



Tématerület: Közlekedés
Alternatív: agglomerációs közlekedés
Alternatív belüli speciális téma: Budapesti
forgalmi adatok



BP Műhely

Budapest közúti forgalma számokban

Járműmozgások, főútvonalak és agglomerációs hatások



Alapdokumentum

Háttérdokumentum

1 A dokumentum célja

Jelen háttéranyag célja, hogy átfogó képet adjon Budapest közúti forgalmának jellemzőiről, problémáiról és a lehetséges beavatkozási irányokról szakmailag megalapozott módon. A dokumentum összeállításakor **a fő szándék a problémafeltárás:** objektív adatokkal és tényekkel szeretnénk alátámasztani, milyen kihívásokkal küzd a főváros közúti közlekedési rendszere, legyen szó torlódásokról, környezeti hatásokról vagy épp hálózati hiányosságokról. Ezen túlmenően a háttéranyag ajánlásokat fogalmaz meg a közlekedéspolitikára számára – vagyis hidat képez az adatok elemzése és a konkrét közpolitikai javaslatok között.

Fontos hangsúlyozni, hogy ez a dokumentum egy szakmai megalapozó anyag. Célja a közúti forgalommal kapcsolatos tények és trendek összegzése, valamint a lehetséges megoldások keretrendszerének felvázolása. Így segíti a stratégiák és tervek készítését, illetve inputot ad a várospolitikai döntésekhez. A háttéranyag konkrét közpolitikai javaslatokat is tartalmaz – például a tranzitforgalom korlátozására, a parkolási reformra vagy az útdíjrendszerekre vonatkozóan –, de ezek megalapozottságát minden esetben a hivatkozott adatok biztosítják.

A dokumentum célja egyrészt a problémák azonosítása és adatvezérelt bemutatása (hogy minden érintett egyformán lássa a kiinduló helyzetet), **másrészt olyan szakmai javaslatok megfogalmazása, amelyek hozzájárulhatnak Budapest közúti közlekedésének fenntarthatóbbá és hatékonyabbá tételéhez.** Ennek érdekében a jelentés közérthető formában tálalja az adatokat – grafikonokkal, térképekkel illusztrálva – és konkrét intézkedési lehetőségekre mutat rá a hazai és nemzetközi tapasztalatok alapján.

2 A dokumentum célcsoportja

Ennek a háttéranyagnak a elsődleges célcsoportja a döntéshozók és szakemberek, akik Budapest közlekedésének tervezéséért és üzemeltetéséért felelősek. Ide sorolhatók a Fővárosi Önkormányzat vezetői, a várostervezők, közlekedésszervezők (pl. BKK, Budapest Közút szakértői), valamint a kormányzati szereplők az agglomerációs közlekedés terén. Az ő számukra a dokumentum összefoglalja az aktuális adatokat és trendeket, ezáltal megalapozza a stratégiai döntéseket – legyen szó infrastrukturális beruházásokról (úthálózat, hidak), forgalomszabályozási intézkedésekről (pl. forgalomcsillapítás, behajtási díj) vagy közlekedésszervezési reformokról. Az adatokkal alátámasztott tények segítik a döntéshozókat abban, hogy a közúti közlekedést érintő lépéseket (pl. parkoláspolitikára, sebességkorlátozás, fejlesztési projektek sorrendje) a lehető legmegalapozottabban tudják meghozni.

Ugyanakkor a dokumentum tágabb célközönsége a szakmai nyilvánosság és a budapesti lakosság is. A város polgárai, civil szervezetei számára is értékes információkat nyújt, hiszen betekintést enged a közúti közlekedés számaiba – ezáltal átláthatóvá teszi a problémákat. A lakosság, mint érintett célcsoport azért fontos, mert a közlekedéspolitikai intézkedések társadalmi elfogadottsága kulcsfontosságú: ha az emberek értik, hogy például miért van szükség forgalomcsillapításra egyes utcákban vagy mi indokolja a dugódíj bevezetését, akkor könnyebben támogatják azokat. E háttéranyag közérthetően igyekszik tálni a szakmai adatokat (infografikák, magyarázó szövegek formájában), hogy hidat képezzen a szakértők és a nagyközönség között.

