

A BUDAPESTI KÖZFORGALMÚ KÖZLEKEDÉS

Fleischer Tamás
MTA KRITK Világgazdasági Intézet
<<http://www.vki.hu/~tflsch/>>
<tflsch@vki.hu>

ELTE Társadalomtudományi Kar
Társadalomtudományok Módszertana Tanszék
Humánökológia szakirány; Város, közlekedés, társadalom
<http://www.vki.hu/~tflsch/~humanokologia>
Budapest, 2018. március 20.

Tömegközlekedés? Egy kis történelem Tarifa, kiszárazás Az utasajánlatok Munkajogi, rihorlás Baross tér, Moszkva tér Végállomás

„előbb az 56-ason,
aztán a 63-ason,
aztán honnan-tudnám-hová
a mit-tudom-én-hányason”

» Benjámin László: A Vadaskerti úttól
a Kálvin térig [részlet]

– világom a papírba-zárt
emberiség, az absztrahált
élet intézete, ahol
"tudományos főmunkatárs"
címen kapom a fizetést,
méláza sorsom humorán,
hogy így nevem mellé került
a munka meg a tudomány.

Tömegközlekedés? Egy kis történelem Tarifa, kiszárazás Az utasajánlatok Munkajogi, rihorlás Baross tér, Moszkva tér Végállomás

TÖMEGKÖZLEKEDÉS ?

- Eddig: a korábbi prioritások visszafordításáról és a tömegközlekedés előnyben részesítéséről volt szó
- „A tömegközlekedés jó - az egyéni közlekedés rossz ?”
- Minél tömegesebb annál jobb ?
- Tömegfogyasztás, tömegkultúra, tömegtermék - tömegközlekedés
- Kollektív? Közösségi? Közforgalmú?
- Az általános elveket a közforgalmú közlekedésre is alkalmazni kell: elkerülni a túlzott centralizációt, a kényszerkapcsolatokat, a sebezhető hierarchiát; - többszintes rendszer: (gyors-, hagyományos, hívható)

Tömegközlekedés? Egy kis történelem Tarifa, kiszárazás Az utasajánlatok Munkajogi, rihorlás Baross tér, Moszkva tér Végállomás




http://vilamos.budapest.hu/az/bv_336.jpg

Tujázás az első világháború idején.

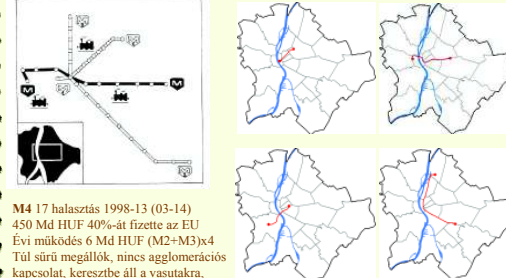
7

Tömegközlekedés? Egy kis történelem Tarifa, kiszárazás Az utasajánlatok Munkajogi, rihorlás Baross tér, Moszkva tér Végállomás



8

Tömegközlekedés? Egy kis történelem Tarifa, kiszárazás Az utasajánlatok Munkajogi, rihorlás Baross tér, Moszkva tér Végállomás



M4 17 halasztás 1998-13 (03-14)
450 Md HUF 40%-át fizette az EU
Évi működés 6 Md HUF (M2+M3)x4
Túl sűrű megálló, nincs agglomerációs
kapcsolat, keresztbe áll a vasutakra,
Belvárosba visz. A hosszabbítás mítosza

9

Tömegközlekedés? Egy kis történelem Tarifa, kiszárazás Az utasajánlatok Munkajogi, rihorlás Baross tér, Moszkva tér Végállomás

ÁLLATORVOSI LOVAK

- Órs vezér tér
- Baross tér
- Moszkva tér
- Közös probléma: Az üzemi szempontok dominanciája, az utas érdekeinek háttérbe szorítása.

