

# A szuburbanizáció néhány közlekedési vonatkozása

KESERŰ IMRE\*

Az utóbbi évtized egyik legmarkánsabb átalakulási folyamata Budapest környékén az elővárosi gyűrű településeinek növekedése volt, miközben a főváros lakossága folyamatosan csökkent. A lakóhelyi, kereskedelmi, rekreációs és ipari szuburbanizáció átalakítja a térség társadalmi és gazdasági viszonyait. A szuburbanizáció közlekedési vonatkozásai szembeűnők, közismert hogy a leginkább szuburbanizálódó települések környékén a közúti torlódások mindennaposakká váltak. A Budapestről kiköltözők térpályái (munkahely, iskola, bevásárlás, szórakozás) gyökeresen és gyorsan megváltoznak, miközben a közlekedési infrastruktúra fejlesztése nem tart lépést a megváltozott utazási szokásokkal. Bár a problémák nálunk újkeletűek, nem ismeretlenek: az utóbbi évszázad sok bizonyítékot hozott elsősorban az USA-ban és Nyugat-Európában arra, hogy a szuburbanizáció milyen közlekedési, s közvetve környezeti problémák okozója lehet (lásd többek között: *Gutfreund O.*, 2004, *Jacobs, J.*, 1961, *Safdie M.*, 1997; *Jackson K. T.*, 1985.).

A szuburbanizáció és a közlekedés viszonyának vizsgálatakor két fontos kérdés merül fel. Először: A közlekedési hálózat mennyiségi és minőségi jellemzői befolyásolják-e a szuburbanizációt (annak kiterjedését, mértékét, irányát)? Másodszor: A szuburbanizáció hogyan hat a közlekedésre (forgalom, közlekedési módok közötti választás, utazási idők, közlekedési és környezeti problémák stb.).

A kérdéskör igen tág, számos aspektusa van, melynek földrajzi és nem csak közlekedésszervezési vagy mérnöki szemléletű vizsgálata érdekes összefüggésekre világíthat rá. A dolgozat egy nagyobb ívű kutatás része, melyben a Budapest környéki szuburbanizáció és a közlekedés kapcsolatát vizsgáljuk. Jelen tanulmányban a szuburbanizációval és a közlekedéssel is kapcsolatba hozható statisztikai adatokat vettük górcső alá, s vontunk le következtetéseket a szuburbanizáció közlekedési vonatkozásaival kapcsolatban. A vizsgálatokban feltártuk azokat a közlekedési problémákat, amelyek feltehetően magából a szuburbanizációból erednek, s akár a további szuburbanizáció gátjaivá is válhatnak. Terjedelmi korlátok miatt csak a közúti közlekedés két fontos jelzőszámát vizsgáltuk: a személygépkocsi ellátottságot és a közúti forgalmat. Meg kell említeni azonban, hogy a tömegközlekedési ellátottság és az elérhetőség is fontos jellemzők, ezek kapcsolata a szuburbanizációval nem elhanyagolható.

Mivel a szuburbanizáció nem egysíkúan, tehát tisztán csak lakóhelyi, vagy kereskedelmi szuburbanizációként jelenik meg, hatása a közlekedésre egy rendkívül bonyolult összefüggésrendszer alkot. Amellett, hogy a forgalmi adatok vizsgálatakor a szuburbanizáció hatásának kimutatása nagy nehézségekbe ütközik, az egyéb tranzit, regionális és helyi forgalom miatt, a lakóhelyi, kereskedelmi, ipari és rekreációs szuburbanizáció hatásai közötti különbségtétel még nehezebb. A vizsgálatban mégis csak a lakóhelyi szuburbanizációra koncentrálnunk, mivel a problémák közül a legsúlyosabb az elővárosok és Budapest közötti hivatásforgalom kérdése: ezt mutatják a reggeli és késő délutáni forgalmi dugók a főváros és a környező térségek útjain.