Végül, kiemelt célcsoportnak tekintjük azokat a kutatókat és egyetemi hallgatókat, akik a városi mobilitás témájában dolgoznak. A dokumentumban összegyűjtött források és hivatkozások jó kiindulópontot biztosítanak további elemzésekhez, összehasonlító vizsgálatokhoz (akár nemzetközi viszonylatban is). Így a háttéranyag nem csupán önmagában hasznos, hanem tudásbázisként is szolgál a jövőbeni szakmai diskurzushoz.

A fent említett csoportok – döntéshozók, szakemberek, lakosság, kutatók – mindannyian érdekeltek Budapest közlekedésének alakításában. A döntéshozók nélkülözhetetlenek a változtatások keresztülviteléhez; a szakmai közösség biztosítja a tervek minőségét; a lakosság a változások elszenvédője vagy nyertese, véleményformáló ereje miatt fontos bevonni; a tudományos szféra pedig új ötleteket és visszajelzéseket adhat. E dokumentum nyelvezete és tartalmi felépítése ezért úgy lett kialakítva, hogy mindezen célcsoportok számára értelmezhető és releváns legyen: egyszerre tartalmazzon precíz adatokat és elemzést a szakértőknek, valamint áttekintő magyarázatokat a laikusabb olvasóknak.

3 Problémafelvetés és a jelenlegi helyzet

Budapest közúti közlekedése az utóbbi években egyre összetettebb kihívások elé állítja a városvezetést. A gépjármű-forgalom volumene tartósan magas, sőt növekvő tendenciát mutat: 2022-re a fővárosban nyilvántartott személygépkocsik száma meghaladta a 710 ezret, a Központi Statisztikai Hivatal (KSH) legfrissebb, 2024. évi adatai szerint 723.372 személygépkocsi van a fővárosban nyilvántartva.

Ez idő alatt a közösségi közlekedés utasszáma nem növekedett ilyen mértékben, így a közúti hálózat terhelése fokozódott, különösen a csúcsidőszakokban.

A Budapestre beáramló forgalom is komoly tényező: naponta mintegy 300 ezer jármű érkezik az agglomerációból a városba (és ugyanennyi távozik nap végén). Ezt az ingázó forgalmat a jelenlegi rendszer nagyrészt közúton, egyéni autókkal

bonyolítja, mivel a vasúti és elővárosi közlekedési kapacitások korlátozottak, a P+R parkolók száma pedig eltörpül az igényekhez viszonyítva. Ennek következményeként minden reggel és este hatalmas járműmennyiség áramlik be a város főbb bevezető útvonalain, torlódásokat és környezeti terhelést okozva, különösen a városhatár menti utakon és csomópontokban.

A városszerkezetből fakadóan külön kihívás a Duna-hidak kapacitása. A budapesti hidak jelentik a szűk keresztmetszetet a pesti és budai oldal között: egy átlagos munkanapon nagyjából 400 ezer jármű halad át a Dunán a városi hidakon összesen. A forgalom eloszlása ugyanakkor egyenetlen. Két északi-déli tengelyű híd, az Árpád híd és a Rákóczi híd viseli a teljes terhelés több mint felét, míg a belvárosi hidak közül a szűk keresztmetszetű Szabadság híd szerepe elenyésző (forgalmának egy részét sikerült is átterelni gyalogos-kerékpáros használatra nyári hétvégeken). Ez azt jelenti, hogy ha valamelyik nagy forgalmú híd kiesik vagy szűkül (pl. felújítás miatt), az az egész város közlekedésére kihat.

