

Budapest és vonzáskörzetének gazdasági, társadalmi összefüggései, különös tekintettel a közlekedési szokások változására

Jangel Mátyás - Dr. Káposzta József - Dr. Tóth Tamás
BKV Stratégiai Főosztály

CITY RAIL 2024 TUDOMÁNYOS KONFERENCIA
EGYÜTTMŰKÖDÉSBEN A XXIV. VÁROSI KÖZLEKEDÉS
AKTUÁLIS KÉRDÉSEI KONFERENCIÁVAL

Balatonfenyves, **2024. szeptember 4-5.**



Elemzésünk főbb vizsgálati irányai

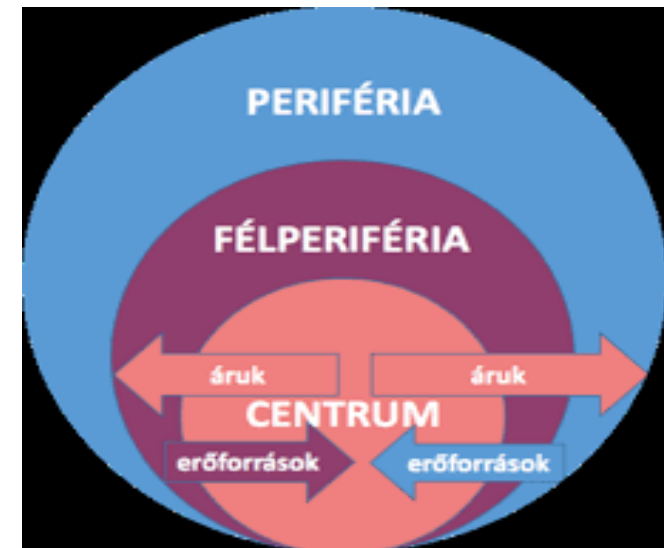
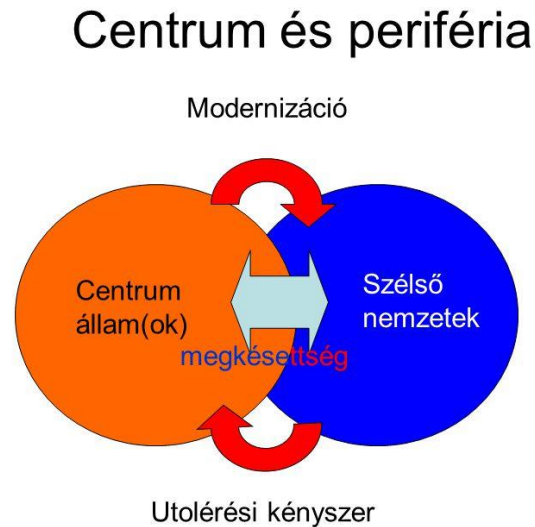
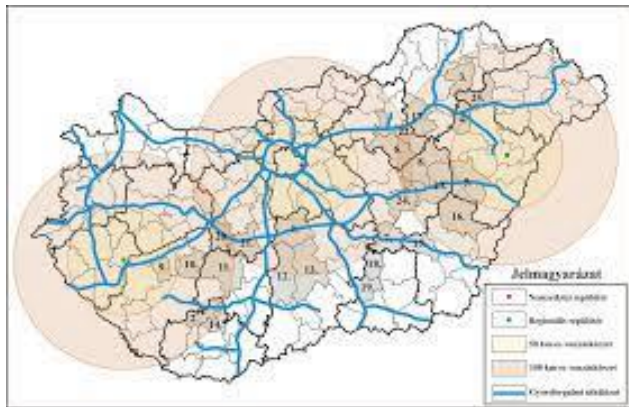
- **Centrum és periféria** kapcsolatrendszerének összefüggései.
- **Az utazási szokások** átalakulása Budapest és környékén.
 - *Közösségi közlekedés fejlődése, növekvő autóforgalom hatásai*
 - *Technológiai innovációk, környezetbarát közlekedés fejlődése*
 - *COVID-19 és a turizmus hatásának összefüggései*
 - *Alternatív közlekedési módok, mikromobilitás változásai*
- **Az utazási szokások elemzése** Budapesten és vonzáskörzetében.



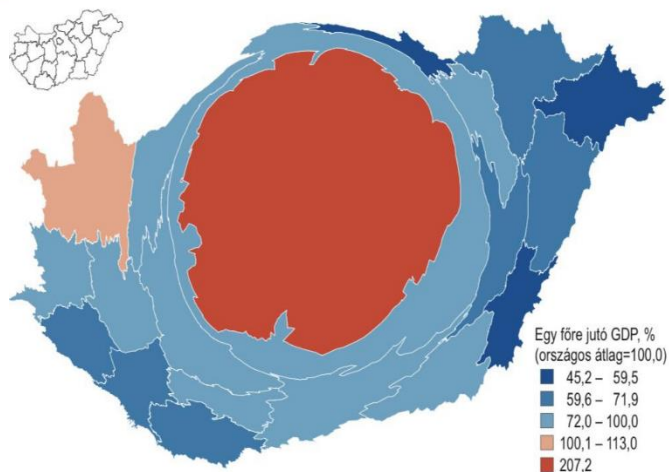
Centrum és a periféria kapcsolatrendszere

A történelmi tapasztalatok alapján megállapítható, hogy a kiemelkedő innovativitás elsősorban a méretében nagy és dinamikájában fejlődő városokra jellemző. Erős pozitív kapcsolat van a városnagyság, a városiasodás foka illetve az innovációk elterjedése között. Ezek alapján megkülönböztetünk innovatív **magrégiókat** és **perifériát** (centrum/periféria).

