

## KÖZLEKEDÉSI EREDETŰ KONFLIKTUSOK A BUDAPESTI AGGLOMERÁCIÓBAN<sup>1</sup>

Az utóbbi két évtizedben felerősödő szuburbanizáció, valamint a Budapest centrikus közlekedési hálózatokon megnövekedett tranzitforgalom miatt különösen fontos kérdéssé vált, hogy a szuburbán népesség miként tudja elérni új lakóhelyéről a többnyire a fővárosban található munkahelyeit. Ráadásul az agglomerációs gyűrűbe kiköltözők jellemzően nem csak munkahelyük miatt járnak napi rendszerességgel Budapestre, hanem a különböző árukat- és szolgáltatásokat is többnyire a fővárosban, vagy a főváros peremén elhelyezkedő bevásárló- és szórakoztató központokban vásárolják meg.

A nagyvárosi térségek közlekedési problémáit elemző tanulmányok többnyire az agglomerációk központjába vezető utak forgalmának elemzésével, a személygépkocsik számának változásával, a parkolási problémák vizsgálatával, vagy a közforgalmú közlekedés<sup>2</sup> szervezésének kérdéseivel foglalkoznak. Jelen tanulmány célja az, hogy a nagyvárosi közlekedési problémák rövid áttekintése után a budapesti agglomeráció közlekedési problémáinak egy sarokpontját, az M0 kiépítésének folyamatát elemezze, különös tekintettel a közlekedési folyamatban érintett szereplők véleményének, érdekeinek és stratégiáinak bemutatásával.

### *A budapesti agglomeráció közlekedési problémái*

Világszerte megfigyelhető jelenség, hogy az városodással<sup>3</sup>, valamint a városok népességszámának növekedésével párhuzamosan a közlekedési szükséglet is növekszik (Zegras, 2000). Napjainkban ez különösen erőteljes, hiszen a szuburbanizáció miatt a közlekedési hálózatok telítődtek, és jelentősen romlott azok működésének hatékonysága is. Így az utóbbi évtizedekben a budapesti agglomeráció közlekedésének minősége is érzékelhetően romlott. A város voltaképpen belebukott abba a mobilizációs forradalomba, melyet a személygépjárművek tömeges elterjedése idézett elő. Ráadásul ezzel párhuzamosan az ún. puha helyváltoztatási formák (pl.: gyaloglás, kerékpározás) háttérbe szorultak (Berczik–Molnár, 1999). Ma a nagyvárosi közlekedésben a járművek átlagos sebessége

<sup>1</sup> Eredeti változata megjelent: *Comitatus* (2008), 18, 5, 20–43. o.

<sup>2</sup> Jelen írásban tudatosan és következetesen szerepel a „közforgalmú közlekedés” kifejezés. Az utóbbi években terjedő „közösségi közlekedés” ugyanis nem egyértelmű, hiszen ez a kifejezés a tulajdonviszonyokra, az adott közlekedési eszközt igénybe vevő speciális társadalmi csoportra – közösségre –, vagy akár egyes vállaltok együttműködésének formájára is utalhat (lásd Berczik, 2003). A „tömegközlekedés” pedig azért félrevezető, mert egyrészt nem csak nagy kapacitású járművekkel lehet szállítási szolgáltatást végezni (lásd iránytaxi), másrészt inkább pejoratív jelzőnek tűnik.

<sup>3</sup> Városodás: a városi népesség arányának növekedése. Városiasodás: a városi életmód terjedése. (Kovács, 2002b).

a szinte folyamatos dugók miatt alacsonyabb, mint amikor még lóvontatású járművekkel közlekedtek.<sup>4</sup>

Mindezt csak tetézte, hogy az 1980-as évektől kezdve<sup>5</sup> egyre intenzívebben bontakoztak ki a szuburbanizációs folyamatok, mely természetesen nem csak a lakosságot érinti/érintette, hanem hasonló folyamatokat figyelhetünk meg a gazdaságban is. A budapesti agglomerációs gyűrűben lévő települések robbanásszerű növekedése jellemzően a múlt század első évtizedeiben kezdődött el. Először a vidékről beköltöző népesség okozta ezt a gyors népességnövekedést, majd a 1970-es évek végétől kezdve egyre inkább a fővárosból kiköltözők<sup>6</sup>. Az agglomerációs gyűrűben található települések egy részében jelentős bevándorlás figyelhető meg a mai napig is, ez a folyamat kb. 10–15 település esetében okoz problémákat. Az ide kiköltöző budapestiek<sup>7</sup> megjelenése azonban nemcsak az adott településen okozhat társadalmi feszültséget (Dövényi–Kovács, 1999), hanem munkába járási szokásaik miatt az agglomeráció közlekedési hálózatát is túlterhelik (Kocsis, 2000). Ráadásul az egyes funkciók városon belüli új típusú elkülönülése (lásd a kereskedelem és szolgáltatás erőteljes kiáramlása a város peremére, ill. az agglomerációs övezetbe) a közlekedés ciklikus jellegét (reggeli és délutáni csúcs) végképp megszüntette, hiszen mindez állandó közlekedési keresletet támaszt. Mindezek következtében jelentős megnőtt a Budapest határát átlépő utasok száma. Míg az 1990-es évek elején „mindössze” 470 ezer ember (ebből 270 ezer személygépjárművel) utazott Budapestre naponta, addig a legfrissebb adatok szerint naponta mintegy 560 ezer (ebből 400 ezer fő személygépjárművel) ingázik Budapest és az agglomeráció között (Antal–Bősze–Karsa, 2007).

A szuburbanizáción túlmenően az erősödő tranzitforgalom is jelentősen növelte a vizsgált térségben található utak telítettségét. Mivel a fővárosba vezető autópályákon és főutakon a Magyar Közút kht. felmérései szerint egy irányba mintegy 350 ezer személygépjármű halad át, a városon áthaladó tranzitforgalom becslésem szerint 100–110 ezer személygépjárműre tehető.

Mindez nem Budapest-specifikus jelenség, a fejlett világ valamennyi nagyvárosában problémát okoz a szinte kezelhetetlen mértékben megnövekedett közúti forgalom. Az egy személy által megtett utaskilométer évi átlagos értéke a fejlett világban 1950–1997 között nyolcszorosára növekedett. Egy átlagos ember a fejlett világban ma háromszor akkora utat tesz meg egy évben, mint 40 évvel ezelőtt. Bár egyes előrejelzések szerint ez a növekedési ütem várhatóan lassulni fog, így 2030-ra a megtett utaskilométer „csupán” másfélszeresére növekszik a városokban (COM 2004). Ráadásul nemcsak növekszik a for-

<sup>4</sup> 2003-ban a Nagykörúton belüli területen a gépjárművek átlagsebessége mindössze 13 km/óra volt (Erhart, 2007).

<sup>5</sup> A legtöbb szerző egyetért abban, hogy tömeges szuburbanizációról csak 1990 után beszélhetünk, hiszen addig az agglomerációs gyűrű településeinek népességnövekedése elsősorban az adminisztratív korlátozások miatt Budapestre bejutni képtelen vidékiek beköltözésével volt magyarázható (Dövényi–Kovács, 1999; Tosics, 2004; Bajmócy, 2004), de ennek az előjelei már az 1970–80-as években is jelentkeztek (Gyáni, 1992; Tímár, 1999).

<sup>6</sup> Természetesen ezt megelőzően is sokan költöztek ki a várost övező agglomerációba, már 1930-ban az ottani lakosság 23%-a budapesti születésű volt, de ez még alacsony értéknek tekinthető. Meg kell jegyezni azt is, hogy ez nem tekinthető szuburbanizációnak, hiszen a könnyebb megélhetés miatt költöztek ki Budapestről. Ezt a folyamatot nevezik német nyelvterületen „Stadtflucht”-nak (Dövényi–Kovács, 1999. 35–36. o.).

<sup>7</sup> Az egyes települések vonzerejét azok imázsa és közlekedési helyzete is befolyásolja. Egy 1999-ben készült vizsgálat szerint a lakhelyválasztás elsődleges szempontja a kellemes lakókörnyezet, és a közlekedés csak ez után következik (Dövényi–Kovács, 1999).

galom, hanem egyre inkább eltolódik a forgalommegoszlás aránya az egyéni közlekedés felé, ami kevésbé hatékony (fajlagos üzemanyag-fogyasztás), jobban szennyezi a környezetet (levegő- és zajszennyezés), és fajlagosan (egy utasra vetítve) nagyobb útfelületet igényel. Mindezt paradox módon a javuló életminőségnek köszönhetjük, hiszen minél magasabb az emberek életszínvonala, annál inkább személygépkocsival közlekednek és nem közforgalmú közlekedéssel (Zegras, 2000). Ráadásul az egyre fokozódó közlekedési kereslettel a közforgalmú közlekedés sem tudott lépést tartani (sok nyugat-európai nagyvárosban kifejezetten leépítették a 2. világháborút követő évtizedekben), így annak színvonala és szervezettsége korántsem kielégítő. A személygépjármű-fogalom folyamatos növekedése a városi közforgalmú közlekedés szervezését tovább nehezítette, hiszen a személygépjárművek akadályozzák a közforgalmú közlekedési eszközök mozgását (Kovács, 2002a).

A növekvő személygépjármű forgalomra válaszként a legtöbb nagyvárosban az úthálózat bővítésére koncentrálnak, vagyis alapvetően a kínálatot növelik. Fontos tapasztalat azonban világszerte, hogy a közlekedési kapacitások növelése önmagában nem megoldás, mert az új, ill. bővített utak gyorsan telítődnek (Zegras, 2000, 301. o.). A második megoldási lehetőség a kereslet csökkentése. Ez hosszabb távon kifizetődőbbnek látszik.

Ezeket a folyamatokat egy megfelelő közlekedési struktúra kialakításával talán még vissza lehetne fordítani. A kulcskérdés az, hogy sikerül-e az embereket rábírni a közforgalmú közlekedés használatára, és a személygépjármű-használat csökkentésére. Mindez gazdaságossági kényszer is, mert az egyéni közlekedés fajlagos társadalmi ráfordításai jóval nagyobbak, mint a közforgalmú közlekedés esetében, így jelentős költségmegtakarítás is elérhető lenne (Kovács, 2002a). A kérdés ebben az esetben az, hogy ezeket az externális költségek rá lehet-e terhelni a személygépjárművek tulajdonosaira (mint pl. a főváros által egyre gyakrabban emlegetett dugódíj – leánykori nevén behajtási díj – bevezetése, vagy éppen a parkolási díj)? A válasz nem egyértelmű, mert ezek teljes mértékben biztosan nem átterhelhetők. A Fővárosi Önkormányzat mindenestre igyekszik felkészíteni a személygépjármű tulajdonosokat arra, hogy néhány éven belül (egyes megnyilatkozások szerint akár már 2009-ben) bevezetésre kerülhet a behajtási díj.

