

ÚJJÁÉLEDŐ SUGÁRUTAK 2030

A VÁCI ÚT, A BAJCSY-ZSILINSZKY ÚT ÉS AZ ÜLLŐI ÚT MEGÚJÍTÁSA



ÚJJÁÉLEDŐ SUGÁRUTAK 2030

A kiadvány az Otthon Budapesten Integrált Településfejlesztési Stratégia tartalma alapján készült.

A szakmai tartalmat a BKK Budapesti Közlekedési Központ és a Főpolgármesteri Hivatal, Várostervezési Főosztály közlései alapján a Főpolgármesteri Iroda munkatársai állították össze.

FELELŐS KIADÓ:

Budapest Főváros Főpolgármesteri Hivatal, Főpolgármesteri Iroda
Balogh Samu kabinetfőnök

FÉNYKÉPEK:

BKK, Képszerkesztőség

2023

TARTALOM

ÉLETRE KEL A VÁROS	3
BELVÁROSI AUTÓPÁLYÁK	4
ÚJJÁÉLEDŐ SUGÁRUTAK	6
FEJLESZTÉSI PROGRAM	8
Felújított és akadálymentes metró	10
Tranzitforgalom a belváros elkerülésével	12
Felüljáró helyett megújított találkozóterek	14
Zöld és kényelmes felszíni közösségi közlekedés	16
Gyalogos léptékű belváros	18
Biztonságos biciklizés	20
Új és megújuló zöldfelületek	22
FEJLESZTÉS LÉPÉSENKÉNT	24

Várostartörténetileg jelentős pillanatban vagyunk, hogy a metró felújítását követően a metróvonal felett a várost is megújítsuk.



ÉLETRE KEL A VÁROS

Szépségét tekintve Budapest méltán vetekszik a leghíresebb világvárosokkal. Az élıhetőségi listákon azonban már nem szerepel ilyen előkelő helyen. A budapestieket egyre jobban zavarja a rossz levegő, a zaj, a nagy forgalom és a zöldterületek hiánya.

Különösen súlyos a helyzet a belvárost átszelő főútvonalak mentén. Ilyenek a Váci út és az Üllői út is, amelyek „belvárosi autópályaként” vezetnek a történelmi belváros szívébe, akkora forgalmat zúdítva a városmagra, amit a XIX-XX. század fordulóján formálódott belváros úthálózata egyszerűen képtelen kezelni. Állandó torlódások, zaj és faltól falig tartó aszfalt, ahol nem szívesen él az ember. Mindez a korábbi évtizedek elhibázott városfejlesztésének súlyos öröksége.

Az M3-as metró felújításának közel 6 éve alatt a metrópótló autóbuszok gyors haladásának kellett prioritást adni. Az érintett útvonalakon megváltozott a forgalmi rend, a város élete pedig alkalmazkodott ehhez. Ráadásul a felújított, a korábbinál esztétikusabb és akadálymentesített metró valódi alternatívát jelent azoknak is, akik eddig nem a közösségi közlekedést választották.

Várostartörténetileg jelentős pillanatban vagyunk, hogy a metró felújítását követően a metróvonal felett a várost is megújítsuk.

Belvárosi autópályák helyett a városrészeket ismét összekötő, újjáéledő sugárutakat szeretnénk a Váci út – Bajcsy-Zsilinszky út – Kiskörút – Üllői út belvárosi szakaszán. A belvárost elkerülő tranzitforgalommal, megújított találkozóterekkel, új zebrákkal, kerékpársávokkal és faültetéssel teremtünk olyan környezetet, ahová visszatérnek a gyalogosok, sétálók is. Csökken a torlódás, kevesebb lesz a baleset, kisebb lesz a zaj és tisztább a levegő. Így már megéri újraindítani az üzleteket, vendéglátóhelyeket is, megjelennek a padok és teraszok is, hiszen lesz már erre járó, aki betérjen. Újra életre kel a város.

