

## A CATCH-MR projekt budapesti szemináriuma

### A CATCH-MR projekt

A Berlin-Brandenburg által kezdeményezett „CATCH-MR (Cooperative Approaches to Transport CHallenges in Metropolitan Regions”, azaz „A közlekedés kihívásainak kooperatív megközelítései a nagyvárosi régiókban” elnevezésű projekt az Európai Unió régiók és városok közötti tapasztalatcserét szolgáló INTERREG IV C programja keretében valósul meg.

Témája a város és régiója együttműködése a fenntartható közlekedés érdekében, célja pedig a fenntartható közlekedési megoldások egymással történő megismertetése, átvétele.

A projektben részt vevő városok: Berlin, Bécs, Budapest, Göteborg, Ljubljana, Oslo és Róma. Valamennyi város a régiójával együtt vesz részt a projektben.

### Budapesti szeminárium

2010. november 22-24 között került megrendezésre a budapesti szeminárium, amelynek témája a közösségi közlekedés használatának erősítése volt. Ezen belül a tapasztalatcsere az alábbi témákra fókuszált:

1. P+R rendszerek
2. Intermodalitás
3. Közlekedési szövetségek
4. A vasút városon belüli szerepének erősítése

#### 1. P+R rendszerek tapasztalatai a nagyvárosi régiókban

Az egyéni és a közösségi közlekedés ésszerű kapcsolatrendszerének erősítésére klasszikus megoldást jelentenek az elővárosokban és a városok külsőbb területein létesített P+R (és B+R) parkolók. A szakmai program részét képezte az uniós társfinanszírozással megvalósult rákoskerti P+R parkoló helyszíni bemutatása is.



A P+R parkolás megközelítésében nem csak gyakorlati vagy fejlődési szintbeli, de filozófiai eltérések is felszínre kerültek a partnerrégiók között. Oslo és Göteborg esetében már nem elsősorban a P+R használatát, hanem a közösségi közlekedés teljes utazási láncban való

igénybevételét ösztönzik, amelynek a P+R csak egy kiegészítő eleme, plusz rugalmasságot biztosítva eseti utazásokhoz. Ezt azzal is indokolják, hogy a P+R parkolók tömeges kiépítése (mivel az egyszerűen megépíthető helyszínekkel már elkészültek) nem lenne költséghatékony.

A bécsi és berlini példák ezzel szemben azt mutatták, hogy a nagy mennyiségű P+R parkoló lokális szinten jelentős módváltó használót hozhat a közösségi közlekedés rendszerébe. Jellemző, hogy az agglomerációs és külvárosi területek P+R parkolói jobbra ingyenesek, míg a nagyobb módváltó pontok környékén (pl. külső metróállomás) díjköteles a parkolás. Mivel e területeken jellemzőek a magasabb telekárak és a nagy kapacitású, akár emeletes P+R-ek, a díjképzés ezen logikája támogatandó. Belsőbb városrészekben a P+R típusú módváltó helyek nem szerencsések. Az előadásokból és a korábban megküldött szakmai kérdőívekből egyértelműen látható volt, hogy a P+R rendszerek díjszabása mind területi (városközpont felé emelkedő), mind funkcionális értelemben (utazási jogosultságokhoz kötött díjképzés) jól szervezett.

Nálunk még a kiépítés és ösztönzés időszakában járunk, amikor reális az egyéni és a közösségi módok összehangoltságára kell törekedni, elősegítve a közösségi módok használatának erősítését.

## 2. Az intermodális csomópontokkal kapcsolatos tapasztalatok a nagyvárosi régiókban

A közösségi közlekedés vonzóbbá tételének egyik meghatározó eszköze a városfejlesztési elképzeléseknek megfelelő eszköz- és módváltó pontok korszerű, racionális és vonzó kialakítása. Az intermodális csomópontok a budapesti szakmai tanulmányút legfontosabb részét képezték, amelyben a tervek és hálózati elképzelések bemutatása mellett sor került néhány kedvező és kedvezőtlen eszközváltó pont megismerésére is (Kőbánya-Kispest, Közvágóhíd, Ferihegy vasúti megálló, Kelenföld).



Az egyéni és közösségi, illetve a különböző közösségi közlekedési módok közötti kapcsolatoknak Európa szerte számtalan sikeres és kudarcra ítélt példája ismert. Az intermodális csomópontok ugyanakkor nem helyettesítik azokat az innovatív megoldásokat, amelyek az átszállások minimalizálására, átszállásmentességre törekzenek interoperábilis (átjárható) közösségi közlekedési rendszerek révén.