A közúti forgalomba azonban nem csak a személygépjárműveket kell figyelembe venni, hanem a 3,5 tonnánál nehezebb áruszállító járműveket, valamint a közúti közforgalmú közlekedést biztosító közúti közforgalmú közlekedési eszközöket is. A probléma kezelése végett már 1970-ben korlátozták a 3,5 tonnánál nehezebb gépjárművek közlekedését, így az V. kerületbe csak reggel 7–10 óra, valamint délután 15–19 óra között hajthattak be. A védett övezetek köre a későbbiekben folyamatosan bővült, és ezen övezetekbe már csak behajtási engedéllyel rendelkező fuvarozók hajthattak be (nem rendszámhoz kötött engedélyeket adta ki). Ennek összege meglehetősen alacsony volt. Később a 19/2005. sz. önkormányzati rendeletben 960–34 560 forint közötti sávban határozták meg a havi behajtási díjat<sup>8</sup>. A Fővárosi Közgyűlés 74/2007. sz. rendelete értelmében megváltozott az engedé-

<sup>8</sup> Az áruszállítási behajtási hozzájárulás havi díját az egyes övezetekben eltérő mértékben határozták meg. A legmagasabb díjtételeket a Budai Vár esetében határozták meg, bár oda 12 t feletti gépjárművek már csak ideiglenes behajtási és várakozási engedélyt kaphatnak, melynek összeg a 32 t feletti tehergépjárművek esetében havi 203 4000 (!) forint havonta. Ráadásul bár lehetőség van napi engedély kiváltására is, de a bonyolult engedélyezési eljárás miatt (minden engedélyt a főpolgármesternek kell aláírni) ezek kiváltása hosszadalmas, így a fuvarozóknak célszerűbb havi, negyedéves, vagy éves engedélyt váltani.

lyek kiadásának rendje és a fizetendő összeg nagysága is. Az új szabályok szerint a korlátozott forgalmú területek nagysága jelentősen növekedett<sup>9</sup>, a tranzitforgalom így csak korlátozott útvonalon haladhat át a városon (jóformán csak a Hungária körúton lehetett korlátozás nélkül áthajtani a városon), és a behajtás díja is jelentősen megnőtt, havonta 5000–60000 forint közötti sávban mozogott (bár az alacsonyabb káros anyag kibocsátású EURO 3, 4 ill. 5 motorral szerelt járművek 10–50% kedvezményben részesültek). Ráadásul már rendszám alapján adták ki az engedélyeket, így a fuvarozóknak minden tehergépjárműre külön engedélyt kellett kérni<sup>10</sup>. A fuvarozókat tömörítő érdekvédelmi szervezetek erőteljes tiltakozása miatt végül módosították a rendeletet (17/2008. sz. Fővárosi Közgyűlési Rendelet), majd nem sokkal később a Közép-magyarországi Regionális Közigazgatási Hivatal a rendelet egyes részeinek megsemmisítésére kötelezte a közgyűlést<sup>11</sup>. Mindentől függetlenül az M0 elkészültével várhatóan tovább fog szigorodni a szabályozás. Már középtávon is elkerülhetetlennek tűnik a tranzitforgalom teljes kitiltása a városból. Vagyis megállapíthatjuk, hogy az M0-nak kiemelt jelentősége van a főváros közlekedésének rendezésében, hiszen az országon áthaladó tranzitforgalom jelentős része ma Budapest közigazgatási határán belül bonyolódik, sokszor még a belvárost is érintve. Mindezt a főváros készülő új teherforgalmi stratégiája is alátámasztja, hiszen a tervek szerint a jövőben jóformán az egész városban korlátozzák a 12 tonnánál nehezebb járművek közlekedését. Az ennél nehezebb tehergépjárművek csak meghatározott útvonalon (célforgalomként) közelíthetik meg a logisztikai központokat.

A közforgalmú közlekedés esetében hasonló korlátozás szóba sem kerülhet, inkább a zavartalan közlekedés biztosítására kell koncentrálni (buszsávok kijelölése stb.).

Természetesen a közlekedés problémák kapcsán nem feledkezhetünk meg a parkolásról sem. Ma már a legtöbb nagyvároshoz hasonlóan Budapesten is parkolási díjat kell fizetni a belvárosban. A parkolási díj bevezetése ugyanis arra ösztönzi a személygépjárművek használóit, hogy adott parkolóban minél rövidebb időt töltsenek el. E hatás fokozható, ha a probléma erősségétől függően különböző díjfizetési zónákat határoznak meg, vagyis a különösen nagy forgalommal jellemezhető, de kevés parkolóhellyel rendelkező városrészekben magasabb díjat állapítanak meg. A budapesti közterületeken a fővárosi parkolási rendet a Fővárosi Közgyűlés 38/1993. sz. rendelete szabályozta, mely azonban csak 1995 július 1-én lépett hatályban<sup>12</sup>. Később a már említett 19/2005., majd a 74/2007. sz. Fővárosi Közgyűlési Rendelet szabályozta a parkolást.

<sup>9</sup> A 3,5–7 tonna közötti járművek a korlátozott területek egy részén az esti és a hajnali órában engedély nélkül is közlekedhetnek. Az ennél nagyobb tehergépjárművek esetében 0–24 óra a korlátozás időtartama.

<sup>10</sup> A változások kapcsán kiemelhető még az is, hogy az engedélyek kiadását a fővárosi tulajdonban lévő Parking Kft. vette át a Fővárosi Szállítási Tanácsadó Kft-től (Parking Kft, Fővárosi Szállítási Tanácsadó Kft 2008)

<sup>11</sup> A közigazgatási hivatal álláspontja szerint úthasználati díj csak autópályák esetében szedhető, és az is csak a szakminisztériumi döntése alapján.

<sup>12</sup> A rendelet alapvetően három kategóriát határozott meg:

- Díjmentes parkolási zóna: díjmentesen igénybe vehető parkolás.
- Fizető parkolási zóna: ezen belül létezik időkorláttal és időkorlát nélkül igénybe vehető terület, és különböző díjfizetési zónákat határoztak meg. A parkolási díjat mintegy 1000 telepített automata segítségével szedik be.
- Védett és kiemelten védett övezetek: csak előzetesen kiváltott engedéllyel lehet behajtani, és ilyen engedélyt csak az adott területen lakó magánszemélyek, valamint az ott telephellyel rendelkező intézményeknek lehet kiadni. Összesen 9 ilyen védett övezet határoz meg a rendelet, de ezek területe

A parkolási lehetőségek fejlesztések másik iránya lehet, ha a parkolóhelyek számát növelik. Ezt azonban a rendelkezésre álló tér szűkössége és az egyébként is kevés zöldterület miatt csak korlátozott mértékben lehet megtenni, és akkor is többnyire a földfelszín alatt (mélygarázsok) vagy a földfelszín felett, parkolóházakban<sup>13</sup>. Az így épített parkolóhelyek azonban igen sokba kerülnek, és a fenntartásuk is drága, így a parkolás díja általában magas. Egy-egy parkolóhely kialakítása mélygarázsok és parkolóházak esetében több millió forintba is kerülhet, ezért nehéz a beruházáshoz befektetőt találni. Előfordul, hogy a települési önkormányzat építi meg a parkolóházat vagy garázst, majd üzemeltetés céljából bérbé adja (lásd Szent István téri parkolóház). Ezen kívül a Parking Kft. adatai szerint a közterületi parkolókon kívül jelenleg mintegy 15.000 nem közterületi parkolóhely van a városban, melyeket többnyire a belső kerületekben találunk. Mindezt elősegíti, hogy a belvárosi foghíjtelkeken igen alacsony befektetéssel ki lehet alakítani a parkolókat. A közeljövőben ezen a téren jelentős átalakulást várhatunk, hiszen a városrehabilitációs program miatt ezek jelentős része eltűnik, és szerepüket egyre inkább a parkolóházak veszik át (lásd a mélygarázs építési terveket a belvárosban). A parkolási problémák megoldása lehetne a belvárosokban az is, ha a társasházak pince-szintjén alakítanának ki parkolóhelyeket az ott lakók számára, de ez a lakók számára vállalhatatlan költségekkel járna, valamint az épületek statikai állapota is kérdésessé teszi. Az utóbbi években épített társasházak alagsorában a legtöbb helyen már kialakították a parkolóhelyeket, hiszen a beruházó köteles gondoskodni a lakók személygépjárműveinek elhelyezéséről, ami hosszabb távon akár érzékelhető javulást is eredményezhet. Ráadásul önmagában a parkoló autók egy részének kivonása a közterületről nem oldja meg a problémákat, hiszen az egyre növekvő kereslet miatt rövidesen újra telítődni fog a parkolóházak, mélygarázsok környéke. Mindezt jól jelzi, hogy az elmúlt másfél évtizedben kb. 40 ezer fizető közterületi parkolóhelyet építettek Budapesten (összesen mintegy 50 ezer fizető férőhely van a városban<sup>14</sup>), de ezzel nem oldódtak a parkolási nehézségek. Nem véletlen, hogy egyre több utcában korlátozzák a forgalmat (sétálóutcák építése vagy egyszerűen forgalomtechnikai módosítások révén).

A parkolási problémák kezelésének harmadik módja lehet, ha a belváros peremén fekvő intermodális közlekedési csomópontoknál P+R (Park&Ride) parkolókat alakítanak ki. Így külső városrészekből és az agglomerációból ingázók kényelmesen le tudnának parkolni, és közfoglalmú közlekedési eszközökkel folytathatnák útjukat. A P+R parkolókkal kapcsolatban azonban problémát okozhat a közfoglalmú közlekedés állapota (nehézkesség teszik a parkoló és az utazási cél közötti mozgást), valamint maguknak a parkolóknak a kialakítása is (nagy területű és viszonylag olcsó, vagy ingyenes parkolókat kellene biztosítani). Budapesten jelenleg 29 helyen mintegy 4000 P+R parkolóhely található, melyek

---

nagyon kicsi. Kiemelten védett területek vannak a Margit-szigeten, a Hajógyári szigeten, a Római-parton és a Városligetben. Védett övezetbe sorolták be az V. kerület, a Népliget, Óbuda, Normafa és a Várnegyed egyes részeit.

<sup>13</sup> Egyes városokban próbálkoztak parkolóhajókkal, de a világörökségi védelem alatt álló budapesti Duna-szakaszon ez nem tűnik ideális megoldásnak.

<sup>14</sup> A Fővárosi Közterületi Parkolási Társulás (V. kerület), a Budapesti Önkormányzati Parkolási Kft. (VI., VII., VIII., IX., XIII. kerület), A Centrum Parkoló Rendszer Kft. (I., II., VI., VII., VIII., XI., XII. kerület), A Fővárosi Közterület-fenntartó Zrt (XIII. kerület, Margit-sziget), összesen 48 917 fizető parkolóhelyet üzemeltet. Rajtuk kívül a Signelit Rt. (Vár) foglalkozik még parkolóhelyek üzemeltetésével a fővárosban.

többségének ingyenes a használata (az összes P+R parkolónak mindössze a tizede őrztött fizetős parkoló). A magasabb szolgáltatási színvonalat nyújtó parkolók azonban fizető parkolóként üzemelnek, és ráadásul többségük nem a város peremén vagy az agglomerációs gyűrűben található, hanem a belvárosban vagy annak a peremén. Tehát valójában nem tekinthetők P+R parkolóknak, hiszen nem tartják távol a belvárostól a személygépjárműveket. Mindezek ellenére a BKV Zrt. által 2004-ben készített kérdőíves felmérésből kiderült, hogy az agglomerációs gyűrűből a városba személygépjárművel ingázó utasok 20%-a rendszeresen használja a P+R parkolókat, és a megkérdezettek jelentős része igénybe venné a szolgáltatást, ha javulna a színvonala (Antal–Bősze–Karsa, 2007). Saját felmérésünk alapján az agglomerációs gyűrűből a fővárosba személygépjárművel utazók fele hajlandó lenne ingyenes P+R parkolóban hagyni a személygépjárművét, amennyiben nagy számban bővítenék a férőhelyek számát (Szabó, 2007). Az ilyen parkolók terjedését elsősorban az a tény akadályozza, hogy az erre a célra alkalmas telkek magas áron értékesíthető az ingatlanpiacon, hiszen a kedvező közlekedési adottságaik miatt irodaházak, valamint bevásárló- és szórakoztatóközpontok ideális helyszínei. Ezért más elképzelések szerint célszerűbb lenne az agglomerációhoz tartozó települések vasút megállói mellé telepíteni az új parkolókat (lásd Várady, 2005, Jakab, 2007).

