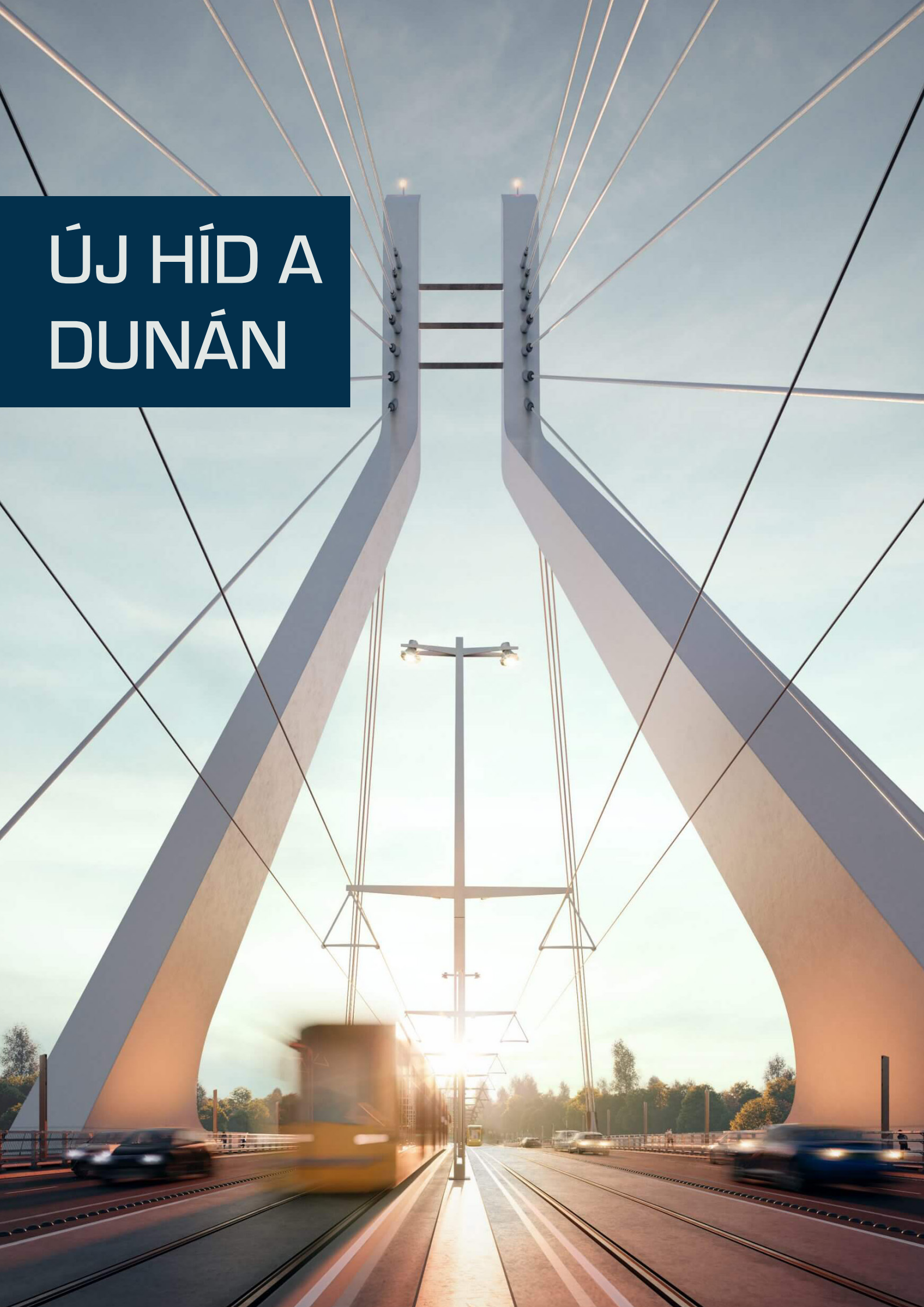
ÚJ HÍD A DUNÁN



BUDAPEST ÚJ HÍDJA

Budapesten belül ma 10 emberből 6 választja a tömegközlekedést. Az elővárosokból a belvárosba történő ingázás során viszont ez az arány csak 10-ből 3. Helyes és indokolt tehát az igény, hogy az elővárosi közlekedésben változásra, sőt, léptékváltásra van szükség. Mindez nem történhet másként, mint az elővárosi kötöttpályás közlekedés, azaz a MÁV elővárosi vasútvonalainak, illetve a héveknek a fejlesztésével. Ennek irányait határozza meg a Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégia a következő húsz évre. A víziónk ambiciózus. Ahhoz, hogy Budapest és agglomerációja közlekedési szempontból is egységesen és fenntarthatóan működjön, el kell érni, hogy az agglomerációs közlekedésben is tízből hatan válasszák a közösségi közlekedést.

Arról azonban nem szabad megfeledkezni, hogy a tízből hat sosem lesz tízből tíz. A gépjárműforgalom nem szűnik meg, nem tűnik el a jövőben sem. A főváros és térsége fejlődik, a mobilitási igények nagyfokú csökkenése nem várható, még a koronavírus-járvány utáni esetleges átrendeződést figyelembe véve sem. Azzal egyidejűleg tehát, hogy erőforrásaink nagyobb hányadát fordítjuk a kötöttpályás közlekedés fejlesztésére, foglalkoznunk kell a fennmaradó tízből négy egyéni autós közlekedővel is. Mindazokkal, akik továbbra sem a közösségi közlekedést választják, mert élethelyzetük nem teszi lehetővé. Mindazokkal, akik talán a hét nagy részén villamossal, busszal, vonattal járnak majd, de egy-egy napon saját autójukkal, vagy közösségi autóval közlekednek. A közlekedés a választásról, a döntés szabadságáról szól. Súlyos hiba lenne csak az egyik formáját fejleszteni, és közben továbbra is felesleges, környezetkárosító, időpazarló kilométerek megtételére kényszeríteni azokat, akik – éppen akkor, éppen aznap - nem így utaznak.

Az autós közlekedés növekedésének korlátlan kiszolgálása nem cél. Az utak rövidítése és racionalizálása, a városrészek között hiányzó kapcsolatok pótlása azonban feladat. Különösen akkor, ha a fejlesztéssel nemcsak közúti, hanem közösségi közlekedési, kerékpáros és gyalogos kapcsolati hiányt is pótlunk. Különösen azokban a dél-budapesti kerületekben indokolt mindez, melyek már ma is intenzíven fejlődnek. A jövőben ezek a területek jelentős átalakuláson esnek át. A városfejlesztés a maga eszközeivel képes befolyásolni és mederben tartani ezt a változást. Ehhez azonban aktív és összehangolt állami és önkormányzati szerepvállalás szükséges.

Budapest déli városrészei között jelenleg több mint 10 km hosszon nincs a városhatáron belüli közvetlen dunai összeköttetés. A Budapesttel 1950-ben egyesült Csepel hetven éve vár arra, hogy a fővároson belül végre átkelő épüljön a budai kerületek felé.

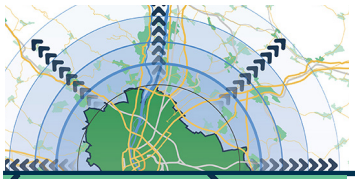
A Galvani híd megépítésének terve az 1980-as évek óta szerepel különböző városfejlesztési koncepciókban – a hatályosakban is. Mégis, egészen 2018-ig hiányzott az erőforrás és a közös akarat, hogy a híd megvalósulhasson. A Kormány 2018-ban, egy sikeres nemzetközi tervpályázat lebonyolítása után döntött a híd és kapcsolódó úthálózat megépítéséről.

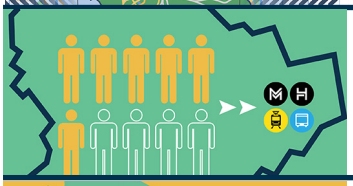
A Kormány és a Fővárosi Önkormányzat közös városfejlesztési fóruma, a Fővárosi Közfejlesztések Tanácsa (FKT) 2020. február 27-én hozott 11/2020-02-27/FKT döntése megerősítette, hogy Budapest következő hídja a budai Galvani utca és a pesti Illatos út vonalában épüljön meg.

A híd és úthálózata tervezését jelentős figyelem övezi. A Budapest Fejlesztési Központ és a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. ezért ebben a kiadványban közérthető módon mutatják be, milyen fejlődési trendek, városfejlesztési indokok állnak a híd megépítésének szükségessége mögött, milyen módon tervezzük a hidat és úthálózatát, és milyen hatásokkal lehet számolni annak átadása után.

Bízunk benne, hogy az itt leírtak számos kérdésre választ adnak az érdeklődő szakmai és laikus közönség számára.

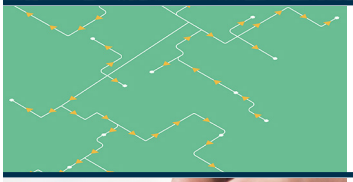
TARTALOM

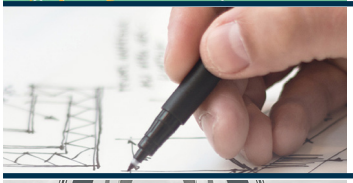

AZ AGGLOMERÁCIÓ BŐVÜLÉSE 4


TÍZBŐL HAT 9


FORMÁLÓDÓ VÁROSRÉSZEK 14


KÖZLEKEDÉSI MÓDOK ÖSSZEHANGOLT FEJLESZTÉSE 22


FORGALMI MODELLEZÉS 34


NEMZETKÖZI TERVPÁLYÁZAT 51


BUDAPEST ÚJ IKONJA 55


A RÁCKEVEI DUNA–ÁG ÚJ ÉKKÖVE 59


BUDAPEST ÚJ KÖRÚTJA 63

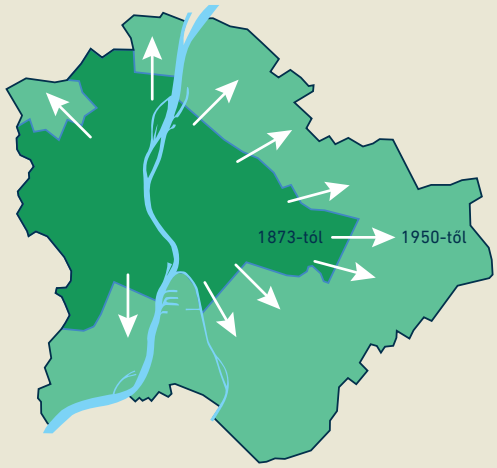

AZ ÚJ DUNA-HÍD A KÖZLEKEDÉS
ÉS VÁROSFEJLESZTÉS SZOLGÁLATÁBAN 78


HOGYAN VÁLTOZIK MEG A HÍD KÖRNYÉKÉN
LAKÓK ÉLETE? 87



AZ AGGLOMERÁCIÓ BŐVÜLÉSE

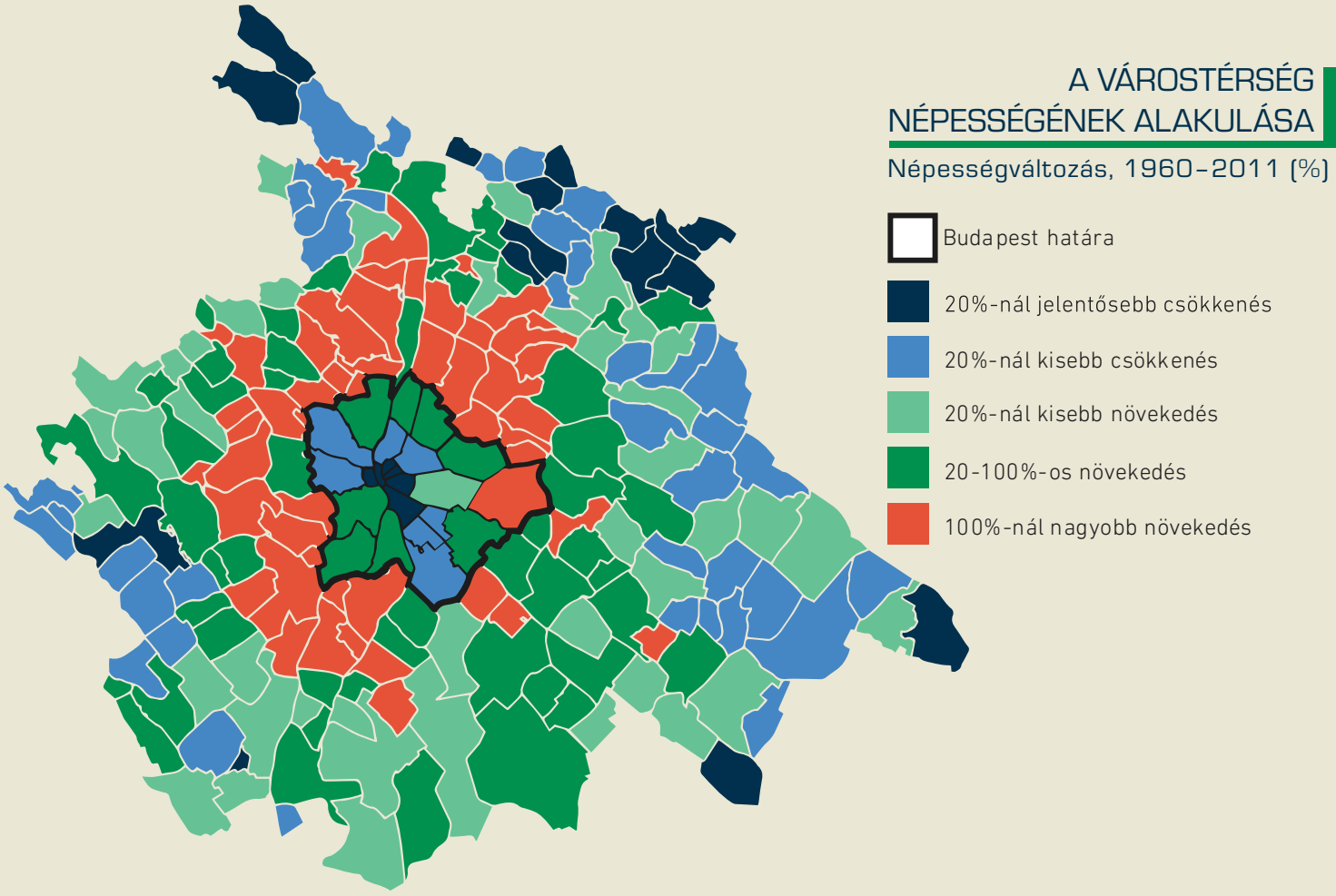
BUDAPEST NÖVEKEDÉSE



Nem új jelenség, hogy a Budapestet övező települések lakossága dinamikusan nő, tulajdonképpen ennek köszönhetjük a főváros mai, 1950 óta érvényes határait. Az akkor Budapesthez csatolt 7 város és 16 nagyközség között jónéhány akadt, amelyet bízvást lehetett alvóvárosnak nevezni. Persze az új határokon kívül is folytatódott az odaköltözés, elsősorban az ország távolabbi tájairól, de a belvárosból kifelé is. A második világháború után volt, amikor még adminisztratív intézkedések is támogatták a folyamatot, tiltották, illetve engedélyhez kötötték a Budapestre költözést, így voltak, akik kényszerből telepedtek meg a határokon kívül. (Az indok az volt, hogy a fővárosi központosítás ne növekedjen, az eredmény meg az, hogy a vízfej – kiterjedtségében – még nagyobb lett.) A motiváció mindig is hasonló volt, a fővárosiaknál olcsóbb ingatlanok lehetősége és az, hogy voltak, akik idegenkedtek a zsúfolt belvárostól, és inkább falusias, későbbi kifejezéssel kertvárosias környezetbe vágytak. Ezzel egyidejűleg azonban a budapesti munkahelyektől és egyéb lehetőségektől – tanulás, szórakozás, saját termékeik vagy szolgáltatásaik értékesíthetősége – sem akartak túlságosan eltávolodni.

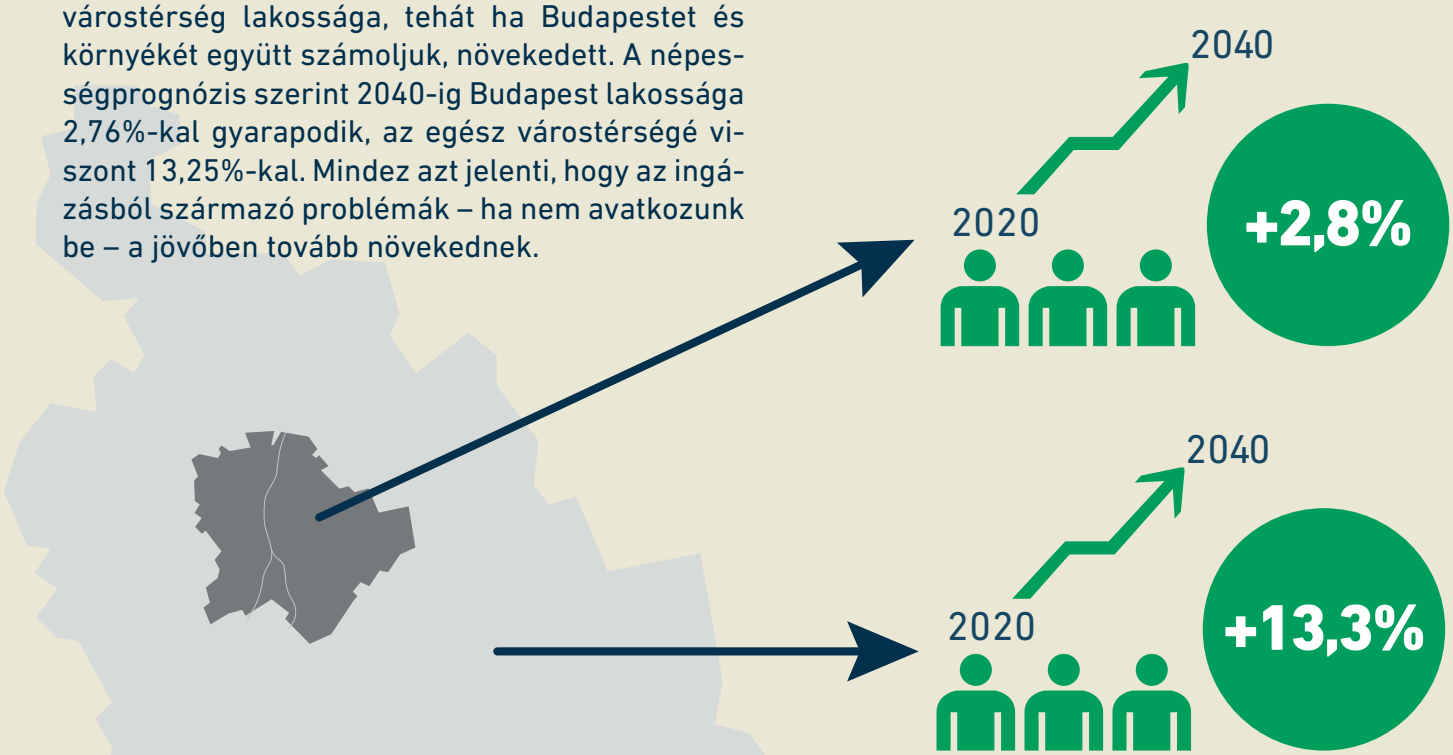
A VÁROSTÉRSÉG NÉPESSÉGÉNEK ALAKULÁSA

Népességváltozás, 1960–2011 (%)



A rendszerváltás után a kiköltözés, a szuburbanizáció új hulláma indult, és bár az ezredforduló után hallani lehetett már az ellentétes tendenciáról is, a csalódott vagy más élethelyzetbe került családok visszaköltözéséről, a számok azt mutatják, hogy a trend nem fordult meg. **A Budapest körüli településekre évente egy kisvárosnyi ember költözik.**

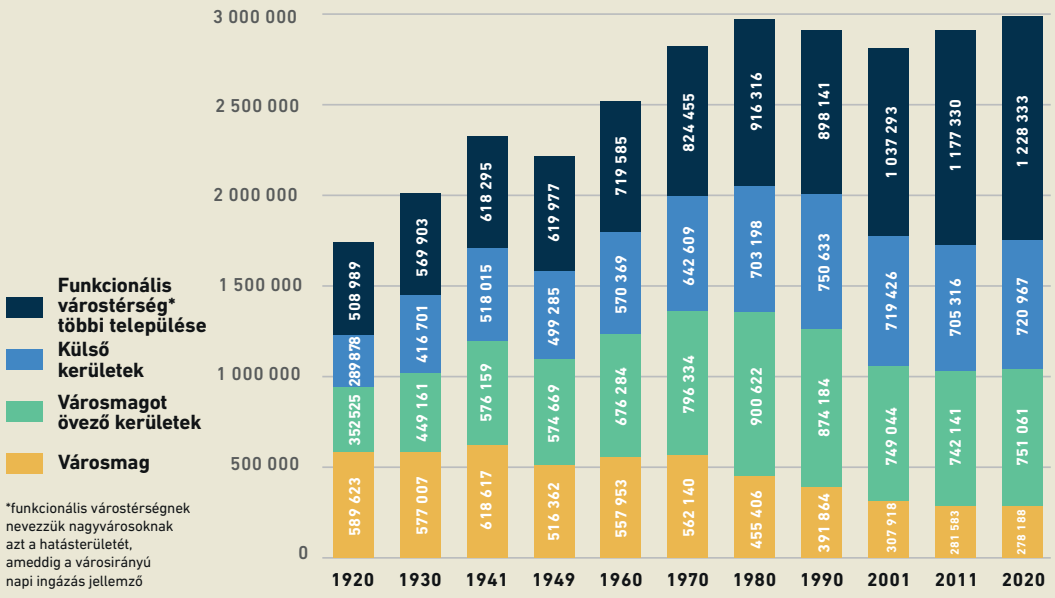
1960-tól mostanáig a főváros belső területének népessége megfeleződött, ugyanakkor az egész várostérség lakossága, tehát ha Budapestet és környékét együtt számoljuk, növekedett. A népességprognózis szerint 2040-ig Budapest lakossága 2,76%-kal gyarapodik, az egész várostérségé viszont 13,25%-kal. Mindez azt jelenti, hogy az ingázásból származó problémák – ha nem avatkozunk be – a jövőben tovább növekednek.



A ma is tartó kiköltözési hullám sajnos összeforrt az autós egyéni közlekedéssel, tulajdonképpen eleve az tette lehetővé. A közösségi közlekedés infrastruktúrája egyáltalán nem tartott lépést azzal, hogy az agglomeráció népessége 1960 és 2017 között 60%-kal nőtt.

A demográfiai átrendeződés gyorsan és elég rendezetlenül ment, megy végbe. A városközponttól egyre távolabbi települések korábban beépítetlen, zöldmezős területein jöttek létre olyan új lakóövezetek, amelyeket csak közutak kapcsolnak be a közlekedési hálózatba. Ugyanakkor a belvárost körülölelő barnamezős gyűrűben, azaz sokkal közelebb hatalmas elhagyott ipari területek állnak rendelkezésre jó infrastrukturális adottságokkal, de ezek jórészt parlagon maradnak.

A VÁROSTÉRSÉG NÉPESSÉGÉNEK ALAKULÁSA



*funkcionális várostérségnek nevezzük nagyvárosoknak azt a hatásterületét, ameddig a városirányú napi ingázás jellemző

Pedig a szétterülés problémájának megoldásában éppen ez a zóna lehet az egyik főszereplő.

A cél a hatékonyabb működésű, kiegyensúlyozottabb szerkezetű, KOMPAKT VÁROS.

MIT JELENT AZ, HOGY KOMPAKT VÁROS?

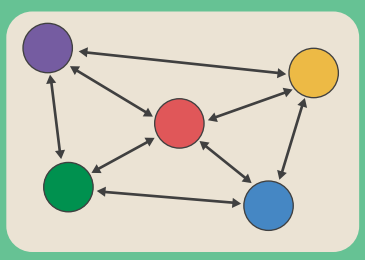
A kompakt vagy rövid távolságú város egy várostervezési koncepció, amelynek gondolatát a 60-as, 70-es évekre vezetik vissza. Lényege a viszonylag nagy laksűrűséggel párosuló vegyes területhasználat, hiszen így lehet minimalizálni a közlekedési, azon belül a járműves közlekedési igényeket. Ha a lakóhelyhez közel találhatók az úti célok (iskolák, boltok, egészségügyi, kulturális intézmények), sokat gyalog vagy kerékpárral is el lehet érni. Amikor mégis messzebbre kell utazni, azt jó közösségi közlekedési hálózaton lehet megtenni, hiszen ennek gazdaságos kiépítése is könnyebb, ha nagyobb a lakosság sűrűsége. Így minimalizálható a helyváltoztatás pénzügyi, társadalmi költsége, természetkárosítása.

A nagy kiterjedésű, ritkán beépített zónák ellenben nehezítik a szolgáltatások gazdaságos ellátását, a fenntarthatóságot, pazarolják a központ és a természet erőforrásait. **Ezért a kompakt város kialakítása során az a cél, hogy viszonylag kis területen sokféle funkció (lakás, iroda, bolt, iskola stb.) megjelenjen, sűrűn beépítve a területet.**

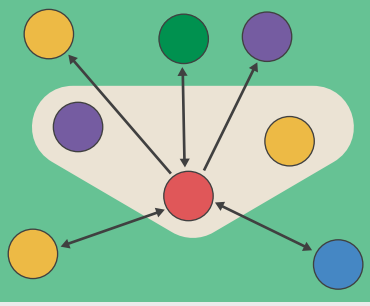
Természetesen élhető, magas életminőségű lakóterületek csak úgy alakíthatók ki, ha a sűrű zónák mozaikosan változnak nagy zöldterületekkel. A rozsdaövezetek helyén megfizethető lakásokat és helyi szinten elérhető szolgáltatásokat, intézményeket kell tervezni, ügyelve a megfelelő közösségi közlekedési kapcsolatok kialakítására is.

A kompaktság valójában nem a város, hanem a várostérség szintjén értelmezendő. Hiába teremtünk a fővároson belül ilyen ideális városrészeket, ha a városhatáron túlról érkező forgalom minden nap megbénítja a várost. Az elővárosok létével tehát számolni kell, Budapest valós határai túlnyúlnak a közigazgatási határokon. A kompaktság követelménye ebben az esetben egyrészt azt jelenti, hogy az egyes agglomerációs települések, külvárosi alcentrumok helyben adjanak meg minél több szolgáltatást lakóiknak, hogy minél kevesebbszer kelljen a városmagba utazni. Másrészt pedig azt, hogy ha erre mégis szükség van, az minél fenntarthatóbb módon, minél nagyobb arányban kötöttpályás közösségi közlekedéssel történjen.

MÚLT

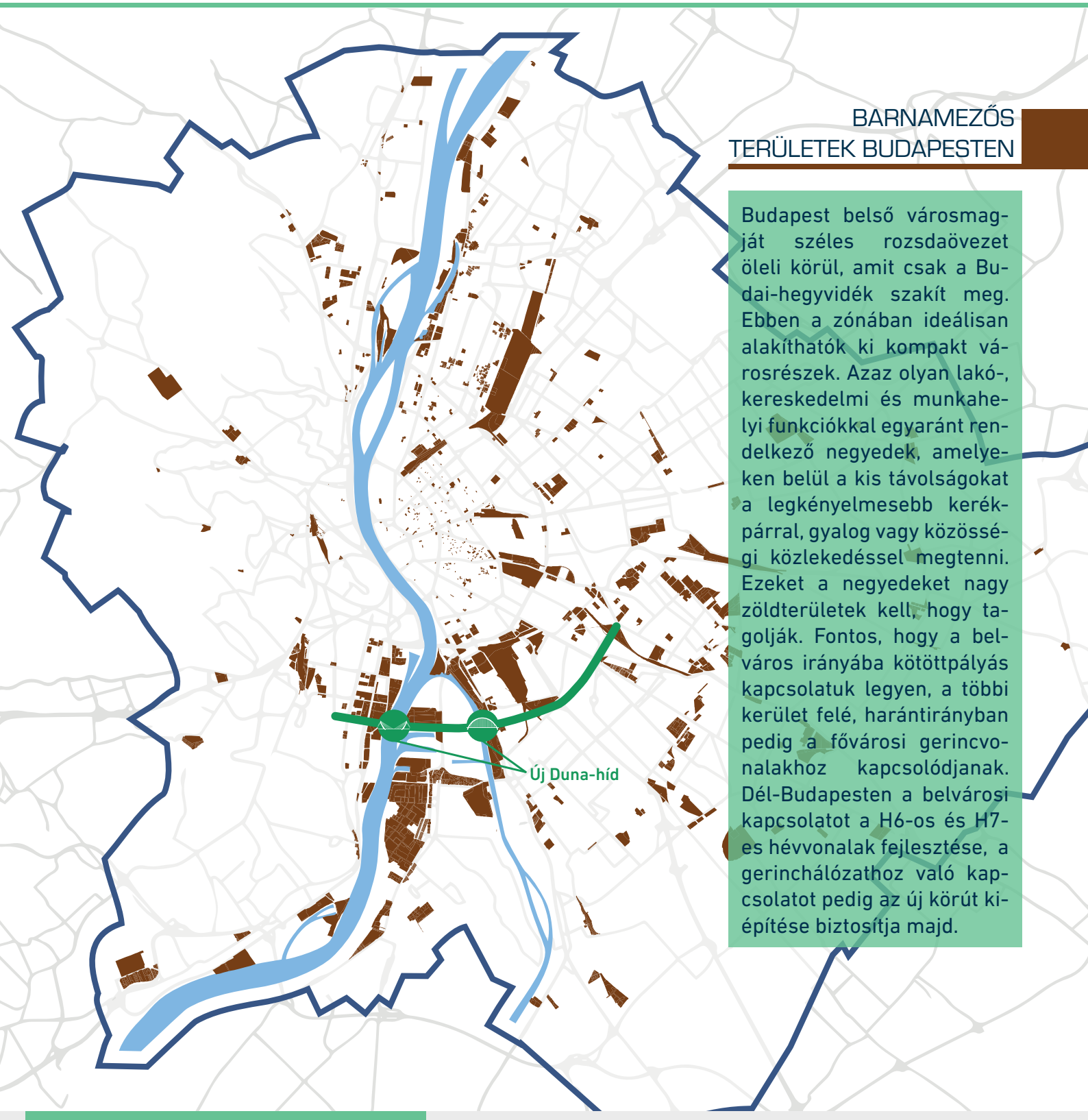


JELEN

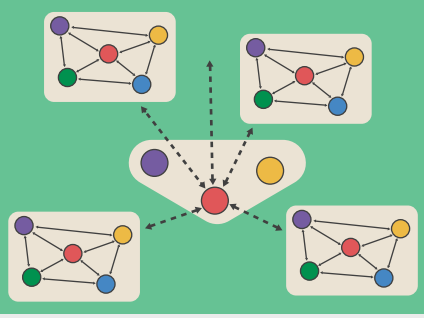


BARNAMEZŐS TERÜLETEK BUDAPESTEN

Budapest belső városmagját széles rozsdaövezet öleli körül, amit csak a Budai-hegyvidék szakít meg. Ebben a zónában ideálisan alakíthatók ki kompakt városrészek. Azaz olyan lakó-, kereskedelmi és munkahelyi funkciókkal egyaránt rendelkező negyedek, amelyeken belül a kis távolságokat a legkényelmesebb kerékpárral, gyalog vagy közösségi közlekedéssel megtenni. Ezeket a negyedeket nagy zöldterületek kell, hogy tagolják. Fontos, hogy a belváros irányába kötöttpályás kapcsolatuk legyen, a többi kerület felé, harántirányban pedig a fővárosi gerincvonalakhoz kapcsolódjanak. Dél-Budapesten a belvárosi kapcsolatot a H6-os és H7-es hévvonalak fejlesztése, a gerinchálózathoz való kapcsolatot pedig az új körút kiépítése biztosítja majd.

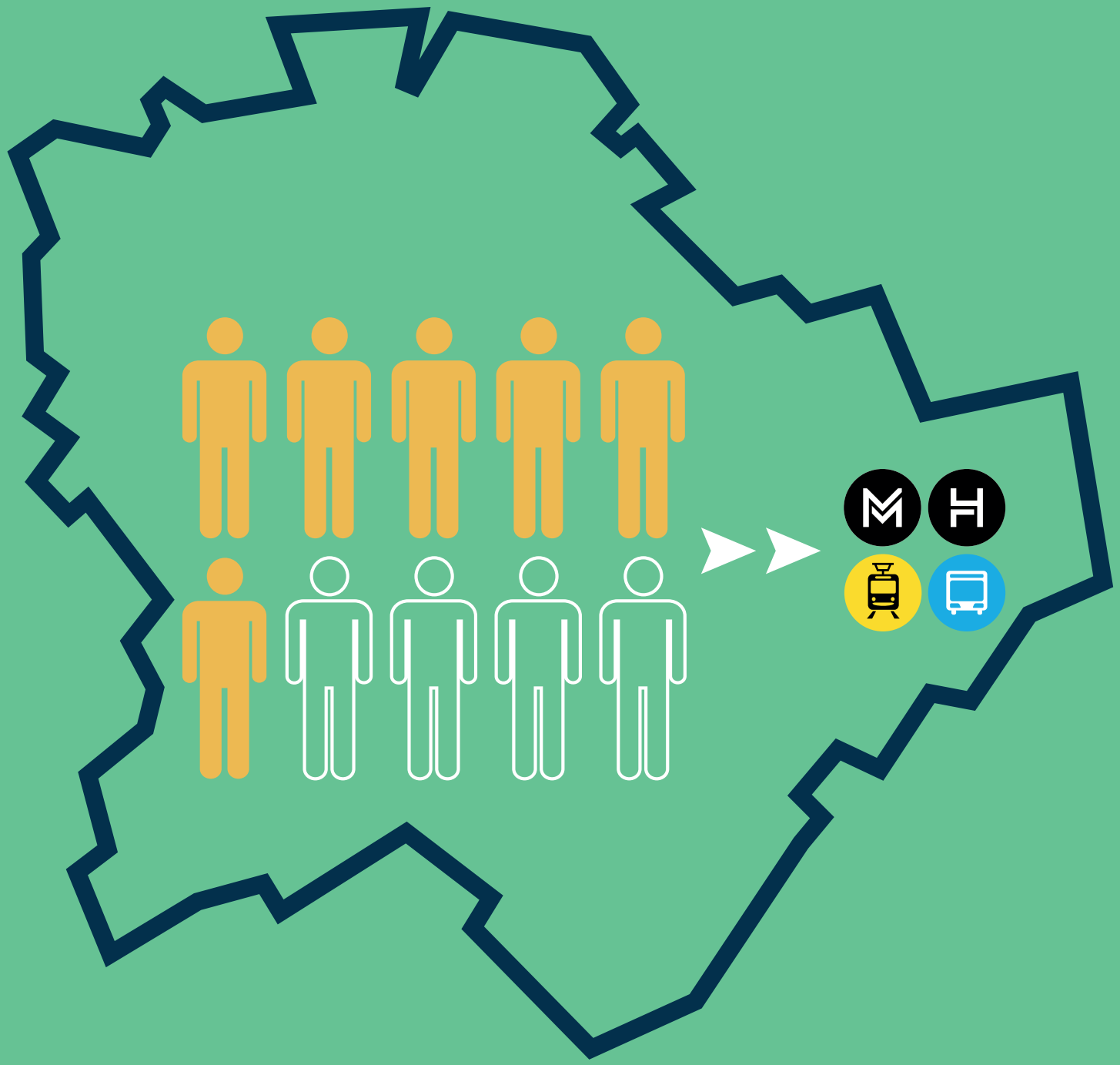


JÖVŐ



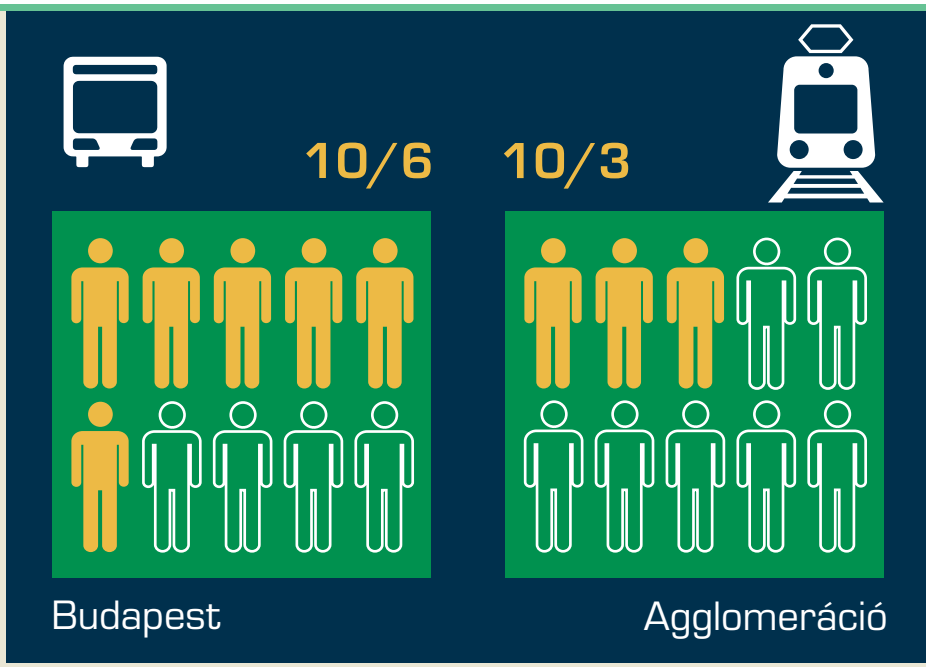
jelmagyarázat

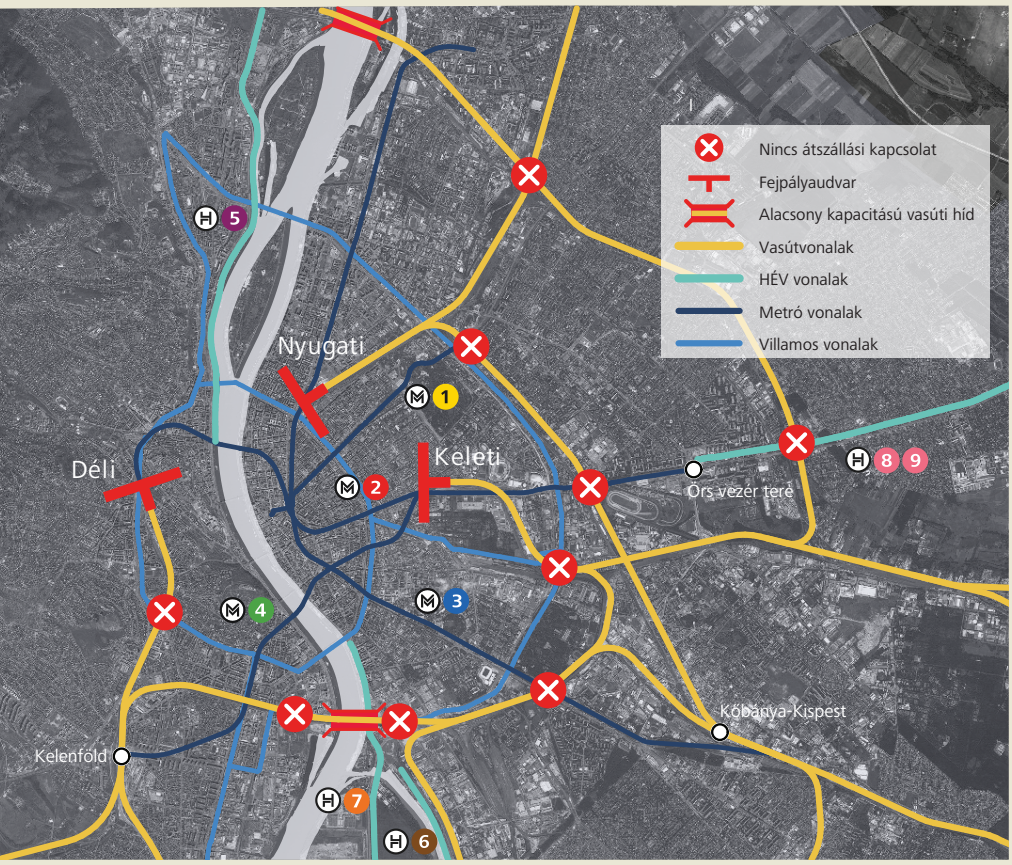
- lakhely
- pihenés
- munka
- oktatás
- kereskedelem



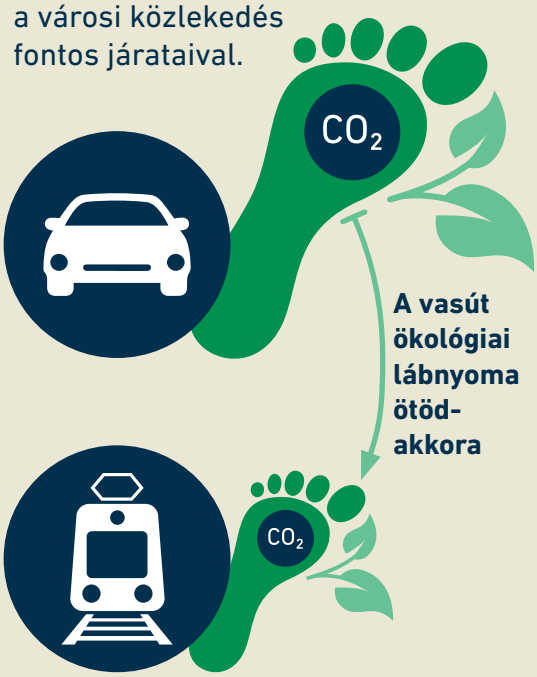
TÍZBŐL HAT

A főváros viszonylag jó közösségi közlekedési rendszert örökölt a 20. századból. **Budapesten belül tíz utazó közül hat ma is tömegközlekedést használ.** Merőben más azonban a kép, ha az ingázókat nézzük. Közülük **tízből csak hárman** választják a közösségi közlekedést. Az agglomerációban lakók közül sokak számára valóban nincs jelenleg versenyképes alternatívája az autózásnak.





Sok települést eléri ugyan valamelyik elővárosi vasút, de ahol van kötöttpályás közösségi közlekedés, az is korszerűtlen, a menetrendek nem illeszkednek az ingázók napirendjéhez és szükségleteihez, az állomások és környezetük pedig nem szerves részei a települési környezetnek. A szolgáltatás másik végén is van baj: a vonatok Budapesten belül legfeljebb egy-két átszállásra alkalmas megállóhelyen állnak meg, a végállomáson kívül sokszor hiányoznak a kapcsolatok a városi közlekedés fontos járataival.



A vasút ökológiai lábnyoma ötöd-akkora

Ma csúcsidőben Budapest útjain minden harmadik autó az agglomerációból érkezik, és minden második autóval megtett kilométert ezek a gépjárművek tesznek meg. Ma tehát egy öngerjesztő folyamat zajlik. A zsúfolt belvárosokból egyre többen költöznek a kertvárosokba, de az ingázók akaratukon kívül maguk is tovább növelik a közlekedésből származó problémákat, rontják a főváros élhetőségét.

Budapest belvárosa ma fuldoklik az autóáradatban. A rengeteg gépkocsi jelentősen hozzájárul a klímaváltozáshoz. A térség közlekedése évente 4 millió tonna szén-dioxidot bocsát ki. Pedig egy utas eljuttatása adott távolságra vasúttal mindössze ötödannyi szén-dioxid-kibocsátással jár, mint autóval.