---

\* PhD hallgató

## Közlekedés és szuburbanizáció

A hazai szakirodalomban a szuburbanizáció közlekedési vonatkozásairól csak kevés szó esik. A szuburbanizáció által kiváltott közlekedési problémák említés szintjén bukkannak fel több tanulmányban is (*Timár, 1994, Timár–Baukó, 1999, Bajmócy P., 1998, Dövényi Z.–Kovács Z., 1999, Hardi T., 2002*). Kifejezetten a szuburbanizáció közlekedési aspektusait *Kiss J. (1999)* vizsgálta az alföldi nagyvárosok környékén. A cikkek elsősorban a személygépkocsi-ellátottság növekedését, a zsúfoltság fokozódását, a városi bevezető utak menti területek rohamos fejlődését, a lakosságnövekedést csak késve követő infrastruktúrafejlesztéseket hangsúlyozzák. A szuburbanizáció és a közlekedés kapcsolatrendszere emellett megjelenik a különféle térségi fejlesztési és rendezési tervekben is (többek között: Pest Megye Területrendezési Terve, A Budapesti Agglomeráció Területrendezési Terve, A Közép-Magyarországi Régió Közlekedésfejlesztésének Integrált Stratégiai Terve és Operatív Programja, Budapest Közlekedési Rendszerének Fejlesztési Terve stb.) Ezekben a munkákban a szuburbanizáció mint a közlekedési keresletet módosító tényező szerepel.

Előjáróban meg kell jegyezni, hogy a szuburbanizáció közlekedési vonatkozásainak kimutatása rendkívül nehéz, az általam vizsgált mutatók és jellemzők regionális különbségeit a lakossági szuburbanizáció mellett sok más tényező (ipari, kereskedelmi, rekreációs szuburbanizáció, távolsági közlekedés átstrukturálódása, általános gazdasági fejlődés stb.) is befolyásolja.

### Személygépkocsi-ellátottság

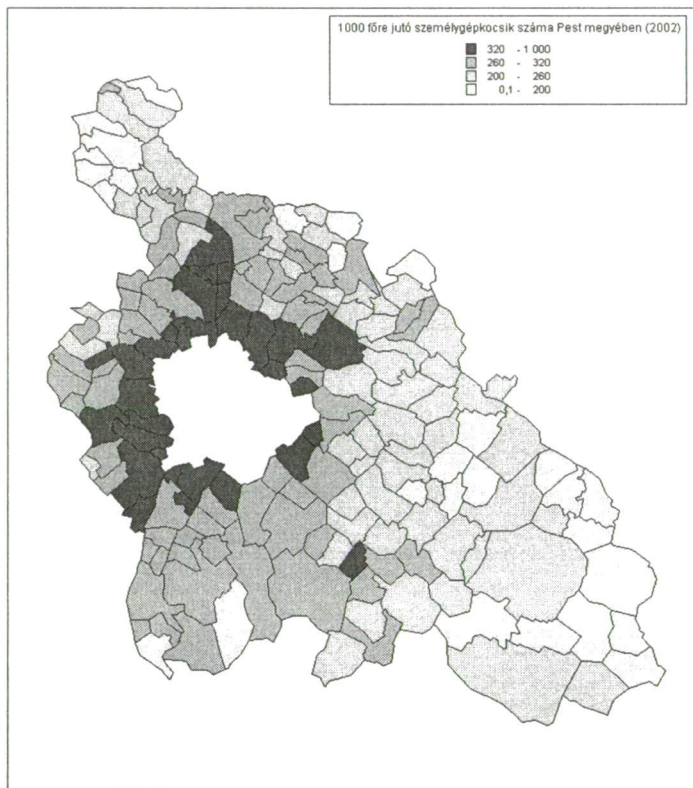
A tapasztalatok szerint az elővárosokba kiköltözők többsége legalább egy személygépkocsival rendelkezik, s azt rendszeresen használja is. Már *Dövényi Z. és Kovács Z. (1999)* 1997-es vizsgálataiból kiderült, hogy az általuk megkérdezettek körében a háztartások 53%-ának egy 31%-ának pedig kettő személygépkocsija volt, sőt voltak három, vagy négy gépkocsival rendelkező háztartások is. *Kok (1999)* szerint Varsóban a szuburbanizáció kiteljesedéséhez a személygépkocsi ellátottság növekedése és az utak fejlesztése is hozzájárult. Mindezek az adatok arra utalnak, hogy a szuburbanizációnak nem csak egyik fontos jelzőszáma a személygépkocsi-ellátottság, hanem igen fontos feltétele is. A szuburbanizációt a jövedelmek növekedése tette lehetővé, a nagyobb jövedelmek pedig magasabb személygépkocsi ellátottságra utalnak. A magasabb egy főre jutó jövedelemmel rendelkező településeken általában magasabb az egy főre jutó személygépkocsi száma is. Nem mutatható ki különbség azonban a jó és a kevésbé jó tömegközlekedési kapcsolattal rendelkező települések személygépkocsival való ellátottságában. A főváros körüli szuburbanizációs gyűrűben tömegközlekedési kapcsolatok minőségétől függetlenül (pl. jó elővárosi vasúti kapcsolat) magas a személygépkocsi ellátottság, s a fővárostól való távolság növekedésével csökken (*1. ábra*).

