BUDAPEST VÁROSFEJLESZTÉSI KONCEPCIÓJA

HELYZETELEMZÉS - MELLÉKLETEK

10 BUDAPEST KÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRÁJA

VISSZA A KEZDŐLAPRA

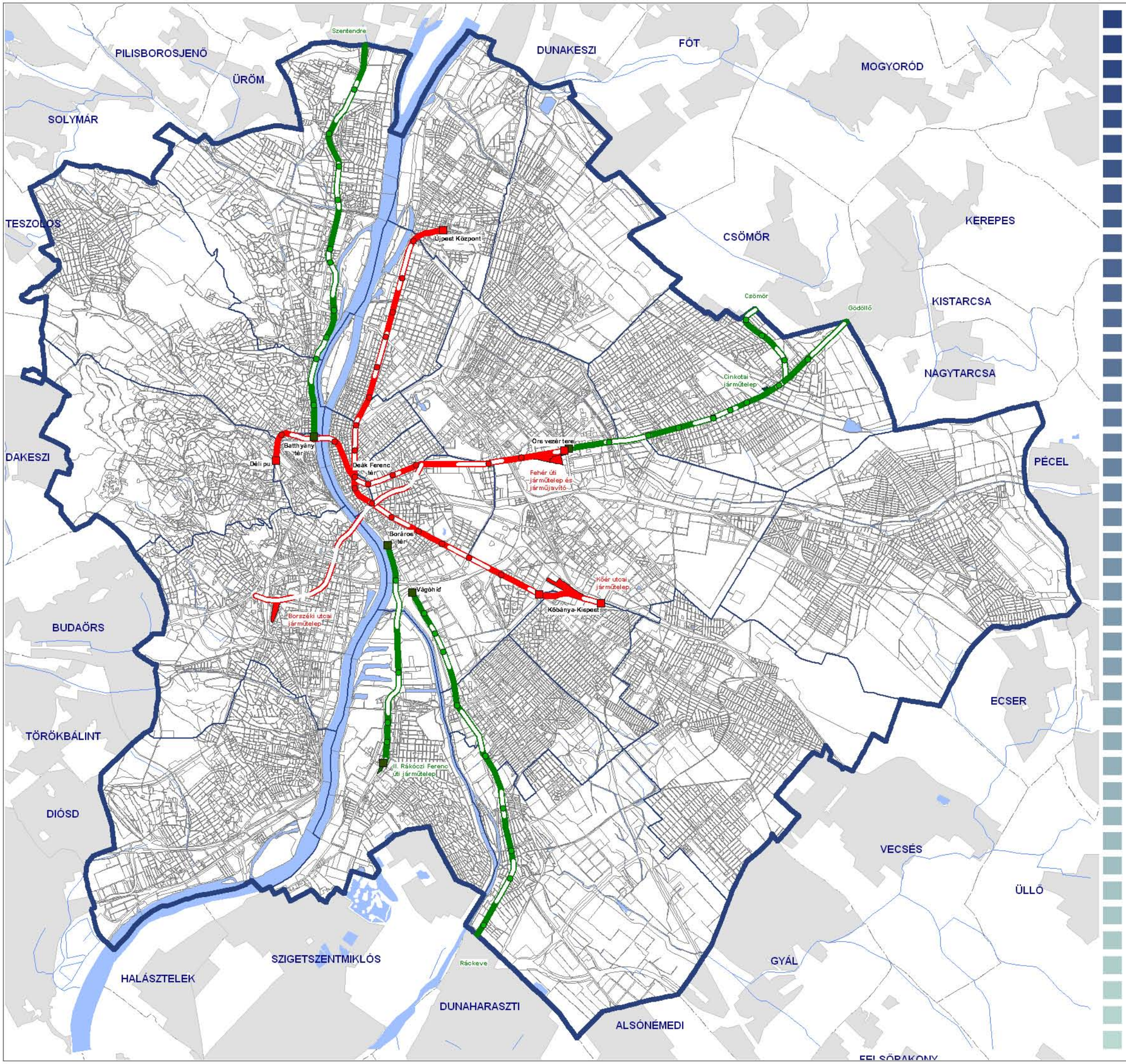
2011. OKTÓBER

10. BUDAPEST KÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRÁJA

10.1. KÖZFORGALMÚ KÖZLEKEDÉS

JELENLEGI GYORSVASÚTI HÁLÓZAT

BUDAPEST



Jelmagyarázat:

- Metró vonal
- Épülő metró vonal
- Metró járműtelep, járműjavító
- Metró végállomás/megálló
- HÉV vonal
- HÉV járműtelep
- HÉV végállomás/megálló

BUDAPEST FŐVÁROS VAGYONKEZELŐ HOLDING ZRT.

BFVT Kft.

2011. OKTÓBER HÓ

JELENLEGI VILLAMOS HÁLÓZAT

BUDAPEST

Jelmagyarázat:

- Villamos útvonal
- Villamos remiz
- Villamos végállomás/megálló

Pozsonyi utcai remíz
Mexikói úti remíz
Bosnyák téri remíz
Budakeszi úti remíz
fogaskerekű remíz
Salgótarjáni úti remíz
Orczy téri remíz
Csóka utcai remíz
Lenkey utcai remíz
Száva utcai remíz
Fehérvári úti remíz

PILISBOROSJENŐ
ÜRÖM
SOLYMÁR
DUNAKESZI
FÓT
MOGYORÓD
TESZOLOS
CSÖMÖR
KEREPES
KISTARCSA
NAGYTARCSA
DAKESZI
PÉCEL
BUDAÖRS
TÖRÖKBÁLINT
DIÓSD
ECSER
VECSÉS
ÜLLŐ
SZIGETSZENTMIKLÓS
HALÁSZTELEK
DUNAHARASZTI
ALSÓNÉMEDI
GYÁL

2011. OKTÓBER HÓ

JELENLEGI TROLIBUSZ HÁLÓZAT

BUDAPEST

PILISBOROSJENŐ
ÜRÖM
SOLYMÁR
DUNAKESZI
FÓT
MOGYORÓD
TESZOLOS
CSÖMÖR
KEREPES
KISTARCSA
NAGYTARCSA
DAKESZI
PÉCEL
Pongrácz úti garázs
BUDAÖRS
TÖRÖKBÁLINT
DIÓSD
ECSER
VECSÉS
ÜLLŐ
HALÁSZTELEK
SZIGETSZENTMIKLÓS
DUNAHARASZTI
ALSÓNÉMEDI
GYÁL
FELSŐPAKONY

Jelmagyarázat:

- Trolibusz útvonal
- Trolibusz garázs
- Trolibusz megálló
- Trolibusz végállomás

BUDAPEST FŐVÁROS VAGYONKEZELŐ KÁROLY ZRT.

BFVT Kft.

2011. OKTÓBER HÓ

JELENLEGI AUTÓBUSZ HÁLÓZAT

BUDAPEST

Jelmagyarázat:

- Busz útvonal
- Busz garázs
- Busz végállomás
- Busz megálló

PILISBOROSJENŐ
ÜRÖM
SOLYMÁR
TESZOLOS
DUNAKESZI
FÓT
MOGYORÓD
CSÖMÖR
KEREPES
KISTARCSA
NAGYTARCSA
PÉCEL
ECSER
BUDAÖRS
TÖRÖKBÁLINT
DIÓSD
VECSÉS
ÜLLŐ
GYÁL
SZIGETSZENTMIKLÓS
HALÁSZTELEK
DUNAHARASZTI
ALSÓNÉMEDI
FELSŐPAKONY

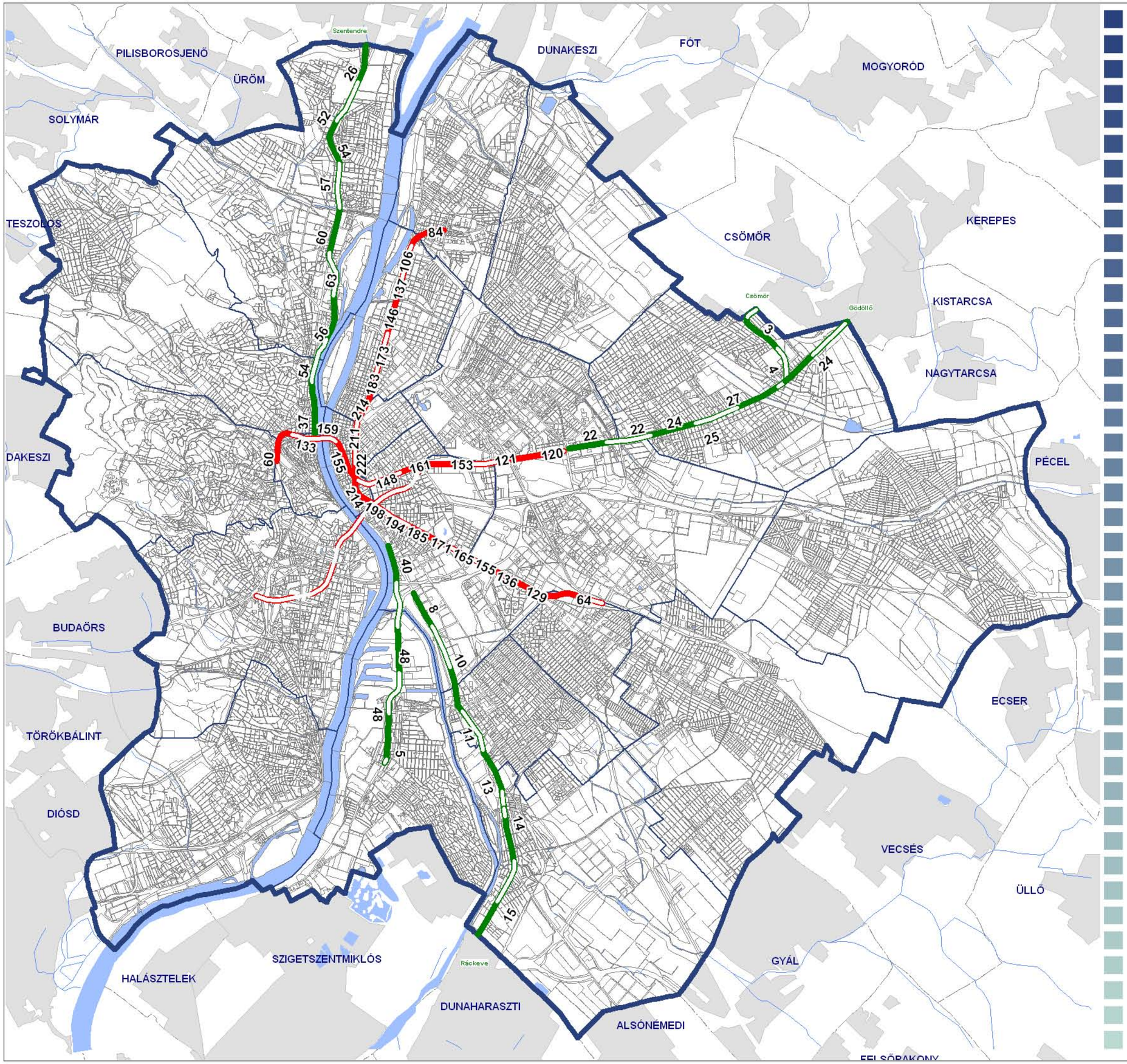
IV. kerület
III. kerület
Dunakeszi
Solymár
Pomázi úti garázs
Nagykovácsi
Budakeszi
Kistarcsa
Cinkotai úti garázs
Pécel
Pongrácz úti garázs
Ajnácskő utcai garázs
Budaörs
Törökbálint
Gyömrői úti járműjavító
Méta utcai garázs
Liszt Ferenc repülőtér
Diósd
Gyál
XXI. kerület
XXII. kerület Szigetszentmiklós

BFVT Kft.

2011. OKTÓBER HÓ

UTASFORGALOM
A GYORSVASÚTI HÁLÓZATON
2007

BUDAPEST



Jelmagyarázat:

- Metró vonal
- Épülő metró vonal
- HÉV vonal
- 12 — 1000 utas/nap/2irány

BFVT Kft.

2011. OKTÓBER HÓ

UTASFORGALOM
A GYORSVASÚTI HÁLÓZATON
2011

BUDAPEST

Jelmagyarázat:

- Metró vonal
- Épülő metró vonal
- HÉV vonal
- 12 — 1000 utas/nap/2irány

PILISBOROSJENÖ
ÜRÖM
SOLYMÁR
Szentendre
DUNAKESZI
FÓT
MOGYORÓD
TESZLOS
CSÖMÖR
KEREPES
Csömör
Gödöllő
KISTARCSA
NAGYTARCSA
DAKESZI
PÉCEL
BUDAÖRS
TÖRÖKBÁLINT
DIÓSD
ECSER
VECSÉS
ÜLLŐ
GYÁL
SZIGETSZENTMIKLÓS
Ráckeve
HALÁSZTELEK
DUNAHARASZTI
ALSÓNÉMEDI
FELSŐPAKONY

BFVT Kft.

2011. OKTÓBER HÓ

UTASFORGALOM A VILLAMOS HÁLÓZATON 2007

BUDAPEST

Jelmagyarázat:

Villamos útvonal

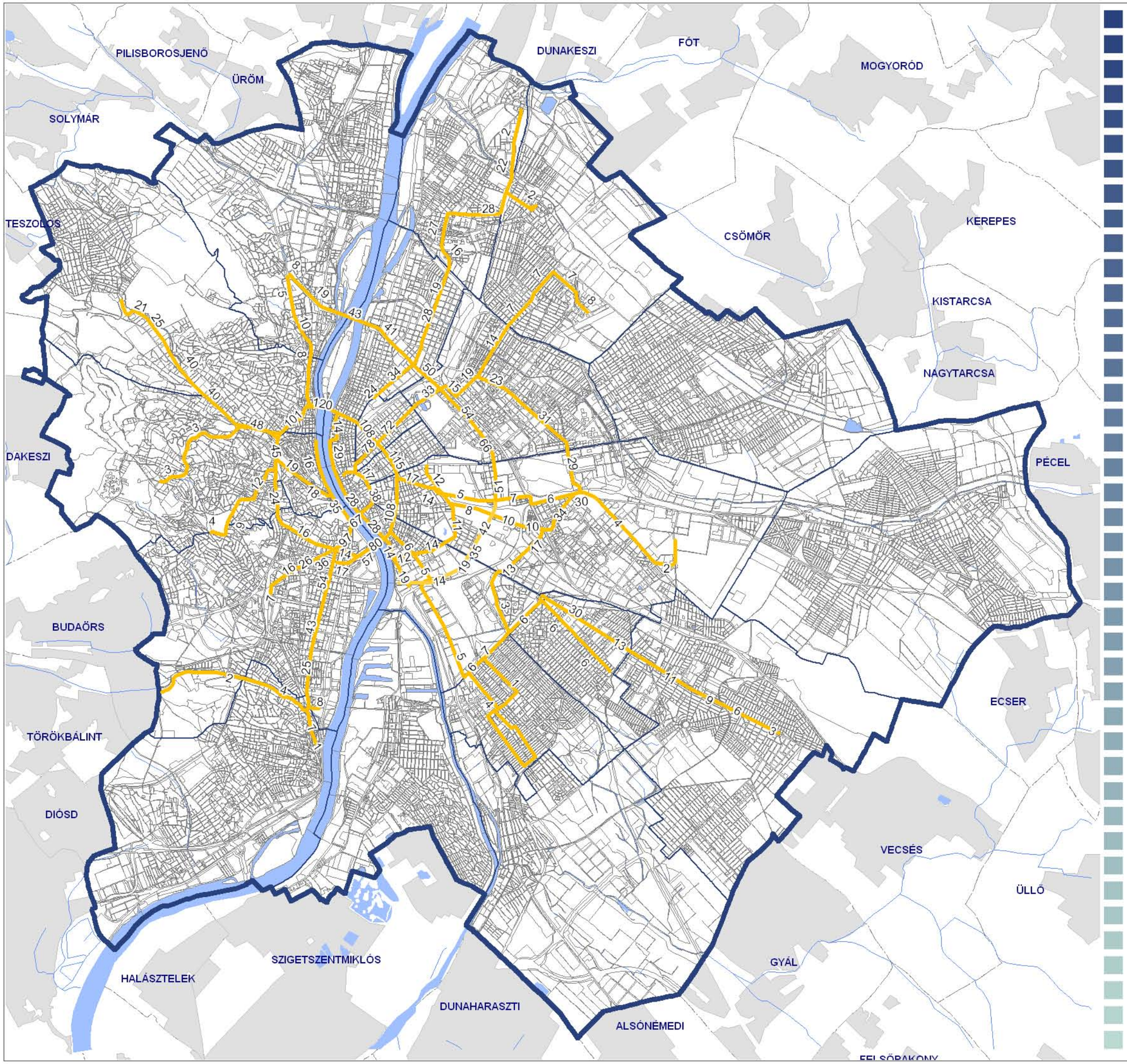
6 1000 utas/nap/2 irány

PILISBOROSJENŐ
ÜRÖM
SOLYMÁR
DUNAKESZI
FÓT
MOGYORÓD
TESZOLOS
CSÖMÖR
KEREPES
KISTARCSA
NAGYTARCSA
DAKESZI
PÉCEL
BUDAÖRS
TÖRÖKBÁLINT
DIÓSD
ECSER
VECSÉS
ÜLLŐ
GYÁL
SZIGETSZENTMIKLÓS
HALÁSZTELEK
DUNAHARASZTI
ALSÓNÉMEDI
FELSŐPAKONY

2011. OKTÓBER HÓ

UTASFORGALOM A VILLAMOS HÁLÓZATON 2011

BUDAPEST



Jelmagyarázat:

Villamos útvonal

6 1000 utas/nap/2 irány

2011. OKTÓBER HÓ

UTASFORGALOM
A TROLIBUSZ HÁLÓZATON
2007

BUDAPEST

PILISBOROSJENÖ
ÜRÖM
SOLYMÁR
DUNAKESZI
FÓT
MOGYORÓD
TESZLOS
CSÖMÖR
KEREPES
KISTARCSA
NAGYTARCSA
DAKESZI
PÉCEL
BUDAÖRS
TÖRÖKBÁLINT
DIÓSD
ECSER
VECSÉS
ÜLLŐ
GYÁL
SZIGETSZENTMIKLÓS
HALÁSZTELEK
DUNAHARASZTI
ALSÓNÉMEDI
FELSŐRÁKOS

Jelmagyarázat:

Trolibusz útvonal

4 1000 utas/nap/2 irány

2011. OKTÓBER HÓ

UTASFORGALOM
A TROLIBUSZ HÁLÓZATON
2011

BUDAPEST

Jelmagyarázat:

Trolibusz útvonal

4 1000 utas/nap/2 irány

PILISBOROSJENŐ
ÜRÖM
SOLYMÁR
DUNAKESZI
FÓT
MOGYORÓD
TESZLOS
CSÖMÖR
KEREPES
KISTARCSA
NAGYTARCSA
DAKESZI
PÉCEL
BUDAÖRS
TÖRÖKBÁLINT
DIÓSD
ECSER
VECSÉS
ÜLLŐ
GYÁL
SZIGETSZENTMIKLÓS
HALÁSZTELEK
DUNAHARASZTI
ALSÓNÉMEDI
FELSŐRÁKOS

2011. OKTÓBER HÓ

UTASFORGALOM AZ AUTÓBUSZ HÁLÓZATON 2007

BUDAPEST

Jelmagyarázat:

Busz útvonal

3 1000 utas/nap/2irány

PILISBOROSJENŐ
ÜRÖM
SOLYMÁR
DUNAKESZI
FÓT
MOGYORÓD
TESZLOS
CSÖMÖR
KEREPES
KISTARCSA
NAGYTARCSA
DAKESZI
PÉCEL
BUDAÖRS
ECSER
TÖRÖKBÁLINT
DIÓSD
VECSÉS
ÜLLŐ
HALÁSZTELEK
SZIGETSZENTMIKLÓS
DUNAHARASZTI
ALSÓNÉMEDI
GYÁL
FELSŐPAKONY

BFVT Kft.

2011. OKTÓBER HÓ

UTASFORGALOM AZ AUTÓBUSZ HÁLÓZATON 2011

BUDAPEST

Jelmagyarázat:

Busz útvonal

3 1000 utas/nap/2irány

PILISBOROSJENŐ
ÜRÖM
SOLYMÁR
DUNAKESZI
FÓT
MOGYORÓD
TESZTOLOS
CSÖMÖR
KEREPES
KISTARCSA
NAGYTARCSA
DAKESZI
PÉCEL
BUDAÖRS
ECSER
TÖRÖKBÁLINT
DIÓSD
VECSÉS
ÜLLŐ
HALÁSZTELEK
SZIGETSZENTMIKLÓS
DUNAHARASZTI
ALSÓNÉMEDI
GYÁL
FELSŐPAKONY

BUDAPEST FŐVÁROS VAGYONKEZELŐ KÖZPONT ZRT.

BFVT Kft.

2011. OKTÓBER HÓ

A TERÜLETFELHASZNÁLÁSI EGYSÉGEK KÖZFORGALMÚ KÖZLEKEDÉSI POTENCIÁLJA

BUDAPEST

PILISBOROSJENŐ
ÜRÖM
SOLYMÁR
DUNAKESZI
FÓT
MOGYORÓD
METESZOLOS
CSÖMÖR
KEREPES
KISTARCSA
NAGYTARCSA
BUDAKESZI
PÉCEL
BUDAÖRS
TÖRÖKBÁLINT
DIÓSD
ECSER
VECSÉS
ÜLLŐ
HALÁSZTELEK
SZIGETSZENTMIKLÓS
DUNAHARASZTI
ALSÓNÉMEDI
GYÁL
FELSŐPAKONY

Jelmagyarázat:

- Kiemelkedő színvonalú ellátás
- Magas színvonalú ellátás
- Jó színvonalú ellátás
- Megfelelő ellátás
- Ellátatlan
- Ellátást nem igénylő területek
- Megállók

BUDAPEST FŐVÁROS VAGYONKEZELŐ ZRT.
BFVT Kft.
URBANISTUDIO KFT.
MŰ-HELY ZRT.

2011. OKTÓBER HÓ

10.2. TÁVOLSÁGI ÉS HELYKÖZI AUTÓBUSZ KÖZLEKEDÉS-ELEMZÉS A FŐVÁROSBAN ÉS AZ AGGLOMERÁCIÓBAN

10.2.1. Térbeli kínálat- Időbeni kínálat

A Volánbusz járatok közlekedése igazodni kellene a csatlakozó kötöttpályás forgalomhoz.

A csatlakozások gyakorisága és iránya függ:

- a kötöttpályás forgalom követési idejétől;
- a kötöttpályás utazási igény irányától;
- a felmerülő utazási igény nagyságától;
- a rendelkezésre álló Volánbusz kapacitástól;
- a csatlakozó vonal hosszától, menetidejétől;
- a közúti forgalom nagyságától

A fenti szempontok és a gazdaságosság figyelembe vételével a Volánbusz kapcsolat biztosítandó:

- az első és utolsó vonatokhoz/tól és
- a köztes időszakban a frekventált vonatokhoz.