A parkolási problémák megoldásában természetesen a közforgalmú közlekedés is jelentős szerepet játszik. Az összefüggést erősíti, hogy a közutak túlterheltek, ami már a közösségi közlekedést is akadályozza. Ezért célszerűnek tűnik az utasok átterelése a közösségi közlekedési eszközökre, azon belül is elsősorban a kötött pályás (felszíni vagy felszín alatti) közlekedés fejlesztése élvezhetne prioritást. A jól működő közösségi közlekedési rendszerek beruházási és üzemeltetési költségei azonban magasak, és általában nem térülnek meg. Budapest esetében fontos hangsúlyozni, hogy a fővároson belüli közforgalmú közlekedés 93%-a egy szolgáltató járművein realizálódik (BKV), a MÁV (3,8%) és a Volánbusz (3,3%) részesedése nagyon alacsony (Közlekedés Kft., 2003). Mindez azt jelenti, hogy a BKV hálózatán egy átlagos hétköznap 2,8 millió helyváltoztatás történik (ebből mintegy 120 ezren lépik át a város közigazgatási határát) (Antal–Bősze–Karsa, 2007). Bár a közforgalmú közlekedés részesedése budapesti személyközlekedésben nemzetközi összehasonlításban magasnak tekinthető (60%), de egyértelműen kedvezőtlen annak csökkenő tendenciája, valamint a közforgalmú közlekedési eszközökön belül az autóbusz magas részesedése (kb. 50%) (Várady, 2002). Általános tapasztalat, hogy azon nagyvárosokban sikerült csak megőrizni a közforgalmú közlekedés magas részesedését, ahol elsősorban a kötött pályás eszközökön valósul meg, hiszen e járművek mozgását nem korlátozza a személygépjármű-forgalom (Donáth, 2004).

Fontos megemlítenünk azt is, hogy a közösségi közlekedés folyamatos térvészése miatt az utóbbi két évtizedben jelentősen csökkent a BKV szállítási teljesítménye (1990–2006 között az évente szállított utasok száma 1,592 milliárdról 1,281 milliárd főre csökkent, a szállítási teljesítmény pedig 7,440 milliárd utkm-ről 5,442 milliárd utkm-re csökkent). A csökkenés persze nem egyenletesen jelentkezett, hanem elsősorban az 1990-es évek első felében. Érdekes módon ugyanezen időszakban a megállóhelyek száma pedig jelentősen nőtt (4 546 ill. 4 877), és a működtetett hálózat is némileg bővült (jelentősen bővült a buszhálózat, a villamoshálózat valamelyest csökkent), a viszonylatok száma pedig lényegében stagnált (213, ill. 242) (KSH 2002b, 2007). A BKV azonban a várost relatíve jól lefedő hálózattal sem képes kielégíteni a lakosság által támasztott igényeket, pedig

Budapest közigazgatási határán belül bármely lakos maximum 8 percen belül elérheti a legközelebbi megállót (az összes közforgalmú közlekedési eszközt figyelembe véve), és a járatok sűrűsége is általában megfelelőnek nevezhető. Ennek oka arra vezethető vissza, hogy a közforgalmú közlekedés teljesítményén belül meghatározó szerepet játszó autóbuszok (a városon és elővárosi közlekedésben egyaránt) ki vannak téve az erős közúti forgalomnak, valamint az utak és a járművek műszaki állapota is kívánnivalót hagy maga után. Mindez a menetidő növekedésével és a menetrend tarthatatlanságával jár együtt. Sok esetben esély sincs arra, hogy a járatokat sűrűbben indítsák, mert úgysem bírnának közlekedni a járművek.

A közlekedési infrastruktúra kapcsán mindenképpen ki kell emelni, hogy Budapest belterületén több mint 4 000 km közút található, ebből 41 km országos közút, és 4 283 km önkormányzati belterületi út található, melyek nagyobb része (3 464 km) burkolt. Az önkormányzati utak részben a Fővárosi Önkormányzat, részben a kerületi önkormányzatok kezelésében vannak<sup>15</sup>. A folyamatosan elhanyagolt karbantartási és felújítási munkák miatt a rendszerváltozást követő másfél évtizedben ezek burkolata többségében siralmas állapotúvá vált, de a 2005-ben indított útfelújítási program (a fővárosi kezelésben lévő kb. 1 000 kilométernyi hálózat 40%-án újították fel a burkolatot) már érzékelhető javulást eredményezett. A főváros problémái persze alapvetően abból adódnak, hogy a mai utcahálózat a 19–20. században alakult ki, még a Fővárosi Közmunkák Tanácsa által követett elveknek megfelelően. Ez a struktúra a kor igényeinek messzemenően megfelelt (körutak és sugárutak rendszere, mely optimális elérhetőséget biztosít), de akkoriban természetesen nem számolhattak a személygépjárművek számának olyan mértékű növekedésével, melyet az utóbbi 20 évben tapasztalhattunk.

A közösségi közlekedés természetesen nem csak budapesti, hanem az elővárosi közlekedésben is kiemelt fontosságú: naponta 163 ezer fő utazik a városba közösségi közlekedési eszközökkel, és az utasok nagyjából hasonló arányban oszlanak meg a három szolgáltató között (BKV<sup>16</sup>: 60 500 fő; MÁV<sup>17</sup>: 56 000 fő; Volánbusz 46 500 fő – a Budapest közigazgatási határát naponta átlépő utasok száma, egy irányban) (Antal–Bősze–Karsa, 2007).

Az eddigiek tükrében talán nem meglepő, hogy a közlekedési kutatásokban is előtérbe került a fenntarthatóság vizsgálata, vagyis a fenntartható gazdasági fejlődés (gazdasági egészség), a környezetvédelem, és a társadalmi igazságosság elveinek összehangolása (részletesebben lásd Goldman–Gorham, 2006; Hayness–Gifford–Pelletier, 2005; Mészáros, 2004; Tosics, 2006). A nagyvárosok légszennyezéséért ugyanis ma már döntő mértékben a gépjárművek a felelősek, elsősorban a CO, CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub>, szerves szénhidrogén vegyületek (CH) és illékony vegyületek (VOC) kibocsátása, majd kémiai reakciók következtében (NO<sub>x</sub> és VOC reakciója) keletkezett troposzférikus ózon révén (Mészáros,

<sup>15</sup> Az olyan utak, ahol közforgalmú közlekedési eszköz közlekednek, a Fővárosi Önkormányzat kezelésében vannak.

<sup>16</sup> A BKV elővárosi szállítási teljesítménye nagyjából fele-fele arányban oszlik meg a város határát átlépő hév vonalak (4 vonal, napi 68 300 utas a város határán, mindkét irányban) és a buszjáratok (25 vonal – napi 52 400 utas a város határán, mindkét irányban) között (Antal–Bősze–Karsa, 2007).

<sup>17</sup> A MÁV 11 vonalon szállít utasokat a fővárosba, melyek közül a legnagyobb forgalommal a 70 sz. (Szob–Vác–Budapest), a 100 sz. (Szolnok–Cegléd–Budapest), valamint a 120 sz. (Szolnok–Újszász–Budapest) vonalak jellemezhetőek (Heinczinger–Perger, 2007).

2000). Az európai unió városi lakosságának 97%-a olyan légszennyezésnek van kitéve, amely meghaladja az EU által megállapított minőség célkitűzéseit (COM 2004).

A közlekedés ezen kívül jelentős zajszennyezéssel is jár. A 2007-ben elkészült Budapest és vonzáskörzete stratégiai zajtérkép alapján megállapíthatjuk, hogy még éjszaka is jellemzően 45 dB feletti a közlekedési eredetű zajszennyezés (részletesebben lásd [http://terkep.budapest.hu/website/zajterkep\\_html/zaj\\_index.htm](http://terkep.budapest.hu/website/zajterkep_html/zaj_index.htm)).

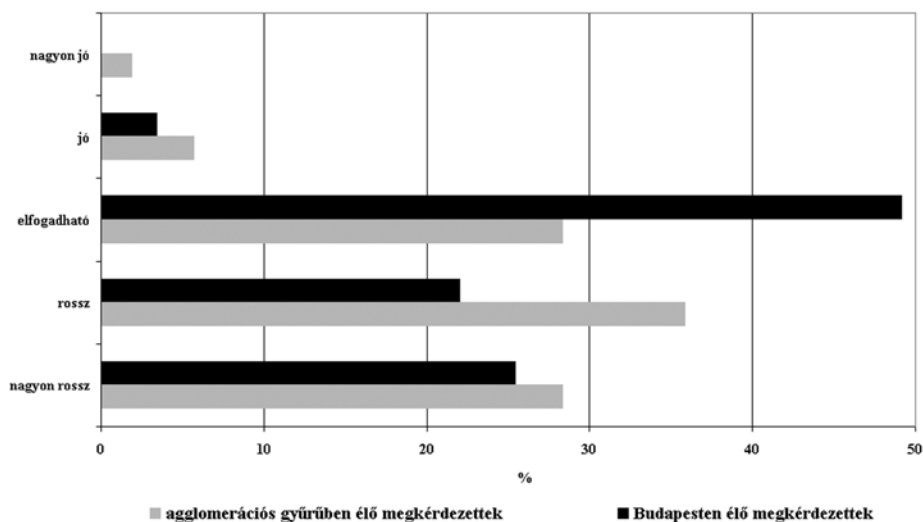
### *A közlekedési rendszer szereplői és azok érdekei*

A közlekedés szereplőinek jól meghatározható érdekeik vannak, ezek azonban többnyire jelentősen eltérnek egymástól, de sok esetben az egyes csoportokon belül is érdekkülönbségeket tapasztalhatunk. A közlekedési rendszerek megismerése, valamint a közlekedési eredetű konfliktusok kezelése érdekében célszerű ezeket az érdekviszonyokat alaposabban feltárni. A vizsgálat során a következő csoportokat vizsgálhatjuk:

- a) **Lakosság:** a lakosság érdeke alapvetően az, hogy a lehető legolcsóbban, legkényelmesebben, leggyorsabban tudjon közlekedni a városban úgy, hogy az az életminőségét a lehető legkevésbé befolyásolja (elsősorban a levegő- és zajszennyezés révén). A közlekedés fontosságát mutatja, hogy egy 2007-ben készített felmérés szerint (Szabó, 2007) a budapestiek átlagosan 39, az agglomerációs gyűrűben élők pedig átlagosan 56 percet töltenek utazással a napi munkába/iskolába járás kapcsán. A KSH 1999/2000-ben készült felmérése országos átlagban 54 perces értéket mutat (15–74 éves népességet vizsgálva), vagyis megállapíthatjuk, hogy Budapesten kifejezetten kedvező a munkahelyek elérhetősége, míg az agglomerációs gyűrűben élők esetében nagyjából az országos átlagnak megfelelő (KSH 2002a). A kérdőívben arra kértük az embereket, hogy alkossanak véleményt általánosságban a főváros közlekedési helyzetéről. A kérdést az ún. likert skála (Babbie, 1996) alkalmazásával tettük egyszerűbbé, vagyis egy 5 fokozatú skálán (nagyon jó – jó – elfogadható – rossz – nagyon rossz) kellett választ adniuk a megkérdezetteknek (*1. ábra*). Az eredmény a vártnál jóval kedvezőbb: a megkérdezettek majd 40 %-a elfogadhatónak tartja a budapesti közlekedési lehetőségeket. Ráadásul a budapesti lakosok körében majd minden második megkérdezett ebbe a kategóriába sorolható, míg az agglomerációs gyűrűben élők esetében valamivel kevesebb mint egyharmaduk. Mint az ábrán is jól látható, az agglomerációban élők véleménye alapvetően negatívabb, ami valószínűsíthetően a Budapestre történő napi ingázás közlekedési nehézségeivel, mintsem a városon belüli közlekedés problémáival magyarázható. Mindezt megerősíti, hogy az agglomerációban élő megkérdezettek majd fele (44%) alapvetően elégedetlen a központi funkciót betöltő települések (esetünkben szinte kizárólag Budapest<sup>18</sup>) elérhetőségével.