10

Tömegközlekedés? Egy kis történelem Tarifa, kiszárazás Az utasajánlatok Munkajogi, rihorlás Baross tér, Moszkva tér Végállomás

VÉGÁLLOMÁS

- Nem általában a közforgalmú közlekedés, hanem a korszerű, minőségi közforgalmú közlekedés megteremtése a cél.
- „Tömeges” helyett intelligens, az utasokat jól kiszolgáló, minőségi közforgalmú közlekedésre van szükség.
- Ez nem olcsó, nem is az olcsóságával kell versenyeznie az autóval, hanem a szolgáltatás minőségével.
- A fenntartható város lehetősége a fontos az ellehetetlenülő egyéni közlekedéssel szemben.
- A város és a városkörnyék közös ellátása: közlekedési szövetség. Ez nem a közlekedési vállalatok megállapodása, hanem a megrendelők, a szolgáltatók és az utasok érdekképviselőitől alapuló irányító szervezet hozza létre.

A BUDAPESTI MOBILITÁSI TERV SZ. BALÁZS MÓR-TERV

Fleischer Tamás
MTA KRITK Világgazdasági Intézet
<<http://www.vki.hu/~tflsch/>>
<tflsch@vki.hu>

ELTE Társadalomtudományi Kar
Társadalomtudományok Módszertana Tanszék
Humánökológia szakirány; Város, közlekedés, társadalom
<http://www.vki.hu/~tflsch/~humanokologia>
Budapest, 2019. április 30.

A Balázs Mór-terv (BMT) és előzményei

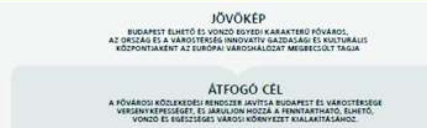
- Balázs Mór-terv (BMT) Budapest közlekedésfejlesztési stratégiája 2014-2030 (2014) Társadalmi egyeztetési változat [BKK]
- BKRFT Felülvizsgálat (2013) Budapest Közlekedési Rendszerének Fejlesztési Terve FELÜLVIZSGÁLAT. FÖMTERV MÉRNOKI TERVEZŐ ZRT. – Közlekedés Fővárosi Tervező Iroda Kft. – PRO URBE Mémóri és Városrendezési Kft. Budapest, 2013. aug.
- BKRFT (2008) Budapest Közlekedési Rendszerének Fejlesztési Terve: Távtávlati koncepció és a 2020-ig javasolt fejlesztés terve. Budapest, 2008 december, FKTI URB Konzorcium A fővárosi közgyűlés elfogadta 2009-ben
- BKRFT (2001) Budapest Közlekedési Rendszerének Fejlesztési Terve. Budapest, Fömterv 1997, majd 2001



(2) Honnan eredeztethető a BMT célrendszere?

- Ahogy a főváros közlekedési rendszere be van ágyazva más, átfogóbb rendszerekbe, úgy a közlekedés-fejlesztési célrendszere sem függetleníthető a külső meghatározó körülményektől.
- A célok kialakításának három nélkülözhetetlen forrása a következő:
 - (2a) A főváros-fejlesztés átfogó (nem-közlekedési) célrendszere;
 - (2b) A nemzetközi trendek és más városok tapasztalatainak az ismerete
 - (2c) A feltárt, és megoldandó közlekedési problémák értékelése

(2a) A főváros átfogó (nem-közlekedési) célrendszere



- Magától értetődő kellene legyen, hogy a közlekedési (energia, oktatási, egészségügyi stb.) szektor nem alakíthat ki saját, a főváros jövőjétől elkülönült jövőképet.
- A Fővárosi Önkormányzat közgyűlése által 2013-ban elfogadott Városfejlesztési Koncepció meghatározta a főváros jövőképét és átfogó célját.
- Mégis, mivel a Felülvizsgálatot készítő közlekedéstervezők korábban önálló jövőképet és célt határoztak meg, hosszú vita alakult ki a kérdésről.
- A fő célok, amit a közlekedésnek szolgálnia kell, nem közlekedési célok
- Majd a célfa következő szintjén jelennek meg az átfogó célokat szolgáló közlekedés-specifikus stratégiai célok [ld. később]

(2b) Mit lehet tanulni a nemzetközi tapasztalatokból?



(2b) Mit lehet tanulni a nemzetközi tapasztalatokból?

- Nem túl nehéz olyan brosrúkat találni, amelyek összegyűjtik a „legjobb gyakorlatokat” és tanácsokat adnak a fenntartható városi közlekedésfejlesztésre.
- A probléma az, hogy túl sok ilyen füzetek van, mindegyik „tuti” megoldásokat javasol, túl magabiztosan, nem törődve azzal sem, hogy a korábbi füzeteknek is elenyésző hatása volt.
- A legfrissebb lemez a „SUMP” (Sustainable Urban Mobility Plan), (ráadásul az unió által a városi közlekedési tervekhez nyújtott támogatás feltétele lesz, hogy a városnak legyen ilyen SUMP-ja.)