Pest megyében 1992 és 2002 között 70 százalékkal nőtt a személygépkocsi száma, míg országos viszonylatban a növekedés csupán 28 százalékos volt. A személygépkocsi-ellátottság területi különbségeit vizsgálva egyértelmű tendenciák fel-

ismerése azért is nehéz, mert a néhány száz lakosú kitelepüléseken, különösen, ha rossz a tömegközlekedés, az átlagosnál magasabb lehet a személygépkocsi-ellátottság, emellett Budapest mezőgazdasági ellátó övezetében hagyományosan magas a személygépkocsi-tulajdonosok aránya, mivel a budapesti piacokra ezzel szállítják árujukat az őstermelők.

Látszik, hogy a legjobban ellátott települések a fővárost közvetlenül körülölelő gyűrűben találhatók, de itt nem mutatkoznak azok a különbségek az egyes agglomerációs zónák között, mint a szuburbanizáció dinamikája esetében. A keleti szektorban található Vecsésen például hasonló a személygépkocsi ellátottság, mint a nyugati, dinamikus szuburbanizálódó szektorban. A Budapesttel határos településeken Pécel kivételével mindenütt meghaladja a 300-at az 1000 főre jutó személygépkocsik száma. A Budapesttől délre fekvő területeken a mezőgazdasági őstermelők magas száma emeli az ellátottságot. Kiemelkednek a Szentendrei-sziget közúton és főleg tömegközlekedéssel csak nehezen megközelíthető települései 330 körüli értékekkel. Pest megye Budapesttől legtávolabbi településein a személygépkocsi tulajdonosok aránya is alacsony.

**1. ábra. Az 1000 főre jutó személygépkocsik száma Pest megye településein 2002-ben**



Adatok forrása: KSH

A személygépkocsi ellátottság növekedése önmagában nem probléma, hiszen egyúttal a lakosság anyagi viszonyainak javulását is mutatja. A gond inkább abból adódik, hogy magasabb személygépkocsi-ellátottság nagyobb forgalmat is jelent. A forgalomnövekedés ütemével viszont nem tartanak lépést az infrastruktúrafejlesztések.

## Közúti forgalom

A szuburbanizáció egyik velejárója a közúti forgalom növekedése elsősorban előváros-központi város viszonylatban. A szuburbanizációból származó forgalomváltozás megállapítása rendkívül nehéz, hiszen azt a kiköltözésen kívül számos más tényező is befolyásolja: az előváros eredeti lakosságának személygépkocsi-használati gyakorisága is nőhet, a tömegközlekedési helyzet változása, a munkahelyek, kereskedelmi létesítmények átalakulása, a helyi ellátás színvonala, a távolsági közlekedés változása (Kiss J., 1999).

A vizsgálatba néhány olyan kiválasztott útvonalat vontunk be, amelyek szuburbanizációs góccokat kötnek össze Budapesttel, vagy a Budapest elérését lehetővé tevő egyéb úttal. Nem vettük figyelembe azokat az utakat, amelyek nemrégiben épült bevásárlóközpontokhoz vezetnek (pl. 11. sz. út), valamint az autópályákat sem vizsgáltam, mivel azok jelentős távolsági forgalmában nehezen lehetne kimutatni a szuburbanizáció indukálta forgalomnövekedést.