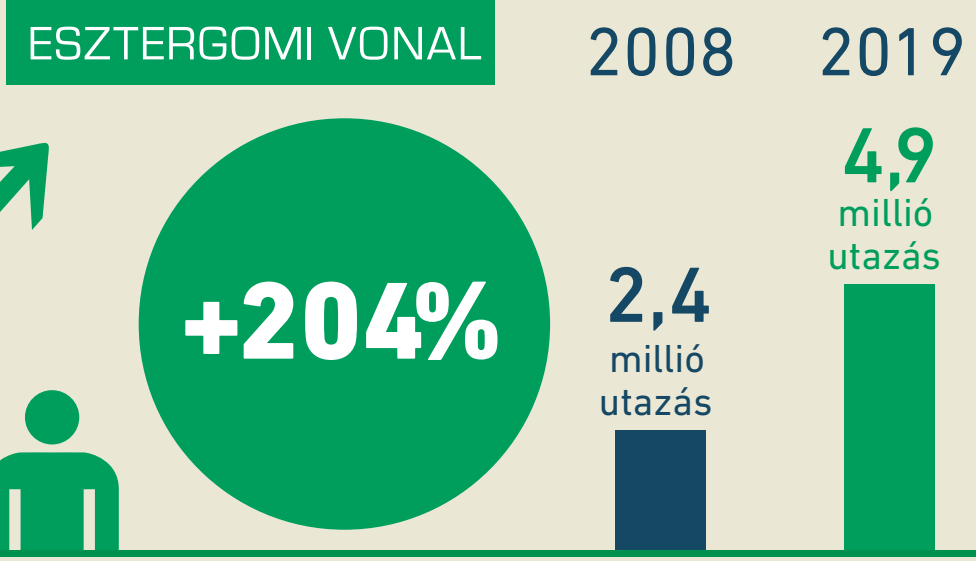
MEGÁLLÍTHATÓ-E EZ A FOLYAMAT?

Önmagában biztosan nem, például azért sem, mert egy Budapest méretű várost nem lehet egy csapásra átrendezni. Aki az elővárosokban lakik, az továbbra is ott fog élni, vagy ha esetleg elköltözik, a helyére érkezik más. Az agglomerációs településeken megépült házak nyilvánvalóan a jövőben is nagyon sokak számára adnak majd otthont. Ezért biztos, hogy szükség van a kötöttpályás közösségi közlekedés fejlesztésére, magyarul az elővárosi vasútvonalak és a hévek rekonstrukciójára.

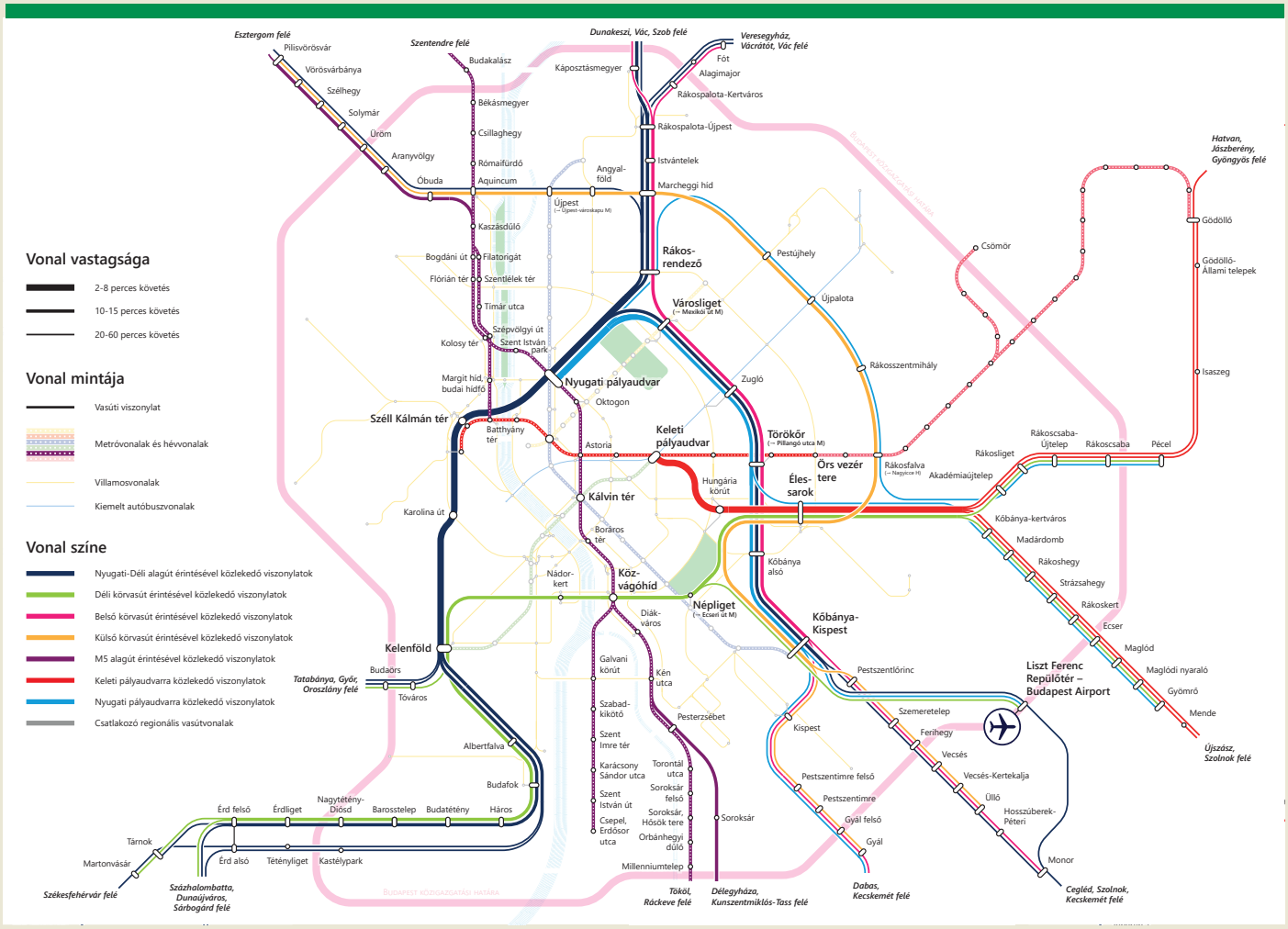
Honnan tudjuk, hogy a jobb mobilitási lehetőséget, színvonalasabb szolgáltatást nyújtó vasútra valóban hajlandó átülni az autóval ingázók számottevő része? Több irányból megközelítve is erre a következtetésre jutunk. Számos hasonló, sikeres példa található külföldi városokban, részletes felmérések is igazolják, hogy ha megbízható, biztonságos, kényelmes járatok állnak rendelkezésre, azon sokkal több lesz az utas. A legjobb példát azonban a valóság szolgáltatja. Az esztergomi vonalon 2008-ban 2,4 millió utazás történt. A teljes körű rekonstrukció után, 2019-ben már 4,9 millió volt az utasszám, vagyis több mint duplájára emelkedett! A pályafelújítás, a részleges kétvágányúsítás, a villamosítás, a teljes járműcsere, a sűrűbb menetrend eredménye az utasok mobilitási igényeinek összességében sokkal jobb kiszolgálása. Ez vezetett ahhoz, hogy sokan váltottak autóról vasútra.







Egész Közép-Magyarország számára elkészült az a vízió, amely az elővárosi kötöttpályás közlekedésnek, azaz a MÁV elővárosi vasútvonalainak, illetve a hévvonalaknak a fejlesztését fogja keretbe. A hosszú távú célokat és az ezek eléréséhez szükséges fejlesztéseket meghatározó dokumentum neve Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégia. A 1994/2021. (XII. 28.) kormányhatározattal elfogadott stratégia azt az ambiciózus célt tűzi ki, hogy 2040-ig tartó, átfogó és egymásra épülő, komplex beruházások megvalósítása révén összességében 80%-kal növelje az elővárosi vasútvonalakon utazók számát. Látjuk, az ingázókon belül a most 30%-os közösségi közlekedési arány még ezzel is csak megközelítené a jelenlegi budapesti, 60% fölötti értéket.

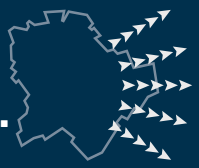


AZ AUTÓZÁS A JÖVŐBEN IS VELÜNK MARAD

A tízből három tehát lehet tízből hat, de sosem lesz tízből tíz. Az autózás a 21. században sem tűnik el, életünk része most is, és a motorizációs trendek alapján várhatóan az is marad. Az igazság az, hogy egyelőre irreális az autóforgalom csökkenésére számítani a várostérségben. Hatalmas erőfeszítésekre van szükség ahhoz, hogy a gépkocsik száma, illetve forgalma ne nőjön. Az autók száma Budapesten 20, Pest megyében mintegy 40 százalékkal nőtt az elmúlt évtizedben és a növekedés folytatódik. Ez 300 ezerrel több autót jelent csak 2010 óta. Önmagában a növekedés megállítása is ambiciózus célkitűzés tehát. **A feladat az, hogy a továbbra is velünk élő autózás számára okosabb megoldásokat adjunk, csökkentsük a feleslegesen megtett kilométereket.** Budapesten és térségében nem kell fejleszteni a belvárosba vezető, sugárirányú útvonalakat, a Budapest Mobilitási Terv céljainak eléréséhez nem szabad növelni kapacitásukat. A városrészek közötti kapcsolatok javítása, a gyűrűs irányú kapcsolatok fejlesztése, ezeken belül a szűk dunai keresztmetszetek oldása új hidak építésével viszont évtizedek óta érvényes, ma is releváns városfejlesztési törekvés, melyet minden városfejlesztési terv és dokumentum is tartalmaz. Érdemes látni azt is, hogy a ritka beépítésű külső területek között a legnehezebb az autózással versenyképes közösségi közlekedési alternatívát biztosítani, hiszen sok helyen nem adott a járatok gazdaságos üzemeltetéséhez szükséges utasszám.

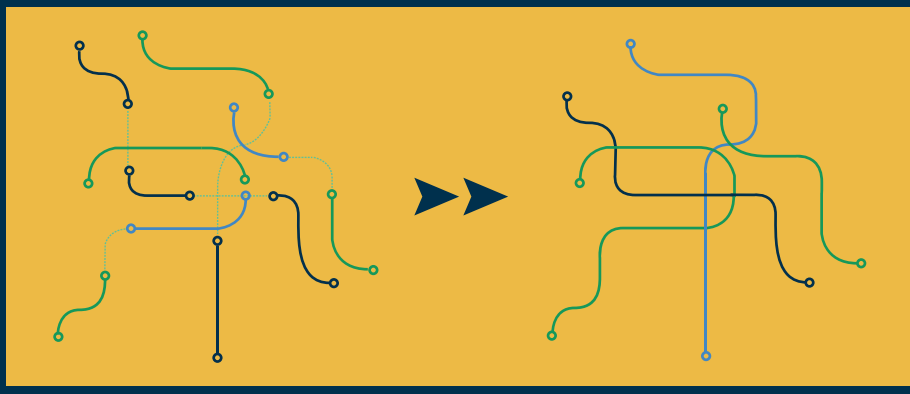
KULCSMEGÁLLAPÍTÁSOK

A várostérség továbbra is növekszik.



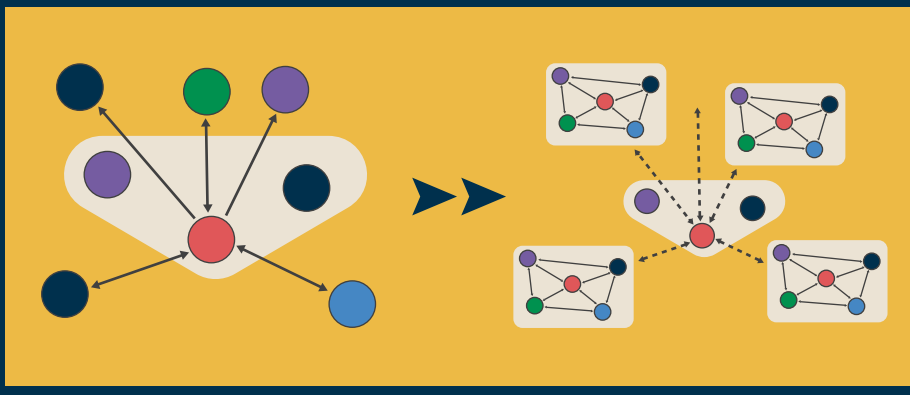
Ahhoz, hogy ez fenntartható legyen, új egyensúlyra és léptékváltásra van szükség az agglomerációs közlekedésben.

BUDAPESTI AGGLOMERÁCIÓS VASÚTI STRATÉGIA



Be kell kapcsolni a jelenleg alulhasznosított területeket a fejlődésbe. Versenyképes és fenntartható lakhatást kell teremteni a belső városmagot övező rozsdazónában.

KOMPAKT VÁROS



Az új városi területeket illeszteni kell a közlekedési hálózatokhoz és hatékonyabb, a belvárost elkerülő közlekedési útvonalakat kell létrehozni.

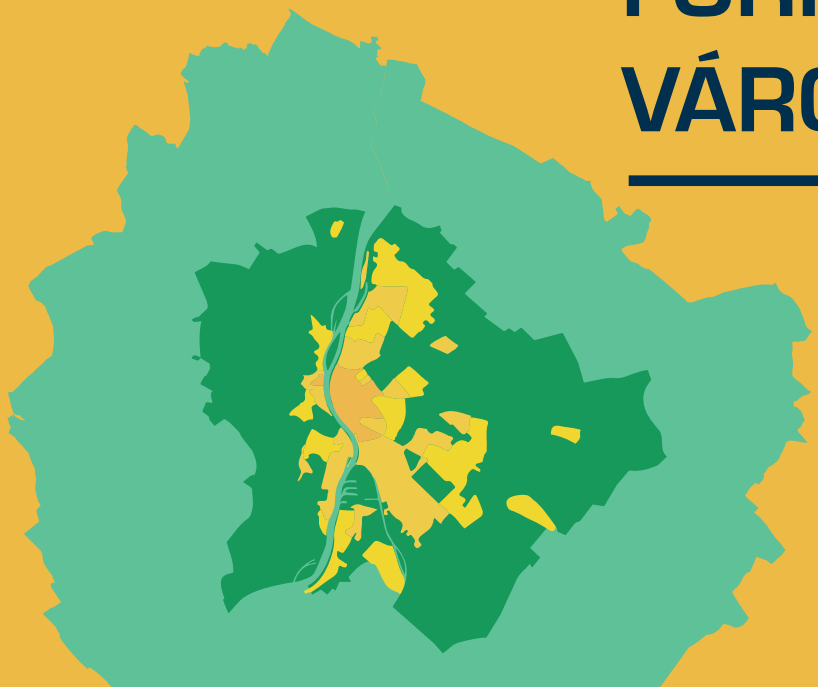
ÚJ, MULTIMODÁLIS KÖRÚT



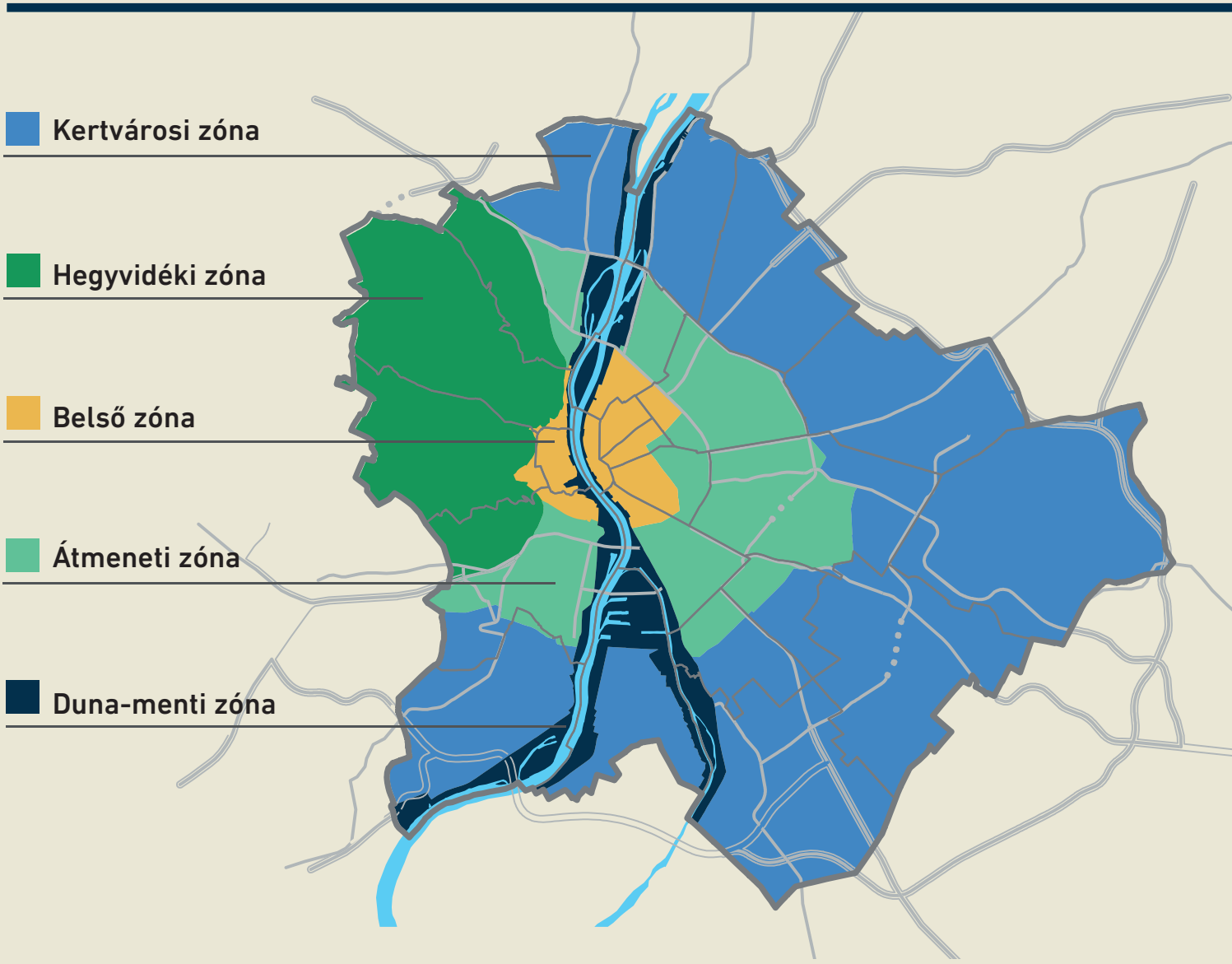




FORMÁLÓDÓ VÁROSRÉSZEK

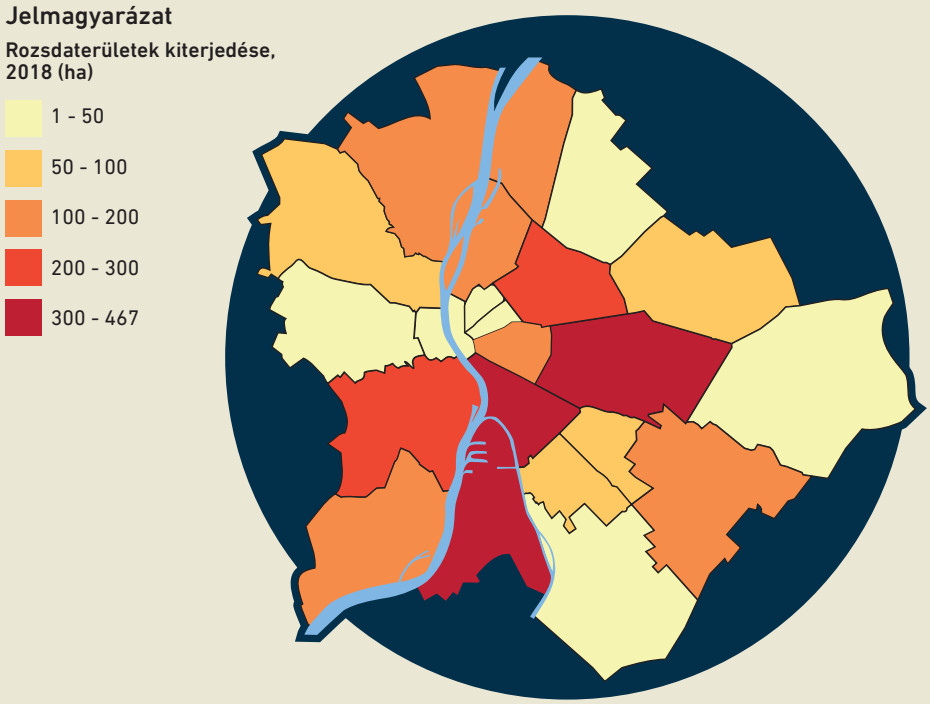


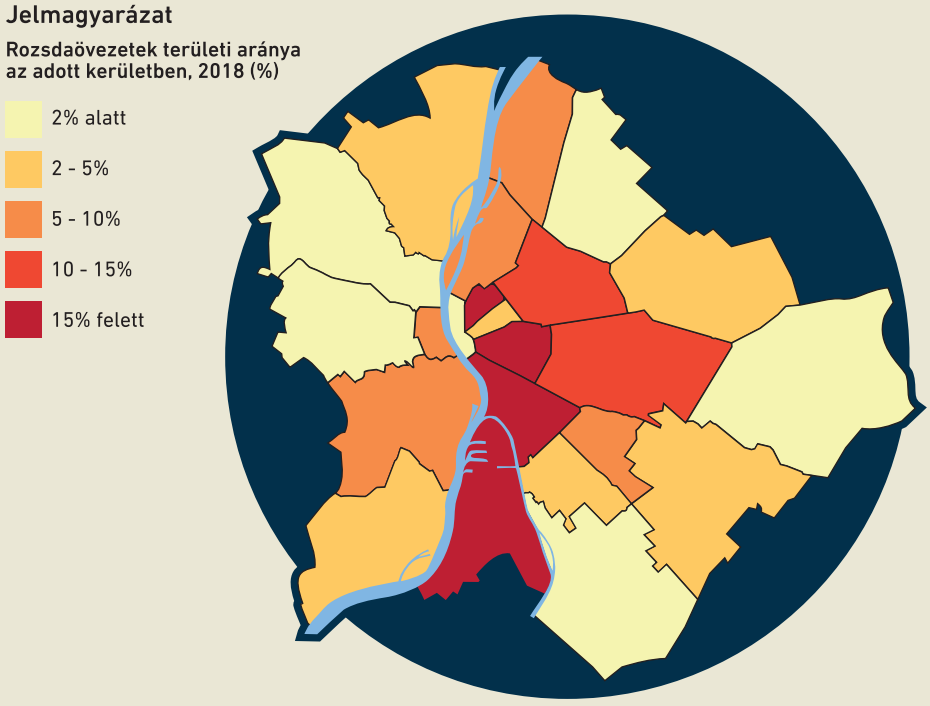
BUDAPEST VÁROSSZERKEZETE



A fővárost klasszikusan három nagy, gyűrűsen elhelyezkedő zónára szokás osztani, az ábrán további kettő szerepel. Legbelül van a **belváros**, amelyet ma már a pesti oldalon nyugodtan számíthatunk a Hungária gyűrűig. Ez a terület felel meg leginkább a városról alkotott elképzelésünknek, városrészei szorosan együttműködnek egymással. Sűrű beépítés jellemzi és sokféle funkcióval bír, a középkori városmagból kiindulva folyamatosan kifelé növekedett. A **külső zónában** a lakófunkció a legfontosabb, ez a terület a belvároshoz képest kevésbé sűrű. Jellemző rá, hogy számos nagyvárosi funkció nem, vagy csak korlátozottan található meg itt, éppen ezért sok tekintetben rá van utalva a centrumra. Lakói rendszeresen felkeresik a belvárost, például naponta ingáznak. Működésük szempontjából a Budapest határain kívüli **agglomerációs települések** nagyon hasonlóan viselkednek, a közigazgatási határ leginkább csak abban jelent különbséget, hogy belül ugyan sokszor még felismerhető egy-egy, valaha önálló falu, város magja, de azért a szabad területek beépülésével leginkább egységes kertvárosokat látunk lakótelepekkel tűzdelve. A határon kívül viszont még többnyire lakatlan, mezőgazdasági területek választják el egymástól az önálló településeket. A budai oldalon a hegyvidék zöldjét, újabban pedig a Duna menti területeket külön zónának szokás tekinteni. Az Új Duna-híd szempontjából legfontosabb terület azonban a belső és a külső gyűrű közötti, úgynevezett **átmeneti zóna**. Ez a ma kihasználatlan és jórészt beépítetlen terület ugyanis a **legfőbb tartalékunk**, ha azt szeretnénk, hogy Budapest közelítsen a kompakt város ideájához.

A ROZSDAZÓNA MINT ARANYTARTALÉK

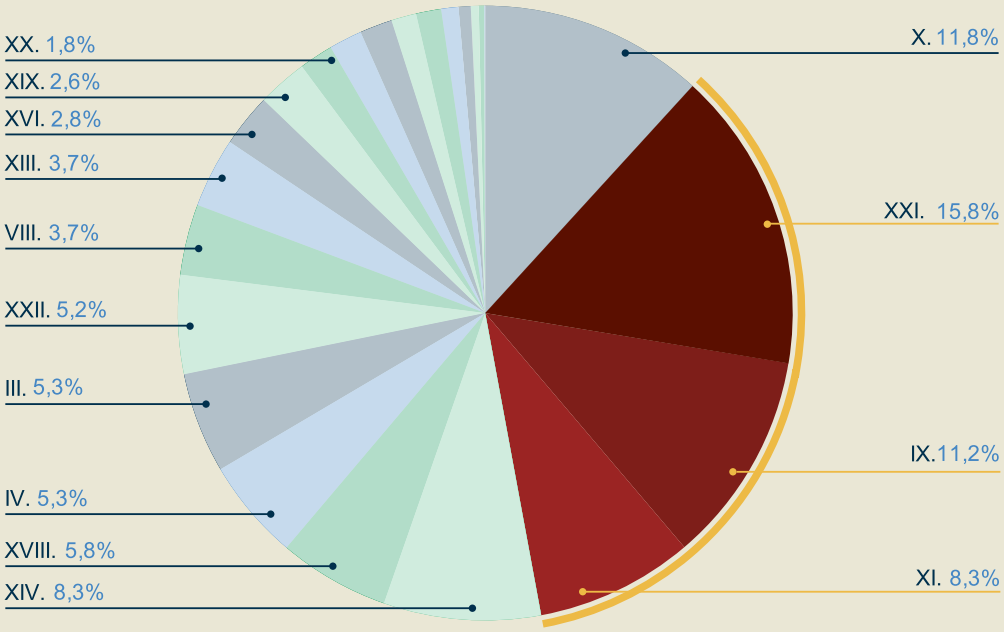




Ipari telephelyek valaha a legbelső belvárosban is voltak, de mire a 19. században a főváros és az ipar is elérte a modern kornak megfelelő méretet, az összezáruló lakózónából a nagyobb gyárak kiszorultak az akkor még lakatlan területekre, a ma átmenetiként ismert zónába. Később, leginkább a rendszerváltás után sok üzem bezárt, a nagyrészt ezek kiszolgálását végző vasúti rendezők, teherpályaudvarok, iparvágányok legalább részben funkciójukat vesztették. Emiatt az átalakulás miatt **ma jelentős mennyiségben, összességében kerületnyi területen állnak rendelkezésre funkciótlan vagy alulhasznosított telkek a belváros közelében**. Jellemzően közlekedési útvonalak mellett találhatók és közművesítettek, hiszen az üzemek miatt kiépültek a közműhálózatok és a beszállítói útvonalak. Ezen rendezetlen, a legtöbb esetben elhanyagolt képet mutató barnamezők revitalizációja, beépítése sokkal rövidebb utazási távolságokat eredményez, mintha a külső zónában, pláne a városhatáron kívül népesednének be újabb területek. Hogy a rendszeresen megtett utak még rövidebbek legyenek, kívánatos, hogy a rozsdazóna mozaikosan, vegyes funkciókkal teljen meg. Vagyis a lakótömbök mellett kereskedelmi, szolgáltatási, rekreációs, azaz zöldterületek vagy akár a lakásoktól eltérő napi ritmusban forgalmat generáló munkahelyek, irodák létesüljenek.

DÉL–BUDAPEST FEJLŐDŐ SÁVJA

Barnamezők kerületenként
(az összes így nyilvántartott fővárosi területből mennyi esik a kerületre)

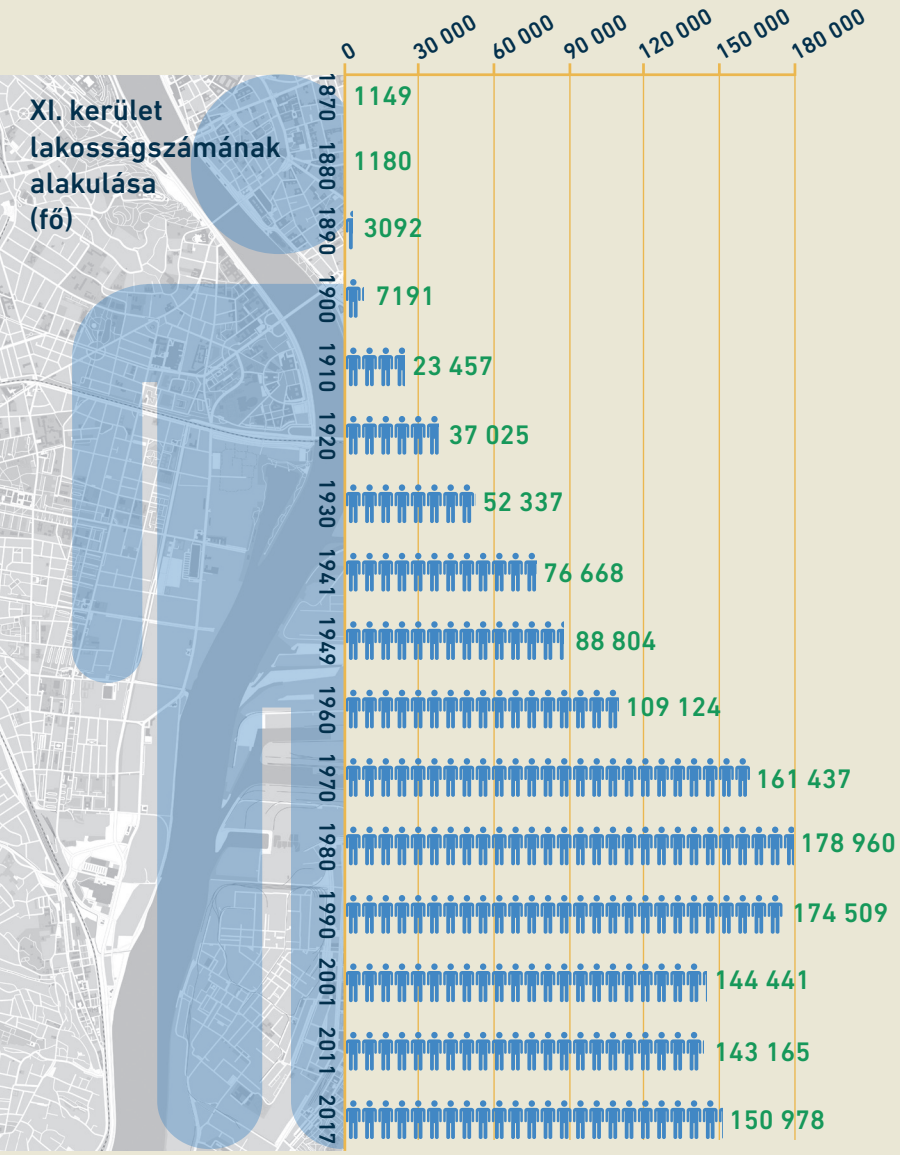


Budapesten leltár készült a rozsdazónákról, ebből tudható, hogy a legtöbb ilyen terület Csepelen (467 ha), Kőbányán (346 ha), Ferencvárosban (329 ha) és Újbudán (245 ha) található, azaz a kerületek listájának első négy helyezettjéből három éppen azt a dél-budapesti sávot fedi le, amelynek feltárásában döntő szerepe lehet az Új Duna-hídnak és a hozzá csatlakozó úthálózatnak. Az ezüstérmes X. kerület is érintkezik a tervezett úthálózattal. **A XI., XXI. és IX. kerületekben van Budapest teljes rozsdaövezeti területeinek 35%-a.**

A barnamezős területek újjáélesztése világszerte a 21. századi városfejlesztési törekvések középpontjában áll. Franciaországban, Norvégiában, az Egyesült Államokban ebben a folyamatban a magántőke szerepe meghatározó, változó mértékű állami-önkormányzati kontroll mellett. Csehországban és Spanyolországban inkább a közszféra forrásai dominálnak. A rozsdaövezetek átalakulása Dél-Budapesten is megindult, egyszerre jellemzi a magánszereplők jelenléte és az állami szerepvállalás is. Újbudán jelentős magánerős ingatlanfejlesztések révén – egy akár spontánnak nevezhető folyamatban – tűnnek el az egykori iparterületek, és váltják fel őket új lakónegyedek, irodaépületek. Ferencvárosban és Csepel térségében nagy állami beruházások is megvalósulnak, amelyeknél kiemelt szerepet játszik a zöldfelületek biztosítása, a vegyes funkcionalitás, és a közösségi közlekedés, a gyalogos és kerékpáros kapcsolatok előtérbe helyezése.

A BUDAI OLDAL PESTJE (XI. KERÜLET)

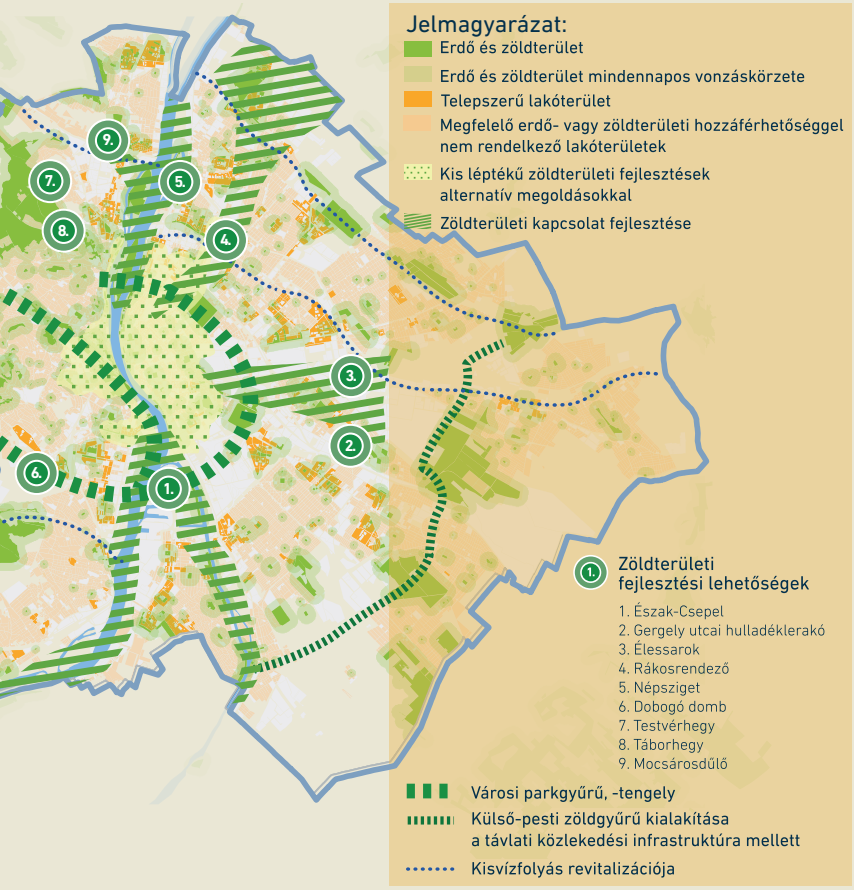
A történelem ismétli önmagát. Rendkívül tanulságos végignézni a XI. kerület síkvidéki részének történetét. Úgy tűnik, éppen a hegyek hiánya miatt ez a terület mindig is a tömeges, sűrű beépítés Pesthez hasonló, de mégis Budán lévő tartalékterületeként játszott szerepet. És mint ilyen, minden korban mindenki pontosan tudta, hogy a benépesülő zónák élhetőségének kulcsa, hogy kapnak-e újabb és újabb hidat a Duna másik oldalára. Kezdetben ez a terület a Duna ártere volt, és mivel a Várnegyed térségétől elzárta a Gellért-hegy, a városiasodás akkor indulhatott, amikor a korábbi pesti városfal déli szélénél, ahol a legkeskenyebb a Duna, megépült a jelenlegi Szabadság híd 1896-ban. A stratégiai ponton, rögtön a Gellért-hegy alatt az állam a Műegyetem kampuszával, a város pedig a Sárosfürdő helyére álmodott luxusszálló és gyógyfürdő épületével adott nagyszabású irányt a városfejlődésnek, előbb azonban a területet ki kellett szárítani, részben árvízvédelmi okokból is. A Dunától picit távolabb a pesti belváros lakózónájának kistestvére alakult ki. A növekvő lakosságszám végül 1930-ban indokolttá tette, hogy ez a terület önálló kerületként működjön, leválasztva az I. kerületről.



A második világháborút megelőző időszakban egyfajta katonai tengerészeti, reprezentatív térséget álmodtak ide, ám a terveket a háború megakadályozta. Szerencsére maga a Nagykörúttal kapcsolatot biztosító híd elkészült. A Petőfi hídtól délre következő folyópart fejlesztésével évtizedekig nem boldogultak a döntéshozók. Álmodtak ide nemzetközi vásárt, később világkiállítást, kissé távolabb viszont megint csak lakózóna épült az 50-es és 60-as években Lágymányosi lakótelep néven. Mire a 70-es években a házgyár lett a tömeges lakásépítés eszköze, már nem volt szabad terület, bontani kellett. A Fehérvári út mentén a kertváros helyén panelházak épültek. A Duna-parti sáv a rendszerváltás után végül egyetemi területként és Infoparkként talált magára. Ebben az időben világos volt minden döntéshozó számára, hogy a terület fejlődését és a pesti oldallal történő összekapcsolását egy új híddal szükséges biztosítani. A fejlesztést az akkori világkiállításhoz kapcsolódó várakozások is indokolták. A Lágymányosi (mai nevén Rákóczi) híd átadására végül 1995-ben került sor, levezető úthálózata viszont lakossági tiltakozás miatt nem épült meg megfelelően: derékszögű kanyarokkal alakították ki.

A hídon túl, a Kopaszi-gáton, megint csak némi tétovázás után a magántőke létrehozott egy vendéglátó, rekreációs zónát. Napirendre került a rozsdazóna kérdése is, hiszen a rendszerváltás szinte a teljes iparvidék megszűnését hozta. Az emberek továbbra is szeretnének Budán lakni, még akkor is, ha ez nagyonis „pesti módra" valósul meg. Az egykori gyárak helyén kezdtek kinőni a sokemeletes épületekből álló lakóparkok, illetve inkább a kisebb telkeken elszaporodni az irodaházak. A napi sajtó beszámolt arról 2005-ben, hogy a kerület összefoglaló tanulmányt készíttetett a városrészben zajló lakásépítésekről és ezek következményeiről. A cikk szerint tömeges lakásépítések miatt három-négy év alatt 40 ezer fővel nőhet a kerület akkor 140 ezres létszáma, így „elengedhetetlen az ehhez szükséges infrastruktúra- és intézményfejlesztés. Ez leginkább az 1-es villamos és a 4-es metró eredetileg tervezett nyomvonalának meghosszabbítását, az Andor utca jövőre kezdődő kiépítését jelenti, továbbá új bölcsődéket, óvodákat"– hangzott a városvezetői nyilatkozat akkor. Azon nincs mit csodálkozni, hogy a sajtóban napjainkban zajló vita mondatai szinte szó szerint megegyeznek a másfél évtizeddel ezelőttiekkel, de az már furcsább, hogy a számok is nagyon hasonlóak. A riasztónak szánt negyvenezres tétel ma úgy jön ki, hogy a kiadott építési engedélyek alapján még 15 ezer, a további tervek megvalósulása esetén 21-22 ezer új újbudaival számolnak „néhány év alatt". Az így ismét megjósolt 180-190 ezres lakosságszám egyébként önmagában nem kellene, hogy kezelhetetlen problémát okozzon, hiszen 1980-ban már alulról súrolta az adat ezt a szintet. Ám közben nyilvánvalóan megnőtt az emberek mobilitási igénye, és azt egyre inkább egyéni autózással elégítik ki. Az eredmény tehát az, hogy a kerület Duna-menti, sík, egyre jobban beépülő sávjáról, természetesen kiegészülve a távolabbi forgalommal minden nap annyi gépkocsi igyekszik a Rákóczi hídra, hogy az útvonalak gyakran teljesen eldugulnak.

BARNA CSEPEL, ZÖLD CSEPEL (XXI. KERÜLET)



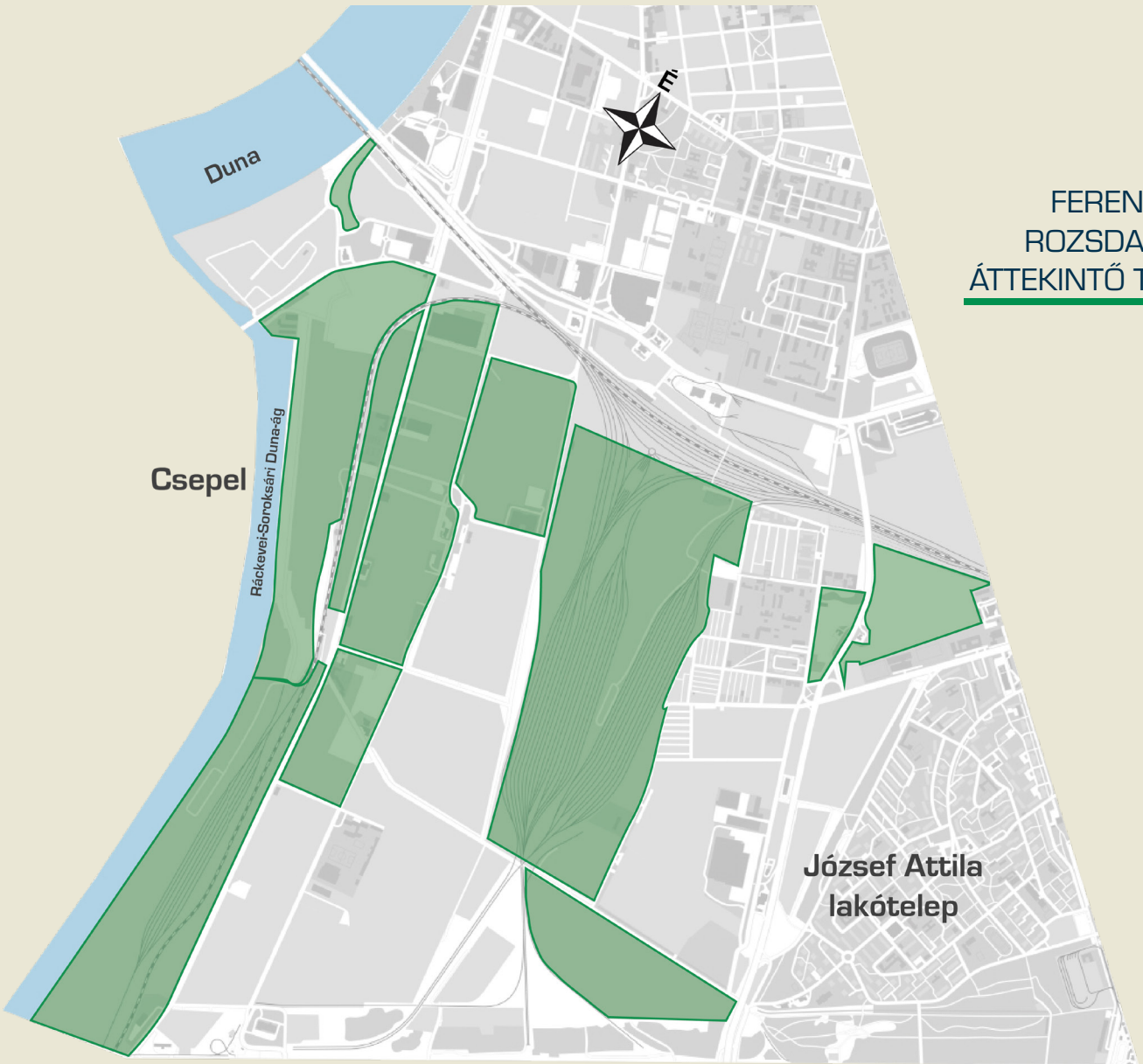
Budapesten átlagosan 6 m² zöldterület (közpark, közkert) jut egy főre, míg a WHO ajánlása 9 m²/fő lenne. Az erdőkkel borított területekkel együtt ez az érték 31 m²/fő, de az erdők eloszlása rendkívül egyenlőtlen, főleg Budán találhatók, a pesti belváros magjában, 13 négyzetkilométernyi területen nincs 5 hektárnál nagyobb park. Budapest minőségi zöldfelületi borítottsága jelentősen csökkent a rendszerváltás óta. Ha csak a számokat nézzük, lényegében stagnálást látunk. Ám ez úgy áll össze, hogy az összes növényzethez képest 8 százalékkal csökkent a telepített erdők, fasorok, sportpályák, strandok, parkok és magánkertek területe. Közben ugyanennyivel vagy még picit többel nőtt a zöld a városon belüli MÁV-területek, vasúti töltések, felhagyott ipari és mezőgazdasági területek gazosodási, cserjésedési, illetve erdősülési folyamatai révén.