(2c) A kulcsproblémák megfogalmazása a problémafa értékelése alapján

a Felülvizsgálatban (részben időközben javítva)	a BMT-ben
A külső körülmények megváltozása (gazdasági válság)	A működőképesség fenntartását veszélyeztető mértékű állagromlás (hibás forrásallokáció)
A közlekedési kapcsolatok hiányai: a fejlesztésekkel nem sikerült követni a növekvő igényeket	Rendszerbe nem illesztett, városi összefüggésükből kiragadott fejlesztések
A megfelelő források állandósult hiánya	A változó életmódra rossz válaszokat adó, környezetterhelő megoldások alkalmazása
	Jelentős hálózatszerkezeti hiányosságok: (sugaras irányok dominanciája)
	Széttagolt, az átfogó megoldásokat akadályozó szabályozás
	Az ágazati és alágazati gondolkodás fennmaradása, a kooperativitás hiánya

(2/3) A kulcsproblémák megnevezésétől a közlekedés-specifikus (stratégiai) célokig

- Jellemző jelzők a kulcsproblémák közül: *széttagolt, összefüggésükből kiragadott, adaptációra képtelen, együttműködést nélkülöző, hibás alokációjű* stb.
- A javasolt fő változtatási irány kulcsszava az **integráció** (ezt az irányt támogatják a nemzetközi trendek és tapasztalatok is)
- A Balázs Mór-terv közlekedés-specifikus céljai szintjén a fő vezérlő elvet **különböző típusú integrációk** képezik:
 - a közlekedésfejlesztés (szektor) **integrálása** a városfejlesztésbe,
 - **integráció a közlekedésen belül:** – így közlekedési módok között, ill. fejlesztés és fenntartás között
 - A városi, elővárosi és regionális rendszerek **térbeli integrálása,**


(3) Hogyan épül fel a BMT célrendszere



E stratégiai célokat négy beavatkozási területen lehet érvényesíteni: vezetésen az **infrastruktúra, a járművek, a szolgáltatások** és az **intézmények** területén.

* Személy szerint az 'integrált' jelöltől jobbnak tartanám, mint a 'dinamikus'-t

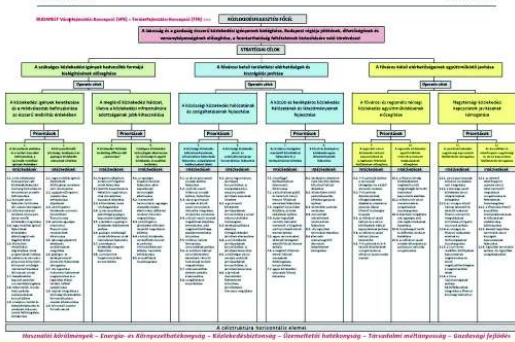
(3) Hogyan épül fel a BMT célrendszere



** Iakább 'jobb' mint 'több'

* Személy szerint az 'integrált' jelöltől jobbnak tartanám, mint a 'dinamikus'-t

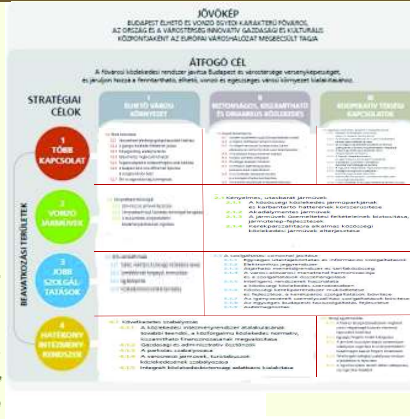
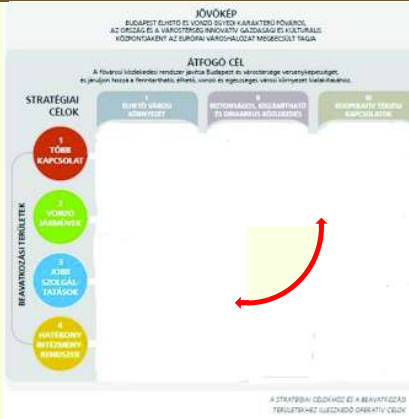
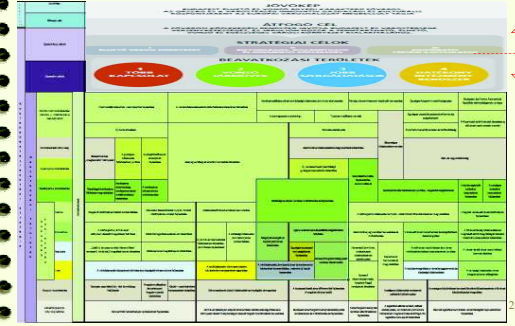
(3) Hogyan épül fel a BMT célrendszere (a felülvizsgálat célja)