**1. táblázat. Néhány Budapest környéki közút forgalomváltozása**

Település	Út száma	Vizsgált időintervallum	Forgalomnövekedés (szgk., %)	Átlagos napi személygépkocsi-forgalom (jármű/nap) (2002*)
Pilisvörösvár–Budapest	10	1991–2002	84	11 959
Göd–Budapest	2	1990–2002	87	16 614
Maglód–Budapest	31	1990–2002	32	7 595
Nagykovácsi–Budapest	11 104	1990–2000	187	6 156
Veresegyház–M3	2 104	1990–2002	217	6 703
Veresegyház–Csomád–(Budapest)	2 102	1990–2000	84	5 511
Gyál–Budapest	4 601	1990–2000	68	6 345
Pilisszentkereszt–Pomáz	1 111	1990–1998	215	3 063
Halásztelek–Budapest (Csepel)	5 101	1992–2001	45	9 236
Budakeszi–Budapest	8 102	1990–2001	240	4 269
Pest megyei átlag		1995–2001	40	5 055**

Adatok forrása: Országos Közúti Forgalomszámlálás, ÁKMI Kht. 2002

\* Illetve a vizsgált időintervallum utolsó évében;

\*\* Teljes forgalom – Egységjármű/nap)

Az adatok nem mindenhol a várakozásoknak megfelelően alakultak, de a leginkább szuburbanizálódó településeket Budapesttel összekötő utak forgalomnövekedése jóval meghaladja a megyei átlagot. Különösen jól látszik a növekedés Pilis-szentkereszt, Veresegyház, Budakeszi és Nagykovácsi esetében. E két utóbbi esetben szinte biztosak lehetünk a lakóhelyi szuburbanizációs eredetű forgalomnövekedésben, mivel a vizsgált alsóbbrendű utak Budakeszi esetén csak elenyésző mértékben, Nagykovácsi esetében pedig egyáltalán nem bonyolítanak le átmenő távolsági forgalmat, s nincs a közelben nagy forgalmat vonzó kereskedelmi létesítmény. Több úton valószínűsíthetően azért nem tapasztalható kiugró forgalomnövekedés, mert a forgalom elérte az út kapacitásának végét, s a kiindulási forgalmi adat is igen magas volt (pl. 10. sz. főút). Az átlagos, vagy az alatti forgalomnövekedést mutató utak többségében a kevésbé szuburbanizálódó települések felé vezetnek (Maglód, Gyál, Halásztelek).

A forgalomnövekedés rontja a lakosság életkörülményeit: nő a légszennyezés, a zaj, a rezgés, a balesetveszély. Nem csak az átmenő forgalom, hanem a helyi eredetű forgalom is sok gondot okoz. Paradox módon éppen Pest megye településeinek a legalacsonyabb a belterületi burkolt utak aránya. A településeken belüli közlekedést megnehezítik a burkolatlan utak és a forgalmat is a kevés burkolt utcára koncentrálnak. A személygépkocsik növekvő száma miatt megnő a parkolóhelyek iránti igény. Összességében a növekvő közlekedési keresletet a kínálati oldal (infrastruktúra, forgalomszervezés) nem tudja kiszolgálni.

## Összegzés

A szuburbanizáció közlekedési vonatkozásaira a személygépkocsi-ellátottság és a közúti forgalom vizsgálatával próbáltunk rávilágítani a Budapest környéki szuburbanizációs zóna vizsgálata során. A személygépkocsi-ellátottság értékei a keleti és déli agglomerációs szektorban lévő kevésbé szuburbán településeken is éppolyan magasak, mint a nyugati szektorban. A közúti forgalom növekedése sok tényezőre vezethető vissza, de néhány példa bizonyította, hogy a lakossági szuburbanizáció jelentős forgalomnövelő tényező, s a kevésbé szuburbán térségekben a forgalomnövekedés is kisebb. A szuburbanizáció számos közlekedési probléma okozója. Ezek közül a legfontosabb a forgalom növekedése, a torlódások és ebből következően a légszennyezés a zaj és a rezgés növekedése, a lakosság életkörülményeinek romlása.