<sup>18</sup> A kérdőívben arra is rákérdeztünk, hogy a legfontosabb árukat, ill. szolgáltatásokat melyik településen vásárolja/veszi igénybe (élelmiszer, műszaki cikkek, ruházat, orvosi ellátás, szórakozás). A kisebb településeken helyben csak az élelmiszert vásárolják, a többi esetben szinte kizárólag Budapestet jelölték meg céltelepülésként. A városok esetében (pl. Budaörs, Gödöllő, Pilisvörösvár, Törökbálint, Veresegyház, Vác) már a többi áruféleséget és nagyobb arányban az orvosi ellátást is helyben veszik igénybe. E települések azonban nem tudnak jelentős vonzerőt gyakorolni környezetükre, és csak néhány esetben jelölték be céltelepülésként. A szórakozás





Szerkesztette: Szabó Szabolcs

1. ábra: A megkérdezettek véleménye a Főváros közlekedési helyzetével

A felmérés során nem csak azt vizsgáltuk, hogy általánosságban mi a véleményük a közlekedésről, hanem az egyes közlekedési eszközökről alkotott véleményükre is kíváncsiak voltunk (1. táblázat). Itt is az ún. likert skála alkalmazásával egyszerűsítettük a kérdést (ugyanazon kategóriákkal), majd a válaszokat 1-től 5-ig terjedő skálán pontszámmal kódoltuk (5 – nagyon jó; 1 – nagyon rossz), a végeredményt pedig számtani átlaggal határoztuk meg.

1. táblázat

*A megkérdezettek véleménye az egyes közlekedési módokról*

Jellemző	Budapest	Agglomeráció
A buszok minősége és tisztasága (Volán)	–	2,6
A buszok sebessége (Volán)	–	2,9
A buszok járatsűrűsége (Volán)	–	2,5
A buszok minősége és tisztasága (BKV)	2,6	2,7
A buszok sebessége (BKV)	3,1	2,9
A buszok járatsűrűsége (BKV)	2,8	3,0
Utak állapota	1,8	1,9
A forgalom erőssége az utakon	1,6	1,7
A vasúti kocsik minősége és tisztasága	–	2,5
A vonatok sebessége	–	3,3
A vonatok járatsűrűsége	–	3,1

Szerkesztette: Szabó Szabolcs

tekintetében azonban egyöntetű Budapest központi szerepköre, a megkérdezettek 96%-a a fővárost jelölte be céltelepülésként.

A válaszok ebben az esetben is az elfogadható minősítést erősítik meg (így a BKV és a Volánbusz között sem állapíthatunk meg értékelhető különbséget), mindössze az utak állapota, valamint az azokon tapasztalható forgalom erőssége esetében beszélhetünk rossz minősítésről. Érdekességként megjegyezhetjük, hogy e kérdéskörben szinte semmilyen különbség nem figyelhető meg a budapesti és az agglomerációban élő megkérdezettek véleménye között.

A felmérés során az egyes közlekedésfejlesztési elképzelések fogadtatását is vizsgáltuk, melyek közül most csak az a behajtási díj bevezetésére, valamint az M0 építésére térünk ki. A belvárosba történő behajtáshoz kapcsolódó behajtási díj (dugódíj) bevezetését a megkérdezettek mindössze negyede támogatta (a budapesti lakosok 27%-a, valamint az agglomerációs gyűrűben élők 23%-a). Az elképzelést támogató budapestiek átlagosan 1 600, a vidékiek átlagosan 1 000 forintos összeget tartottak elfogadhatónak, bár mindkét esetben igen nagy szórás mutatkozik. Érdekes eredmény az is, hogy a budapestiek közül szinte kizárólag személygépjárművel nem rendelkezők tartották támogathatónak az elképzelést, míg az agglomerációban élők körében – ha minimális többséggel is – de a személygépjárművel rendelkezők támogatták nagyobb arányban.

A parkolással kapcsolatban szintén elég elutasító álláspontra helyezkedtek a megkérdezettek: sem a belvárosi fizető parkolóhelyek számának növelése, sem a díjfizető zónák kiterjesztése, sem a pakolási díjak növelése nem nyerte el a megkérdezettek tetszését (a megkérdezettek 12–24 %-a támogatná ezen elképzeléseket). Ezzel szemben a város peremén felépítetni tervezett P+R parkolók kialakítását a megkérdezettek 3/4-e támogatná. Az M0 fogadtatása alapvetően kedvezőnek minősíthető, hiszen mind a Budapesten, mind az agglomerációs gyűrűben élők háromnegyede támogatta (74, ill. 83 %). A legmeglepőbb az, hogy még a sokak által vitatott nyugati szakasz (a Budai-hegyvidéken átvezető alagutak kiépítésével megvalósuló nyomvonal) sem talált negatív fogadtatásra. A keleti szektorok kiépítésének támogatása pedig meghaladta a 80%-ot.

Fontos azonban megemlítenünk, hogy a lakosság érdekei igen heterogének, hiszen már a társadalom tagoltsága is eltérő érdekeket generál (pl. a szegények jellemzően nem rendelkeznek személygépkocsival, így alapvetően a közforgalmú közlekedés fejlődése az érdekük, míg a gazdag családok akár több gépjárművel is rendelkeznek, és nagyon ritkán vagy soha nem utaznak közforgalmú közlekedési eszközökkel). Ezen kívül befolyásolhatja az egyes társadalmi csoportok érdekeit a földrajzi fekvés (pl. egy települést érintő autópálya építése kapcsán a település autópályához közeli utcáiban inkább tiltakozás, míg a távolabb eső utcákban inkább támogató álláspont jellemző). Mindezt sokszor nehéz összehangolni azzal, hogy békés, nyugodt, kellemes lakókörnyezetben szeretne élni minden lakos.

A lakossági érdekek vizsgálatát azonban nagyban segíti, hogy általában civil szervezetek jelenítik meg (Budapest esetében pl. a Levegő Munkacsoport, VEKE, EMPAMO, Szike, Csék<sup>19</sup> stb.), bár néha ezzel is vannak problémák. Egyes civil szervezetek kifejezetten negatív szereplőként jelennek meg a médiában (lásd pl. Szike és a Csék környűrével kapcsolatos bírósági beadványa, melyre a későbbiekben még visszatérünk).

## **b) Közlekedési szolgáltatók (fuvarozók, valamint a helyi és helyközi közforgalmú**

<sup>19</sup> Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület, Emberibb Parkolásért Mozgalom, Szike Környezetvédő és Egészségvédelmi Egyesület, Csömöri Érdekvédelmi Közösség.

**közlekedési szolgáltatók):** a fuvarozási feladatokat vállaló szolgáltatók alapvetően olyan gazdasági társaságok, melyek elsődleges célja a profitszerzés. Mindezt jól példázza, hogy a korábban már említett tehergépjármű-behajtási díj növelése érzékenyen érintette a fuvarozókat, így több szakmai érdekvédelmi szervezet hevesen tiltakozott szabályok megváltoztatása miatt, melyről még az MTI is nagy terjedelemben adott hírt 2008 januárjában (Fuvarozó Vállalkozók Országos Szövetsége, Ipartestületek Országos Szövetsége, Közúti Közlekedési Vállalkozások Szövetsége, Magyar Közúti Fuvarozók Egyesülete, Magánvállalkozók Nemzetközi Fuvarozó Ipartestülete, Vállalkozók és Munkáltatók Országos Szövetsége, Volán Egyesülés).

A szolgáltatók másik csoportjába a közösségi közlekedéssel foglalkozó társaságok sorolhatóak, melyek hatósági díjszabással dolgoznak, ráadásul a társaságok tulajdonosai is sok esetben egyfajta szociális tevékenységként és nem profitszerzésként gondolnak a közlekedésre (különösen igaz ez a nagyvárosi közforgalmú közlekedésre, amit a világ legtöbb nagyvárosában nem profitorientált módon üzemeltetnek). Budapesten a BKV esetében mindez azt eredményezi, hogy folyamatosan óriási veszteséget termel a vállalat, így a céget időnként a tulajdonosnak (Fővárosi Önkormányzat), vagy a Kormánynak kell pénzügyileg stabilizálnia (lásd a legutóbbi sztrájk kapcsán kibontakozó vitát a Kormány és a Fővárosi Önkormányzat között). Hasonló problémákkal küszködik a MÁV és a Volánbusz is. Bonyolult és problémákkal terhelt, kérdéskörnek számít a budapesti közforgalmú közlekedésben részt vevő szolgáltatók együttműködése. Az egyes szolgáltatók ugyanis hagyományosan elértő tarifarendszerrel, utazási kedvezményekkel, utas tájékoztatási rendszerrel, és fejlesztési elképzelésekkel jellemezhetőek (Horvát–Bokor–Denke, 2006). Budapest esetében a BKSz (Budapesti Közlekedési Szövetség) kialakításától várták/várják az egyes közlekedési szolgáltatók (BKV Zrt., MÁV Zrt. Volánbusz Zrt., valamint egyéb közforgalmú közlekedési szolgáltató cégek<sup>20</sup>) összehangolt működését<sup>21</sup>. Bár az 1990-es években folyamatosan napirenden volt a szövetség megalakítása, de végül csak 2005-ben írták alá az alapító okiratot. Problémákat okozott ugyanis az, hogy az egyes társaságok sokszor ellenérdekelt félként viselkedtek. Mindezek következtében úgy tűnt, hogy egy mintaterületen próbálják ki a rendszert, így politikai nyomásra ki is választották a Budapesttől ÉK-re fekvő szektort (M3-as és a Duna közötti részt), de végül a szakemberek tiltakozására nem valósult meg a modell-vizsgálat. A fő ellenérv az volt, hogy nem lehet megteremteni a törvényi háttérét egy diszkriminatív jellegű intézkedéscsomagnak, valamint egy kisebb területen nem lehet modellezni a Budapest körüli teljesen eltérő társadalmi-gazdasági tulajdonságokkal rendelkező települések közlekedési viszonyait. Ezért a modell-kísérletet elvetették. Ezt követően olyan elképzelés látott napvilágot, mely szerint az agglomerációból bevezető vasútvonalak és Volán-járatok végállomásáig beutazók kedvezményes Budapesti bérletet vásárolhattak volna, de ez sem valósult meg. Végül 2005-ben aláírták az alapító okiratot, majd még ez év szeptemberében bevezették a bu-

<sup>20</sup> Jelenleg már több kisebb Volán társaság a tagja (Vértes Volán, Nógrád Volán, Kunság Volán).