A tranzit- és átmenő forgalom aránya továbbra is fontos probléma. Bár a várost elkerülő M0 körgyűrű több szakasza megépült, a kör bezáratlan (hiányzik a nyugati szektor és korlátozott a délnyugati kapcsolat), így jelenleg is jelentős számú tehergépjármű és személyautó halad át Budapesten megállás nélkül. Egy korábbi becslés szerint a fővárosba belépő járművek kb. 22%-a ilyen átmenő forgalom. Bár az M0 bővítése ezt csökkenthette, a Hungária körgyűrűn és akár a belső utakon is tapasztalhatóak a távolsági forgalom jelei. Például az M1–M5 autópályák közti forgalom egy része ma is a városon belüli utakat veszi igénybe. Ennek oka az, hogy a hiányzó körgyűrű-szakaszok és hidak miatt nincs teljes értékű alternatíva; következménye pedig a belső kerületek extra terhelése (zaj, légszennyezés), különösen a nagy forgalmú folyosók mentén. Ahogy Bodor Ádám, a BKK Mobilitásfejlesztés igazgatója fogalmazott: “Mivel az M0 körgyűrű a mai napig nem zárult be, a Hungária körútra, de még a budai alsó rakpartra is szükség van az átmenő forgalom lebonyolításához” [1].

Összefoglalva, a jelen helyzetre három fő probléma jellemző:

1. **Túlzott gépjármű-terhelés a város egészében:** a forgalom volumene megközelíti vagy meghaladja a járvány előtti szintet, a motorizáció nő, ami torlódásokban és csökkenő utazási sebességben nyilvánul meg. A belső kerületekben ez az életminőséget is rontja (pl. dugók, parkolási nehézségek, emisszió).
2. **Strukturális hálózati hiányosságok:** a körgyűrű hiányzó elemei és a korlátozott kapacitású Duna-átkelők miatt a forgalom néhány útvonalra koncentrálódik. Az úthálózat fő elemei (első- és másodrendű főútvonalak) hosszaránya kicsi (~10–15%) ugyan, de ide összpontosul a járműmozgások nagy része, itt történik az ütközések, balesetek többsége is. Ez a hálózati

koncentráció sebezhetővé teszi a rendszert (egy-egy esemény könnyen dugóhullámot indít).

3. **Agglomerációs forgalom és átmenő forgalom kezeletlensége:** a napi ingázás javarészt autóval történik, mert a közösségi megoldások és az intermodális (P+R) lehetőségek nem kielégítőek. A városhatárt átlépő utazások aránya eléri a 25%-ot [2], amelyet integráltan kellene kezelni. Ezen felül az átmenő forgalom korlátozására sincs még átfogó megoldás.

4 Hány autó használja egy nap Budapest útjait?

A budapesti közlekedés megértéséhez a későbbi stratégia alkotáshoz rendkívül fontos, hogy ismerjük Budapest és az agglomeráció közúti forgalmát és a forgalmat kiszolgáló úthálózatot. A gépjárművek száma az utóbbi években meredeken nőtt. Budapest útjait naponta több százezer jármű használja, amely jelentős terhelést ró a város közlekedési hálózatára. A KSH legfrissebb, 2024. évi adatai szerint 723.372 személygépkocsi van a fővárosban nyilvántartva, Pest megyével együtt pedig a közép-magyarországi régióban ~1,3 millió autó, ami csaknem az országos 4,2 milliós személyautó-állomány egyharmada. Ez a szám is jól mutatja, hogy a városi mobilitásban továbbra is kiemelt szerepe van az egyéni közlekedésnek. Összehasonlításként 2010-ben 573.315 személyautó volt forgalomban Budapesten, azaz másfél évtized alatt több mint 26%-kal nőtt Budapesten a nyilvántartott személyautók száma. A járművek többsége napi szinten részt vesz a forgalomban, különösen a csúcsidőszakokban, ami jelentős mértékű zsúfoltságot eredményez a főbb közlekedési útvonalakon. [3]