Budapesten az utolsó intenzív zöldfelület-fejlesztésekre 1967 és 1980 között került sor. A paneles lakótelepekkel együtt ugyanis még kötelező volt zöldfelületeket is létrehozni a 21 négyzetméter/fő normatíva szerint. Nem meglepő, hogy a korábban tárgyalt zónák közül az átmenetiben vannak a legnagyobb városi parkok, és a zöld fejlesztésnek is itt lehet a legfőbb terepe, hiszen a rozsdazónák lehetőséget adnak erre. A térképre nézve kis jóindulattal ebben az átmeneti zónában felfedezhetünk egy olyan karéjt, amely, ha nem is folyamatosan zöld, de sok helyütt nagy a zöldterületi borítottsága. Ez a gyűrű a II. és III. kerület határvidékén kezdődik, ahol a Budai-hegység a legközelebb ér a Dunához, majd a Margitszigettel, a Városligettel és a Népligettel folytatódik. Itt azonban véget ér a zöld, a karéj déli része hiányos. A legnagyobb rozsdazónákkal sújtott Csepel északi szélén adódik a legjelentősebb alkalmas terület. A szigetcsúcs nyugati felén van a szennyvíztisztító, a keleti részt ellenben egy óriási közpark céljára jelölték ki, a park tervezése már meg is kezdődött. Csepel keleti határa a Soroksári-Duna, ám az elképzelések szerint a közpark itt nem élesen érne véget. Ellenkezőleg, az új evezőspályának és más sportolási lehetőségeknek helyet adó Duna-ág két oldala között minél intenzívebb kapcsolat kívánatos. Ezért az Illatos út vonalában épülő autós, villamosos, kerékpáros és gyalogos átkelőn kívül még két tisztán gyalogos, bringás híd megépítése szerepel az elgondolások között. A közparktól délre, illetve a szabadkikötő területén további barnamezős fejlesztések vannak tervben, irodák, lakások, logisztikai épületek, innovációs park épülne itt.

A VÁROS KAPUJÁN (IX. KERÜLET)

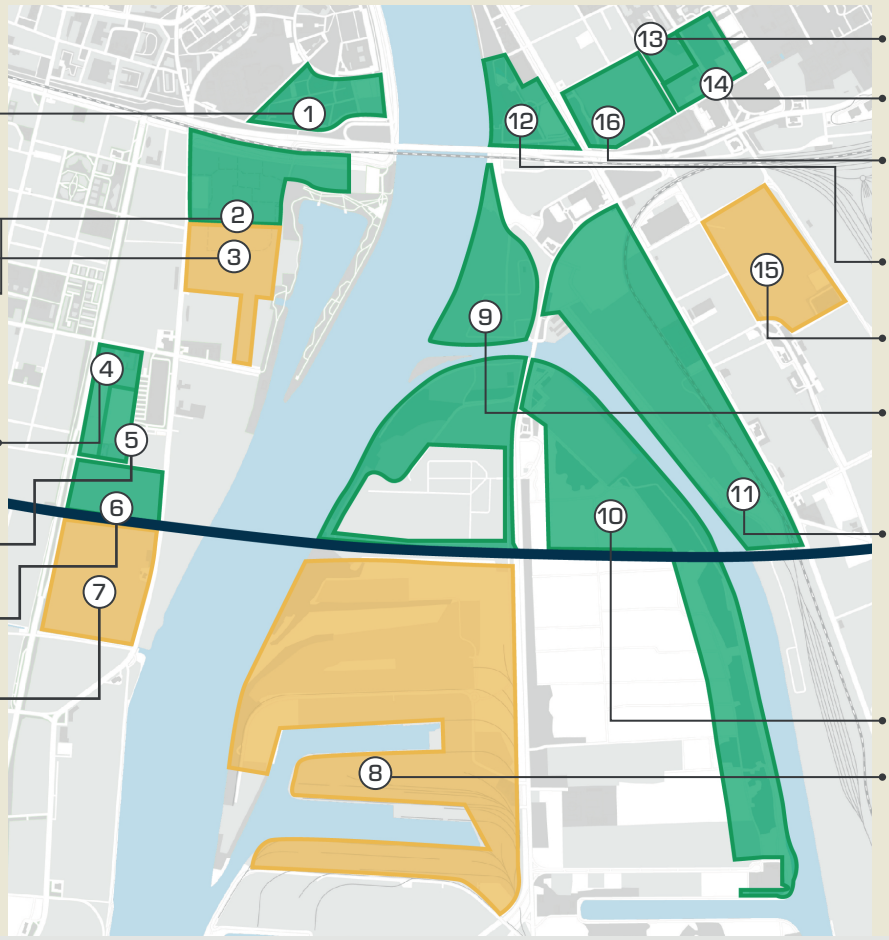
Külső-Ferencvárosban, azaz a IX. kerületnek a Déli Körvasúttól délre található területein igen jelentős a rozsdazónaként beazonosított telkek összterülete. A kerületnek deklarált célja, hogy turisztikai, oktatási, kereskedelmi és irodafejlesztési beruházások kezdődjenek a jelenleg kihasználatlan rozsdaövezeti területeken. Illetve olyan élhető, fenntartható lakóövezetek épüljenek, ahol nem az eladható épített négyzetméterek maximalizálását tekintik célnak, hanem infrastruktúrával, szolgáltatásokkal, közösségi terekkel és közlekedéssel ellátott, kompakt városfejlesztések valósulnak meg. Ferencvárosnak fontos az is, hogy az egészen a déli kerülethatáráig tartó Duna-parti sáv megtisztuljon, ugyanis nagy területek érintettek vegyi, ipari szennyezéssel, e telkek közül minél többet kívánnak közösségi használatra megtartani. E területek rendezéséhez, megtisztításához, revitalizációjához, a mindehhez szükséges tőke bevonásához az egyik legjobb lehetőség a Galvani utca vonalában tervezett új híd a főágon, illetve párja az Illatos út folytatásaként a Ráckevei-Dunán. Ferencváros számára fontos hogy ezt a nyugat-keleti tengelyt összehangolva tervezzék meg a déli hévek rekonstrukciójával és meghosszabbításával a Kálvin térig.



FERENCVÁROS ROZSDAÖVEZETI ÁTTEKINTŐ TÉRKÉPE

A FEJLŐDÉS HÍDJA

Láttuk, hogy a három kerületben mennyire különböző területfejlesztési folyamatok indultak be és milyen fejlesztések vannak tervben. Hol a magántőke, hol az állam, hol a kerület próbál irányokat kijelölni. Van, ahol a lakófunkció, máshol a zöldterületek, akad, ahol az irodaterület növelése a cél. Közös azonban, hogy pusztuló, elhanyagolt, alulhasznosított területeknek próbálnak hasznosabb funkciókat találni. A rozsdazóna nem csak közvetlenül okoz kárt azzal, hogy szennyezett, elhanyagolt és jellemzően rossz a közbiztonság is ezeken a területeken. Amiatt is káros, mert a város belső területén fölöslegesen foglalja a helyet, ezzel kiszorítja a lakó- és munkahelyeket az agglomerációba, növeli a várostérség szétterülését. A Galvani utca és az Illatos út vonalába tervezett két új híd, valamint a hozzájuk kapcsolódó úthálózat, villamosvonal legfőbb hivatása az kell, hogy legyen, hogy ezeket a területeket a település és polgárai visszakapják az enyészettől. Mégpedig rendezetten, irányítottan, a deklarált céllal, az egészségesen élhető város megteremtésével összhangban. A hidak így nemcsak földrajzi, hanem funkcionális értelemben is össze fogják kötni a három kerület fölélesztésre váró területeit. A közlekedésen kívül azonban ehhez az állam, a főváros és a kerületek összehangolt szabályozási és közpénzbefektetési tevékenységére van szükség.
Érdemes most konkrétan is áttekinteni, hogy milyen folyó és tervezett ingatlanfejlesztésekkel lehet számolni a projekt közvetlen közelében Újbudán, Csepelen és Ferencvárosban, ezt az alábbi ábra mutatja meg.



1 Infopark
22 000 m²

2 BudaPart 1. ütem

3 BudaPart 2. ütem
291 000 m²
3000 db
15 000 m²
7300 m² hotel

4 Office Garden
85 000 m²

5

6 Budai Bolero lakópark
904 db

7 Elite lakópark
706 db

Fejlesztési terület
(Galvani u.- Kondorosi út között)
150 000 m²
1250 db

8 Szabadkikötő
135 000 m² Logisztika
90 000 m² Innovációs park

9 Atlétikai stadion és kapcsolódó rekreációs funkciók
15.000/40.000 fő kapacitás

10 Új városi közpark

11 Felsőoktatási fejlesztés
260 000 m²
4000 db
35 000 m²
35 000 m² hotel+12 000 fő kollégium

12 APD projekt
1232 db
45 000 m²

13 Allure Residence
520 db

14 City Home
966 db

15 Mester Business Park
175 000 m²

16 Millenniumi Városközpont
37 000 m²

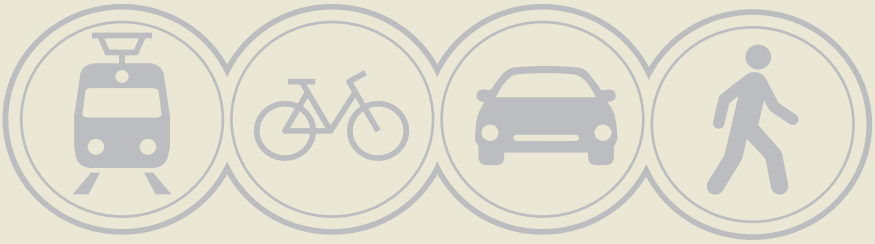
I. ütem
II. ütem
Iroda (m²)
Lakás (db)
Kereskedelem (m²)
Megjegyzés, egyéb



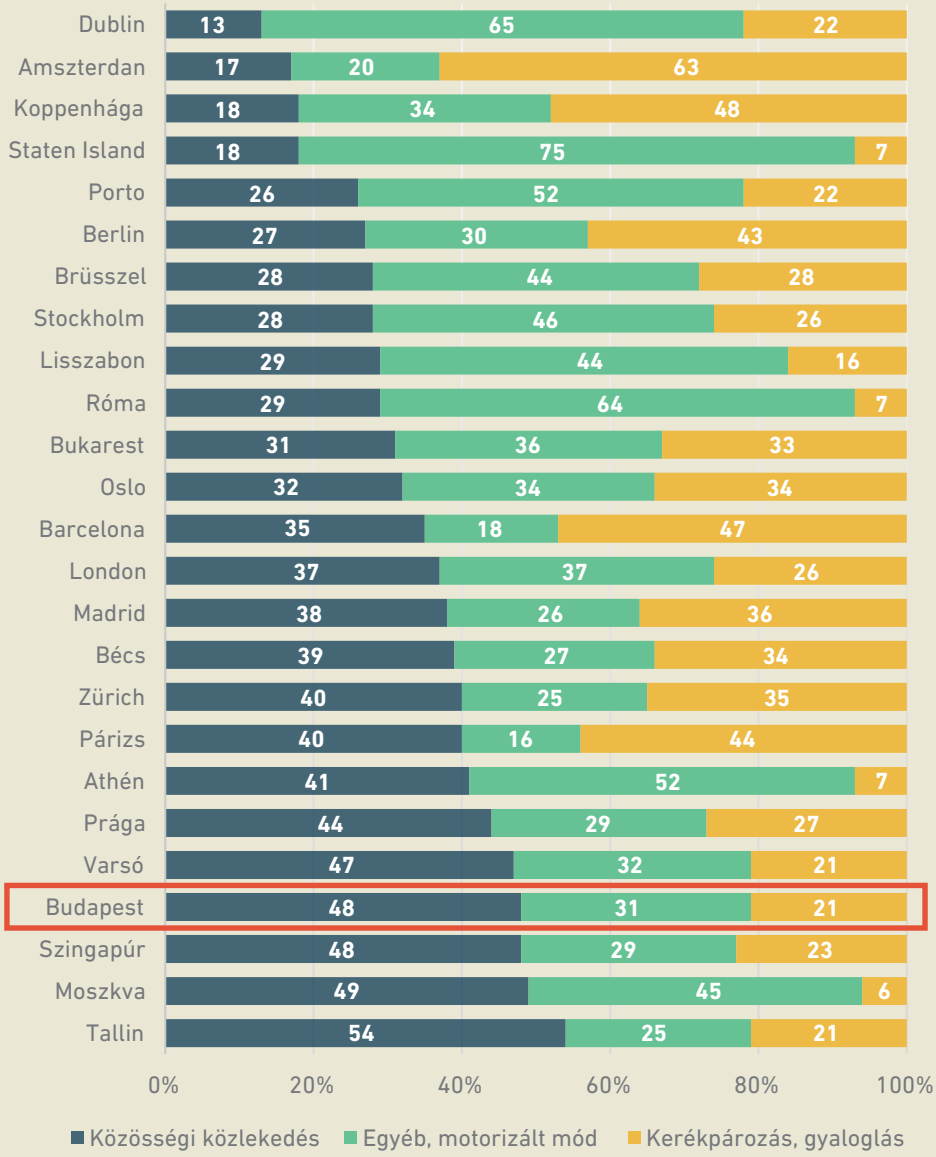
KÖZLEKEDÉSI MÓDOK ÖSSZEHANGOLT FEJLESZTÉSE

A KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS ARÁNYA

Budapest a közösségi közlekedés jó arányát örökölte a 20. századtól és a rendszerváltás előtti, az egyéni autótulajdonlási igényeket csak nehezen kielégíteni tudó rendszertől. A motorizált utazásokon belül most is 60%-os a súlya a tömegközlekedésnek, de ha a gyaloglást és kerékpározást is beleszámoljuk, akkor is eléri a 48%-ot. Az uniós fővárosok közül hasonló számok csak a többi volt szocialista országban fordulnak elő (Tallin, Prága, Varsó), bár néhány nyugat-európai város (Párizs, Bécs, Madrid) is jó arányt ért el a budapestinél jelentősebb fejlesztésekkel. A városhatárhoz közelítve azonban az autós közlekedés válik uralkodóvá. **Budapesten az autók által megtett út felét Budapesten kívülről érkező autók teszik meg**, jelentős a város és az agglomerációs térség között áramló autós forgalom. A városhatáron óriási forgalom jelenik meg minden nap: 700 ezer személygépkocsi, 130 ezer kisteherautó és 50 ezer tehergépkocsi halad át kétirányban összesen. A főváros városhatárát az utazók 2/3-a személyautóval keresztezi, és csak 1/3-uk választja a közösségi közlekedést. Az előbbiekből kiolvasható, hogy ha célunk a közösségi közlekedés arányának megtartása magas szinten, elsősorban az elővárosok és Budapest között kell fejleszteni a kötöttpályás kapcsolatokat. Ennek a célnak a megvalósítását foglalja programba a Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégia.

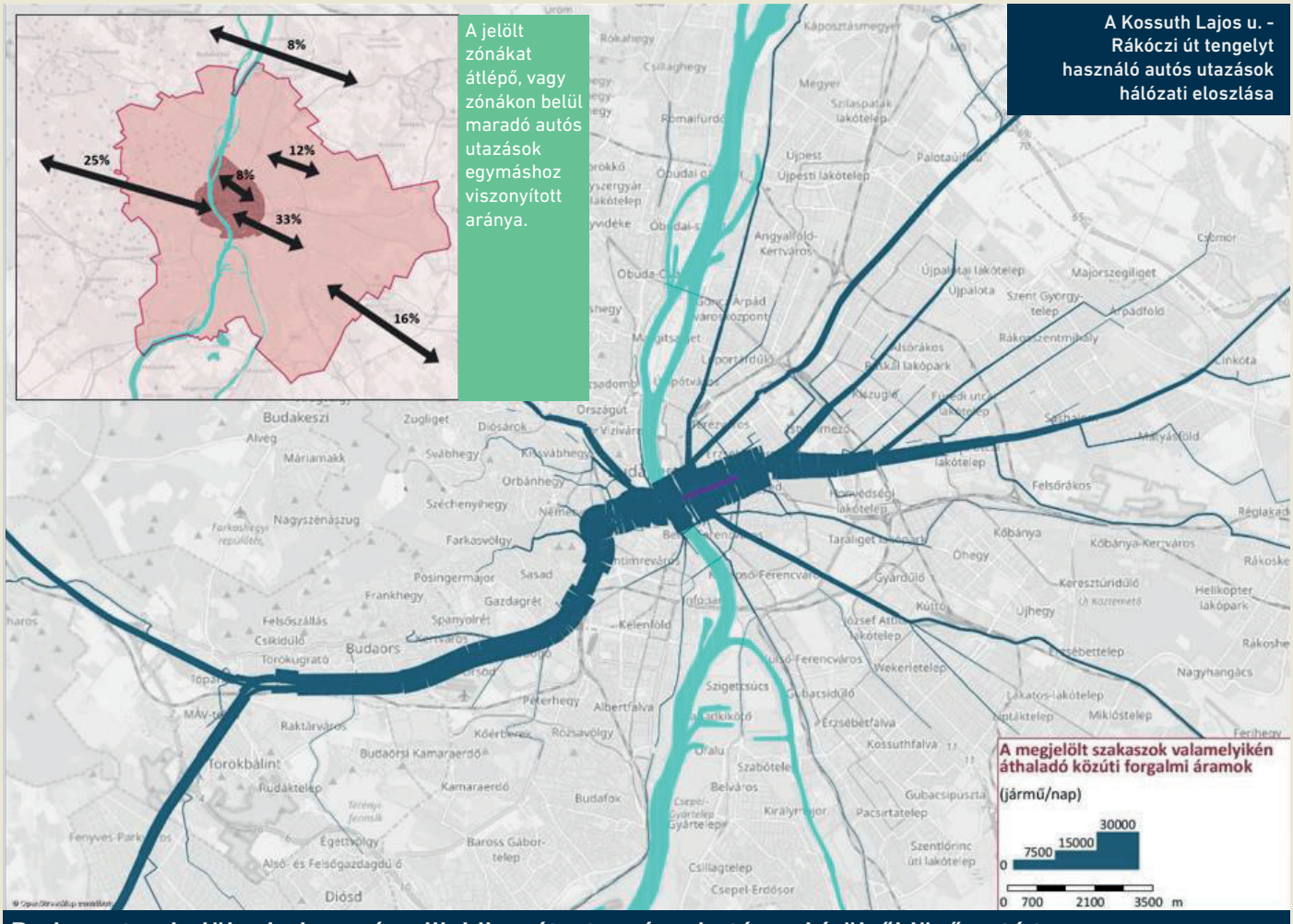


Közlekedési munkamegosztás alakulása nemzetközi összehasonlításban.



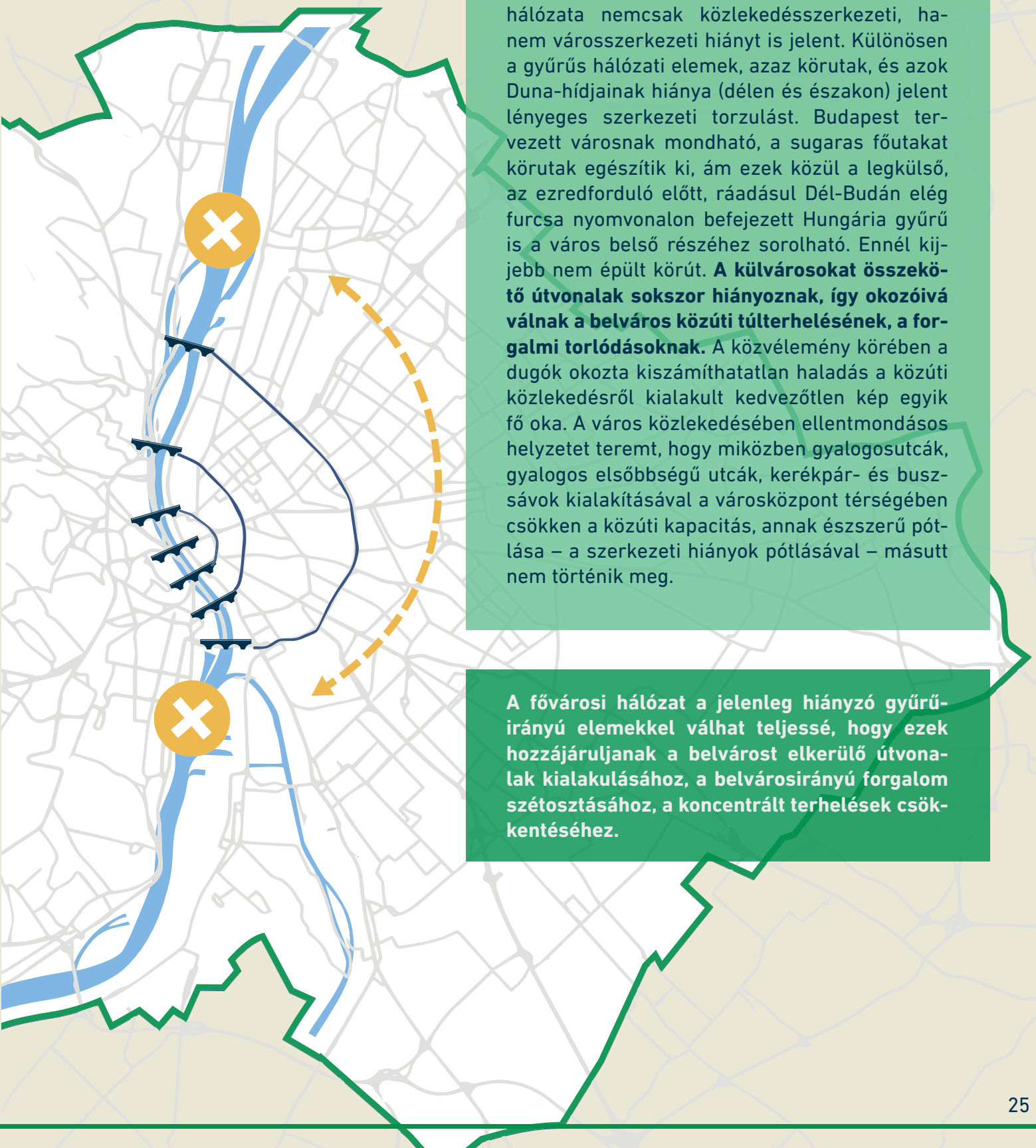
A LEGNAGYOBB TEHER A BELVÁROSON VAN

Egy Budapesthez hasonló, mindenfelé szétterülő városban már önmagában, a geometria törvényszerűségeiből következően kiemelkedő forgalom esik a centrumra, hiszen az átellenes külterületek között is általában erre vezet a legrövidebb út. Ezt tetézi, hogy a központ azért központ, mert bizonyos funkciók leginkább itt vannak. Sok munkahely, a kereskedelem és a kultúra bizonyos szegmensei (pl. színházak), a közép- de leginkább a felsőfokú oktatás intézményei, az országos igazgatás ide koncentrálódik. Eközben a külső kerületekre és az elővárosokra hagyományosan a lakó- és némelyik alapfunkció a jellemző. Természetesen a magyar fővárosban is elsőként a központba vezető utak épültek ki. A ma Pesten minden irányban, Budán pedig északon és délen induló sugárirányú főútvonalak ősi országutak, ezek forgalma 40-80 ezer egységjármű is lehet naponta. **Tehát a hálózat geometriája is automatikusan a belváros terhelését eredményezi, miközben bizonyos hálózati elemek hiányoznak.** A Rákóczi úti tengely forgalmának több mint negyedét olyan utazások adják, amelyeknek a kezdete és a vége egyaránt a belvároson kívülre esik. A belvárost észak-déli és kelet-nyugati irányban is jelentős átmenő forgalom terheli, soksávos utak szabdalják szét a központ egybefüggő szövetét. **A belváros köztereit a közlekedési igényeket kiszolgáló infrastruktúra uralja. Az utcák több mint felét az autók foglalják el, ennek a 40%-a parkoló autók által lekötött terület.** Biztos, hogy a sok gépkocsi az egyik oka annak, hogy az elmúlt 50 évben a belváros lakossága a felére csökkent. Ezzel párhuzamosan zajlottak azok a folyamatok, amelyek során a nem lakáscélú ingatlanhasználat fokozatosan felemésztette a belvárosi lakáskínálatot, így felverte a lakás- és albérletárakat. A Budapest karakterét meghatározó, egybefüggő, historikus városszövet épületeinek állapota közben leromlott.



Budapesten belül minden második kilométert a városhatáron kívülről jövő autó tesz meg.

HIÁNYZÓ KÖZÚTI ELEMEK

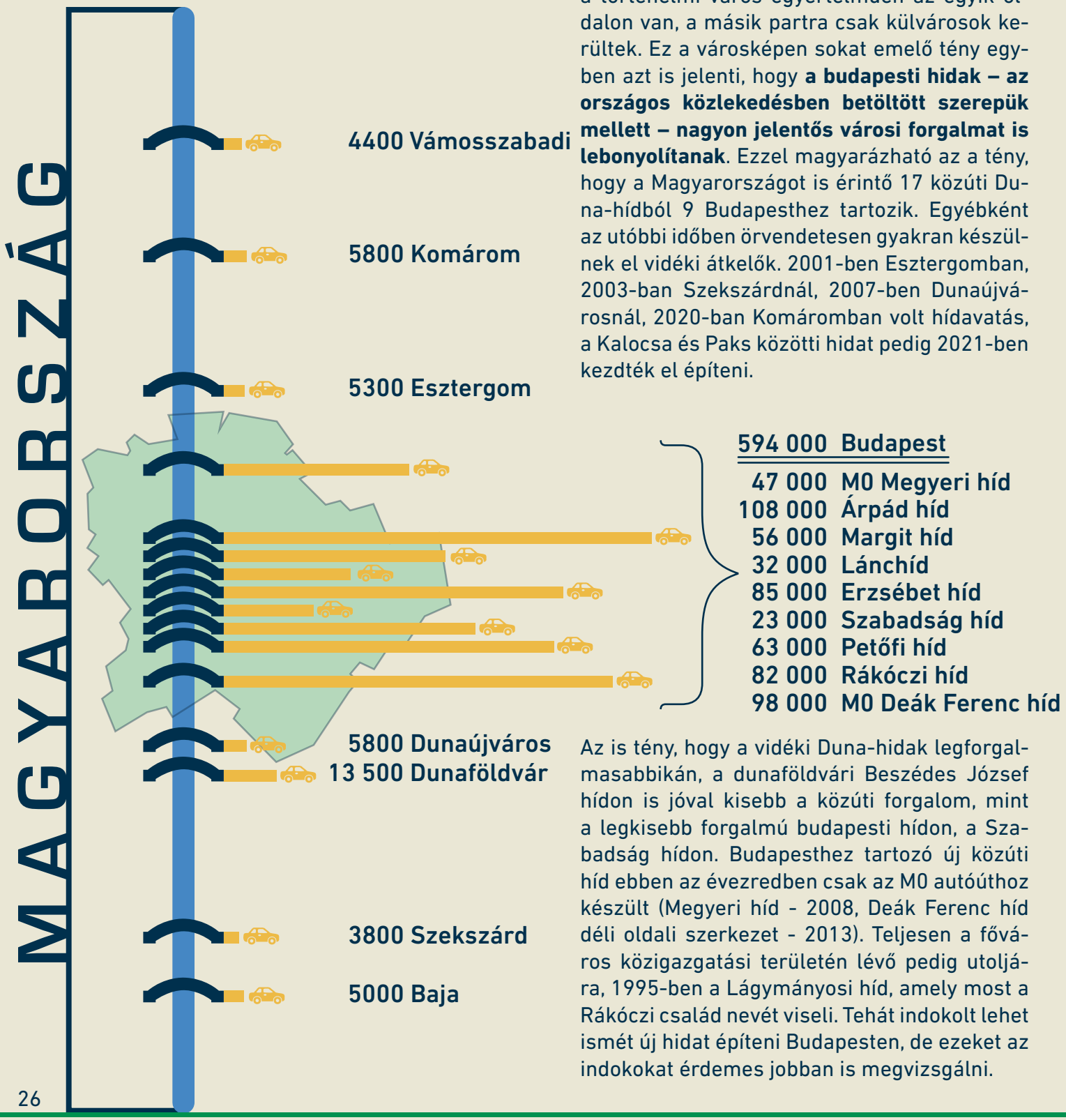


A meglévő közúti infrastruktúra tehát a belvárosba terel, az ezzel ellentétes funkciójú elemek viszont hiányoznak. A város nem teljes közúti hálózata nemcsak közlekedésszerkezeti, hanem városszerkezeti hiányt is jelent. Különösen a gyűrűs hálózati elemek, azaz körutak, és azok Duna-hídjainak hiánya (délen és északon) jelent lényeges szerkezeti torzulást. Budapest tervezett városnak mondható, a sugaras főutakat körutak egészítik ki, ám ezek közül a legkülső, az ezredforduló előtt, ráadásul Dél-Budán elég furcsa nyomvonalon befejezett Hungária gyűrű is a város belső részéhez sorolható. Ennél kijjebb nem épült körút. **A külvárosokat összekötő útvonalak sokszor hiányoznak, így okozóivá válnak a belváros közúti túlterhelésének, a forgalmi torlódásoknak.** A közvélemény körében a dugók okozta kiszámíthatatlan haladás a közúti közlekedésről kialakult kedvezőtlen kép egyik fő oka. A város közlekedésében ellentmondásos helyzetet teremt, hogy miközben gyalogosutcák, gyalogos elsőbbségű utcák, kerékpár- és buszsávok kialakításával a városközpont térségében csökken a közúti kapacitás, annak észszerű pótlása – a szerkezeti hiányok pótlásával – másutt nem történik meg.

A fővárosi hálózat a jelenleg hiányzó gyűrűirányú elemekkel válhat teljessé, hogy ezek hozzájáruljanak a belvárost elkerülő útvonalak kialakulásához, a belvárosirányú forgalom szétosztásához, a koncentrált terhelések csökkentéséhez.

DUNA-HIDAK BUDAPESTEN

Duna-hidak napi gépjármű forgalma (2019)



Ritka az olyan nagyváros, ahol egy olyan méretű folyó, mint a Duna a belvárost szeli ketté. Talán London említhető még a magyar fővároson kívül. Párizsban, Prágában vagy Firenzében kisebb a folyó, Lisszabonban vagy Bécsben a történelmi város egyértelműen az egyik oldalon van, a másik partra csak külvárosok kerültek. Ez a városképen sokat emelő tény egyben azt is jelenti, hogy **a budapesti hidak – az országos közlekedésben betöltött szerepük mellett – nagyon jelentős városi forgalmat is lebonyolítanak**. Ezzel magyarázható az a tény, hogy a Magyarországot is érintő 17 közúti Duna-hídból 9 Budapesthez tartozik. Egyébként az utóbbi időben örvendetesen gyakran készülnek el vidéki átkelők. 2001-ben Esztergomban, 2003-ban Szekszárdnál, 2007-ben Dunaújvárosnál, 2020-ban Komáromban volt hídavatás, a Kalocsa és Paks közötti hidat pedig 2021-ben kezdték el építeni.

Az is tény, hogy a vidéki Duna-hidak legforgalmasabbikán, a dunaföldvári Beszédes József hídon is jóval kisebb a közúti forgalom, mint a legkisebb forgalmú budapesti hídon, a Szabadság hídon. Budapesthez tartozó új közúti híd ebben az évezredben csak az M0 autóúthoz készült (Megyeri híd - 2008, Deák Ferenc híd déli oldali szerkezet - 2013). Teljesen a főváros közigazgatási területén lévő pedig utoljára, 1995-ben a Lágymányosi híd, amely most a Rákóczi család nevét viseli. Tehát indokolt lehet ismét új hidat építeni Budapesten, de ezeket az indokokat érdemes jobban is megvizsgálni.

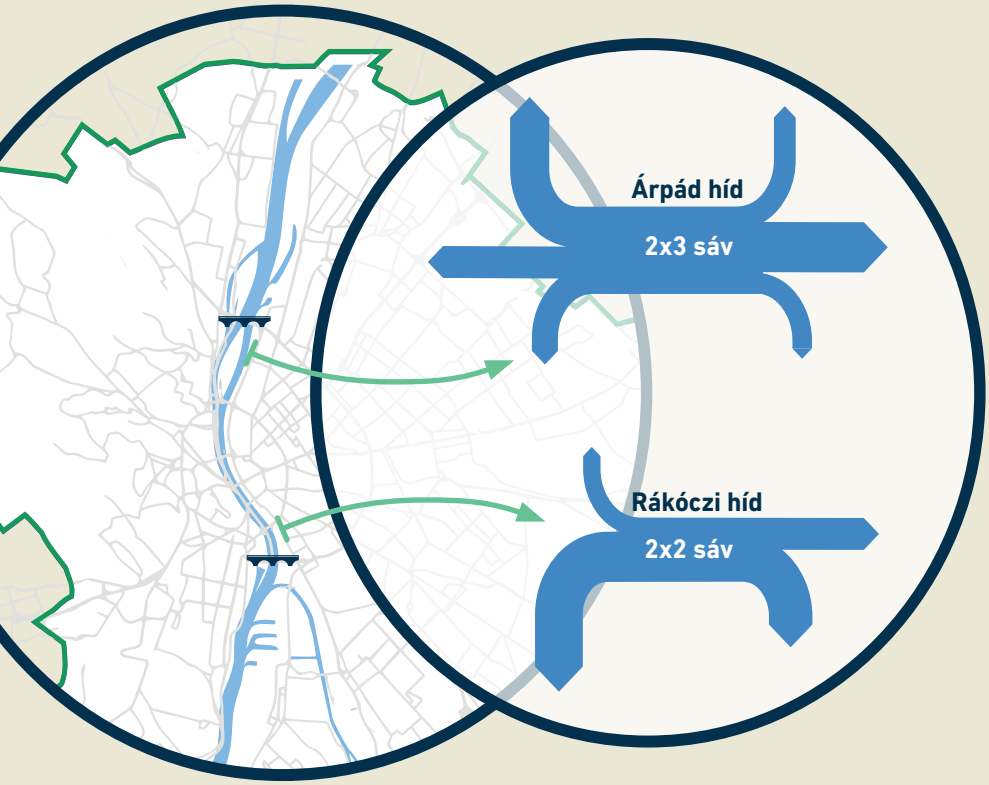
ALIG VAN KÖZÚTI HÍD A BELVÁROSON KÍVÜL

A budapesti Duna-hidak rendkívül egyenetlenül oszlanak el. Az M0 már említett északi, Megyeri hídjától 8,5 kilométeren át nincs közúti átkelő a Dunán. Majd jön az Árpád hídtól a Rákóczi hídig 8 kilométeren 7 híd. Ezután 10 kilométeren megint nincs átkelő a Deák Ferenc hídig, azaz az M0 déli átkelőjéig. **Tehát a körülbelül 30 kilométeres budapesti Duna-szakasz kevesebb mint harmadán található az összes városi híd**, Budapest és Pest megye határain pedig a két M0-híd. Az északi és déli M0 hidakon 4, illetve 6 forgalmi sáv van, a Hungária körgyűrűn és azon belül található 7 híd összesen 28 forgalmi sávot jelent (ebből 2 buszsáv). A városi hidak közül mindössze kettő, az Árpád híd és a Rákóczi híd nem egyértelműen belvárosi, a többi öt mindenképp az. Márpedig ez azt jelenti, hogy a Duna két oldala között átkelni akaró közúti forgalom jelentős része eleve a belváros érintésével megy, növelve ott a forgalmat. **Ezen csak úgy lehet segíteni, ha a külvárosokban létesítünk átkelőt**. Olyan híd pedig, ami védett kerékpáros infrastruktúrát tartalmaz, csupán az Árpád híd, a Margit híd, a Rákóczi híd és az új Duna-híd lenne.



ÉSZAK ÉS DÉL

Az északi térségben mintegy 1000 egységjármű/óra, míg a déli térségben 3000 egységjármű/óra kapacitáshiány mutatható ki: míg az északi térségben egy 2x2 sávos híd megépülte 1400 egységjármű/óra kapacitástöbblet megjelenését, addig a déli térségben egy azonos kapacitású híd a hiánynak mintegy 600 egységjármű/óra értékre való csökkenését eredményezné. Tehát még mindig maradna kielégítetlen kapacitásigény, nem pedig arról lenne szó, hogy a hídon csúcsidőben mutatkozó kihasználatlan kapacitás forgalmat generálna. **A kritikus helyzetben lévő belső hidak felé haladó kapcsolati irányok vizsgálata alapján szintén a déli térségben mutatkozik jelentősebb hiány:** míg az Árpád híd forgalma kiegyenlített, a Petőfi és a Rákóczi híd esetében egyaránt a dél–dél irányú kapcsolatok erős dominanciája figyelhető meg. Más szóval e két hídon ma is főleg olyan járművek kelnek át, amelyek a hidak vonalához délről érkeznek, és a Duna másik partján szintén délre folytatják útjukat. E forgalom számára nemcsak vonzó alternatívát jelentene egy délibb átkelési lehetőség, de a szóban forgó járművek által megtett útvonal is csökkenne az új híd igénybevételével. Ez pedig nemcsak a belvárosban, hanem összbudapesti szinten is kisebb forgalmat, kevesebb szennyezést jelentene. De sokkal egyszerűbben is megközelíthetjük azt a problémát, hogy az Árpád hídtól északra vagy a Rákóczitól délre jobb új átkelőt létesíteni a Dunán: legutóbb északon, a Megyeri, előtte délen a mai Rákóczi híd készült el, tehát most megint dél jön. A Rákóczi híd forgalmának növekedésére már csak kis mértékben van lehetőség, és csak a csúcsidőszakon kívül. Így a belvárosi úthálózat, valamint a belső hidak kapacitáscsökkentésére vonatkozó törekvések a Hungária körgyűrű vonalában olyan mértékű forgalmi többletet generálnának, amelyet sem a Rákóczi híd, sem a csatlakozó úthálózat kapacitása nem bírna. A csúcsidőszaki forgalom időben megnyúlna, nőne az eljutási idő, a környezetre gyakorolt szennyezés is emelkedne.



Mért egésznapos forgalom (2019)	*Eltűrhető kapacitás	**Elméleti kapacitás
108 000	**100 000**	**130 000**
82 000	**67 000**	**86 000**

***Eltűrhető kapacitás** alatt azt a fogalmat értjük, amely egy napon a hídon képes átmenni anélkül, hogy torlódások alakulnának ki.

****Elméleti kapacitás** alatt azt az értéket értjük, amikor 2 másodpercenként halad el egy jármű minden sávban. Ez az érték a hídfő-csomópontok korlátai miatt általában nem érhető el. Ekkora forgalmi igény már a csomópontokban tartós torlódásokat okoz.

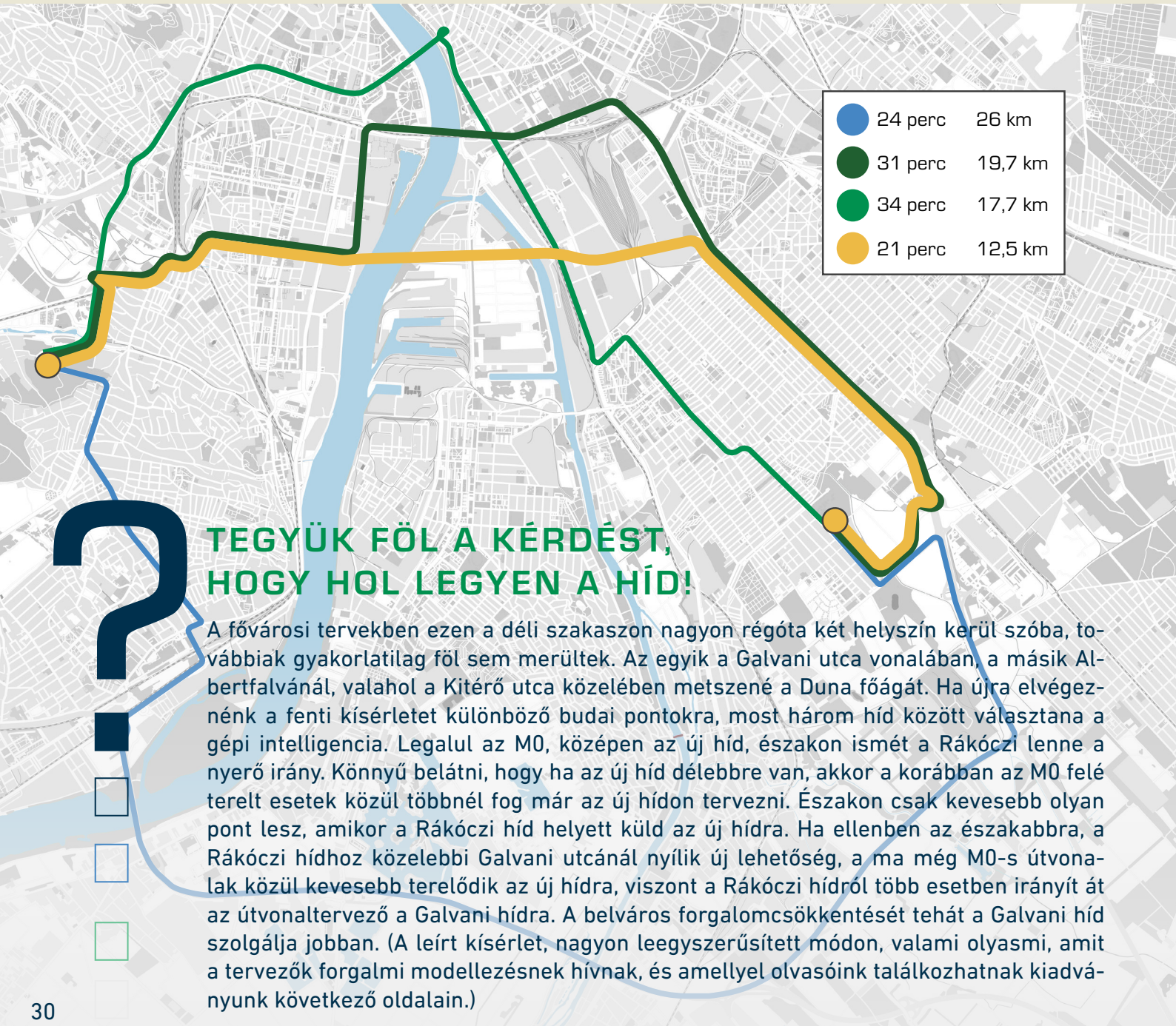
CSEPEL ELSZIGETELTSÉGE

A budapesti úthálózat egyik legnyilvánvalóbb hiánya Csepel elszigeteltsége, hiszen azonnal látszik a térképről, hogy Csepelnek nincs közúti kapcsolata a budai oldallal. A korábban felvázolt agglomerációs probléma itt is érvényes, sőt szigetként még élesebben jelentkezik. A Csepel-sziget településein is ugrásszerűen nőtt a lakosszám a rendszerváltás óta, az ingázók a gyenge színvonalú közösségi közlekedés miatt elsősorban a magángépkocsik használatára hagyatkoznak. A XXI. kerületből tehát reggelenként szinte a teljes sziget ingázóforgalma próbál eljutni a városba a néhány rendelkezésre álló útvonalon, délutánonként pedig ugyanez a helyzet fordítva, a torlódások garantáltak. **Csepelről nemcsak nyugatra hiányzik a közúti kapacitás, hanem összességében is.** Déli irányból a csepeli gerincút hiányában a teherforgalom is szinte a városközpontig jön, hogy elérje az iparterületeket. De érdemes Csepel és a pesti oldal kapcsolatáról is szólni! A Dél-Budáról hiányzó kapcsolat miatt természetesen Dél-Buda és Dél-Pest között sincs átjárás, a városrészek közötti kapocs a belvároson keresztül, illetve az M0 gyűrűn jöhet létre. Ez ismét a belvárosi hidak forgalmát terheli, illetve keveredik az M0 tranzitforgalmával. A kerülőútvonalak miatt nő az eljutási idő, és a környezeti szennyezés. A külső kerületek, valamint az átmeneti zónába eső kelenföldi területek, Észak-Csepel és Külső-Ferencváros fő közlekedési folyosói centrális képet mutatnak, azaz csak sugárirányú főúthálózat épült ki, ez a belváros irányú kommunikációt erősíti. A fenntartható városi szerkezet kialakításához és a kompakt város biztosításához elengedhetetlen feltétel a decentralizált városszövet kialakítása. Ennek fontos része a városi alközpontok erősítése, a keresztirányú közlekedési kapcsolatok biztosítása. Így jelentős városi funkciók tudnak megjelenni a belvároson kívül. A keresleti igények átrendeződésének hatására az eljutási idő, az utazási emisszió csökken.