<sup>21</sup> A BKSz hatáskörzete Budapesten kívül majd 200 településre terjed ki, amely alapvetően a Volánbusz Zrt. által kiszolgált kb. 30–40 km sugarú kört jelenti, valamint az ebből csápszerűen kinyúló vasútvonalak (kb. 80 km-es távolságra) által ellátott területeket. Az érintett területen mintegy 3 millió ember él, és naponta kb. 6 millió utazás történik (Antal–Bösze–Karsa, 2007).

dapesti egyesített bérletet<sup>22</sup>. A második ütemben még az évtized végéig sor kerülne a tarifaközösség kialakítására, vagyis egységes jegy- és bérletrendszert vezetnének be. A keletkezett bevételeket a pontosan mért teljesítménymutatók alapján osztanánk szét a BKSz tagjai között<sup>23</sup>. A harmadik ütemben pedig már közös fejlesztéseket terveznek (mind az infrastruktúra fejlesztéseket, mind az útvonalakat és menetrendeket tekintve), mely révén valóban integráltan működhetne a rendszer (részletesebben lásd Hadászi, 2007). A BKSz működésével kapcsolatban azonban továbbra is jelentős problémaként vehető fel, hogy bizonyos esetekben még mindig ellenérdekelt feleként viselkednek az egyes szolgáltatók.

- c) **Települési önkormányzatok:** a települési önkormányzatoknak a közlekedés fejlesztése részben feladata (ÖTV alapján), részben elsősorú érdeke a település fejlődési lehetőségeink biztosítása érdekében. Az önkormányzatoknak sokféle szempontot kell figyelembe venni érdekeik kialakításakor, így nem véletlen, hogy néha a lakosság az önkormányzatokkal kerül szembe, pedig az alapvető érdekeik azonosak. Klasszikus összeütközési pontok: útépités – valamint az ezzel járó kisajátítás és a forgalomnövekedés okozta problémák –, parkolás, közforgalmú közlekedés. A fővároson belül tetézi a problémákat, hogy sok esetben a Fővárosi Önkormányzatnak és az egyes kerületi önkormányzatoknak is nehezen összeegyeztethetőek (Szabó, 2006). Az agglomerációs gyűrűben fekvő városok érdeke egyrészt a főváros gyors és magas színvonalú megközelíthetőségének biztosítása. Amíg törvényi lehetőség volt rá, a BKV külön szerződést is kötött az elővárosi buszjáratok által érintett településekkel, így a települési önkormányzatok anyagilag is hozzájárultak azok üzemeltetéséhez. A szerződés az önkormányzatok szempontjából azért volt elfogadható, mert garantálta a szolgáltatást, tehát költségmegtakarítás címén nem lehetett megkritikálni a járatokat. A BKV közlése szerint az önkormányzati hozzájárulás a teljes költségek kb. 10–40%-át tette ki (Törökbálinton pl. 2004-ben mintegy 80 millió forintot fizettek a BKV-nak). Az érték azért volt változó, mert minden önkormányzattal egyedi szerződést kötöttek. Két településsel nem sikerült megkötni ezt a szerződés (Nagykovácsi és Solymár), a többi település már belátta, hogy csak így tudja hosszabb távon a megfelelő közlekedési lehetőségeket biztosítani. Az agglomerációs gyűrűben fekvő települések egy részének másik fontos érdeke, hogy a településen belül biztosítsa a helyi közlekedést. Ezt jellemzően a Volánbusszal kötött szerződéssel biztosítják (a budapesti agglomerációban 14 településnek volt szerződése a Volánbusszal<sup>24</sup>).
- d) **Gazdasági társaságok:** a nem közlekedési szolgáltatással foglalkozó gazdasági társaságok szintén igen különböző érdekekkel jellemezhetők. A termelő vagy kereskedelmi tevékenységet folytató cégek többségének például elsődrendű érdeke a lehető legjobb

<sup>22</sup> A Budapestre történő utazáskor a BEB megvásárlásával a város közigazgatási határán belül bármely járművel szabadon lehet utazni, így a BKV bérlethez viszonyított 10%-os felár ellenére is költségmegtakarítás realizálható. A bérlet gyorsan népszerű lett, havonta kb. 30–35 ezret értékesítenek (Denke–Kéthelyi, 2007), és a MÁV havijegyű utasainak mintegy kétharmada ezt a bérlettípust vásárolja (Heinczinger–Perger, 2007). 2009 januárjától a BKV már csak ún. Budapest bérletet árusít, amellyel a város közigazgatási határán belül a Volán és a MÁV-START járatain is lehet utazni.

<sup>23</sup> Minden utazást pontosan regisztrálnának az elektronikus jegyrendszerrel, így a teljesítmény (utas-kilométerben megadva) pontosan mérhetővé válna.

<sup>24</sup> A Volánbusznak 2004-ben mindössze 30 millió forint bevétele származott ebből.

közlekedési elérhetőség. Az ezzel járó zaj- és légszennyezés kevésbé érdekli őket. A vendéglátóiparban és turizmusban azonban (az elérhetőség mellett) a csendes, nyugodt, közlekedési eszközök által nem zavart környezetet szeretnék. Ez különösen nagy problémát okozhat a gépjármű fogalomtól elzárt sétálóutcák vagy csillapított forgalmú utcák kiépítésénél, hiszen a kereskedelemmel és vendéglátással foglalkozó vállalkozók egyrészt félnék a személygépjárművel érkező vásárlók/vendégek elmaradásától, másrészt pedig szeretnék a fogyasztók igényeihez igazodva teraszokat kialakítani. Hasonló ellenérzés merülhet fel a korábban már említett személygépjármű-behajtási díj bevezetésével kapcsolatban is.

Speciális esetekben (nagyobb kereskedelmi központok, lakóparkok és irodaházak esetében) az önkormányzatok a beruházót a közlekedésfejlesztési infrastruktúra fejlesztésére is kötelezik (közutak kiszélesítése, új csomópontok építése, esetenként a közforgalmú közlekedés fejlesztése). Mindez persze a vállalkozónak és a lakosságnak egyaránt kedvező változásokat eredményezett. Ehhez azonban a települési önkormányzat határozottságára van szükség.

- e) **Kormányzati szervek (Kormány, szakminisztérium, hivatalok):** az állam (mint az esetek többségében a finanszírozó) célja, hogy a lehető legkevesebb költséggel, a lehető legoptimálisabb közlekedési rendszerek épüljenek ki, és azok kielégítő módon használhatóak is legyenek. Tehát egyrészt a pénzügyi, másrészt a lakossági-gazdasági érdekeknek is meg kell felelnie. Mindezek érdekében az állam közlekedésfejlesztési koncepciókat dolgoz(tat) ki, melyet az elfogadása után igyekszik betartani és betartatni. A szakhatóságok feladata pedig a minden szempontból biztonságos közlekedés feltételeinek biztosítása. A közlekedésfejlesztés során felhasznált uniós támogatások szabályozási rendszer miatt a kormányzat érdeke az is, hogy az előre meghatározott ütemterv szerint határidőre elkészüljenek a beruházások, mert jelentős csúszás esetén a korábban már megítélt támogatásokat is visszavonhatják, és akkor egyéb forrásokból kell fedezni a költségeket. Mindez várhatóan az előkészítéshez és tervezéshez szükséges idő növekedésével fog jární.
- f) **Tervezők és kivitelezők:** a tervezők és kivitelezők érdeke, hogy olyan közlekedési infrastruktúra épüljön, mely a rendelkezésre álló technológiákkal biztonságosan felépíthető. A kivitelező érdeke az is, hogy a rendelkezésre álló forrásokból gazdaságosan kivitelezhető legyen az adott infrastrukturális elem, vagyis igyekszik az általa feleslegesnek tartott elemek elhagyására rábírní az építetöt (pl. az autópálya csomópontok számának csökkentése révén). A tervezés és építkezés során igazodni kell minden fél igényeihez (vagy legalábbis meg kell keresni a szereplők által még elfogadható háttérrel járó kompromisszumos megoldásokat). Mint azonban az előzőekben láthatuk, az egyes szereplők érdekei igen változatosak, így a tervezés és a kivitelezés az esetek többségében sajnálatos konfliktusokhoz vezet.

### *Az M0 története, és az építkezést övező társadalmi konfliktusok*

Az egyes szereplők eltérő érdekeiből adódó feszültségekre az egyik legjobb példa az M0. A fővárost elkerülő körgyűrű megépítése nem új keletű gondolat, Vásárhelyi Boldizsár már az 1940-es években felvázolta a körgyűrű tervét (GKM 2004). Természetesen ekkor még nem volt realitása ennek az elképzelésnek. Később több elgondolás is született a fő-

városba vezető utak összekötésével kapcsolatban, égető szükségletként azonban csak a fent említett folyamatok erősödésével kapcsolatban jelent meg. Az első 28 km-es déli szakaszt (M1 és az M5 között) több részletben 1988–1994 között adták át a forgalomnak<sup>25</sup>, majd sokáig nem történt érdemi előrelépés. Ráadásul a déli szakasz csak 2×2 sáv-os autópályaként épült meg, így annak áteresztő kapacitás szinte kezdettől fogva szűknek bizonyult<sup>26</sup>. Az építkezéssel ellentétben a tervezés folyamata nem állt le, így az eltelt egy évtized tág teret biztosított a konfliktushelyzetek kibontakozásának (az 2. sz. út és az M3 közötti rövid szakasz ugyan megépült 1998-ra, de ez önmagában nem tekinthető lényeges változásnak). Az érdekelletétekből adódó konfliktusok erőssége a gyűrű építésének újra-indítását következő években csak fokozódott. Először M5 és a 4. sz. út között egy újabb – igaz csupán 12 km-es – szakasz épült meg (2005). Ezt követően a keleti szektor építése is megindult, az M0 északi hídjával (Megyeri Híd). A 2003. évi CXXVIII. törvény szerint e szakaszoknak 2007-re kellett volna elkészülni, de végül csak 2008-ban készül el, a gödöllői átkötés (M31) pedig várhatóan csak 2010-ben (2. táblázat).

2. táblázat  
A 2003. évi CXXVIII. törvény M0-ra vonatkozó előírásai

A 2004. december végéig átadásra kerülő gyorsforgalmi utak				2005 végéig átadásra kerülő szakaszok		2006 végéig átadásra kerülő szakaszok		2007 végéig átadásra kerülő szakaszok	
szakasz	kiépítés	sáv	km	sáv	km	sáv	km	sáv	km
M0 Kelet, M5–4. sz. főút között 29,5–42,2*	autópálya			2×2	12				
4-es sz. főút Üllő, Vecsés elkerülő*	főút			2×2	13				
M0 Kelet, 4. sz.–31. sz. főút 42,2–48,193**	autópálya							2×2	6
M0 Kelet, 31. sz.–3. sz. főút 48,193–59,675 km**	autópálya							2×2	11,5
M0 Kelet, 3. sz. főút-M3**	autópálya							2×2	8,5
M0 Gödöllői átkötés (M31)****	autópálya							2×2	12
M0 Dél, M1–M5 között**	autópálya							3+1	30
M0 Észak, M2–11. sz. út között***	autópálya					2×2	3		
(M0 Északi-híd) 10-es főút fejlesztése***	főút					2×2	8		

Forrás: 2003. évi CXXVIII. törvény melléklete

\* a tervezett időre elkészült, \*\* a tervezetthez képest egy éves csúszás, \*\*\* a tervezetthez képest két éves csúszás, \*\*\*\* pályázat alatt, az átadás 2010-ben várható

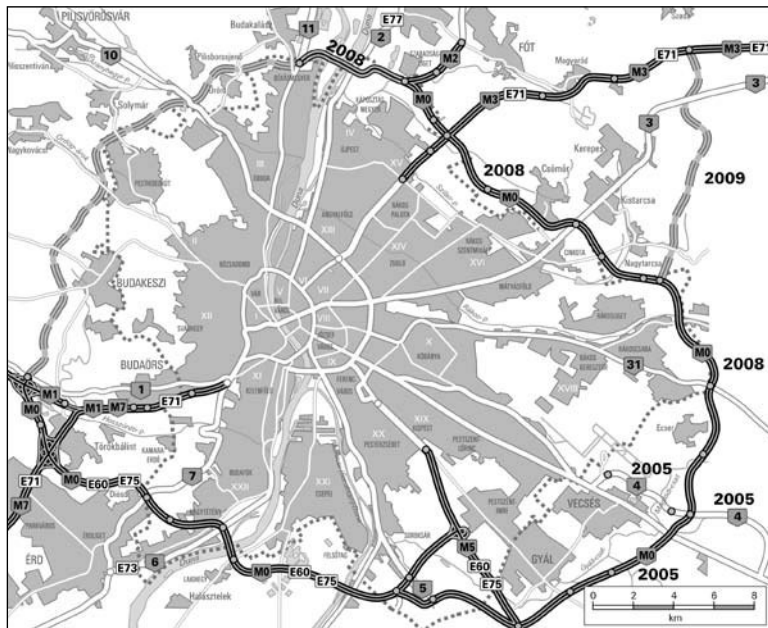
<sup>25</sup> 1988-ban M5 és 51. sz. út között, 1990-ben az 51. sz. út és a 6. sz. út között, 1994-ben a 6. sz. út és az M1 között.