10.2.2. Térbeli és időbeli kínálat, autóbusz (2010.)

Az elővárosi vasútvonalakra ráhordó autóbusz szolgáltatás térbeli és időbeli kínálata:

<u>Időszakos 30 perces követés:</u>

- A Szobi (70.sz.) vasútvonalon:
  Vámosmikola - Szob
- A Hatvani (80.sz.) vasútvonalon:
  Lőrinci – Hatvan, Isaszeg – Gödöllő
  Veresegyház – Gödöllő
- A Szolnok - Újszászi (120.sz.) vonalon:
  Kóka – Sülysáp, Úri – Sülysáp
  Monor - Gyömrő
- A Szolnok-Ceglédi (100.sz.) vonalon:
  Újszilvás – Cegléd, Gyömrő - Monor
  Jászkarajenő – Cegléd
- A Tatabányai (1.sz.) vasútvonalon:
  Felcsút – Bicske, Etyek - Biatorbágy
- Az Esztergomi (2.sz.) vasútvonalon:
  Dorog – Piliscsaba

<u>Időszakos 20 perces követés:</u>

- A Szobi (70.sz.) vasútvonalon:
  Fót – Dunakeszi, Dunakeszi - Budapest
- A Hatvani (80.sz.) vasútvonalon:
  Hort – Hatvan, Verseg – Aszód
  Vácszentlászló – Gödöllő
  Dány – Isaszeg, Aszód - Budapest
- A Szolnok - Újszászi (120.sz.) vonalon:
  Tóalmás – Tápiószecső,
  Tápióság – Tápiószecső
- A Szolnok-Ceglédi (100.sz.) vonalon:
  Nagykáta – Cegléd, Páond – Monor
  Monor - Budapest
- A Székesfehérvári (30.sz.) vonalon:
  Tárnok – Érd
- A Tatabányai (1.sz.) vasútvonalon:
  Tarján – Tatabánya, Bicske - Biatorbágy

<u>Időszakos 15 perces követés:</u>

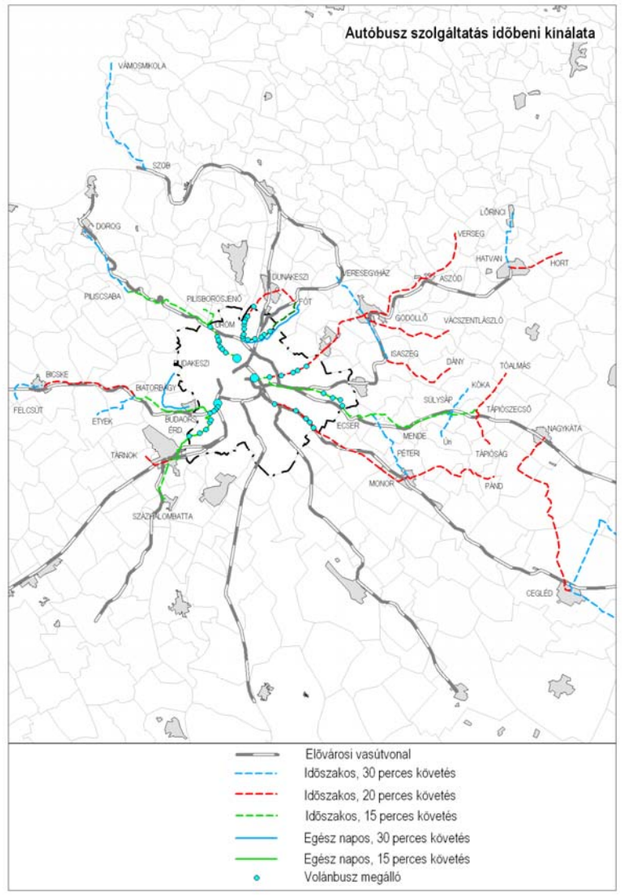
- A Veresegyházi (71.sz.) vasútvonalon:
  Fót – Budapest
- A Szolnok - Újszászi (120.sz.) vonalon:
  Tápiószecső – Budapest
- A Pusztaszabolcsi (40.sz.) vonalon:
  Százhalombatta– Érd
- A Tatabányai (1.sz.) vasútvonalon:
  Tata – Tatabánya, Környe – Tatabánya
  Biatorbágy - Budapest
- Az Esztergomi (2.sz.) vasútvonalon:
  Pilisborosjenő – Üröm, Piliscsaba – Bp.

<u>Egész napos 30 perces követés:</u>

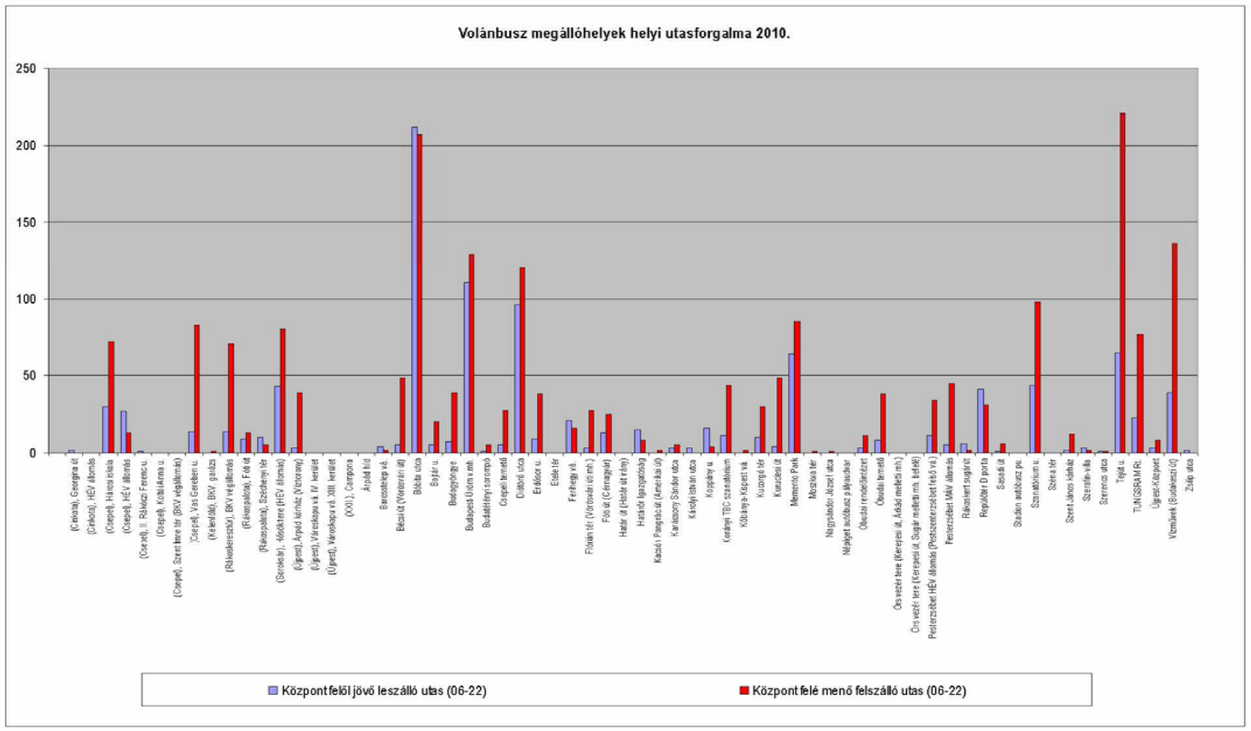
- A Veresegyházi (71.sz.) vasútvonalon:
  Fót – Budapest
- A Tatabányai (1.sz.) vasútvonalon:
  Budakeszi – Budaörs

<u>Egész napos 15 perces követés:</u>

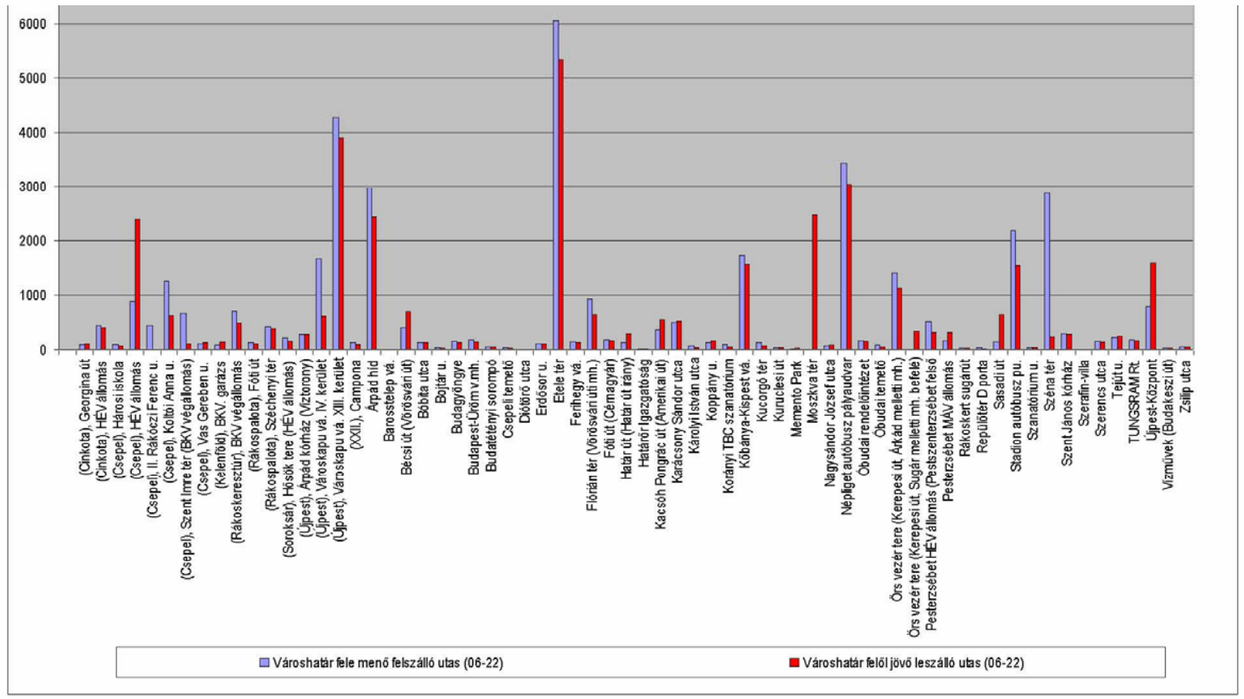
- A Székesfehérvári (30.sz.) vonalon:
  Érd – Budapest



Az autóbusz szolgáltatás időbeni kínálata



Központ felől leszálló utas: 1027.
Központ felé felszálló utas: 2036.



Összes felszálló a városhatár felé: 39396 utas.
Összes leszálló a városhatár felől: 36324 utas.

10.3. KÖZÚTI KÖZLEKEDÉS

A felvétel célja

A Központi Statisztikai Hivatal alapos előkészítés után, a 2009. évre vonatkozóan, a LUSZ-adatgyűjtés mintáját alkotó 15 ezer háztartásra, illetve az ezeket alkotó kb. 38 ezer személyre kiterjedően országos felvételt hajtott végre. Ennek során a **háztartások** tagjait négy alkalommal (januárban, áprilisban, júliusban és októberben) kérdezték meg az összeírók egy adott napon tett utazásaikról.

Budapesten a lakosság arányában 3000 háztartás felvételét tervezték, de a választ megtagadók következtében gyakorlatilag **2000** háztartást kérdeztek ki.

A mérés a rendszeres napi tevékenységet kiszolgáló közlekedési célok, eszközök feltérképezésére szolgál: a munkahelyre/iskolába járás, illetve más célból történő közlekedés, a városok/kistelepülések lakóinak, a különböző korosztályok, nemek, iskolai végzettségűek, gazdasági aktivitásúak közlekedési szokásai, az utazások időbeni hullámzása és az átszállások vizsgálata.

Nem volt tárgya a vizsgálatnak a foglalkozás körében megvalósult, a munkavégzéshez kapcsolódó napi közlekedési eszközhasználat. A felvételnek nem képezték tárgyát továbbá a többnapos utazások részeként megtett utazások sem. A felvételnek nem volt célja a tízpercesnél rövidebb gyalogutak, a munkahelyekről megtett utak, valamint a többnapos utazás részeként tett utak vizsgálata.

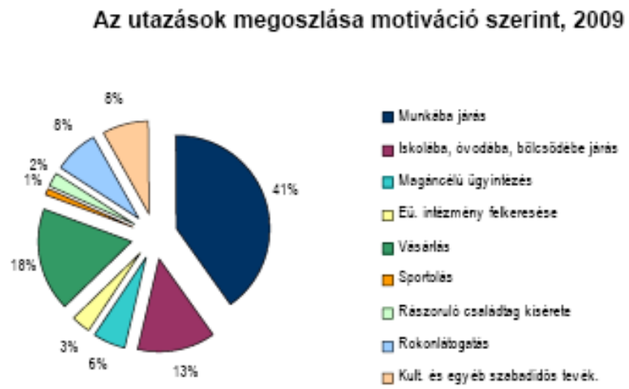
Az utazás definíciója a felvételnél: a helyi lakosoknál a lakóhely és cél között megtett út, (kiinduló utazás) ami több közlekedési eszközt és módot is jelenthet. (A visszautakat nem számolták.)

A felvételből honnan- hová utasáramlási adatokat nem állítottak elő, de az utazási szokásjellemzők, valamint egyes fajlagos adatok megállapítására és összehasonlításra alkalmasak az eredmények.

A lakosság napi közlekedésének összefoglaló jellemzői

A település mérete talán a legjelentősebb tényező a közlekedési szokások alakulásának tekintetében. Ezen belül is Budapest egy külön kategóriát jelent, az itt élők az országos átlagnál lényegesen kisebb arányban használják a

személygépkocsit és gyakrabban a tömegközlekedést. Általánosságban megállapítható, hogy minél kisebb lélekszámú településen él valaki, annál hosszabb utazásokat kell tennie, de ez nincs feltétlenül arányban az utazás időigényével. A nagyobb településen lakók általában nem hagyják el a település határát, így csak lassabban tudnak haladni, mint a helyközi utazók, a fővárosban kirívóan lassú az előrejutás. A napi közlekedések 40%-a munkába járás miatt történik. A közlekedő személyeket tekintve a munkahely a lakóhelytől átlagosan 13 kilométerre van, elérése 26 percet vesz igénybe. A fővárosiaknak, bár földrajzilag közelebb laknak a munkahelyükhöz (11 km), ennek megtétele azonban átlagosan félóránál tovább tart.Belső zöldfelületi kapcsolatok, vízmenti rekreációs területek



Az utazások megoszlása indokok szerint, országos adat

A közösségi és egyéni közlekedés közötti választás okai, tényezői

A környezettudatos közlekedést a jövőben el lehet várni a lakosságtól, de azt a környezetbarátabb közlekedési alternatívákat előtérbe helyező kormányzati és helyi intézkedésekkel is serkenteni kell. Egyelőre úgy tűnik, hogy a törekvések sokkal inkább a személygépkocsi-közlekedés megnehezítését (egyre kiterjedtebb és drágább parkolózónák létrehozásától a dugódíj esetleges bevezetéséig), mintsem a közösségi közlekedés vonzóvá tételét (P+R-parkolók létesítése, busz- és kerékpársávok kialakítása) szolgálják. A fővárosban a tömegközlekedés használatának a jelenleginél szélesebb körben történő igénybevételének számos akadálya van.

Vonaljegyárak és a jövedelemhez viszonyított arányuk egyes közép-európai nagyvárosokban

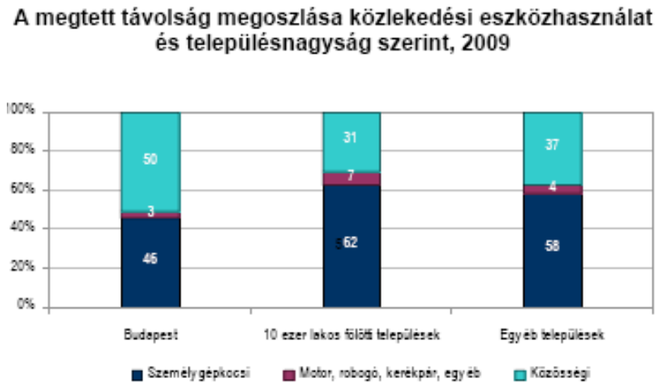
Megnevezés	Budapest	Pozsony	Bécs	Prága
Vonaljegy ára, euró	1,1[b]	0,7[c]	1,8[d]	1,0[e]
Alkalmazásban állók átlagos bruttó havi keresete, euró[a]	367	399	1584	505
Vonaljegyár aránya a bruttó havi keresethez, (%)	0,31	0,18	0,11	0,11

a) Forrás: Eurostat – országos adatok.
b) Forrás: www.bkv.hu
c) Forrás: www.imhd.zoznam.sk/ba
d) Forrás:www. wien.gv.at
e) Forrás: www.czso.cz

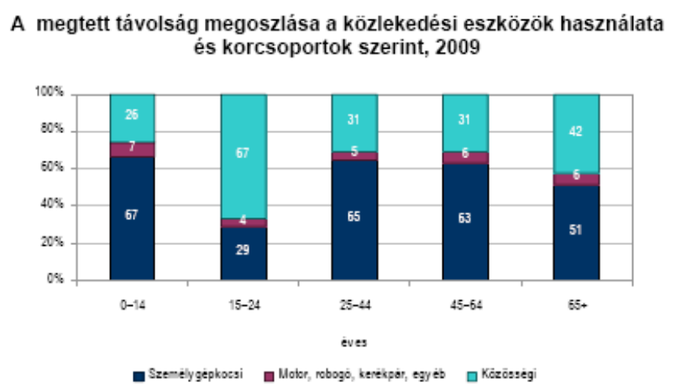
Vonaljegyárak és keresetek a környező fővárosokban 2009.

A közlekedési eszközök igénybevétele a főváros viszonylatában az országos átlaghoz képest jelentős eltéréseket mutat. Az itt élők a személygépkocsit kisebb (20%), a közösségi közlekedést nagyobb (46%) arányban említették, a kerékpáros közlekedés (1%) azonban itt messze nem éri el az országos szintet. A budapestiek autóhasználati szokásai abban is eltérnek az ország más területeitől, hogy az itt élők másoknál nagyobb arányban használják egyedül a személygépkocsit. A fenti adatokat nagymértékben árnyalja, hogy az egyéni közlekedés (elsősorban személygépkocsi) esetében egyáltalán nem jellemző a közlekedési eszköz/mód váltása az utazás során, míg a közösségi közlekedés (pl. busz, villamos, metró) esetében igen.

A megtett távolság tekintetében a budapestiek közel fele-fele arányban veszik igénybe a közösségi közlekedés lehetőségét, illetve a személygépkocsit. A fővároson kívül a személygépkocsi-használat aránya 60% körüli.



A munkába járást országosan az aktív népesség 43%-a, a fővárosban lakók 36%-a oldja meg személygépkocsival. A budapestiek személygépkocsi-használati szokásairól megállapítható, hogy az összes közlekedéshez mért arányát tekintve lényegében állandó, autóvezetőként a megtett utazások a hét minden napján, illetve minden napszakban 20–30% közötti részesedést tesznek ki. Lényeges különbség a kocsik kihasználtságában mutatkozik, mivel hétköznapokon többnyire csak a gépkocsivezető ül az autóban, a hétvégék a családi programoké, ezzel együtt a közös utazásoké a főszerep. A budapestiek 32%-a jut el munkahelyére a személygépkocsi vezetőjeként, míg az utasként közlekedők aránya ennél a motivációnál igen alacsony. A személygépkocsi tulajdonosai a legzsúfoltabb időszakokban sem hajlandók megválni járművüktől, erre utal az, hogy a személygépkocsi vezetőjeként tett utazások aránya a reggeli, illetve a délutáni csúcsforgalmi időszakban sem esik az átlagos szint alá. Érdekes megállapításokra ad lehetőséget az adatok korcsoportok szerinti vizsgálata. A 15 év alatti korosztályba tartozókat jellemzően személygépkocsival viszik az úti céljukhoz, iskolába, óvodába, ők a távolság több mint 2/3-át így teszik meg, 15–24 éves korban a közösségi közlekedés válik meghatározóvá, majd 25–64 év közötti korban a személygépkocsi használata (64%), ezen belül annak vezetése kerül túlsúlyba, ezt követően kiegyenlítettebb képet mutat az egyes közlekedési eszközökkel megtett távolság eloszlása.



A megtett út megoszlása korcsoport és eszközök között

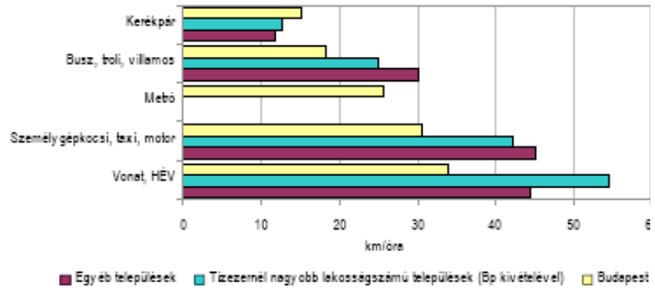
Jelentős különbség mutatkozik a férfiak és a nők közlekedési szokásai között, a kormány többnyire még mindig a férfiak kezében van. A férfiak a megtett távolság közel felét személygépkocsi vezetőjeként teszik meg, a nők körében ez az arány 17%. Ők gyakrabban veszik igénybe az autót utasként, és lényegesen többet használják a közösségi közlekedést.

Az átszállások a helyi, nagyvárosi, így elsősorban a budapesti közlekedésre jellemzőek, az itt élők utazásainak negyedében van legalább egyszeri érintettség, az ország más területein élőknél nagyon csekély (4%) ez az arány. A budapestiek elsősorban a munkába járás esetén nem tudják elkerülni az átszállást, az utazások több mint 1/3-a esetén legalább egyszer szükség van erre. A Pest megyében élők Budapestre személygépkocsival történő utazásaik során jellemzően nem váltanak közlekedési eszközt, nem „teszik le" az autójukat, hogy a fővárosi tömegközlekedést vegyék igénybe.

A közlekedésre fordított idő és haladási sebesség

Az úti cél elérése átlagosan 24 perc, ezen belül Budapesten 29, az ország más településein 21–26 perc. A munkába járás szempontjából a legkedvezőbb helyzetben a nagyvárosokban – Budapest kivételével – élők vannak, akiknek 22–23 percig tart elérni a munkahelyükre, a 10 ezer lakosnál kisebb településeken ez 26–27 perc, a fővárosban 33 perc.

Közlekedési eszközökkel elérhető átlagsebesség lakóhely szerint

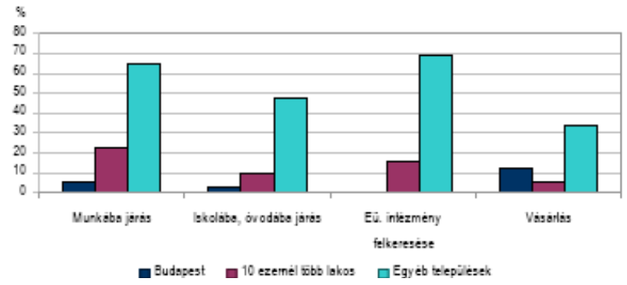


Utazási sebesség a településeken, 2009

A napi ingázás közlekedési vonatkozásai

Ezek közül a munkába járás kiemelkedő jelentőségű, hiszen az ország egészét illetően a foglalkoztatottak 35%-a kénytelen naponta lakóhelyétől távolra ingázva munkát végezni. Még Budapest esetében is meghaladja az 5%-ot ez az arány, igazán figyelemreméltó – ha nem is meglepő – az a tapasztalat, hogy a település méretének csökkenésével drámaian növekszik az ingázók aránya. Hasonló a helyzet a vásárlásokkal is, melyek esetében a munkába járásnál is szélsőségesebb az eloszlás. Budapestnél érdemes kiemelni, hogy mivel számos bevásárlóközpont települt ki az agglomerációba (Budaörs, Fót stb.), a fővárosiak napi vásárláscélú utazásaik több mint egytizedét Budapesten kívül valósítják meg.