Erre a változásra teszünk most javaslatot. Néhány év alatt ma még hihetetlennek tűnő átalakulás érhető el. Az első lépéseket az M3-as metró felújításával, új gyalogátkelőhelyekkel vagy a meghosszabbított belvárosi trolivonalakkal már meg is tettük. A következő lépések is világosak: minden évre jut valami, amivel előrébb jutunk, de a javaslatcsomagban szereplő legnagyobb beavatkozások

is elkészülhetnek 2030-ig. Ehhez csak együttműködésre, a hazai és uniós források okos felhasználására és az élıhető várost megteremtő, következetes városspolitikára van szükség. Nem túlárzott kirakatberuházásokra, hanem fenntartható, egymásra épülő és egymást segítő projektekre van szükség. Így érhetjük el, hogy az évtized végére a belvárosi autópályák étellel teli, újjáéledő sugárutakká váljanak.

Karácsony Gergely

FŐPOLGÁRMESTER



BELVÁROSI AUTÓPÁLYÁK

TORLÓDÁSOK, KIHALT ÜZLETEK, ROSSZ LEVEGŐ, ZAJ ÉS KOSZ, NYÁRON ELVISELHETLEN HŐSÉG...

A legtöbb budapestinek valószínűleg ez jut eszébe először, ha a Váci út vagy az Üllői út belvárosi szakaszára gondol. Mindaz, ami élethetlenné tesz egy nagyvárost.

Ezek a problémák az egész városban megfigyelhetőek, azonban a történelmi belvárosban hatványozottan érvényesülnek. Míg 2020-ban a főváros teljes területének zöldfelület-intenzitása 51% volt, addig a belső város-

részeken ez a mutató csupán 20%, a Nagykörúton belül pedig még jóval alacsonyabb, mindössze 10% körül alakul. Emiatt a nyári hőségidőszakban a belváros felszínhőmérséklete 10-15 °C-kal magasabb, mint a város szélén található erdőterületeké – de egyes helyeken akár 20-25 °C-kal is melegebb lehet.

A XX. század második felének autóközpontú városfejlesztésének eredménye, hogy a belvárosba vezető sugárutakon minden az autóforgalom alá lett rendezve: a gyalogosokat aluljárókba terelték, a felszíni közösségi közlekedést

elsorvasztották, a kerékpározás zavarónak és veszélyesnek lett minősítve. Ez azonban egy zsákutcának bizonyult: a történelmi belváros nem képes annyi autót átengedni, mint amennyit a felüljárók át tudnak vezetni. Így egy olyan célért áldozták fel a belváros élhetőségét, ami valójában soha nem is volt elérhető.

Mindez nemcsak a belváros szimbolikus vagy turisztikai jelentősége miatt kiemelten fontos, hanem azért is, mert Budapest lakosságának közel 30%-a él a belső városrészben, a fővárosi lakóterületek csupán tizedét kitevő területen.

Ezek a problémák súlyos terhet jelentenek az itt élők és a nap mint nap erre járók egészségére is. Reprezentatív felmérések alapján a budapestiek a hősziget-hatást tartják a legnagyobb környezeti problémának, melyet az autóforgalommal összefüggő problémák követnek: a zajterhelés, a rossz levegőminőség, valamint a biztonságos kerékpárutak hiánya.

Összességében mindez hozzájárul a főváros lakosságának elvándorlásához, ami az agglomerációból autóval ingázók számának növekedésével ördögi körként rontja tovább a helyzetet.



Minden nap több mint 300.000 autó jön be az agglomerációból a belvárosba.

A történelmi városszerkezet képtelen ennyi autót kezelni, mivel úthálózata nem erre lett tervezve.



Bezárt üzletek, pangó kiskereskedelem a sugárutak mentén.



60%
túl nagy az autóforgalom



57%
koszosak az utcák



52%
nagy a közúti közlekedésből eredő zaj



Minden héten meghal valaki a budapesti utakon.



A gyalogosok alárendelt szerepben vannak a sugárutakon: keskenyek a járdák, hiányoznak a felszíni gyalogátkelőhelyek.



52%
nincs elegendő biztonságos kerékpárút



51%
rossz a levegő, és ez károsítja az egészséget



43%
kevés a fa és a zöldfelület



ÚJJÁÉLEDŐ SUGÁRUTAK

AZ M3-AS METRÓ FELÚJÍTÁSÁT KÖVETŐEN LEHETŐSÉG VAN AZ ALAGUTAK ÉS AZ ÁLLÓMÁSOK FELETT A VÁROST IS MEGÚJÍTANI.