<sup>26</sup> A sok halálos baleset miatt a „halálút” néven vált közismerté. A kormány végül 2007 nyarán döntött arról, hogy az EU által támogatott közlekedésfejlesztési projektek közé (ÚMFT) beveszi a szakasz autópályává bővítését (beleértve a Hárosi híd kibővítését is). A legfrissebb hírek szerint 2009 elején kiírják a közbeszerzési eljárást, és így 2011-re megvalósulhat a beruházás. A probléma „mindössze” az, hogy az idén átadásra kerülő keleti és északi szakaszok által generált többletforgalom elvezetésére a 2×2 forgalmi sáv alkalmatlan, így 2008–2011 között várhatóan jelentős fennakadások lesznek a déli szakaszon. A Magyar Közút kht. felmérése szerint a déli szakaszon az évi átlagos napi forgalom 2006-ban már így is 42 ezer jármű volt, melyből több mint 10 ezer volt a nehézgépjárművek (7,5 tonna felett) száma.

A körgyűrű az északi és a nyugati szektorának építése a jelenlegi tervek szerint 2015-re várható (Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.).

A beruházás azonban több konfliktushelyzetet idézett elő. A tervezett nyomvonal mellett fekvő települések vélekedése szerint a jelenlegi tervek alapján épülő körgyűrű elsősorban a budapestiek érdekeit szolgálja. Mivel a pálya közel van Budapest határához, ill. néhol Budapest közigazgatási határán belül halad, a bevezető utak forgalmi problémáin véleményük szerint nem fog segíteni, ahhoz legalább 30–40 km-rel távolabb kellett volna kijelölni a nyomvonalat.

Már a jelenleg meglévő szakaszok mentén is jelentős lakossági tiltakozás tapasztalható a körgyűrű nagy forgalma miatt, elsősorban a dél-pesti kerületek részéről. Ennek következtében az 51. sz. úttól új pályaszakasz épült (a meglévővel párhuzamosan, csak attól mintegy 10 km-rel délebbre), és így az M5 keresztezése után Gyált és Vecsést délről kerüli meg a körgyűrű. Az utána következő szakaszok esetében is komoly tiltakozást figyelhetünk meg, különösen a XVI. Kerület (elsősorban Árpádföld) és Csömör esetében. A végül elfogadott, és a lakosság nyomására átalakított, tervek szerint a következő években épülő szakasz Gödöllő felé külön leágazást kap, majd az M3 keresztezése után Csömör és a XVI. Kerület között halad tovább. Csömör után a körgyűrű a 2. sz. út és az M3 között már megépült E77-es úton éri el a Dunát (1. térkép).



Forrás: Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.

1. térkép: Az M0 eddig megépült, épülő és tervezett szakaszai

Ráadásul különböző civil szervezetek több pert indítottak az építkezés leállításá érdekében, melyek az Európai Unió által biztosított támogatás felhasználását is kérdésessé tette, de végül folytatódhatott az építkezés. A Szike először (2002) az M0 keleti szakaszának

környezetvédelmi engedélyét támadta meg (a légszennyezés vizsgálatának hiányára hivatkozva), ezt a kérelmet azonban a bíróság elutasította. 2006 őszén a tervdokumentációtól való eltérés miatt (eredetileg 4 lehajtót terveztek az M3 és a 3. sz. út közötti szakaszon, de a környezetvédelmi engedélybe csak 3 szerepelt) újra perelt (ekkor már a Csék-vel közösen), ezúttal már eredményesebben, hiszen az építkezést hónapokig állt. Ezzel azonban a civil szervezet sok budapesti lakos (különösen a Hungária körút környékén élők) ellenérzését váltotta ki, és a médiában is egyre gyakrabban jelentek meg negatív szereplőként, mint akik akadályozzák az élhető környezet kialakítását. Emiatt több egyesület is az ORTT-hez is fordult a kiegyensúlyozott és tárgyilagos tájékoztatás kötelezettségének megszegése miatt<sup>27</sup>.

Jelenleg az építkezéshez szükséges földterületek kisajátítása lassítja az építkezést, mert a föld-kárpótlás során (1992-től kezdődtek a föld-árverések) a főváros környékén jellemzően kis méretű parcellákat osztottak ki, így több ezer tulajdonossal kell megállapodni. Ez a keleti szektor építését hónapokkal késlelteti. Mindez az EU által a Kohéziós Alap terhére biztosított 70 milliárd forintos támogatás folyósítását is kétségessé tette, mert eredetileg a beruházást 2007. december 31-ig át kellett volna adni. Szerencsére az M31-es jelentős csúszása (gödöllői átkötés) mindezt nem befolyásolta, majd később a 2007 végi határidő is módosíthatónak bizonyult.

A IV. és a III. kerület szintén tiltakozását fejezte ki az építkezéssel kapcsolatban, mert félnek attól, hogy a keleti szektor gyorsabban épül meg, mint az M0 északi hídja, és ebben az esetben a körgyűrűről a teljes forgalom az Árpád hídon zúdulna át. Mindez katasztrofális állapotokat alakítana ki a Váci úton és Káposztásmegyeren egyaránt. Újpest számára a Lágymányosi híd is intő példa volt, ahol lakossági tiltakozás hatására kénytelenek voltak olyan megoldást választani – Andor utca –, amely végül is a legrosszabbnak bizonyult, hiszen sűrűn lakott, és szűk keresztmetszetű utakkal rendelkező területen kell a hídon áthaladó forgalmat elvezetni. A helyzetet csak bonyolítja, hogy a főváros néhány éve elővett egy régebbi tervet, mely szerint az Északi összekötő vasúti híd mentén saját forrásból építene hidat (Aquincumi-híd). Az elképzelés az volt, hogy a főváros saját beruházásban nem csak az új hidat építené fel, hanem az ún. Munkás körutat is a Körvasút sor mentén. Mivel egy hídra sürgősen szükség van – a Margit híd régóta halogatott felújítását már nem lehet sokáig elodáztatni, ráadásul ennek forgalmát az Árpád híd nem képes fogadni –, ezért végül a Megyeri ferdekábeles hídra eset a választás. A főváros által dédelgetett új körút megépítése pedig egyelőre elég bizonytalan, helyette inkább az ún. Külső Keleti körút építését kezdik el. Ennek első 5,6 kilométeres szakasza Soroksár (5. sz. út) és Cinkota – Nagytarcsai út – között a tervek szerint 2010-re készül el, remélhetőleg uniós támogatással<sup>28</sup>. Később pedig az M0 felé épülne tovább északi irányban. A teljes kiépítés után a dél-pesti kerületek közlekedési jelentősége javulna (2. térkép).

A Megyeri híd építését azonban nem csak az anyagiak szűkössége késleltette, hanem

<sup>27</sup> Az Országos Rádió és Televízió Testület a 2631/2006 sz. határozatában az m1 „A Tv ügyvédje” c. műsorát, a 677/2006 sz. határozatában pedig a TV2 „Napló” c. műsorát marasztalta el.

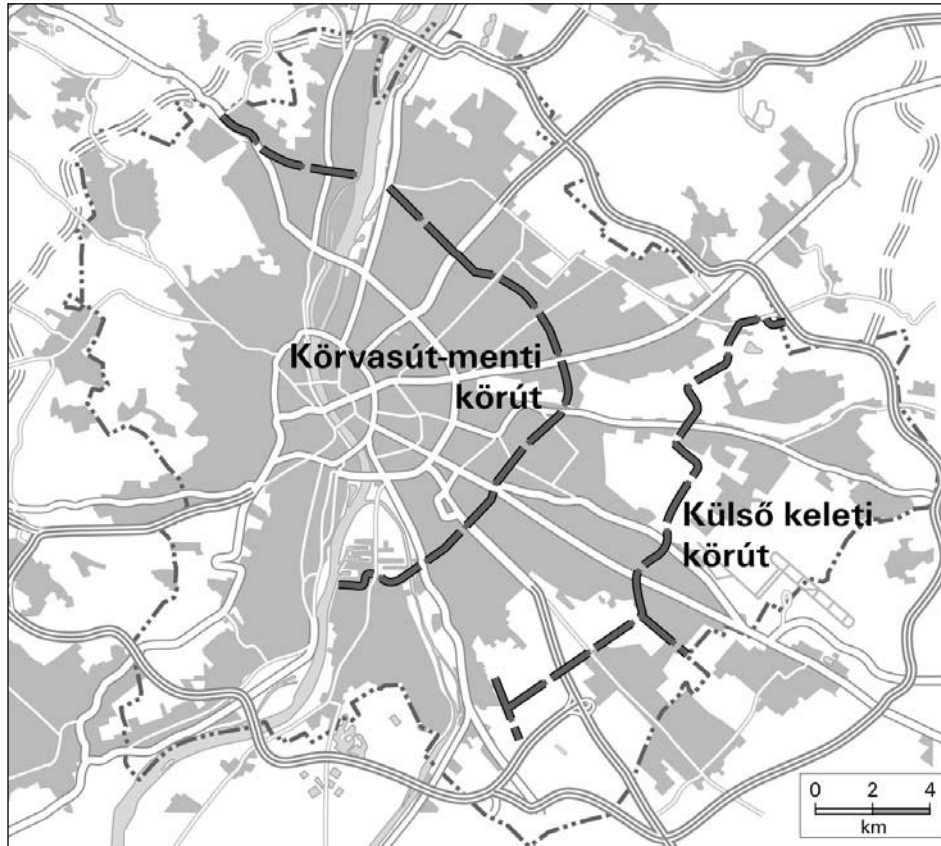
<sup>28</sup> A körút építését az is indokolja, hogy az épülő csepeli szennyvíztisztítóból az évente keletkező mintegy 70 ezer tonna szennyvíziszapot a tervek szerint a XVIII. kerületben (Cséry-telep) fogják komposztálni. A szennyvíztisztító környezetvédelmi engedélyben a Szabadkikötő-M0-M5-Külső keleti körút-Ipacsfalva utca útvonal szerepel, ahol mindez éves szinten több ezer teherautóval (kb. napi negyven fuvar) növelné a közúti forgalmat (Környezetvédelmi- és Vízügyi Minisztérium).



az is, hogy a Székesdülő és a Békásmegyeri lakótelep északi része között húzódó Duna-híd a Szentendrei-sziget védettsége alatt lévő részén vezet a nyomvonal (a Szentendrei-sziget északi része Budapest egyik legfontosabb víznyerő helye) ami az építési engedélyt is kérdésessé tette.

