**5. Fenntartható közlekedés Budapesten**

Jelenleg Budapest közlekedésfejlesztése egy városfejlesztéssel kapcsolatos szakmai vita középpontjában áll: a helyi lakosok számára kedvezőbb feltételeket kínáló kompakt város kiépítését támogatók és a vasúti agglomerációs irányzat képviselői között. Véleményünk szerint az agglomeráció és Budapest közigazgatási területe között meglévő kapcsolatrendszer teszi kérdésessé a kompakt város beruházásainak eredményességét: amennyiben a város – közlekedési rendszerének – fejlesztése csak a közigazgatási területre korlátozódik, az a nagyszámú Budapest-környéki lakos igényeit nem veszi figyelembe (akik a közlekedők legnagyobb tömegét adják), ez mindenképpen konfliktusgócok kialakulásához vezet.

A vita azért is érdekes, mert a főváros lakossága évről-évre csökkenést mutat a lakó- és az állandó népességen belül, az agglomerációban élők száma viszont folyamatos növekedést produkál (KSH 2020). Kutatásunkban azokra a kérdésekre keressük a válaszokat, hogy miért gyorsult fel az utóbbi 4 évben a szuburbanizáció folyamata és a kiköltözők több mint 90%-a miért állítja, hogy soha többé nem költözne vissza a településre.

Elemzésünk során bizonyítást nyert, hogy Budapestről az agglomerációba költözők életkörülményei jelentősen javultak, azonban a jobb keresetek miatt mégis vállalják a fővárosba való beutazás nehézségeit is. Ennek következtében növekszik meg egyrészt a belvárosi forgalom, a Budapesti Közlekedési Stratégia szerint a fővárosban 5 millió utazás keletkezik naponta, 2200 közösségi jármű és ezer lakosra vetítve 330 gépjármű közlekedik (BKS 2014).

Az agglomerációba költözőket sújtaná a bevezetésre kerülő torlódási díj, azonban a lakossági kérdőívezés során kiderült, hogy a személygépkocsit használók inkább fizetik a dugódíjat, de az egyéni közlekedés adta „szabadságról” nem mondanak le, így az (kompakt város elképzeléséhez kapcsolódó) intermodális csomópontok legnagyobb arányban azok számára nyújtanak jobb lehetőségeket, akik eddig is a tömegközlekedést részesítették előnyben Budapest belső, zsúfolt területein. A közlekedési rendszer átszervezésével kapcsolatosan az eltérő képzettségű és korú lakossági réteg markánsan eltérő véleményen van, meghatározó, hogy napi közlekedésük során mivel utaznak. Kitűnik, hogy a magasan képzett, napi szinten a személygépkocsit használók között a dugódíj megfizetése nem érheti el a célját, várhatóan nem szorítja vissza az egyéni közlekedést jelentősen.

Az agglomerációs igényeket is figyelembe vevő fejlesztések viszont a természetszerűleg kialakult rendszer működését hozzák a fenntartható fejlődéssel összhangba, elősegítve a hivatásforgalom körülményeinek javulását, egyszerre pedig a jelen vizsgálat tárgyát is képező turisztikai igényeket is. A turisztikai iparág fellendülését kezdetben sok pozitív jelenség kíséri: bevételnövekedés, új, optimális esetben fentartható munkahelyek, javuló településkép, imázsnövekedés, átmenetileg csökkenő bűnözés; csak később rajzolódnak ki a növekvő látogatószámmal érkező kedvezőtlen hatások. A turisták és a helyi lakosok között feszültségre ad okot a zsúfoltság, ami komoly mentális megterhelést jelent elsősorban a helyi lakosság számára, de meg kell említeni a növekvő kereslet hatására érzékelhető árfelhajtó hatást is. Az érkező turisták szabadidejük eltöltése során az éjszaka csendjét megtörik, ezzel zavarva a helyi lakosokat, ami főként Budapest „Bulinegyedét” érinti. Az egyre növekvő közlekedési igények miatt a közlekedési konfliktusok száma is növekedni kezd: a napi rendszerességgel ingázók amúgy is megterhelik a közlekedési hálózatot, amelyhez a turisták az egyre sokszínűbb, közlekedésre használt eszközeikkel bonyolítják a helyzeteket. A főváros közlekedési problémái megoldása során egyszerre kell válaszokat adni a Budapesten lakók számára, az agglomerációs ingázók igényeire a fenntartható fejlődés irányzatait figyelembe véve mind a közlekedés, mind a városfejlesztés során, és a szabályozási környezetet a meglévő eszközhasználattal összeegyeztetni. Egyszerre szükséges a közösségi közlekedési mód népszerűsítése, szolgáltatásainak átalakítása és a növekvő egyéni közlekedés visszaszorítása úgy, hogy ugyan az egyéni közlekedés drága, de olyan szabadságot ad az egyénnek, amivel a közösségi közlekedés „kötött pályája” nem tud versenyezni.

Összegzésként elmondható, hogy az utóbbi 4 évben felgyorsult szuburbanizáció folyamata tovább fog folytatódni, ebben szerepet játszik a főváros zsúfolttá válása, a lakás- és lakásbérletek árának indokolatlan növekedése és a tömegturizmus erősödése is. Turisztikai szempontból a helyi lakosságot irritáló hatásokat egy kompakt város képtelen kezelni, a keresletet szét kell húzni és diverzifikálni kell az agglomeráció irányába. Ha összevetjük a főváros és az agglomeráció lakosságának igényeit, a turisták elvárásait akkor elmondhatjuk, hogy a város közlekedésének jót tenne a megosztott közlekedési eszközök elterjedése és az „okos közlekedés” rendszerének kialakítása.

Milyen megosztott közlekedési lehetőségeket ismer a fővárosban?

Gondolja át, Budapest az egyik legszennyezettebb levegővel rendelkező főváros Európában, milyen közlekedési eszközök használatával lehetne visszaszorítani a CO2 kibocsátást a fővárosban!

Okos tömegközlekedés: önvezető metrók (M4-es metró), elektromos buszok (MOL buszprogram), önjáró, akkumulátoros trolibuszok (Solarisok), önvezető/autonóm elektromos buszok (jelenleg Frankfurt és Bécs).

Megosztott közlekedés, autó, bicikli, robogó, roller, Oszkár,

Okos taxi (E-taxi Bécs),

