

**Vélemény**  
**a BKK által készített forgalomcsillapítási mintaprojekt javaslatról**  
**XIII. ker. Újlipótváros**

A mintaprojekt messzemenően üdvözlendő kezdeményezés, hiszen a városi mobilitás évek óta megjelent zavarásaira javasol jószándékú megoldást. A közlekedésben keresünk megoldást olyan kérdésekre, amelyek nem a mobilitásból fakadnak a fejlett országok példái szerint nem is közlekedés-szakmai kérdések.

Kettőt említünk:

- Az életmód gyorsulása, az egységnyi idő alatt elvégzett teljesítmény, kilépett a munkahelyi kereteiből, a családi platform több biztonságot, egyre több támogatást, tanácsot, megértést, helyettesítést, segítséget vár az együtt élőkől a nagyszülő-szülő-gyermek kapcsolatrendszer minden relációjában. A közös élet helyszíne a lakás, a hétvége, de ezek csak lehetőségek, lehet, hogy a nap 24 órájából, órák helyett csak percek jutnak. Ebbe érkezik az autó, mint közlekedési eszköz, a használható autó. Ma ezt a SUV testesíti meg, 30 %-ot jelent az új autó eladásban. Ma ez az élettér, bőséges szolgáltatást nyújt, ha beleülünk, minden kényelmi kommunikációs, klimatizáló felszereléssel ellátva, olyan igényeinket is teljesíti, amit nem is kértünk. Segíti a családi kapcsolatrendszert.
- A pandémia március óta értékzavart jelent a közlekedésben. A közösségi közlekedés bármilyen higiéniai-védelmek mellett is közös együttlétet, fizikai közelséget jelent. Megint csak az autó siet segítségünkre, hiszen autónk szeparáltságában úgy érezzük teljes biztonságban vagyunk. Nem tudjuk még a jó választ, hiszen egyáltalán nincs tapasztalatunk abban, milyen érzés ha egy – esetleg évekig elhúzódó vírus – az autómentes Margitsziget zöldjében az önfelelt labdázás örömét, maszkkal és aggodalommal tölti meg.

A növekvő mobilitás, a járművek száma és mérete korlátozás nélkül, fenyegeti a lakott belső városi környezet hatásait, így teljesen érthető és elfogadható, hogy a kerületek maguk szeretnék sorsuk irányítását a kezükbe venni. Ajánlható, hogy a belső városrész a Nagykörút – a budai körút – a Duna partok területe (kerülettől függetlenül) induljon el az emisszió alapú forgalomszabályozás irányába. Először a belső városrészben, majd a körülvevő Nagykörút – Hungária körút gyűrűben indokolt apró lépésekkel, de folyamatosan a legszennyezőbb járművektől indulva, a beérkező vagy áthaladó járművek emissziós korlátozása. E lépéseket kerület-határtól függetlenül övezetesen kell megtenni, egységes fővárosi szabályozással. Ezt jól segíti, ha a kerületek forgalomtechnikai lépésekkel, de az övezeteken belül egységes módszerrel, időzítve csökkentik a lakó-városrészekben az átmenő tranzit forgalmat. A tranzit annyi lehet, amennyit a főútvonali hálózat lebonyolítani képes. Lakózónákban forgalomtechnikai eszközökkel, minden módon, de semmiképp nem behajtási díjjal, a behaladók számát a célforgalomra kell korlátozni, a legszennyezőbb járművek korlátozásával indulva, az emisszió folyamatos csökkentésével.

2030-ra, - ez 10 év – jelentős érzékelhető javulás kell legyen a cél.

Az újlipótvárosi PILOT projekt csomag célkitűzéseivel, vagyis

- az átmenő egyéni gépjárműforgalom csökkentésével és
- a közterületek átrendezésével

teljes mértékben egyet lehet érteni.



Tudomásul kell venni azonban ezen intézkedések jelentős pozitív, de egyben velejáró negatív hatásait is egyes lakossági csoportok érdeksérelmét.