Bár a korábbi évtizedek várospolitikája aránytalan mértékben helyezte a hangsúlyt a közlekedésre, most lehetőségünk van a helyes egyensúly megtalálására és megvalósítására.

72%
támogatottság

A Fővárosi Önkormányzat 2022-ben közösségi gyűlést szervezett 50 budapesti polgár részvételével, akik önkéntes jelentkezők közül úgy lettek kiválasztva, hogy reprezentatívan képviseljék Budapest lakosságát. Egyik ajánlásuk épp a Váci-Bajcsy-Kiskörút-Üllői út vonal megújítására vonatkozott a forgalom csillapításával, több gyalogátkelőhely kialakításával és biztonságos kerékpárutak létesítésével. A forgalmas tengelyek "zöld ütőérré" alakítását a gyűlés 72%-a támogatta.

Egyensúly közlekedés és időtöltés, aszfalt és zöldfelület, gépjárműforgalom és aktív közlekedés között.

A város közlekedése az elmúlt 5-6 évben hozzászokott egy olyan állapothoz, amikor kisebb gépjárműforgalom hajthatott keresztül a belvárosban. Van, aki közlekedési módot váltott; van, aki más útvonalat talált és vannak, akiknek lecsökkent az utazási igénye a távmunka elterjedése miatt. A korábbi állapot visszaállítása ezért nem szükségszerű, és nem érdeke a városnak. Kihasználhatjuk a lehetőséget, hogy a közlekedés és a közterületek megújításával élhetőbbé tegyük ezeket a forgalmas utakat.

Egy újjáéledő sugárút nem sétálóutca. Fontos közlekedési útvonal a belváros életében, hiszen Budapest lakosságának közel harmada él közvetlen környezetében, de az egész város, sőt, az agglomeráció jelentős része használja nap mint nap munkahelye, úticélja elérésekor.

Egy újjáéledő sugárút azonban nem is autópálya: kapacitása az itt közlekedő emberek számában mérhető és nem járművekben. Ezért cél a közösségi közlekedés előnyben részesítése, a gyalogosan és biciklivel közleke-

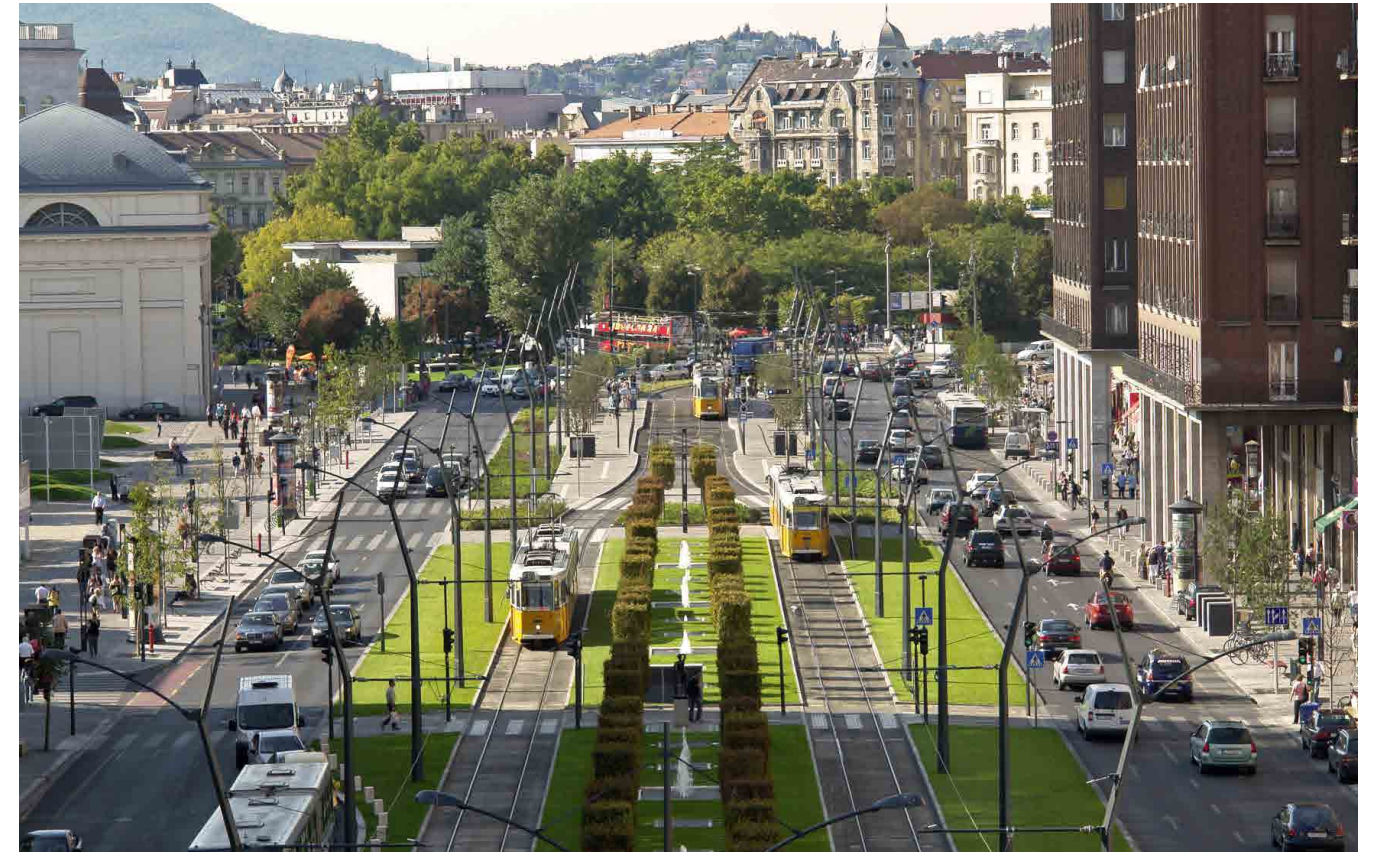
dők számára biztonságos környezet kialakítása; valamint a tranzitforgalom elvezetése a belváros elkerülésével.