RÖVIDEBB UTAK

Ha valaki a számítógépen elnavigál egy olyan térképre, amelynél elérhető az útvonaltervezési szolgáltatás, kipróbálhatja, hogy mi történik különféle, Dél-Pestről Dél-Budára vezető útvonalaknál. Például rögzítsük a kiindulást a Jahn Ferenc Dél-pesti Kórháznál, a cél pedig legyen valahol a Budapesten belüli 7-es úton! E pont áthelyezésével más-más eredményeket kaphatunk. Ha az M0-hoz közel van a cél, a navigációs alkalmazás az M0-on, a Deák Ferenc hídon át fog vinni, vagyis kifelé indulunk a kórháztól. Majd a célt befelé közelítjük meg a körgyűrűről, az indulástól alapvetően nyugatra eső célhoz először délre kell mennünk, a végén meg északra. Vagyis nagyot kerülünk, mert a Dunán nincs híd 10 kilométeren át. Ha északra mozgatjuk a célpontot, valahol a 7-es út panorámakanyarja előtt átvált a gép a Rákóczi hídra. A helyzet csak annyit változik, hogy most előbb északra kerülünk, a végén meg dél felé megyünk. Nyilvánvaló, hogy ha valahol a szóban forgó Duna-szakaszon lenne egy híd (pontosabban kettő, hiszen először Pestről a Csepel-szigetre, majd onnan Budára kell átjutnunk), akkor a gépi tervező nagyon sok esetben arra vinne, az lenne a legrövidebb, leggyorsabb útvonal.



TEGYÜK FÖL A KÉRDÉST, HOGY HOL LEGYEN A HÍD!

A fővárosi tervekben ezen a déli szakaszon nagyon régóta két helyszín kerül szóba, továbbiak gyakorlatilag föl sem merültek. Az egyik a Galvani utca vonalában, a másik Albertfalvánál, valahol a Kitérő utca közelében metszené a Duna főágát. Ha újra elvégeznénk a fenti kísérletet különböző budai pontokra, most három híd között választana a gépi intelligencia. Legalul az M0, középen az új híd, északon ismét a Rákóczi lenne a nyerő irány. Könnyű belátni, hogy ha az új híd délebbre van, akkor a korábban az M0 felé terelt esetek közül többnél fog már az új hídon tervezni. Északon csak kevesebb olyan pont lesz, amikor a Rákóczi híd helyett küld az új hídra. Ha ellenben az északabbra, a Rákóczi hídhoz közelebbi Galvani utcánál nyílik új lehetőség, a ma még M0-s útvonalak közül kevesebb terelődik az új hídra, viszont a Rákóczi hídról több esetben irányít át az útvonaltervező a Galvani hídra. A belváros forgalomcsökkentését tehát a Galvani híd szolgálja jobban. (A leírt kísérlet, nagyon leegyszerűsített módon, valami olyasmi, amit a tervezők forgalmi modellezésnek hívnak, és amellyel olvasóink találkozhatnak kiadványunk következő oldalain.)

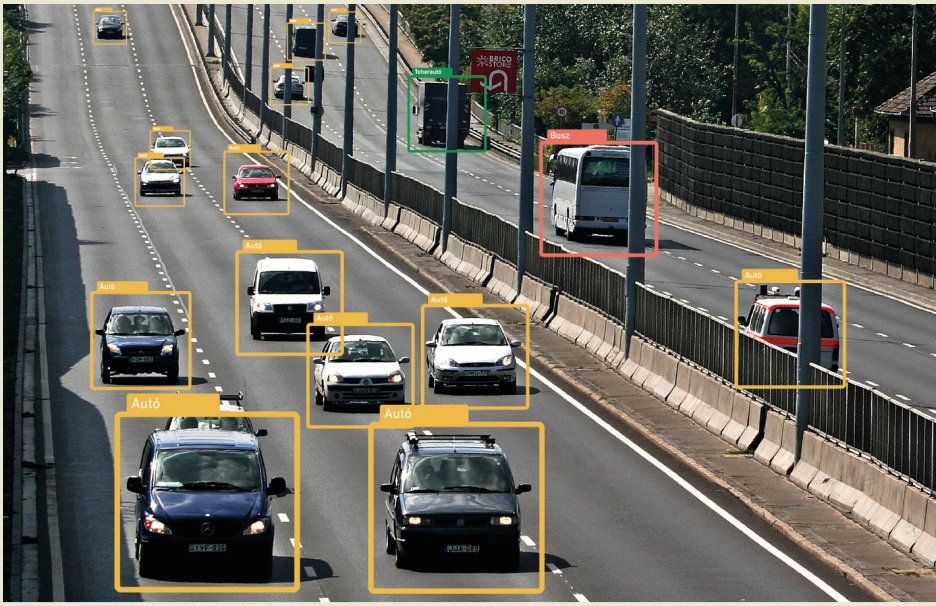
VÁROSI HÍD



A Galvani híd megépítésének terve az 1980-as évek óta szerepel különböző városfejlesztési koncepciókban – természetesen a jelenleg hatályosakban is. Megépítéséről a Fővárosi Közgyűlés már az 1990-es évek elején határozott, még tervpályázatot is lebonyolítottak 1992-ben. Végül azonban a mai Rákóczi híd megépítéséről döntöttek. Láttuk, hogy ez a híd most is a tőle délre eső területeket szolgálja ki elsősorban, így a Galvani híd kiépítése időszerű maradt.

Fölmerül, hogy miként biztosítható, hogy az új híd csökkentse a belvárosi forgalmat, pótolja Dél-Buda, Csepel és Dél-Pest között a hiányzó kapcsolatokat, segítse fejlődni a közelében lévő rozsdazónás területeket, ugyanakkor a híd, illetve a kapcsolódó útvonalai mentén élők, a használók ne azt érezzék, hogy egy „városi autópályával" van dolguk, hanem azt, hogy urbánus, városias híddal, utakkal. Úgy, hogy a híd tervezésekor, már a nemzetközi pályázatra beadott munkák elbírálásakor is ilyen paramétereket határoztak meg. **A cél az, hogy a közlekedés szereplői közül mindenki jobb lehetőségekhez jusson.** Jól használható kerékpáros infrastruktúra épül mindenhol, a széles kerékpársávok a keresztirányú kerékpárutaknál megfelelő kapcsolatokat kapnak. A biciklisávokhoz hasonlóan gyalogos járdák is készülnek mind a két oldalon, a hídon zárt tömegközlekedési sáv lesz, ahol villamos és buszok járnak majd. A Budafoki úton új buszsáv kialakításával biztosítani lehet a közösségi közlekedés zavartalan áthaladását. A lakott területeken az úthálózathoz nem kapcsolódnak majd többszintű csomópontok, a kereszteződésekben lámpák irányítják és fogják meg a forgalmat. Kivételt csak két esetben teszünk, ahol a belváros irányú hévvonalakat az új körút fölött vagy alatt vezetjük át.

Az intelligens forgalomirányítás és a közúti forgalom menedzsmentje lehetővé teszi, hogy a folyamatosan mért paraméterek alapján a forgalomirányító lámpák programozása úgy változzon, ahogy azt a kívánt célok – például a belvárosba engedett járműmennyiség korlátozása – megkívánja. Ugyanígy elérhető, hogy az új útvonaltól délre megjelenő és átmenő gépkocsiforgalom nagysága ne haladja meg a mai értéket. A hidak és az utak geometriai kialakítását 60 km/órás sebességre tervezzük, azonban a közútkezelő felé 50 km/órás sebességhatár bevezetése javasolt.



PARKOK KÖZÖTT



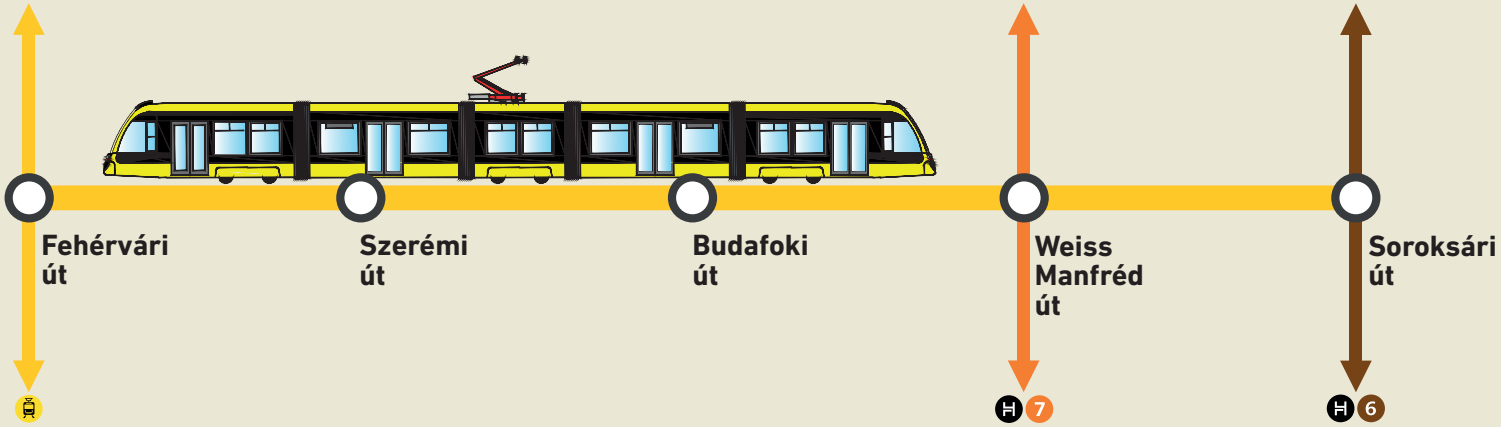
A hídhoz tartozó utak egy fasorokkal és zöldterületekkel szegélyezett, belvárosi körút jellegét öltik majd. A budai oldalon a hídhoz kapcsolódóan új zöldterületek jönnek létre közparki funkciókkal. A budai hídfőtérhez egy másik beruházás keretében csatlakozik a Kelenföldi Duna-parti sétány, mely új, gyalogos, kerékpáros és szabadidős zöldinfrastruktúra létrehozásával biztosítja majd a közvetlen Duna-parti kapcsolatot a térség lakói számára. Csepelen – egy másik projekt keretében – egy nagy kiterjedésű közpark készül a sziget legészakibb részén, közvetlenül csatlakozva a Galvani hid testvéréhez, a Rácke-vei-Dunát keresztező hídhoz. Ennek a hídnak a tervei úgy készülnek, hogy a csepeli hídfőben a hídszerkezet alatt folytatódhasson a park, oda közvetlen gyalogoskapcsolat is létesüljön. A körút vonalában közterületi parkolóhelyet nem tervezünk kialakítani, hogy minél nagyobb felületet biztosítsunk a gyalogosoknak, a kerékpárosoknak és a zöldnek.



ÚJ HÍDON ÚJ VILLAMOS

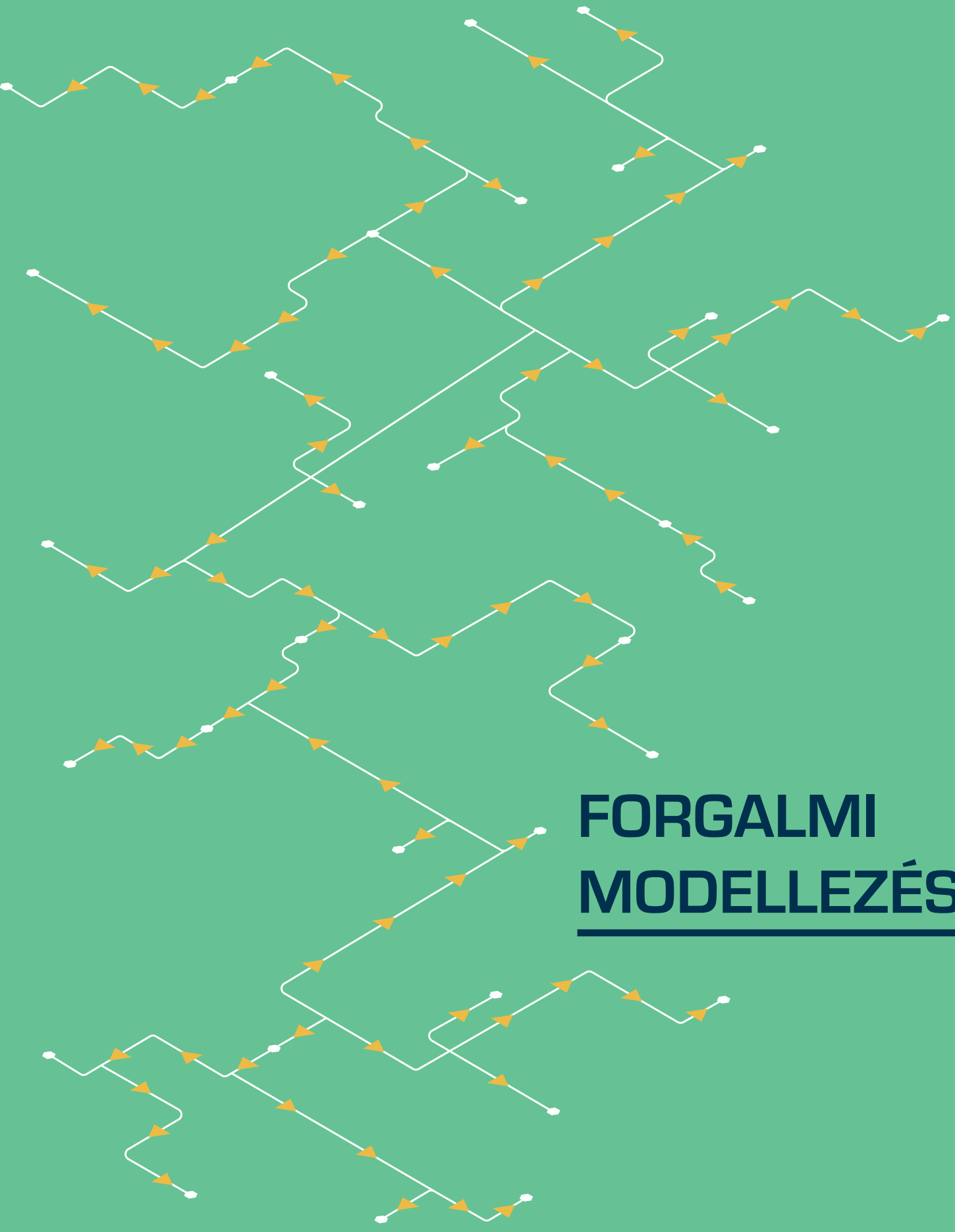
A Rákóczi hídra két évtizeddel megépülése után került föl a villamos, addig üresen tátongott a helye a híd közepén. Ez a helyzet a Galvani hídnál nem következik be, eleve villamospályával együtt fog megnyílni, annak tervezése is folyik már. A villamos is gyorsabbá teszi a kapcsolatokat Budapest déli részei között, segíti az itt lévő barnamezős területek revitalizációját. **Csepel most először kap közvetlen tömegközlekedési kapcsolatot a XI. kerület felé**, valamint villamos is először lesz a szigeten. Az új vonalról mindkét déli hévre, azaz a H6-os ráckevei és a H7-es csepeli vonalra is át lehet majd szállni.

A tervezendő szakaszon öt akadálymentes megálló lesz:



Az, hogy a BKK pontosan honnan hová milyen villamosjáratot fog itt járatni, csak később dől el. A legvalószínűbb egy olyan járat, amely a Határ út metróállomástól (M3) indul csúcsidőben 7-8 percenként, és a Határ úton, és a Gubacsi úton közelíti meg az új szakaszt. A két hídon és Csepelen áthaladva a Fehérvári úton északra kanyarodik, és Újbuda központ, a Móricz Zsigmond körtér, a Villányi út, a BAH-csomópont, az Alkotás utca, a Széll Kálmán tér és Budagyöngye érintésével ér el Hűvösvölgybe. A villamospálya buszközlekedésre is alkalmas lesz. Így azt akár a villamos mellett egy Gazdagrétet az Illatos úton át Pestszentimrével összekötő erre járó 54-es vagy 55-ös busz, vagy akár valamelyik csepeli kertvárosi járat is használhatja. A buszhálózat végleges megalkotása a BKK hatásköre lesz.



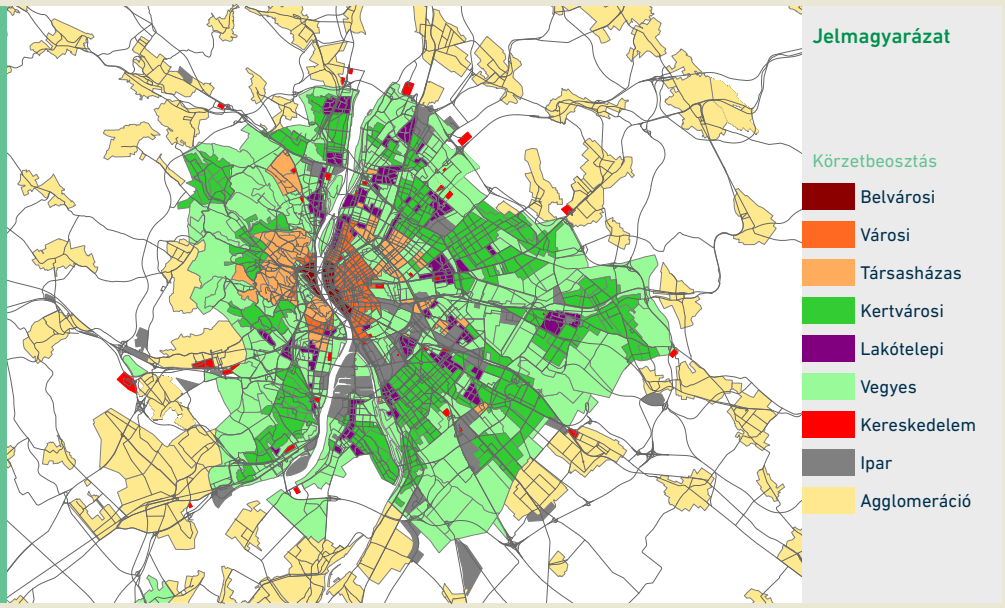


FORGALMI MODELLEZÉS

MILYEN VÁLTOZÁST JELENT BUDAPEST KÖZLEKEDÉSÉBEN AZ ÚJ KÖRÚT MEGÉPÜLÉSE?

A kérdés megválaszolására fejlett számítógépes modellek segítenek választ kapni. A vizsgálatokhoz az Egységes Forgalmi Modellt használtuk, melyet a BKK fejlesztett, és gondoz immár 8 éve. Ez az eszköz képes biztosítani azt, hogy a főváros közlekedéspolitikai céljaival összhangban a tervezők mindig ugyanolyan feltételezések mellett, ugyanolyan módszerrel elemezhessék a különböző projekteket.

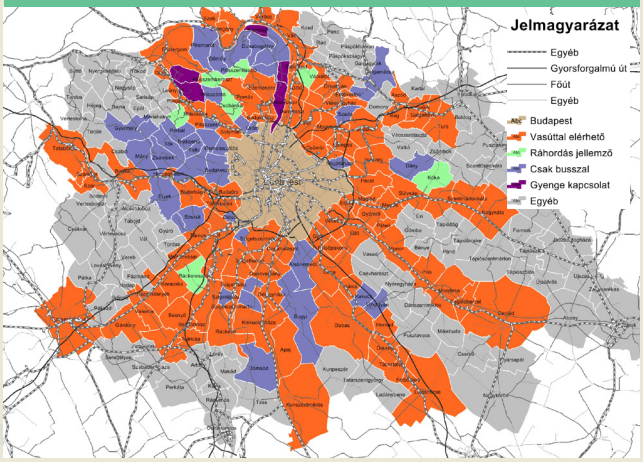
A modell 6 közúti közlekedési, egy kerékpáros és egy közösségi közlekedési réteget különböztet meg.



A modell használata során az ismert és múltbéli adatokból indulunk ki, de egy ilyen léptékű projektnél az sem mindegy, hogy hogyan gondolkodunk a jövő Budapestjéről. Mi a víziónk? Hogyan alakul a lakosszám, a gépjárműszám? Változnak-e a közlekedési szokásaink? Megvalósulnak-e egyéb tervezett fejlesztések? Lesz-e fejlett elővárosi vasúti közlekedés, ahogy azt tőlünk nyugatabbra látjuk, és megvalósul-e addigra a hévvonalak tervezett fejlesztése? Hogyan fejlődik a rozsdazóna területe, mennyi új lakó- és munkahely települ ide? Ez mind-mind olyan kérdés, melyre választ kell keresnünk, mielőtt feltesszük a kérdéseinket a modellnek.

A MODELL TERÜLETI FELOSZTÁSA:

922 Budapesten belüli zóna + 279 Budapesten kívüli zóna ➤ Összesen 1201 zóna



Szerencsére léteznek azok a dokumentumok, amelyek szilárd alapot adnak ezek megválaszolására. A Fővárosi Közgyűlés által 2019-ben elfogadott **Budapesti Mobilitási Terv** maga is tartalmaz népesség- és motorizációs prognózist (tehát arra vonatkozó becslést, milyen módon alakul majd a gépjárműállomány a fővárosban), erős célkitűzéseket tesz a belváros forgalomcsillapítására, a közösségi közlekedés erősítésére. A főváros hatályos **településszerkezeti terve** a kerületi szabályozási tervekkel összhangban évtizedek óta számol a Galvani híd és a hozzá vezető út megépítésével, és rendelkezik a a híd és úthálózata körüli rozsdaövezet beépíthetőségéről. A Budapest Fejlesztési Központ előkészítésében pedig elkészült az a dokumentum, amely ezekhez a fejlesztésekhez igazodva megfogalmazza az agglomeráció és Budapest között szükséges közlekedésfejlesztési intézkedéseket. A **Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégia** (BAVS) új alapokra helyezi a vasút és a hévek szerepét Budapesten és annak térségében. A Stratégiában megfogalmazott elővárosi vasúti és hévfejlesztések hatásait is figyelembe vettük tehát a híd forgalmi hatásainak előrejelzése során.

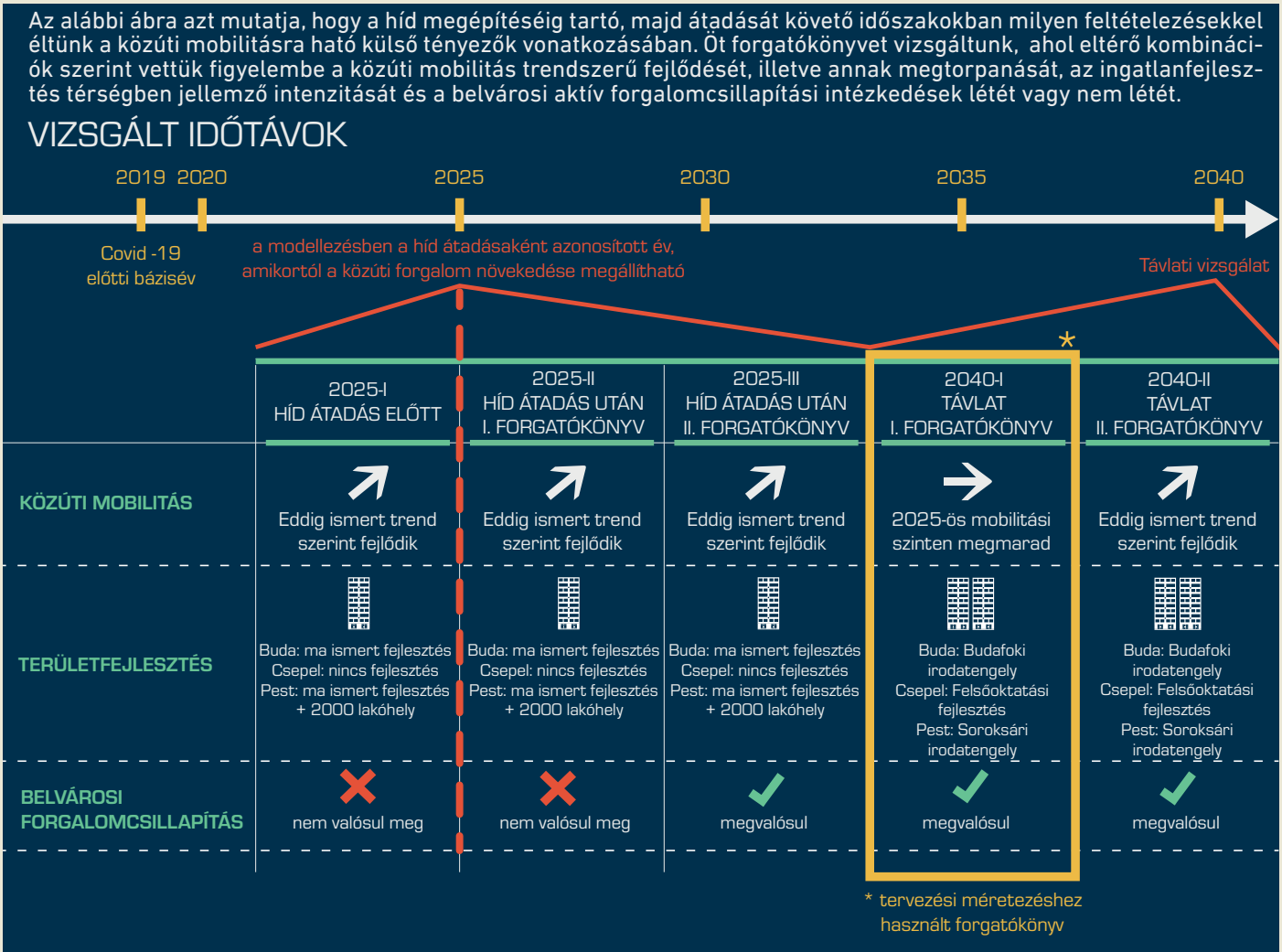
Ahogy azt korábban láttuk, arra számítunk, hogy az agglomerációban a lakosszám tovább növekszik. Budapesten belül szerény növekedés várható, elsősorban a belvárosi kerületekben. A fejlesztés által közvetlenül érintett kerületekben azonban dinamikus növekedés várható. A dél-budapesti rozsdaövezetben 36 000 új lakóval (ebből 12 000 többnyire gépkocsival nem rendelkező diákkal) és közel 90 000 új munkahellyel számolunk, ezenkívül számos szolgáltatás települ ide (többek között zöldterületi szabadidős parkok, szabadtéri sportolási lehetőségek).

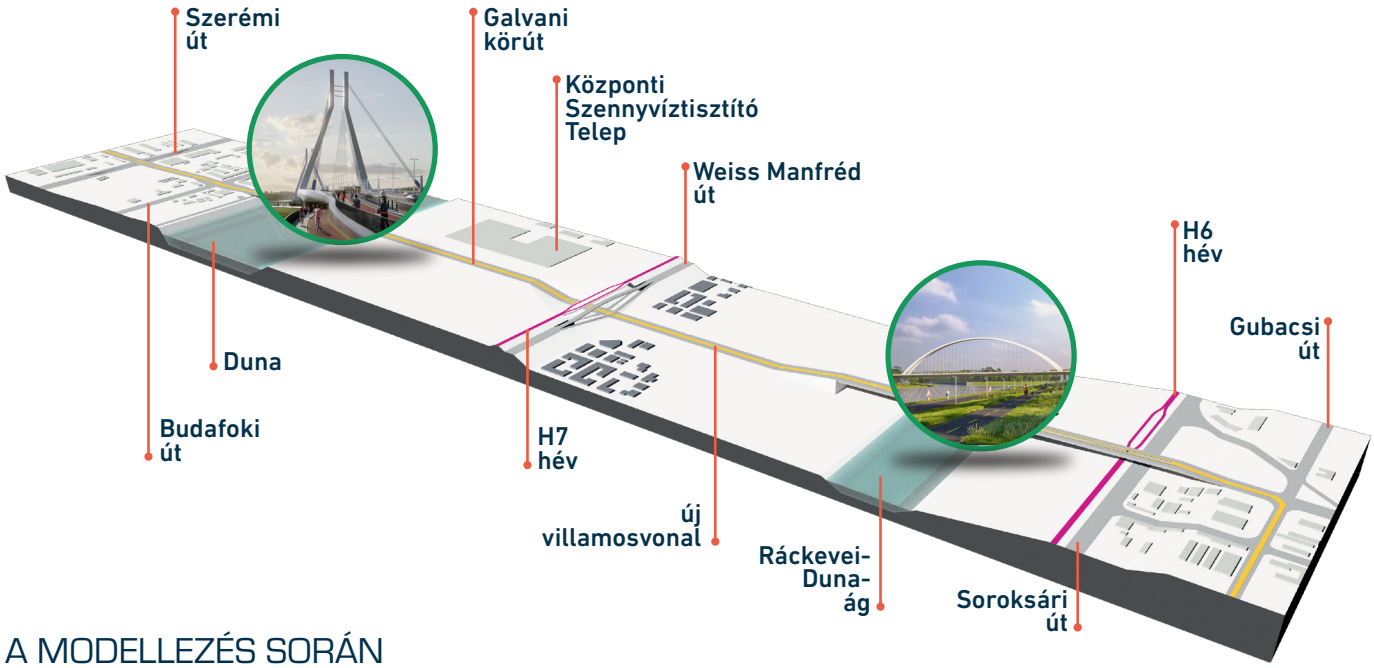
Köszönhetően a kompaktváros-fejlesztési elveknek, a kerékpáros infrastruktúra építésének és a közösségi közlekedés meghatározó fejlesztésének, az agglomeráció és a külső kerületek lakói közül is egyre többen választják az autó helyett a tömegközlekedést és a kerékpárt. Mindezen felsorolt intézkedések együttes eredményeként reményeink szerint elérhető, hogy

2025 után az autós közlekedés mértéke már nem nő tovább.

A népesség növekedésének hatásai, illetve az ebből és az életszínvonal emelkedésből fakadó többletmobilitás-igény nem az autós, hanem a közösségi és kerékpáros közlekedés arányát növeli majd. A hálózat működésének ellenőrzésére, az útvonalak és csomópontok kapacitásának méretezésére 2040-ig tekint ki a vizsgálat.

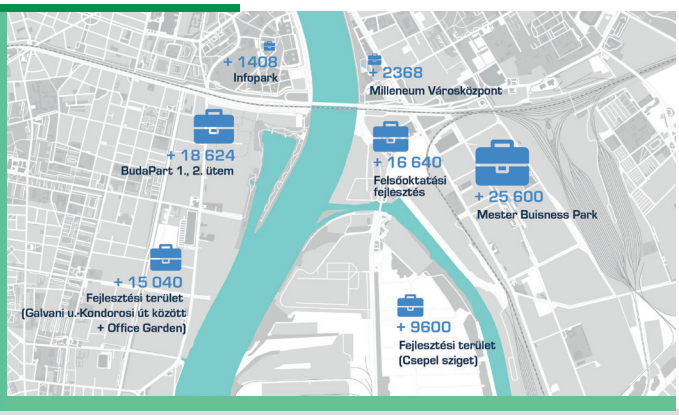
Az alábbi ábra azt mutatja, hogy a híd megépítéséig tartó, majd átadását követő időszakokban milyen feltételezésekkel éltünk a közúti mobilitásra ható külső tényezők vonatkozásában. Öt forgatókönyvet vizsgáltunk, ahol eltérő kombinációk szerint vettük figyelembe a közúti mobilitás trendszerű fejlődését, illetve annak megtorpanását, az ingatlanfejlesztés térségben jellemző intenzitását és a belvárosi aktív forgalomcsillapítási intézkedések létét vagy nem létét.





A MODELLEZÉS SORÁN FIGYELEMBE VETT TERÜLETFEJLESZTÉSEK

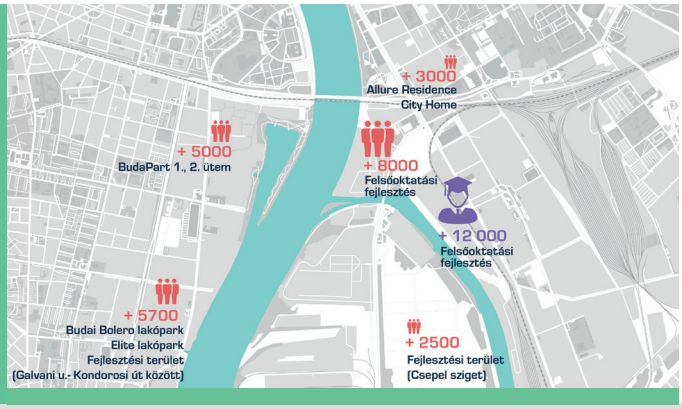
MUNKAHELY



Plusz munkahely-szám

89 280 összesen

LAKOSSÁG



Plusz lakosszám

Plusz kollégiumi férőhely

36 192 összesen

REKREÁCIÓ



étterem

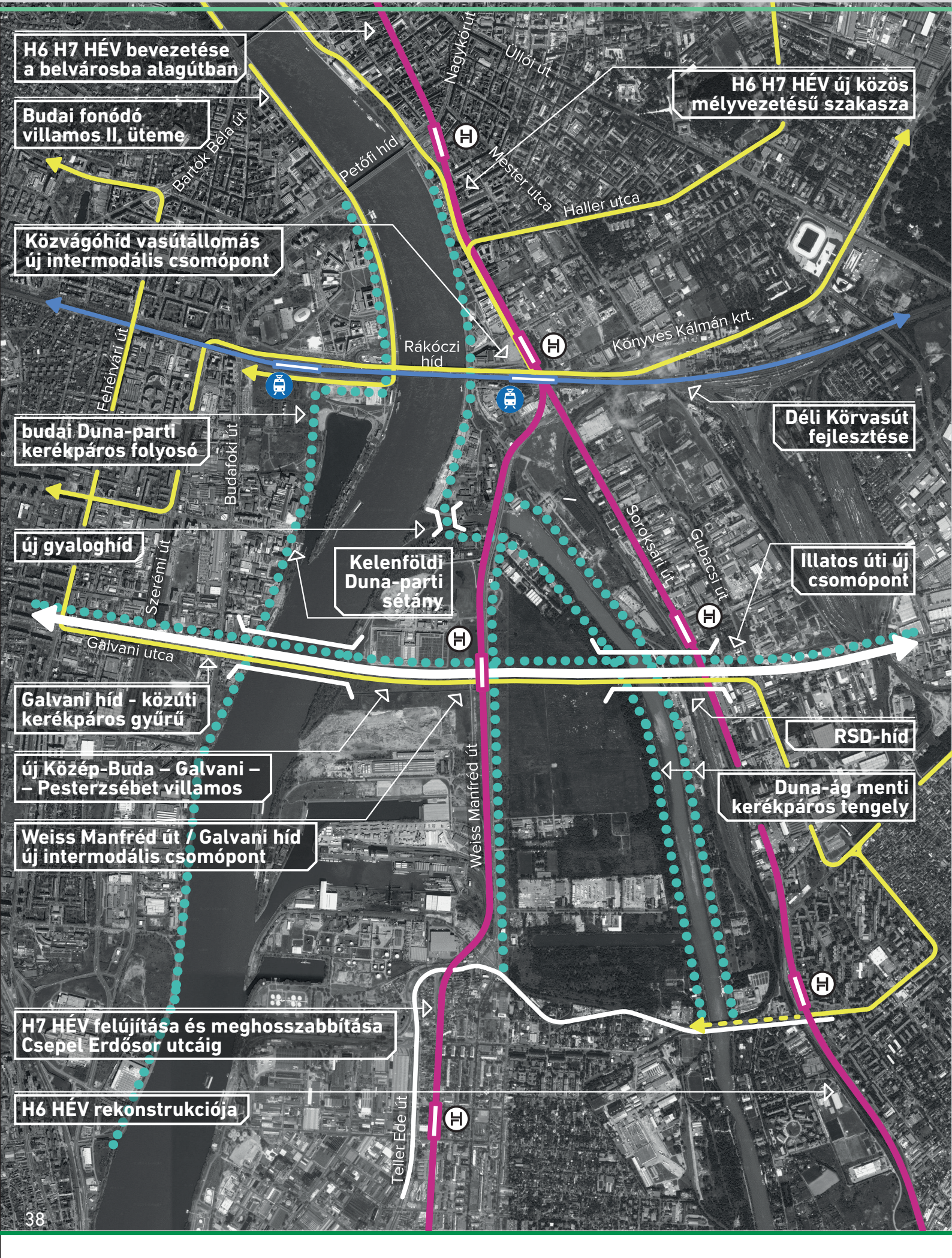
kávézó

bolt, üzlet

szabadidő

sportlétesítmény

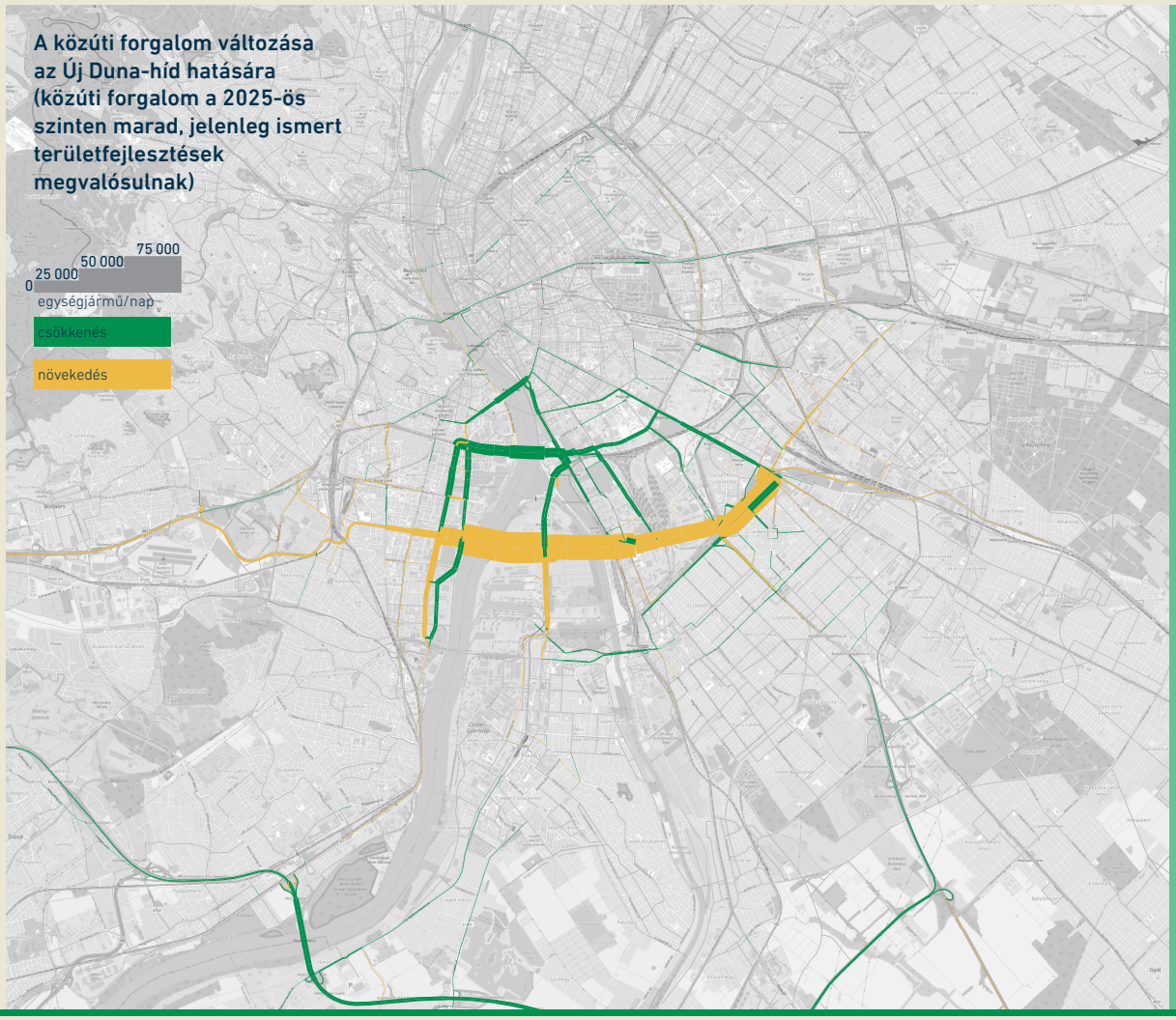
A TÉRSÉGBEN TERVEZETT JELENTŐSEBB KÖZLEKEDÉSI FEJLESZTÉSEK



A modell azt mutatja, hogy ilyen környezetben a híd átadásának feltételezett pillanatában (2025) az Új Duna-hídon közel 60 000 autó jelenik meg naponta. **A forgalom 80 százaléka (!) a belváros felé eső hidakról helyeződik át**, és csupán 20 százalék az, amely a Deák Ferenc híd (M0-híd) helyett választja a Galvani hidat. De ez utóbbi esetben is látni kell azt, hogy ez a 20% nem tranzitforgalom (azaz olyan forgalom, amely Budapesten kívülről érkezik és Budapest határán túlra tart) hanem, olyan Budapesten belüli utazások (pl. Budafok és Csepel, vagy Kispest és Albertfalva között), amelyek ma útba eső dunai átkelő hiányában az M0 körgyűrűre kényszerülnek. **A legtöbb forgalmat a szomszédos Rákóczi hídról vesz át az új átkelő.** Az átterelődő 25 000 autó a híd meglévő forgalmának majdnem a harmadát jelenti. A Petőfi hídon is jól érzékelhető a forgalom csökkenése. A 11 000 autó a híd forgalmának a 15 százalékát jelenti. Az ettől északabbra elhelyezkedő hidak forgalmára a közvetlen hatás már szerény, mértéke 1-2 ezer jármű. Érzékeltetésképp: a Rákóczi hídtól és a tőle északra elhelyezkedő hidakról átvett forgalom a Lánchíd forgalmának kétszerese(!), de az Erzsébet híd forgalmának is közel kétharmada. Gondoljunk bele abba, hogy milyen lehetőséget teremt ez a belváros autósforgalmának csillapítására, ráadásul úgy, hogy nem az autózás teljes tiltásával kívánja ezt elérni. Hanem azzal, hogy rövidebb, racionálisabb utat biztosít azok számára, akik korábban jelentős kitérőkre, felesleges kilométerek megtételére kényszerültek közelebbi dunai átkelés hiányában.