Két civil szervezet (Levegő Munkacsoport, Göncöl Szövetség) támadta meg a környezetvédelmi engedély kiadását, azonban 2004-ben elvesztették a pert. Egy évvel később néhány civil szervezet (Levegő Munkacsoport, S.O.S Békásmegyerért Egyesület, Solyári Környezetvédők Egyesülete, Van jobb m-null Ürömiekek és Pilisborosjenőiek Környezetvédő Egyesülete, Védegyelet) újabb pert indított, melyben azt kérte a bíróságtól, hogy tiltsák el a Nemzeti Autópálya Rt-t az M0 megépítésétől, környezetszennyezés vétsége miatt. A pert a civil szervezetek újra elvesztették. Ezt a koránt sem „állóvizet” zavarta meg Szigetmonostor, hiszen egy Szigetmonostor-Szentendre közötti közúti híd megépítéséhez kötötte a megfelelő engedélyek kiadását, ami egészen az átadásig bizonytalanná tette az épülő Megyeri híd sorsát. Egy, a Fővárosi Bíróság által hozott, ítélet szerint ugyanis a Megyeri híd csak akkor lett volna forgalomba helyezhető, ha időközben megépül a Szigetmonostor-Szentendre közötti kis híd<sup>29</sup>. Ez a terv azonban még környezetvédelmi engedéllyel sem rendelkezik, ráadásul a Fővárosi Vízművek igen kemény feltételeket szabott a hozzájárulás kiadásához, és a civil szervezetek (voltaképpen a már korábban az ügyben szereplő szervezetekről van szó) is újabb perrel fenyegetőznek. Ezen kívül fontos szereplő volt a Honvédelmi Minisztérium is, hiszen a tervezett híd a Honvédség központi kiképzőtáborán haladt volna keresztül, és a lőtéren folyó kiképzési tevékenység veszélyeztette volna a felhajtó úton közlekedők biztonságát. Mindezen problémák kérdésessé tették a 2008 őszi átadásra kerülő Megyeri híd forgalomba helyezését. Az biztosan állítható, hogy a következő 5 évben nem épülhet meg a Szigetmonostoriak által követelt híd, bár egyre inkább körvonalazódik egy gyalogos híd terve, melyen szükség esetén akár mentőautó is át tudna haladni. Szintén új fejlemény volt az ügyben, hogy 2008 nyarán Újpest is felvetette a forgalomba helyezés megvívóztatását, ha nem bővítik a híd által generált megnövekvő forgalmat elvezető utakat. Ráadásul Békásmegyer északi részén is tiltakoznak az építkezés ellen az ottani lakosokat képviselő civil szervezetek (S.O.S. Békásmegyerért Egyesület, Óbor-kör), akik a 11. sz. és 10. sz. út közötti szakasz nyomvonalával nincsenek kibékülve. Szerintük az évtizedekkel ezelőtt kijelölt nyomvonal ma már nem megfelelő, és több tízezer békásmegyeri polgár életét keserítené meg a hatalmas zaj- és levegőszennyezés. Mindehhez csatlakozott Óbuda-Békásmegyer önkormányzata is, és nem szeretné, ha közigazgatási területén épülne meg az M0. Időközben csatlakozott a tiltakozási hullámhoz Budakalász és Pomáz is, ahol a már most is elviselhetetlen átmenő forgalom okoz problémát, így itt korábban úgy nyilatkoztak, hogy csak akkor járulnának hozzá az építkezéshez, ha az egyből a 10. sz. útig kiépülne. A Megyeri híd építését perrel is hátráltatni próbálta a két település, de végül nem sikerült érvényesíteni érdekeiket. Mindezek következtében jelenleg egy Budakalász-Pomáz-Szentendre elkerülő út építését támogatják, melyet a Dunakanyari és Pilisi Önkormányzatok Többcélú Kistérségi Társulási Ta-

<sup>29</sup> A szigetmonostori Polgármesteri Hivatal eredetileg azért indította a pert, hogy a bíróság vonja vissza a Megyeri híd akkor már jogerős építési engedélyét. Ezt a bíróság nem tette meg, de kötelezte a beruházót a kis híd megépítésére. A híd jelenleg ideiglenes engedéllyel üzemel.



Forrás: Fővárosi Önkormányzat

## 2. térkép: Budapesti külső gyűrűk

nács is támogatásáról biztosított<sup>30</sup> (13 polgármester írta alá a határozatot). Pilisborosjenő önkormányzata szintén tiltakozott az építés ellen, ők Piliscsabán kívül szeretnék a nyomvonalat vezetni. Mivel Üröm és Pilisborosjenő szinte teljesen összeépült, kormoly zajterhelés érné a települések szélén lakókat, valamint a lejtők hiánya miatt sem nyerne semmit a település. Attól is félnek, hogy ha megépül az M0, akkor a 10. sz. út forgalma csak fokozódni fog, bár itt már szinte folyamatos közlekedési dugót tapasztalhatunk. Az önkormányzat ugyan nagyon elszánt volt, és a végsőkig harcolni kívánt az építkezés ellen (nem is szerepeltették a 2015-is érvényes szabályozási tervben), de tisztában voltak azzal, hogy erős nyomást gyakorolnak rájuk, akkor nem tudnak majd ellenállni, és végül nem is sikerült.

Az észak-budai szektor vélhetően a következő években is a legnagyobb ellenállást fogja kiváltani. Egyrészt a domborzati adottságok miatt nagyon drága lesz az útpálya kialakítása

<sup>30</sup> A Dunakanyari és Pilisi Önkormányzatok Többcélú Kistérségi Társulási Tanácsának 52/2007. (VI. 20.) DPÖTKT sz. határozata.

(több kilométer alagút építése szükséges), valamint a Budapestről kiköltözők mérgegrágán vásárolt telkeit elértékteleníti, amennyiben azok a tervezett pálya közelében fekszenek.

Természetesen a nyomvonal mentén fekvő településeken belül is jelentős érdekellentétek feszülnek. A tervezett út közvetlen közelében lakók tiltakoznak a csökkenő zöld felületek, a nagy forgalommal járó zaj- és levegőszennyezés miatt. A távolabb lakók esetében inkább az utazást megkönnyítő hatása érzékelhető. Nem egy esetben településeken belüli ellentét is kialakul, és az elmergesedett viszony a mindennapi életükre is rányomja a bélyegét. Tipikus példának számít Csömör esete, ahol azért választották a Csömör és Árpádföld közötti változatot (a másik lehetőség az volt, hogy Csömört keletről megkerüli a környűri), mert félték a településen áthaladó forgalom kialakulásától. Jelenleg ugyanis Csömör zsáktelepülésnek számít, csak földutak kötik össze Kistarcsával. Az 1990-es évek elején az önkormányzat hatástanulmány elkészítését rendelte el, amely az országban egyedülálló módon, össze is hasonlította a két nyomvonalat. Az elkészült tanulmány végül ezt a nyomvonalat javasolta, mivel ez nem járna jelentős többlet zajszennyezéssel, valamint az elvetett nyomvonal a település legszebb részét tette volna tönkre. Ennek ellenére az önkormányzat nem döntött az ügyben addig, amíg a XVI. kerület el nem fogadta a tervet. Az új szabályozási tervében azonban előírta, hogy mindkét oldalon 100 m szélességben véderdőt kell telepíteni az építendőnek, és eltökélt szándéka, hogy nem ad ki használatba vételi engedélyt addig, amíg ez el nem készül. A lakosság részéről azonban két jól elkülöníthető tábor alakult ki, hiszen a megvalósuló nyomvonalról a város Budapest felőli részén lakók idegenkedtek, a másik verziótól pedig a város túloldalán lakók. A műszaki iroda vezetője szerint az is nagy probléma, hogy a lakosság nincs kellőképpen tájékoztatva, és a téves információkat tényként fogadják el. Hasonló problémával minden településen számolni kell a jövőben.

A környezetvédő civil szervezetek egyöntetűen tiltakoznak a nyugati szektor építése ellen. Álláspontjuk szerint Budapest körül már csak itt találhatóak összefüggő zöld területek, melyeket a turisták is nagyon kedvelnek. Várható azonban az, hogy az autópálya kiépítésével nem csak a zaj- és levegőszennyezés lenne szinte elviselhetetlen, hanem közvetlen környezetében logisztikai- és bevásárlóközpontok épülnének (a 2A és az M3 között épült szakaszt több szervezet véleménye szerint mindössze azért építették meg jóval a keleti szektor befejezése előtt, mert a jelentős befolyással rendelkező hipermarket láncok ezt kérték a fővárostól. A környezetvédő civil szervezeteket érdekérvényesítő képességét semmiképpen nem szabad alábecsülni, amit az is jól mutat, hogy a Legfelsőbb Bíróságnál elérték a 2. és 11. sz. főutak közötti szakaszt környezetvédelmi engedélyének felülvizsgálatát, valamint egy ideig a keleti szektor építését is leállították.

Legnagyobb hévvel – szervezetségéből és lehetőségeiből adódóan – a Levegő Munkacsoport támadta a terveket. Véleményük szerint csak a környűri keleti szektorára van szükség. Ellentmondásosnak tartják azt is, hogy tranzit és egyben helyi elosztóútként valósítják meg, mert így a súlyos környezetszennyezés a lakott területeket is érinteni fogja. Az érintett önkormányzatok véleményéhez hasonlóan azt szerették volna, ha a jelenleg tervezett nyomvonalról eltérően a lakott területektől távolabb (Mogyoródot, Gyömrőt, Pécelt keletről megkerülve) Gödöllő felé haladna az M0. Az északi szakaszcsoport szintén rossz véleménnyel vannak, ezért nem támogatták sem az M0 északi hídjának építését, sem az Északi összekötő vasúti híd mellett tervezett közúti híd építését (elviselhetetlen forgalomnövekedést idézne elő Észak-Pesten). Elfogadhatatlannak tartják a lakott területeket

500 méternél jobban megközelítő nyomvonalvezetést, bár egyes esetekben elfogadják a Budapesthez közelebb tervezett szakaszokat is (pl. Csömör esetében megváltozott a véleményük, és szükséges rossz megoldásként el tudnák fogadni az Árpádföld és Csömör közötti nyomvonalat). Szükségesnek tartják azt is, hogy legalább 100 méteres véderdő épüljön a pálya két oldalán. Fontosnak tartják azt is, hogy a kiépülő körgyűrű mentén ne épüljenek bevásárlóközpontok, gyárak és egyéb forgalomvonzó létesítmények (vámudvar és logisztikai központot el tudnak képzelni, hiszen az ide irányuló tehergépkocsi forgalom így elkerülné a lakott területeket). Az M0 kiépítésével párhuzamosan szükségesnek ítélik a Budapesten belüli forgalom korlátozását, sebességsökkentő intézkedések révén, mely révén a tranzit forgalom elkerülné a várost. Fontos szempont véleményük szerint az is, hogy az M0 által generált forgalom nem szabad, hogy az agglomerációban fekvő településeken áthaladó forgalmat megnöveljék. Ennek érdekében szintén sebességkorlátozást kellene bevezetni, valamint a csomópontokat is ritkábban kellene megépíteni. Külföldi, valamint a megépült déli szakasz példájára hivatkozva felhívják a figyelmet arra, hogy az új utak mindig nagyobb forgalmat generálnak, mint ami korábban tapasztalható volt az érintett területen, és ezért is szükséges csak a körgyűrű egyes részeinek megépítése. Követelik azt, hogy a továbbiakban ne szakaszonként tervezzék és engedélyezzék a körgyűrűt, mert így lehetetlenné válik a mindenki által elfogadható nyomvonal kialakítása.