Egy újjáéledő sugárúton nagyobb élettér jut a növényeknek is. Az utat szegélyező fasorok nem csak kellemes hangulatot adnak, hanem jelentős szerepük van a közlekedésből eredő zaj csillapításában, a levegőminőség javításában és a hőszigetelés csökkentésében is. Különösen igaz ez a belvárosi területeken, ahol az út menti fák és zóldsávok rendszere jelenti a kondicionáló zöldfelületet.

Egy újjáéledő sugárút egyben az érintett városrészek főutcája is. Kávézók, üzletek, boltok, éttermek követik egymást – így a mindennapi élet színterei.

A Váci út, a Bajcsy-Zsilinszky út és az Üllői út megújításának előkészítésekor olyan sikeres példák vannak előttünk a közelmúltból, mint a Kiskörút átalakítása vagy a Bartók Béla út újjáéledése.

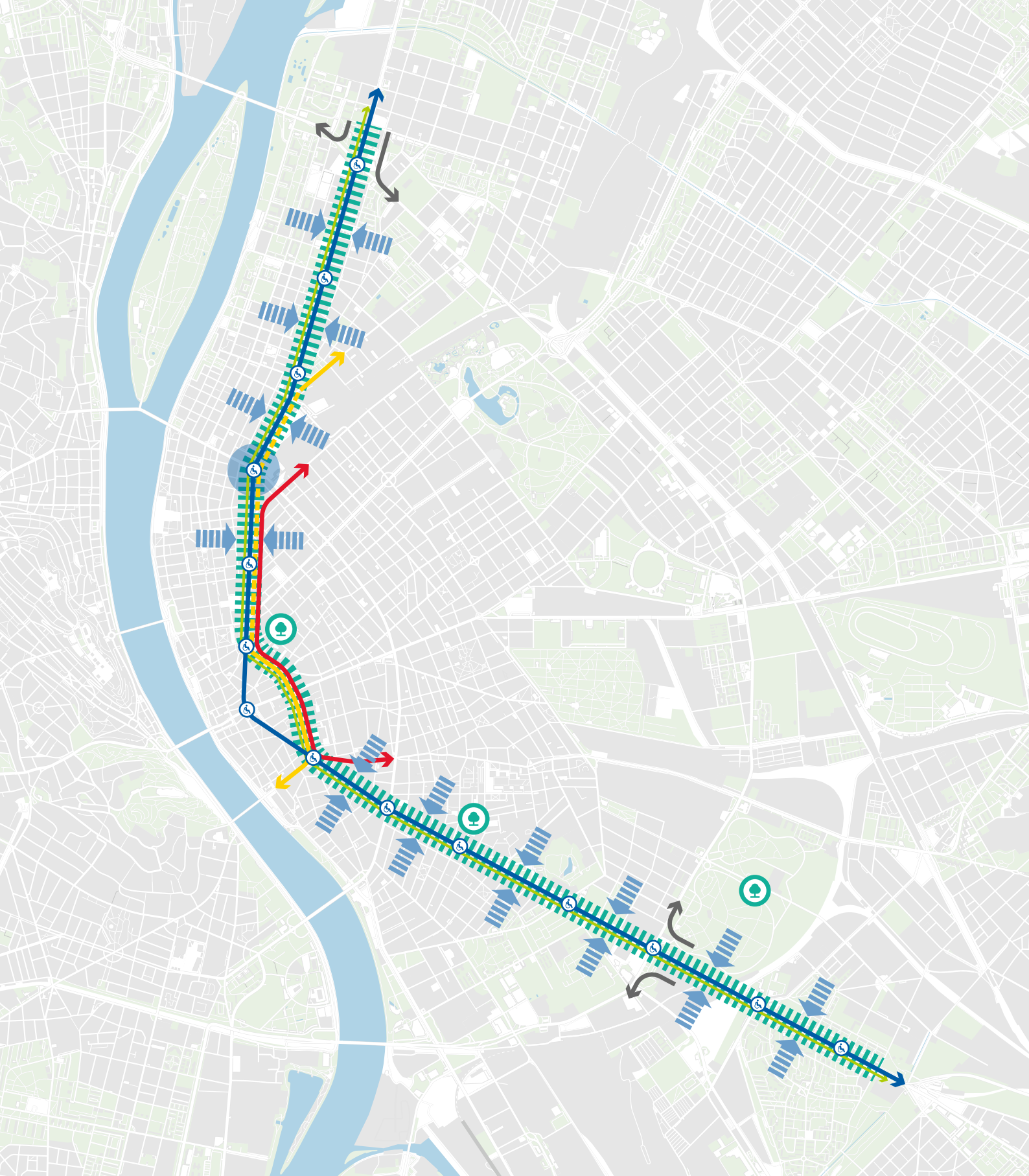
Nagyberuházás helyett inkább egy megújítási programként érdemes a bemutatott feladatokra tekinteni, mivel több különböző méretű és fókuszú fejlesztés egymásra épülve, egymást segítve élesíti újjá ezt a területet.



Lehetséges!