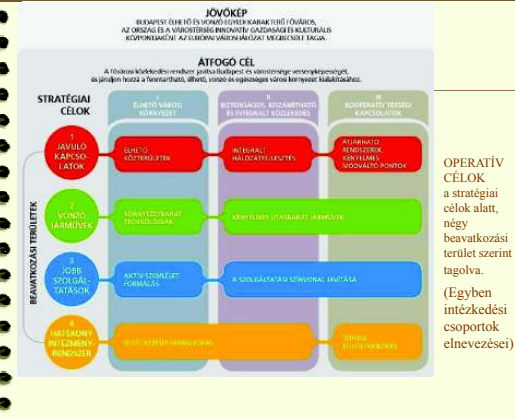
(3) Hogyan épül fel a BMT célrendszere (az intézkedések szétvága)



(3) Hogyan épül fel a BMT célrendszere (kísérlet tíz intézkedési kategóriával)



INTÉZKEDÉSEK (56) a stratégiai célok alatt, négy beavatkozási terület szerint tagolva. (A címek egyben operatív célok megnevezései)



OPERATÍV CÉLOK a stratégiai célok alatt, négy beavatkozási terület szerint tagolva. (Egyben intézkedési csoportok elnevezései)

(4) Tanulságok a társadalmi egyeztetési folyamatból



Hibák, hiányosságok: Túl sok projekt bekerült a szövegbe, sőt a térképre is; elhúzta a vitát a konkrétumok felé.



(4) A Budapesti Mobilitási Terv felé vezető út

- 2015 Budapest Főváros Főpolgármesteri Hivatala majd a fővárosi közgyűlése elfogadta az egyeztetések után korrigált dokumentumot: **Balázs Mór-terv (BMT) célrendszere és intézkedései** (de nem tette közzé...) <https://bkk.hu/wp-content/uploads/2014/06/BMT.pdf>
- 2016 Tenderkiírás a BMT második kötetére: **Közlekedésfejlesztési és beruházási programjavaslat** (EU fizeti...1-es villamos*)
- 2017-18 A nyertes konzorcium elkészíti a dokumentumokat, a létrehozott **Balázs Mór Bizottság** 2018 márciusától áttekinti, megtárgyalja
- BMT 1 Célrendszer és intézkedések felülvizsgálat
- BMT 2 Közlekedésfejlesztési és beruházási programjavaslat
- BMT Stratégiai környezeti vizsgálat
- BMT Intézményrendszeri áttekintés és javaslat
- BMT Monitoring és értékelési kézikönyv

(4) A Budapesti Mobilitási Terv felé vezető út

BMT 2 Közlekedésfejlesztési és beruházási programjavaslat
http://budapest.hu/Documents/II_BMT_k%20C3%84b6f6e4e9c3%8499f9%20%20C3%8499%20beru%20progjavaslat_20190409.pdf

A teljes folyamat leírása

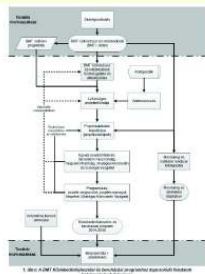
Projektadatbázis, adatlapok, (törött.) eldöntött, feladat jellegű, projektet, konkrét-modellezhető, konkrét-nem-modellezhető, nem-konkrét

Értékelési módszertan

Értékelés: CBA, MCA, MEG, KOR, ILL, SZIN

4. táblázat: A 2017-2018. évi programozási szociális programok összehasonlító megnevezése