#### **ad.1. Átmenő egyéni forgalom csökkentése**

Az átmenő forgalom csökkentése esetén a határoló főútvonalak forgalma (Váci út, Újpesti alsórakpart) egyértelműen megnő. Változik továbbá a tömb kerülések miatt egyes eddig nem terhelt lakóutcák forgalmi terhelése is. A területen és környezetében történt forgalmi változások vizsgálatára felhasználtuk az EFM (Egységes Forgalmi Modell) forgalomszámlálásokkal kalibrált adatbázisát. A modellezés és forgalmi ráterhelés során elkészítettük a jelenlegi forgalmi állapot számítógépes modelljét, a mintaprojektben kialakított hálózatok forgalomterhelését és ennek alapján a forgalmi növekmények és csökkenések ábráját.

Az ábrák alapján vizsgálhatók az egyes utcák és útszakaszok terhelésének változatai.

A modellbe épített négy beavatkozási helyszíni forgalmi rend módosul. Ezek hatásai a következők:

1. Hegedűs Gy, - Pannónia – Balzac – Radnóti M. utcák által határolt tömb egyirányúsításának megfordítása és a körbejárás ellehetetlenítése
  - a beavatkozás hatása az Észak - Dél irányú párhuzamos mozgásokat elvezető útszakaszokon jelenik meg. A gyűjtő úti funkció felszámolásával (ellen irányú szakaszok kialakításával) a két érintett útvonal (Pannónia, Hegedűs Gy.) forgalmi felére csökkenhetnek. Ennek ára, hogy a távolabbi négy párhuzamos utca (Tátra, Visegrádi, Kresz G, Váci) forgalma 50-100%-kal megnő. A Váci út jelenleg is telített forgalmán (40000 j.mű/nap, 5000 jmű/csúcsóra) az 1100-1200 j.mű/nap növekmény a már kimutatható változás mértékét éri el.
2. Pozsonyi utca lezárása az Ipoly és Victor Hugo utcák között
  - önálló hatása minimális, napi szinten 10, csúcsórában 1 jármű útszakasz használati csökkenést eredményez. A 3. pontban részletezett beavatkozással együttes hatása a környező, párhuzamos utcákon (Kárpát utca és Újpesti rakpart) jelenik meg. A Kárpát utcából napi szinten 1000 (csúcsórában 120) jármű rakpartokra terelődését eredményezheti. Ez a Kárpát utca jelenlegi forgalmán (3000 j.mű/nap) jelentős csökkenés, a rakpart forgalmán (4000 j.mű/nap) érzékelhető növekedést jelent.
3. Pozsonyi utca Radnóti Miklós utca és a Budai Nagy Antal utca közötti szakaszának lezárása (célforgalom beengedése)
  - a behajtási korlátozás hatása a jelenleg is alacsony használat (1000 j.mű/nap, 120jmű/ó) mellett is elenyésző, napi szinten 200, csúcsórában 30 jármű Újpesti rakpartra terelése várható.
4. Katona József utca lezárása a Borbély és Visegrádi utca között, a Borbély utca egyirányúságának megfordításával.
  - Az egyirányú haladás megfordításának forgalmi hatása minimális (napi 20 jármű), míg az útszakasz lezárása szinte a teljes forgalmat (1100 j.mű/nap) a Váci út (a híd melletti önálló kanyarodó sáv 12000 j.mű/nap)- Szt. István körút (17000 j.mű/nap) jelenleg is túlterhelt szakaszaira tereli és mely szakaszokon a növekedés 1100-1300 j.mű/nap.



## Jellemző útszakaszok forgalomterhelésének változásai

### Pozitív hatások (forgalomcsökkenés)

- |  |                      |
|--|----------------------|
| • Katona J. u. (Visegrádi út- Váci út között)    | - 1100 j.mű/nap      |
| • Hegedűs Gy.u. (Vígyszínház u.-Gogol u. között) | - 800-1600 j.mű/nap  |
| • Pannónia u. (Vízszínház u.-Gogol u. között)    | - 800-2600 j.mű/nap  |
| • Gogol u. (Váci út – Pannónia u. között)        | - 700-1100 j.mű/nap  |
| • Kárpát u. (Viktor H. u.-Bessenyi u. között)    | - 1050-1200 j.mű/nap |