Ingázás aránya motiváció és településnagyság szerint, 2009



A napi utazások szezonális és napi eloszlási jellemzői

A napi közlekedési szokásokra is jellemző a szezonalitás, de a hét napjai is erősen befolyásolják a közlekedések számát és céljait. Tavasszal és ősszel 50%-nál nagyobb a közlekedési aktivitás, télen azonban elmarad ettől, nyáron pedig – az iskolai szünet, valamint a szabadságolások következtében – 43%-ra csökken.(Itt csak a lakóhelyről kiinduló utazásokat veszik figyelembe a gyalogutak kivételével.

Pl. a 60%-os aktivitást az jelenti, hogy a lakosság ennyi százaléka indít utazást.)

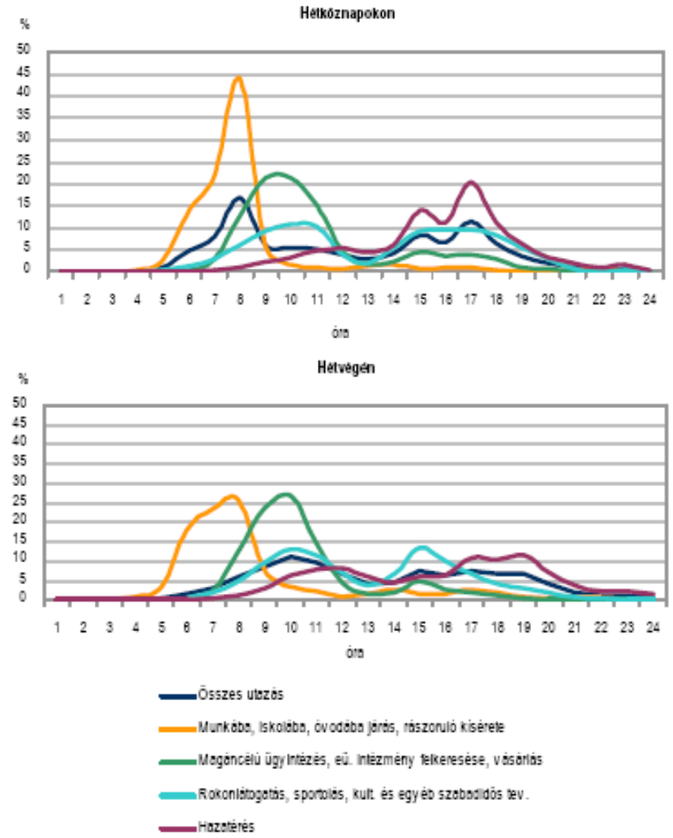
Közlekedési aktivitás, 2009



Közlekedési aktivitás évszakonként

Az utazások számának napon belüli hullámzására a lakótelepülés mérete szinte semmilyen hatással nincs, ezzel szemben a közlekedő személy kora, illetve ezzel összhangban a motiváció meghatározó szerepet játszik abban. A 0–14 év közötti gyermekek jellemzően 7–8 óra között indulnak el otthonról, és 16–17 óra között indulnak haza, nem függetlenül attól, hogy ez egybeesik a 25–44 évesek utazásainak napi ritmusával. Ezeknek az utazásoknak a jelentős része a bölcsödébe/ óvodába/iskolába járó gyerekekhez, valamint az őket kísérő szülőkhöz kötődik. A 15–24 éves korosztályba tartozók már önállóan közlekednek, és bár az indulásaik többnyire egybeesnek a korábban említettekével, a hazatérésük azonban annál korábbi, ők gyakran már 14–15 óra között hazaindulnak. Az idős korosztályba tartozók elsősorban a délelőtti órákban indulnak el, a nap további részében már inkább otthon maradnak.

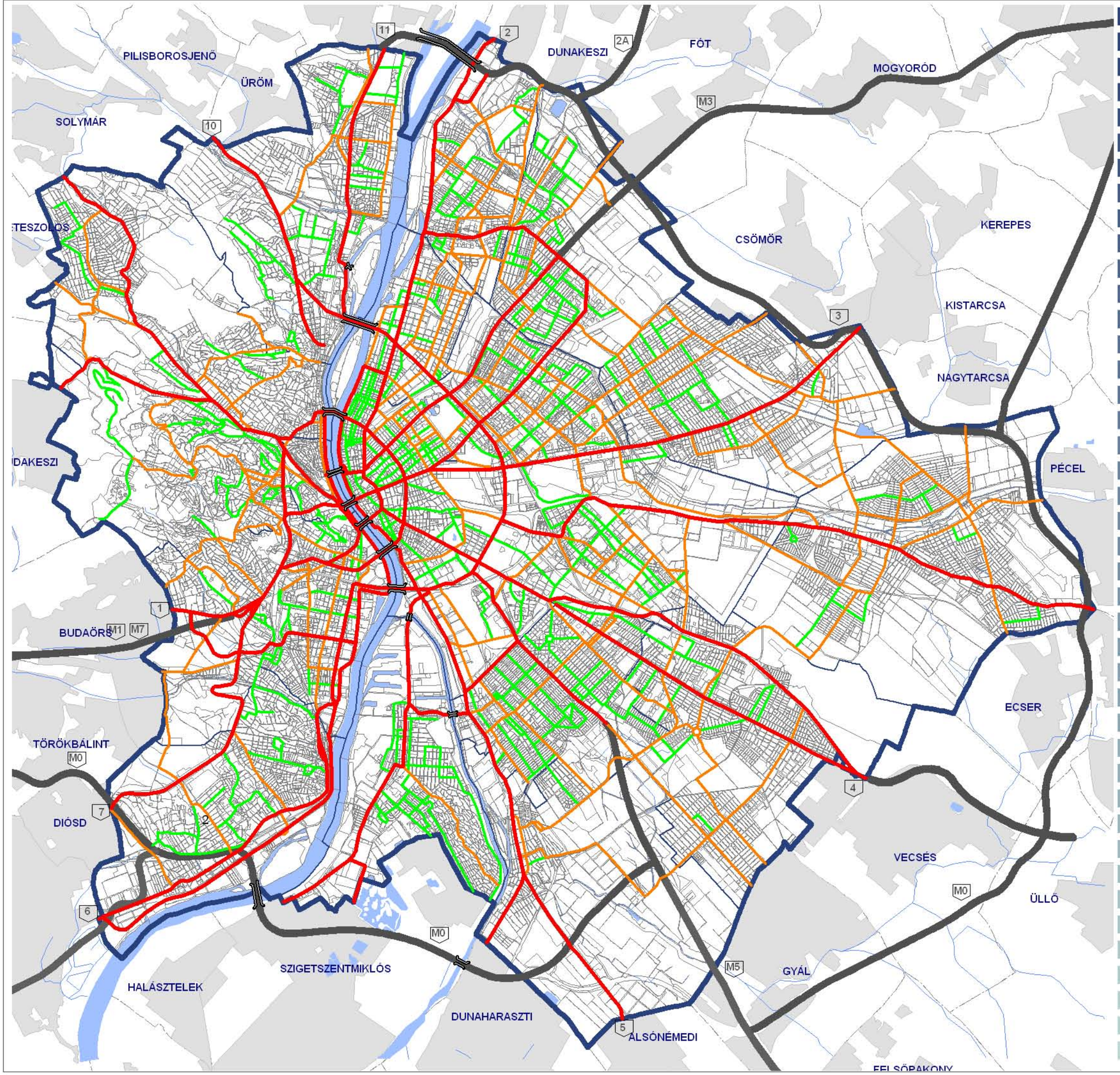
Utazások megoszlása az indulások időpontja szerint



Az utazások eloszlása napszakonként

JELENLEGI KÖZÚTHÁLÓZAT

BUDAPEST



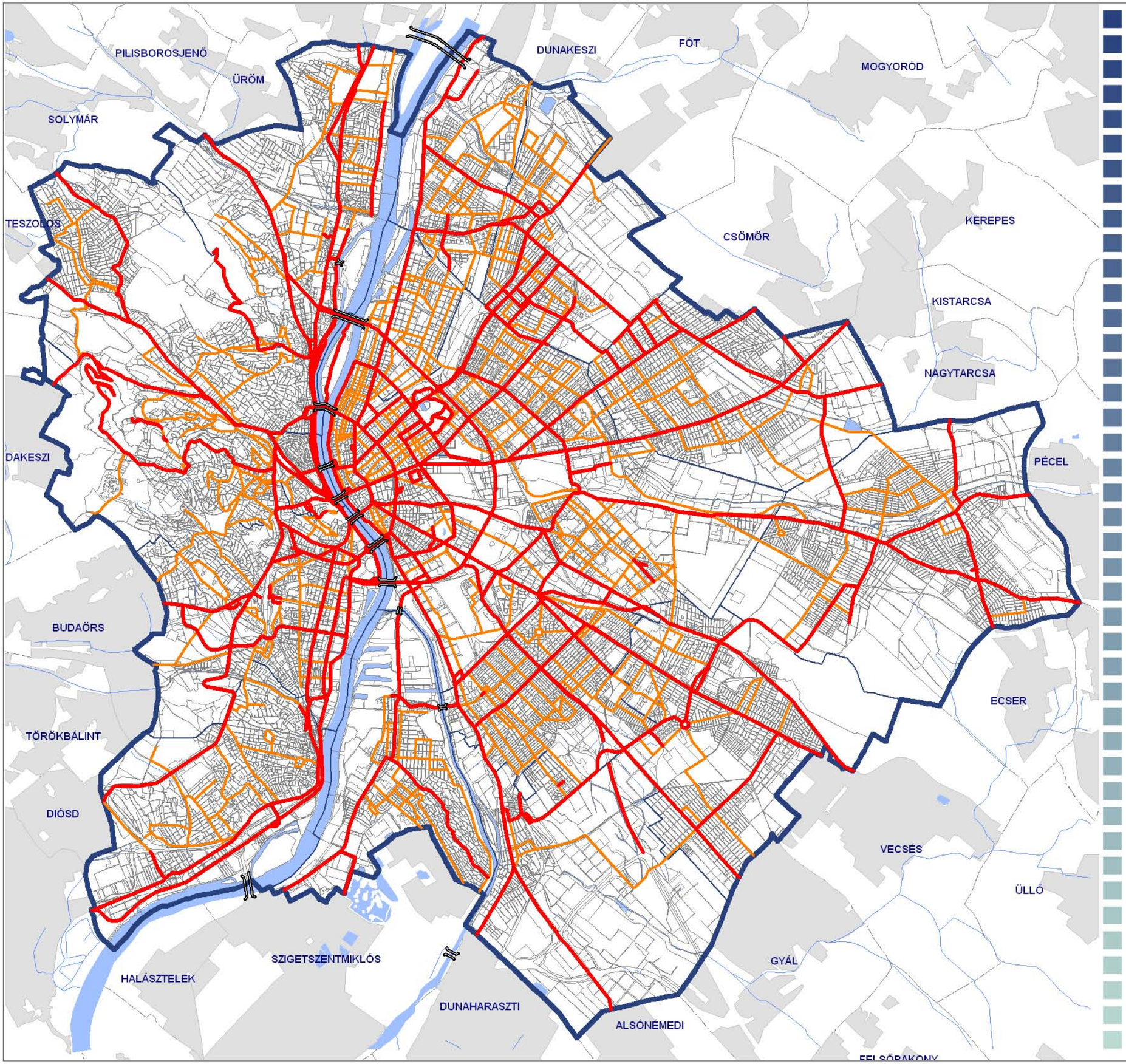
Jelmagyarázat:

- Gyorsforgalmi út
- I.rendű főút
- II.rendű főút
- Gyűjtőút
- Lakóút

2011. OKTÓBER HÓ

JELENLEGI KÖZÚTHÁLÓZAT A FŐVÁROS KEZELÉSÉBEN, ÜZEMELTETÉSÉBEN

BUDAPEST



Jelmagyarázat:

- Főút
- Tömegközlekedési útvonal

2011. OKTÓBER HÓ

Az országos közúthálózat forgalomterhelése a városhatár környezetében

Út száma és kategóriája	Összes forgalom		Összes motoros forgalom		Nehéz motoros forgalom		Pályasz. méret. Forgalom	Összes tehergép-kocsi	Személy-gépkocsi	Kisteher-gépkocsi	Autóbusz		Tehergépkocsi					Motor-kerékpár	Kerékpár	Lassú járművek
											Egyes	Csuklós	Közep. Nehéz	Nehéz	Pót-kocsis	Nyerges	Speciális			
	[j/nap]	[E/nap]	[j/nap]	[E/nap]	[j/nap]	[E/nap]	[Et/nap]	[j/nap]	[j/nap]	[j/nap]	[j/nap]	[j/nap]	[j/nap]	[j/nap]	[j/nap]	[j/nap]	[j/nap]	[j/nap]	[j/nap]	[j/nap]
M1- M7	134 225	140 597	134 225	140 597	5 160	10 868	5 143	6 495	110 636	16 303	420	105	1 860	2 483	614	1 535	3	266	0	0
M3	78 092	90 291	78 092	90 291	6 690	16 725	9 261	7 456	59 262	10 378	692	22	1 480	1 510	859	3 591	16	282	0	0
M5	56 351	70 526	56 351	70 526	7 791	19 478	10 847	8 764	39 052	7 739	655	44	1 672	1 733	1 131	4 216	12	97	0	0
M6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Összesen	**268 668**	**301 414**	**268 668**	**301 414**	**19 641**	**47 071**	**25 251**	**22 715**	**208 950**	**34 420**	**1 767**	**171**	**5 012**	**5 726**	**2 604**	**9 342**	**31**	**645**	**0**	**0**

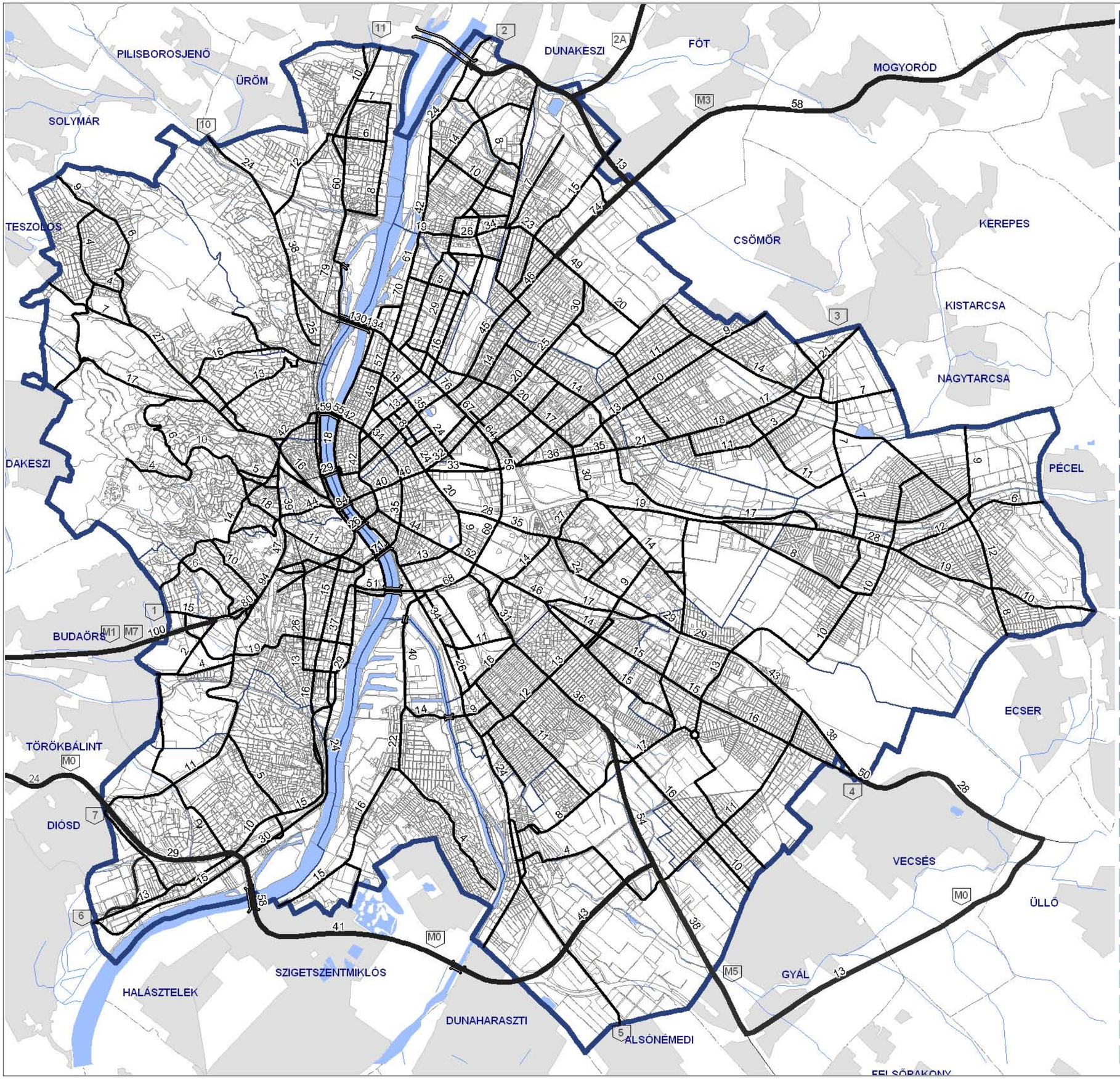
Út száma és kategóriája	Összes forgalom		Összes motoros forgalom		Nehéz motoros forgalom		Pályasz. méret. Forgalom	Összes tehergép-kocsi	Személy-gépkocsi	Kisteher-gépkocsi	Autóbusz		Tehergépkocsi					Motor-kerékpár	Kerékpár	Lassú járművek
											Egyes	Csuklós	Közep. Nehéz	Nehéz	Pót-kocsis	Nyerges	Speciális			
	[j/nap]	[E/nap]	[j/nap]	[E/nap]	[j/nap]	[E/nap]	[Et/nap]	[j/nap]	[j/nap]	[j/nap]	[j/nap]	[j/nap]	[j/nap]	[j/nap]	[j/nap]	[j/nap]	[j/nap]	[j/nap]	[j/nap]	[j/nap]
11. számú főút (Szentendre)	42 180	46 146	42 180	46 146	1 991	4 978	1 659	2 322	32 546	6 640	239	124	694	1 191	110	322	5	309	0*	0
10. számú főút (Dorog)	19 888	24 557	19 846	24 545	2 115	5 288	2 269	2 780	15 318	1 128	155	227	1 047	949	380	380	24	236	42	2
1. számú főút (Győr)	12 421	12 977	12 340	12 953	657	1 233	753	292	10 083	1 298	480	45	160	106	15	9	2	133	81	9
7. számú főút (Székesfehérvár)	20 649	21 523	20 649	21 523	657	1 448	792	710	17 780	1 897	95	105	253	183	57	215	2	62	0	0
6. számú főút (Pécs)	26 879	30 048	26 879	30 048	2 288	5 299	3 121	2 518	21 348	2 822	118	33	381	484	279	1 365	9	30	0	10
510. számú főút (Taksony)	15 715	16 256	15 675	16 244	537	1 021	435	598	12 933	1 759	179	73	313	281	2	0	2	133	40	0
51. számú főút (Baja)	21 042	25 108	21 041	25 108	1 885	4 713	2 411	2 628	15 864	2 305	87	15	845	298	441	1 040	4	142	1	0
5. számú főút (Szeged)	8 011	9 525	7 996	9 521	811	2 028	1 126	874	5 638	1 210	138	20	221	118	42	492	1	116	15	0
31. számú főút (Jászberény)	11 150	12 483	11 118	12 473	570	1 425	632	794	8 569	1 546	98	9	331	168	102	191	2	88	32	14
4. számú főút (Debrecen)	34 004	36 076	33 961	36 063	1 648	3 535	1 909	1 792	27 769	3 641	326	225	695	510	192	391	4	208	43	0
3. számú főút (Miskolc)	17 142	19 096	17 128	19 092	818	2 045	746	1 160	13 926	1 808	159	0	501	490	68	99	2	75	14	0
2A. számú autóút (Vác)	23 118	28 132	23 118	28 132	2 540	6 350	2 986	3 180	16 673	2 955	176	4	820	1 094	280	984	2	130	0	0
2. számú főút (Rétság)	16 399	19 100	16 351	19 085	1 326	3 315	1 234	1 431	12 092	2 324	223	182	510	726	50	137	8	99	48	0
Összesen	**268 598**	**301 027**	**268 282**	**300 933**	**17 843**	**42 678**	**20 073**	**21 079**	**210 539**	**31 333**	**2 473**	**1 062**	**6 771**	**6 598**	**2 018**	**5 625**	**67**	**1 761**	**316**	**35**

Út száma és kategóriája	Összes forgalom		Összes motoros forgalom		Nehéz motoros forgalom		Pályasz. méret. Forgalom	Összes tehergép-kocsi	Személy-gépkocsi	Kisteher-gépkocsi	Autóbusz		Tehergépkocsi					Motor-kerékpár	Kerékpár	Lassú járművek
											Egyes	Csuklós	Közep. Nehéz	Nehéz	Pót-kocsis	Nyerges	Speciális			
	[j/nap]	[E/nap]	[j/nap]	[E/nap]	[j/nap]	[E/nap]	[Et/nap]	[j/nap]	[j/nap]	[j/nap]	[j/nap]	[j/nap]	[j/nap]	[j/nap]	[j/nap]	[j/nap]	[j/nap]	[j/nap]	[j/nap]	[j/nap]
1115 számú mellékút (Budakalász)	20 647	20 976	20 361	20 890	483	926	317	856	17 404	1 703	21	4	398	382	36	40	0	351	286	22
1107 számú mellékút (Solymár)	11 942	12 433	11 913	12 424	363	679	280	776	9 592	1 290	121	1	535	206	19	13	3	121	29	12
11104 számú mellékút (Nagykovácsi)	4 817	5 394	4 786	5 384	308	770	290	224	3 632	677	183	0	99	86	21	17	1	69	31	1
8102 számú mellékút (Budakeszi)	18 897	19 845	18 885	19 841	1 003	1 830	903	718	14 756	2 645	666	2	383	302	14	19	0	95	12	3
8102 számú mellékút (Diósd)	8 011	8 614	7 990	8 608	222	555	115	411	6 575	942	5	1	195	213	2	1	0	54	21	2
5101 számú mellékút (Szigethalom)	11 207	12 871	11 207	12 871	956	2 390	1 041	1 025	9 146	911	55	34	158	271	175	421	0	36	0*	0
51101 számú mellékút (Szigetszentmiklós)	20 354	21 645	20 291	21 626	673	1 683	690	733	17 288	2 013	98	71	229	203	99	201	1	88	63	0
4604 számú mellékút (Ócsa)	4 625	5 895	4 625	5 895	693	1 733	752	829	3 196	563	19	1	156	209	205	259	0	17	0	0
4601 számú mellékút (Gyál)	7 858	8 329	7 709	8 284	449	974	407	549	5 469	1 400	22	100	222	191	62	74	0	162	149	7
3101 számú mellékút (Ecser)	6 425	7 162	6 409	7 157	571	1 254	572	689	4 444	1 144	33	47	198	215	73	197	6	51	16	1
3103 számú mellékút (Pécel)	9 035	9 598	8 973	9 579	485	983	392	708	7 342	734	58	46	327	271	51	59	0	83	62	2
3101 számú mellékút (Nagytarcsa)	5 298	6 386	5 254	6 373	505	1 263	499	701	3 743	688	46	1	243	209	44	200	5	68	44	7
3102 számú mellékút (Nagytarcsa)	6 724	7 899	6 694	7 890	583	1 458	539	670	4 887	934	127	2	216	248	85	120	1	67	30	7
21103 számú mellékút (Csömör)	4 800	5 065	4 796	5 063	230	448	181	325	3 899	506	45	0	140	137	19	28	1	21	4	0
21104 számú mellékút (Csömör)	4 800	5 348	4 796	5 347	230	575	181	325	3 899	506	45	0	140	137	19	28	1	21	4	0
2102 számú mellékút (Fót)	14 789	16 213	14 747	16 201	589	1 473	533	842	11 832	1 827	86	52	391	263	71	114	3	105	42	3
Összesen	**160 229**	**173 673**	**159 436**	**173 433**	**8 343**	**18 994**	**7 692**	**10 381**	**127 104**	**18 483**	**1 630**	**362**	**4 030**	**3 543**	**995**	**1 791**	**22**	**1 409**	**793**	**67**

Megjegyzés: a kerékpárforgalmak oszlopában a * jelölés, mely a számlálási keresztmetszetre vonatkozik, párhuzamos kerékpárút vagy kerékpársáv létére utal.