Projekt típusai	Előzetes közlekedésfejlesztési és beruházási programok	Általános programok	Összesen
Körüljárás, megközelítés	19	0	19
Régióközi közlekedés	14	0	14
Megközelítő projektek	12	22	34
Új közlekedési projektek	25	0	25
Építési projektek	23	0	23
Projekttervek	20	2	22
Tervezés	17	0	17
Összesen (törött projektet nem értve)	118 (171)	24 (208)	142 (209)



(4) A Budapesti Mobilitási Terv felé vezető út

BMT 2 Közlekedésfejlesztési és beruházási programjavaslat
http://budapest.hu/Documents/II_BMT_k%20C3%84b6f6e4e9c3%8499f9%20%20C3%8499%20beru%20progjavaslat_20190409.pdf

16. táblázat: Az alacsony forráskeret esetén javasolt projektszámok (2021-2030) által lefedett intézkedések száma operatív célok szerint

2021-2030	Javasolt projektszámok Alacsony forráskeretűre vonatkozó forgatókönyv			Összesen
	I. Előzetes városi környezet	II. Biztonságos, kiszámítható és integrált közlekedés	III. Kooperatív térségi kapcsolatok	
1. Jövőbe kapcsolatok	6/8	7/7	8/11	21/26
2. Várvonó járművek	1/2	3/4		4/6
3. Járás-vezetési rendszerek	1/4	7/10		8/14
4. Hálóközpont intézményrendszer		4/6	3/5	7/11
Összesen	10/17	14/17	16/23	40/57

(4) A Budapesti Mobilitási Terv felé vezető út

BMT 2 Közlekedésfejlesztési és beruházási programjavaslat
http://budapest.hu/Documents/II_BMT_k%20C3%84b6f6e4e9c3%8499f9%20%20C3%8499%20beru%20progjavaslat_20190409.pdf

4.4 Előzetes javaslatok a következő stratégiai felülvizsgálathoz

Projekt szintű változások: csak a hosszú lista szintjén kerülhetnek be az eljárásba

Módszertan érintő kisebb módosítások (súlyok, arányok, stb. változtatás)

Stratégiai felülvizsgálat (alapfeltételek megváltozása, új várospolitika stb.)

Az „1.3 A közlekedési struktúra kialakítására vonatkozó stratégiai irányelvek” elfogadása után a következő stratégiai vizsgálatban az illeszkedési pontok felét az irányelvekhez történő illeszkedésnek kell képviselnie.

2018. októberében megjelent kormányhatározatok, a kormányzati keretek között készülő új Budapest 2020-2030 Fejlesztési Terv, a kormányzati és a fővárosi közös közlekedésfejlesztési rendszer kialakítása (a Fővárosi Közfejlesztések Tanácsa keretében), valamint az ezt várhatóan lekövető intézményi változások, de ide sorolható a gyors technológiai változások hatása a közlekedés szolgáltatási pilléreinek erősödésére (MaaS), és ennek nyomán a finanszírozási szükségletek – valamint a bevételi lehetőségek – elfofoadása a szolgáltatási-tüzemeltelési oldal felé.

(4) A Budapesti Mobilitási Terv felé vezető út

BMT 2 Közlekedésfejlesztési és beruházási programjavaslat
http://budapest.hu/Documents/II_BMT_k%20C3%84b6f6e4e9c3%8499f9%20%20C3%8499%20beru%20progjavaslat_20190409.pdf

CBA (Cost-Benefit Analysis)

- Társadalmi költség
 - Beruházási költségek
 - Üzemeltetési és fenntartási költségek változása
 - Pótlási költségek változása
 - Másbármelyek
- Társadalmi haszon
 - Utazási időkecség változása
 - Forgalombiztonságra (balesetekre) gyakorolt hatás
 - Jármű-tüzemeltetési költségcsökkentés változása
 - Légszennyezésre gyakorolt hatás
 - Éghajlatváltozásra gyakorolt hatás
 - Zajterhelésre gyakorolt hatás

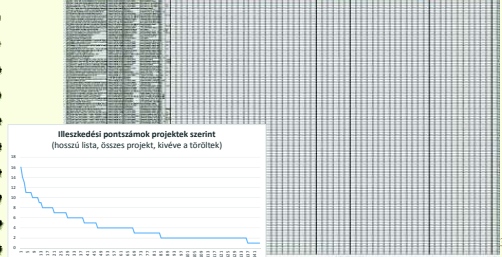
MCA (Multi-Criteria Analysis)

- A vizsgálati szempontok a következők:
 - beruházási költség,
 - tervezési módosítás költségcsökkentésre gyakorolt hatás,
 - közlekedésbiztonság,
 - környezeti hatások,
 - élhetőbbség változása (beleértve az eljutási idő megváltozását),
 - szolgáltatási színvonal és egyéb szociális változások,
 - vízszintjelzési szempontok.