A centrumok a perifériákkal **függőségi kapcsolatban** állnak, és zárt területi rendszert alkotnak. A centrum és a periféria között fennálló kapcsolatokat az alábbi összefüggések jellemzik:



Budapest és vonzáskörzetének nemzetgazdasági szerepe



Budapest, ahogy az európai fővárosok is a kultúra, a tudomány, az oktatás, az innováció terei, a **globális versenyképesség** letéteményesei.

Az ország fejlődésének a motorja, történetileg is kiemelt szerepet játszott a gazdasági, a társadalmi modernizációban. Budapest és agglomerációja társadalmi-gazdasági szempontból az országunkon belül markáns területi egységet képez, mivel

- itt élt a népesség 27%-a
- ide koncentrálódott a munkahelyek 28,4%-a és a lakott lakások 30,5%-a
- lakosság létszámának változásában az elmúlt 20 év alatt 10%-os növekedés volt megfigyelhető
- Itt képződik a nemzeti jövedelem 40%-a
- itt kerül befizetésre az összes állami adóbevétel több mint 30%-a
- 2000-ben Budapesten volt a külföldi érdekltségű vállalkozások 53,75%-a
- a külföldi érdekltségű vállalkozások nem egész 61%-a
- az országba érkező külföldi tőke 54%-a található itt
- itt koncentrálódik a képzett, felsőfokú végzettséggel rendelkező népesség számottevő hányada
- Az országos 23%-kal szemben a fővárosi térségben 35,5% a felsőfokú képzettek aránya
- A budapesti metropolisztérségben kétszerese a diplomások aránya a többi régióhoz képest
- így a kutatás-fejlesztési potenciál 67%-a ide koncentrálódik.

Forrás: Központi Statisztikai Hivatal, Budapest, 2023.



A közösségi közlekedés makrogazdasági hatásai

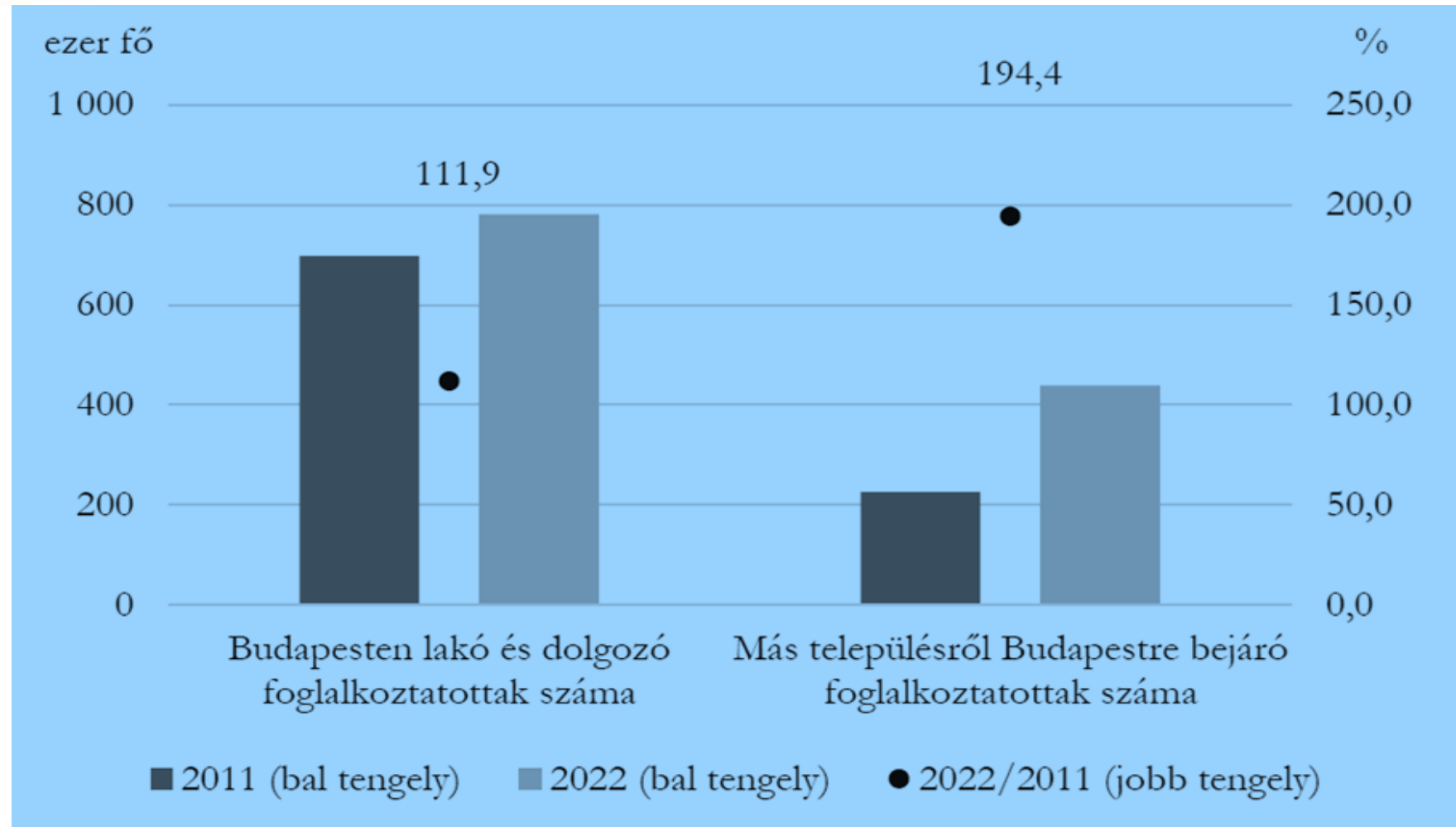
Budapest esetében is kiemelten megfigyelhető a **sziget-hatás**, hiszen kiemelkedik az ország egészéből, de közvetlen régiójából és körülvívő térségéből egyaránt, sőt, a Fővárost körülvívő terület (agglomeráció) növekedési dinamikáját is meghaladja a gazdasági teljesítménye. Ennek következtében a közösségi közlekedés pozitív hatással van Budapest GDP-jére, mivel elősegíti a gazdasági növekedést és a munkahelyteremtést egyaránt, így hatással van a