FORGALOM A KÖZÚTHÁLÓZATON 2007

BUDAPEST



Jelmagyarázat:

- Gyorsforgalmi út
- Főúthálózat
- 50 — 1000 egységjármű/ nap/ 2irány

BFVT Kft.

2011. OKTÓBER HÓ

FORGALOM A KÖZÚTHÁLÓZATON 2011

BUDAPEST

Jelmagyarázat:

- Gyorsforgalmi út
- Főúthálózat
- 50 — 1000 egységjármű/ nap/ 2irány

PILISBOROSJENÖ
ÜRÖM
SOLYMÁR
TESZOLOS
DAKESZI
DUNAKESZI
FÓT
MOGYORÓD
CSÖMÖR
KEREPES
KISTARCSA
NAGYTARCSA
PÉCEL
BUDAÖRS
TÖRÖKBÁLINT
DIÓSD
HALÁSZTELEK
SZIGETSZENTMIKLÓS
DUNAHARASZTI
ALSÓNÉMEDI
ECSER
VECSÉS
ÜLLŐ
GYÁL
FELSŐRÁKOS

2011. OKTÓBER HÓ

FŐVÁROSI TULAJDONÚ KÖZTERÜLETEK 2000

BUDAPEST

PILISBOROSJENŐ
ÜRÖM
SOLYMÁR
DUNAKESZI
FÓT
MOGYORÓD
TESZOLOS
CSÖMÖR
KEREPES
KISTARCSA
NAGYTARCSA
DAKESZI
PÉCEL
BUDAÖRS
TÖRÖKBÁLINT
DIÓSD
ECSER
VECSÉS
ÜLLŐ
SZIGETSZENTMIKLÓS
HALÁSZTELEK
DUNAHARASZTI
ALSÓNÉMEDI
GYÁL
FELSŐPAKONY

Jelmagyarázat:

- Fővárosi tulajdonú utak
- Fővárosi tulajdonú terek
- Fővárosi tulajdonú közparkok
- Fővárosi/vegyes tulajdonú közparkok

BUDAPEST FŐVÁROS VAGYONKEZELŐ KÖZPONT ZRT.

BFVT Kft.

2011. OKTÓBER HÓ

FÖVÁROSI TULAJDONÚ KÖZTERÜLETEK 2010

BUDAPEST

PILISBOROSJENŐ
ÜRÖM
SOLYMÁR
DUNAKESZI
FÓT
MOGYORÓD
TESZOLOS
CSÖMÖR
KEREPES
KISTARCSA
NAGYTARCSA
DAKESZI
PÉCEL
BUDAÖRS
TÖRÖKBÁLINT
DIÓSD
ECSER
VECSÉS
ÜLLŐ
HALÁSZTELEK
SZIGETSZENTMIKLÓS
DUNAHARASZTI
ALSÓNÉMEDI
GYÁL
FELSŐPAKONY

Jelmagyarázat:

- Fővárosi tulajdonú utak
- Fővárosi tulajdonú terek
- Fővárosi tulajdonú közparkok

BUDAPEST FŐVÁROS VAGYONKEZELŐ KÖZPONT ZRT.

BFVT Kft.

2011. OKTÓBER HÓ

TERÜLETFELHASZNÁLÁSI EGYSÉGEK KÖZÚTI POTENCIÁLJA

BUDAPEST

PILISBOROSJENŐ
ÜRÖM
SOLYMÁR
DUNAKESZI
FÓT
MOGYORÓD
METESZOLOS
CSÖMÖR
KEREPES
KISTARCSA
NAGYTARCSA
BUDAKESZI
PÉCEL
BUDAÖRS
TÖRÖKBÁLINT
DIÓSD
ECSER
VECSÉS
ÜLLŐ
SZIGETSZENTMIKLÓS
HALÁSZTELEK
GYÁL
DUNAHARASZTI
ALSÓNÉMEDI
FELSŐPAKONY

Jelmagyarázat:

- Kiemelkedő színvonalú ellátás
- Magas színvonalú ellátás
- Jó színvonalú ellátás
- Megfelelő ellátás
- Ellátatlan
- Ellátást nem igénylő területek
- Főúthálózat

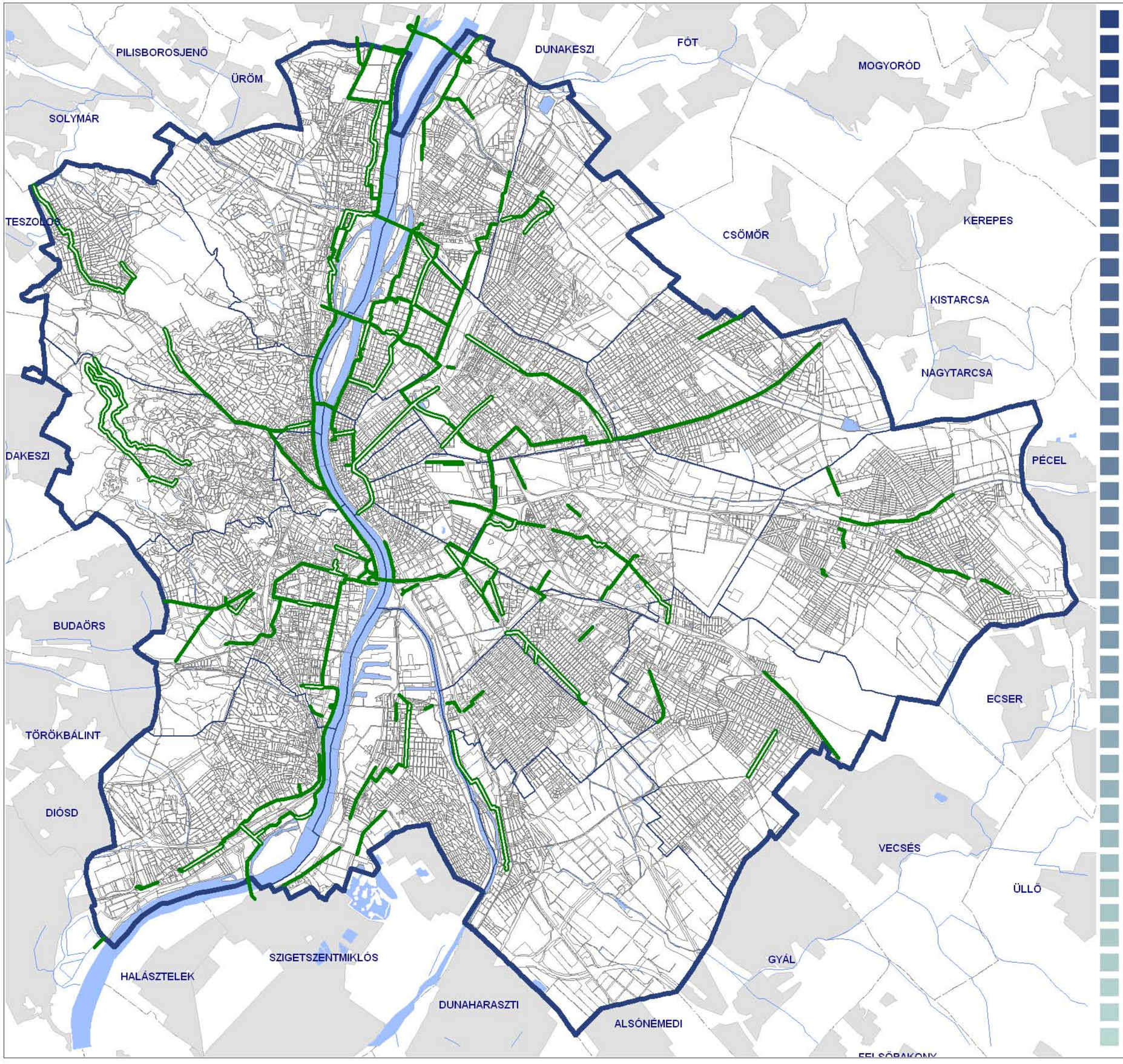
BUDAPEST FŐVÁROS VAGYONKEZELŐ KOZPONT ZRT.
BFVT Kft.
URBANISTUDIO KFT.
MŰ-HELY ZRT.

2011. OKTÓBER HÓ

10.4. KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS VIZSGÁLATA

JELENLEGI KERÉKPÁROS FŐHÁLÓZAT ÉPÍTETT ELEMEI

BUDAPEST



Jelmagyarázat:

- Kerékpárút
- Kerékpársáv

2011. OKTÓBER HÓ

JELENLEGI FORGALOM A KERÉKPÁROS FŐHÁLÓZAT ÉPÍTETT ELEMEIN

BUDAPEST

Jelmagyarázat:

- Kerékpárút/kerékpár sáv
- Mérési helyszín
- 157 Egésznapos forgalmi adat, a párhuzamosan a közúton közlekedőkkel együtt (a 6 órás mérési adatból képezve)

Északi összekötő vasúti híd

	Tavasz	Nyár	Ősz
Hétköznap	-	-	414
Hétvége	-	-	323

Bécsi út 5.

	Tavasz	Nyár	Ősz
Hétköznap	-	-	538
Hétvége	-	-	284

Váci út vasúti híd alatt

	Tavasz	Nyár	Ősz
Hétköznap	-	-	239
Hétvége	-	-	157

Oktogon

	Tavasz	Nyár	Ősz
Hétköznap	2571	3915	2337
Hétvége	1537	2030	1064

Stefánia út-Hungária krt.

	Tavasz	Nyár	Ősz
Hétköznap	1443	3639	1413
Hétvége	1567	1446	930

Veres Péter út- Jókai utca

	Tavasz	Nyár	Ősz
Hétköznap	-	-	126
Hétvége	-	-	74

Clark Ádám tér

	Tavasz	Nyár	Ősz
Hétköznap	1456	3882	369
Hétvége	1516	1060	318

Rákoczi híd, budai rakpart

	Tavasz	Nyár	Ősz
Hétköznap	1200	3643	1163
Hétvége	1597	1956	1040

Köbányai út-Könyves K krt.

	Tavasz	Nyár	Ősz
Hétköznap	1259	2482	1102
Hétvége	1374	1121	2457

Astoria

	Tavasz	Nyár	Ősz
Hétköznap	3316	588	955
Hétvége	644	707	682

2011. OKTÓBER HÓ

10.5. GYALOGOS KÖZLEKEDÉS

10.6. PARKOLÁS

JELENLEGI P+R PARKOLÓK, VÁRAKOZÁSI ÉS VÉDETT ÖVEZETEK TERÜLETE

BUDAPEST

Jelmagyarázat:

- P +R parkoló, és férőhelyszám
- P + R célra is használható parkoló
- Védett zóna
- Várakozási övezet

PILISBOROSJENŐ
ÜRÖM
SOLYMÁR
DUNAKESZI
FÓT
MOGYORÓD
TESZLOS
CSÖMÖR
KEREPES
KISTARCSA
NAGYTARCSA
DAKESZI
PÉCEL
BUDAÖRS
TÖRÖKBÁLINT
DIÓSD
ECSER
VECSÉS
ÜLLŐ
HALÁSZTELEK
SZIGETSZENTMIKLÓS
DUNAHARASZTI
ALSÓNÉMEDI
GYÁL
FELSŐPAKONY

155
100
120
12
80
131
160
257
82
50
65
76
284
300
58
103
2 000
135
37
28
109
100
194
189
136
160
202
69
140
62
850

2011. OKTÓBER HÓ

10.7. KÖZPONTRENDSZER ELEMEINEK KÖZLEKEDÉSI KAPCSOLATRENDSZERE

10.8. FORGALOMVONZÓ LÉTESÍTMÉNYEK

10.9. VÍZI KÖZLEKEDÉS

A hajók típus és életkor szerinti felsorolása:

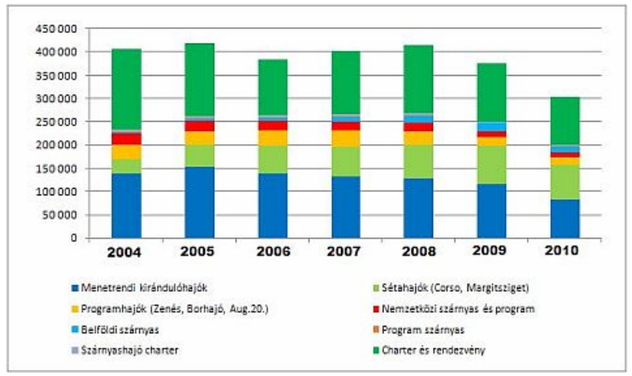
Hajó neve:	Típus:	Építési éve:	Feladata:
Tabán	100 személyes	1984.	Vonaljárat
Szent Kristóf	100 személyes	1982.	Vonaljárat
Várhegy	100 személyes	1982.	Vonaljárat
Hungária	100 személyes	1985.	Vonaljárat
Lánchíd	100 személyes	1982.	Vonaljárat
Lágymányos	vízibusz	1966.	Vonaljárat
Budavár	vízibusz	1967.	Átkelőjárat-tartalék
Pest Buda	130 személyes	1987.	Vonaljárat
Hófehérke	egyedi	1897.	Vonaljárat
Gyöngy	40 személyes	1980.	Átkelőjárat
Carolina	yacht	1990.	
Dokk-I.	úszómunkagép	1967.	Átkelőjárat
Komp-I.	16 t-s komp	1970.	Átkelőjárat



A vonaljárat megállói a BKV Zrt. menetrendje szerint

A vonaljárat viteldíjai 2011-ben:

Viteldíjak (Ft) -	Felnőtt	Gyermekjegy (4-14 éves korig)
Boráros tér –Pünkösdfürdő között	900	450
Boráros tér - Jászai M. tér között	600	300
Jászai M. tér - Pünkösdfürdő között	600	300
Jászai M. tér - Margitsziget, Szökőkút (Fountain) között	250	150
Kerékpárszállítás -	700	



BUDAPESTI KIKÖTŐK	Fkm
Dráva 1.	1650.28
Dráva 2.	1650.38
Margitsziget 2.	1649.50
Margitsziget 1.	1651.0
Szt. István park 1.	1649.7
Szt. István park 2.	1649.8
Garam1.	1649.85
Garam 2.	1649.95
Garam 3.	1650.10
Bem tér	-
Országház	-
Batthyányi tér 2.	1647.74
Batthyányi tér 1.	1647.86
Akadémia 1.	1647.17
Akadémia 2.	1647.1
Vigadó 1.	1646.9
Vigadó 1/A	1646.85
Vigadó 2.	1646.75
Vigadó 3/A	1646.650
Vigadó 3.	1646.7
Vigadó 4.	1646.6
Vigadó 5.	1646.5
Vigadó 6.	1646.4
Nemzetközi 1.	-
Nemzetközi 2.	-
Nemzetközi 3.	1645.7
Nemzetközi 4.	-
Nemzetközi 5.	-
Nemzetközi 6.	-
Nemzetközi 7.	-
Nemzetközi 8.	-
Nemzetközi 9.	-

Áruszállítási teljesítmények közlekedési alágazatok szerint

(millió árutonna-kilométer)

	Össz.	Vasút	%	Közút	%	Vízi	%	Cső-	%
1995	23 675	8 422	35,6	9 955	42,0	1	5,7	3 925	16,6
1996	24 874	7 634	30,7	10	40,9	2	10,0	4 532	18,2
1997	24 789	8 149	32,9	10	42,1	1	6,6	4 516	18,2
1998	27 144	8 150	30,0	12	46,4	1	5,8	4 799	17,7
1999	26 340	7 734	29,4	13	49,9	958	3,6	4 457	16,9
2000	26 398	8 095	30,7	13	50,5	891	3,4	4 024	15,2
2001	26 241	7 731	29,5	12	47,6	1	4,0	4 904	18,7
2002	26 402	7 609	28,8	13	49,6	1	4,2	4 567	17,3
2203	32 614	8 109	24.9	18	55.8	1	3.4	5 149	15.8
2004	36 716	8 749	23.8	20	56.1	1	5.2	5 409	14.7
2005	41 994	9 090	21.6	25	59.9	2	5.0	5 592	13.3
2006	48 428	10	21.0	30	63.0	1	4.0	5 779	11.9
2007	53 912	10	18.8	35	66.4	2	4.1	5 722	10.6
2008	53 521	9 873	18.4	35	66.8	2	4.2	5 638	10.5
2009	50 156	7 672	15.3	35	70.5	1	3.6	5 262	10.5
2010	50 495	8 798	17.4	33	66.7	2	4.7	5 623	11.1
Változás 1995-höz képest %									
	1113,3	**4,5**		**238,2**		**78,5**		**43,3**	

Forrás: Központi Statisztikai Hivatal

A szállítási módok közötti részarányok változása 2010-ig

Helyközi személyszállítási teljesítmények

(millió utaskilométer)

v	Össz.	Vasút	%	Közút	%	Vízi út	%	Légi	%
1995	20,4	8,5	41,7	9,5	46,6	0,05	0,2	2,3	11,
1996	21,1	8,6	40,8	9,8	46,4	0,04	0,2	2,7	12,
1997	21,9	8,7	39,7	10,2	46,6	0,04	0,2	3,0	13,
1998	22,5	8,8	39,1	10,7	47,6	0,04	0,2	3,0	13,
1999	24,3	9,6	39,5	11,2	46,1	0,04	0,2	3,5	14,
2000	25,5	9,9	38,8	12,1	47,5	0,04	0,2	3,5	13,
2001	25,4	10,0	39,4	12,0	47,2	0,04	0,2	3,4	13,
2002	26,1	10,6	40,6	12,1	46,4	0,03	0,1	3,4	13,
2003	26.4	10.3	39.0	12.3	46.6	0.03	0.1	3.8	14.
2004	27.2	10.5	38.6	12.1	44.5	0.04	0.1	4.5	16.
2005	26.7	9.9	37.1	11.5	43.1	0.03	0.1	5.3	19.
2006	27.7	9.6	34.7	11.8	42.6	0.04	0.1	6.3	22.
2007	26.9	8.8	32.7	11.3	42.0	0.03	0.1	6.9	25.
2008	26.0	8.3	31.9	11.9	45.8	0.02	0.1	5.8	22.
2009	24.9	8.1	32.5	11.3	45.4	0.02	0.1	5.5	22.
2010	25.2	7.7	30.6	11.9	47.2	0.01	0.0	5.6	22.
Változás 1995-höz képest %									
	23,5	**-9,4**		**25,3**		**-80,0**		**143,5**	

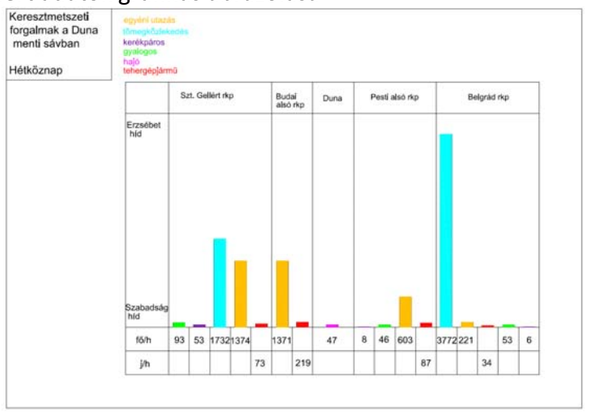
10.9.1. A forgalom megoszlása a Duna mellett

A vizsgált keresztmetszet: Duna menti sáv Erzsébet híd és Szabadság híd közötti szakasza. Az érintett útszakaszok Szent Gellért rakpart, Budai alsó rakpart, Pesti alsó rakpart, Belgrád rakpart.

Hétköznap

Szent Gellért rakpart	Személygépjármű	1374 fő/h/i
	Tehergépjármű	73 j/h/i
	Gyalogos	93 fő/h/i
	Kerékpáros	46 fő/h/i
	Tömegközlekedés	1732 fő/h/i
Budai alsó rakpart	Személygépjármű	1371 fő/h/i
	Tehergépjármű	214 j/h/i
Duna	Tömegközlekedés	47 fő/h/i
Belgrád rakpart	Személygépjármű	221 fő/h/i
	Tehergépjármű	34 j/h/i
	Gyalogos	46 fő/h/i
	Kerékpáros	8 fő/h/i
	Tömegközlekedés	3772 fő/h/i
Pesti alsó rakpart	Személygépjármű	603 fő/h/i
	Tehergépjármű	87 j/h/i
	Gyalogos	53 fő/h/i
	Kerékpáros	6 fő/h/i

A mért adatok grafikus ábrázolása



Keresztmetszeti forgalmak a Duna menti sávban hétköznap

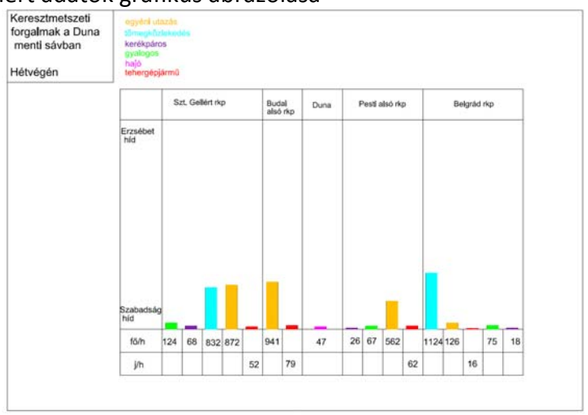
A mérések szerint a budai alsó rakpart forgalmi igénybevétele több mint kétszerese a pestiének. A rakpart elválasztó hatását csökkenteni kell, különösen a hajóállomások környezetében, pl. a Batthyány téren.