Egy évtized távlatából visszatekintve megdöbbentő, hogy a Károly körút milyen kietlen volt egykor. A Kiskörút megújítása a Budapest Szíve program részeként valósult meg, ciklusokon átívelően. Eredményként ma már új fasorok és zóldsáv, kevesebb forgalmi sáv, szélesebb járdák, új gyalogátkelőhelyek és kerékpársávok, valamint a nyomukban újjáéledő üzletek teremtenek élhető, kellemes városi környezetet.





Fejlesztési program

Egy várost átszelő belvárosi autópályát nem lehet egyik napról a másikra megújítani. Ez egy hosszú folyamat, amelyben a hangsúly az újjáéledés folyamatán van: különböző méretű, egymást támogató és egymásra épülő projektek eredményeként érhetőek el a kitűzött célok.

Ezek együtt, illetve a jövőben akár további kísérő kezdeményezésekkel kiegészülve alkotnak egy megújítási programot. Ehhez együttműködésre, a lehetőségek megragadására és az elérhető források okos felhasználására van szükség.



 **Felújított és akadálymentes metró**



 **Tranzitforgalom a belváros elkerülésével**



 **Felüljáró helyett megújított találkozóterek**



 **Zöld és kényelmes felszíni közösségi közlekedés**



 **Gyalogos léptékű belváros**



 **Biztonságos biciklizés**



 **Új és megújuló zöldfelületek**

Felújított és akadálymentes metró

AZ ÚJJÁSZÜLETETT M3-AS METRÓ VALÓDI ALTERNATÍVÁT JELENT AZ AUTÓVAL KÖZLEKŐKNEK IS.