- **Gazdasági növekedésre:** A közösségi közlekedés megkönnyíti az emberek mobilitását, ami elősegítheti a munkahelyek megközelítését. Ha a munkavállalók könnyebben elérhetik a munkahelyüket, akkor nagyobb eséllyel tudnak vállalni olyan munkákat, amelyek távolabb vannak a lakhelyüktől. Ezáltal a város gazdasága erősödhet, mivel a munkahelyteremtés és a gazdasági aktivitás növekedhet.
- **Üzleti lehetőségekre:** A közösségi közlekedés segíti az embereket abban, hogy könnyebben elérjék az üzleteket és az üzleti negyedeket, amelyek nagyobb üzleti lehetőségeket kínálnak. A közlekedési kapcsolatok javítása és a közösségi közlekedés bővítése ezáltal segíthet a kiskereskedelmi és a szolgáltató szektorok fejlődésében.
- **Infrastruktúra-fejlesztésre:** A közösségi közlekedési infrastruktúra kiépítése, karbantartása és fejlesztése jelentős gazdasági előnyöket jelenthet egy város számára. A közlekedési infrastruktúra fejlesztése jelentős beruházásokat igényel, amelyek munkahelyeket teremtenek és serkentik a helyi gazdaságot.
- **Közlekedési költségek csökkentésére:** A közösségi közlekedés lehetővé teszi az emberek számára, hogy csökkentsék az egyéni közlekedéshez kapcsolódó költségeiket. Az olcsóbb közösségi közlekedési lehetőségek segíthetnek a városi lakosság számára, hogy több pénzt költsenek a fogyasztásra, ami további gazdasági előnyöket jelenthet egy város számára.