Hétvége

Szent Gellért rakpart	Személygépjármű	872 fő/h/i
	Tehergépjármű	52 j/h/i
	Gyalogos	124 fő/h/i
	Kerékpáros	68 fő/h/i
	Tömegközlekedés	832 fő/h/i
Budai alsó rakpart	Személygépjármű	941 fő/h/i
	Tehergépjármű	79 j/h/i
Duna	Tömegközlekedés	47 fő/h/i
Belgrád rakpart	Személygépjármű	126 fő/h/i
	Tehergépjármű	16 j/h/i
	Gyalogos	46 fő/h/i
	Kerékpáros	8 fő/h/i
	Tömegközlekedés	11242 fő/h/i
Pesti alsó rakpart	Személygépjármű	562 j/h/i
	Tehergépjármű	62 j/h/i
	Gyalogos	67 fő/h/i
	Kerékpáros	26 fő/h/i

A mért adatokból számolt egyéni és tömegközlekedés aránya

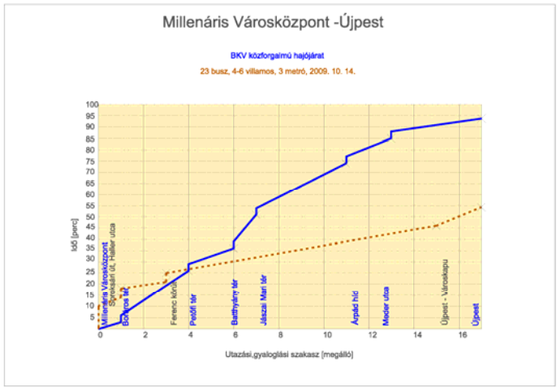
A mért adatok grafikus ábrázolása



Keresztmetszeti forgalmak a Duna menti sávban hétvégén

10.9.2. Eljutási idők Budapesten

<u>BKV tervezett hajójárat</u>
Induló állomás: Millenáris Városközpont hajóállomás
Végállomás: Újpest hajóállomás
Használt BKV járatok: 23 busz, 4-6 villamos, 3 metró,
Átszállóhelyek: Soroksári út, Boráros tér, Ferenc körút, Újpest - Városkapu
A mérés dátuma 2009. 10. 14.



Millenáris Városközpont – Újpest eljutási idő

A Millenáris Városközpont – Újpest közötti tervezett BKV hajójárat utazási ideje kedvezőtlenebb, mint BKV tömegközlekedéssel a Millenáris Városközpont – Soroksári út – Boráros tér – Ferenc körút – Újpest- Városkapu –Újpest hajóállomás útvonalon. Az átszállási és várakozási idők a BKV tömegközlekedéssel: 12 perc. A ki-be szállás ideje a hajójárat egyes állomásainál 3 perc A teljes hosszon a ki-be szállás összesített ideje: 21 perc.

10.9.3. Eljutási idők összehasonlítása Százhalombatta – Szentendre között

A Százhalombatta – Szentendre közötti utazások, az egyéni -, a vízi és az egyéb tömegközlekedési mutatóinak összehasonlítása a TWIN CITY járat erre a hosszra számított adataival.

	Személy gépkocsi	Volánbusz és BKV járat adatai (menetrend alapján)	MAHART Passnave járat adatai (menetrend alapján)	TWIN CITY LINER járat adatai	
				fajlagos adatok*	tényleges adatok Bécs-Pozsony
Távolság	29 km a budai nagykörútig, 6 km 17 km a budai nagykörúttól össz.:52 km	59, 4 km	48, 1 km	48,1 km	61 km
Utazási idő	41 perc 16 perc 39 perc össz.: 1óra, 36perc	1óra, 55 perc	3 óra	59 perc	1óra, 15 perc
Utazási sebesség		31 km/h	16 km/h	49 km/h	49 km/h

*A Bécs Pozsony között közlekedő TWIN CITY járat adatainak arányos átszámítása Százhalombatta –Szentendre közötti távolságra.

10.9.4. Összehasonlító elemzés

Értékek

- A Duna fővárosi és az agglomerációban lévő szakaszai melletti városrendezési körzetek és települések lélekszáma emelkedik. A lakónépesség száma 2034-ig mintegy 90.000 fővel fog megnőni.
- Az országon belüli elvándorlás egyik legnagyobb célterülete a budapesti agglomeráció Duna jobb partja melletti települések.
- A KIOP egyik specifikus célja a környezet állapotának infrastrukturális beruházásokkal történő fejlesztése **Környezetbarát infrastruktúra fejlesztése**
- A Budapesti agglomeráció vízkészletekben gazdagsága
- Egyes nagyforgalmú területeknél és övezetekben, (zöldfelületek, közparkok) és más térségeknél is „szigethatás” alakul ki ezért a hajózás versenyképes más közlekedési módokkal
- Szigethatás érvényesül továbbá:
  - -A védett gépkocsi korlátozású övezeteknél,
  - -Ahol a célterület elérése gyorsabb hajóval mint a hidakon keresztül
  - -Ahol a Duna hidak és az átkelők eloszlása ritka
- A főváros csatlakozása a TEN-hálózathoz a VII. közlekedési korridorhoz
- A közlekedési módok közötti váltás elősegítése
  - - Logisztikai központok, ipari parkok bekapcsolása a fő közlekedési (közút, vasút, légi és vízi közlekedés) hálózatba
  - - A fővárosi és környéki zöldfelületi rendszer összekapcsolása környezetbarát közlekedési móddal
- A gépjárműforgalom növekedésének következtében fokozódik a közutak zsúfoltsága, amely negatív hatással van a környezetre, a hajózás gépkocsival megtett egyéni utazásokat válthat ki.

Problémák

- Alacsony környezeti tudatosság
- Menetrendszerű személyhajó-közlekedésre a Nagy-Duna ágai alkalmasak, tehát a Szentendrei- és Váci-ág igen, a Ráckevei-Duna nem. Utóbbi állóvíz jellegű, ökológiailag igen érzékeny víztest, amely csak az általában zárva tartott tassi és a Kvassay-zsilip révén kapcsolódik a folyamhoz.
- A Ráckevei Duna-ág annyira érzékeny ökoszisztéma, hogy 5 kW-osnál erősebb motorcsónak nem is közlekedhet benne. Szinte álló horgászvíz, helyenként csak 30-50 m széles és 1,5 m mély.
- A hajóállomások távolabb esnek a tömegközlekedési megállóktól 3-500 m.
- Szétszabdalt piaci környezet a hajózás vonatkozásában
- Jelenleg csak lényegében idegenforgalmi (turisztikai, szállodahajó és szabadidős) valamint közforgalmú távolsági hajózás létezik. A forgalom- mintegy 3000 utas/nap - a fővárosi tömegközlekedési utazások 0,2%-át teszi ki.
- A túlterhelt rakparti útszakaszok jelentős elválasztó hatást fejtenek ki, a rakpartok meglévő használata korlátozza a közforgalmú hajózás fejlődését
- Az Árpád híd és a Lágymányosi híd között alig pár hely van, ahol a part akadálymentesen elérhető: Budán a Tímár u. melletti közpark, Pesten a Népfürdő u. - Dráva u. közti sáv, a Közraktárak és a Nemzeti Színház környéke.

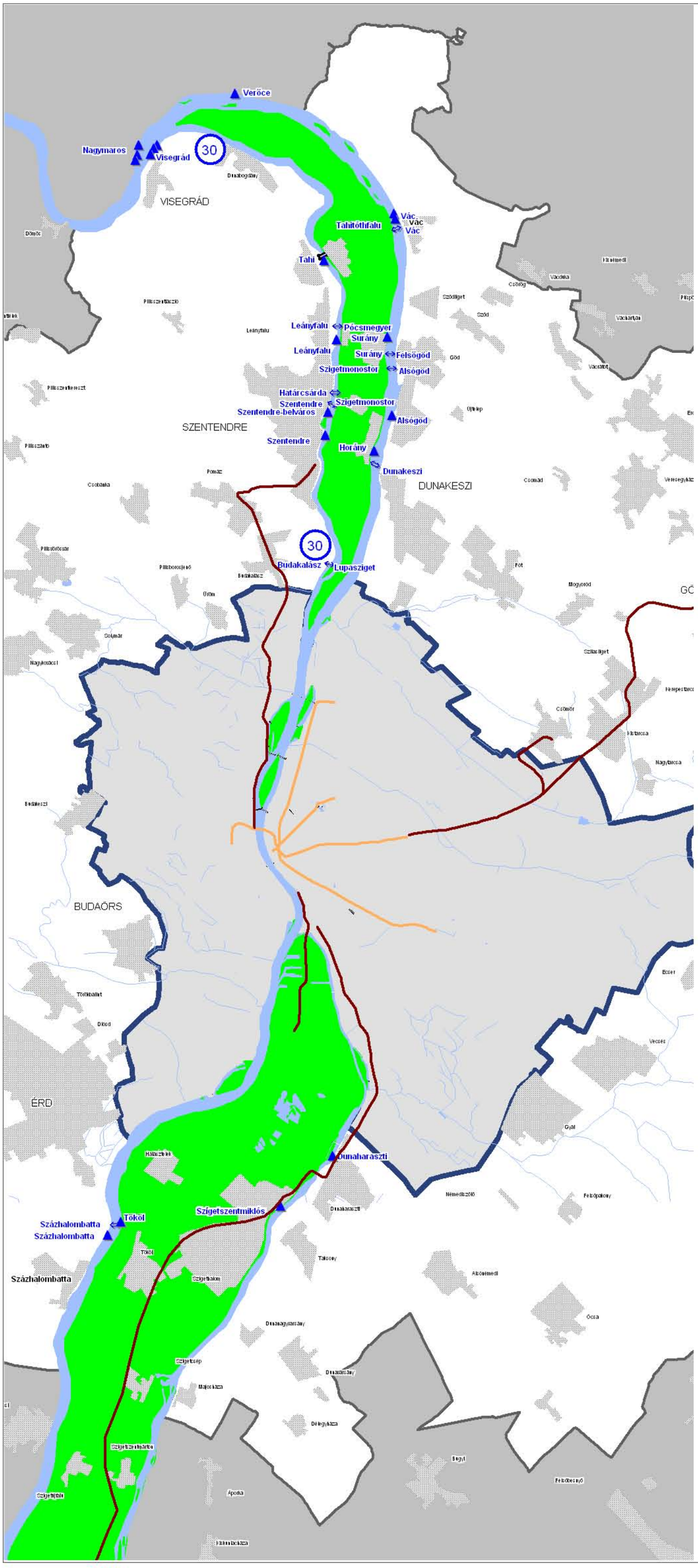
Esélyek

- Duna, mint személyhajózási közlekedési folyosó (kikötők fejlesztése, személyforgalmi hajók korszerűsítése,)
- Van egy-két nagyobb Duna menti utasvonzó központ, aminek a szárazföldi megközelítése hagy kívánnivalót maga után, vagy legalább is bizonyos irányokból. Milleneumi városközpont, Infopark.
- Javuló települési környezeti infrastruktúra, ahajózás csökkenti a regionális egyenlőtlenségeket
- A kínálati oldali elégtelenségek felszámolása ösztönzi a gazdasági növekedést
- A javuló energiahatékonyság csökkenti az import szükségletet, az emissziót, valamint hozzájárul az EU által előírt kötelezettségek teljesítéséhez
- Az energiahatékonyság javulása a közlekedésben, valamint a közösségi fejlődésben
- A közlekedés modernizációja az intermodális rendszer által csökkenti a környezeti hatásokat
- A kikötőkben megfelelő átszállási kapcsolatok legyenek (tömegközlekedés, P+R parkoló, kerékpártároló), így növelve a kombinált közlekedési módok népszerűségét.
- A díjszabás igazodjon a Budapesti Közlekedési Szövetség remélhetőleg hamarosan bevezetendő egységes tarifarendszeréhez.
- A szolgáltatás év lehető legtöbb időszakában álljon rendelkezésre, ne akadályozza az alacsony vízállás vagy a jégzajlás.

Nehézségek

- A hajózási időszak, ami az egyes üzemetetőknél és viszonylatoknál 4-7 hónap nem terjed ki az év egészére, a vízszint nagysága hatással van a forgalomra
- Áthidalhatalannak tűnik viszont a partokkal való kapcsolat problémája. A két alsó rakpart autóáradata hermetikusan elszigeteli a pontonokat az átszállási lehetőségektől, így rögtön percekkel nő az átszállási idő.
- Az igazán jó gócpontok nem esnek közvetlenül a Duna mellé. Különösen rossz a helyzet a külvárosokban. (A nagyüzemi ráhordást inkább felejtsük el.) Külön nehezítés, hogy párhuzamosan haladnak mindenféle gyorsvasutak. Ez sajnos pont az ellen dolgozik, hogy hosszabb szakaszokon, gyors járatot üzemeltessünk. Déli irányban talán még esélyesebb a dolog.

HAJÓZÁSI LÉTESÍTMÉNYEK A BUDAPESTI AGGLOMERÁCIÓBAN 2011.



Jelmagyarázat:

- Kikötők
- Gyalogos átkelőjárat, komp
- Átkelőjárat, komp
- 30 Sebességkorlátozás
- Meglévő metróvonal
- Meglévő HÉV vonal
- Budapest határa
- Agglomeráció határa
- Sziget, félsziget

2011. OKTÓBER HÓ

HAJÓZÁSI LÉTESÍTMÉNYEK
2011.

BUDAPEST

Jelmagyarázat

Meglévő Tervezett

- BKV kikötők, Dunai átkelők
- BKV átkelőjárat
  Budafok (Tóth József utca) - Csepel (Színesfém utca)
- MAHART PassNave kikötők, belföldi hajóállomás szállodahajók, Nemzetközi Hajóállomás
- Egyéb közforgalmú kikötő
- Yacht kikötők
- Forgalomvonzó létesítmények, állóhajók
- Teherforgalmú kikötők
- Üzemi kikötők
- RoRo kikötők
- Üzemanyag felvételi hely
- Vízitaxi
- Folyamkilométer
- Duna hidak
- BKV vonaljárat

2011. OKTÓBER HÓ

HAJÓZÁSI LÉTESÍTMÉNYEK
BELVÁROS, 2011.

BUDAPEST

Árpád híd
Margitsziget 1.
1640
Margitsziget, szállodák
Rivermax lehajtó
Dráva 2.
Dráva
Dráva utca / HÉLIA
1639
Garam 3.
Vegue
Kikötő Hajóház
Margitsziget, Sportuszoda
Szent István park 6.
Margitsziget, Casino
Fortuna
Panorama Deck
Panorama Deck
Panorama Deck
Silver Boat Kft.
1638
Vámház tér
T
Országház
1637
Batthyány tér
Batthyány tér square
Batthyány tér
Európa
Vigadó 1.
Vigadó 1A.
1636
Vigadó 2. / Kossuth
Spoon / Vigadó 3.
Vigadó 3A.
Columbus Pub / Vigadó 4.
Vigadó 5.
Vigadó 6.
Vigadó 7.
Várkert 1.
Pedőfi tér / Vigadó 8.
Várkert 2.
Blue River Pub
Zodiák / Vigadó 9.
Dunacsárda Kft. / Vigadó 10.
Várkert 3.
Várkert 4.
1635
Nemzetközi 1.
Nemzetközi 2.
Nemzetközi 3.
Nemzetközi 4.
Nemzetközi 5.
1634
Nemzetközi 6.
Nemzetközi 7.
Nemzetközi 8.
1633
Nemzetközi 9.
Kristóf hajóház / Boráros tér
Aqua
1632
Millenáris Városközpont
Budapest 38.
Budapest 37.
1631
Óbudai Kft.
Nemzetközi kikötő
T

Jelmagyarázat

Meglévő Tervezett

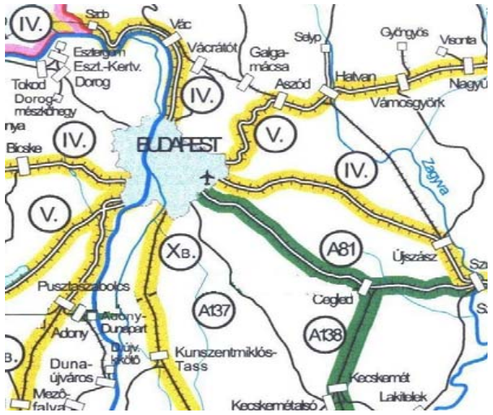
- BKV kikötők, Dunai átkelők
- BKV átkelőjárat
  Budafok (Tóth József utca) - Csepel (Színesfém utca)
- MAHART PassNave kikötők, belföldi hajóállomás szállodahajók, Nemzetközi Hajóállomás
- Egyéb közforgalmú kikötő
- Yacht kikötők
- Forgalomvonzó létesítmények, állóhajók
- Teherforgalmú kikötők
- Üzemi kikötők
- RoRo kikötők
- Üzemanyag felvételi hely
- Vízitaxi
- Folyamkilométer
- Duna hidak
- BKV vonaljárat

BUDAPEST FŐVÁROS VAGYONKEZELŐ KÖZPONT ZRT.

BFVT Kft.

2011. OKTÓBER HÓ

10.10. VASÚTI KÖZLEKEDÉS



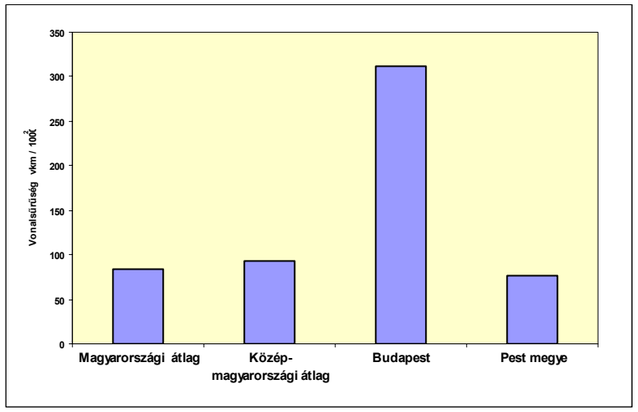
Budapestre becsatlakozó vasútvonalak a korridor hálózattal

	Vasútvonalak megoszlása vonali kategóriák szerint			Vasútvonalak százalékos megoszlása vonali kategóriánként		
	Országos törzshálózati vonal		Országos vasúti mellékvonal	Országos törzshálózati vonal		Országos vasúti mellékvonal
	I.	II.		I.	II.	
	vkm	vkm	vkm	%	%	%
Budapest	122	34	0	78	22	0
Pest megye	329	144	16	67	30	3
Központi régió	451	178	16	70	28	2
Országos hálózat	2675	2281	2767	35	30	35

Fővárosi vonalak vonalkategóriánkénti megoszlása és hálózati szintű összehasonlítása

A vonal száma	összes építendő P+R	összes építendő B+R
1	1184	210
70	714	200
80a	558	200
120a	482	400
142	681	450
150	638	240
Összesen	**4257**	**1700**

Az 1, 70, 80a, 120a, 142, 150-es vasútvonalak mentén a megtervezendő parkolók és autóbusz fordulók összefoglaló táblázat



A vonalsűrűség összehasonlítás

	Metró	Villamos	Autóbusz	Trolibusz
Budapest-Keleti	2-es (4-es)	24	20E, 30, 30A, 173, 173E, 178	73,76, 78, 79, 80, 80A
Budapest-Nyugati	3-as	4,6		72, 73
Budapest-Déli	2-es	18, 59, 59A, 61	21, 21A, 39, 102, 139	

A fejpályaudvarok városi tömegközlekedési kapcsolata

Utasforgalmak a MÁV elővárosi vasútvonalak mentén (KHEM-KTI)

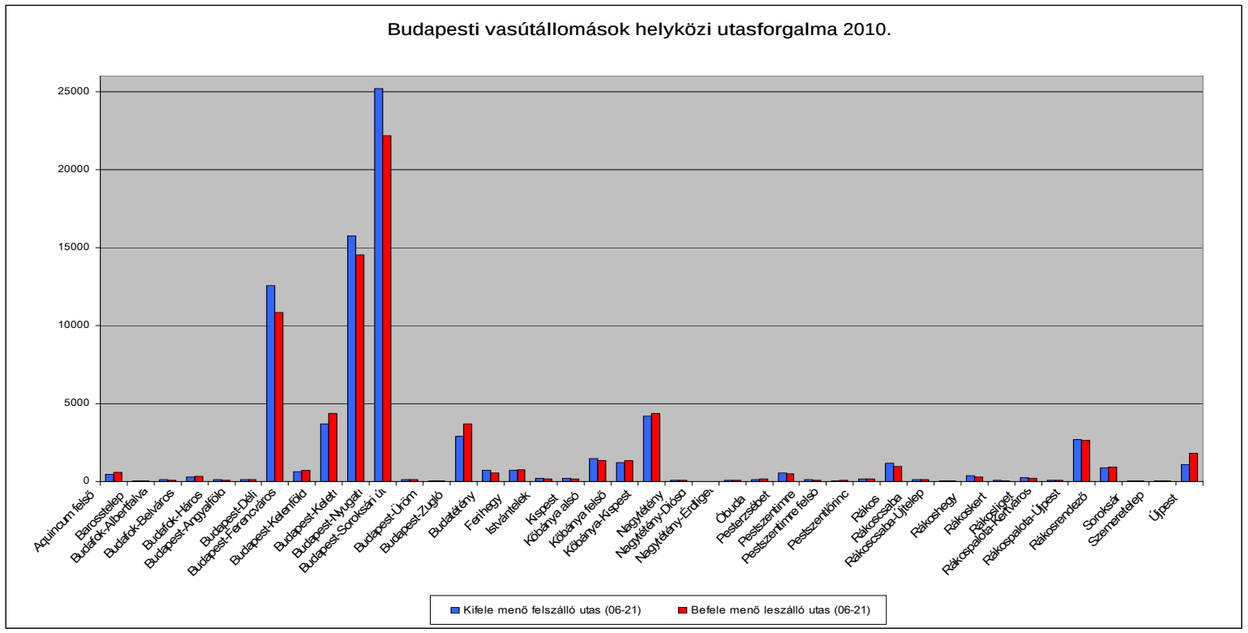
	Össz. Felszálló utas/nap	MÁV		Össz. Felszálló utas/nap	MÁV
Települések MÁV állomásokkal					
Budapesti pályaudvarok			**MÁV 2. sz. vonal**		
Keleti pályaudvar	37475	10800 **15745 (2010)**	Solymár	3335	672
Déli pályaudvar	34631	15440 **12561 (2010)**	Szabadságliget	408	408
Kőbánya-Kispest	41478	9578 **4874 (2010)**	Pázmáneum	1381	1381
Nyugati pályaudvar		13000 **25199 (2010)**	Klotildliget	649	649
Újpest városkapu	16988	4066 **1133 (2010)**	Piliscsaba	1963	751
Kelenföldi pályaudvar	42500	11000 **4454 (2010)**	Pilisjászfalu	416	247
MÁV 1. sz. vonal			Leányvár	552	143
Budaörs	8513	484	Dorog	5260	689
Törökbálint	4469	220	Esztergom-kertváros	286	286
Biatorbágy	1652	634	Esztergom	7710	1012
Herceghalom	349	334	**MÁV 40. sz. vonal**		
Bicske alsó	674	674	Ercsi	1227	
Bicske	3172	1380	Iváncsa	494	
Szár	486	280	Pusztaszabolcs	89	
Szárloget	301	301	**MÁV 70. sz. vonal**		
Alsógalla	458	458	Dunakeszi alsó	699	699
Tatabánya	5627	2805	Dunakeszi	47216	1481
MÁV 30. sz. vonal			Dunakeszi-Gyártelep	2998	2998
Tárnok	921		Alsógöd	1213	1213
Martonvásár	10		Göd	1729	797
Baracska	716		Felsőgöd	1918	1918