Az intermodális csomópontok szerepe messze túlmutat a közlekedési funkciókon. Akkor sikeres egy ilyen beruházás, ha a szolgáltatások bősége mellett a közlekedési területek könnyű és akadálymentes elérhetősége jellemzi. Valamennyi résztvevő város és régió sikeres és kedvezőtlen példákkal és azok illusztrálásával segítette a szakmai ismeretek és gyakorlatok tovább mélyítését. Sikeres példaként jelent meg például Berlin új főpályaudvara, amely az egyik legfontosabb tér- és városarculat-képző elemmé vált, miközben több szinten biztosítja a közlekedési és nem közlekedési funkciókat.

### 3. Közlekedési szövetségek

Európa számos országában a városi és elővárosi közlekedés szervezésének alapjait a közlekedési szövetségek és tarifaközösségek alkotják. A résztvevő városok és régiók közül a Bécs és környéki VOR és a Berlin-Brandenburg tartományokban működő VBB ismertetésére került sor. A két közlekedési szövetség eredményei és átlátható struktúrája révén Európa legsikeresebbjeinek tekinthető. Mindkét szervezet részletesen ismertette, hogy milyen tulajdonosi és megrendelői struktúra alapján milyen feladatok ellátásában vesz részt. Egyértelművé vált, hogy Budapest és környéke számára a már működő BKSZ tapasztalatait is figyelembe véve követendő irány a közlekedési megrendelők és szolgáltatók, valamint a megrendelt szolgáltatások egységesebb kezelése. Mind a VOR, mind a VBB a későbbiekben szívesen segítenek további ismeret-átadással, szakmai segítségnyújtással. Az elérendő cél és a szövetségi modellek hazai adaptálása a Budapest környéki közlekedési rendszerben tevékenykedők számára is ismer; az oda vezető út sok szereplős és költséges, de felbecsülhetetlen társadalmi hasznokat jelent.

### 4. A vasút városon belüli szerepének erősítése

Több résztvevő nagyváros rendelkezik nagy kapacitású városon belüli vasúti közlekedéssel. A fejlesztési tervek és megvalósult példák bemutatásán keresztül jól érzékelhető volt, hogy Bécs a leendő főpályaudvarral és vonali kiegészítésekkel, Berlin az észak-déli és kelet-nyugati átmérős vasútvonalak metszéspontjában létrehozott főpályaudvarral, Róma pedig az elővárosi vasúti rendszer fejlesztésével törekszik a vasút városon belüli integráló szerepének növelésére. Ha a vasúti szolgáltatás megbízható, komfortos, ütemes és sűrű, miközben a tarifaközösség révén megfizethető, éppúgy használhatóvá válik városon belüli utazásokra, mint bármely más közlekedési eszköz. Budapesten jelentős hátrányt kell leküzdeni a vasúti közlekedés terén mind a szolgáltatások színvonalát, mind azok megítélését tekintve. A példák közül azonban jól érzékelhető volt, hogy a közösségi közlekedés részarányának növeléséhez vezető egyik út, ha a vasútvonalak az elővárosokból a városbelsőn keresztül közlekednek (akár felszín alatt). Ezzel az átszállási kényszer csökken, gyorsabbá tehetőek az utazási kapcsolatok, miközben a fejpályaudvarok szerepe csökkenésével (pl. Bécs) a városi funkciók e területeken jelentősen növelhetőek.



### A projekt további lépései

A projekt hozadéka, hogy 3 éves időtartama alatt számos lehetőség adódik a Főváros nemzetközi városfejlesztési és közlekedéstervezési szakmai kapcsolatainak kiépítésére és erősítésére, értékes és a gyakorlatban is (jól vagy kevésbé jól) alkalmazott, valós tudáson és tapasztalatokon alapulva. A projekt lehetőséget teremt továbbá a Fővárosi Önkormányzat munkatársai számára, hogy a személyes munkacsoport megbeszélések és közös feladatok keretében szerzett információkkal és újszerű megoldásokkal bővítsék szakmai ismereteiket, látókörüket. Az így kialakított szakmai partnerségi kapcsolatok pedig jó alapot szolgáltatnak a jövőbeni tudásmegosztás és tanulmányutak, hazai és nemzetközi konferenciák megszervezésében.



További információ a projektről és a szemináriumról elérhető a <http://www.catch-mr.eu/> honlapon, vagy Szemere Veronika projektkoordinátortól (szemerev@budapest.hu, +36 1 999 82 89)

*A Városkutatás Kft. Beszámolója alapján  
készítette Szemere Veronika  
fotó: Ekés András, Szemere Veronika*