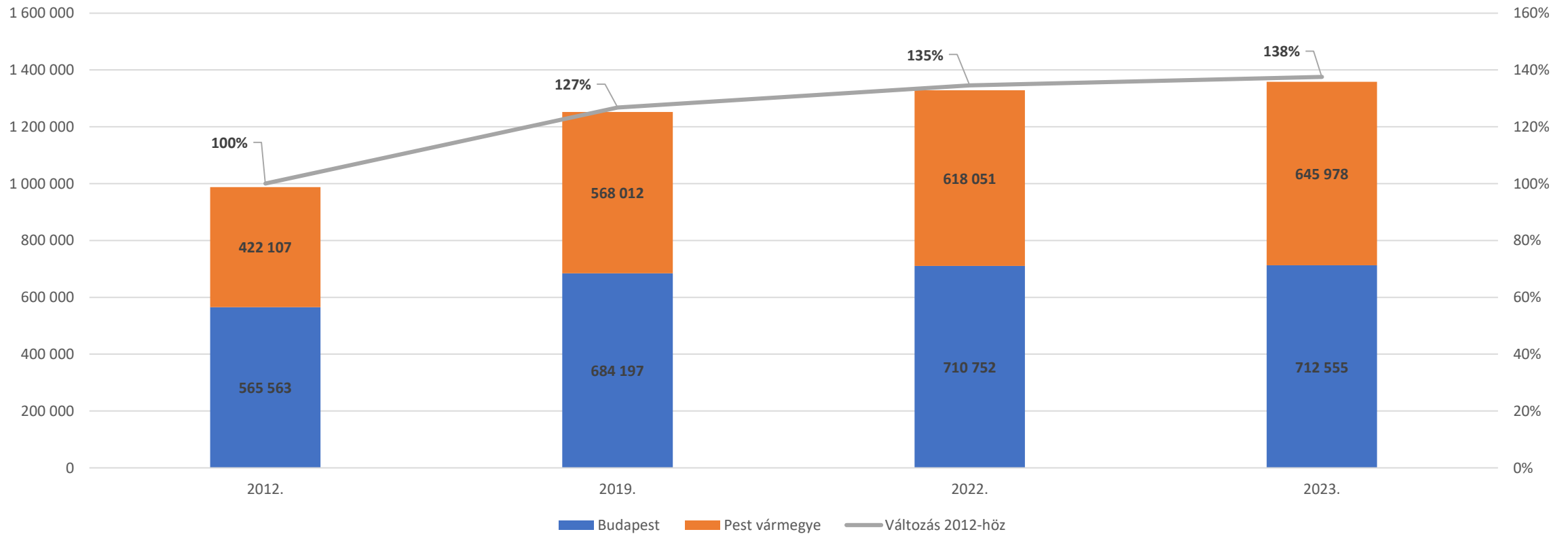


A helyben lakó és a más településekről érkező Budapesten foglalkoztatottak száma (2011-2022)

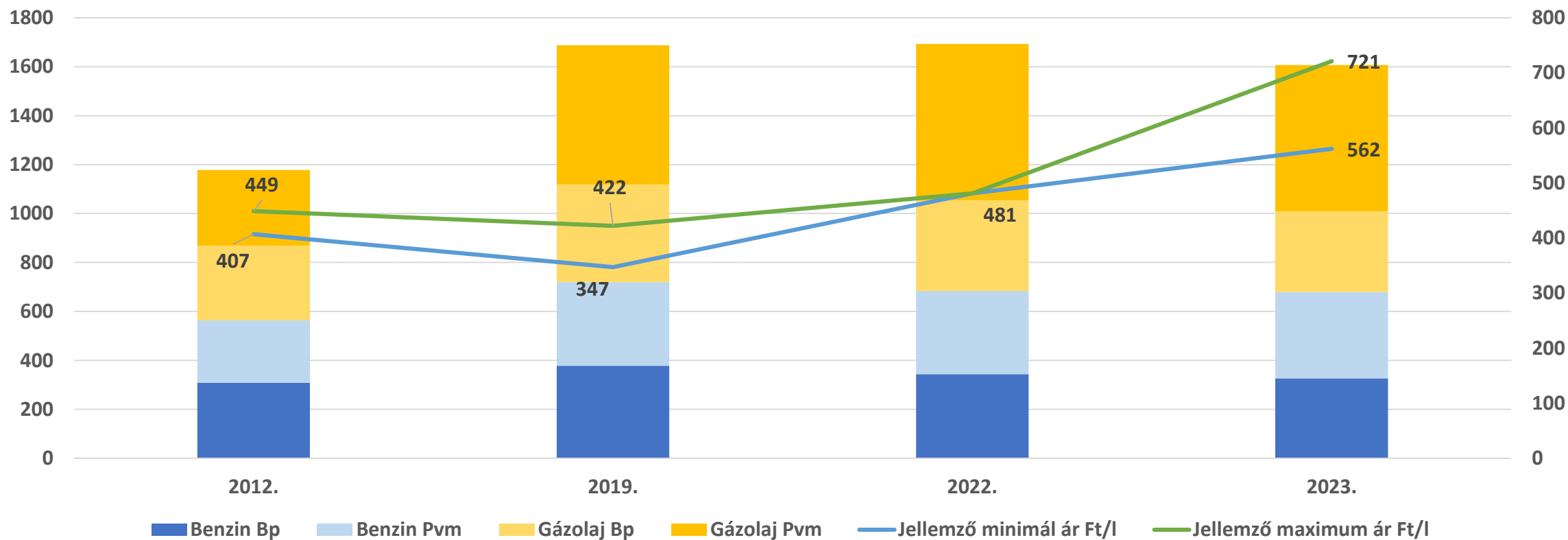
1. A Budapesten lakó foglalkoztatottak száma 12%-kal nőtt.
2. A Budapestre máshonnét bejáró foglalkoztatottak száma közel megduplázódott.
3. 296 ezer új munkahely keletkezett, ami több, mint 220 ezerrel növelte az ingázók számát. A közép- és felsőfokú tanulók száma lényegesen kisebb mértékben, kb. 10 ezer fővel nőtt.