A szuburbanizáció káros következményeinek kivédésére előremenekülő stratégiára lenne szükség, mind az infrastruktúrafejlesztés, mind pedig a közlekedésszervezés területén, emellett elengedhetetlen a Budapest környéki települések együttműködésének erősítése, s annak elismertetése, hogy nem egyes települések közlekedési problémáiról, hanem egy egész térség megoldandó gondjairól kell beszélni. Egyetlen kiútnak a tömegközlekedés fejlesztése tűnik. Tervek és koncepciók szép számban állnak rendelkezésre, a cselekvés azonban vontatottan és kampányszerűen halad. Jól példázza ezt a Budapesti Közlekedési Szövetség története, amelynek előkészítése már több mint tíz éve elkezdődött, de még az egységes jegy- és bérletrendszerig sem sikerült eljutni. Ahhoz pedig, hogy a tömegközlekedés versenyképes legyen az egyéni közlekedéssel szemben, integrációra és nem pedig az egyes

közlekedési ágak (vasút és autóbusz) versenyére van szükség. Sőt az egyéni közlekedés sem ellenségnek tekintendő, hanem a tömegközlekedéssel való összekapcsolással a megfelelő egyensúlyt kell megteremteni az egyéni és a tömegközlekedés között.

Az elővárosi közlekedés nem kezelhető önállóan, hiszen szoros szálakkal kapcsolódik a városi és a regionális közlekedési rendszerekhez. Ennek jó példája, hogy az autópályák budapesti bevezető szakaszainak forgalmát a fővárosi úthálózat nem tudja felvenni. Másik példa a vasúti közlekedés területéről: az elővárosi közlekedést is lebonyolító vasútvonalakon jelentős távolsági és teherforgalom is lebonyolódik, ami a kapacitásbővítés nélkül akadályozza az elővárosi ütemes menetrend bevezetését, a járatok számának növelését.

Azt hinné az ember, hogy a megkésett szuburbanizáció lehetőséget biztosít számunkra, hogy elkerüljük azokat a hibákat, amelyeket az USA és a nyugat-európai országok elkövettek az utóbbi évtizedekben, illetve hogy a kész megoldásokat és a legmodernebb technológiát vegyük át. Úgy tűnik azonban a pénzhiány és a rövid távú gondolkozás arra kárhoztat bennünket, hogy éljük át ugyanazokat a problémákat, mint a nyugati országok, s csak amikor már nagy a baj, kényszerűségből cselekedünk.

### *Irodalom*

- Bajmócy P.* (2003): Vidéki szuburbanizáció Magyarországon, PhD disszertáció – kézirat, Szeged.
- Dövényi Z.–Kovács Z.* (1999): A szuburbanizáció térbeni-társadalmi jellemzői Budapest környékén – In: Földrajzi Értesítő 1–2, 33–58.
- Gutfreund, O.* (2004): Twentieth Century Sprawl – Oxford University Press, New York.
- Hardi T.* (2002): Szuburbanizációs jelenségek Győr környékén – In: Tér és Társadalom 2002/3. pp. 57–83.
- Jackson, K. T.* (1985): Crabgrass Frontier, Oxford University Press, New York.
- Jacobs, J.* (1961): The Death and Life of Great American Cities, Random House, New York
- Kiss J.* (1999): A város-vidék peremzóna személyközlekedésének átalakulási folyamatai az Alföld négy megyeszékhelyén (1980–1998). In: Alföldi Tanulmányok 1998–1999. pp. 112–130.
- Kok H.* (1999): Migration from the city to the countryside in Hungary and Poland – In: Geo-Journal 49. pp. 53–62.
- Safdie, M.* (1997): The City after the Automobile, Stoddart Publishing, Toronto.
- Timár J.–Baukó T.* (1999): A „város-vidék peremzóna” néhány sajátossága és szerepe az alföldi városok átalakulásában – In: Alföldi Tanulmányok 1999, pp. 94–110.
- Timár J.* (1994): A szuburbanizáció néhány elméleti kérdése és alföldi vonásai – Kandidátusi Értekezés, Békéscsaba.