### Negatív hatások (forgalommnövekedés):

- |   |                    |
|---|--------------------|
| • Váci út (Katona J. u.-Szent István krt.között)        | + 1100 j.mű/nap    |
| • Váci út (Csanádi u.- Gogol u. között)                 | + 1100 j.mű/nap    |
| • Visegrádi u. (Katona J. u.-Radnóti M. u. között)      | +1200 j.mű/nap     |
| • Kresz Géza u. (Radnóti M. u.- Csanádi u. között)      | + 650 j.mű/nap     |
| • Visegrádi u. (Radnóti M. u.-Viktor H. u. között)      | + 300-600 j.mű/nap |
| • Hegedűs Gy. u. (Radnóti M. u.-Balzac u. között)       | + 800-850 j.mű/nap |
| • Tátra u. (Szent I. u.-Csanádi u. között)              | + 400-550 j.mű/nap |
| • Szent István park *                                   | +800 j.mű/nap      |
| • Újpesti rakpart (Szent István park – Kárpát u.között) | + 850 j.mű/nap     |

\*A modellezés alapján jelentős forgalommnövekedés regisztrálható, forgalmi rend változás felülvizsgálata javasolt

A forgalmi rend változások miatt viszonylag kis mennyiségű (31 db) parkoló megszüntetése is szükségessé válik.

Újlipótvárost viszonylag zárt fekvésű helyzete miatt (nyugatról a Duna, keletről a Váci út határolja), az egyéb területeken történő forgalomcsillapítási és korlátozási beavatkozások korlátozottan érintik. Ennek ellenére amennyiben a belső területeken ilyen jellegű beavatkozások történnek, e határoló főutakon, egyéb a forgalmat befolyásoló, vagy csökkentő intézkedések megtétele nem kívánatos.

## ad.2. Gyaloglási lehetőségek fejlesztése

A közterületek átrendezése, gyalogos felületek növelése teljes mértékben támogatható, erre jelentős a lakossági igény is. A tervezett Radnóti Miklós utca, Visegrádi utca járdafelület felszabadítások a kerületben is vizsgált és aktuális téma. Ennek nyilvánvaló előnye mellett vizsgálni kell a Radnóti Miklós utcai 76 db és a Visegrádi utcai 61 db, tehát összesen 132 db parkolóhely megszűnésével járó problémákat.

Javasolható a korábban már megkezdett kezdeményezés bővítése és kiterjesztése, a lakosság részére kedvezményes parkolóhelyek biztosítása (pl. West End, tervezett West End II. területe). A parkolóhelyek korlátozása esetén várhatóan a meglévő parkolóhelyek foglaltsági időtartama tovább nő, ezáltal a rövid idejű megállások helyszínei is korlátozottá válnak. Ezért javasolt a rövid idejű megállási helyek „lakossági rakodóhelyek” kijelölése.

A gyalogos lehetőségek fejlesztéséhez tartoznak továbbá a korábban a kerületben vizsgált gyalogos prioritású utcák számának növelése, melyek a teljesség igénye nélkül: Röntgen u., Alig utca, Gyöngyház u., Felka u., Gergely u., Raul Wallenberg u.

**ad.3. Kisebb léptékű beavatkozások**

A javasolt zöldfelületi és gyalogos felületek növelésével

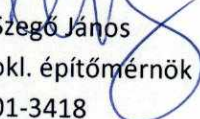
- gyalogos zöldút összekapcsolása
- Gárdonyi Géza Általános iskola előtti teresedés
- Borbély park kierjesztése –Thurzó és Visegrádi utcai teraszok

teljes mértékig egyet lett érve. Ez esetben is a megszűnő 27 db parkolóhely ad.2.pont szerinti kezelése indokolt.

Budapest, 2020. szeptember 4.

Melléklet: 3 db ábra

**KÖZLEKEDÉS Fővárosi Tervező Iroda Kft.**  
1052 Budapest, Bécsi u. 5.  
Bankszámlasz.: 12010501-01478389-00100005  
Adószám: 10336706-2-41

  
Szegő János  
okl. építőmérnök  
01-3418  
tervezési igazgató