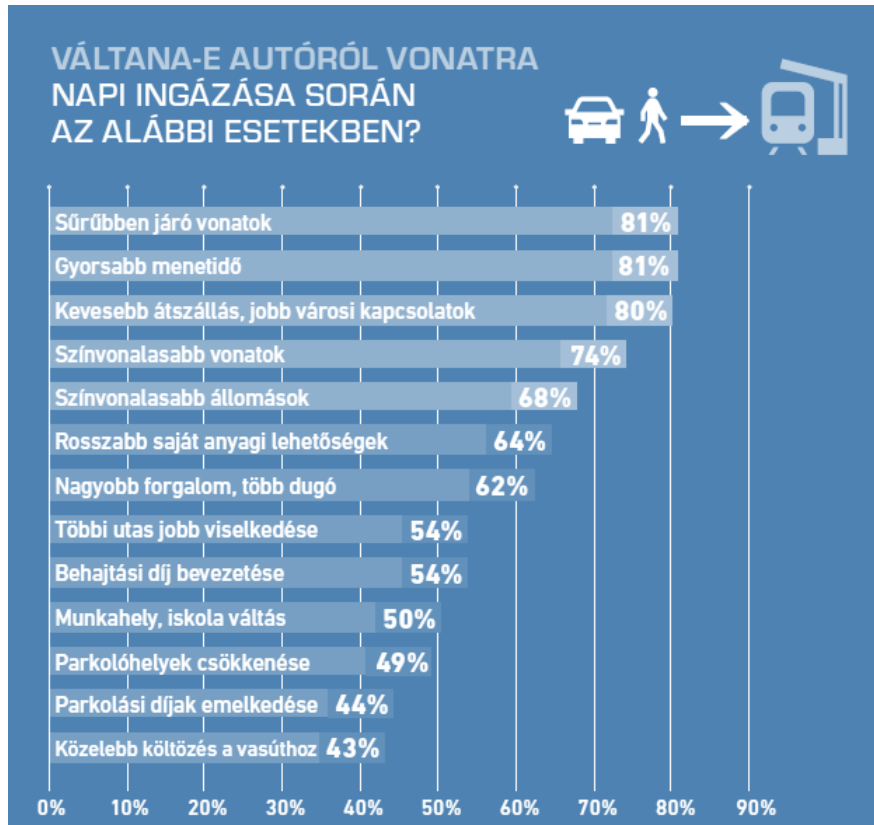
A személygépkocsik száma a központi régióban