A XXI. századi színvonalon felújított M3-as metróval a legfontosabb közlekedési eszközt nyeri vissza Budapest. Az M3-as metró a felújítás előtt több mint 500.000 utast szállított munkanapokon – megelőzve még a MÁV-Start országos járatainak utasforgalmát is. Az M3 ezzel Magyarország legforgalmasabb vasútvonala.

A megújított metró jóval több embernek lehet vonzó választás a mindennapos közlekedés során, hiszen nemcsak megszépült, hanem valamennyi állomása akadálymentessé is válik. Az aluljárók és az állomások liftjeivel együtt 34 új, hagyományos lift és

6 ferdelift biztosítja a lejutást. Emellett taktilis és hangjelzések, valamint a karakteres színhasználat is segíti a látásukban korlátozott személyek biztonságos közlekedését is.

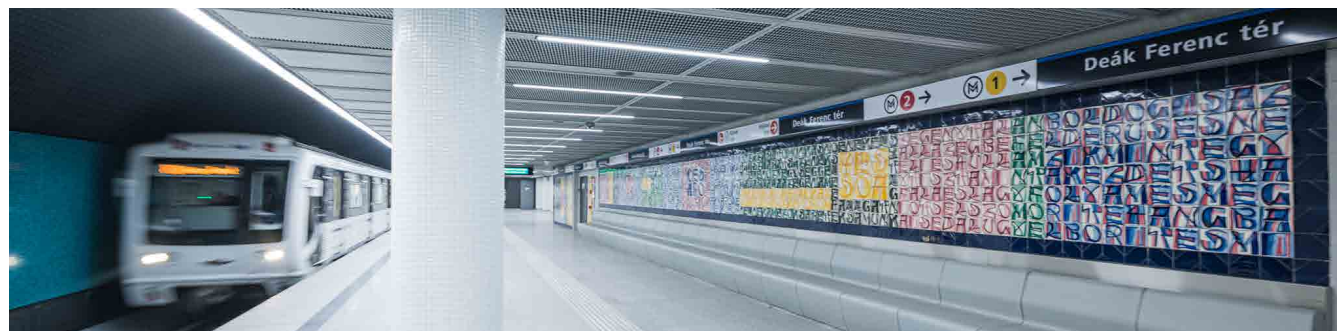
A közösségi közlekedés fejlesztése kulcskérdés az autóval közlekedők átcsábításában. A közösségi közlekedés sokkal több ember szállítását teszi lehetővé az egyéni gépjármű-közlekedéshez képest egy adott útvonalon, ezzel fenntartható és helytakaré-

kos megoldást nyújtva. De nemcsak a metró újul meg: az elmúlt években folyamatosan érkeztek új villamosok, új buszok és új trolibuszok is. A korszerűbb szolgáltatás mellé egyre kedvezőbb árazás is társul, hiszen a 10 éve változatlan bérletárak mellett a 14 éven aluliak már ingyenesen közlekedhetnek a BKK járatain.

Mindezek együtt lehetővé teszik, hogy olyanok is metróra szálljanak, akik korábban autóval közlekedtek az Üllői vagy a Váci úton.

500.000 utas naponta

A 3-as metró Magyarország legforgalmasabb közösségi közlekedési járata (BKK, 2017)



