszára,
 - a Budakeszi út, Szilágyi E. fasor útvonalra,
 - a Pesti út – Örs vezér tér útvonalra, aminek agglomerációs jelentőségét adja, hogy a térség közlekedésfejlesztése a Budapest – Hatvan, vagy a Budapest – Újszász vasútvonal fejlesztésével tervezett,
 - M3 autópálya bevezető szakaszra.
- Az autóbusz-közlekedés előnyben részesítésének hatékony érvényesítése az individuális közlekedéssel szemben.

Támogatandó tevékenységek:

- Elkülönített forgalmi sávok kialakítása, kijelölése,
- Forgalomirányító rendszereknek az autóbusz közlekedés előnyben részesítését lehetővé tevő fejlesztése,
- Az előnyben részesítés hatékony érvényesítése a szükséges eszközrendszer kialakításával, a szabályozási környezet módosításával.

Célcsoportok

Az intézkedés érinti a Budapesti Agglomeráció teljes lakónépességét, ezen belül különösen az agglomeráció fővároson kívüli településein lakó, de a fővárosban dolgozó, tanuló, napi ingázó lakónépességet (több, mint félmillió fő).

Horizontális elvek

A közösségi közlekedés fejlesztésének kiemelt célja az ágazat fejlesztésén keresztül a piacgazdaság által nem kezelt, vagy éppen annak torzulása miatt jelentkező, nem kívánt társadalmi jelenségek megoldása vagy enyhítése.

A közösségi közlekedés fejlesztésével a napi mobilitási folyamatokban növekszik a közösségi közlekedést használók és csökken a személyautót használók száma, ami kifejezetten támogatja a fenntartható fejlődés környezeti aspektusát, továbbá hozzájárul hátrányos helyzetű társadalmi csoportok esélyegyenlőségének javításához. Különösen igaz ez a közlekedésfejlesztés során előtérbe helyezett akadálymentesítések által a fogyatékkal élő személyekre, de a fizetőképes keresletet meghaladó rendelkezésre állás, hozzáférés javítása alapvető eszköze a kívánatos munkaerő mobilitás létrejöttének, valamint a munkaerő utánpótlás feltételeinek javításával a térség versenyképessége javításának is.

A horizontális elveknek a közlekedésfejlesztési intézkedések hatásain túlmenően érvényesülniük kell azok kialakítása, megvalósítása során is, a fogyatékkal élők, hátrányos társadalmi csoportok, illetve azok érdekképviseleti szervezetei a fejlesztésekbe történő bevonása révén. Az utazóközönség teljes köre tekintetében pedig a kommunikáció elvének érvényesítését segíti elő piackonform mechanizmusok alkalmazása a közösségi közlekedésben is.

Projekt kiválasztási kritériumok

- *A projektkiválasztás szervező elvei*

A projektek kiválasztásának sorrendisége történhet

- a budapesti, elővárosi fejlesztési potenciál szerint (budapesti külső kerületek, vonzaskörzet pozíciói, fejlesztési lehetőségek), illetve
- fővárosi indokoltság (a város egyes területegységeinek válságos állapota)
- az alternatív közösségi közlekedésfejlesztési intézkedések szerint az intézkedés alternatív közlekedési lehetőség hiánya mellett abban az esetben is javasolt, amennyiben az alternatíva csak közép vagy hosszú távon valósul meg.

- *A projektek térségi (szektoronkénti) ütemezése*

Budapest és környéke topográfiai – területi- és hálózatszerkezeti sajátosságai alapján a térség alapvetően a budai oldalon kettő, a pesti oldalon három, összesen öt szektorra bontható. E szektorok kötőtpályás vonalainak utasforgalmi városkordon adatai, illetve az összesített közúti személyforgalmi adatai az alábbi táblázatban szerepelnek.

Városkordont átlépő utazások*(szektorok szerint)**(Utas/nap)*

Megnevezés	Dél-nyugat	Dél-kelet	Észak-kelet	Közép-kelet	Észak-nyugat
1.1.5. Egyéni közlekedés	107 900	53 700	36 900	91 800	33 200
Közösségi közlekedés	48 000	22 800	26 000	63 900	31 100
Összesen	155 900	76 500	62 900	155 700	64 300

A legnagyobb közúti terhelést a kordonvonalon a dél-nyugati szektor kapja, holott itt a legkedvezőtlenebbek a város fogadókészségének adottságai (a városközpont közelsége és a topográfiai kötöttségek miatt), az egyesített kordonforgalmi adatok alapján is a dél-nyugati szektorból érkezik a városkordonhoz a legnagyobb egyesített terhelés.