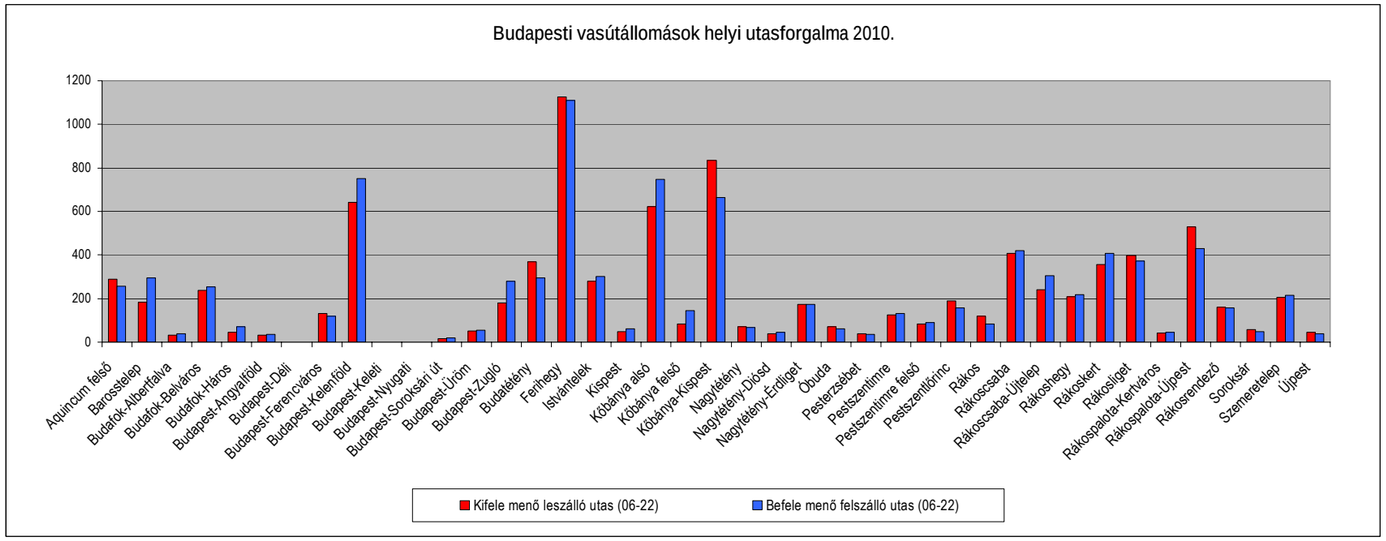
Kápolnásnyék	430		Sződ-Sződliget	2198	1100
Velence	536		Vác-Alsóváros	1377	1377
Velencefürdő			Verőce	803	757
Gárdony	874		Kismaros	1188	802
Agárd			Nagymaros	515	473
Dinnyés			Zebegény	507	507
Székesfehérvár	10778		Szob	1518	852
MÁV 71. sz. vonal			**MÁV 80. sz. vonal**		
Fótújfalu	490	490	Isaszeg	2059	1033
Csomád	152	130	Gödöllő-Állami	116	116
Veresegyház	3512	1212	Máriabesnyő	133	133
Erdőkertes	2202	565	Bag	776	124
Vicziántelep	271	271	Hévízgyörk	583	89
Őrbottyán	850	655	Galgahévíz	442	49
Rudnaykert	145	145	Tura	1848	282
Váchartyán	412	284	Hatvan	7197	1500

Abony	556	126	Farmos	778	522
Szolnok	6131	3609	Tápiószele	1082	537
MÁV 140. sz. vonal			Tápiógyörgye	409	391
Ceglédi szállások	18	18	Újszász	1075	1035
Nyársapát	444	51	Zagyvarékas	166	146
MÁV 142. sz. vonal			**MÁV 150. sz. vonal**		
Gyál felső	166	166	Dunaharaszti	821	224
Gyál	7092	221	Dunaharaszti alsó	125	125
Felsőpakony	12		Taksony	910	120
Ócsa		736	Dunavarsány	1056	145
Inárcs-Kakucs	741	173	Délegyháza	420	114
Dabas-Gyón	709	151	Kiskunlacháza	1792	163
Örkény	198	198	Dömsöd	734	99

MÁV 100. sz. vonal			**MÁV 120. sz. vonal**		
Vecsés	1812	900	Ecser	705	383
Vecsés-Kertalja	506	506	Maglód	1736	305
Üllő	1621	796	Maglódi Nyaraló	372	372

Hosszúberek-Péteri	615	227	Mende	716	613
Monorierdő	898	898	Pusztaszentistván	227	227
Ceglédbercel	412	285	Szőlőstelep	715	715
Ceglédbercel - Cserő	312	312	Szentmártonkáta	946	654
Budai út	212	212	Tápiószentmárton	806	198





VASÚTÁLLOMÁSOK

BUDAPEST

Jelmagyarázat:

- Közforgalmú vasútvonal
- Vasúti személypályaudvar
- Meglévő vasútállomás és megállóhely
- Szintbeni közúti-vasúti átjáró
- Közigazgatási határ

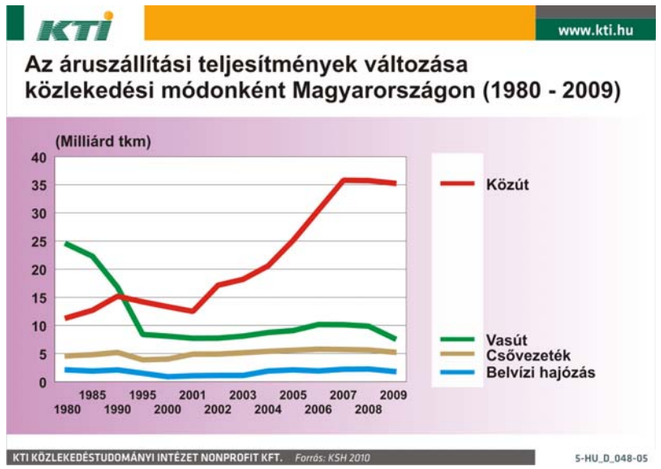
PILISBOROSJENŐ
ÜRÖM
SOLYMÁR
TESZOLOS
DAKESZI
BUDAÖRS
TÖRÖKBÁLINT
DIÓSD
HALÁSZTELEK
SZIGETSZENTMIKLÓS
DUNAHARASZTI
ALSÓNÉMEDI
FELSŐPAKONY
GYÁL
ÜLLŐ
VECSÉS
PÉCEL
ECSER
KISTARCSA
NAGYTARCSA
KEREPES
CSÖMÖR
MOGYORÓD
DUNAKESZI
FÓT

70. sz. vonal Szob
71. sz. vonal Veresegyház - Vác
2. sz. vonal Esztergom
1. sz. vonal Hegyeshalom
30. sz. vonal Székesfehérvár
40. sz. vonal Pusztaszabolcs
80. sz. vonal Hatvan
100. sz. vonal Cegléd - Szolnok
120. sz. vonal Újszász - Szolnok
142. sz. vonal Lajosmizse
150. sz. vonal Kunszentmiklós - Tass

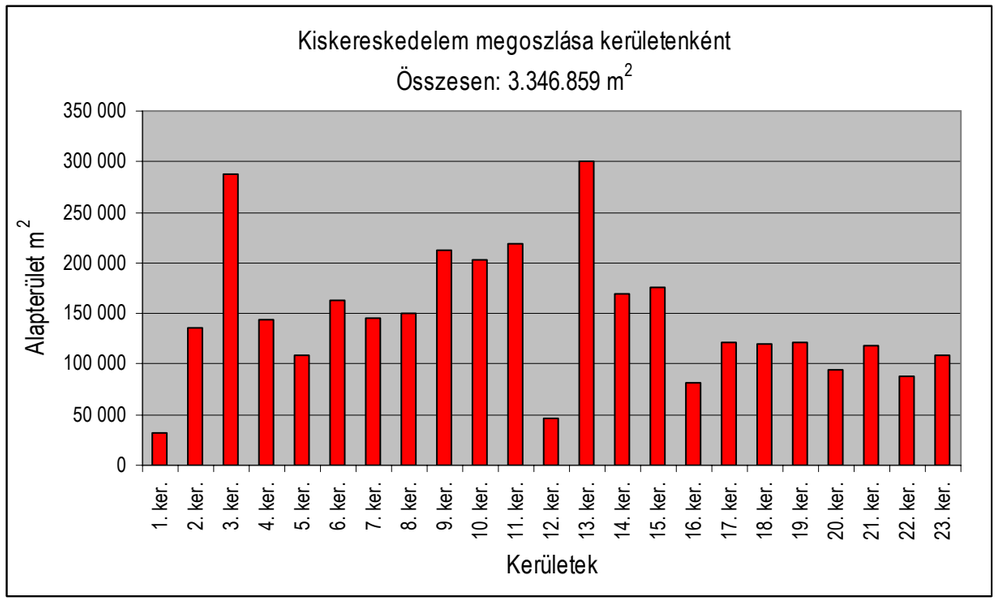
ÜRÖM
OBUDA
AQUINCUM FELSŐ
ÚJPEST
ANGYALFÖLD
VASÚTMÚZEUM
ISTVÁNTELEK
RÁKOSPALOTA-KERTVÁROS
RÁKOSPALOTA-ÚJPEST
RÁKOSRENDEZŐ
RÁKOSSZENTMIHÁLY
BP-ZUGLÓ
NYUGATI PÁLYAUDVAR
DÉLI PÁLYAUDVAR
KELETI PÁLYAUDVAR
KELENFÖLDI PÁLYAUDVAR
KŐBÁNYA FELSŐ
KŐBÁNYA ALSÓ
RÁKOS
RÁKOSCSABA
RÁKOSCSABA ÚJTELEP
RÁKOSLIGET
RÁKOSHEGY
RÁKOSKERT
KŐBÁNYA-KISPEST
BP-FERENCVÁROS
BP-SOROKSÁRI ÚT
PESTSZENTLŐRINC
KISPEST
SZEMERETELEP
FERIHEGY
PESTERZSÉBET
BUDAFOK
HÁROS
ALBERTFALVA
NAGYTÉTÉNY-DIÓSD
BUDATÉTÉNY
BAROSS TELEP
NAGYTÉTÉNY
TÉTÉNYLIGET
SOROKSÁR
PESTSZENTIMRE FELSŐ
PESTSZENTIMRE

2011. OKTÓBER HÓ

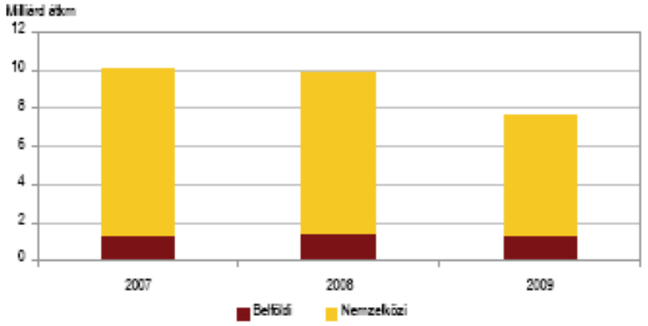
10.11. ÁRUSZÁLLÍTÁS



Az áruszállítási teljesítmények, közlekedési módok szerint

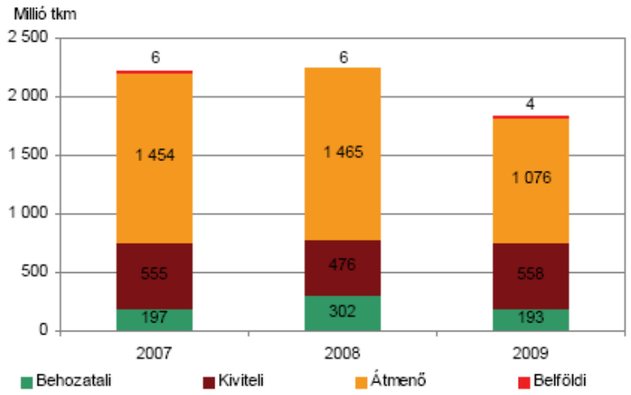


Összes kiskereskedelem, bevásárlóközpontok + egyéb üzletek Budapest kerületeiben 2007.



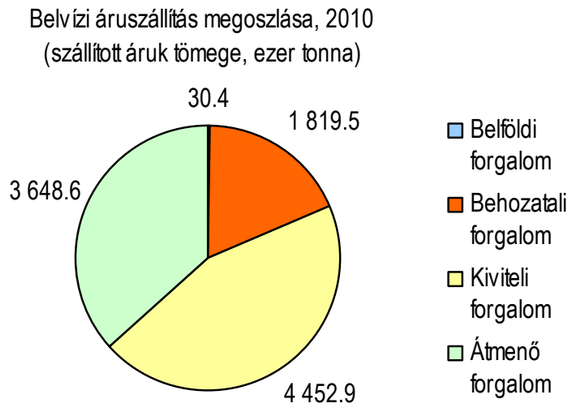
A vasúti áruszállítás teljesítmény megoszlása

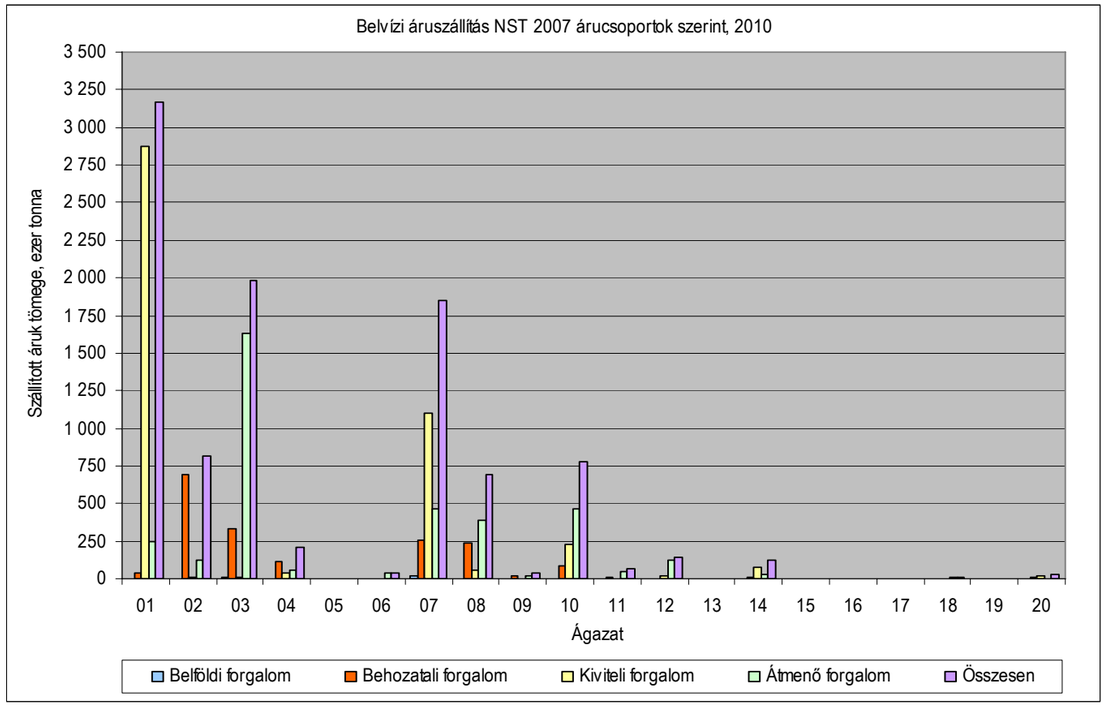
A belvízi áruszállítás teljesítmény megoszlása



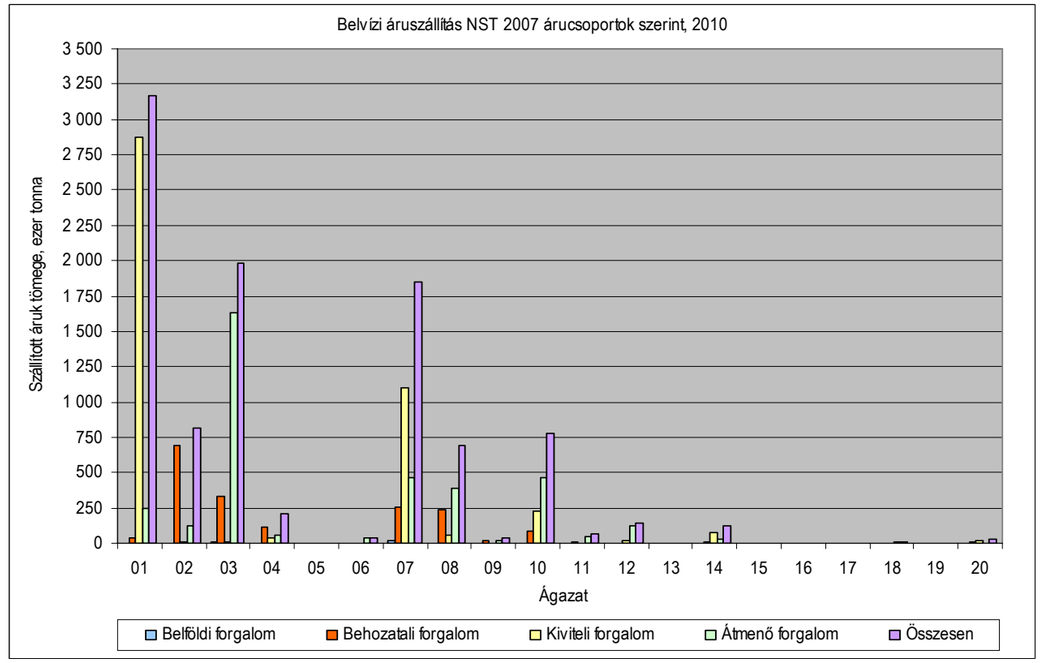
Összesen a Dunán 2010-ben:

9 95 1300 tonna

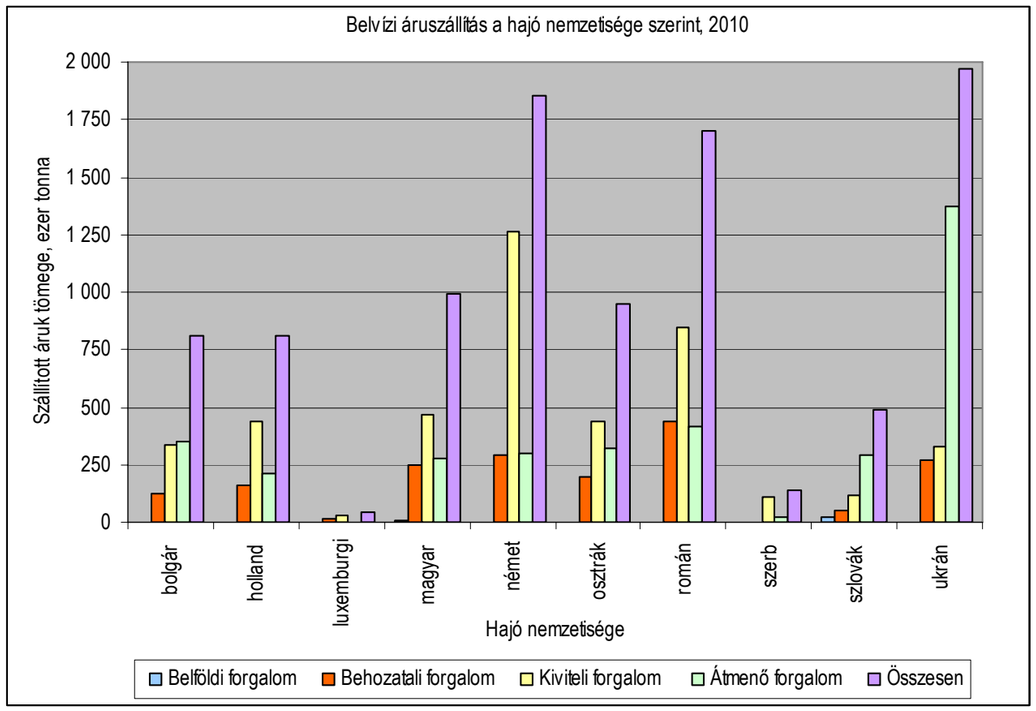


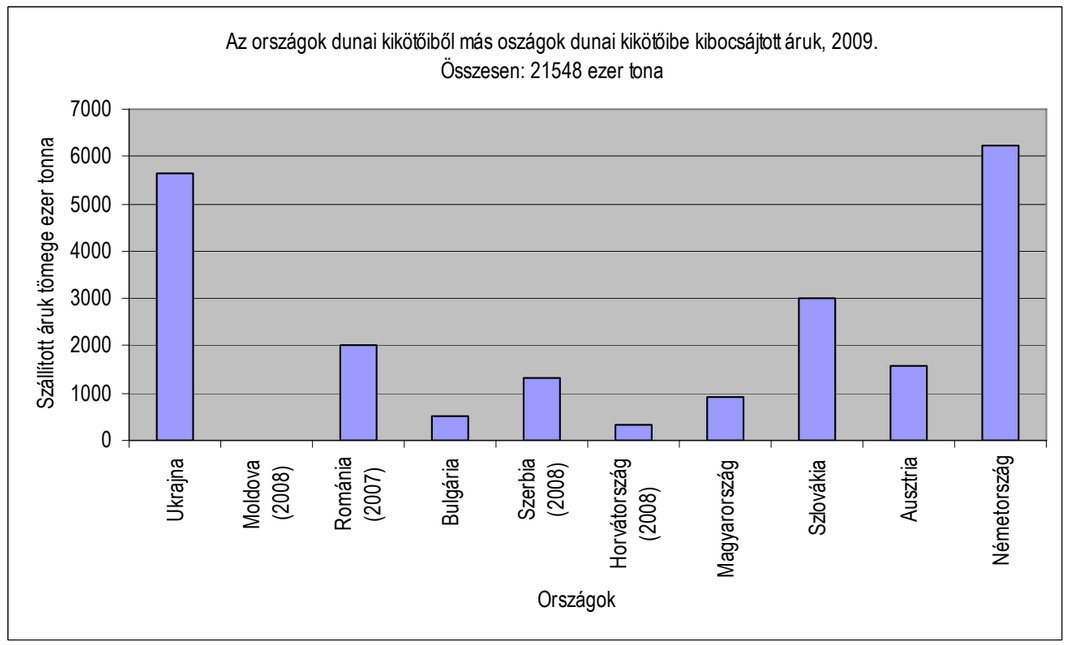


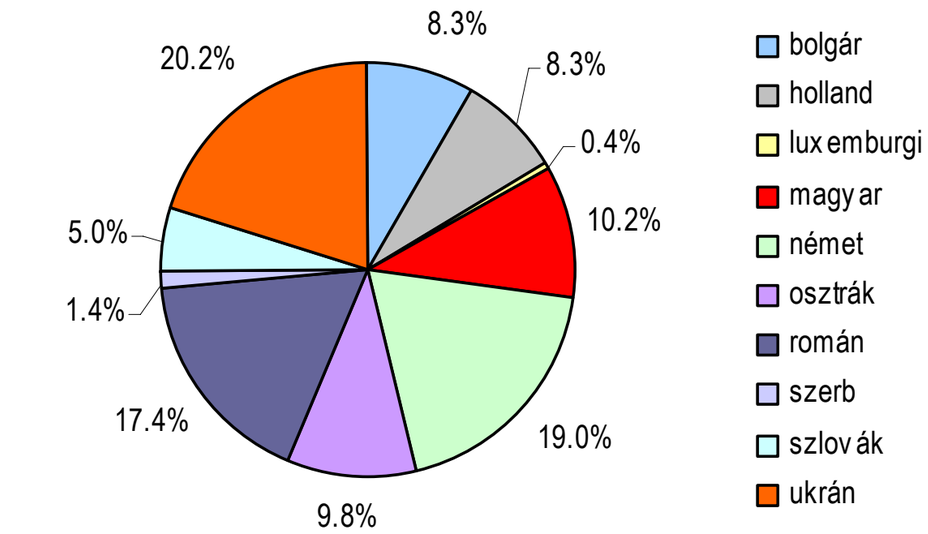
Ágazat	Árucsoport
01	Mezőgazdasági, vadászati és erdészeti termék; hal és egyéb halászati termék
02	Szén és lignit; nyers kőolaj és földgáz
03	Fémtartalmú ércek és egyéb bányászati és kőfejtési termék; tőzeg; urán- és tóriumérc
04	Élelmiszer, ital és dohánytermék
05	Textília és textiláru; bőr és bőrtermék
06	Fa, fa- és parafa termék (kivéve bútor); szalma- és egyéb fonottáru; papíripari rostanyag, papír és papírtermék; nyomdai és egyéb sokszorosított médiatermék
07	Koksz és finomított kőolajtermék
08	Vegyszer, vegyipari termék és vegyi szál; gumi és műanyag termék; nukleáris fűtőanyag
09	Egyéb nemfém ásványi termék
10	Fémalapanyag; fémfeldolgozási termék, kivéve gép és berendezés
11	Máshová nem sorolt gép és berendezés; irodagép és számítógép; máshová nem sorolt villamos gép és készülék; rádió, televízió és hírközlési berendezés és készülék; egészségügyi, precíziós és optikai műszer; karóra és egyéb óra
12	Szállítóeszköz
13	Bútor; egyéb, máshová nem sorolt feldolgozóipari termék
14	Másodlagos nyersanyag; kommunális hulladék és egyéb hulladék
15	Postai küldemény, csomag
16	Áruszállításban használt berendezés és anyag
17	Háztartási és irodai költöztetés során áthelyezett áru; utasoktól elkülönítetten szállított poggyász; javítás céljából szállított gépjármű; máshová nem sorolt egyéb nem piaci áru
18	Csoportosított áru: együtt szállított, vegyes típusú áru
19	Azonosíthatatlan áru: olyan áru, amely valamely okból nem azonosítható és ezért nem sorolható a 01–16. csoportokba
20	Egyéb, máshova nem sorolt áru