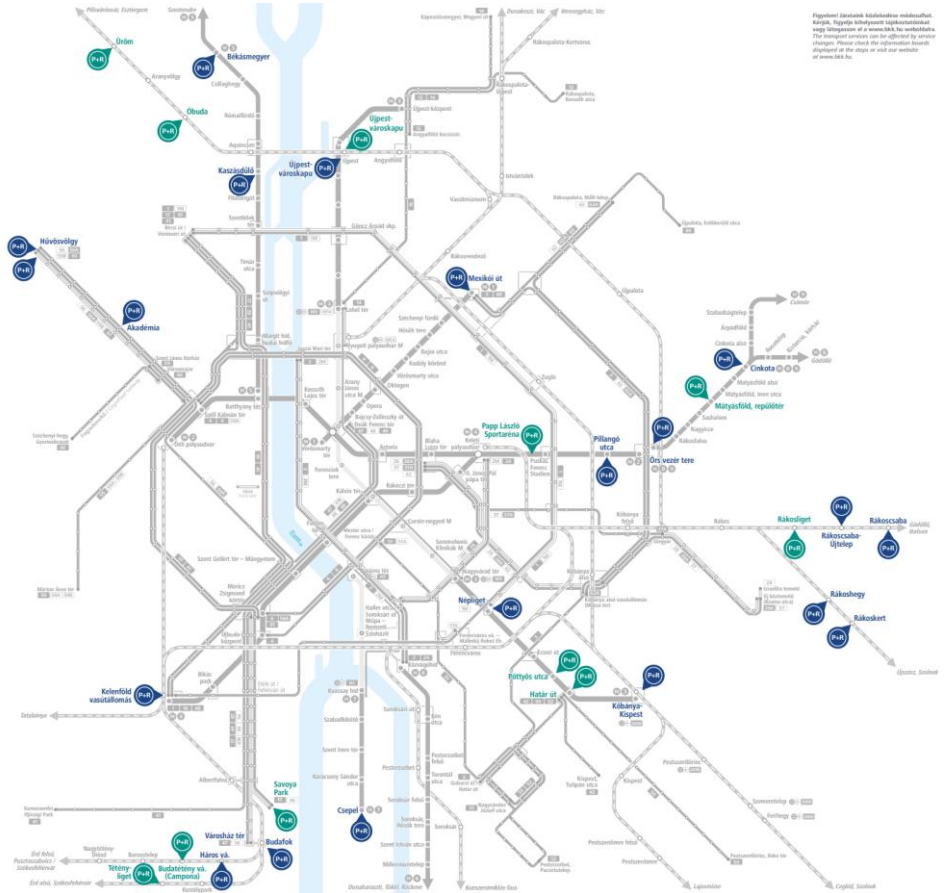
Üzemanyagfogyasztás a központi régióban



Módváltási feltételek az ingázásban

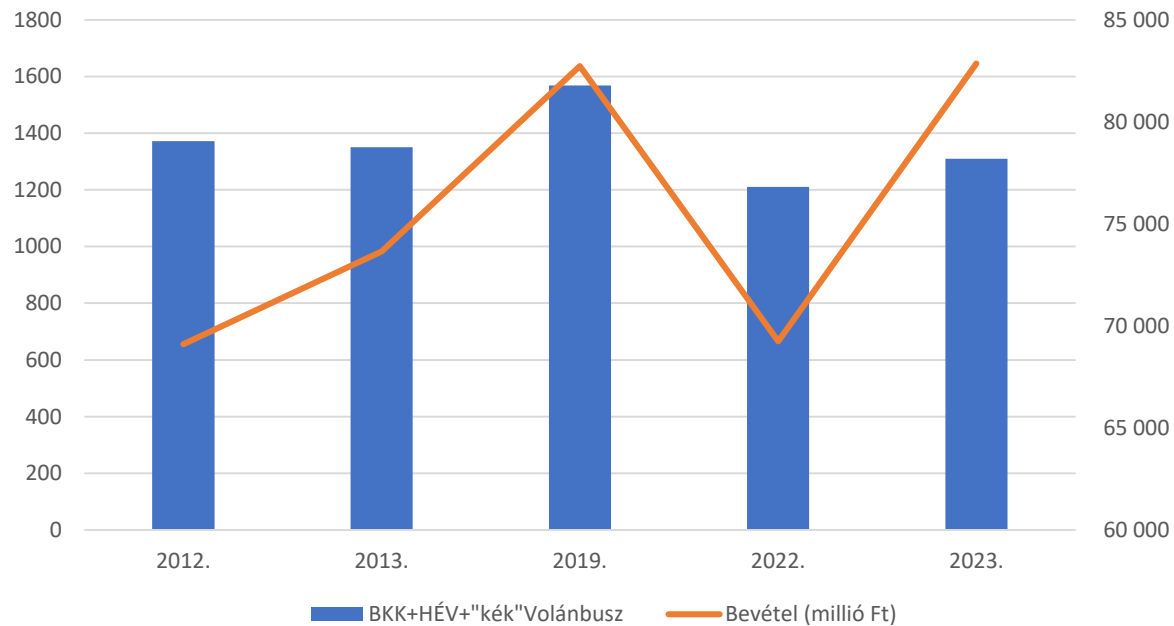


- Napi 310-340 ezer szgk (egy irányban), átlagosan 1,2-1,3 fővel.
- Modal split kb. 67% egyéni
- 210-230 ezer parkolási igény
- 5 ezer városi 5 ezer környéki P+R hely

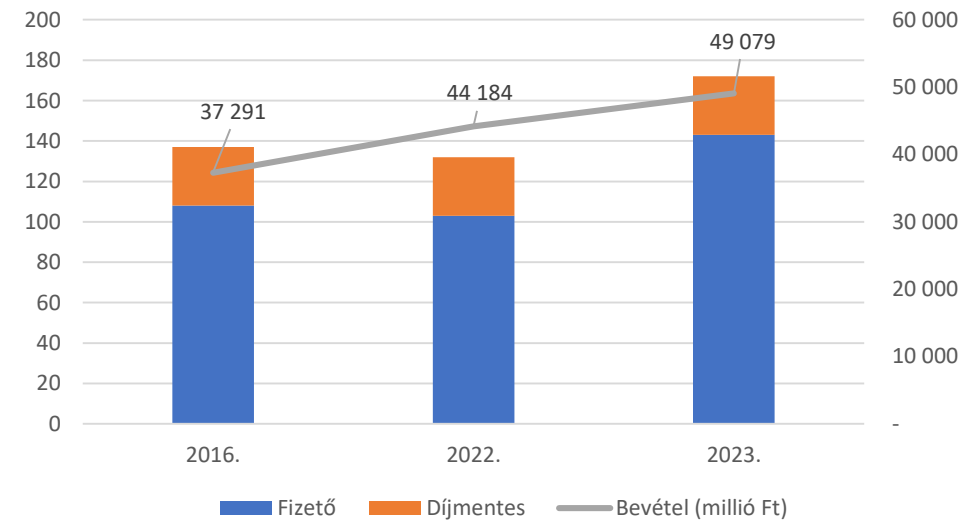


A közösségi közlekedés utasszáma és menetdíjbevétele

BKK utasszámok és menetdíjbevétel SZMT-vel

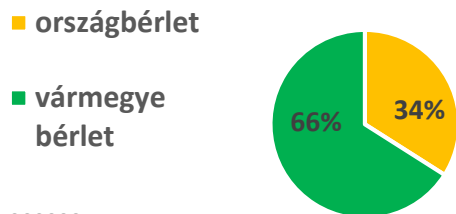


MÁV-Start belföldi utasszám (millió fő) és nettó menetdíjbevétel (millió Ft)