(4) A Budapesti Mobilitási Terv felé vezető út

BMT 2 Közlekedésfejlesztési és beruházási programjavaslat
http://budapest.hu/Documents/II_BMT_k%20C3%84b6f6e4e9c3%8499f9%20%20C3%8499%20beru%20progjavaslat_20190409.pdf

ILL



(4) A Budapesti Mobilitási Terv felé vezető út

BMT 1 Cérendszer és intézkedések felülvizsgálata

http://budapest.hu/Documents/20190411_Bp_Mobilit%C3%A1si_Terv_2030_egyezt%C3%A9s%20%20C3%84A11hozat.pdf

100-ból 70 oldal maradt

Kikerültek a konkrét projekt utalások, néhány intézkedés megváltozott, bővült, pontosabb megnevezést kapott; időközben történt apróbb pontosítások.

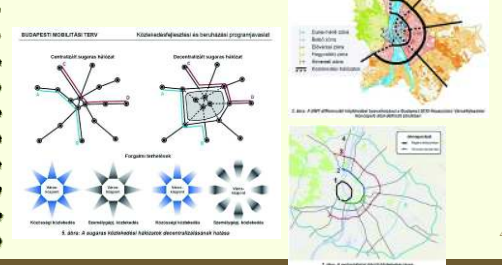
Kiderült, hogy a célok és intézkedések rögzítése és a beruházási programjavaslat megtevéle között hiányzott egy térségi stratégiai tennivaló összegezés, ami „A közlekedési struktúra kialakítására vonatkozó stratégiai irányelvek” címen a 2. kötet 1.3 pontjaként jelent meg. (Az első kötetbe belemenni, és úgy tenni, mintha része lenne a Fővárosi Közgyűlés által elfogadott stratégiának nem lett volna korrekt; – így viszont nem képezhette az értékelés részét, hiszen azt az elfogadott stratégiára kellett alapozni.)

(4) A Budapesti Mobilitási Terv felé vezető út

A közlekedési struktúra kialakítására vonatkozó stratégiai irányelvek

Place making: élőhető városi célpontok

Link making: gerinchálózat + közlekedési finomhálózat



(4) A Budapesti Mobilitási Terv felé vezető út

BMT 1 Stratégiai környezeti vizsgálat

http://budapest.hu/Documents/BMT_SKV21_20190405.pdf

BMT Intézményrendszer áttekintése és javaslat

BMT Monitoring és értékelési kézikönyv

BMT Adatlapok

BMT Adatbázis és eljárások

(4) A Budapesti Mobilitási Terv felé vezető út

BMT 2 Közlekedésfejlesztési és beruházási programjavaslat

http://budapest.hu/Documents/II_BMT_k%20C3%84b6f6e4e9c3%8499f9%20%20C3%8499%20beru%20progjavaslat_20190409.pdf

4.4 Előzetes javaslatok a következő stratégiai felülvizsgálathoz

A BMT Cérendszer és intézkedések meglévő állapot alapján mintegy tucatnyi részterületre vonatkozóan lehet azonosítani részletesebb speciális koncepciók kidolgozásának vagy a meglévő koncepciók felülvizsgálatának igényét. Ezek témája rendre a fenntartás, az esélyegyenlőség, a közlekedésbiztonság, a teherforgalom és city-logisztika, a járműstratégia, az integráció szervezési háttere, a szemléletformálás, a bérfuvar-szolgáltatás, a köztisztaság, az intézményrendszer és szabályozás, valamint a parkolás-várakozás-tárolás. Mindenképpen a következő felülvizsgálati időpontot megelőzően javasolható a felsorolt 14 részterületre koncepciók kialakítása.