Közel hasonló nagyságú közúti terhelés érkezik a közép-keleti szektorból, de itt (az M7 autópálya kapcsán) keveredik az észak-keleti és dél-keleti szektor forgalma és kedvezőbbek a fogadó városi hálózat adottságai, a közel azonos együttes szektorális utasforgalmi adatok mellett nagyobb a közösségi közlekedés részaránya, a kötöttpályás elővárosi forgalomból jelentős súlyt vállal a gödöllői HÉV (11 200 fő/nap).

▪ *Az egyes területek fejlődési tendenciája*

Az elkövetkező években várható az agglomerációs folyamat folytatódása, tehát az agglomeráció lakosság-számának növekedése, még ha a növekedés mértéke el is maradhat az elmúlt években jellemzőtől. Az agglomeráció népességnövekedése várhatóan erőteljesebben érvényesül a nyugati, valamint a közép-keleti szektorokban, tehát kevésbé érintettek az észak- és dél-keleti szektorok.

A lakosságszám változással csak részben van összhangban új munkahelyek létrejöttének folyamata. A lakosságszám tekintetében fejlődő szektorok közül a dél-nyugati szektorban várható a munkahelyek számának jelentősebb növekedése is.

▪ *Indikátorok:*

A szolgáltatás orientáltsággal szervezett hálózat indikátorai

<i>Beavatkozási területek</i>	<i>Indikátorok</i>
<i>Elsőszerű indikátorok</i>	
<i>A közforgalmú közlekedés fejlesztése</i>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Eljutási idő közforgalmú közlekedéssel</i>
<i>További indikátorok</i>	
<i>Szolgáltatás minőségének javítása</i>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Az ütemes menetrend kialakítása</i> • <i>Utasszám-növekedés</i> • <i>A biztosított ülő férőhelyszám</i>
<i>A közlekedési hálózat teljesítőképességének javítása</i>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Kordonponton áthaladó utazások száma/ személyszállítási teljesítmények</i>
<i>Individuális közlekedés térnyerésének mérséklése</i>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Modal split alakulása</i>
<i>Környezetkímélő közlekedési módok fejlesztése</i>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Levegőtisztaság mérőérték</i> • <i>Környezeti határérték túllépések száma</i> • <i>Közlekedési zajnak kitett lakosság aránya</i>
<i>Biztonságos közlekedési módok fejlesztése</i>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Közlekedési balesetek száma</i>

6.6. Környezeti szempontok érvényesítése az áruszállításban

Intézkedés definíciója:

A környezetkímélő szállítási rendszerek és az azokat kiszolgáló háttér infrastruktúra alkalmazásának támogatása

Az intézkedés indoklása:

A környezeti terhelés csökkentése olyan alapvető feladat, amelyet minden gazdasági szereplőnek figyelembe kell venni a logisztikai témában. A környezetkímélő szállítási rendszerekkel egy időben lehet csökkenteni a környezeti ártalmakat és kímélni a ma még zömében meg nem újuló forrásokból származó üzemanyagok felhasználását.

Operatív célok:

A környezetkímélő szállítási rendszerek és háttér-infrastruktúra alkalmazások erősítése.

Támogatandó tevékenységek:

- A környezetkímélő szállítási rendszerek tervezése és kiépítése.
- A környezetkímélő szállítási rendszerek egyes elemeinek infrastruktúrával való ellátása; a kiszolgáló háttér infrastruktúra alkalmazások támogatása.
- Környezeti hatástanulmányok készítésének támogatása beruházás előkészítéshez.

Célcsoportok:

Az újonnan kialakítandó és már működő logisztikai központok, ahol kombinálni lehet az egyes szállítási formákat, az önkormányzatok, állami infrastruktúrafejlesztést ellátók, logisztikai beruházók.

Horizontális elvek:

A környezetkímélő rendszerek alkalmazása a környezeti ártalmak csökkentését jelenti, mely önmagában a fenntarthatóság irányába tett lépés.