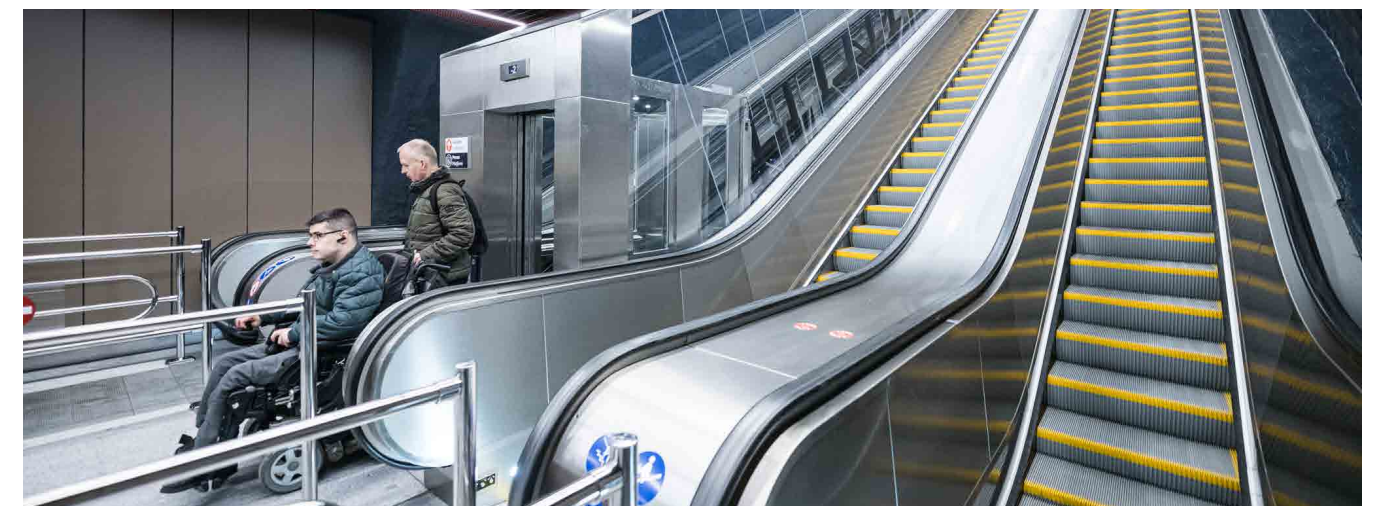
34 lift



6 ferdelift



100% akadálymentes



Tranzitforgalom a belváros elkerülésével

HATÉKONYABB TRANZITHÁLÓZATTAL CSÖKKENTHETŐ A BELVÁROS FELÉ TARTÓ FORGALOM NAGYSÁGA.

A budapesti torlódások elsődleges oka, hogy nagyobb autóforgalom terheli a város központját, mint amennyit a belvárosi utak el tudnak vezetni. A korábbi évtizedek során hiába próbáltak helyenként nagyobb közúti kapacitást biztosítani, például felüljárók építésével, a belváros egésze nem képes a növekvő forgalom elvezetésére. Ezért új megoldásokra van szükség.

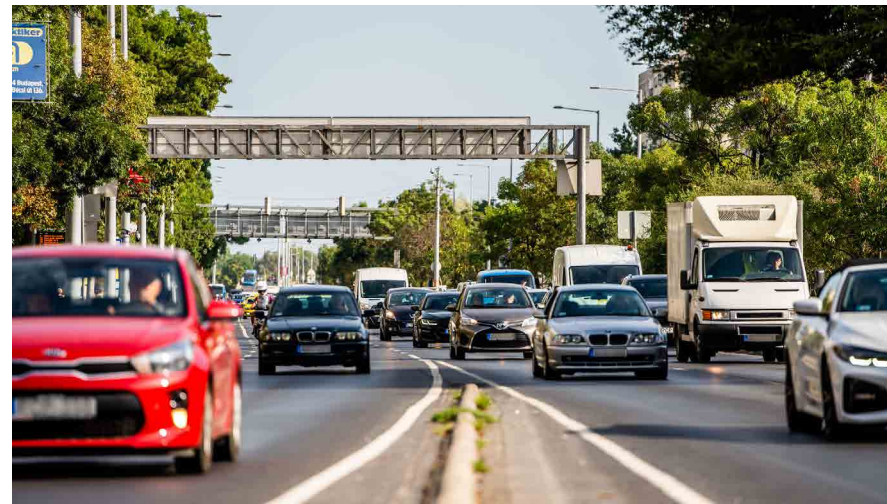
A tranzitforgalmat alapvetően a belvárost elkerülő, elsődlegesen a Hungária gyűrű és az autópálya-bevezető szakaszok által alkotott tranzithálózaton kell elvezetni. Ezeket olyan beavatkozásokra van szükség, ami a forgalom lefolyását egyenletesebbé és hatékonyabbá teszi. Ez elsősorban korszerű forgalomirányítással, néhány esetben kisebb fizikai beavatkozásokkal elősegíthető. Úgynevezett adaptív forgalomirányítás kialakítására van szükség, amellyel egyensúly alakítható ki a lokális forgalmi igények és az

adott útvonal közúti kapacitása között. A cél, hogy csak akkora forgalom terhelje a belvárost, amelyet az ottani úthálózat biztonságosan és kiszámíthatóan le is tud bonyolítani.