5 Mennyi az agglomerációból be- és kilépő gépkocsik száma?

A budapesti agglomerációból naponta mintegy 250.000 személygépkocsi lépi át a városhatárt budapesti úticéllal, ami jól mutatja a főváros munkaerővonzó és szolgáltató szerepét a régióban. Ez a hatalmas forgalmi nyomás különösen a reggeli és délutáni csúcsidőszakokban érzékelhető, amikor az ingázók tömege egyszerre próbál bejutni a városba. A főváros lakosság száma nem követte le a személygépkocsi állomány növekedését, így a motorizációs szint is emelkedett. A közlekedéspolitikai célokkal ellentétben azonban a beérkező járművek csupán 1–2%-a veszi igénybe a főváros P+R (parkolj és utazz) rendszerű parkolóit, vagyis az eszközváltás – például a közösségi közlekedésre való áttérés – jelenleg csak marginális mértékben valósul meg. Ez tovább növeli az egyéni gépjárműhasználat arányát a belső városrészekben is, mivel rengeteg elővárosi autós a belvárosig hajt, növelve a belső forgalmat és parkolási, valamint környezeti terhelést. [4]

A 2022-es becslések szerint naponta mintegy 270 000 gépkocsi érkezik Budapest területére az agglomerációból. Ez a szám jól tükrözi a főváros és környezete közötti

szoros, napi szintű közlekedési kapcsolatot, valamint azt a tendenciát, hogy az elővárosi lakosság jelentős része továbbra is személyautóval oldja meg a bejutást a városba. Az elmúlt években a gépjárműforgalom e szegmense stabilan magas maradt, miközben az alternatív közlekedési módok – mint a közösségi közlekedés vagy a P+R rendszerek – igénybevétele változatlanul alacsony szinten áll. Ez a jelenség hozzájárul a belvárosi torlódásokhoz, a légszennyezéshez, valamint a közúti infrastruktúra túlterheltségéhez. [5]

6 Mennyi az áthaladó forgalom Budapesten?

A városhatárt naponta több mint 680 000 utazás keresztezi irányonként, ami azt jelenti, hogy a be- és kilépő forgalom összesen meghaladja az 1,3 millió utazást. Ezen mozgások döntő többsége, mintegy kétharmada személygépkocsival történik, ami tovább növeli a főváros közúti hálózatának terhelését. Az adatok rávilágítanak arra, hogy nemcsak a Budapest és agglomerációja közötti ingázás, hanem a fővároson átmenő – gyakran cél nélküli, csak áthaladó – forgalom is jelentős mértékben hozzájárul a zsúfoltságához. A városhatárt átlépő utazások tömege jól mutatja, hogy Budapest közlekedési szerepe messze túlmutat közigazgatási határain. [4]

A Budapesti Közlekedési Központ (BKK) nyilvános adatszolgáltatása jelenleg nem tartalmaz pontos, abszolút számadatokat a napi gépjárműforgalomról, különösen nem a városhatárt átlépő forgalom mértékéről. Az elérhető statisztikák elsősorban az előző évhez viszonyított százalékos változásokat mutatják be, ami hasznos a trendek követésére, de nem elegendő a forgalom tényleges nagyságrendjének, vagy szerkezeti sajátosságainak elemzéséhez. A közlekedéspolitikai döntéshozatal és a forgalomszabályozási intézkedések tervezése szempontjából ugyanakkor kiemelten fontos lenne a részletes, nyilvánosan is hozzáférhető forgalmi adatok biztosítása. [6]

7 Mekkora a főváros főútvonali hálózat hossza?

A fővárosi úthálózat hosszára vonatkozóan a legutolsó, részletes régiós bontású adat a Központi Statisztikai Hivatal 2009-es adattáblájában található, amely alapján Budapest teljes közúthálózatának hossza megközelítőleg 5000 kilométer, melyből a főváros 1231 kilométert kezel, a többit a kerületi önkormányzatok, illetve a Magyar Közút Nonprofit Zrt. és az MKIF Magyar Koncessziós Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. A hivatalos, Budapest szerkezeti tervében és a 432/2012. (XII. 29.) kormányrendeletben szereplő elsőrendű főúthálózat hossza 181 km, a másodrendű főúthálózat hossza 439 km, a gyűjtőúthálózat hossza 468 km.