Projekt kiválasztási kritériumok:

- A megoldás környezetkímélő legyen, a környezeti terhelés csökkenése kimutatható legyen.
- A működtetéshez szükséges erőforrások az alternatív megoldásokhoz képest csökkenjenek.
- Alternatív, megújuló erőforrások felhasználása.
- Kombinált szállítási forma valósuljon meg.

Indikátorok:

<i>Beavatkozási területek</i>	<i>Indikátorok</i>
<i>Környezetkímélő szállítási módok fejlesztése</i>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>A hagyományos és a környezetkímélő rendszer közötti szennyező-anyagkibocsátás változása (%). Levegőszennyezés mértéke.</i> • <i>Környezeti terhelés csökkenése.</i> • <i>Meg nem újuló erőforrások igénybevételének csökkenése.</i>

6.7. Az áruszállítás szereplői közötti együttműködés elősegítése

Az intézkedés definíciója:

Különböző típusú szállítási módokat alkalmazó/szolgáltatási tevékenységeket folytató logisztikai központokat összekötő rendszerek kialakítása (közút, vasút).

Az intézkedés indoklása:

Az agglomeráció közúthálózatának helyzetében – a régió integrált közlekedési rendszerével szembeni elvárások alapján értékelve – a legnagyobb hiányosságot az együttműködést segítő kapcsolati pontok kifejeletlensége jelenti, a légi közlekedés (Ferihegyi repülőtér) közúti és vasúti kapcsolódásai az áruszállítás esetén egyaránt elégtelenek.

A kombinált terminálok, Ro-Ro, Ro-La csomópontok, logisztikai központok rendszere kifejeletlen, különösen ha az értékelés mércéjét a régió európai térszerkezetben elfoglalt központi fekvése határozza meg.

A versenyképesség növeléséhez járul hozzá, ha a logisztikai központok több szállítási igényt is képesek kiszolgálni. Az összekötő rendszerek kialakításával alakulhatnak ki a kívánatos, különböző szállítási módokat kombináló, hozzáadott értéket létrehozó logisztikai központok.

Operatív célok:

Logisztikai központok közötti összekötő rendszerek kialakítása

Támogatandó tevékenységek:

- A hiányzó közlekedési infrastruktúra feltárása.
- A hiányzó elemek tervezése, megvalósítása.
- A hiányzó elem környezeti károsításának csökkentése.
- Közúti és vasúti logisztikai központok közötti átjárhatóságot biztosító fejlesztés.

Célcsoportok:

Vasúti, közúti, légi közlekedési logisztikai központok; önkormányzatok, állami infrastruktúrafejlesztést ellátók, beruházók.

Horizontális elvek:

A szállítási módok közül az optimális kiválasztását segíti elő az intézkedés, biztosítva a környezeti terhelés csökkentését.

Projekt kiválasztási kritériumok:

- A kötöttpályás fejlesztések előnyt élveznek a közúti kapcsolat kialakításával szemben.
- A megvalósítandó létesítmény hálózati eleme legyen logisztikai rendszernek.

Indikátorok:

<i>Beavatkozási területek</i>	<i>Indikátorok</i>
<i>Együtműködés elősegítése</i>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Összekapcsolásra került logisztikai központok száma (db).</i> • <i>A létrehozott összekötő rendszeren megvalósuló forgalom.</i> • <i>Logisztikai rendszerek keretein belül lebonyolított áruszállítás arányának változása.</i>

6.8. Logisztikai hálózatok kialakításának elősegítése

Az intézkedés definíciója:

Áruszállítási szolgáltatások fejlesztése logisztikai hálózatok létrehozásával, fejlesztésével

Az intézkedés indoklása:

A versenyképesség növeléséhez járul hozzá, ha a logisztikai központok nem egymástól elszigetelten, hanem a lehetséges szinergiákat kihasználva hálózatban, klaszterben jelennek meg a piacon. Az intézkedés kapcsolódik az áruszállítás szereplői közötti együttműködést segítő intézkedéshez.

Operatív célok:

Együtműködések támogatása a logisztikai piacon.

Támogatandó tevékenységek:

- Logisztikai hálózatok kialakítása;
- Együtműködések, közös marketing tevékenység támogatása.

Célcsoportok:

Logisztikai központok

Horizontális elvek:

Partnerség.