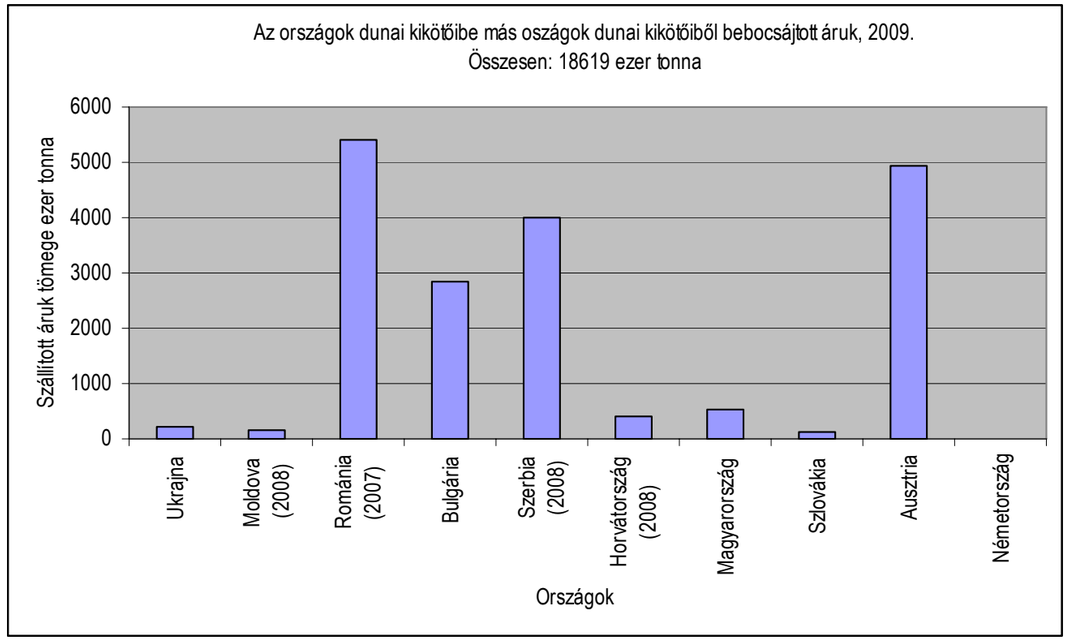


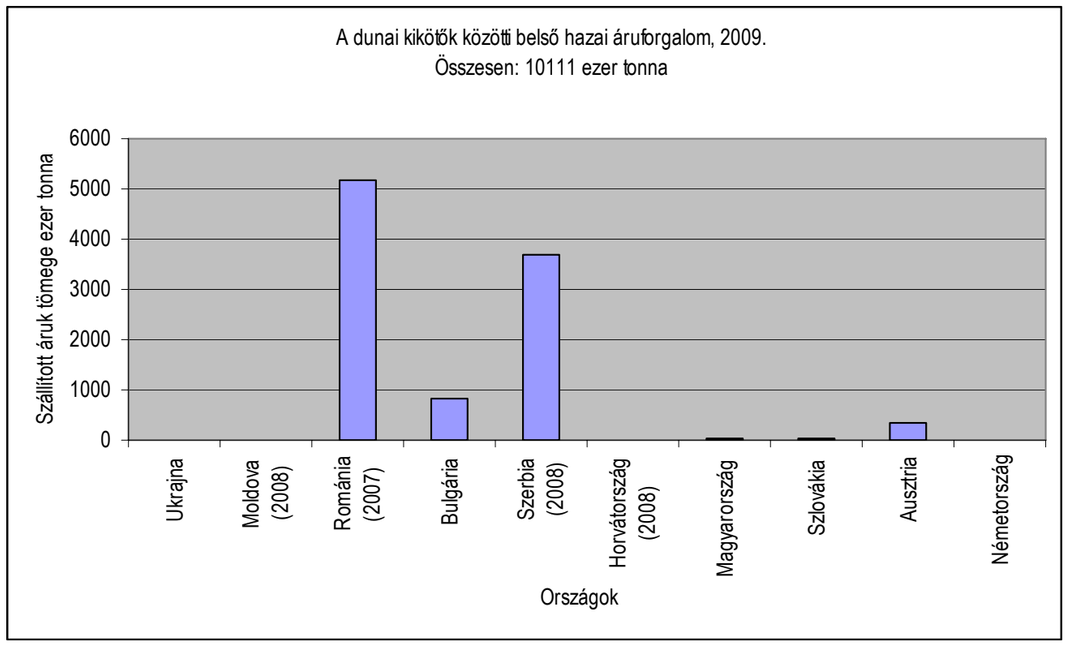
Ágazat	Árucsoport
01	Mezőgazdasági, vadászati és erdészeti termék; hal és egyéb halászati termék
02	Szén és lignit; nyers kőolaj és földgáz
03	Fémtartalmú ércek és egyéb bányászati és kőfejtési termék; tőzeg; urán- és tóriumérc
04	Élelmiszer, ital és dohánytermék
05	Textília és textiláru; bőr és bőrtermék
06	Fa, fa- és parafa termék (kivéve bútor); szalma- és egyéb fonottáru; papíripari rostanyag, papír és papírtermék; nyomdai és egyéb sokszorosított médiatermék
07	Koksz és finomított kőolajtermék
08	Vegyszer, vegyipari termék és vegyi szál; gumi és műanyag termék; nukleáris fűtőanyag
09	Egyéb nemfém ásványi termék
10	Fémalapanyag; fémfeldolgozási termék, kivéve gép és berendezés
11	Máshová nem sorolt gép és berendezés; irodagép és számítógép; máshová nem sorolt villamos gép és készülék; rádió, televízió és hírközlési berendezés és készülék; egészségügyi, precíziós és optikai műszer; karóra és egyéb óra
12	Szállítóeszköz
13	Bútor; egyéb, máshová nem sorolt feldolgozóipari termék
14	Másodlagos nyersanyag; kommunális hulladék és egyéb hulladék
15	Postai küldemény, csomag
16	Áruszállításban használt berendezés és anyag
17	Háztartási és irodai költöztetés során áthelyezett áru; utasoktól elkülönítetten szállított poggyász; javítás céljából szállított gépjármű; máshová nem sorolt egyéb nem piaci áru
18	Csoportosított áru: együtt szállított, vegyes típusú áru
19	Azonosíthatatlan áru: olyan áru, amely valamely okból nem azonosítható és ezért nem sorolható a 01–16. csoportokba
20	Egyéb, máshova nem sorolt áru

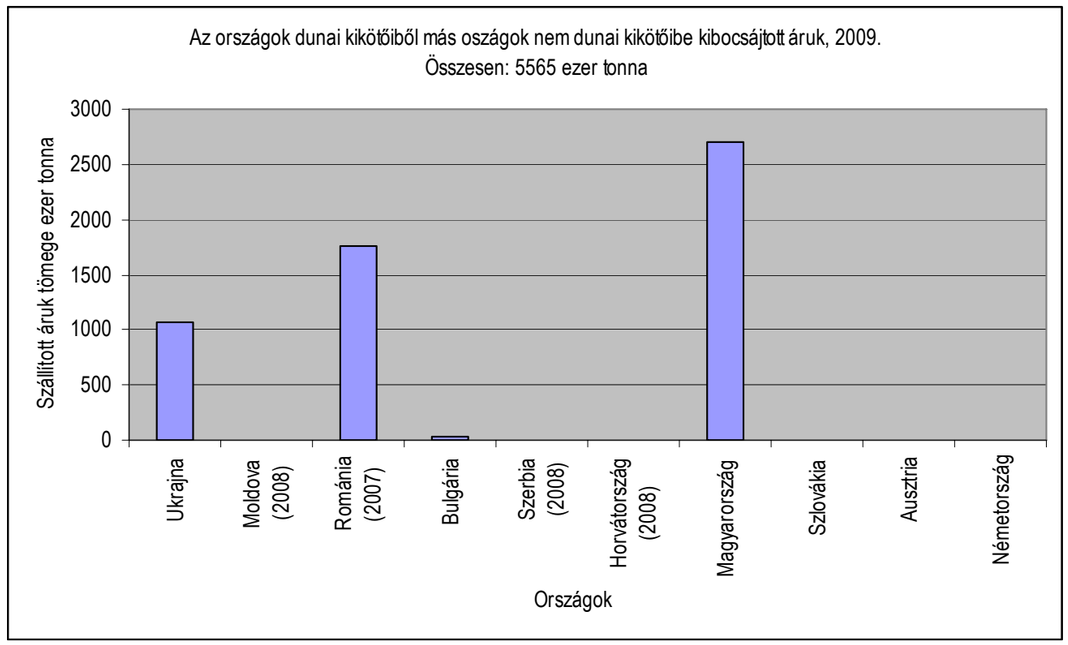

Belvízi áruszállítás a hajó nemzetisége szerint, 2010
Szállított áruk tömege, ezer tonna
2 000
1 750
1 500
1 250
1 000
750
500
250
0
bolgár
holland
luxemburgi
magyar
német
osztrák
román
szerb
szlovák
ukrán
Hajó nemzetisége
Belföldi forgalom
Behozatali forgalom
Kiviteli forgalom
Átmenő forgalom
Összesen

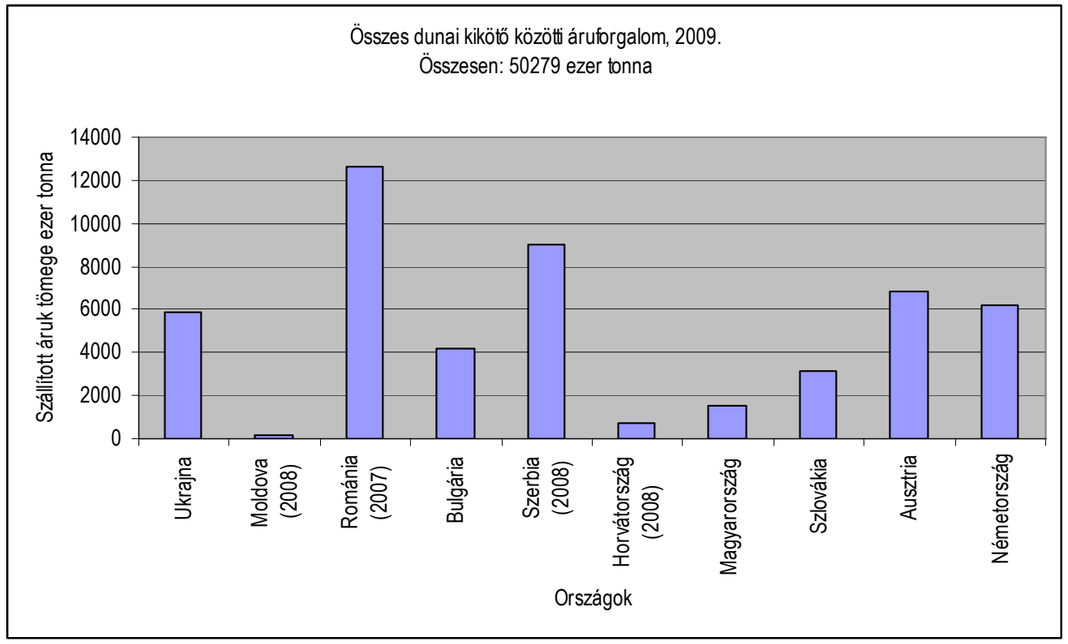

Az országok dunai kikötőiből más országok dunai kikötőibe kibocsájtott áruk, 2009.
Összesen: 21548 ezer tona
Szállított áruk tömege ezer tonna
7000
6000
5000
4000
3000
2000
1000
0
Ukrajna
Moldova (2008)
Románia (2007)
Bulgária
Szerbia (2008)
Horvátország (2008)
Magyarország
Szlovákia
Ausztria
Németország
Országok

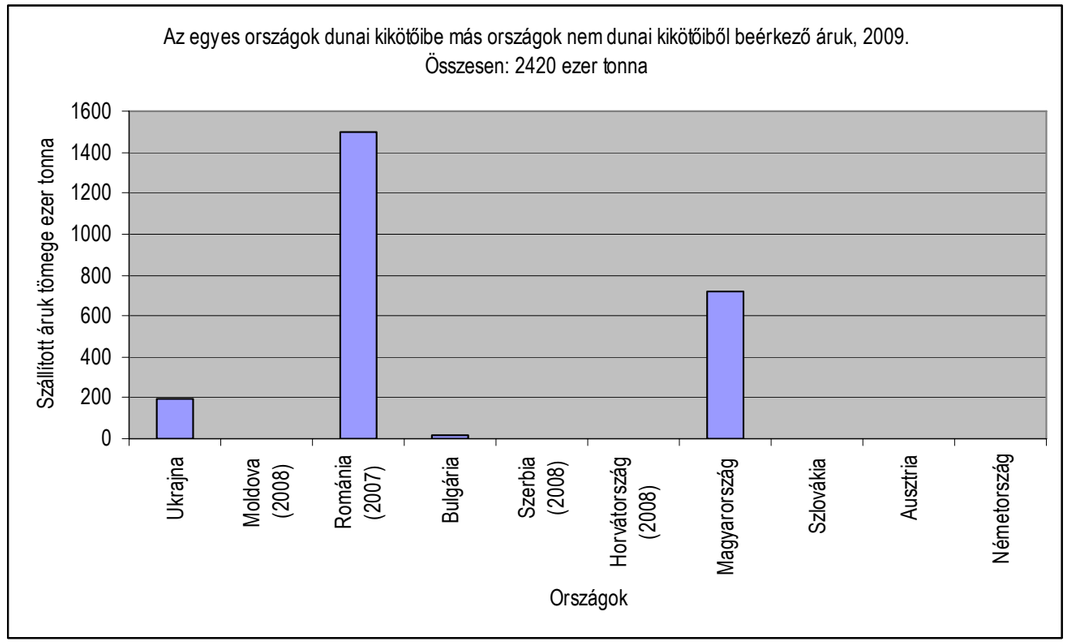

Belvízi áruszállítás a hajó nemzetisége szerinti megoszlása, 2010
8.3%
8.3%
0.4%
10.2%
19.0%
9.8%
17.4%
1.4%
5.0%
20.2%
bolgár
holland
luxemburgi
magyar
német
osztrák
román
szerb
szlovák
ukrán

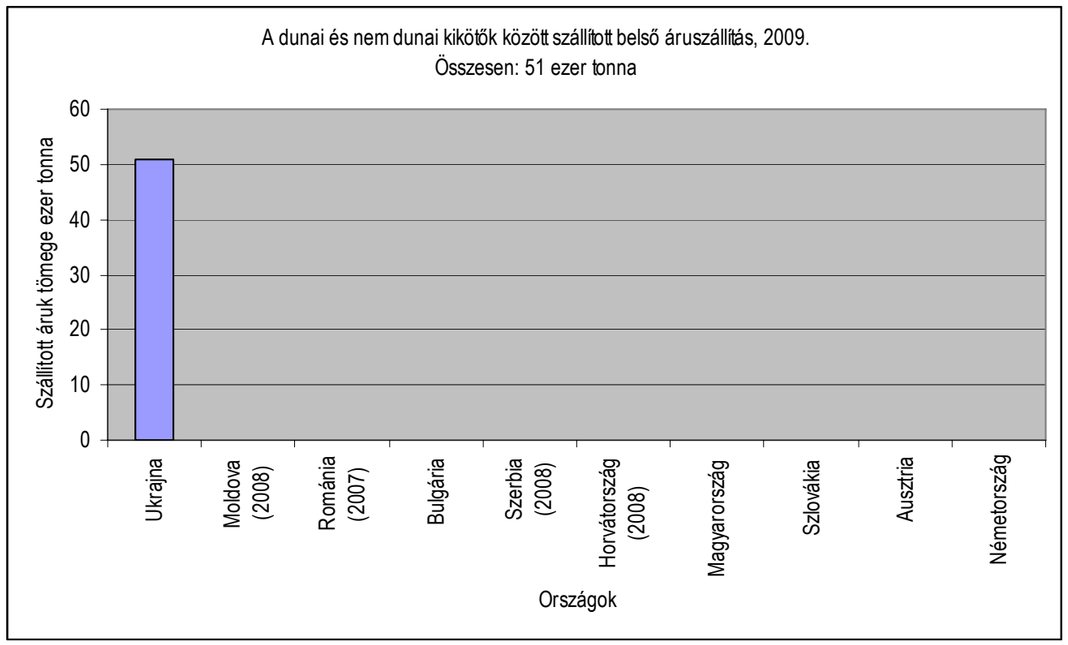

Az országok dunai kikötőibe más országok dunai kikötőiből bebocsájtott áruk, 2009.
Összesen: 18619 ezer tonna
Szállított áruk tömege ezer tonna
6000
5000
4000
3000
2000
1000
0
Ukrajna
Moldova (2008)
Románia (2007)
Bulgária
Szerbia (2008)
Horvátország (2008)
Magyarország
Szlovákia
Ausztria
Németország
Országok

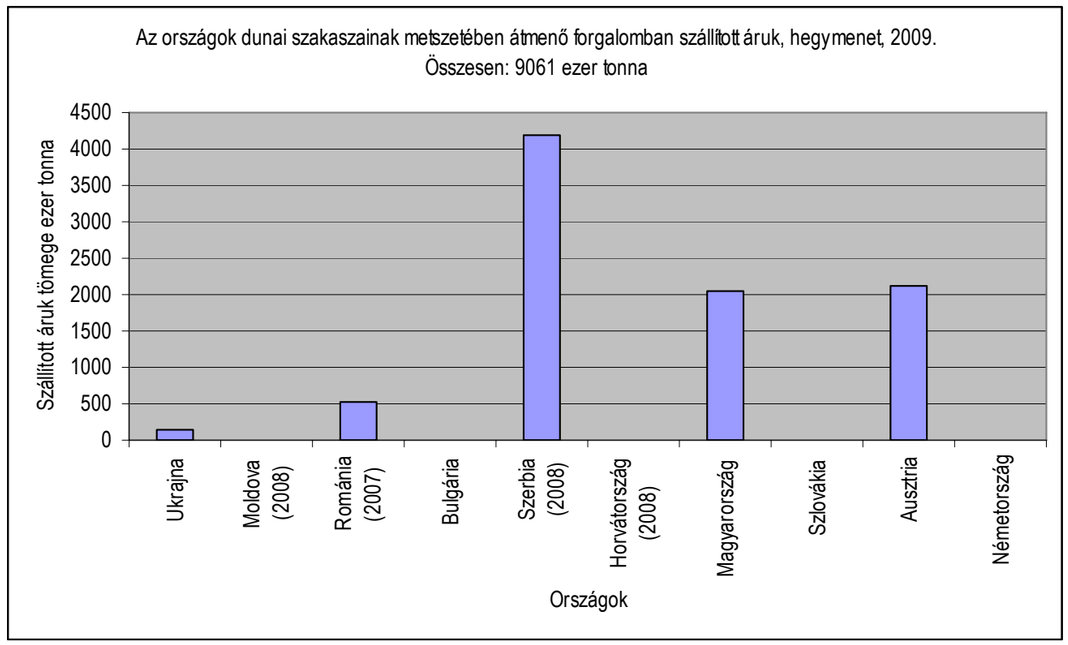

A dunai kikötők közötti belső hazai áruforgalom, 2009.
Összesen: 10111 ezer tonna
Szállított áruk tömege ezer tonna
6000
5000
4000
3000
2000
1000
0
Ukrajna
Moldova (2008)
Románia (2007)
Bulgária
Szerbia (2008)
Horvátország (2008)
Magyarország
Szlovákia
Ausztria
Németország
Országok