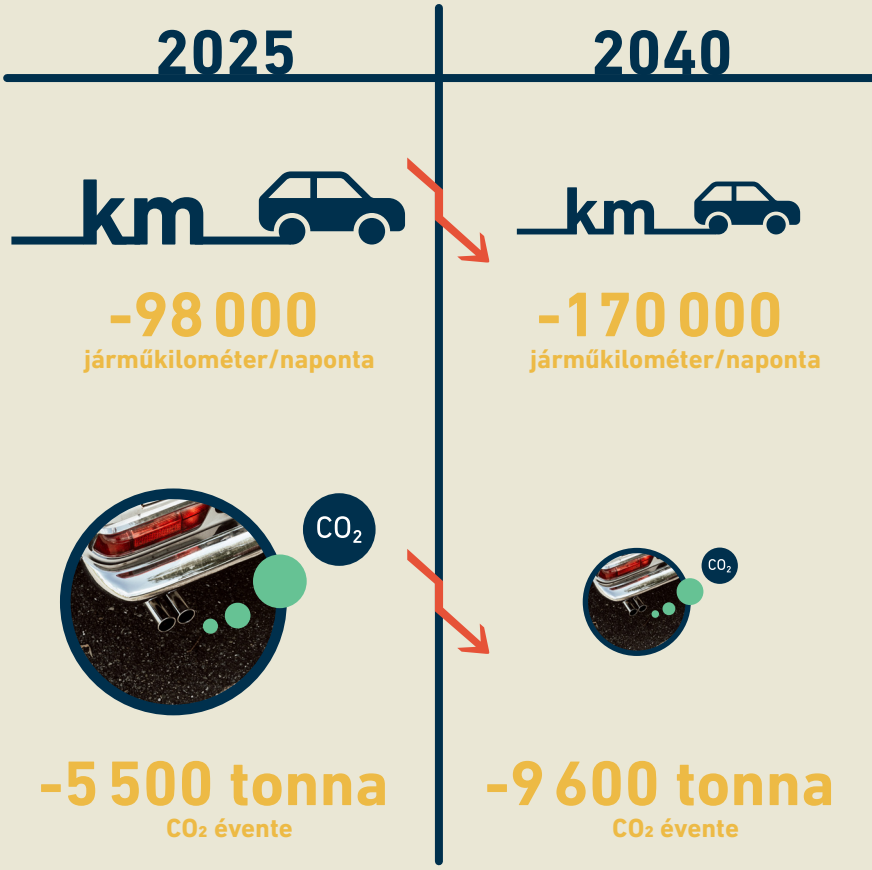


Naponta 60 000 autós útvonalát tudjuk lerövidíteni



A sárga szín jelöli, hogy hol jelenik meg új forgalom, és a zöld szín mutatja, hogy hol okoz csökkenést a fejlesztés.

Az új híd és az új körút megjelenésével 100 000 járműkilométerrel kevesebb forgalom jelenik meg a teljes hálózaton. Ezt úgy lehet elképzelni, mintha 12 000 autó nap mint nap el sem indulna! (Egy budapesti autós átlagos utazása ma 8 km hosszú.) Ez a csökkenés közvetlen megjelenik a szennyezőanyag-kibocsátásban is. **Évente 5500 tonna szén-dioxid-kibocsátás tűnik el**, és arányosan csökken az egyéb közlekedés okozta szennyezők (pl. NO_2, szállópor) terhelése is. Ezek a hídhoz köthető kedvező hatások az idő előrehaladtával ráadásul tovább növekednek, mert a dél-budapesti rozsdazóna dinamikus fejlődése új híd és új körút nélkül tovább fokozná a Rákóczi hídra vezető útvonalak mentén már ma is állandósult dugókat. **A Budapest Mobilitási Tervben megfogalmazott közlekedési célok nem érhetők el anélkül, hogy ilyen mértékű hálózatszerkezeti hiányt ne pótoljunk.**





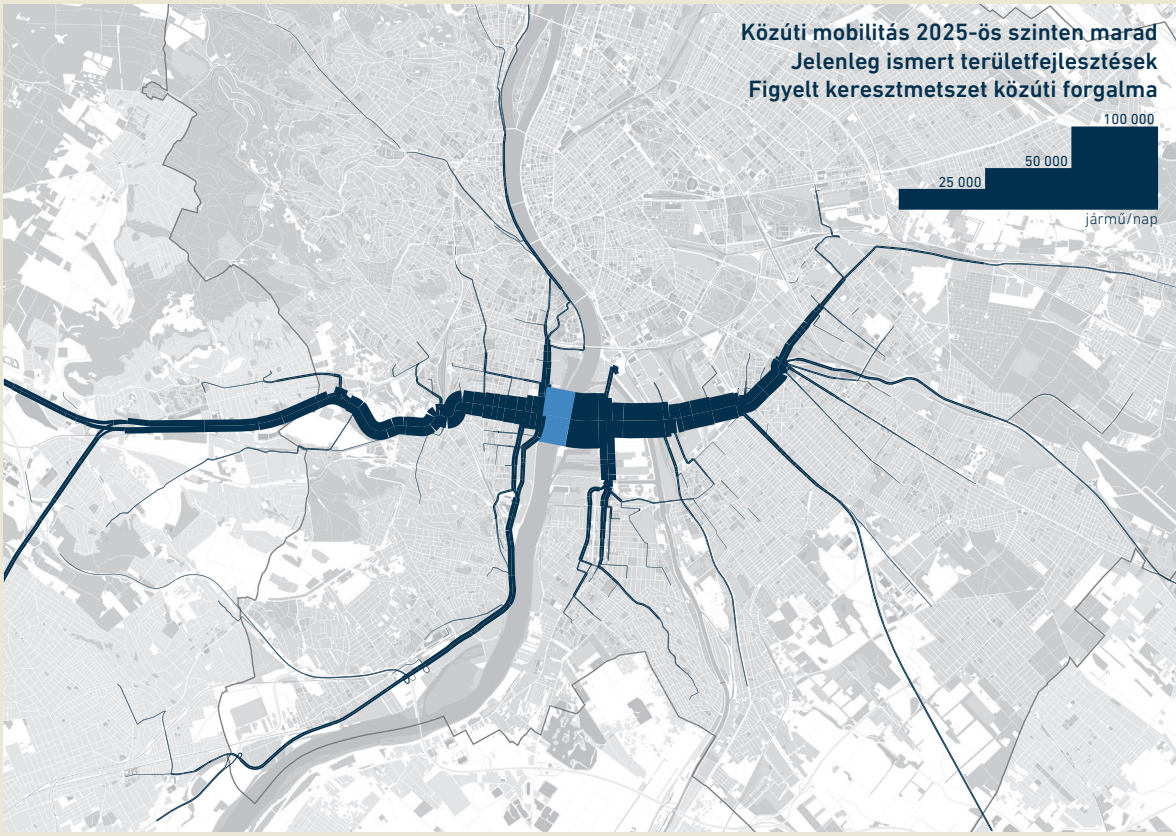
Egy átlagos Budapesten belüli autós utazás hossza:
8 km
az agglomerációból érkező vagy oda tartó utak hossza:
22 km



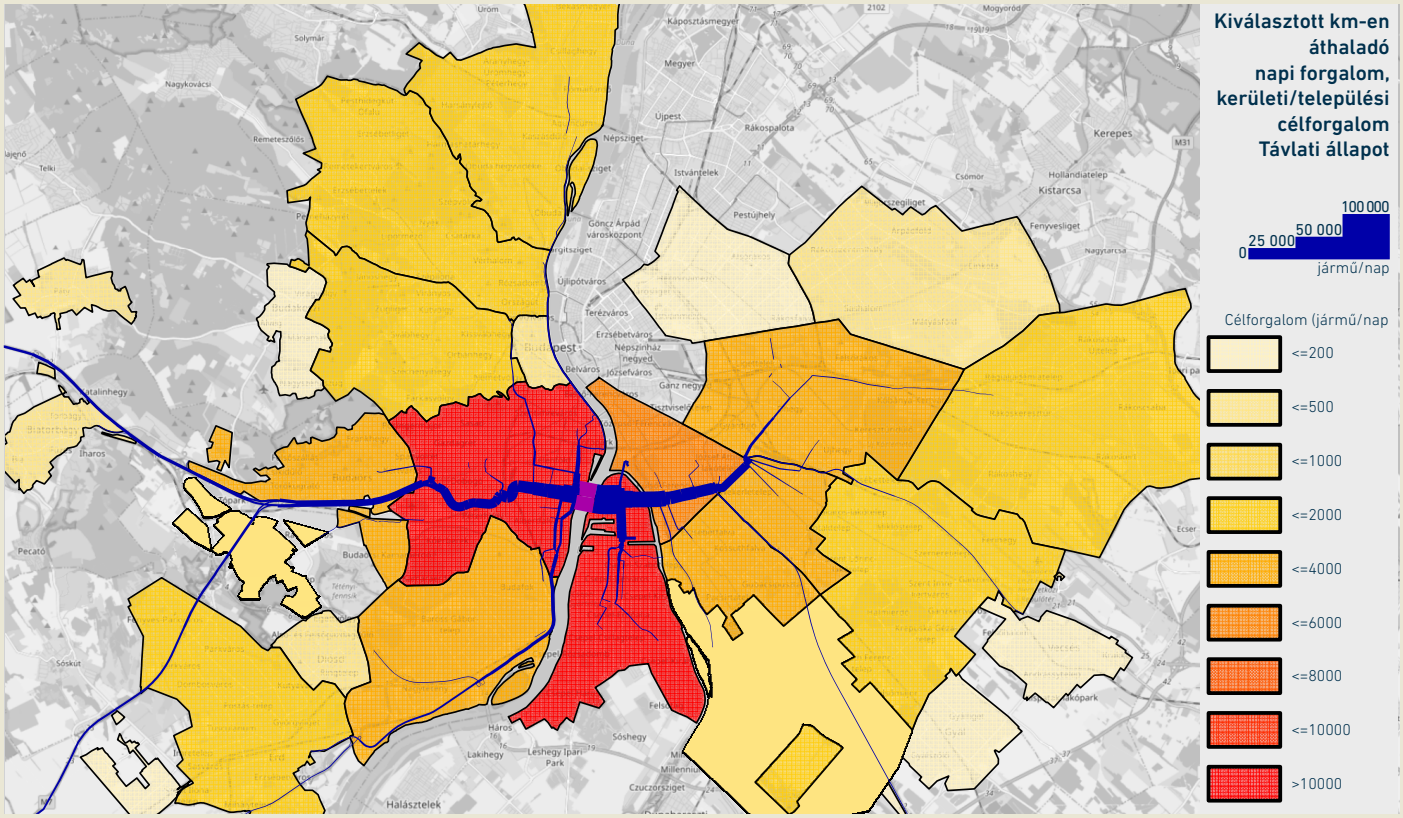
Az Új Duna-híd egy városi híd.
A forgalom átrendeződését követően a hidat használók
2/3 része
a városhatáron belül utazik.

KIK HASZNÁLJÁK MAJD A HÍDAT?

A modell szerint a hidat döntő többségében olyan személygépkocsival történő utazások töltik meg, amelyek kiinduló, illetve célpontja valahol a híd közvetlen környezetében van. Ezt mutatja az alábbi ábra, ahol sötétkék színnel, mint vékony erek jelennek meg az utazások a kiinduló és célpontjukon, és vastagodnak a hídhoz közeledve, ahogy összetalálkoznak az áramlatok. A világoskék keresztmetszetben együtt kiadják az Új Duna-híd teljes forgalmát. A területek színezése és a hozzárendelt szám pedig a következő oldalon mutatja, hogy az adott körzet mekkora forgalmat bocsájt ki az új híd forgalmából.





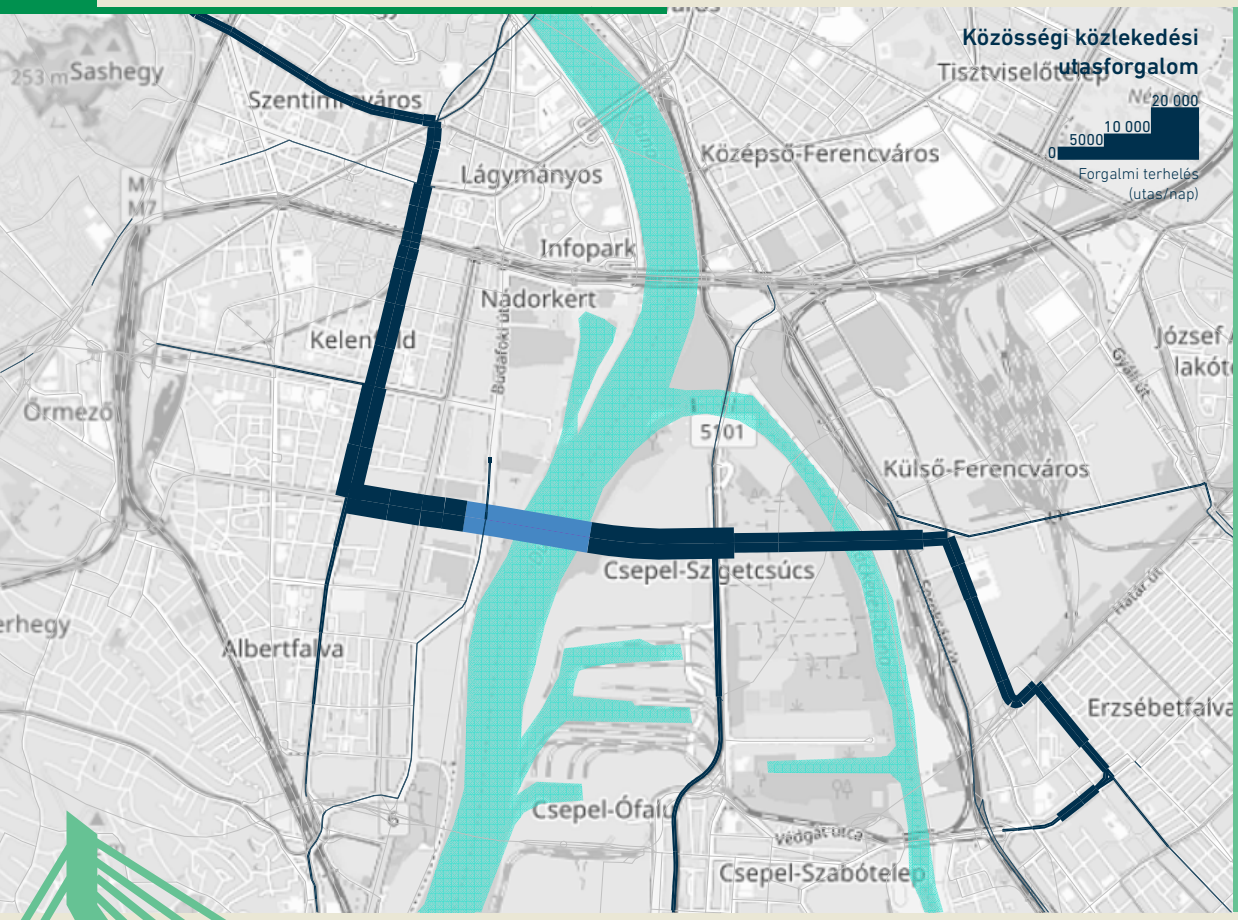


A fenti ábrán az látszik, hogy **az utazások rendre a Hungária körúton kívüli lakó- és munkahelyi zónákból erednek**. Tehát Nagytétényből, Budatétényből, Budafokról, Kelenföldről, Budaörsről és a budai agglomerációból Csepelre, Pesterzsébetre, Ferencvárosba tartó utazások adják a híd forgalmát oda és vissza. Az ábra jól mutatja, hogy Budaörs és Törökbálint gyakorlatilag Budapest 24. kerületeként működik, ahol rengeteg munkahely létesült, és óriási kereskedelmi kínálattal bír, és mint ilyen egész Dél-Budapesttel erős kommunikációt folytat. Az is egyértelműen látszik, hogy **nem bonyolít a Galvani híd az M0-ról áttevődő tranzitforgalmat**, hiszen akkor mind a pesti, mind a budai oldalon egyaránt vastag vonalak vezetnének a kép széléig, de ezzel szemben a pesti oldalon az M0 elérése előtt elvékonyodnak.

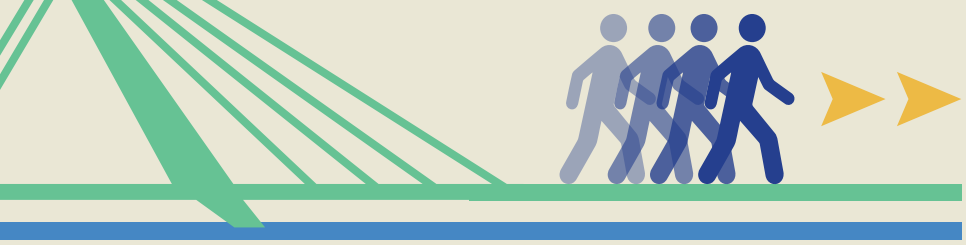


A modellel arra is kerestük a választ, hogy milyen lehetőségeket rejt magában az új körút a közösségi közlekedés számára. Hiszen ezek azok a viszonylatok, ahol ma a tömegközlekedés nem versenyképes. Ezért különösen fontos, hogy az új kínálat megjelenésével alternatívát kínáljunk a hosszabb utazásoknál is az autózással szemben. (A rövidebb utazásoknál a kerékpárosbarát kiépítés és a kompakt városszerkezet erős versenytársa lesz az autózásnak.)

A HÍDON VEZETŐ VILLAMOSVONAL UTASFORGALMA



A modell azt mutatja, hogy a pesterzsébeti és a dél-budai **villamoshálózat** összekapcsolásával, a megújuló csepeli és ráckevei **hévvonalak** színvonalas átszállókapcsolataival akár **17 000 utasnak kínálunk vonzó lehetőséget**. A projektnek nem feladata, hogy döntsön a konkrét villamosvonalakról, vagy menetrendről (ezt a Főváros és a BKK szakemberei fogják megtenni), de felelőssége, hogy felmérje az ebben rejlő lehetőséget.



17 000 utas

HOGYAN ALAKUL ÁT A KÖRNYEZŐ UTAK FORGALMA?

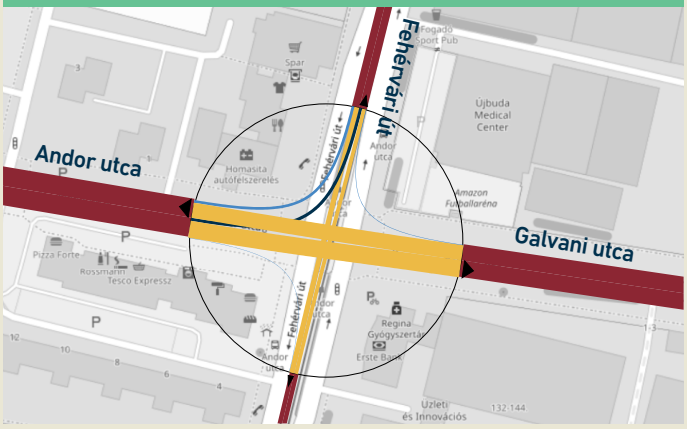
A vizsgálat következő szintje a csomópontok megtervezéséhez nyújt segítséget. A modell képes megmutatni, hogy a megváltozó forgalmi rendnek megfelelően hogyan alakulnak a kanyaradóirányok forgalmai, hogyan kell méretezni a csomópontokat, sávszámokat, milyen forgalomra kell a jelzőlámpaprogramokat megtervezni. Mindez ahhoz szükséges, hogy az Új Duna-híd egyszerre legyen képes betölteni a belvárosi forgalomcsillapító szerepét (azaz a híd és úthálózata hatékony közlekedési kapcsolatot biztosítson, és jelentős számú autóval tehermentesítse a belvárost), de ne váljon egy Hungária körúthoz hasonló belvárosi autópályává, hanem **élhető környezetet** tudjunk teremteni az úthálózat mentén.

Napi csomóponti forgalom
50 000
25 000
15 000
egységjármű/nap

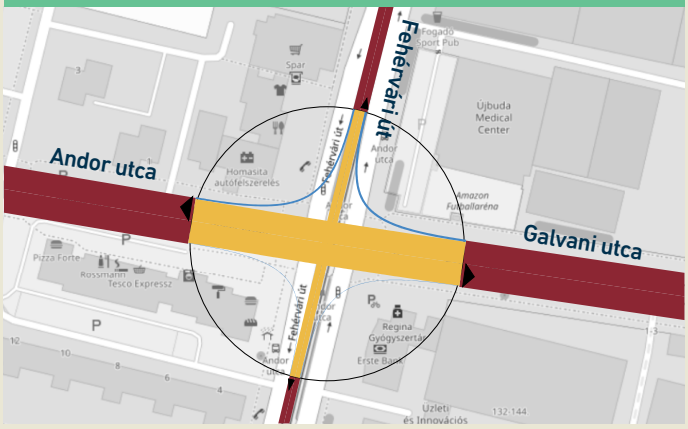
jobb
egyenes
bal

Az Andor utca - Fehérvári út csomópont

NÉLKÜLE



VELE

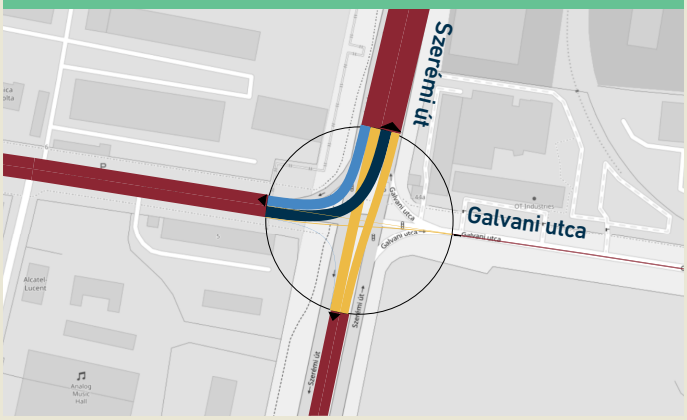


Az **Andor utca - Fehérvári út csomópontban** nem számítunk a forgalom jelentős változására. A híd megjelenése önmagában 10 százalék alatti mértékben növeli az Andor utca forgalmát. Ez annak is köszönhető, hogy az Egér út felől a lámpaprogram már ma is a lehetséges maximális számú autót engedi az Andor utcára, ezt érdemben csúcsidőben az új híd sem tudja tovább növelni. Ekkor elsősorban a kerületben autóval indulók választják többen az Új Duna-hidat egy belvárosi helyett. Ekkor a növekedés elérheti a 20 százalékot. A Fehérvári út forgalma gyakorlatilag nem változik. A forgalmi rend kismértékben módosul. Az Andor és a Galvani utca irányából megszűnik a balra kanyarodás lehetősége a Fehérvári útra. Erre azért van szükség, hogy a híd felé egyenesen haladó irány elegendő zöldet kapjon, és folyamatos legyen a haladás. Ez a szabályozás fontos ahhoz, hogy ne alakuljanak ki dugók az Andor és Galvani utcákon.

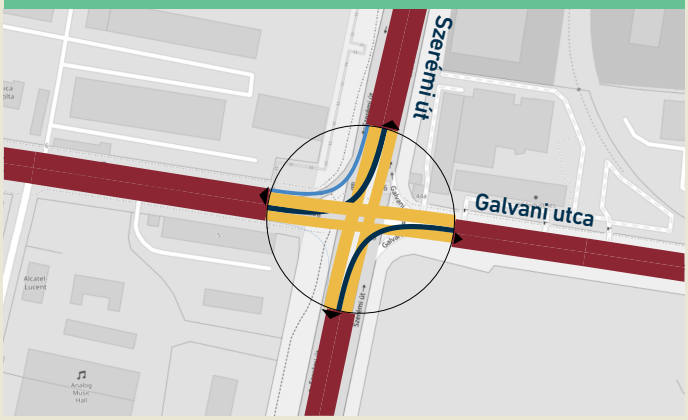
50 000
25 000
15 000
egységjármű/nap
Napi csomóponti forgalom

A Galvani utca - Szerémi út csomópont

NÉLKÜLE



VELE

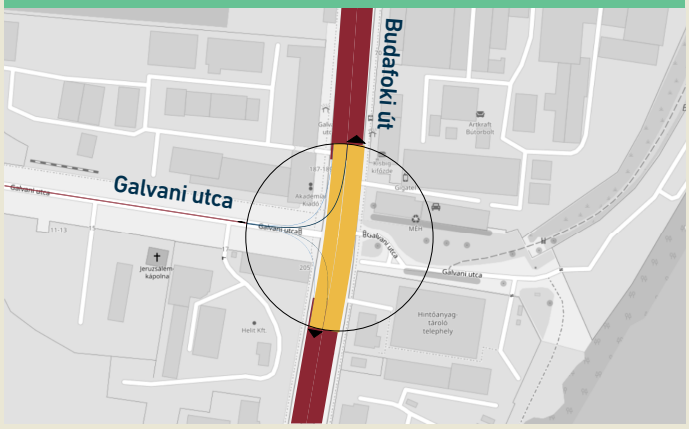


A **Galvani utca - Szerémi út csomópontban** jelentősen átalakulna a forgalmi rend a híd megjelenésével. Ma az a jellemző, hogy ebben a csomópontban Budafok és Nagytétény irányából haladnak észak felé a Rákóczi hidat keresve, illetve az Egér út felől érkezők kanyarodnak a belváros irányába, és ugyancsak meghatározóan a Rákóczi hidat keresik. A Galvani híd megjelenésével erőteljessé válik a kelet-nyugati irányú forgalom. Az Egér út felől jövők nagyobb része ezentúl a Galvani híd irányába igyekszik. A Szerémi úton továbbra is a Rákóczi hidat kereső, belváros irányú, egyenesen haladó forgalom a meghatározó, de összességében 20 százalékkal csökken a forgalom a belváros felé.

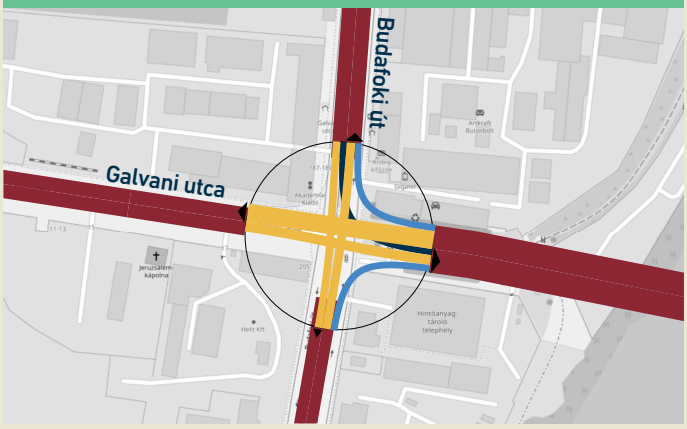
75 000
50 000
25 000
egységjármű/nap
Napi csomóponti forgalom

A Galvani utca - Budafoki út csomópont

NÉLKÜLE



VELE

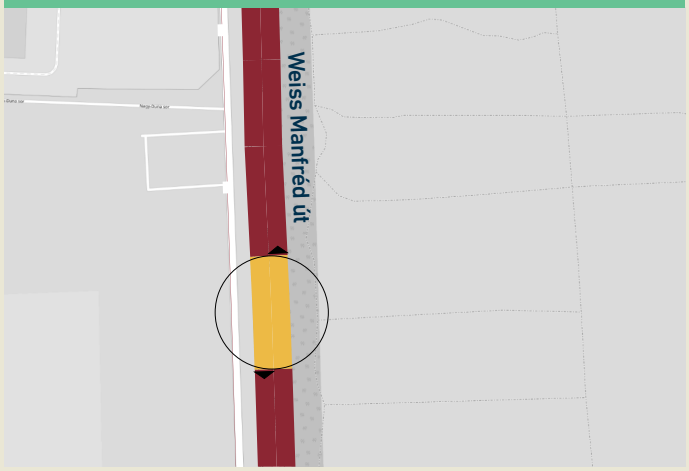


A **Galvani utca - Budafoki út csomópont** mai szerepe elhanyagolható. Az észak déli irányú, egyenesen haladó forgalmon kívül gyakorlatilag más nem jelenik meg itt. A híd megépülésével ez lesz a budai hídfő, így a forgalom is teljesen átalakul. Meghatározó iránnyá válik az Egér út felől hídra igyekvő forgalom, de jelentős lesz a Budafoki útról a hídra felkanyarodók száma is úgy déli irányból, mint északról, a beépülő budai Duna-part felől. A csomópontban észak felé haladó, egyenes irány mértéke csökken, ezt a szerepet jórészt a Szerémi út veszi át. A közösségi közlekedés zavartalan áthaladását biztosítva a Budafoki úton észak déli irányban egy új buszsáv kialakítása is lehetséges. A Budafoki út belváros irányú forgalma kismértékben csökken, de az újonnan beépülő területekhez köthető célforgalom aránya ezen belül megnő.

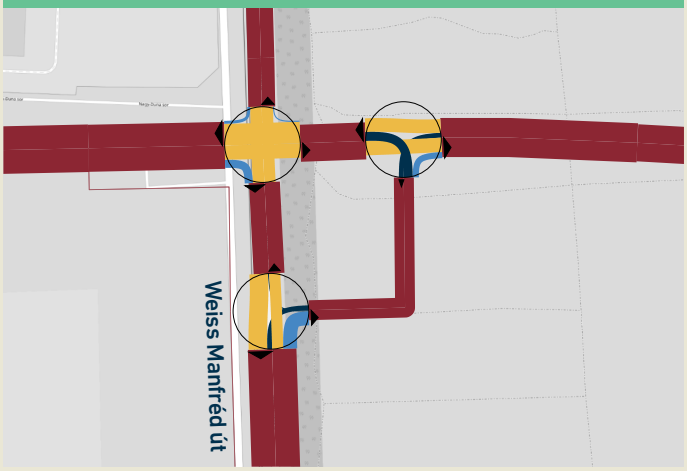
70 000
50 000
25 000
egységjármű/nap
Napi csomóponti forgalom

A Weiss Manfréd út

NÉLKÜLE



VELE

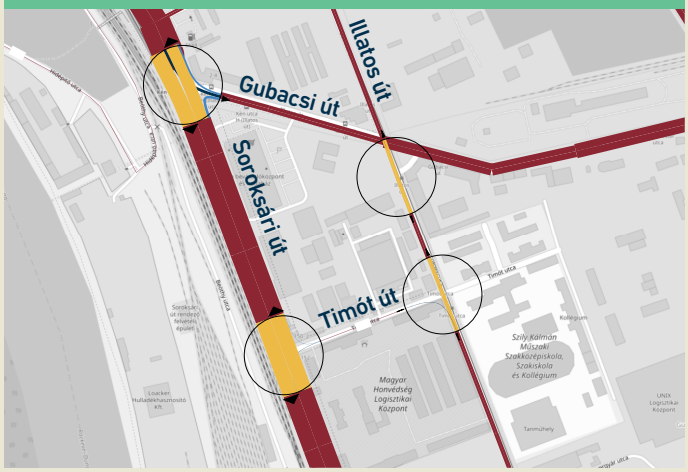


A **Weiss Manfréd úton** ma nincs csomópont ott, ahol az új körúttal találkozni fog. A csomópont megjelenésével a belváros irányú, Kvassay út felé igyekvő forgalom kétharmadára csökken. Déli irányból 30 százalékkal nő a Weiss Manfréd út forgalma elsősorban a körút déli oldalán, a Corvin csomóponttól északra megjelenő hangsúlyos területfejlesztések miatt. Csepel központja felől nem indulnak többen északi irányba, de néhányak a Gubacsi híd helyett az új körutat választják. Öt érkező autóból három Budára, kettő Pestre megy majd.

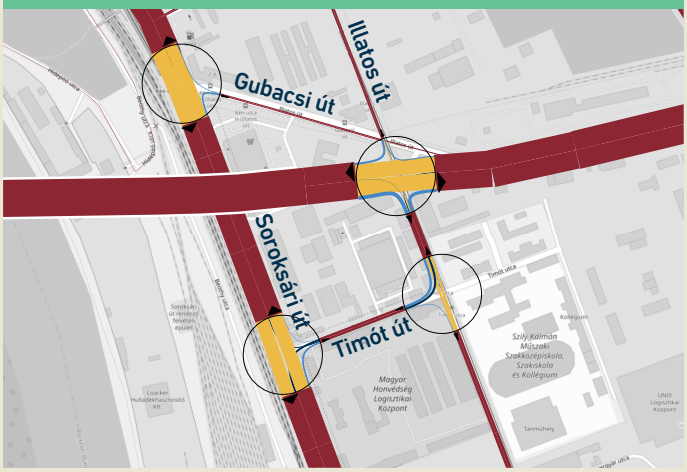
12 500 25 000 50 000 egységjármű/nap **Napi csomóponti forgalom**

A Soroksári út

NÉLKÜLE



VELE

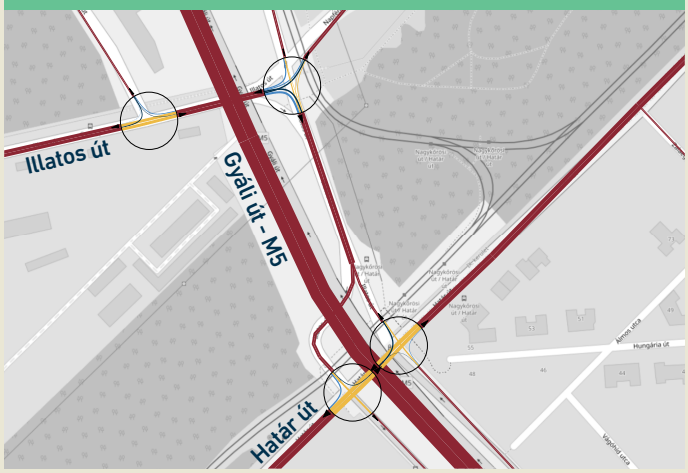


A pesti hídfőben a **Soroksári útnál** a Gubacsi úti csomóponton keresztül lehet a hidat elérni. A modell azt mutatja, hogy a híd megjelenése kevésbé csapolja meg a Soroksári utat, mint azt a Weiss Manfréd út esetében láthattuk. A hidat elsősorban az Illatos út felől érkező autók töltik meg. Ha a II-es szakasz a projekt keretein belül nem épül meg, a hídról lejövő forgalmi terhelés elterelését a Timót utcán keresztül a Soroksári útra nagyobb kapacitású fordulósávokkal biztosítja a terv.

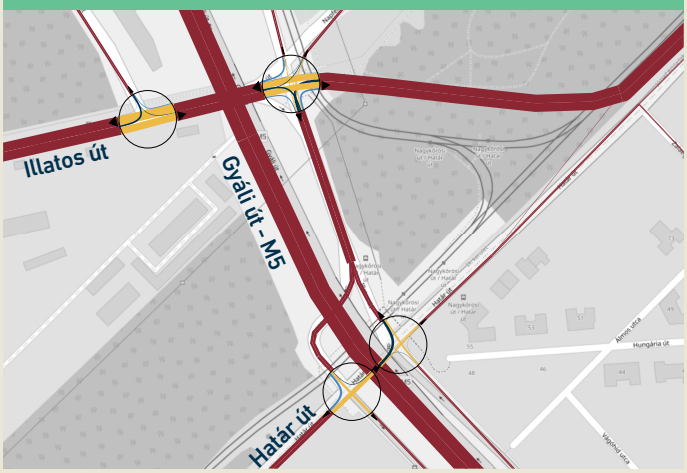
25 000 50 000 75 000 egységjármű/nap **Napi csomóponti forgalom**

A Nagykőrösi út

NÉLKÜLE



VELE

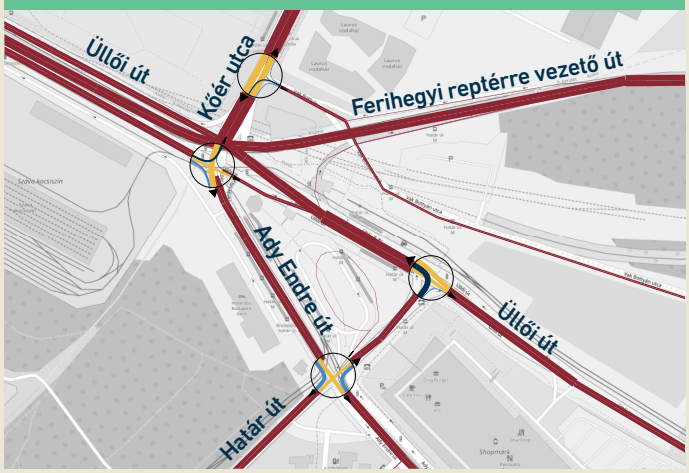


Az új körút az M5 autópálya alatt haladva a **Nagykőrösi úttal** alkot csomópontot. Jól látszik, hogy az új körút a régi Határ útról elszívta a forgalmat. A csomóponton keresztül az M5 autópályáról vagy a környékről érkezők itt már egyenlő arányban keresik a híd felé vezető irányt, illetve az Üllői úti irányt. Magában a csomópontban egyértelműen a kelet-nyugati irányú, egyenesen haladó forgalom a domináns.

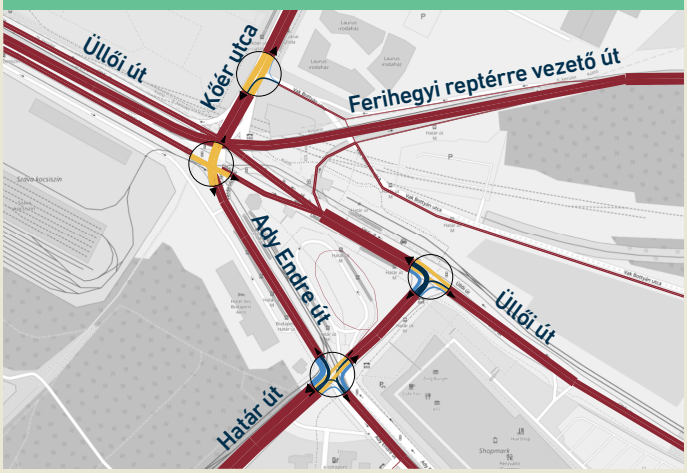
10 000 20 000 40 000
egységjármű/nap
Napi csomóponti forgalom

Az Üllői úti csomópont

NÉLKÜLE



VELE



Az **Üllői úti csomópont** hálózati értelemben nem végcsomópontja a körútnak. A modell építésekor azt feltételeztük, hogy a Kőér utca és a Ceglédi vasútvonal keresztezése egy másik projektben, a repülőtérre vezető út felújításának keretében már külön szintű csomóponttá épült át. A modell tulajdonképpen azt mutatja, hogy ez a csomópont híddal és híd nélkül is ugyanúgy elosztópontja lesz a hat irányból érkező főút forgalmának. A centrum felé vezető irányban az Üllői út forgalma természetes módon is csökken a gyűrű irányú hálózat megépülésével, de ez kiegészítő intézkedésekkel akár tovább csökkenthető. A csomópont együttes egyfajta új városkapu szerepbe kerül. A csomóponton belül lesznek belső forgalom átrendeződések, amelyek a teret övező útszakaszok kisebb átépítését teszik szükségessé, de összességében kijelenthető, hogy az Új Duna-híd és a kapcsolódó úthálózat hálózati szintű hatása itt véget ér.

(A II. ütemről, szükségességéről és nyomvonaláról nincs még egyetértés a Főváros és a Kormány között)



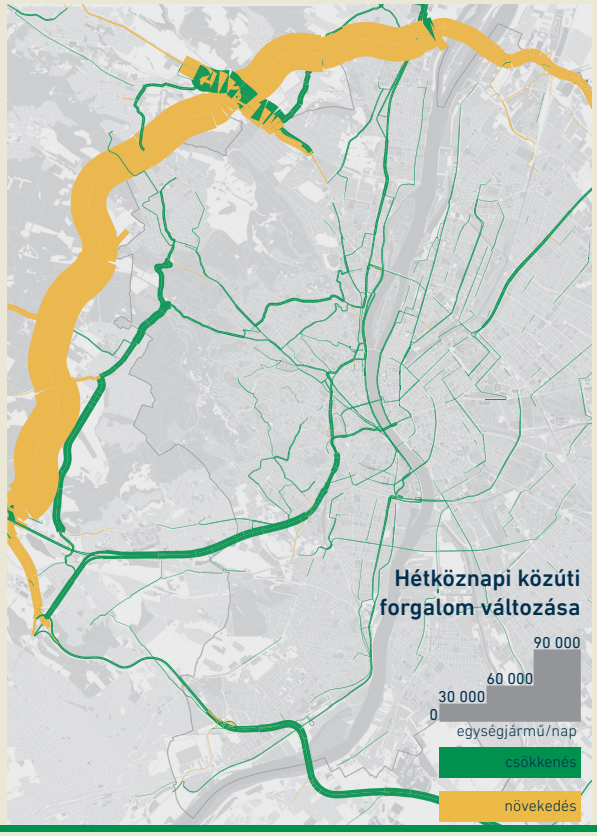
MI TÖRTÉNIK, HA...?

- Akkor is kell híd, ha megépül az M0 nyugati és északi szektora, vagyis bezárul az M0 körgyűrűje?
- Elbírja-e a híd akkor is a terhelést, ha a belvárosban jelentős forgalomcsillapító intézkedések lépnek életbe?

Ezek teljesen jogos felvetések, ezért megvizsgáljuk a modellezéseink alakulását néhány hasonló kérdés segítségével.