Ennél frissebb és pontosabb adat jelenleg nem érhető el, mert jelenleg a *Fővárosi Önkormányzat kezelésében lévő főútvonalak, közutak és közterületek kijelöléséről*

szóló 432/2012. (XII. 29.) Korm. Rendelet szabályozza a kerületi és a fővárosi kezelésű utak listáját, ugyanakkor az elmúlt években a lista és így főváros kezelésében lévő úthálózat hossza és mennyisége is folyamatosan változott. Főszabályként kijelenthető, hogy a tömegközlekedéssel járt utak vannak a főváros kezelésében, de tulajdonjogilag ez nem fedti a valóságot, ugyanis ebből az 1200-1300 km-ből hozzávetőlegesen 50-50%-ban oszlik meg a tulajdonjog a főváros és a kerületek között. Azaz vannak szép számmal olyan tömegközlekedési utak, amelyet bár a Fővárosi Önkormányzat kezel és tart fenn, de a tulajdonjoga az adott útnak az egyes kerületeknél található. [7] [9]

Ebből (a főútvonalakból) a törzshálózat (Hungária, Nagykörút, Üllői, Váci, rakpartok) hossza:

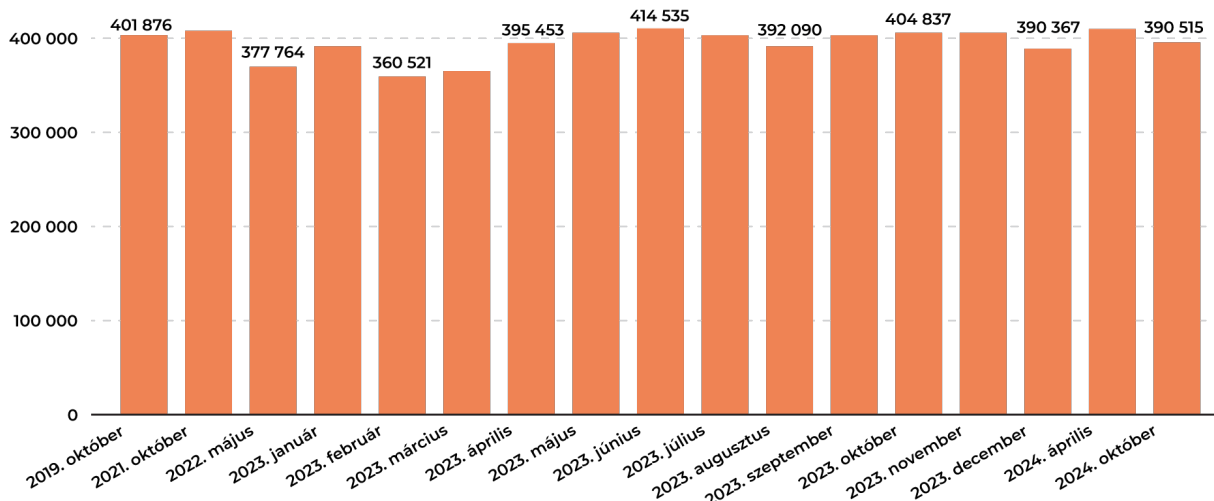
Út neve	Hossz (km)	Forrás
Hungária körút (Róbert K. körút-Hungária-Könyves K.)	13,0 km	Wikipédia Hungária körút (epiteszforum.hu , hu.wikipedia.org , en.wikipedia.org)
Nagykörút (Margit híd-Petőfi híd)	4,141 km	Wikipédia Nagykörút
Üllői út	15,6 km	Wikipédia Üllői út
Váci út	12,0 km	Wikipédia Váci út
Andrássy út	2,3 km	BudapestCity.org – "Séta az Andrássy úton: 2,3 km"
Bajcsy-Zsilinszky út (Deák-Nyugati tér)	≈1,1 km	Wikipédia térkép + Deák-Nyugati távolság ≈1,1 km
Kiskörút (Múzeum-Károly-Károlyi)	1,5 km	korábbi adat (megbízható forrás hiányában, becsült)
Szentendrei út (Flórián térvároshatár)	kb. 8 km	Wikipédia Szentendrei út – „több kilométer” III. kerület
Soroksári út (Gyáli úti felüljáróig)	17,5 km	térképem.hu, OpenStreetMap – "Hossz: 17.46 km"
Rákóczi út	kb. 2,3 km	(középvárosban átlagos szakasz; pontos forrás nem talált)
Duna-parti rakpartok (alsó + felső)	18 km (Pesti 6 km + Budai 12 km)	építészfórum: budai rakpart 12 km + pesti 6 km

