

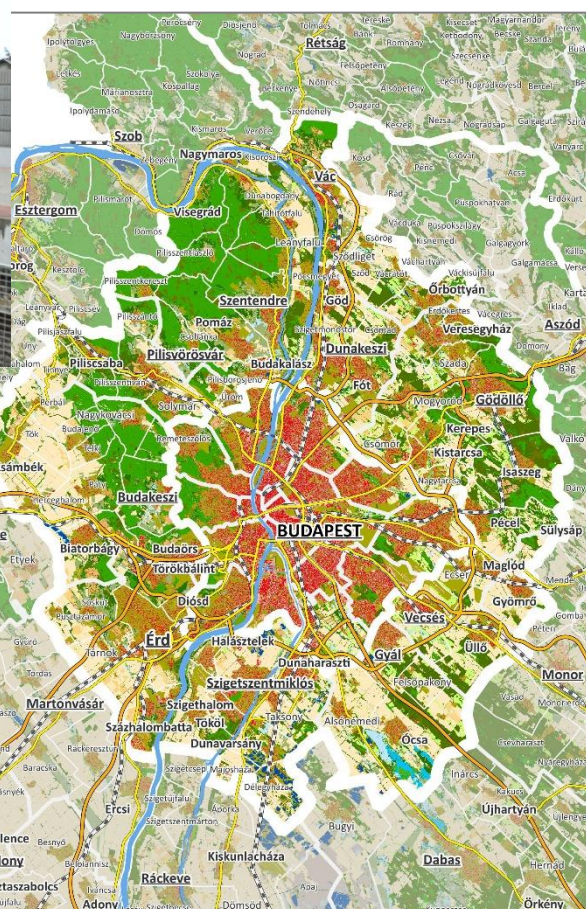
BUDAPESTI AGGLOMERÁCIÓ TERÜLETFEJLESZTÉSI
KONCEPCIÓJA ÉS PROGRAMJA

MEGALAPOZÓ TANULMÁNYOK

Potenciális ingázási lehetőségek vizsgálata
a Budapesti Agglomerációban

Készült a Budapesti Agglomeráció Fejlesztési Tanács megbízásából.

VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ



Budapest
2025.

A BUDAPESTI AGGLOMERÁCIÓ TERÜLETFEJLESZTÉSI
KONCEPCIÓJA ÉS PROGRAMJA

MEGALAPOZÓ TANULMÁNYOK

Potenciális ingázási lehetőségek vizsgálata
a Budapesti Agglomerációban

Készült a Budapesti Agglomeráció Fejlesztési Tanács megbízásából.

VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ

A készítésért felelős:	Pro Régió Közép-Magyarországi Regionális Fejlesztési és Szolgáltató Nonprofit Kft., a Budapesti Agglomeráció Fejlesztési Tanács (BAFT) munkaszervezete
Szakmai vezetők:	Dr. Gordos Tamás szakmai igazgató Galli Károly vezető projektmenedzser, BAFT csoportvezető
Készült:	CÉH Tervező, Beruházó és Fejlesztő Zrt. bevonásával Dankó Virág Rácz Dávid Kégl Marcell Schieszler Máté Darvas Levente Andrásfalvy Mirjám

Vezetői összefoglaló

Budapest és a budapesti agglomeráció egyik legjelentősebb kihívása, a napi ingázóforgalom kezelése. A budapesti agglomeráció területfejlesztési koncepciójának és programjának helyzetfeltáró munkarésében ennek megfelelően vizsgálendő kérdés, hogy jelen pillanatban milyen potenciális módváltással szembesülnek a térség ingázói. Ennek megalapozásához nagy elemszámú digitális adatgyűjtést végeztünk közlekedési időtartamokra Pest vármegye összes települése és Budapest kijelölt csomópontjai között autós és közösségi közlekedési mód választása mellett.

Az elsőként vizsgált kérdés az volt, hogy hogyan viszonyul egymáshoz az autós és a közösségi közlekedés utazási időtartama az ingázók számára Pest vármegye, illetve a Budapesti agglomeráció vonatkozásában. Az elemzéshez bevezetett módváltási együttható (m) azt mutatja meg, hogy hányszorosa a közösségi közlekedés időtartama az autósénak. Vagyis, ha $m=1$ nincs különbség a két utazási mód között, ha $m<1$, a közösségi közlekedés gyorsabb, ha $m>1$, autóval érjük el hamarabb a célunkat.

Az elemzés megmutatja, hogy a települések döntő többsége esetén m értéke meghaladja az 1-et, ami azt jelzi, hogy ha a közösségi közlekedést igazán vonzó alternatívává kívánjuk tenni az autóval utazók számára, ennek az értéknek a csökkentését érdemes célul tűznünk.

A módváltási együttható értékét teljes Pest vármegyében, az agglomeráció egészében, illetve szektoronként és az agglomeráció határin túlra kiterjesztett szektoronként is megvizsgáljuk hétköznapi reggelenként Budapest irányába. A szektorokat összevetve azt láthatjuk, hogy a legnagyobb figyelmet a déli szektor igényli.

A szektorokon belül részletesebb elemzéseket is végeztünk, ennek során kiemeltük a fejlesztési szempontból nagyobb súllyal kezelendő településeket. A kapott adatokat ezután összeveztük a napi ingázók tömegével, ennek alapján meghatároztunk olyan kritikus településeket, amelyekről sokan ingáznak, de módváltási együtthatójuk magas.

Megvizsgáltuk továbbá a szükséges átszállások számának és m értékének összefüggéseit. Itt azt találtuk, hogy az átszállások számának növekedése egyértelműen negatív hatással van m értékére, ezért a közvetlen kapcsolatok kialakítása szintén célul tűzendő feladat.

Mindezek után górcső alá vettük a kötőpályás kapcsolatok és m értékének egymáshoz való viszonyát. Egyértelmű megállapítást nyert, hogy a legkedvezőbb m értékeket olyan települések mutatják, amelyeknek közvetlen vasúti kapcsolata van valamelyik budapesti főpályaudvarral. Megmutatkozik emellett az is, hogy $m<0,8$ érték csak ezen feltételnek megfelelő települések esetén jelenik meg. A vasúti hálózat kiterjesztése tehát kézenfekvő megoldás lehetne, ám ennek erős korlátjai miatt inkább hatékony alternatívák megtalálásában érdemes gondolkodni.

Végezetül bemutattuk, hogy a Pest vármegye településeiről érkező ingázótömegnek mikor kell elindulnia lakóhelyéről ahhoz, hogy délelőtt 9 órára Budapest belvárosába érjen. Ezzel a megjelenítéssel az ingázó életmód idővesztéséből fakadó terhének mértékét kívántuk szemléltetni.

Az indulási időpontokat és m étékeket térképesen egymás mellé vetítve jól láthatóan megmutatkozik, hogy míg az indulási időpontokat, vagyis a közösségi közlekedéssel való utazás időtartamát elsősorban a fővárostól való távolság és a vasútvonalak megjelenése befolyásolja, m értékének alakulásában csak utóbbi játszik szerepet. Az egyéb befolyásoló tényezők szisztematikus feltárása és az egyes háttérokokra való hatékony válaszok megtalálása a Budapest irányába való közlekedési anomáliák feloldásának kulcsfontosságú lépése lehet.

Budapesti Agglomeráció Fejlesztési Tanács