Projekt kiválasztási kritériumok:

- A hosszútávon fenntartható, szerződésen alapuló együttműködések;
- Előnyt élveznek „az áruszállítás szereplői közötti együttműködést elősegítése” c intézkedésben is résztvevő projektek.

Indikátorok:

<i>Beavatkozási területek</i>	<i>Indikátorok</i>
<i>Logisztikai hálózatok támogatása</i>	<ul style="list-style-type: none">• <i>Logisztikai hálózatok számának változása (db)</i>• <i>Logisztikai rendszerek keretein belül lebonyolított áruszállítás arányának változása.</i>

7. Modellprogram javaslat

A Budapesti Agglomeráció Közlekedésfejlesztési Programja keretein belül kidolgozott modellprogram javaslat a jelenlegi helyzetben Budapest és az agglomeráció közlekedésének fejlesztésére fókuszál.

A Budapest és a környező települések között meglévő kapcsolatok intenzitása lényegesen nagyobb, mint az egyes, az agglomerációban található települések közötti kapcsolatok esetében, a közlekedési problémák, a torlódások, a környezetkárosító hatások fokozottan ezekre a közlekedési kapcsolatokra jellemzők, így az időben (2013 évig) korlátozott program prioritást tulajdonít a Budapest és agglomerációja közötti közlekedés fejlesztésének.

A Programban – modellprogram javaslatként – kiemelten szerepel az Észak-Déli Regionális Gyorsvasút megvalósítása, de ezen túlmenően agglomerációs jelentősége, realizálásának lehetősége alapján megvalósítandó

- a 4-es metró nyugati irányba, Budapest Virágpiacig történő meghosszabbítása, valamint
- a MÁV elővárosi közlekedése és a városi és elővárosi autóbusz-közlekedése kapcsolódási pontjainak fejlesztése a kötöttpályás városi közlekedési kapcsolattal egyáltalán nem rendelkező Budapest XVII. kerületben.

7.1. Modellprogram javaslat az Észak-Déli Regionális Gyorsvasút megvalósítására

Címe:

Észak-déli regionális gyorsvasút megvalósítása

Célterülete:

- A Budapesti Agglomeráció Duna menti térsége
- Szentendre és Ráckeve között

Projekt célok:

Egy hatékony és környezetbarát kötöttpályás közlekedési rendszer létrehozása a főváros és környéke dinamikusan fejlődő, ugyanakkor környezeti szempontból érzékeny Duna menti zónájában.

Tartalmi elemek:

- *A fejlesztés háttere:*

Az érintett célterületen jelenleg négy, egymástól független, korszerűtlen üzemvitelű, illetve infrastruktúra állagú vonal működik. E vonalak alacsony szolgáltatási színvonaluk miatt nem kellően vonzóak, nem képesek a térségben biztosítani a közösségi közlekedés fölényét, illetve egy kívánatos modal-split arány elérését. A vonalak fejevállomási kapcsolódásai gyakran kedvezőtlenek, nem elég vonzóak, növelik az átszállási kényesert és túlzottan terhelik a fejevállomási átszállási pontokat. Az új rendszer ugyanakkor egy összefüggő, átjárható hálózatot alkot úgy, hogy közvetlen kapcsolatot teremt a főváros valamennyi sugárirányú metró vonalával, fontosabb villamosvonalával és két ponton metszi a körvasutat. Ezáltal lényegében nemcsak a direkt módon érintett 4 vonalat, hanem Budapest és környéke teljes kötöttpályás hálózatát rendszerbe integrálja.

- *A fejlesztés tevékenységei*

A fejlesztés tevékenységei (elemei) az alábbiak:

- Szentendrei HÉV vonal rekonstrukciója és egy új, átjárható, elővárosi-városi üzemmódra történő átalakítása.
- Szentendrei HÉV (É-D-i regionális vasút) vonalának az esztergomi MÁV vasútvonallal való kapcsolatba hozása, az esztergomi MÁV vonal alkalmassá tétele a városi-elővárosi üzemmód fogadására.
- Csepeli gyorsvasút Csepeli szakaszának meghosszabbítása, rekonstrukciója és egy új átjárható elővárosi-városi üzemmódra történő átalakítása.
- Ráckevei HÉV vonal térszint alatti bevezetése Pestszenterzsébet központjába, majd továbbvitele Ráckeve felé, a teljes vonal rekonstrukciója és egy új, átjárható elővárosi-városi üzemmódra történő átalakítása.
- Új, térszint alatti, illetve mélyvezetésű vonalszakasz (összeköttetés) építése a Szentendrei HÉV Köles utcai állomása és a Csepeli-Ráckevei HÉV vonalak Lágymányosi Duna-hídi állomásai között a Margit sziget, a Nyugati pályaudvar és a Kálvin tér érintésével.
- É-D-i budai villamosvonal megvalósítása, Szentendrei HÉV Köles utca-Batthyány tér közötti felhagyott szakasza igénybevételével, kitöréssel kapcsolódva a budai rakparti villamos jelenlegi szakaszához, azt meghosszabbítva a Lágymányosi Duna-híd, Kopaszi gát térségéig.

- *A fejlesztés célcsoportjai*

A fejlesztés hatásai, eredményei érintik Budapest – napi közlekedésben érintett - lakónépességének egészét, a feltárt agglomerációs (Duna menti és Pilisvölgyi) térségek lakónépességét, különös tekintettel a napi ingázó városkörnyéki lakosságra (mintegy 2 millió fő). A hatások érintik a Duna térségi zóna gazdasági- és területfejlesztési szereplőit a jobb elérhetőség, munkaerő mobilitás, területfeltárás hatásain keresztül és érintik a passzív lakónépességet a környezetkímélő közlekedési mód teremtette jobb életfeltételeken (levegő, zaj) keresztül.

- *Menedzsment:*

A fejlesztés generálója Budapest Főváros, partnerei a BAFT és a Közép-Magyarországi Régió, és a részfinanszírozást – EU források bevonásával – biztosító kormányzati szervek. Üzemeltetői partnerek a BKV és a MÁV, társult partner a VOLÁN. Javasolható önálló projekt társaság létrehozása a teljes (és zárt) rendszerre, amely először a megvalósítást (beruházást), majd az üzemeltetést is végezhetné. A megvalósítás első ütemére tervezési pályázat van folyamatban. A társaság létrehozása történhet a BKSZ keretén belül is.

- *Ütemterv:*

A teljes fejlesztés mintegy két uniós költségvetési ciklus (2007-2013. és 2014-2020) között valósítható meg. Pontos ütemterv a teljes megvalósításra még nem áll rendelkezésre. 2008-2010 között tervezett az első ütem megvalósítása (Szentendrei HÉV Szentendre-Békásmegyér közötti szakaszának rekonstrukciója és járműbeszerzés), ennek előkészítési fázisa elkezdődött. Várhatóan 2008-ban elkezdődik az esztergomi MÁV vonal rekonstrukciója is. Javasolható a második ütem (Astoria-Lágymányosi Duna-híd közötti mélyvezetési szakasz) megvalósítása

2010-2013 között. A rendszer többi eleme a következő uniós költségvetési időszakban valósul meg.

Készültség foka

– *Előkészítési fázis*

Az új vonal vezetésére, egyes szakaszainak paramétereire, állomásaira, fő rendszer elemeinek megfogalmazására megvalósíthatósági tanulmány áll rendelkezésre. Részletes (teljes körű) megvalósíthatósági tanulmány elkészítésére van tervezői pályázat kiírva. Tervezési határidő: 2006. december 15. Ugyanezen pályázat engedélyezési és tendertervet kér a Szentendre-Békásmegyer közötti szakaszra. Véghatáridő: 2008. március 31.

– *Finanszírozási fázis*

Támogatási kérelem benyújtása várható az EU felé 2007 során a Szentendre-Batthyány tér szakasz rekonstrukciójára és járműbeszerzésre. További fázisok nem ismertek.

– *Kivitelezési fázis*

A Szentendrei HÉV Batthyány tér-Békásmegyer közötti szakaszának rekonstrukciója elkészült, e rekonstrukció részlegesen felhasználható (pálya) az új rendszerhez is.

– *Utóelemzési fázis*

A megvalósítást követően sor kerül a program szerinti megvalósítás, a tervezés során meghatározott indikátorok értékelésére.