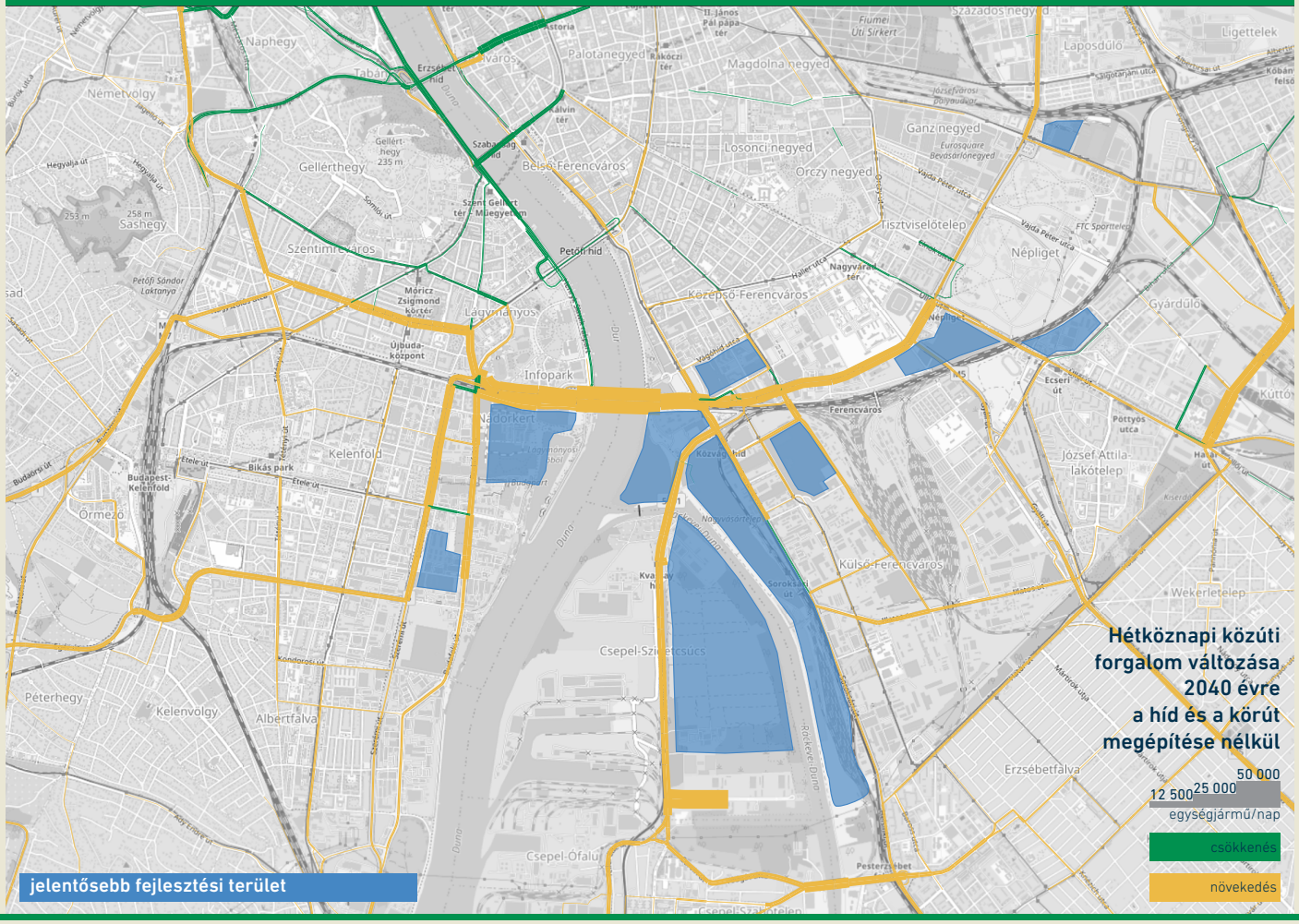
Ha az **M0 körgyűrű bezárulna**, az számottevő forgalmi átrendeződést eredményezne Budapest hálózatán. A hatás elsősorban a budai Duna-parti tengely menti útvonalakon, illetve a Budaörsi úton és az Alkotás utcán mérsékli szemmel láthatóan a forgalmat. A dunai átkelőket tekintve az Erzsébet híd, Petőfi híd, Rákóczi híd forgalmát csökkenti érzékelhetően, a Galvani híd forgalmára alig van hatással (-3%). Tehát a Galvani híd és a hozzávezető úthálózat ekkor is fontos és szükséges hálózati szerepet tölt be.





Vannak olyan körülmények, illetve **intézkedések, amelyek a híd és a hozzá vezető út forgalmát növelik.** Ilyen a rozsdaövezetben már ma is folyó **intenzív területfejlesztés**, de ilyenek lehetnek a Fővárosi Önkormányzat által meghatározott belvárosi **forgalomcsillapító intézkedések**: például a Rákóczi út – Kossuth Lajos u. humanizálása, a Lánchíd mentesítése az autósforgalomtól. A kérdést úgy is föl lehet tenni, hogy **mi történne, ha ezek a folyamatok és intézkedések a híd megépülése nélkül történnének**. A modell szerint ezek a hatások együtt a Rákóczi híd forgalmát 50 százalékkal növelnék, ami nyilván képtelenség, hiszen az már ma is megtelt. Ez együtt járna azzal, hogy az oda vezető útvonalakon a forgalmi torlódások fokozódnának, illetve a közösségi közlekedés felé forgalom terelődne át (Szerémi út, Budafoki út, Bocskai út, Weiss Manfréd út, Könyves Kálmán krt.).

Azaz megállapítható, hogy a híd megépítése nélkül a már zajló területfejlesztési folyamatok miatt élhetetlenné válhat a IX., XI., és XXI. kerület egy része, a belvárosi forgalomcsillapítási intézkedések pedig jórészt ellehetetlenülnének. A híd megépítése viszont lehetővé teszi, hogy alternatív útvonalat biztosítsunk a közlekedőknek, így kevés érdeksérelem mellett lehet akár a forgalomcsillapítást is bevezetni. Így összességében egy mainál élhetőbb környezetet lehet megteremteni mind a belvárosban, mind a külsőbb kerületekben élők számára.



KULCSMEGÁLLAPÍTÁSOK

Ha megépül az új híd és az új körút :

- **Rövidülnek a harántirányú, kerületek közötti utazások. Naponta akár 10-15 perccel kevesebbet töltenek dugóban a külső kerületek között közlekedők, és évente 5 500 tonna CO_2-kibocsátás tűnik el.**

- **A híd nem vonz be tranzitforgalmat az M0 autóútról, csupán lerövidíti a kerületek (Budafok, Csepel, Pesterzsébet és Ferencváros) között ma kerülőútra kényszerülők útvonalát.**

- **Kapcsolataival teret ad a rozsdazóna kompaktváros-elven alapuló fejlődésének, és 17 000 utas jelenik meg az új harántirányú tömegközlekedési vonalon.**

- **Önmagában, megjelenésével több mint 40 000 autót kiszív a belváros felé eső hidakról. Ezzel teret enged a belvárosi forgalomcsillapítási törekvéseknek az autósok jelentős érdeksérelme nélkül.**





NEMZETKÖZI TERVPÁLYÁZAT

Budapest hídjai emblematikus részei a városképnek, és a Dunával együtt meghatározzák a város karakterét. A városban lakók és dolgozók, de még az alkalmi látogatók is kötődnek hozzájuk. Pont emiatt egy új híd felépítésénél nem lehet pusztán a mérnöki szempontokat figyelembe venni. **A város szövetét akár évszázadokra meghatározó beavatkozásoknál a lehető legjobb és legkomplexebb, minden igényt kielégítő megoldásokra van szükség, ahol az esztétikum, a városképi illeszkedés is kiemelt szerepet kap.** Az építészeti minőség garantálása érdekében az új híd megtervezésére 2017 júniusában nemzetközi tervpályázatot hirdettek.

A tervpályázatot a Kiemelt Kormányzati Beruházások Központja Budapest főpolgármesterének bevonásával folytatta le. A tervpályázatra, részben meghívás útján, összesen 17 pályamű érkezett. A zsűriben és a szakértők között helyet kaptak az érintett kerületek képviselői, a BKK vezetősége, neves hazai és nemzetközi építészek, várostervezők és közlekedési szakemberek, valamint egyetemi professzorok és ismert művészek egyaránt.

A tervpályázaton induló építészirodák

- **Architektura d.o.o. & Ponting d.o.o.**
- **CÉH Zrt.**
- **Explorations Architecture & COWI**
- **Fhecor & Dissing+Weitling Architecture**
- **Főmterv Zrt. & Avant-Garde Építész Stúdió Kft.**
- **Knight Architecture & Ove Arup**
- **Lavigne & Chéron Architectes & Greisch**
- **Zaha Hadid Architects & Leonhardt, Andra und Partner**
- **Marc Mimram Architecture & T Engineering**
- **Brownlie Ernst and Marks & Mott MacDonald**
- **NEY & Partners**
- **Pont-Terv Zrt. & A.D.U. Építész Iroda Kft.**
- **Wilkinson Eyre & Setec TPI.**
- **Speciálterv Kft. & Pipenhaber Consulting Engineers & Bright Filed Studios Ltd.**
- **Unitef-83 Zrt.**
- **UNStudio & Buro Happold**
- **Uvaterv Zrt.**



1. A nyertes pályamű a világhírű UNStudio építésziroda és a szintén neves Buro Happold mérnökiroda által készített kétpilonos ferdekábeles híd lett.

Zaha Hadid
Architects
& Leonhardt,
Andra und Partner
terve
megosztott
2. helyezett











Lavigne &
Chéron
Architectes
& Greisch
terve
megosztott 2. helyezett





Pont-Terv Zrt.
& A.D.U. Építész Iroda Kft.
megvételre ajánlott terve





Speciálterv Kft.
& Pipenhaber
Consulting Engineers
& Bright Field
Studios Ltd.
megvételre ajánlott
terve







Knight Architecture & Ove Arup
megvételre ajánlott terve



CÉH Zrt.
terve



BUDAPEST ÚJ IKONJA







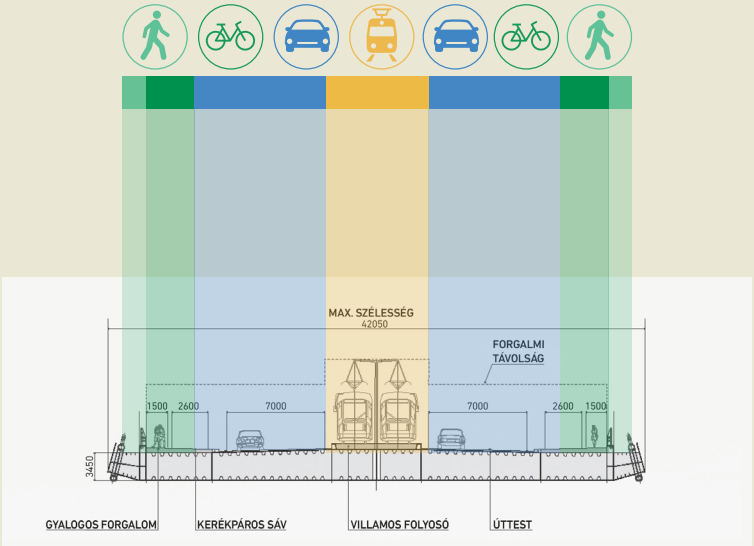
A 17 benyújtott pályázat közül a szakmai zsűri 2018 áprilisában választotta ki a rotterdami Erasmus hidat is megálmodó holland UNStudio és a brit Buro Happold Engineering alkotta tervezői konzorciumot, akik egy olyan 2×2 forgalmi sávos, villamosközlekedésre is alkalmas híd terveit vetették papírra, amely egyszerre egyedi és elegáns, mégis dinamizmust és erőt sugárzó.



Az ötnyílású híd két aszimmetrikus geometriájú, hátradöntött pilonból, egy 246 m támaszközű hajóút feletti medernyílásból, két 111 m támaszközű szélső nyílásból és két 29 m támaszközű parti nyílásból álló ferdekábeles híd. A híd az átlagos sodorvonallal 73°-os, a nemzetközi hajóút kijelölt tengelyével 69°-os szöget zár be, így a híd ferde kialakítású, bal ferdeségű. A szerkezet teljes hossza összesen 526 m.



A hídon mindenki kényelmesen közlekedhet majd. Az irányonként két közúti forgalmi sáv mellett középen helyet kap a villamos, és mindkét oldalt biztosított a kerékpáros közlekedés biztonságosan elválasztva a gyalogosoktól, akik több kilátóponton is gyönyörködhetnek a gyönyörű városi panorámában.



FŐ TERVEZÉSI PARAMÉTEREK

GYALOGOSSÁV
- 2 x 1,5 m széles gyalogossáv a híd két oldalán
- a pilonoknál kilátóterület

KERÉKPÁROS SÁV
- 2 x 2,6 m széles kerékpárút a híd két oldalán

TÖMEGKÖZLEKEDÉS-SÁV
- 2 x 3,5 m tömegközlekedési sáv
- 50 km/h tervezési sebesség

FORGALMI SÁV
- 2 x 3,5 m széles forgalmi sáv a híd két oldalán

HAJÓZÁS
- 180 m széles hajózási űrszelvény a medernyílás alatt
- 9,5 m magas hajózási űrszelvény a legnagyobb hajózási vízszint felett

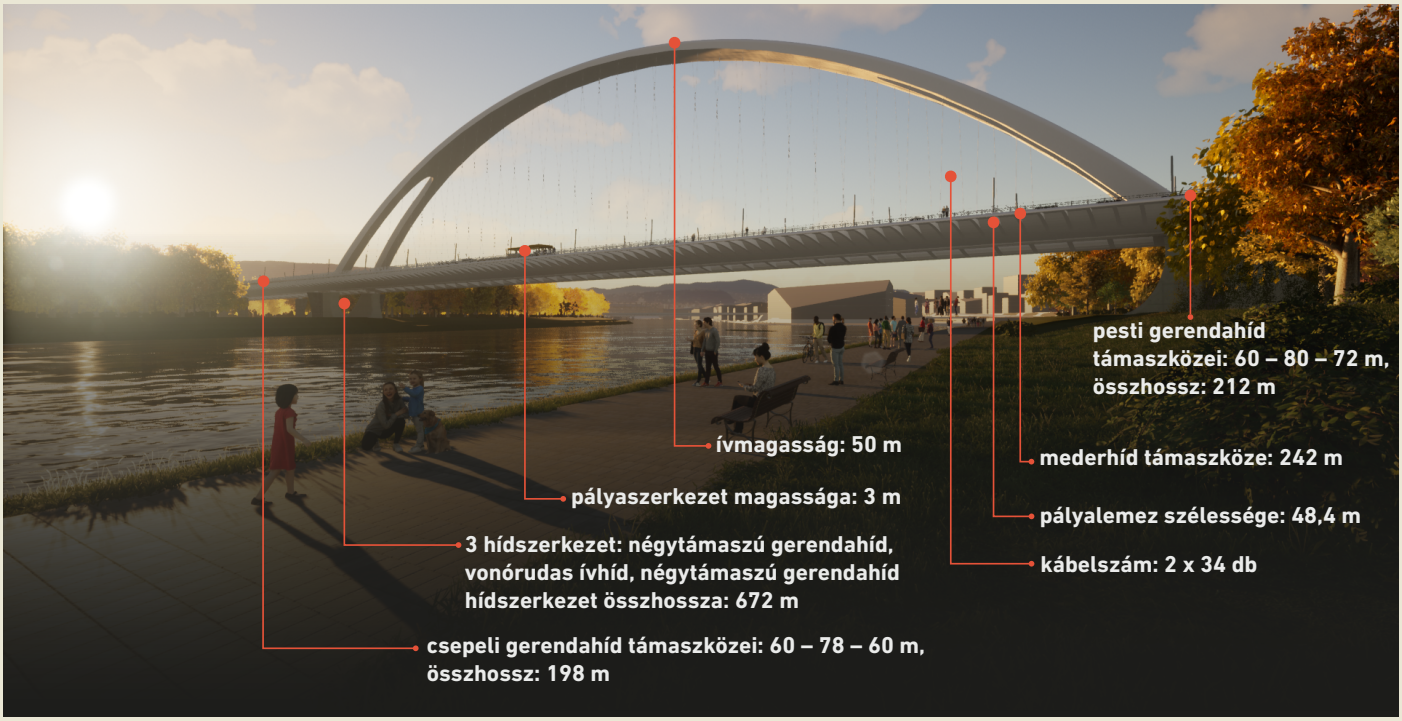


A RÁCKEVEI-DUNA-ÁG ÚJ ÉKKÖVE





A Soroksári-Dunán átvezető híd ugyanolyan érdekes lesz építészetileg, mint a főág fölötti párja. A kisebbik Duna-ágra a budapesti tervezők (Főmterv) egy ívhidat terveztek. A Ráckevei (Soroksári-)Duna-ág (RSD) felett átívelő, 672 méter hosszú hídszerkezet valójában három hídból tevődik össze. A csepeli oldalon egy 198 méter hosszú, négytámaszú gerendahíd, a folyó felett egy 262 méter támaszközű vonórudas ívhíd, míg a pesti oldalon egy 212 méter hosszú, négytámaszú gerendahíd létesül. A hídon 2x2 forgalmi sáv, kétoldali gyalogosjárda és kerékpárút, valamint a hídtengelyben a kétvágányú villamospálya kap helyet.



A híd építészeti különlegességét az áttört pályaszerkezet adja. A pályatest mindhárom híd esetén azonos kialakítású, kizárólag a megtámasztások változnak. A parti hidak pályatestét karcsú vasbeton pillérek támasztják alá, míg a mederhíd pályája a felsliccelésekből kiemelkedő 50 méter magas ívre van felfüggesztve. A pályatest két, egymástól 20 méterre lévő acél főtartóból és a közöttük 6 méterenként kiosztott kereszttartókból áll össze. A főtartók az útpálya alatt helyezkednek el, egyik az északi, másik a déli oldalon. A kereszttartók fölött egy harmadik útpálya is helyet kap, ezen fognak a villamosok közlekedni. Az igen vékony pályaszerkezet csupán 3 méter magas, míg a szélessége közel 48 méter. A jelentős szélességi méret ellenére a hídpálya alatt mégsem lesz sötét, köszönhetően az útpályák között 2x6 méter széles felslicceléseknek. Így a csepeli oldalon létesülő közpark felett áthaladó hídpálya alatt is világos marad a tér, ahogy a folyóágat átívelő mederhíd alatt futó evezőspályán is. A pesti oldali gerendahíd pályáján villamosmegálló létesül közvetlen átszállókapcsolatot adva a megújuló, Kálvin térig közlekedő hévvel. A peronnak, a levezető lépcsősoroknak és lifteknek ugyancsak a teljes híd hosszában végigfutó áttörés ad majd helyet. A pályatest alulról nézve íves kialakítású lesz. A konzolos járdalemezek, a zárt szekrénykeresztmetszetű acél főtartók és a közöttük lévő I keresztmetszetű kereszttartók hullámvonalat formáló kialakítása a teljes 659 méteren egységesen végigvonul.

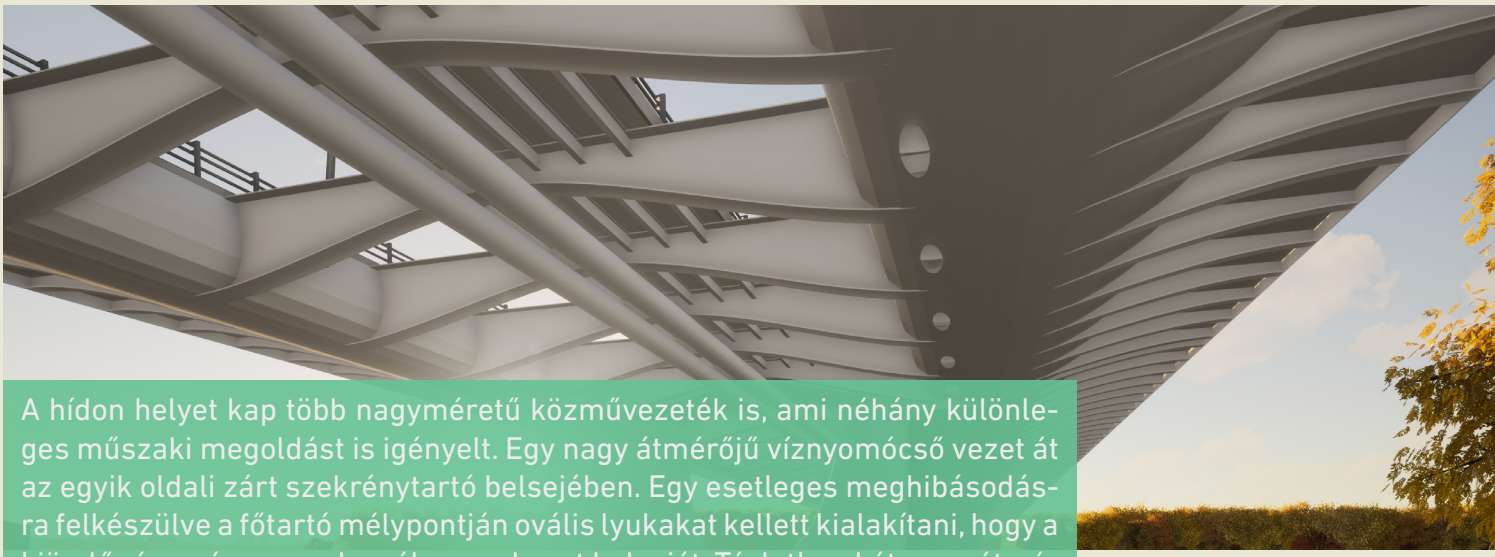




A híd másik különlegessége maga az ívszerkezet. Az 50 méter magas, fehér színű, döntött acélívek a parti vasbeton pillérekből emelkednek ki. A pillér alakja keresztirányban „U” alakot formál, míg hosszirányban az ív alsó és felső vonalának ívelt meghosszabbítása. Oldalnézetben az ívet alkotó felső él egy inflexión keresztül a terepszinthez, mint vízszintes érintőhöz tart. Az alsó él egy nagyobb görbülettel visszakanyarodik a folyó felé. Az ívszárak a pálya felsliccelésein keresztül emelkednek ki, majd közel 35 méteres magasságban eggyéolvadnak. A zártszekrény-keresztmetszetű acélívek hordják a pályaszerkezetet, ezek között az oldalanként 34 függesztőkábel teremti meg a kapcsolatot 6 méteres osztással. A sűrű kábelkiosztásnak köszönhetően a kábelátmérő csekély, kézzel átfogható méretű.







A hídon helyet kap több nagyméretű közművezeték is, ami néhány különleges műszaki megoldást is igényelt. Egy nagy átmérőjű víznyomócső vezet át az egyik oldali zárt szekrénytartó belsejében. Egy esetleges meghibásodásra felkészülve a főtartó mélypontján ovális lyukakat kellett kialakítani, hogy a kiömlő víz ne árassza el a pályaszerkezet belsejét. Távlatban két nagy átmérőjű távhővezeték elhelyezéséről is gondoskodni kell, ezek a villamospálya alatt lesznek felfüggesztve. A csővezetékek vizsgálatához és karbantartásához egy a hídtengelyben végighaladó kezelőhidat fognak használni, amely a villamospálya alatti I tartókra függesztett sínrendszeren halad majd.



BUDAPEST ÚJ KÖRÚTJA



A TERVEZÉS ALAPELVEI



Az Új Duna-híd megépülésével Budapest új körútja is létrejöhet. Olyan új, a külső kerületeket összekötő gyűrűs kapcsolat jön létre, ami lehetővé teszi e kerületek között a gyorsabb közlekedést, emellett lehetőséget nyújt a belváros elkerülésére is azok számára, akik egyébként nem keresnék fel a belső területeket. Budapest városszerkezetében meghatározóak ezek a gyűrűs kapcsolatok, a Kiskörút, a Nagykörút, a Hungária gyűrű mind ilyen logikán szerveződik, a külső kerületek között viszont feltűnően hiányoznak a körutak.

Az új körút egy városias környezetben vezetett humanizált főút lesz. Az út minden közlekedő számára kényelmes és gyors eljutási lehetőséget biztosít. A közúti sávok mellett helyet kap a kétvágányú busszal járható villamospálya, a mindkét oldalt kialakított, az autóktól és a gyalogosoktól elválasztott kerékpárút, a gyalogosoknak fenntartott kényelmes járda és a terület egyharmadát kitöltő zöldfelület, fasorokkal, hosszanti parkokkal.

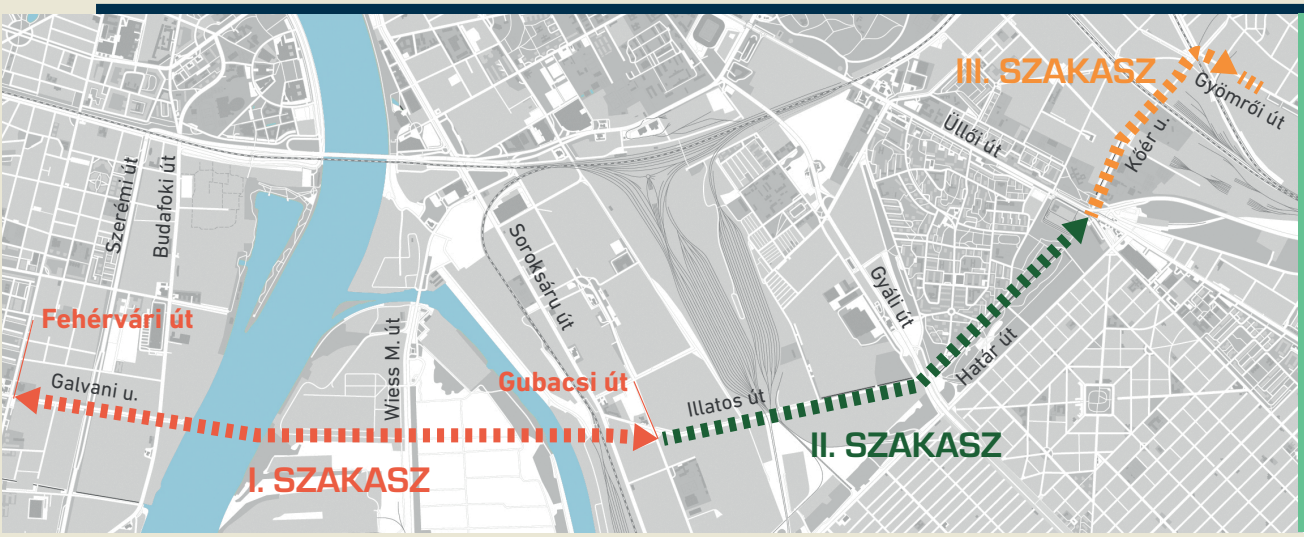
A körútvonal kapacitása szabályozott lesz. Nem fogad be több forgalmat az Egér út irányából, mint amennyi ma érkezik arról. Ezt ma is szabályozza a Kőérberki útnál lévő jelzőlámpa, ahogy beljebb a Péterhegyi útnál lévő lámpák is. Ezekkel biztosítható, hogy távlatban se érkezzen több autó.

A körút több helyen kordonként is üzemel, azaz szintbeli jelzőlámpás csomópontjaival szabályozható, hogy mennyi autó haladhat a belváros irányába. Így készülnek a jelzőlámpa-programok és a forgalmi-sáv-méretezések a Szerémi, illetve a Budafoki útnál és a Weiss Manfréd útnál.

Ugyancsak a jelzőlámpa-programok felelősek azért, hogy **a körút vonalában a kocsisor zöldhullámmal haladhasson**. Így nincs meg-megálló, helyben pöfögő forgalom. A csomópontokban a kanyarodó- és egyenesen haladó sávok számát is eszerint határoztuk meg.

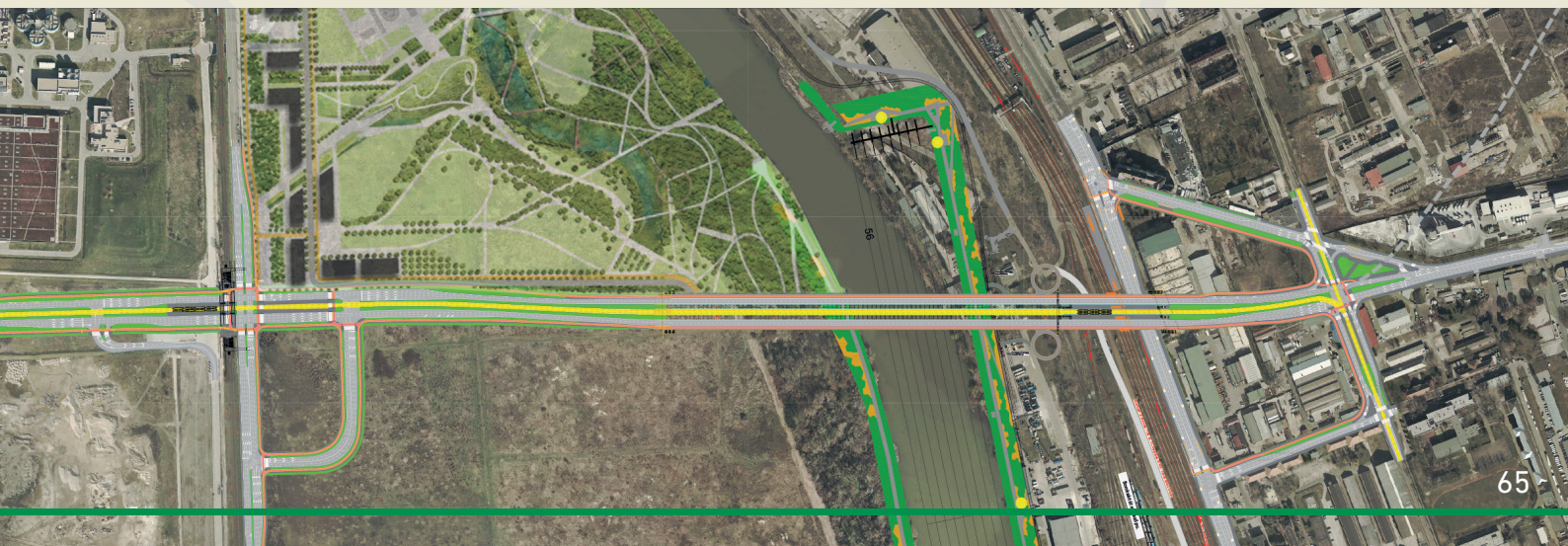


AZ ÉPÍTÉS SZAKASZOLÁSA, ÜTEMEZÉSE



Első ütemben az úgynevezett I. szakasz kiépítésére kerül sor a Fehérvári út és a Gubacsi út közötti szakaszon.
Második ütemben, a nyomvonal tisztázását követően épülhet meg a II. szakasz a Gubacsi úttól az Üllői útig.
A III. szakasz a Kőér utca fejlesztését foglalja magába az Üllői út és a Gyömrői út között, a vasútvonal külön szintű keresztezésével.
Előkészítése a Repülőtéri gyorsforgalmi út fejlesztése keretében zajlik, de ennek a szakasznak a megépítése a projekt részeként megvalósulhat.

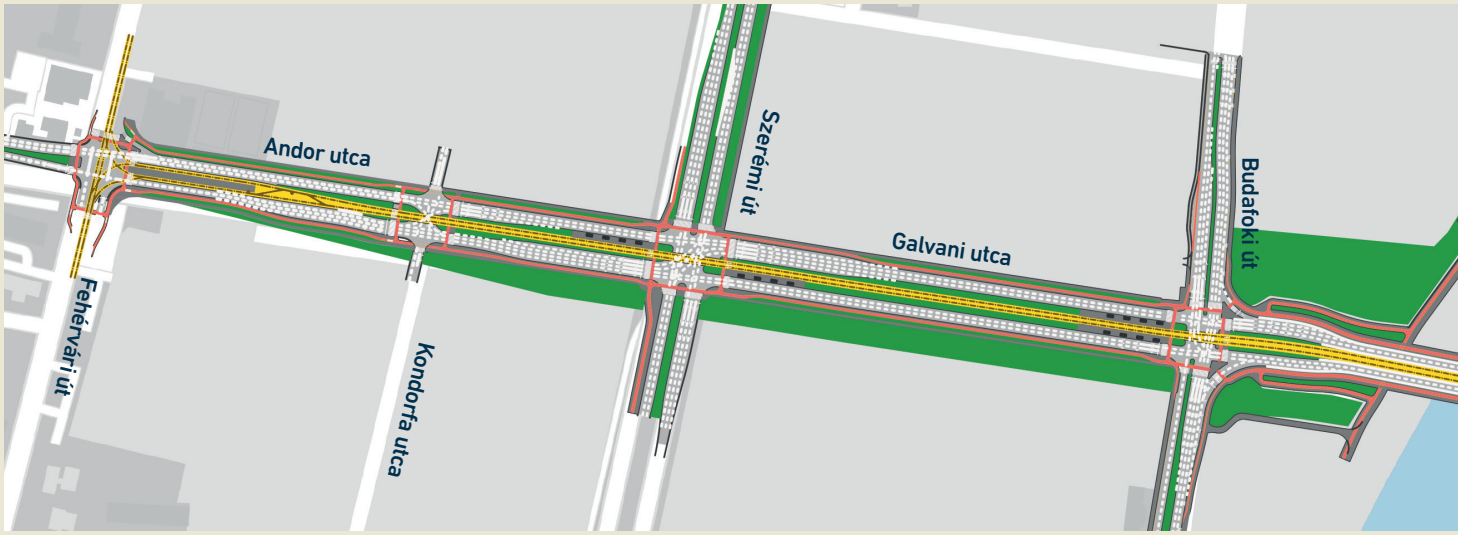
Egy ekkora beruházás esetében természetes, hogy gyakran több ütemben épül. A tervek szerint első ütemben a dunai átkelők és a szorosan hozzájuk tartozó útkapcsolatok épülnek meg. Ez az úgynevezett I. szakasz, amely így a Fehérvári út és a Gubacsi út között jelenti a körút kiépülését. Folytatásként a II. szakasz az Üllői útig teremt majd kapcsolatot. Ezen a szakaszon még nem született végleges döntés a Határ út mentén vezetett út pontos nyomvonaláról és a műszaki megoldásról. Egy másik projekt keretében ugyanakkor a Budapest Fejlesztési Központ és a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. megkezdte a Kőér utca fejlesztésének az előkészítését is, ennek végcsomópontján a ceglédi vasútvonal külön szintű keresztezésével ér véget az új körút déli szektora. Folytatására pillanatnyilag nincsen törekvés. Elsőbbséget élvez az északi szektor előkészítése az Aquincumi hídhoz kapcsolódóan.
Amíg az új körút Üllői útig tartó szakasza nem épül meg, addig a Gubacsi útnál létesül ideiglenes végcsomópont, ez biztosítja a forgalom levezetését. A két szakasz együttes átadása biztosíthatja Dél-Budapest meglévő sugárirányú főútvonalai között a gyűrűirányú hálózati kapcsolatot. Erre van szükség ahhoz is, hogy a Újbuda–Csepel–Ferencváros barnamezős térségei megindulhassanak a nagyvárosias átalakulás felé.
Az I. szakasz műszaki tartalma kapcsán jelenleg vitás kérdés nem ismert, bár a fővárosi közútkezelői hozzájárulás kiadására még nem került sor. A II. szakasz nyomvonaláról és pontos műszaki tartalmáról önkormányzati döntés még nem született, így a szakaszt a megvizsgált változatokon keresztül tudjuk bemutatni. További információ: www.budapestujkorutja.hu



I.szakasz: a Fehérvári út és a Gubacsi út közötti szakasz kialakítása

Az Andor utca folytatása

A tervezett átépítés az Andor utca folytatásaként, a Galvani utca vonalában kezdődik a Fehérvári úti kereszteződés átépítésével. A Galvani utca mentén nem csupán az útburkolatok felújítására kerül sor. A beruházás keretében a Galvani utca teljes közterületi szélességének rendezése is megtörténik.



A keresztmetszeti elrendezés és a csomópontok kialakításánál elsődleges szempont volt az **élhető, városias utcakép** megteremtése, amely nem csupán a tömegközlekedés és a közúti forgalom lebonyolítását szolgálja, hanem elegendő teret ad **fasorok, zöldfelületek létesítésére**, valamint a **gyalogosok és kerékpárosok** igényeit is kielégíti. A Galvani utca déli oldalán egy 20 m széles parksáv kialakítása javítja a kelenföldi lakótelep Duna-parti kapcsolatait.

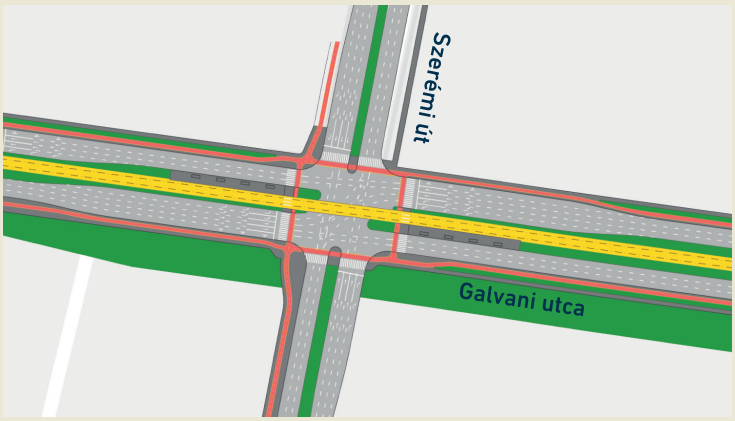
A Kondorfa utca és a Budafoki út között

Kondorfa utca



A körút budai szakaszán **négy fasort alakítunk ki** a középen vezetett villamospálya és a közút, valamint a kerékpárutak és a járdák között. Ezeken felül a Kondorfa utca és a Budafoki út közötti szakaszon, a Galvani utca déli oldalán egy körülbelül **20 méter széles zöldsáv** is helyet kap. A park belső funkcióit a XI. kerületi Önkormányzattal együttműködésben fogjuk kialakítani.

A rendezett járdák és új zöldfelületek mellett **a kerékpárosok a közúti forgalomtól és a gyalogosoktól is elválasztva irányhelyes kerékpárutakon közlekedhetnek**. A megfelelően széles és egyenes vonalvezetésű új Galvani utca közterületi határait a XI. kerületi Önkormányzattal közösen alakítottuk ki.



A körút vonalában a jelzőlámpaprogramok összehangolásával biztosítható, hogy a híd irányába és a híd felől érkező, egyenesen haladó forgalom zöldhullámban közlekedjék. Ezzel egyszerre teremtjük meg, hogy az úthálózat képes legyen a forgalom elvezetésére anélkül, hogy külön szintű csomópontokat, a városképet rontó autós alul- és felüljárókat kellene építeni. Kihasználva a párhuzamosan futó Szerémi és Budafoki út adottságát a körútról az észak-déli irányú balra kanyarodó kapcsolatokat a Szerémi úti jelzőlámpás csomópontnál alakítjuk ki, míg a körutat, illetve hidat kereső forgalom a Budafoki útnál tud balra felkanyarodni. A Galvani utca melletti, ma még kihasználatlan területek a jövőben várhatóan átalakulnak, beépülnek. Ezek megközelíthetőségét a Kondorfa utcánál kialakított jelzőlámpás csomópont biztosítja majd.

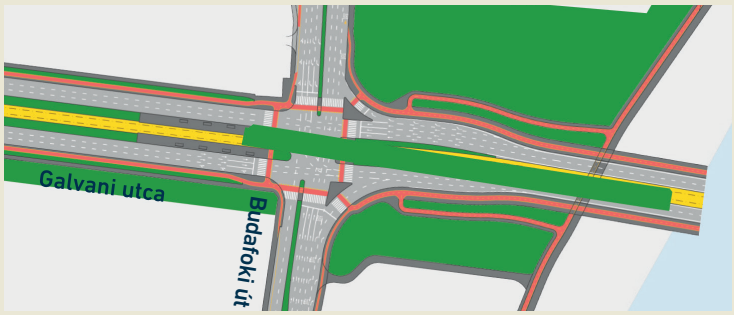
Három új villamosmegálló Budán

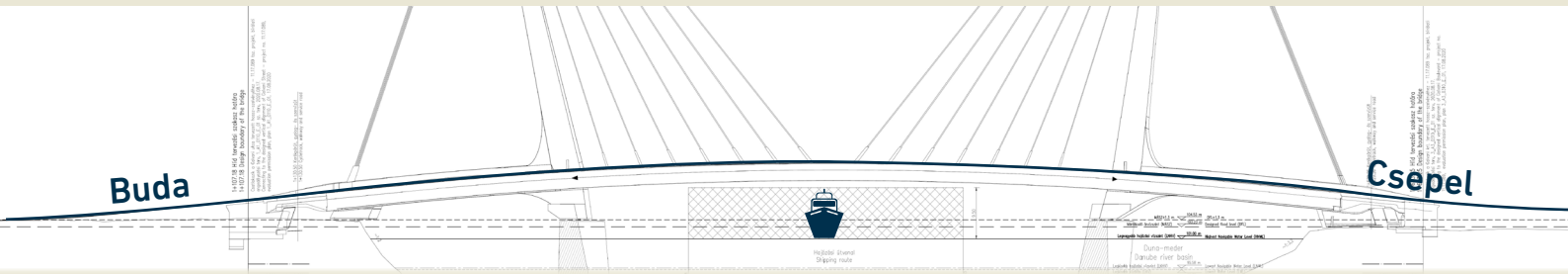


Az új villamosvonalnak **három új budai megállója** lesz, rendre a sugárirányú főutak kereszteződéseiben: a Budafoki útnál, a Szerémi útnál és a Fehérvári útnál. Utóbbinál kiépül mind északi, mind déli irányban a kapcsolat a Fehérvári úti villamosvonallal. Ezzel a pesterzsébeti villamosok rugalmasan integrálhatók a budai hálózatba.

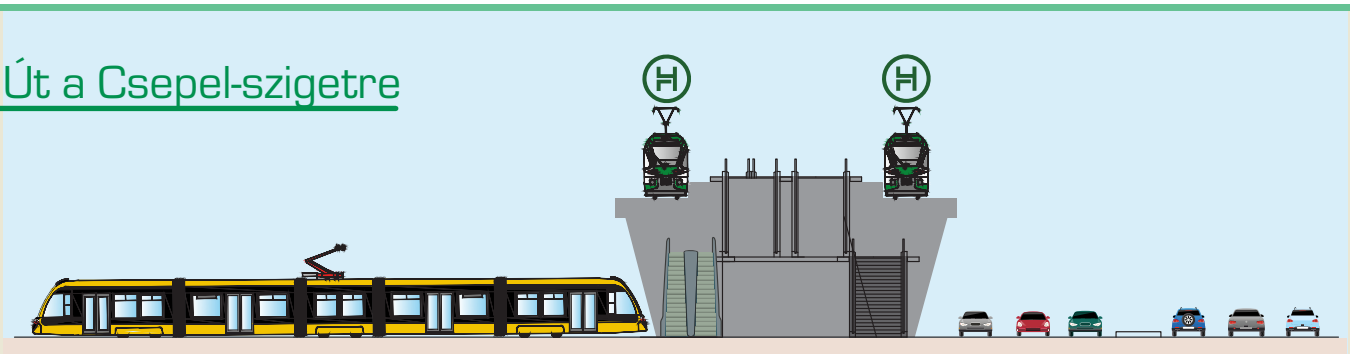
A Budafoki úti csomóponttól

Az Új Duna-hídra vezető útpálya a Budafoki úti csomóponttól elkezd emelkedni, hogy a Duna hajózási űrszelvénye fölé érjen, majd ezt követően a Csepel-szigetig ismét leereszkedjen a terepszintre.