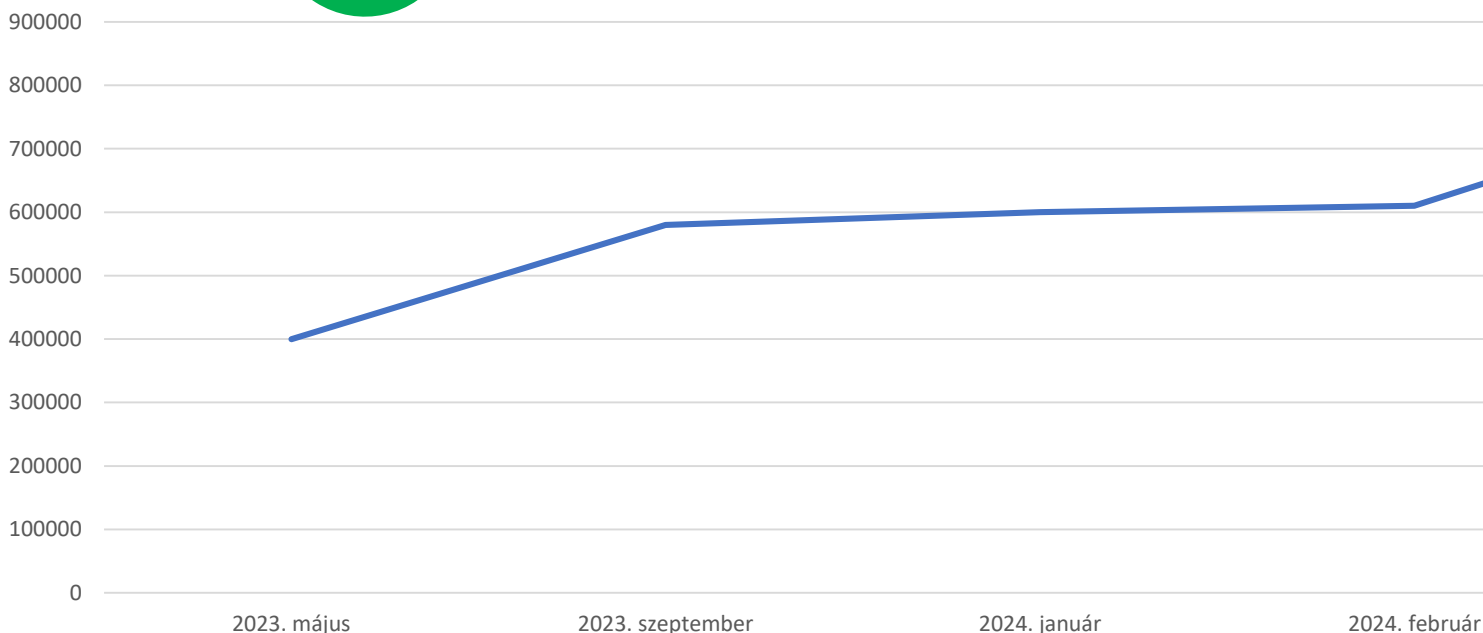


Tarifareform hatása a bérleteladásokra

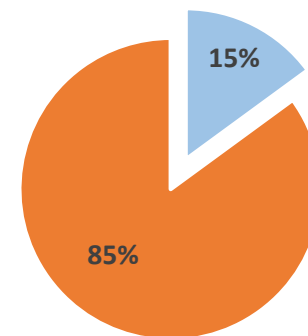
Ország- és vármegye bérletek megoszlása 2024. áprilisig



Vármegye- és országbérlet havi eladások (darab)



Országbérletek megoszlása 2023.



■ teljesárú ■ kedvezményes

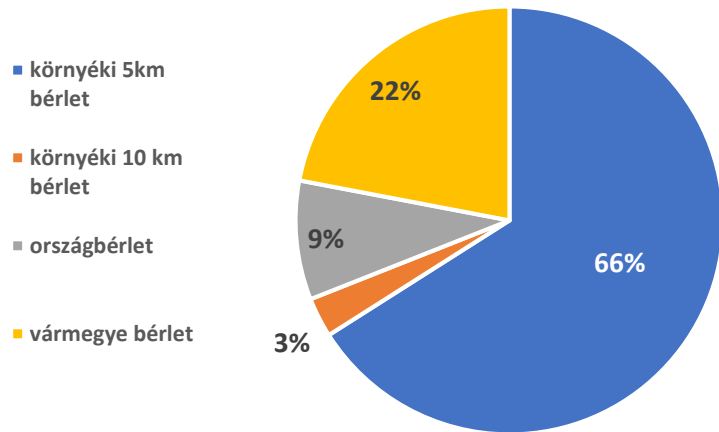
Budapesten belül díjtermékek érvényessége 2024. 03. 01-től

	BKK-járatok	Környéki buszjáratok	HÉV	Regionális buszjáratok	Vasút
BKK-bérletek	✓	✓	✓	✓	✓
BKK-napijegyek	✓	✓	✓	✓	✓
BKK-vonaljegy és időalapú jegyek	✓	✓	✓	✗	✗
Pest vármegyebérlet és Országbérlet	✓	✓	✓	✓	✓
Vármegye24 és Magyarország24	✗	✓	✓	✓	✓