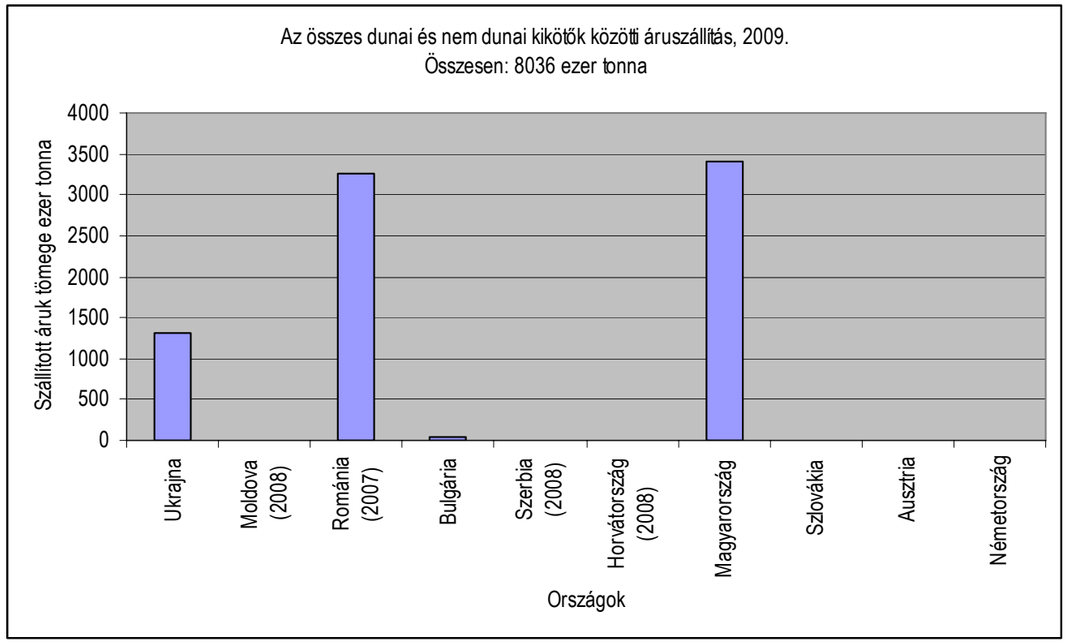

Az országok dunai kikötőiből más országok nem dunai kikötőibe kibocsájtott áruk, 2009.
Összesen: 5565 ezer tonna
Szállított áruk tömege ezer tonna
3000
2500
2000
1500
1000
500
0
Ukrajna
Moldova (2008)
Románia (2007)
Bulgária
Szerbia (2008)
Horvátország (2008)
Magyarország
Szlovákia
Ausztria
Németország
Országok

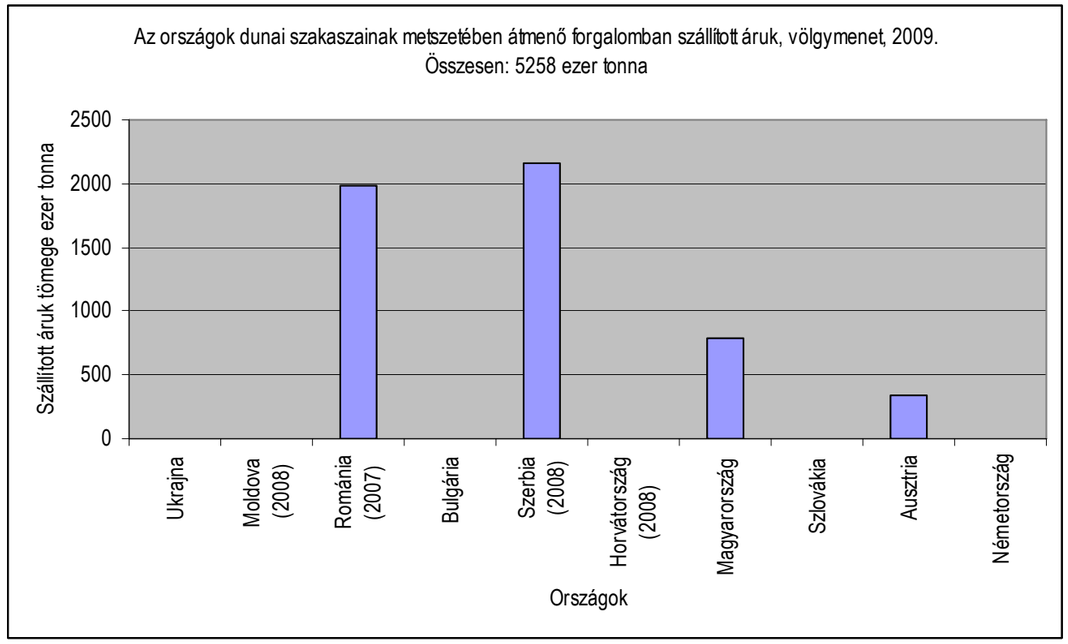

Összes dunai kikötő közötti áruforgalom, 2009.
Összesen: 50279 ezer tonna
Szállított áruk tömege ezer tonna
14000
12000
10000
8000
6000
4000
2000
0
Ukrajna
Moldova (2008)
Románia (2007)
Bulgária
Szerbia (2008)
Horvátország (2008)
Magyarország
Szlovákia
Ausztria
Németország
Országok

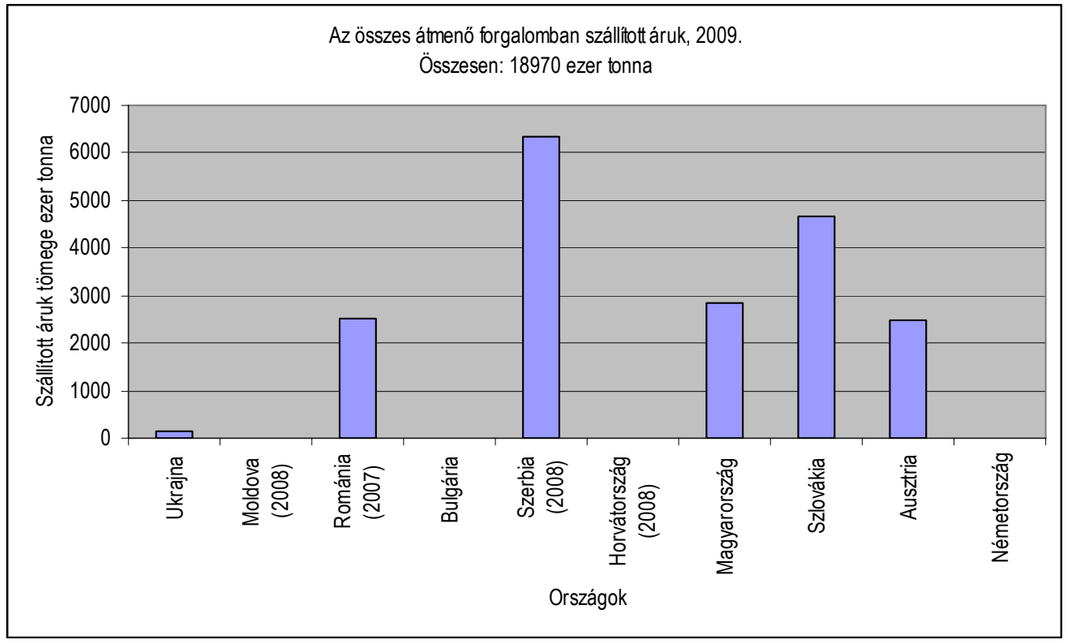

Az egyes országok dunai kikötőibe más országok nem dunai kikötőiből beérkező áruk, 2009.
Összesen: 2420 ezer tonna
Szállított áruk tömege ezer tonna
1600
1400
1200
1000
800
600
400
200
0
Ukrajna
Moldova (2008)
Románia (2007)
Bulgária
Szerbia (2008)
Horvátország (2008)
Magyarország
Szlovákia
Ausztria
Németország
Országok

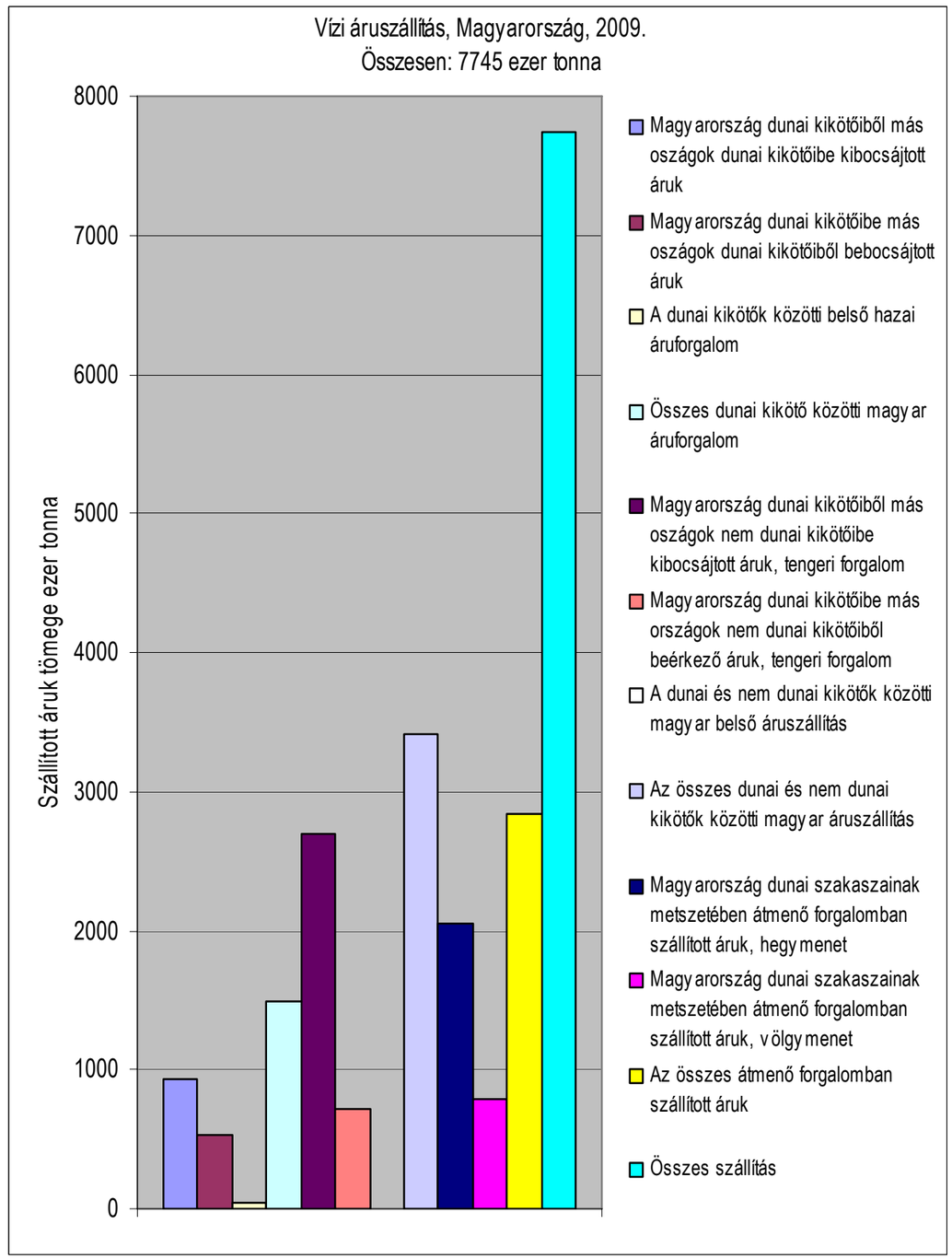

A dunai és nem dunai kikötők között szállított belső áruszállítás, 2009.
Összesen: 51 ezer tonna
Szállított áruk tömege ezer tonna
0
10
20
30
40
50
60
Ukrajna
Moldova (2008)
Románia (2007)
Bulgária
Szerbia (2008)
Horvátország (2008)
Magyarország
Szlovákia
Ausztria
Németország
Országok

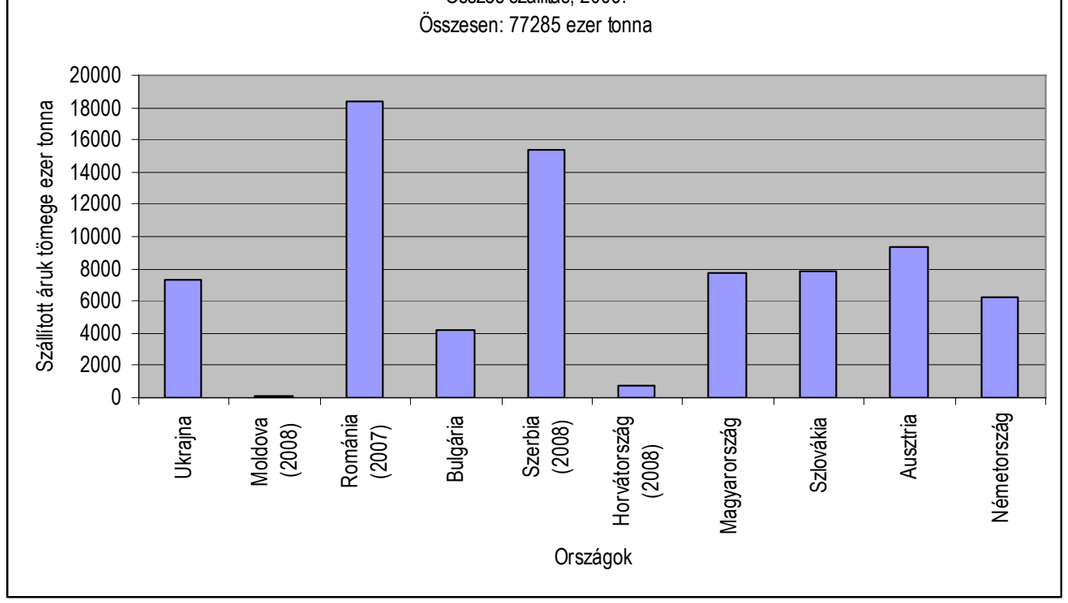

Az országok dunai szakaszainak metszetében átmenő forgalomban szállított áruk, hegymenet, 2009.
Összesen: 9061 ezer tonna
Szállított áruk tömege ezer tonna
0
500
1000
1500
2000
2500
3000
3500
4000
4500
Ukrajna
Moldova (2008)
Románia (2007)
Bulgária
Szerbia (2008)
Horvátország (2008)
Magyarország
Szlovákia
Ausztria
Németország
Országok

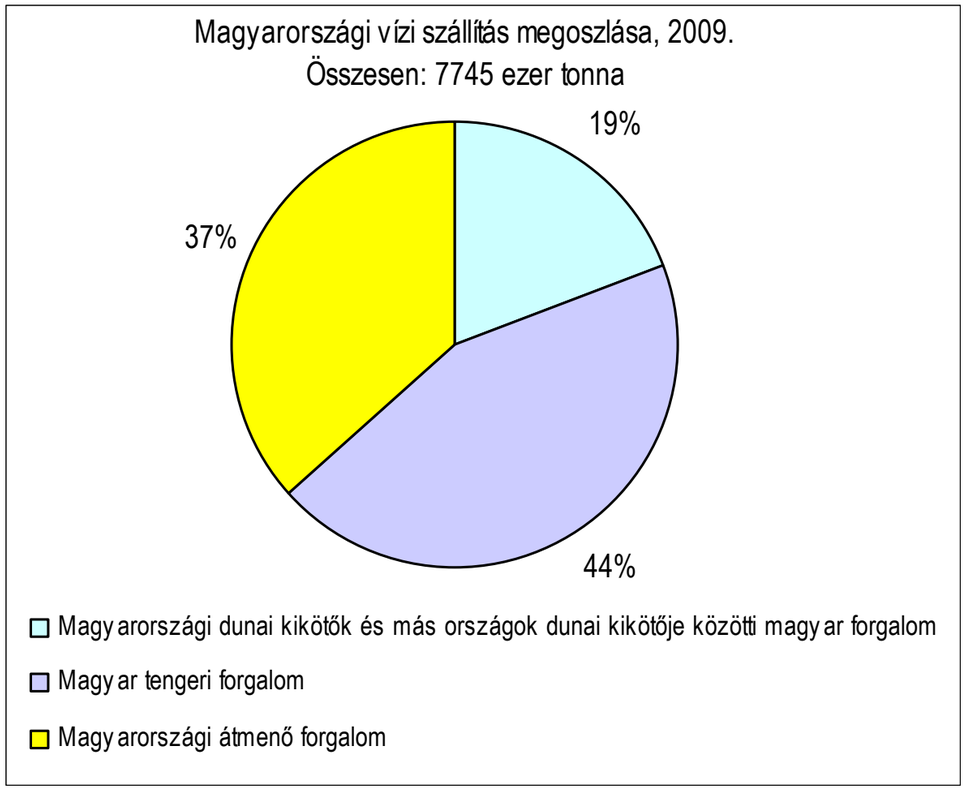

Az összes dunai és nem dunai kikötők közötti áruszállítás, 2009.
Összesen: 8036 ezer tonna
Szállított áruk tömege ezer tonna
0
500
1000
1500
2000
2500
3000
3500
4000
Ukrajna
Moldova (2008)
Románia (2007)
Bulgária
Szerbia (2008)
Horvátország (2008)
Magyarország
Szlovákia
Ausztria
Németország
Országok


Az országok dunai szakaszainak metszetében átmenő forgalomban szállított áruk, völgymenet, 2009.
Összesen: 5258 ezer tonna
Szállított áruk tömege ezer tonna
0
500
1000
1500
2000
2500
Ukrajna
Moldova (2008)
Románia (2007)
Bulgária
Szerbia (2008)
Horvátország (2008)
Magyarország
Szlovákia
Ausztria
Németország
Országok


Az összes átmenő forgalomban szállított áruk, 2009.
Összesen: 18970 ezer tonna
Szállított áruk tömege ezer tonna
7000
6000
5000
4000
3000
2000
1000
0
Ukrajna
Moldova (2008)
Románia (2007)
Bulgária
Szerbia (2008)
Horvátország (2008)
Magyarország
Szlovákia
Ausztria
Németország
Országok


Vízi áruszállítás, Magyarország, 2009.
Összesen: 7745 ezer tonna
Szállított áruk tömege ezer tonna
8000
7000
6000
5000
4000
3000
2000
1000
0
Magyarország dunai kikötőiből más országok dunai kikötőibe kibocsájtott áruk
Magyarország dunai kikötőibe más országok dunai kikötőiből bebocsájtott áruk
A dunai kikötők közötti belső hazai áruforgalom
Összes dunai kikötő közötti magyar áruforgalom
Magyarország dunai kikötőiből más országok nem dunai kikötőibe kibocsájtott áruk, tengeri forgalom
Magyarország dunai kikötőibe más országok nem dunai kikötőiből beérkező áruk, tengeri forgalom
A dunai és nem dunai kikötők közötti magyar belső áruszállítás
Az összes dunai és nem dunai kikötők közötti magyar áruszállítás
Magyarország dunai szakaszainak metszetében átmenő forgalomban szállított áruk, hegymenet
Magyarország dunai szakaszainak metszetében átmenő forgalomban szállított áruk, völgymenet
Az összes átmenő forgalomban szállított áruk
Összes szállítás


Összes szállítás, 2009.
Összesen: 77285 ezer tonna
Szállított áruk tömege ezer tonna
20000
18000
16000
14000
12000
10000
8000
6000
4000
2000
0
Ukrajna
Moldova (2008)
Románia (2007)
Bulgária
Szerbia (2008)
Horvátország (2008)
Magyarország
Szlovákia
Ausztria
Németország
Országok





10.11.1. Városi teherszállítás

Az infrastruktúra hatékony felhasználása

A városi közúti infrastruktúra hatékony kihasználása azért kiemelten fontos, mert a városi útfelület többnyire nem növelhető. Ezen infrastruktúra idő és tér szempontjából való jó kihasználásának biztosítása lényeges feladat. Budapesten is, számos ún. „koncentrált rakodóterületet" jelöltek ki a kereskedelmi forgalom részére, hogy javítsák a teherszállítók munkakörülményeit és kezelni tudják az áruszállítások negatív hatásait, amilyen például a két sorban való parkolás.

Az elmúlt években külföldön új, kísérleti rendszereket is bevezettek. Az információs és kommunikációs technológiák, valamint a mechanikus hozzáférési kapuk és változtatható jelzésképű táblák egyre olcsóbbak és egyre több olyan új hozzáférési rendszert tesznek lehetővé, melyek az áruszállítás céljaira a kimondottan városi hálózat infrastruktúrájához alkalmazkodnak. Az infrastruktúra mellett egyes városokban a rakodó zónákhoz további szolgáltatások is csatlakoznak (pl. rövidtávú raktározási lehetőség, vagy az átrakodás segítése). A település-, és a közlekedés tervezők valamint a teherszállítók számára egyaránt fontos a hatékony és megbízható áruszállítás, hogy a város gazdaságát ki tudják szolgálni. A hatékony és fenntartható megoldások eléréséhez a következő kulcsszempontokat kell tekintetbe venni:

- A szállító járműveknek a lehető legkisebb legyen a társadalmi hatása.
- A szállítási hatóságok tervezőinek (városi, városközponti, fővárosi és helyi szinten egyaránt), a teherszállító társaságoknak és az egyéb üzleti tevékenységeknek együtt kell működniük a fenti célok elérésére.
- A tervezőknek esetenként befolyásolniuk, vagy irányítaniuk kell a teherjárművek mozgását.
- A szállítóvállalatoknak optimalizálniuk kell működés hatékonyságukat a forgalmi zsúfoltság és a környezeti hatás csökkentése érdekében.

Intézkedéstípusok a városi teherforgalom kezelésére

- Az intézkedések típusai a következőktől függnek:
  - A városi hatóság gazdasági, társadalmi és környezeti céljai
  - A teherszállításnak és az egyéb forgalomnak a szintje
  - A városi térség mérete, sűrűsége, elhelyezkedése
- Az áruk szétrakására alkalmas infrastruktúra biztosítása
- Átrakóhelyek elhelyezkedése
  - Az egyes city-logisztikai zónák első területei, amelyek a nagymennyiségű inhomogén áruk továbbítására alkalmas pályák közelében helyezkednek el
  - Átrakóhelyek megjelenési formái attól függnek, hogy milyen közlekedési módok közötti átrakásokat valósítanak meg
    - Duna-közút: rakpart menti ponton kikötők, hajó dokkoló, mozgó raktárként üzemelő uszályon kiépített mobil átrakóhely
    - villamos pálya-közút: villamos pálya mentén átrakóhely céllal kiépített dokkoló terület
    - stb. (egyéb lehetőségek a használt áruszállítási módtól függően)
- **Közúti „koncentrált rakodóterületek"** a city logisztikai zónában

- A rakodófrontok száma, elhelyezkedése és mérete a city-logisztikai rendszer technológiája alapján átgondolandó

- **Zsilipek** a kereskedelmi létesítményeknél
  - zsilipek jelentősége
    - a kereskedelmi és szolgáltató egységek mellet a nyitvatartási időn kívüli és bizonyos esetekben a nyitvatartási időn belüli árucsere (kiszállított áru, göngyöleg, hulladék) helye
  - zsilipek elhelyezkedése
    - a city-logisztikai rendszerben részt vevő kereskedelmi és szolgáltató egységek kb. 250 méteres körzetében
- Olyan közforgalmú pályakapcsolatokkal rendelkeznek), amelyekkel korszerű, környezetbarát módon az áru városközpontba való bejuttatása megoldható

Intézkedéstípusok a városi teherforgalom kezelésére

Szervezeti intézkedések	**Műszaki intézkedések**	**Jogszabályi intézkedések**	**Pénzügyi intézkedések**
Jelzések	Infrastruktúra fejlesztés	tehergépjármű tiltás	Behajtási díj
Útvonalak kijelölése	• közúti infrastruktúra fejlesztés • vasúti infrastruktúra fejlesztés • kikötői infrastruktúra fejlesztés • logisztikai központ fejlesztés	Súlykorlátozás	Adócsökkentés környezetbarát járműveknek
Időkorlátozások		Rakodóhelyek védelme	Bírságpolitika
Koncentrált rakodóterületek		Telephely engedélyezése	
A hozzáférés tiltása (süllyedő oszlopos)	• környezetbarátabb jármű • kisebb méretű jármű	Övezet szabályozása	
Gyalogos övezetek kijelölése	IT megoldások		
Többes használatú sávok Tehervillamos szállítás	Településrendezés Városi Konszolidációs Központ		

10.12. TERVI ELŐZMÉNYEK ÁLTAL MEGHATÁROZOTT KÖTÖTTSÉGEK