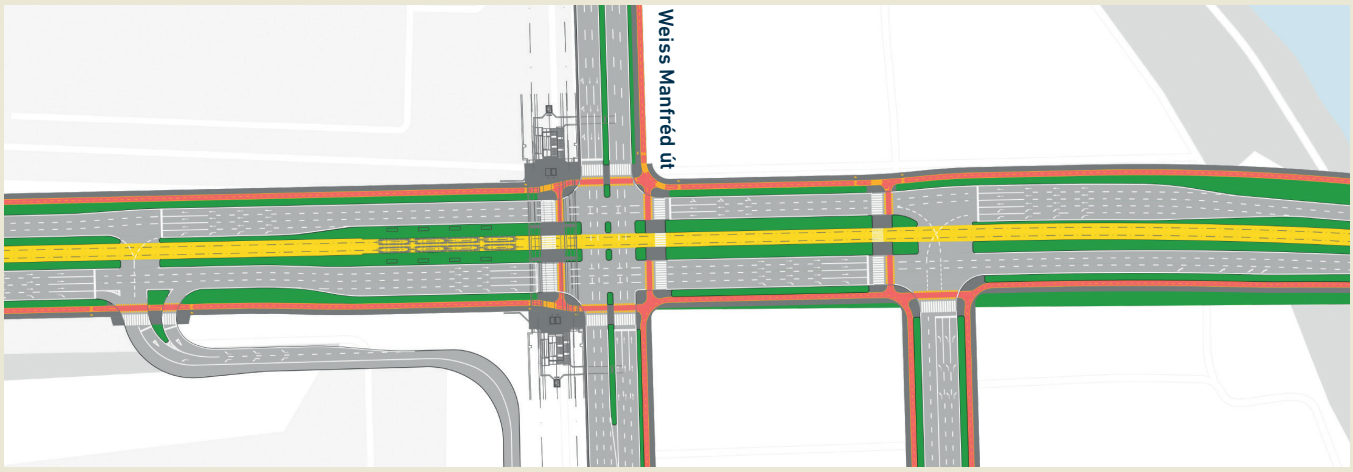




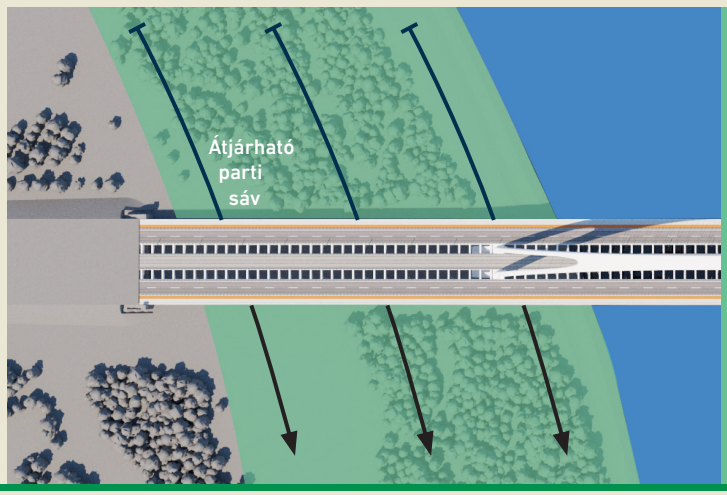
Út a Csepel-szigetre



A Csepel-szigetre a Szabadkikötő és a szennyvíztisztító telep közé eső területen érkezik meg az út, hogy folytatásában elérje a Weiss Manfréd utat. A Weiss Manfréd út két oldalának terepszintje jelentősen eltérő. Ezt az adottságot is kihasználva úgy alakítottuk ki a csomópontot, hogy a hévvonal pályája kissé megemelve a körút fölött halad keresztben, míg az útpályák az alacsonyabban fekvő terepszintet követik. Az utak keresztezésében jelzőlámpás csomópontot alakítunk ki széles gyalogátkelőhelyekkel, villamosmegállóval és biztonságos kerékpárút-átvezetésekkel. A H7 hévvonal fejlesztésével **új megálló épül** az út fölött átívelő hídon, amelyről liftek és mozgólépcsők biztosítanak akadálymentes átszállókapcsolatot.



A Csepel-szigeten áthaladó szakaszon is legalább 3 méter széles **zöldsávokat** alakítunk ki a közút és a villamospálya elválasztásánál, valamint a gyalogos és kerékpárút irányába is. Az út mindkét oldalán kellően széles **kétirányú kerékpárutat** terveztünk, ez jól kapcsolódhat az ide tervezett **közpark** belső hálózatához. A Weiss Manfréd úttól keletre eső területen a csepeli szigetcsúcstól kezdődően, végig a Ráckevei-Duna mellett **új, parkosított közterület** jön létre. A közpark kerékpáros megközelíthetősége mellett a park közútról is elérhetővé válik, ezzel az ide látogatók kerékpáros, gyalogos és közösségi közlekedés mellett közútról is elérhetik a parkot. Annak érdekében, hogy a körút ne vágja el sem vizuálisan, sem fizikai valójában ezt az újonnan létrejövő zöldfelületet, az útpályát már jóval a Duna-ág előtt megemeljük, és hídra helyezzük. Három egyenként 60+78+60 méter fesztávolságú parti nyílás biztosítja a sétány és a park elegáns átvezetését.

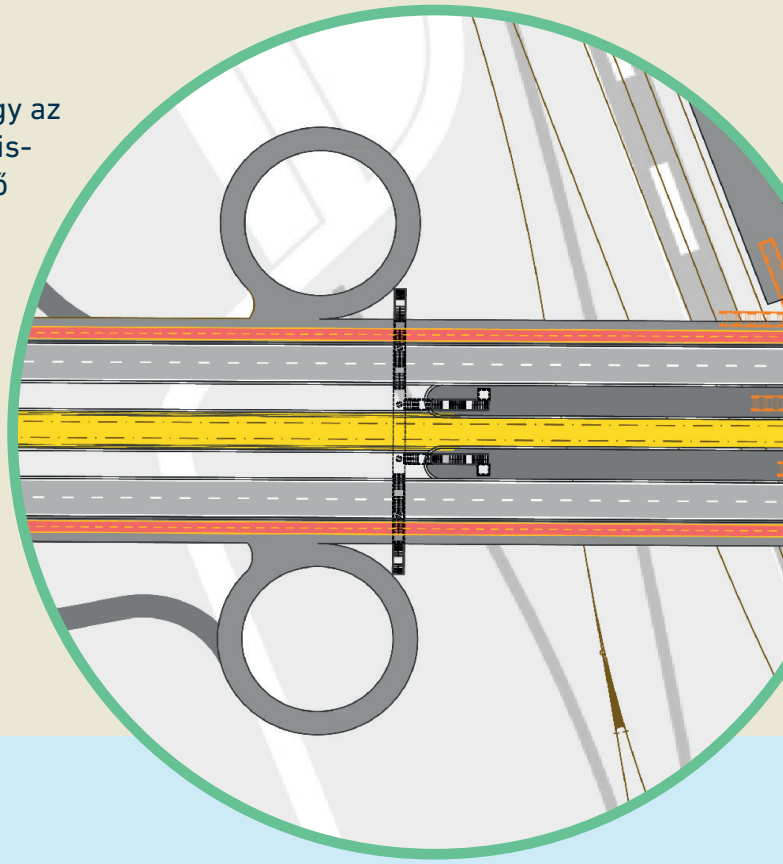


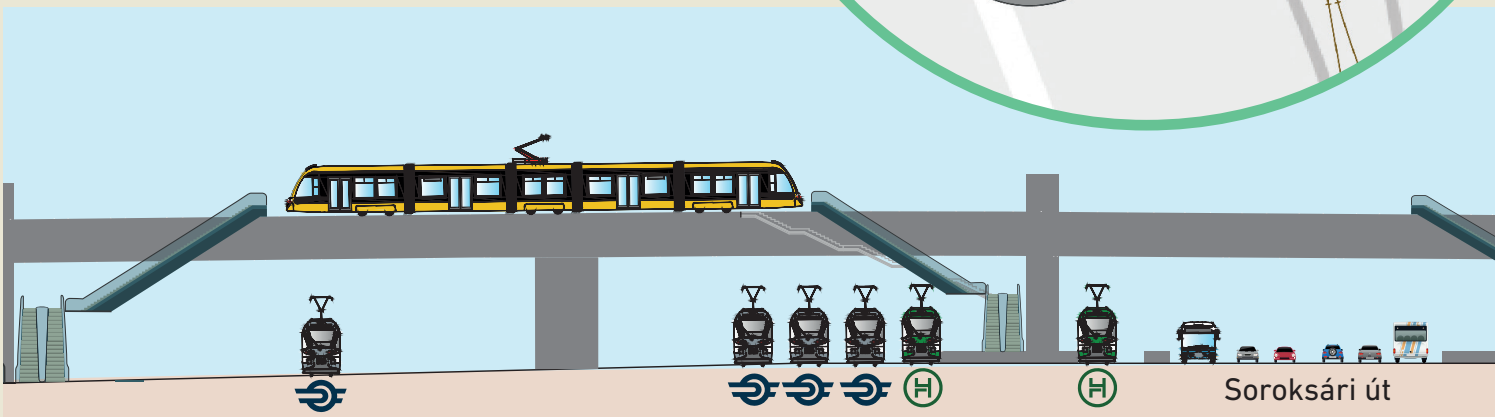




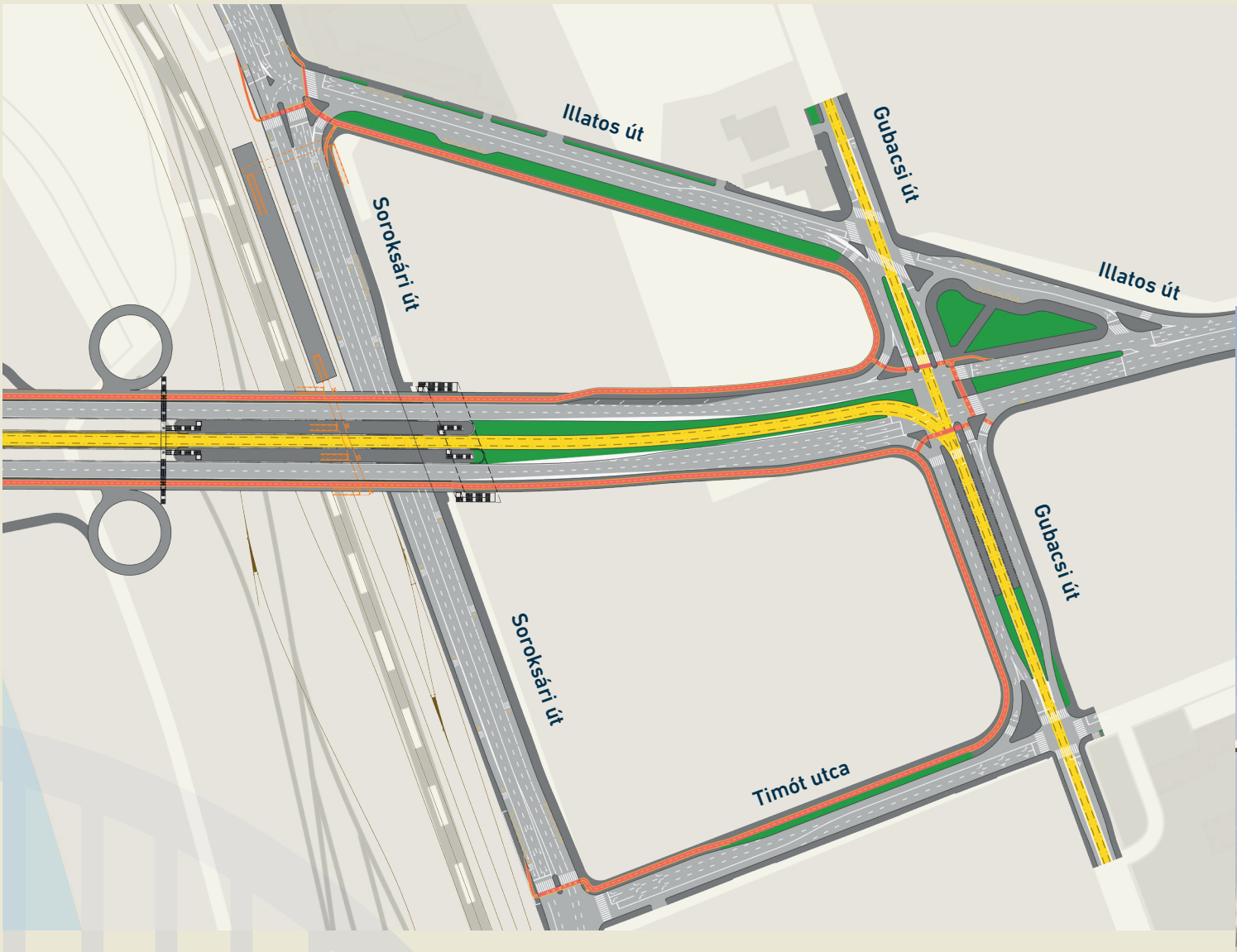
A híd eléri a Gubacsi utat

A körút a terepszintet a Gubacsi útnál éri el, hogy az Illatos út felé vegye az irányt. A Duna-parttól kissé eltávolodva alakítottuk ki a vízparton vezető **EuroVelo 6 kerékpárút** és az új körút mindkét oldalán vezető kerékpárút hálózati kapcsolatait. A magasságkülönbség leküzdését két spirálrámpa oldja meg. A H6 hévvonal a fejlesztését követően a Kálvin térig fog járni, ezért fokozott figyelmet fordítottunk arra, hogy a keresztirányú villamos és a belváros irányú gyorsvasút között minden igényt kielégítő, **akadálymentes átszállókapcsolat** jöjjön létre. Ezt szem előtt tartva helyeztük el a híd pilléreit és pozícionáltuk a villamosmegállót.





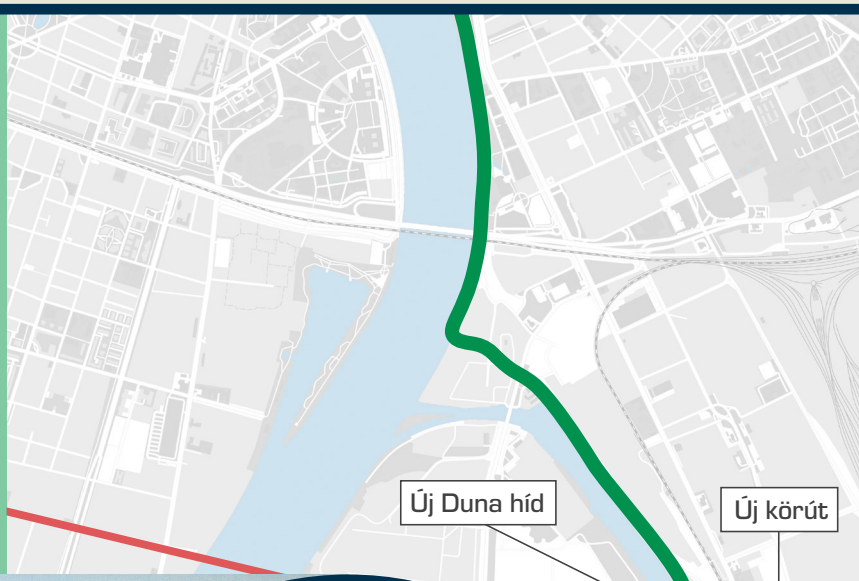
A Soroksári út vasúttal átellenes oldalán alakul ki a hídfőcsomópont. Annak érdekében, hogy a hídfő térsége később városias jelleggel épülhessen be, **kerültük a hosszú fel- és lehajtórámpákat**. Helyettük a környező utcahálózat biztosítja a kapcsolatot a Soroksári úttal. A hídfőcsomópont a Gubacsi út – Illatos út keresztezésébe került. A forgalmat levezető utcák faltól-falig átépülnek az Illatos út és a Timót utca, valamint a Gubacsi út érintett szakaszán. Ezzel **széles zöldsávok** és a **kerékpáros infrastruktúra** is helyet kap. Az érintett szakaszokon ehhez a telekhatárok rendezésével kell számolni.



A körút az Illatos úton folytatódik, annak 2x2 forgalmi sávos szélesítése mellett. Amennyiben a folytatás nyomvonala és pontos műszaki tartalma kapcsán nem születik döntés, a Gubacsi úti csomópont ideiglenes végcsomópontként működik. Ekkor átmenetileg az Illatos út meglévő 2x1 forgalmi sávos útpályájához csatlakozva ér véget a körút.

KERÉKPÁROS KAPCSOLATOK

A körút teljes hosszában kétoldalt kiépülő, biztonságosan használható, gyalogos és autós forgalomtól egyaránt elválasztott kerékpárutak csatlakozni fognak a főváros és a kerületek kerékpárhálózati fejlesztéseihez.
Budán a Duna-parton, és a Csepel-sziget északi-déli területén is más beruházás keretében megvalósítandó, észak-déli irányú kerékpárút-nyomvonalak kiépítését irányozzák elő a kerületi szabályozási tervek, ezekhez az Új Duna-híd hídfőinél a rámpás kapcsolatot már most biztosítjuk.





A Ráckevei-Duna pesti oldalán vezet a – későbbiek során szintén egyéb beruházás keretében megvalósuló – EuroVelo 6 kerékpárút, amellyel közvetlen kapcsolatot biztosítunk a híd mindkét oldalánál. A Gubacsi úti csomópontnál a jelenlegi kerékpáros infrastuktúrához kapcsolódnak a kerékpárutak nyomvonalai. A budai oldalon egy másik beruházás keretében a Kelenföldi Duna-parti sétány kerékpáros infrastruktúrájának kialakítása során kiemelt szempont a meglévő hálózathoz való kapcsolódás: a kerékpáros forgalom észak-déli továbbvezetése és az Új Duna-híd budai hídfőtéri kapcsolatai az EuroVelo szolgáltatási szintnek megfelelő kialakítással kerülnek megtervezésre.

ZÖLDFELÜLETEK

Az új körút I. szakaszának területén
~ 38 800 m² zöldfelület alakítható ki, amelynek
- ~ 30% -án ültethetők fák,
- ~ 30-40% -án telepíthetők cserjék,
- ~ 40-50% - füvesíthető.

38 800 m² rendezett zöldfelület



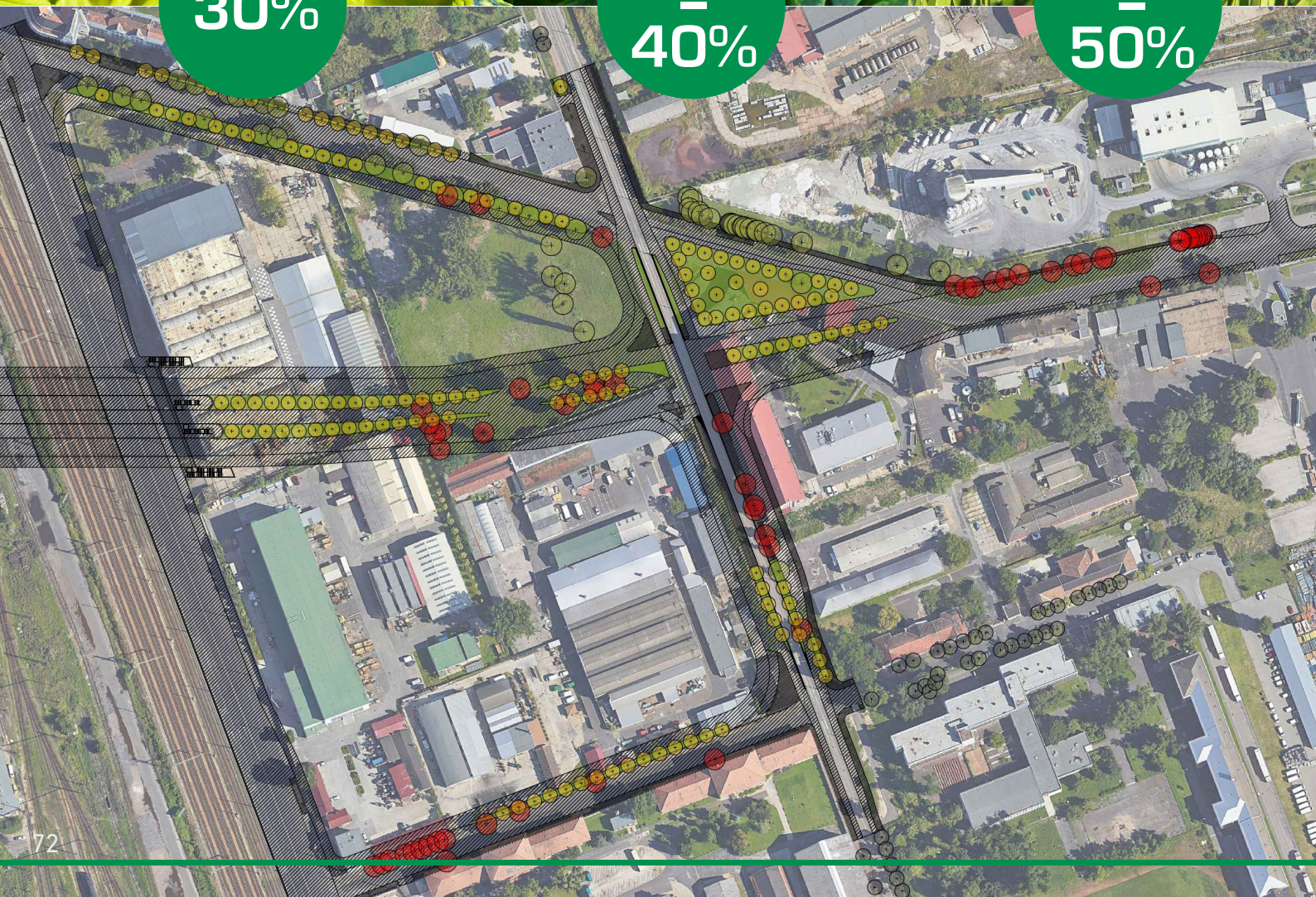
30%



30% – 40%



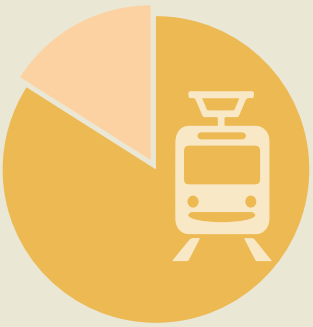
40% – 50%



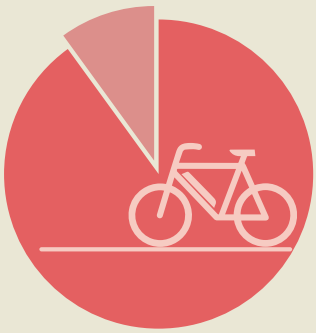
MIT MONDANAK AZ ÉRDEKELT POLGÁROK?

A híd megépítése az egész várostérség érdeke. Ugyanakkor a beruházás máshogy érinti azokat, akik közlekednek majd rajta, és máshogy azokat, akik az Újbuda központjához közelebbi területeken vagy a belvárosban a forgalomcsillapító hatásait tapasztalhatják majd meg. A harmadik csoportot azok képezik, akik az úthálózat közvetlen környezetében élve jelenleg még sok kérdést, aggályt fogalmaznak meg a beruházással kapcsolatban. Annak érdekében, hogy ezekre az eltérő álláspontokra rávilágítsunk, és mindenkinek lehetőséget adjunk arra, hogy véleményt nyilvánítson, a Budapest Fejlesztési Központ 2020 szeptemberében kérdőíves felmérést végzett a Galvani utcai hídról és úthálózatáról. Ez a felmérés többek között arra kereste a választ, hogy mekkora a támogatottsága a híd révén a belváros forgalomcsillapításának, mit gondolnak a kitöltők az új hídra tervezett villamosvonalról és kerékpárutakról, és hogy milyen feltételek mellett hajlandóak fenntarthatóbb utazási módot választani. A válaszadóknak lehetőségük volt a fejlesztés budai, csepeli és pesti szakaszához javaslatokat fűzni, illetve térképen is jelölni az észrevételeiket. Összesen 5459-en szóltak hozzá a beruházáshoz.

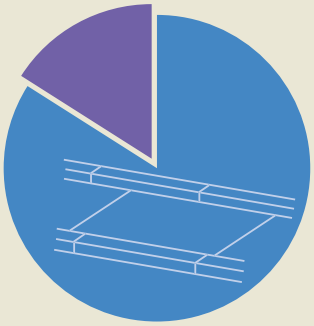
A tervezés során kiemelt cél, hogy a kapcsolódó úthálózat városias arculatot kapjon, a térség a közlekedésfejlesztés után élhetőbbé váljon. Ezt az irányt megerősítették a válaszadók is.



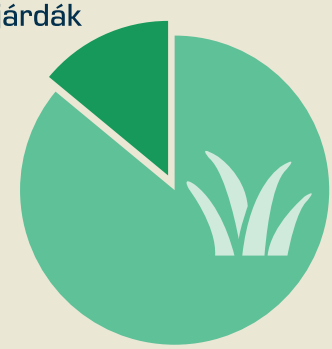
84%
egyetért a villamos szükségességével



90%
egyetért a kerékpárút kialakításával



84%
egyetért a széles járdák megvalósításával



86%
az út menti zöldsávok kialakítását is támogatja

a válaszadók 84%-a teljes mértékben egyetért a belváros forgalomcsillapításának szükségességével

%

A válaszadók túlnyomó többsége egyetért a híd megépítése kapcsán a belváros forgalomcsillapításának szükségességével függetlenül attól, hogy milyen közlekedési módot használ. A leggyakrabban autóval utazók 82 százaléka, a tömegközlekedést választók 85 százaléka, az elsősorban kerékpározók 92 százaléka, míg a főként gyalogosan közlekedők 85 százaléka ért egyet teljes mértékben a belvárosi forgalom csökkentésére irányuló törekvésekkel.

a válaszadók 47%-a változtatna közlekedési szokásain a belváros tehermentesítéséért

Azzal kapcsolatban, hogy hajlandó lenne-e változtatni a közlekedési szokásain a belváros tehermentesítéséért, a válaszadók 47 százaléka állította, hogy ez elfogadható számukra, de csak akkor, ha ez a változás nem jár érdemi kényelmetlenséggel vagy hosszabb utazással. 17 százalékuk már szinte most is csak fenntartható módon közlekedik, míg a kitöltők 16 százaléka akár kényelmetlenséget is hajlandó lenne vállalni a belső kerületek forgalmának csökkentéséért.

a Duna közelsége nagy érték

A beruházás egyes területeihez külön is hozzá lehetett szólni. A budai szakasznál sokan jelezték, hogy a Duna közelsége nagy értéke a területnek, és biztosítani kell, hogy a városlakók megközelíthessék a partot. Gyakran merült fel, hogy a terület várhatóan felértékelődik, fejlesztési potenciálja növekszik. Ezért különösen figyelni kell arra, hogy a jövőben megfelelő legyen az intézményi ellátottság, és az itt lakóknak és dolgozóknak ne kelljen elhagyniuk a területet azért, hogy hozzájussanak az olyan alapvető szolgáltatásokhoz, mint az iskola, óvoda, kereskedelmi egységek vagy a közszolgáltatások.

Meghallva a lakossági jelzéseket a projekthez csatlakozóan, önálló projektként a Duna-parti gyalogos-kerékpáros sétány tervezésének előkészítését is megkezdi a BFK. A dél-budai sétány tervezése során nagy hangsúlyt fektetnek arra, hogy megfelelő kapcsolat alakuljon ki az Új Duna-híddal és a dél budai ingatlanfejlesztések során megépülő lakóparkokkal, így a lakóparkba költözők is igénybe vehetik a gyalogos- és kerékpárutakat.

a tervezett csepeli közparkot támogatják a válaszadók

A csepeli szakasznál a terület adottságaiból kiindulva a javaslatok a meglévő zöldfelületek védelmét, és rekreációs funkciók telepítését emelték ki, a tervezett csepeli közpark kialakítását pedig támogatják a válaszadók. Fontosnak tartják, hogy a tervezett fejlesztés kiemelten foglalkozzon a csepeliek közösségi közlekedési és belvárosi kapcsolataival.

%

a híd akadálymentes és kényelmes kapcsolatot kínáljon a Duna-parti kerékpárúthoz

A pesti szakasznál a legfontosabb hozzászólások a terület jelenlegi állapotára vonatkoztak, és mindenképpen szükségesnek tartanak városfejlesztési célú beavatkozásokat, amelyek javítani tudják a terület közlekedési kapcsolatait, közbiztonságát és élhetőségét. Többen kiemelték, hogy fontosnak tartják, hogy a híd akadálymentes és kényelmes kapcsolatot kínáljon az itt haladó Eurovelo kerékpárúthoz is.

MILYENNEK LÁTJÁK EZT A TERÜLETET A VÁLASZADÓK ÉS MIT JAVASOLNAK?

Buda

> Ma inkább ipari jellegű terület, de 10 év múlva a város magjának széle lesz :-).

A budai szakaszhoz érkezett jellemző vélemények:

- jó városfejlesztési adottságok
- a Duna közelsége a terület legfontosabb értéke
- fejlesztendő a közösségi közlekedési és az intézményi hálózat (óvodák, iskolák, szolgáltatások)

Pest

> A klasszikus rozsdaövezet. Talán ez a fejlesztés is lendít rajta valamit.

A pesti szakaszhoz érkezett jellemző vélemények:

- a terület átfogó rendezést igényel
- nem megfelelő a közbiztonság
- a kerékpáros infrastruktúra fejlesztendő (Eurovelo 6)

Csepel

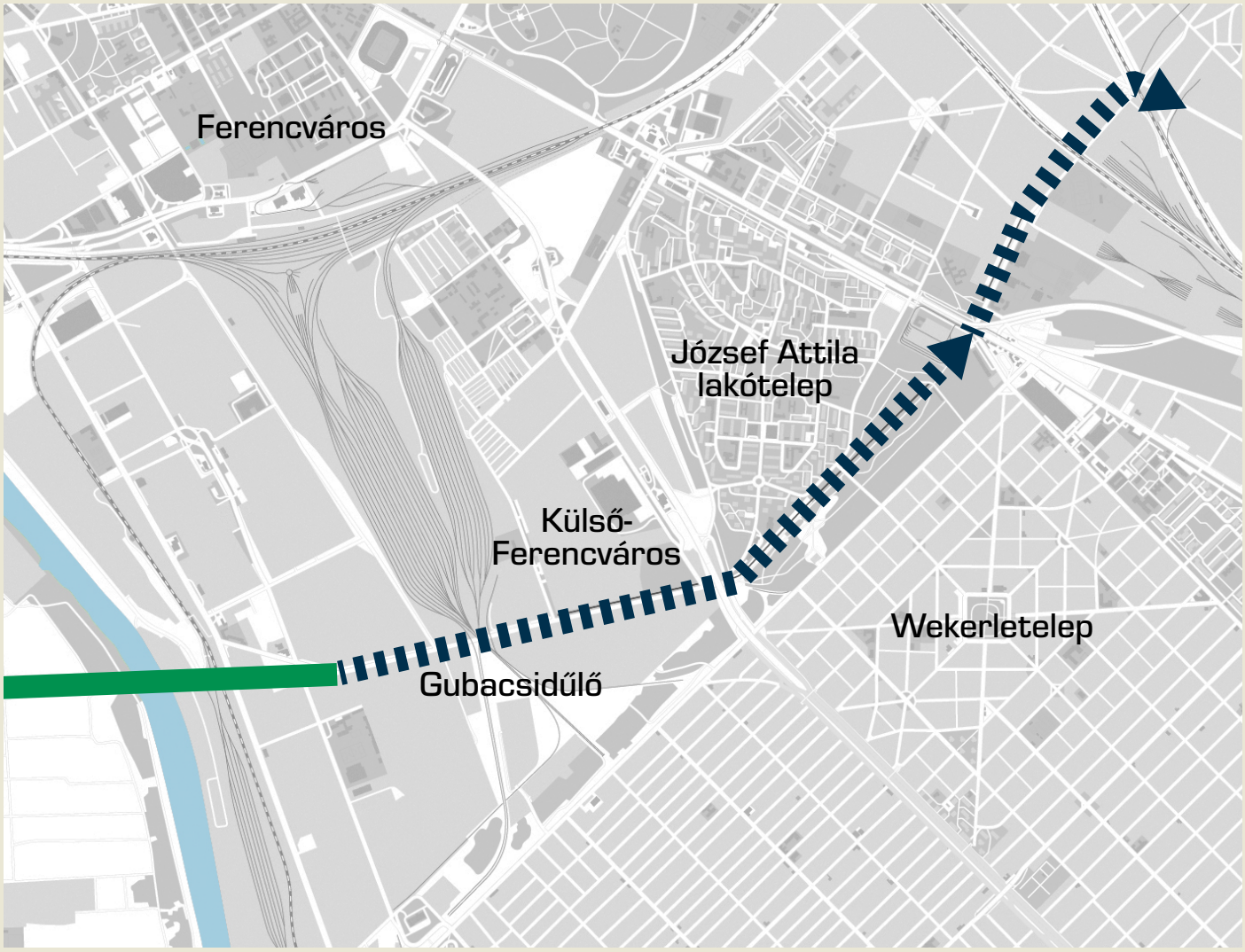
> Zöld és ez vonzó, jó lenne ezt megtartani.

A csepeli szakaszhoz érkezett jellemző vélemények:

- a csepeli közpark kialakítása támogatott
- fejlesztendők a terület közösségi közlekedési kapcsolatai
- javítani kell Csepel kapcsolatait Budapest többi kerületével

II.szakasz: A Gubacsi út – Üllői út közötti szakasz kialakításának vizsgálata

2020. február 27-én a **Fővárosi Közfejlesztések Tanácsa**, a Fővárosi Önkormányzat és a Kormány közös döntéshozó szerve egyhangúan határozatot hozott arról, hogy **támogatja az Új Duna-híd és a kapcsolódó úthálózat első**, előzőekben bemutatott **szakaszának megépítését**. A határozat azt is tartalmazza, hogy a körút második, a Gubacsi út és az Üllői út közötti szakaszának nyomvonalára vonatkozóan **6 különböző műszaki változatot szükséges vizsgálni**. Ezek közül négy nyomvonalváltozat a jelenlegi Illatos út vonalában halad, majd a Határ út térségében folytatódik, míg két változat a Ferencvárosi rendezőpályaudvar területét keresztezve vezet az Ecseri út irányába, és így éri el az Üllői utat.



A nyomvonalváltozatok részletes műszaki kialakítását, forgalmi hatásait, zöldfelületi érintettségét egy döntés-előkészítő tanulmányban vizsgáltatta meg a Budapest Fejlesztési Központ és a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. A döntéselőkészítő tanulmány kitért arra az esetre is, mintegy hetedik változatként, ha a kompromisszumos döntés hiányában elmaradna a folytatás, és a körút a Gubacsi útnál véget érne. Az elkészült döntés-előkészítő tanulmányt a Budapest Fejlesztési Központ önálló honlapon tette közzé 2020 szeptemberében, részletes szemléltető ábrákkal segítve a műszaki tartalmak megértését, illetve külön online lakossági fórumot is szervezett ebből a célból. **A társadalmi egyeztetés során mind a Fővárosi Önkormányzat, mint a kerületi önkormányzatok megismerhették az elkészült dokumentumokat, a helyi civil szervezetekkel külön egyeztetést kezdeményezett a BFK.** A helyi la-

kosság viszonyulását az egyes változatokhoz a Budapest Fejlesztési Központ részletes online kérdőíves felmérés keretében vizsgálta, a válaszokat azután érintetti csoportonként külön elemzte, és erről összefoglaló jelentést is publikált. A kérdőívet 2 227-en töltötték ki.

A műszaki tanulmánytervek, forgalomelemzések, hatásvizsgálatok eredményeként világossá vált, hogy az Ecseri út felé történő továbbvezetés azon kívül, hogy mai a Határ út, a Wekerletelep és a József Attila lakótelep átmenő forgalmának problémáját nem oldja meg, az Ecseri úti nyomvonal mentén élők életminőségének jelentős romlását eredményezné. A rendezőpályaudvaron keresztül vezetett nyomvonalak bármelyikének megvalósítása ráadásul egy, a II. világháborúban bombatámadást szenvedett terület megbolygatását jelentené. Ugyancsak kihívást jelentene az építkezés organizációja, hiszen Magyarország központi rendezőpályaudvarának a forgalmát folyamatosan fenn kellene tartani. Mindezek együttesen komoly műszaki kockázatot, irreálisan drága építési költségeket és nagyon hosszú ideig tartó kivitelezést jelentenek. Elsősorban a lakossági hatások, másodsorban pedig a fenti akadályok miatt **az Ecseri úti nyomvonalváltozatokat mind a kerületi önkormányzatok mind a lakosság egyértelműen elutasították.**

A lakossági észrevételek, hozzászólások egyértelművé tették azt is, hogy a Határ út térségében vezetett nyomvonalak közül **a lakosság számára nem fogadhatók el olyan megoldások**, ahol felülről nyitott műtárgyban vagy **a felszínen vezetnék** el a körút forgalmát.

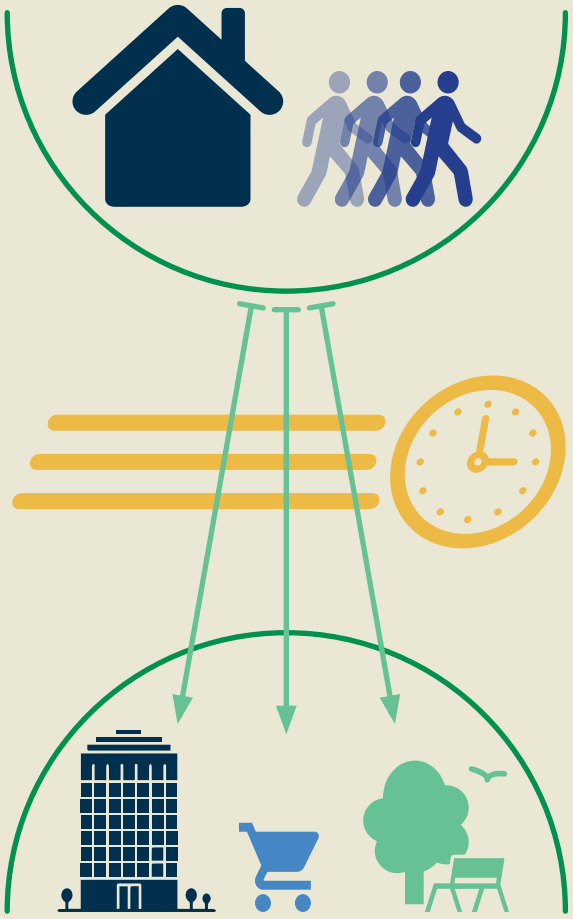
Azonban a műszaki változatokat illetően a IX., X. XIX. kerületeknek és a Fővárosnak nem sikerült közös álláspontra jutnia, így a II. szakasz tervezése leállt. A megvizsgált műszaki változatok elérhetőek a BFK honlapján, de jelen dokumentumban ezeket nem részletezzük, mert továbbtervezésük addig nem folytatható, míg az érintett önkormányzatok konszenzusra nem jutnak.



AZ ÚJ DUNA-HÍD A KÖZLEKEDÉS ÉS A VÁROSFEJLESZTÉS SZOLGÁLATÁBAN



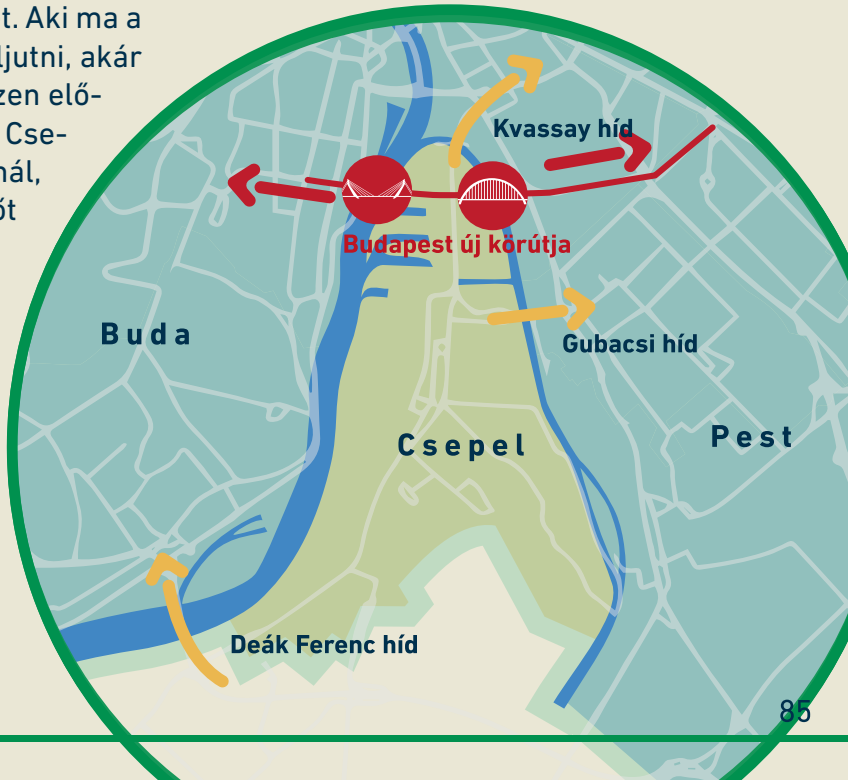
ÉLET A HOME OFFICE UTÁN



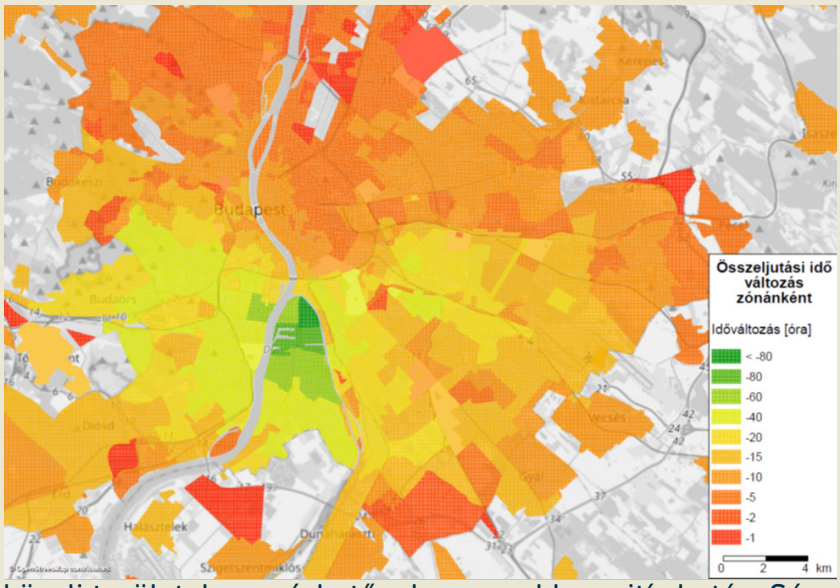
A világjárvány kényszerintézkedései sok irodában, íróasztal mellett ülő munkavállalónak mutatták meg, hogy lehet otthon is dolgozni. A különböző felmérések szerint a megkérdezettek lelkesen helyeseltek arra, hogy a korábban utazásra fordított időt mennyivel hasznosabban lehet eltölteni. Ugyanakkor azt is tudjuk, a legtöbbünk nem aszerint választ munkát, illetve lakóhelyet, hogy a mindennapos utazásra fordított idő kevés legyen. Viszont a városfejlesztési döntések már alkalmasak arra, hogy rövidítsék az átlagos napi utazások hosszát. A Galvani híd és a kapcsolódó úthálózat éppen ebben teljesít majd jól, ha megépül, hiszen pont telibe találja Dél-Budapestnek azt a zónáját, ahol ezrével jönnek létre és fognak létrejönni az új lakások és új irodák. Sokan lesznek, akik ezekben az ingatlanfejlesztési zónákban találnak majd munkát vagy otthont (esetleg mindkettőt). Jelentős részük számára az új híd és az új útvonal jelent majd megoldást, akár villamossal, busszal, akár kerékpárral, akár autóval közlekednek.

KIÚT AZ ELSZIGETELTSÉGBŐL

A Galvani híd Csepel számára jelenti a legtöbbet. Aki ma a főváros XXI. kerületéből a budai oldalra akar eljutni, akár 5-6 kilométeres kerülőre is kényszerülhet, hiszen először Pestre, majd onnan Budára kell átmennie. Csepel és Buda közvetlenül csak a város határánál, az M0 hídjával van összekapcsolva. Ezt a kerülőt fogja megszüntetni az új átkelő. Egy ekkora különbség már önmagában is elég ahhoz, hogy átrendezze az emberek mindennapjait, hogy új lehetőségeket nyisson. Ugyanakkor Csepel célponttá is fog válni, a szigetcsúcson létesülő nagy park távolabbról is vonzani fogja a látogatókat. Érdemes a Kopaszi-gát példájából kiindulni. A sokkal kisebb, de szintén vízparti sétahely hamar kedvelt célpont lett, távolabbról is látogatják. Az új híd Dél-Buda eddig hiányzó közvetlen összekötését is megteremti Dél-Pesttel Csepelen keresztül.