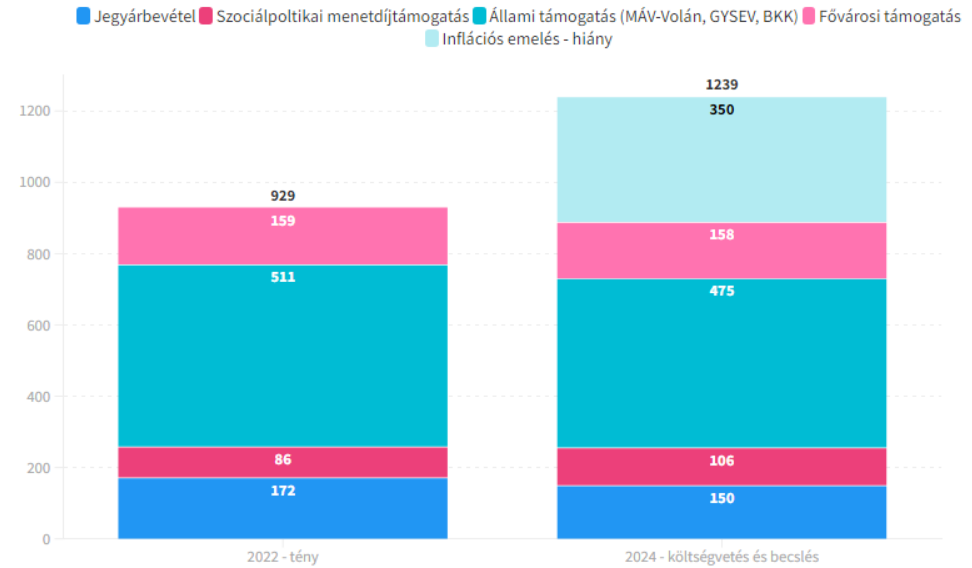
A Budapest-bérletek, a Pest vármegye- és országbérletek az egyedi díjszabályozású BKK-járatokon (például: 100E, nosztalgia) nem érvényesek. Budapestben belüli vasúti utazás esetén a 2. kocsiosztályon minden esetben érvényesek, és a helyjegyköteles IC-járatokon nem kell helyjegyet fizetni. A regionális buszjáratok a 300-899 közötti járatszámmal közlekedő Volánbusz-járatokat jelentik.

Bérlethasználati szokások és bevételi források, fedezet?

Bérletvásárlás a Budapest környéki "kék" buszokon az országbérletek bevezetésétől 2023. végéig

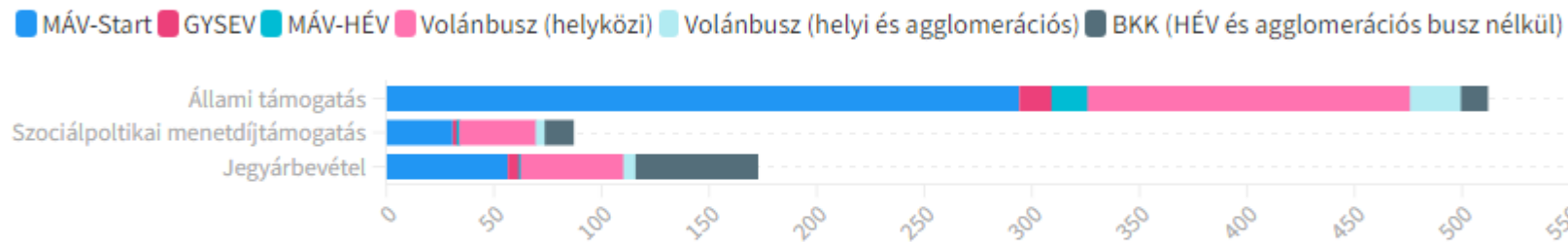


A közösségi közlekedés finanszírozása Magyarországon (milliárd forint)



Forrás: G7 számítás kormányzati, önkormányzati költségvetések és vállalati beszámolók alapján

A közösségi közlekedés bevételi forrásai vállalatonként (2022, milliárd forint)



Forrás: G7 számítás vállalati beszámolók, KSH, Eurostat, kormányzati beszámolók alapján

Konklúzió

1. A közlekedési infrastruktúra az egyik meghatározó tényező a települések működtetése szempontjából, hiszen a hatékony közlekedési hálózat elengedhetetlen a munkaerő mobilitásának, a gazdasági kapcsolatok kiépítésének és a turizmus fellendülésének biztosításához.
2. Az autóforgalom növekedése, a közösségi közlekedés fejlődése, a környezetbarát megoldások elterjedése, a technológiai innovációk, valamint a COVID-19 járvány hatásai mind hozzájárultak ahhoz, hogy az utazási minták átalakuljanak.
3. Míg Budapesten belül a növekedés üteme lelassult, addig Pest vármegyében töretlenül bővül a járműpark. Az alternatív foglalkoztatási formák elterjedését a járvány jól katalizálta.
4. Miközben a közösségi közlekedés kínálata Budapesten belül évről-évre – változó mértékben ugyan – növekszik, a városkörnyéki közlekedésben a közlekedési folyosók úgy vasúton, mint közúton csúcsidőben kapacitáshatáron túltelítettek.
5. A városhatárt átlépő közösségi közlekedési kínálat érdemben nem tudott lépést tartani az utazási igényekkel. Jobb kínálat esetén jelentősen, **akár 80%-kal növelhető lenne** a közösségi közlekedést használók száma, ezzel a személygépkocsit használó ingázók száma akár harmadával is csökkenne.
6. A módváltást leginkább a kínálat mennyiségi és minőségi javításával, az utazási idő csökkentésével lehetne elérni.
7. A tarifareform hatására az ország- és vármegyebérletek havi eladása márciusra mintegy 200 ezerrel nőtt 2024. februárhoz képest, A márciusi értékesítési volumen alapján úgy becsülhető, hogy a **BKK saját menetdíjbevételei éves szinten mintegy 18-20 milliárd forinttal csökkennek**, melyet az új bérletekből jutó részesedés csak részben kompenzál.

Köszönjük megtisztelő figyelmüket!