• *Várható eredmények*

Az Észak-déli regionális gyorsvasút létrejötté. A fejlesztés eredményeként jelentős mértékben javítható a város- és környéke mobilitási folyamataiban a modal-split arány, ami mind az elérhetőség színvonalán, mint a fenntarthatóság követelményein sokat javít. Létrejön a Budapesti Agglomerációban az első korszerű, eszközöket és üzemmódokat integráló, átjárható rendszer. Csökkennek az átszállások, javulnak az elérhetőségi, környezetterhelési mutatók.

Indikátorok

• *Elsősorú indikátorok:*

- utazási idő egy-egy vonalon,
- eljutási idő az utazási láncban,
- átszállások száma az érintett célközönségnél,
- ülőférőhely az új járműveken,
- utasszám növekedés a rendszer elemein.

• *Kapcsolódó (komplex) indikátorok:*

- modal-split alakulása az érintett térségben,
- környezeti mutatók (levegőszennyezés, zajterhelés) alakulása az érintett hálózati elemeken,
- területfejlesztési aktivitás alakulása az érintett területen.

Felelős

Jelenlegi felelős Budapest Főváros Önkormányzata. A felelősség kiterjesztése szükséges, mivel a fejlesztés érinti a városkörnyéket és a MÁV vonalát is.

Partnerség

A program megvalósítása nagyszámú szereplő együttműködését teszi szükségessé. Alapvető a központi kormányzat szerepe a program finanszírozásában, mind állami, mind EU-s források bevonása esetén. Ellátásért felelős funkció alapján érintettek a központi kormányzat és a helyi önkormányzatok, területileg érintett számos helyi önkormányzat, az érintett közlekedési szolgáltatók, a kivitelezésben nagyszámú gazdasági társaság vállal szerepet. A program által érintett széles lakossági rétegek pedig várhatóan szükségessé tesznek társadalmi egyeztetéseket, civil szervezetek bevonását.

Költségigény

A program megvalósítási költsége mintegy 600 milliárd forint. Az első ütem bekerülési költsége, mintegy 60 milliárd forint, amely összegnek háromnegyed része járműbeszerzési költség.

Lehetséges források

Az Észak-déli regionális gyorsvasút finanszírozása állami források mellett az uniós források és a magánszféra által rendelkezésre bocsátott pénzeszközökből is lehetséges.

- *Uniós források*

Az Európai Unió támogatáspolitikája külön figyelmet fordít a nagyvárosi térségekre, növekvő hangsúlyt fektet a nagyvárosok hálózatának kialakítására, illetve a nagyváros és környékének kapcsolatrendszerére, többletforrásokat is biztosítva városi nagyprojektek megvalósításához.

Ez alapján lehetővé vált a 2007-2013 éves programozási időszakra a városi és agglomerációs közösségi közlekedés fejlesztéséhez a Strukturális Alapok mellett a Kohéziós Alap forrásainak bevonása.

- *Magánszféra*

A területfejlesztési műszaki infrastruktúrafejlesztésben a Budapesti Agglomerációban eddig viszonylag kis szerepet játszott a magánszféra, de egyértelmű elmozdulás tapasztalható a magánszféra bevonása irányába az állami feladatellátásba.

Az Észak-déli regionális gyorsvasút megvalósításának számos – inkább kiegészítő – elemét veheti át a magánszféra, például

- a közlekedéshez kapcsolódó szolgáltatások bővítését (közlekedési csomópontok kereskedelmi szolgáltatásait),
- létesítményüzemeltetést, PPP-konstrukció keretein belül, a magánszférára jellemző magasabb működési hatékonyság és kedvezőbb kockázatallokáció alapján.

Illeszkedés

A program illeszkedik a Budapesti Agglomeráció Kiemelt Programjainak hosszú és középtávú, fejlesztési céljainak megvalósításához, különös tekintettel térség versenyképességének növeléséhez, az életminőség javításához és a Budapesti Agglomeráció Gazdaságfejlesztési, valamint a Környezetgazdálkodási Kiemelt Programjaihoz. A gazdaságfejlesztési program része a szolgáltatások és ezen belül is a logisztika fejlesztése, a környezetgazdálkodási program magában

foglalja a települési környezetminőség fejlesztését, ezen belül a levegőminőség javítását, a levegőtisztaság megőrzését és védelmét, valamint a zaj elleni védelem fejlesztését.