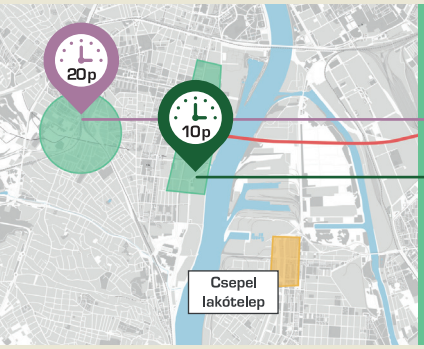
JAVULNAK A KERÜLETEK KÖZÖTTI KAPCSOLATOK



Ahogy láthattuk, a hidat leginkább az új körút mellett fekvő kerületek lakói használják, de hatásterülete a tőle délre fekvő XXII. és XXIII. kerületekre is kiterjed. A nyugati agglomeráció ugyanilyen távolságban lévő települései (Budaörs és környéke) is nyertesei a híd megépülésének.

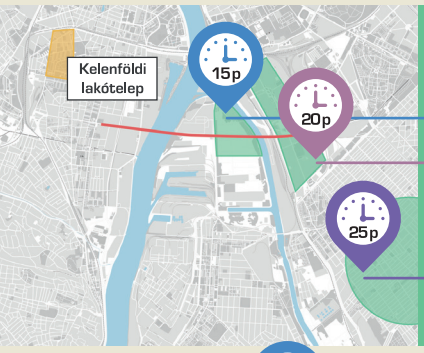
Ha megvizsgáljuk, mennyivel javul egyes területek megközelíthetősége (elérhetősége) a híd és a körút megépítésével, akkor azt láthatjuk, hogy a zöld színekkel jelölt területeken: Csepel-sziget északi végén és a Lágymányosi-öböltől délre húzódó, Dunához közeli területeken mérhető a legnagyobb pozitív hatás. Sárga szín jelöli Kőbánya, Külső-Ferencváros, a pesterzsébeti lakótelep, Csepel és Újbuda területeit, ahol a kedvező változás mértéke ugyancsak jelentősnek mondható. Az ettől távolabb eső területekre a változás mértéke már csekély.

Érdemes mélyebben is ráfókuszálni az Új Duna-híd közvetlen környezetére, és megvizsgálni azt, hogy tömegközlekedéssel, kerékpárral vagy autóval milyen változást hoz az új kapcsolat.



Elérhetőségi javulás Csepelről

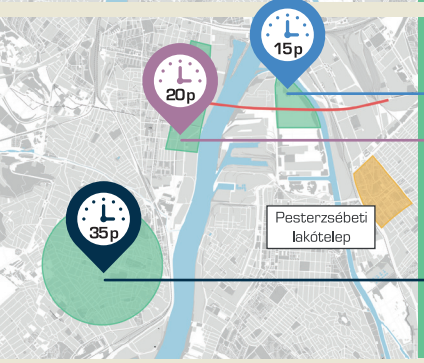
Csepelről elérhetővé válnak Újbuda fejlődő területei. A Kopaszi-öböltől Albertfalváig több mint 33 000 új munkahely létesül a közeljövőben, ezek 10 perc alatt elérhetővé válnak, de a Kelenföldi vasútállomás környékén átalakuló új városközpont is 20 perces távolságba kerül.



Elérhetőségi javulás Kelenföldről

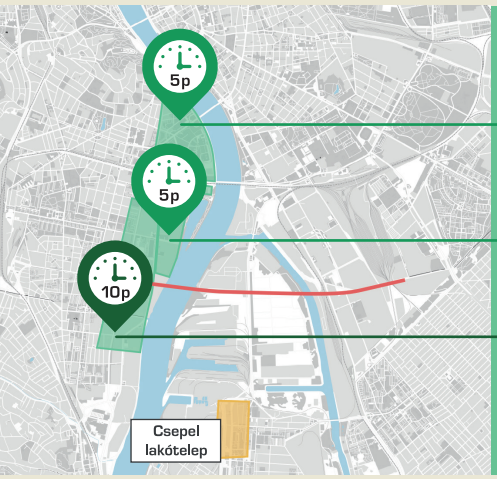
Kelenföld és Albertfalva felől nézve 35 000 új munkahely válik elérhetővé a Soroksári út és Weiss Manfréd út melletti irodafejlesztések, valamint a Csepeli Szabadkikötő logisztikai fejlesztése által.

De kiemelkedő értéket képvisel a budapesti léptékben is jelentős 80 hektáros összefüggő területen fekvő szabadidős és rekreációs park 15 perces elérhetősége is.



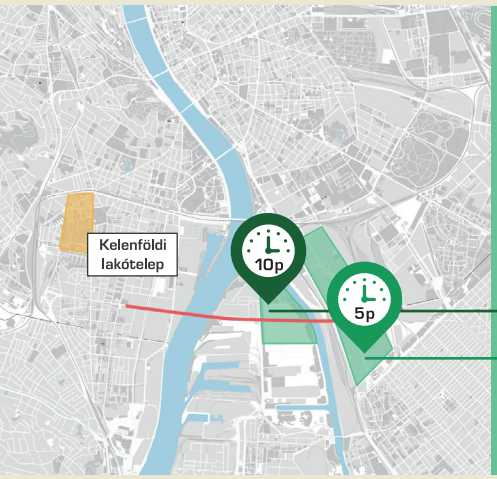
Elérhetőségi javulás Pesterzsébetről

A **pesterzsébeti lakótelep** felől az újbudai Budafoki út menti fejlesztések és Budafok félórás közelsége kínál új, a mainál kedvezőbb elérhetőséget. De Kelenföld és Őrmező új városközpontja is bekerül a napi szinten vállalható utazás távolságába.



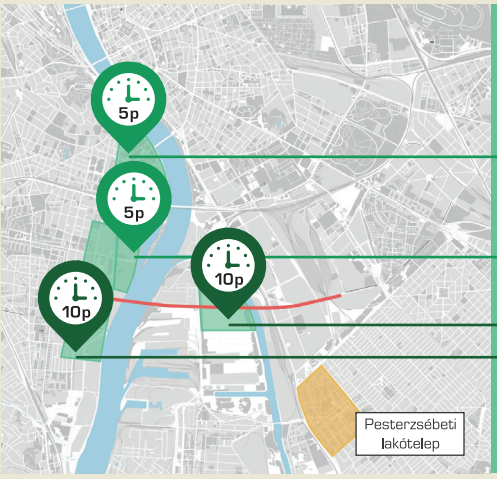
Elérhetőségi javulás Csepelről

Csepelről 15 perces közelségbe kerül két keréken a Budafoki és Szerémi úti tengely mentén fejlődő városrész. Ezzel 500 000 m² irodafejlesztés, azaz több mint 33 000 munkahely válik elérhetővé környezetbarát módon. Közelebb kerül az Infopark és a Budapesti Műszaki- és Gazdaságtudományi Egyetem is. De kerékpáros hatótávolságon belülre kerülhet Kelenföld és Őrmező új városközpontja is.



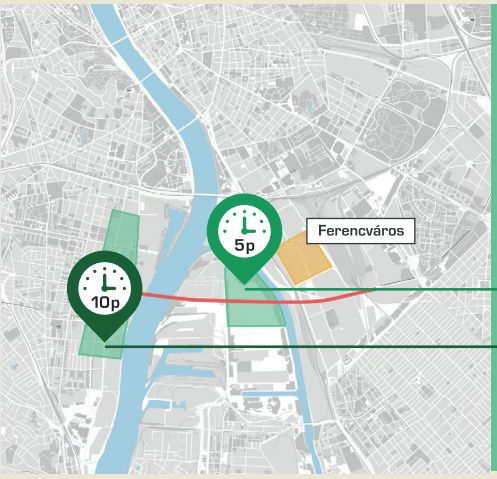
Elérhetőségi javulás Kelenföldről

Kelenföldről és Albertfalváról a körúti kerékpáros infrastruktúra elsősorban a Csepel-sziget északi csúcsán lévő szabadidős és rekreációs park elérhetőségét teszi lehetővé, ahol 80 hektár területen gyönyörű környezetben kínálkozik változatos lehetőség az aktív kikapcsolódásra. A Weiss Manfréd út mentén tervezett irodafejlesztések ugyancsak célpontjaivá válhatnak a Budáról kerékpárral munkába járóknak, ez 10 000 új munkahelyet jelent. A Soroksári út mentén tervezett városfejlesztés kerékpárral már kissé távolabb van, de déli része akár még a kerékpáros látótávolságon belülre kerülhet.



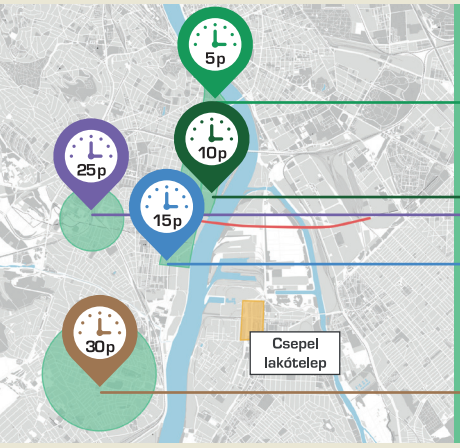
Elérhetőségi javulás Pesterzsébetről

A pesterzsébeti lakótelepről és környékéről kényelmesen elérhető távolságba kerül az Észak-csepeli rekreációs park, és új kapcsolatként a Budafoki út menti irodatengely, a maga több mint 33 000 új munkahelyével. A biztonságos és kényelmes új infrastruktúra az Infopark térségét is 5 perccel közelebb hozza.



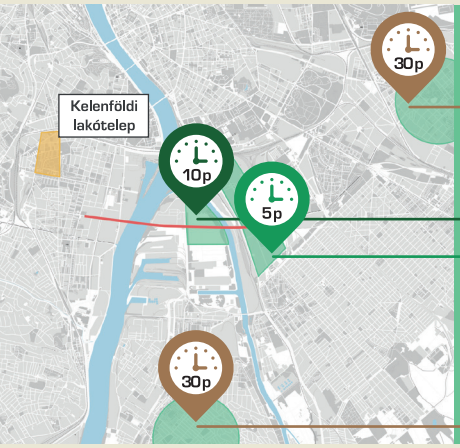
Elérhetőségi javulás Ferencvárosból

Külső-Ferencváros felől a Duna jobb partjának elérése nyílik ki az új híddal és a körúttal, de még Kelenföld-Őrmező új városközpontja is kerékpáros hatótávolságon belülre kerül.



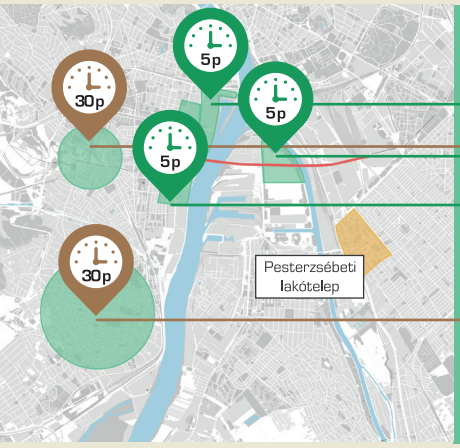
Elérhetőségi javulás Csepelről

A csepeli autósoknak elsősorban az útrövidülés és a kapacitásbővülés hoz változást az elérhetőségben. A közvetlen budai kapcsolat a Duna-parti területeken túl Budafok, Őrmező és Újbuda hagyományos központját is negyedórás közelségbe hozza minden szolgáltatásával együtt. (Több tízezer munkahely, bevásárlóközpontok, piac, felső- és középfokú oktatás, egészségügyi szolgáltatás.)



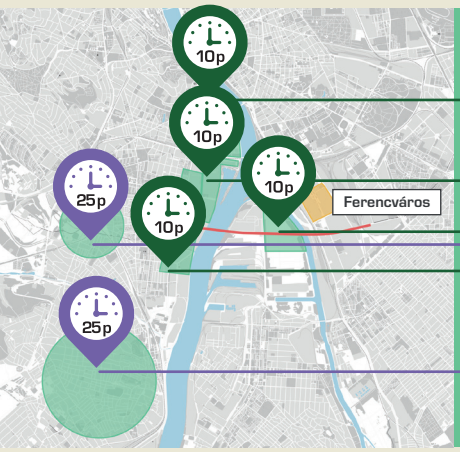
Elérhetőségi javulás Kelenföldről

A XI. kerületből autóval Csepel központja és Kőbánya válik rövidebb úton elérhetővé. Az autós közlekedés versenyképességét elsősorban a Csepeli Szabadkikötő és logisztikai szolgáltatás javuló elérhetőségében lehet kamatoztatni.



Elérhetőségi javulás Pesterzsébetről

Pesterzsébet felől az autós előnyök hasonlóak a Csepel kapcsán látottakhoz. Az új híd a XI. kerület déli részét és Budafokot hozza a korábbinál sokkal közelebb. Ezzel közvetlen kapcsolat nyílik Budapest egyik legdinamikusabban fejlődő városrészébe, ahol több tízezer új munkahely létesülésével lehet számolni az elkövetkező 15 évben. Emellett az oktatási, kereskedelmi és egészségügyi szolgáltatások elérhetősége javul érdemben.



Elérhetőségi javulás Ferencvárosból

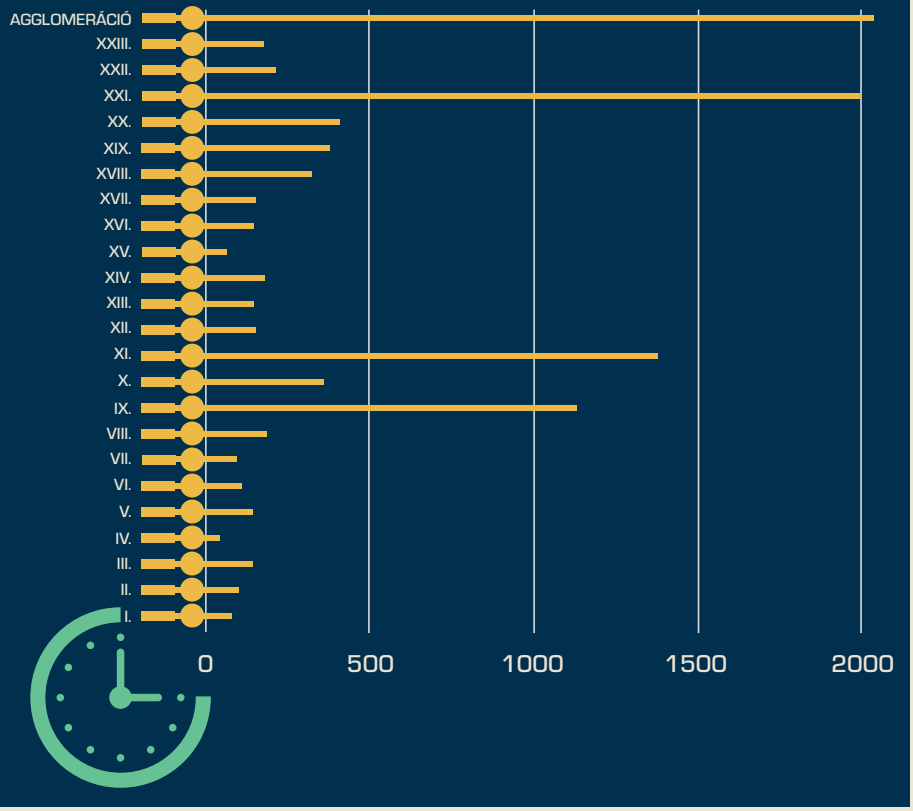
Külső-Ferencváros felől lényeges változást autóval nem hoz az új híd és a körút. Kapcsolatként a Rákóczi híd pozíciója eddig is jó helyzetet teremtett. Előnyként inkább a két híd munkamegosztásából eredő hasznokat lehet említeni. A Rákóczi híd pesti és budai hídfőinek környezetében a fejlesztést követően sokkal kevesebb torlódásra lehet számítani.

Érdemes megvizsgálni, hogy hogyan változnak meg az új hidat használóknál az egyes utazásokra vetített értékek. Körülbelül a híd megépítése után tizenöt évvel, amikor a körút vonalát övező területek már városiasodtak, és a híd a város életének szerves részeként működik, bizonyos utazási jellemzők átalakulnak. Az alábbi ábra tanúsága szerint **az Új Duna-hidat használó autósok átlagosan naponta 2-5 perc időmegtakarítást érnek el, átlagos forgalmi körülmények között.** Ez az érték a reggeli vagy délutáni csúcsidőszakban ennek többszöröse is lehet. Látható az is, hogy a Duna-hidakkal ma is jól ellátott belvárosi kerületek számára az Új Duna-híd már nem jelent kedvezőbb alternatívát. Viszont azon utazók átterelődése az új hídra, akik a belső hidakat korábban csak kényszerből vették igénybe, a belvárosi hidak forgalmát is képes csökkenteni.

AZ ÚJ DUNA-HIDAT HASZNÁLÓK ÁTLAGOS IDŐMEGTAKARÍTÁSA NAPONTA (perc)

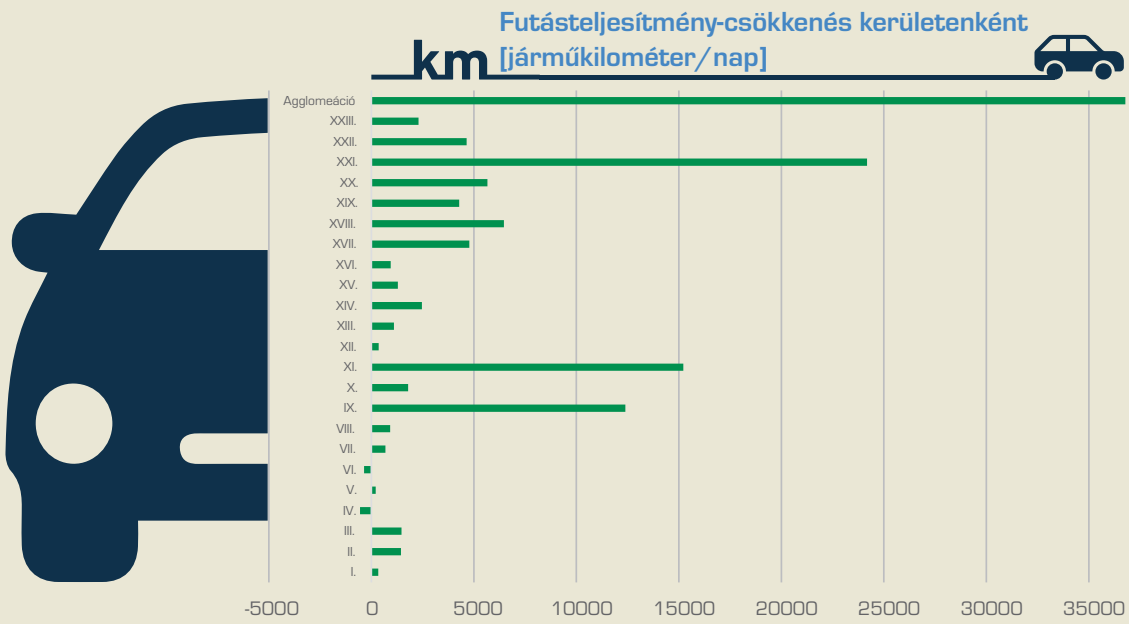


ÖSSZES IDŐMEGTAKARÍTÁS KERÜLETENKÉNT (járműóra/nap)



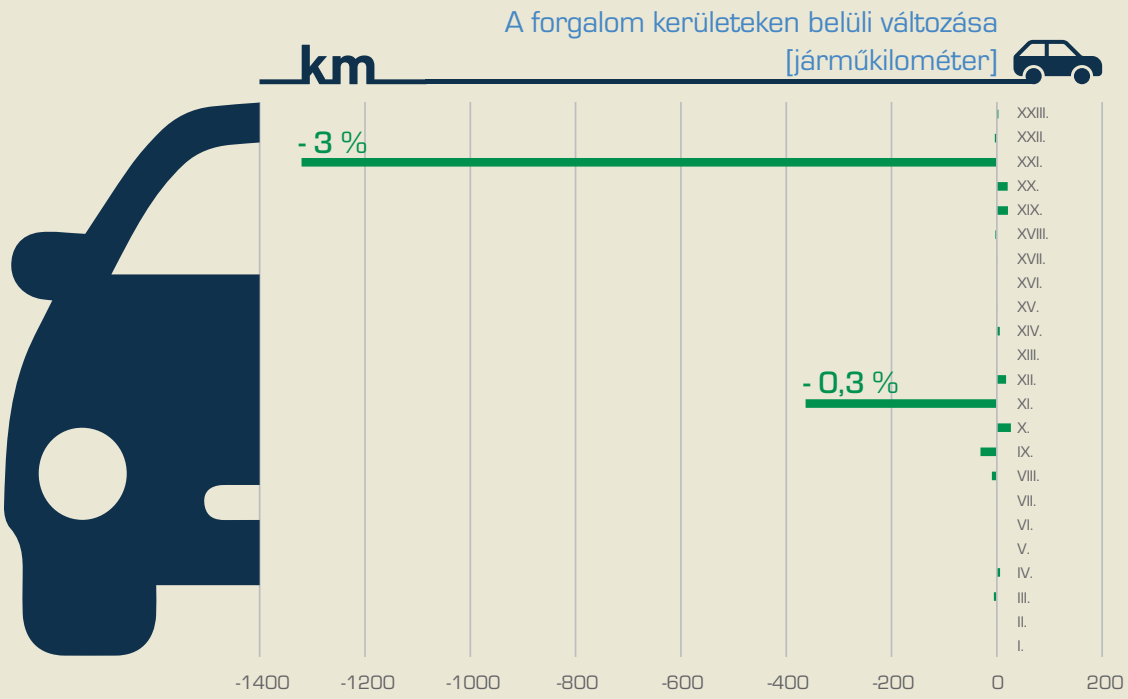
Ha nem csak a hidat használókat figyeljük, hanem mindenki mást is, akkor is látható, hogy jelentős időmegtakarítás érhető el a ma hiányzó hálózatszerkezeti elem (a hidak és a körút) pótlásával. A kerületek közötti különbség ekkor jóval élesebben rajzolódik ki. **A megépült híd fő haszonélvezői a csepeliek (XXI.), az újbudaiak (XI.) és a ferencvárosiak (IX.), valamint a városhatáron kívül élők Budaörs környékéről.** A várostérség összes lakóját tekintve naponta ezzel összesen több mint 10 100 utazással töltött órát tölthetnek hasznosabban. Ennek társadalmi nyeresége éves szinten eléri a 9 milliárd forintot!





Az új híd az utazási útvonalakat is lerövidíti, ahogyan ezt már korábban is láthattuk.
Hogy összesen mennyi lenne az a ma fölöslegesen megtett, autózott kilométer, ami elmarad, azt mutatja az alábbi, futásteljesítmény-csökkenést ábrázoló grafikon.

Ennek tanúsága szerint itt is **a három közvetlenül felfűzött kerületből (XI., XXI., IX.) és az agglomerációból induló utazások rövidülnek**. Kiemelkedik az agglomeráció és Csepel, ketten együtt több mint 60 000 elmaradó kilométerrel járulnak hozzá a környezetszennyezés csökkenéséhez. A két parti kerület, Ferencváros és Újbuda ennek valamivel kevesebb mint a felével, 28 000 elmaradó kilométerrel járul ehhez hozzá. **A híd és a körút hatására naponta összesen közel 130 000 kilométerrel kevesebbet fogunk autózni.**



Azt is érdemes megnézni, hogy a kerületeken belül az utakon hogyan alakul a forgalom.
Ha összeadjuk az úthálózaton megtett összes utazás hosszát, és ezeket kerületenként összegezzük, akkor azt láthatjuk, hogy a legtöbb helyen alig észlelhető változás.

Az útvonalak módosulásával a kerületeken belül hol több, hol kevesebb forgalmi átrendeződést tapasztalhatunk majd. Újbuda és Csepel abszolút értékben is élvezi majd a változást. Ebben a két kerületben szignifikáns a megtett kilométerek számának csökkenése. Érthető, hiszen azzal, hogy Csepelen nem az M0 autóút, hanem az Új Duna-híd felé indul valaki, azzal kevésbé terheli a kerület útjait. Újbudán pedig az okozza a kedvező változást, hogy azok, akik eddig délről a Budafoki és Szerémi utakon egészen a Rákóczi hídig autóztak, most hamarabb érnek el Duna-hidat.

RÖVIDEBB UTAKON

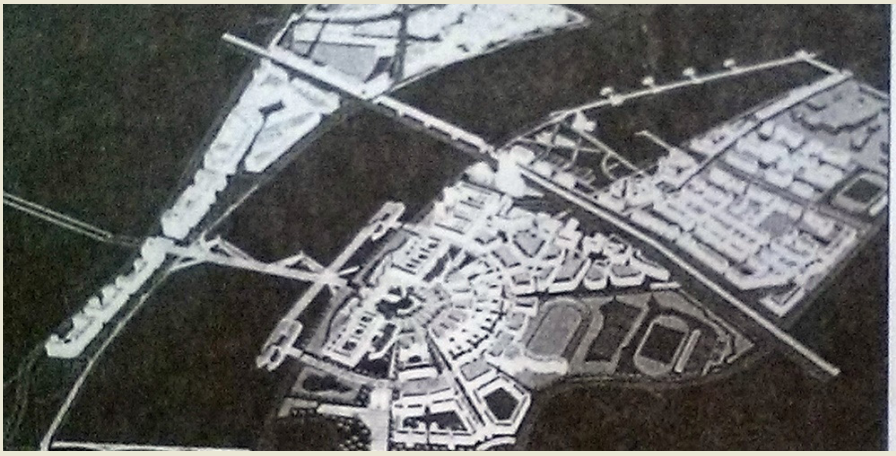
A már spontán beindult ingatlanfejlesztési folyamatok – elsősorban a budai oldalon, a XI. kerületben – már megelőlegezték, ha úgy tetszik, beárazták a híd és az úthálózat elkészültét. Ezen a folyamaton nincs mit csodálkozni, hiszen láttuk, amióta Budapest fejlődik, az egyre délebbre található területek beépítése mindig összekapcsolódott egy-egy híd belépésével. Az építkezések egyrészt kikövetelték az újabb átkelési lehetőséget, másrészt az új lehetőség katalizálta az urbanizációt. A folyamat most egykori ipari területekhez ért, ezeknek a rozsdazónáknak a fejlesztése a budapesti agglomerációs térség szintjén vizsgálva is hasznos, hiszen közelítést jelent a kompakt város ideájához. Ha megvizsgáljuk az alternatívákat, az elmúlt évek tapasztalataiból kiindulva arra juthatunk, hogy ha a szóban forgó lakások nem a Galvani híd térségében épülnek meg, akkor valamelyik elővárosban az agglomerációban, illetve az irodák például Budaörs térségében vagy a belvárosban, növelve az ottani terhelést. Könnyű válaszolni arra a kérdésre, hogy mi a hasznosabb a környezetterhelés szempontjából, ha valaki mondjuk Veresegyházról Törökbálintra ingázik, vagy ha a Gubacsi út környékéről Újbudára a Galvani hídon át. Pláne, ha tudjuk, hogy az előbbi esetben bizonyosan autóval fog menni, az utóbbinál szóba jöhet a villamos is. Minthogy a tárgyalt dél-budapesti terület közvetlenül határos a belvárossal, így nemcsak az agglomerációs településeknél, de a külső kerületeknél is centrálisabb helyzetű, vagyis az új híddal megtámogatott területfejlesztés mindenképp a közlekedési útvonalak rövidüléséhez vezet. **A rövidebb utak a lakosság számára több szabadidőt, az életminőség javulását, a természetre nézve kisebb károsanyag-kibocsátást és energiafelhasználást jelentenek.**



BUDAPEST A VILÁGTÉRKÉPEN

A világ városai versenyeznek abban, hogy helyszínt biztosítsanak a globális vállalatok, multilaterális intézmények, nemzetközi civil- és sportszervezetek székházainak. Ebben a versenyben fontos a munkaerő minősége és mennyisége, az adózási környezet, a politikai stabilitás, az adott város, illetve zóna élhetősége, de fontos az is, hogy a helyszín egyáltalán észrevehető legyen távolról, és kedvező képet mutasson. Dél-Budapesten erre van esély a különböző, az előző fejezetekben részletesen tárgyalt magán- és és közösségi beruházások fölfűzésével a látványos hidak, illetve a róluk lefutó utak tengelyére. A sikerhez az összes érdekelt szereplő, a kormány, a város és a kerületek összehangolt fellépésére van szükség.

NAGYOBB ÉS ÉLHETŐBB BELVÁROS

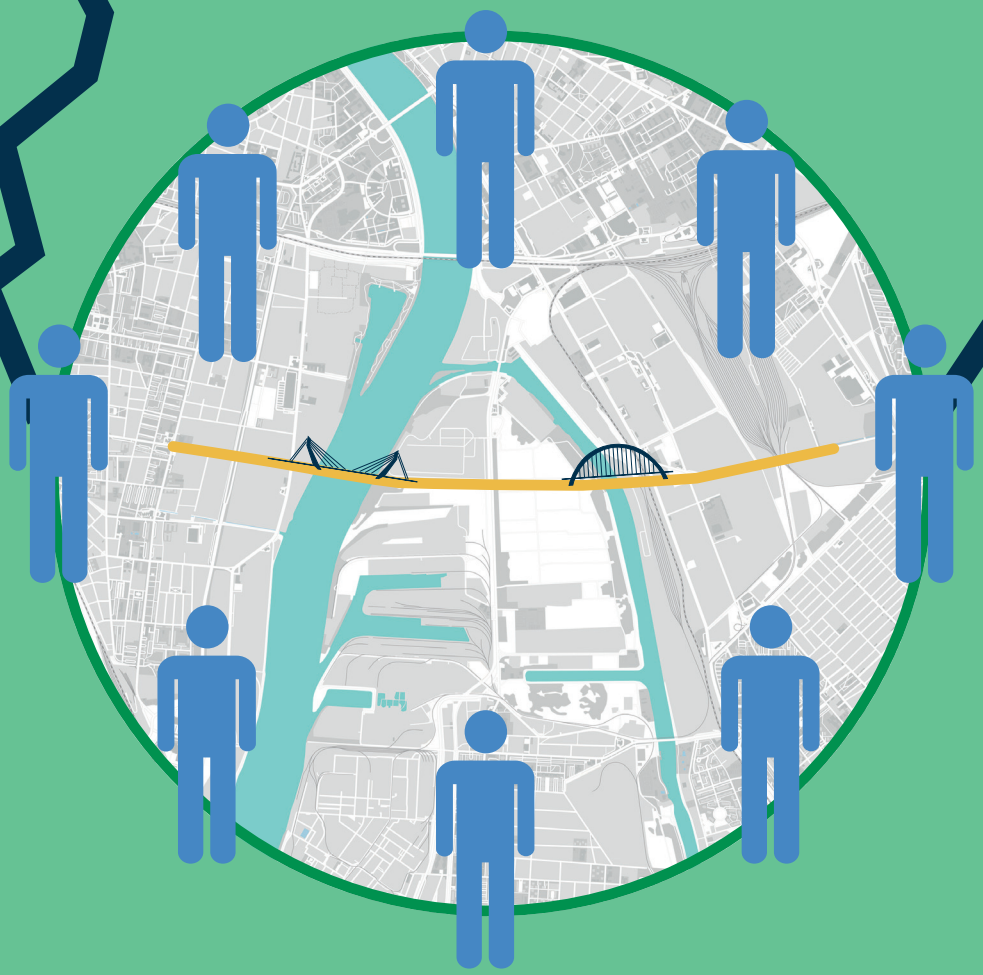


A területfejlesztési szakemberek között minimum a rendszerváltás óta közhely, hogy a belváros kiterjesztése a Duna két partján a nagykörút vonalától, más szóval a Petőfi hídtól kezdve a leghasznosabb folyamat, ami Budapesttel történhet. Először egy később soha meg nem valósult, Béccsel közös világkiállításra hivatkozva (az ábrán ennek látványmakketje) elsősorban állami, majd egyre inkább magánkezdeményezésre Budán az egyetemi negyeddel és az Infoparkkal, Pesten pedig a milleniumi városközponttal ért el ez a folyamat a Rákóczi híd vonaláig. A Lechner Ödön fasoron vagy a Magyar tudósok körútján sok a gyalogosan, kerékpárral közlekedő, a területek mindennapi működése egyre hasonlóbb a belső területekéhez. A Duna jobb partján a folyamat már kezd átterjedni a Lágymányosi-öböl két partjára is. Az új híd fölépítése tovább fogja húzni az intenzívebben használt zónát délre.

Ugyanakkor **a Galvani híd módot ad arra** is, hogy a **belváros forgalmát intézkedésekkel csillapítsa a városvezetés**, védve a történelmi városmagot. Ugyanis az új híd által a Rákóczi hídtól átvett forgalom lehetővé teszi, hogy utóbbi funkciója alapvetően megváltozzon: a délről érkező meghatározó forgalom helyett, mellett a Petőfi hídról és más belvárosi átkelőktől vegyen át közúti forgalmat. **A Galvani híd vonalától északra található területek Budán és Pesten is fellélegezhetnek**. A XI. kerület északi fele és a IX. kerület középső, déli zónája megszabadul a délről délre igyekvő, de az új híd nélkül csak a Rákóczi hídon át, kerülővel közlekedni tudó, a XI. kerületi fejlesztések miatt évről évre nagyobb forgalomtól. A kapcsolódó úthálózat úgy fog megépülni, hogy minél kisebb káros hatás érje az új híd vonalába eső főutak mentén elhelyezkedő területeket. A szintben épülő keresztezések városi jellegű forgalmat engednek, az autók mennyiségét a lámpaprogramok szabályozzák majd. A fasorok a légszennyezés és a zajterhelés hatását csökkentik, utóbbi pedig eleve kisebb lesz a korszerű útburkolat megválasztásával.



HOGYAN VÁLTOZIK MEG A HÍD KÖRNYÉKÉN LAKÓK ÉLETE?



AKIK HASZNÁLJÁK

Könnyű belátni, hogy aki a hidat bármilyen módon (villamossal, kerékpárral, autóval) igénybe veszi, azért teszi majd ezt, mert számára előnyös. Rövidül a megtett út, kevesebb ideig tart az utazás, nem kell annyit dugóban állni, mint a híd elkészülte előtt. Szó esett már arról is, hogy az új kapcsolatok adott esetben új lehetőséget adhatnak a polgároknak. Olyan munkahelyek, iskolák, szabadidős területek „kerülnek közelebb", amelyek korábban nem jelentettek valós alternatívát.

A kompakt város ideájának megvalósítása akkor lehetséges, a szükséges utazási távolságok akkor tudnak optimálisan rövidek lenni, ha a városfejlesztés, a rozsdaterületek újrahasznosítása mozaikosan megy végbe: a lakóházak között irodai, kereskedelmi, szolgáltatási és zöldterületek is létrejönnek. Ehhez megfelelő közigazgatási irányításra van szükség. A szabályozás állami, fővárosi és kerületi szintjén is gondoskodni szükséges az egészséges arányok fenntartásáról, akár a barnamezős fejlesztések adókedvezményére, akár a területekre alkalmazott beépítési mutatókra, akár a konkrét közintézmények telepítésére gondolunk. Az egészséges fejlődés eredménye a terület felértékelődése lesz, ami a lakóknak és az önkormányzatoknak egyaránt érdeke.

AKIK MELLETTE LAKNAK



A Fehérvári úttól az Üllői útig 7,1 kilométer hosszan visz a körút. **Az útvonal nagyobb részben** ugyan **nem lakóterületek mellett vezet**, hanem barnamezős területeken keresztül, mégis mindkét vége különleges odafigyelést és érzékeny megközelítést igényel az előkészítés során. Az új körút nyomvonalváltozattól függően kb. 1,5 kilométer hosszon vezet **lakóterületek mellett** a Határ út térségében. Érintetté válik a **Wekerletelep** és a **József Attila lakótelep**. A budai oldalon a projekt megelőző szakasza: az **Andor utca** igényel gondos odafigyelést.

A **Határ út térségében** még nem született döntés, hogy milyen nyomvonalon érje el a körút az Üllői utat. **Ha a körút építése megszakad, az minden szempontból a legkedvezőtlenebb**, hiszen a hidat kereső forgalom beszivárogna a lakóterületekre is. Eközben a meglévő Határ út ma is nehezen elviselhető forgalma tovább nőne. A II. szakasz kiépülésével egy időben megújulhatna a mai Határ út burkolata, rendeződhetne a környezete, korszerű villamospálya épülhetne. Például, ha az új körút ezen szakasza föld alá kerülne, akkor a **Határ út célforgalmi korlátozást kaphat**, ezzel a mai forgalmának a tizede sem maradna rajta, és a tehergépkocsi-forgalom teljesen eltűnne. **Az út mentén élők zaj- és rezgésterhelés okozta rossz életkörülményei jelentősen javulhatnak,** életminőségük a kertváros belső területén élőkével megegyezővé válna.

Budán az **Andor utca** ma a Rákóczi hídhoz vezető egyik meghatározó útvonal. A forgalmat más útvonalra terelni nincs mód, a magas lakótelepi épületek zajproblémáit zajvédő falakkal nem lehet orvosolni. **A projekt feladata, hogy mindent megtegyen azért, hogy az útvonal forgalma ne növeked-**

jen érezhetően - ebben segít, hogy az Egér út felől ma is a lehetséges maximális forgalom érkezik az Andor utcára, önmagában a híd ezt már növelni nem tudja. Az átáramló forgalom akadálymentes legyen, az araszoló kocsisor által keltett fokozott zaj- és légszennyezést meg kell szüntetni. **Ehhez olyan forgalmi rendet és jelzőlámpaprogramokat (zöldhullám) kell készíteni, amelyek e szempontra optimalizáltak.** Az elektromos autók elterjedésével és a belsőégésű motorok korszerűsödésével a légszennyezés csökkenni fog, de a közlekedés okozta zaj mérséklésére további műszaki lehetőségeket kell keresni. Ilyen megoldás lehet az úgynevezett **„csendes aszfalt"** alkalmazása, amely 3-5 dB csökkenést okoz. (Ez egyenértékű azzal, mintha a forgalom 30-45 százalékkal csökkenne!). Szóba jöhetnek olyan passzív intézkedések is, mint pl. a korszerűtlen **nyílászárók cseréje**. Ha azt kérdezzük, hogy mi az, ami jobb lesz az itt élők számára, akkor a biztonságos **kerékpárút** létesítését, a helyenként **20 méter széles lineáris parkot**, a kapcsolatot a jövőben tervezett **Kelenföldi Duna-parti sétány** zöld infrastruktúrájával, az **új fasorokat** és a faltól falig rendezett környezetet kell megemlítenünk, de a **Csepel-sziget 80 hektáros parkját** közvetlenül elérő **új villamosvonalat** is idesorolhatjuk. Egy rövid sétával, kerékpárral, vagy akár villamossal néhány perc alatt le lehet jutni a Dunához, csatlakozni a folyó menti sétányhoz és kerékpárúthoz.



Újbuda egyes belső területein, elsősorban a Szerémi út és a Budafoki út mellett lakók a közúti forgalom csökkenését fogják tapasztalni azáltal, hogy a Rákóczi híd kerületet hosszan átszelő forgalma rövidülni fog, és sokan az új Duna-hidat választják. Értékes új kapcsolattal fog bővülni a **XI. kerület központja is**. Az új villamosvonal által a Móricz Zsigmond körtérről (viszonylatvezetéstől függően, de valószínűleg átszállás nélkül) el lehet majd jutni Budapest új zöld parkjába, a Csepel-szigetre. A 80 hektáros páratlan környezetben elhelyezkedő, a vízisportolás lehetőségét is biztosító park látogatottsága várhatóan a Margitsziget vagy a Városliget népszerűségével lesz összemérhető.



A LEHETŐSÉGEK HÍDJA

Budapest és agglomerációja az ország szíve. Közel hárommilliós lakosságával és gazdasági erejével ez a térség Magyarország egészének gazdasági teljesítőképességét, jólétét meghatározza. Élhetőségének fenntartása, javítása a következő évtizedek legfontosabb kihívása.

Élő, fejlődő, lüktető városként Budapest folyamatosan változik. Városrészek születnek barnamezők helyén, korábban üres, elhagyott területek telnek meg élettel. A változás mindig együtt jár a bizonytalantól, a kiszámíthatatlantól, az újtól való félelemmel, de egyben a reménnyel is, hogy valami jó irányba fejlődik. Ideális állapot viszont nincs, az urbanisták által hangoztatott fogalmak, mint az „okosváros", a „kompakt város", a „tizenötperces város" vagy az „élhető város" sokkal inkább irányokat jelentenek, nem végcélokat.

A városfejlesztés feladata tehát nem az, hogy ideákat kergessen, vagy, hogy elutasítsa a változást. Hanem az, hogy aktív beavatkozásokkal és az egyes szereplők összehangolt cselekvése révén mederbe terelje a folyamatokat, és jó irányt szabjon a város természetes fejlődésének.

Budapest közlekedésében új egyensúlyra van szükség: a közösségi közlekedés fejlesztésére és rövidebb utak biztosítására az autósok számára. De hogyan teremthető meg ez az egyensúly? Hogyan tehermentesíthető a belváros anélkül, hogy ez komoly érdeksérelemmel járjon azok számára, akik továbbra is autózni kénytelenek?

A ma egymástól elvágott kerületek között közlekedési kapcsolatokra van szükség. De hogyan alakíthatók ki ilyen körutak akkor, ha az útvonalat nagyobb szakaszon már beépített, sűrűn lakott területek mellett kellene vezetni?

Dél-Budapest változik. Budapest legizgalmasabb új városrészei jönnek majd itt létre a következő években, új lakásokkal, munkahelyekkel. Ahol ma elhagyott üzemi területek árválkodnak, ott néhány évtizeden belül komplett új negyedek alakulnak majd ki. Vajon az ide költözők milyen módon közlekednek majd? Milyen utakat használnak majd? Lesz-e módjuk máshogy is eljutni a céljukhoz, mint autóval? Számos kérdés, amelyekre Budapest új hídja és új körútja jó választ adhat.

A híd és a körút ugyanakkor nem minden problémára megoldást kínáló csodaszer, lehetőség csupán. Hogy mennyire tudunk ezzel a lehetőséggel élni, az elsősorban azon múlik, hogy felelős döntéshozóként, felelős városlakóként mennyire tudunk felnőni a városfejlesztés tényszerűséget, higgadtságot és kompromisszumkészséget igénylő bonyolult feladatához.





IMPRESSZUM

FELELŐS KIADÓ:

Budapest Fejlesztési Központ
Vitézy Dávid

A BERUHÁZÁS KORMÁNYZATI IRÁNYÍTÓJA:

Fürjes Balázs
Budapest és az agglomeráció fejlesztéséért felelős államtitkár

MINISZTERELNÖKSÉG

SZAKMAI KÖZREMŰKÖDŐK:

Budapest Fejlesztési Központ
Somodi László
Forgács Dávid
Kapdebo Hajnal
Szilágyi Anna
Tevan Imre
Bai Patrik

BERUHÁZÓ:

Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.

NEMZETI INFRASTRUKTÚRA FEJLESZTŐ ZRT.

A KIADVÁNY KÉSZÍTŐI:

Főmterv Mérnöki Tervező Zrt.
Keszthelyi Tibor
Takács Miklós
Tóth Kinga
Szalay Gábor
Királyfalvi Bea

FŐMTERV

KIADÁS DÁTUMA:

2022. február
1. kiadás

A kiadvány tartalma a kiadás időpontjában aktuális információkat tartalmazza, melyek a későbbiekben kisebb mértékben még módosulhatnak.