Ezen kívül fontos megjegyezni azt is, hogy a főváros és a civil szervezetek között az utóbbi években nem túl felhőtlen a viszony. A főváros szerint a civil szervezetek ellenkezése miatt késik a körgyűrű építése, pedig a fővároson áthaladó tranzitforgalom már évek óta elviselhetetlenné teszi a budapesti lakosok életét. Emellett a környezetszennyezés is nagyobb, mint ha a körgyűrűn haladna a forgalom. A civil szervezetek szerint azonban nem szabad elkapkodni a döntést, hiszen egy rosszul megtervezett nyomvonal sok kárt okozna a környezetben.

A civil szervezetekkel kapcsolatban érzékelhető az is, hogy a sokféle cél és érdek miatt voltaképpen lehetetlen velük intézményes keretek között kompromisszumokat kötni, így az építkezés ellen várhatóan mindent megtesznek, természetesen a jogállami keretek között. Hasonló jelenséget figyelhetünk meg, mint a 4-es metró környezetvédelmi és vasúthatósági engedélye esetében.

Speciálisnak nevezhető Törökbálint helyzete, hiszen három autópálya (bár az M0 jelenleg csak nevében autópálya, a kormány 2007 augusztusában döntött a déli szakasz uniós forrásból történő bővítéséről) találkozási pontjában fekszik. A település egy része ráadásul az autópályák által körülvevett háromszögben helyezkedik el, és a Budapest–Hegyeshalom vasútvonal is áthalad a területen. Ennek következtében a település életét a bezáruló körgyűrű jelentősen már nem befolyásolná, a zaj-szennyezés így is szinte az elviselhetetlenség határán van, és ezen a 2000-ben épült zajvédő falrendszer sem javított érezhető módon. Néhány előnyt is fel lehet hozni, mint például a be nem épített területek felértékelődését, bár itt már minimális területekről van szó. Mindezek tükrében érthető, hogy náluk nem a jövő, hanem a jelen problémájaként jelentkezik az útépítés. Az önkormányzat igyekszik kihasználni az ebben rejlő lehetőségeket, és többször is módosította a Törökbálint általános rendezési tervét, ill. az új szabályozásnak megfelelően a szabályozási tervét. Arra azonban ügyeltek, hogy a nagyobb területigényű bevásárlóközpontok és üzemek a közigazgatási határtól távol épüljenek fel. A beépítés ütemére jellemző, hogy

30 ha-t 3 év alatt építettek be lakóházakkal. Az „öslakosokat” úgy próbálják kárpótolni, hogy olyan területeket minősítenek át beépíthetőnek, melyek többségében még az ő tulajdonukban van.

Jól láthatjuk tehát azt, hogy a környűri építése sok konfliktussal jár, hiszen sok szereplő érdekét kellene összehangolni, és ez lehetetlennek tűnik. Egyes települések ráébredtek arra, hogy olyan pozíciót foglalnak el a vitában, hogy zsarolás jellegű igényekkel léphetnek fel, így érvényesítve az egyébként szükséges és jogos igényeiket. Ezek az igények azonban többnyire reálisak, és megvalósíthatóak. Nagyobb probléma van a civil szervezetekkel, hiszen esetükben nincs szó kompromisszumkészségről.

Mindezek tükrében elmondható, hogy mozgalmas 15 év áll mögöttünk, de remélhetőleg 2008-ra megépülnek a környűri legfontosabb szakaszai (az északnyugati és nyugati szakasz kivételével), így a konfliktusok száma várhatóan csökken, és a hátrányok mellett már az előnyök is érzékelhetőek lesznek (pl. a Budapesten áthaladó tranzitforgalom csökkenése). Talán elkerülhető lett volna a sok konfliktus, ha 1994 után nem akad el az építkezés. Fel kell azonban hívni a figyelmet arra, hogy a bevezetőben említetteknek megfelelően a közúti forgalom további növekedésével kell számolnunk. A probléma legfeljebb az, hogy a folyamatosan növekvő közúti forgalom miatt lassan szükség lesz még egy környűrire.

### Felhasznált irodalom

- Antal A.–Bősze S.–Karsa A. (2007): Közlekedési szövetségi együttműködés a BKV Zrt. szemszögéből. *Városi Közlekedés*, 47, 4, 198–200. o.
- Babbie, E. (1996): *A társadalomtudományi kutatás gyakorlata*. Balassi Kiadó, Budapest, 704. o.
- Bajmócy P. (2004): A „vidéki” szuburbanizáció Magyarországon. *Tér és Társadalom*. 14, 2–3. 323–330. o.
- Berczik A. (2003): Néhány szaknyelvi ajánlás. *Városi Közlekedés*, 43, 3. 165–167. o.
- Berczik A.–Molnár L. (1999): A közlekedés: a múlt kalandja, a jövő reménye? In: Csontos J.–Lukovich T. (Szerk.): *Urbanisztika 2000*, Akadémiai Kiadó, 266. o.
- COM (Európai Bizottság) (2004): *A Bizottság Közleménye a Tanácsnak, az Európai Parlamentnek, az Európai Szociális és Gazdasági Bizottságnak és a Régiók Bizottságának. A Városi Környezet Tematikus Stratégia előkészítő anyaga*. Európai Bizottság, Brüsszel, 58. o.
- Denke Zs.–Kéthelyi J. (2007): A BKSZ Kht. tevékenysége és tervei. *Városi Közlekedés*, 47, 5, 253–258. o.
- Donáth Z. (2004): A városi közösségi közlekedést fejlesztő beruházások a BKV Rt. példáján. *Városi közlekedés*, 44, 3, 36–43. o.
- Dövényi Z.–Kovács Z. (1999): A szuburbanizáció térbeni- társadalmi jellemzői Budapest környékén. *Földrajzi Értesítő*, 48, 1–2, 33–57. o.
- Erhart, Sz. (2007): A budapesti közlekedési dugók okai és következményei. *Közgazdasági Szemle*, 54, 4, 435–458. o.
- Goldman, T.–Gorham R. (2006): Sustainable urban transport: four innovative directions. *Technology in Society*, 28, 261–271. o. ([www.sciencedirect.com](http://www.sciencedirect.com))

- Gyáni G. (1992): *Bérkaszárnya és nyomortelep. A budapesti munkáslakás múltja*. Magvető Kiadó, Budapest, 213. o.
- Hadászi B. (2007): Tarifaközösség kialakításának kezdetei a Közép-magyarországi régióban. *Városi Közlekedés*, 47, 5, 265–269. o.
- Hayness, K. E.–Gifford, J.–Pelletier, D. (2005): Sustainable transport institutions and regional evolution: Global and local perspectives. *Journal of Transport Geography*, 13, 207–221. o. (www.sciencedirect.com)
- Heinczinger I.–Perger I. (2007): A közlekedési szövetségi együttműködés a MÁV Zrt. szemszögéből. *Városi Közlekedés*, 47, 4, 201–205. o.
- Horvát Zs.–Bokor Z.–Denke Zs. (2006): Emberbarát közlekedés a Közlekedési Szövetségek keretében. *Földrajzi Értesítő*, 48, 1–2, 33–57. o.
- Jakab G. (2007): *Budapest közlekedésfejlesztése*. Diplomamunka. ELTE TTK Társadalom és Gazdaságföldrajzi Tanszék (témavezető: Szabó Sz.). Budapest, 96. o.
- Kocsis J. B. (2000): A szuburbanizáció jelenségének főbb elméleti megközelítései a városszociológia és más rokon tudományterületek irodalmában. *Tér és Társadalom*, 14, 2–3, 311–321. o.
- Kovács F. (2002a): *Közlekedéstan*. Jegyzet. Széchenyi István Egyetem. Győr
- Kovács Z. (2002b): *Népesség- és településföldrajz*. Egyetemi jegyzet, ELTE Eötvös Kiadó, Budapest, 239. o.
- Közlekedés Fővárosi Tervező Iroda Kft. (2003): *A Közép-magyarországi régió közlekedésfejlesztésének integrált stratégiai terve és operatív programja* – Egyeztetési anyag, Budapest
- KSH (2002a): *Életmód – Időmérleg*. A népesség időfelhasználása 1986/1987-ben, és 1999/2000-ben, Budapest, 503. o.
- KSH (2002b): *Budapest Statisztikai Évkönyve 2001*, Budapest, 412. o.
- KSH (2007): *Budapest Statisztikai Évkönyve 2006*, Budapest, 235. o.
- Mészáros P. (2004): Fenntartható közlekedésfejlesztés a globalizált világban. *Városi Közlekedés*, 54, 2, 58–71. o.
- Mészáros P. (2000): A fenntartható mobilitás felé. In: *Magyarország az ezredfordulón – Közlekedési rendszerek és infrastruktúrák*. (Szerk.: Glatz F). Magyar Tudományos Akadémia, Budapest, 91–108. o.
- Magyar Közút Kht. (2006): *2006. évi keresztmetszeti forgalomszámlálás adatai 1*. Bővített mérőhely kiadvány, Budapest, [http://web.kozut.hu/uploads/media/BOVITETT\\_MEROHELY\\_KIADVANY\\_1\\_2006\\_01.pdf](http://web.kozut.hu/uploads/media/BOVITETT_MEROHELY_KIADVANY_1_2006_01.pdf)
- Szabó Sz. (2006): Adalékok Budapest közlekedésföldrajzi vizsgálatához. In: *III. Magyar Földrajzi Konferencia – Absztrakt kötet*. (Szerk.: Dövényi Z.–Kertész Á.–Kocsis K.), Budapest, 211. o. (CD kiadvány 8 o.)
- Szabó Sz. (2007): Történjen már valami – Közlekedésfejlesztési elképzelések Budapesten, és azok lakossági fogadtatása. *Falu Város Régió*, 3, 28–40. o.
- Tímár J. (1999): Elméleti kérdések a szuburbanizációról. *Földrajzi Értesítő*, 48, 1–2, 7–26. o.
- Tosics I. (2004): Városi fenntarthatóság és Budapest Városfejlesztési Konceptiója. In: *Város vagy világfalu? Önkormányzati szakanyag*. Független Ökológiai Központ, Budapest, 21–37 o.
- Tosics I. (2006): Élhető vagy működő város. *Városi Közlekedés*, 46, 5, 244–251. o.

- Várady T. (2002): Intermodális területek P+R fejlesztésének lehetőségei a Közép-magyarországi régióban. *Városi közlekedés*, 45, 4, 175–187. o.
- Zegras, C. (2000): A városi közlekedés. In: *Magyarország az ezredfordulón – Magyarország településkörnyezete*. (Szerk.: Enyedi Gy). Magyar Tudományos Akadémia, Budapest, 295–320. o.
- 38/1993. sz. önkormányzati rendelet. Fővárosi Közgyűlés.
- 19/2005. sz. önkormányzati rendelet. Fővárosi Közgyűlés.
- 2631/2006 (XI. 29.) sz. ORTT határozat
- 677/2006 (III. 29.) sz. ORTT határozat
- 74/2007. sz. önkormányzati rendelet. Fővárosi Közgyűlés.
- 52/2007. sz. határozat. Dunakanyari és Pilisi Önkormányzatok Többcélú Kistérségi Társulási Tanács