1. táblázat: A törzshálózat hossza

8 A főváros hídjainak forgalmi adatai

A budapesti közúti forgalom földrajzi sajátossága, hogy a Duna jelentős korlátot jelent a kelet-nyugati mozgásokban, így a forgalom a hidaknál sűrűsödik össze. Összességében egy átlagos munkanapon mintegy 400–410 ezer jármű halad át

Budapest városi hídjain – ez a szám az elmúlt években kismértékben változott, de nagyságrendileg stabil. Fontos megjegyezni, hogy a budai alsó rakpart a még hiányos M0 körgyűrű miatt térségi tranzitútvonalként funkcionál: mivel az M0 északi szektora (és több tervezett Duna-híd) még nem valósult meg, a városon átmenő forgalom egy része ma is a Hungária körutat és a belső utakat (pl. budai rakpart) kényszerül használni.



1. ábra: A főváros hídjainak forgalmi adatai [7]

9 Javaslatok

A fenti problémák feltárása rámutat, hogy Budapest közúti közlekedésében **rendszerszintű beavatkozásokra van szükség**. A szakmai diskurzusban számos lehetséges irány kirajzolódik: ilyen például a behajtási díj (dugódíj) bevezetése a legterheltebb zónákban, az agglomerációs közösségi közlekedés és P+R hálózat fejlesztése (hogy napi több tízezer autós válthasson fenntarthatóbb módra), a körgyűrű és a hiányzó Duna-hidak megépítése (pl. Aquincumi híd, Galvani híd) a tranzit útvonalak racionalizálása, továbbá a belvárosi forgalomcsillapítás folytatása (sebességkorlátozások, forgalomcsillapított övezetek bővítése).

A nemzetközi gyakorlat következetesen ugyanarra a pályára tesz sikeres városokat: árképzés + levegőminőségi szabályozás + közterület-átalakítás + kínálati (PT, P+R, aktív mód) fejlesztés, SUMP-alapon, mérhető indikátorokkal, bevétel-visszaforgatással és átlátható kommunikációval.

Stockholmban kordonos torlódási díjat vezettek be, egyszerű zónával és világos csúcsidős tarifával, amelynek hatására tartósan, mintegy ~20% forgalomcsökkenés következett be. [10] Osloban a parkolóhely-kivonás és közterület-átalakítás eredményeként két lépcsőben csökkent a forgalom. [11]

10 Irodalomjegyzék:

- [1] <https://totalcar.hu/magazin/2025/02/18/bkk-kozlekedes-forgalom-korut-hungaria-valtozasok-interju/>
- [2] https://budapest.hu/api/file/doc/m01_bmt_celrendszer.pdf
- [3] https://www.ksh.hu/stadat_files/sza/hu/sza0040.html
- [4] https://archiv.budapest.hu/Documents/ITS2027/ITS_2027_I_HELYZETFELTARAS_20210306.pdf
- [5] https://phd.mater.uni-mate.hu/319/1/Erdei_Attila_ertekezes_DOI.pdf
- [6] <https://bkk.hu/rolunk/forgalmi-adatok-diagramok/a-kozuti-forgalom-adatai/>
- [7] https://www.ksh.hu/docs/hun/xtabla/jelszall/tabljisz09_02_01c.html
- [8] <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=a1200432.kor>
- [9] <https://bkk.hu/rolunk/forgalmi-adatok-diagramok/a-fobb-budapesti-duna-hidak-kozuti-forgalmanak-megoszlasa/>
- [10] [Microsoft Word - The Stockholm charges summary for China Eliasson.docx](#)
- [11] <https://squidex.mkmapps.com/api/assets/ipm/street-space-reallocation-in-oslo.pdf>

11 Ábrajegyzék

- 1. táblázat: A törzshálózat hossza..... 8
- 1. ábra: A főváros hídjainak forgalmi adatai [7]..... 8



BP Műhely