Az adaptív lámpaprogramnak köszönhetően az utazási sebesség egyenletesebbé tehető és a megengedett sebességre optimalizált zöldhullám hozható létre, amely a szabálykövetést folyamatos haladással jutalmazza, a gyorsajtókat pedig lassításra ösztönzi.

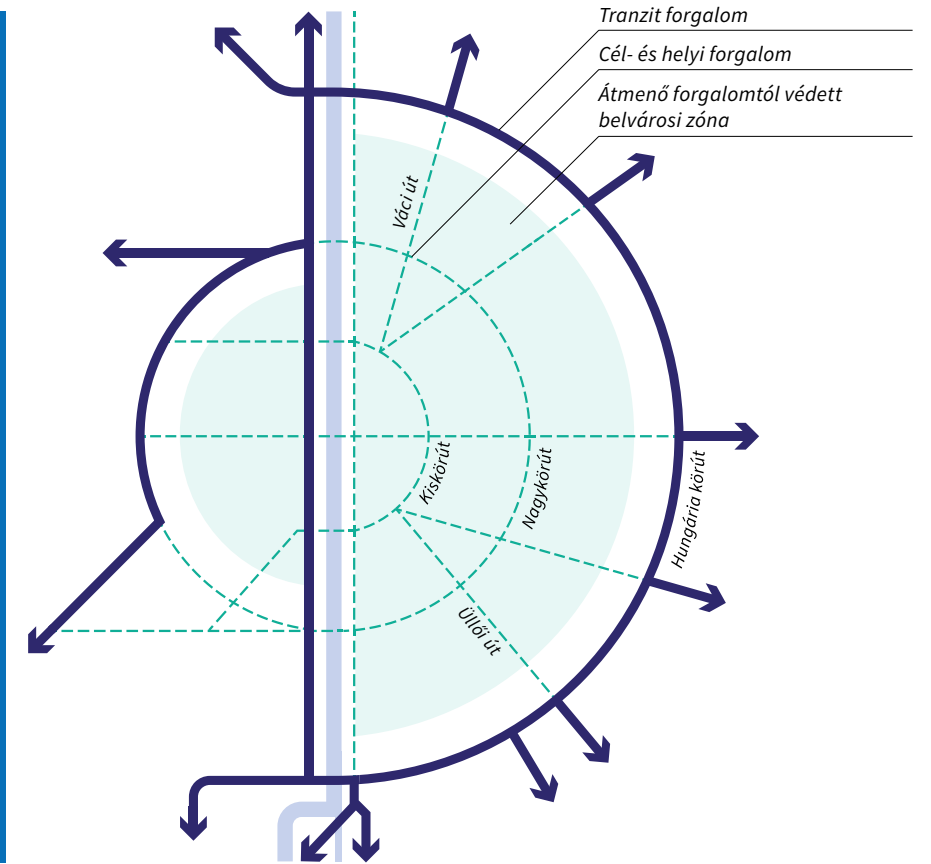
Ezzel megvalósítható az, hogy a tranzitforgalom alapvetően a tran-

zithálózaton haladjon, és az ezek által körülvett belvárosi területeken tartósan csökkenjen a forgalom nagysága. Erre azért is szükség van, mert beavatkozás nélkül a metrópótlást követően jelentős forgalomnövekedés alakulhat ki a belvárosi szakaszokon: a Kiskörúton és a Bajcsy-Zsilinszky úton közel kétszeresére emelkedhet a forgalmi kapacitás elméleti értéke. Ezzel ellehetetlenülne az, hogy a belvárosi autópályák étellel teli sugárutakként újuljanak meg. Így mindenképpen olyan forgalmi rendre van szükség, ami tartósan megőrzi a belváros alacsonyabb forgalmát.



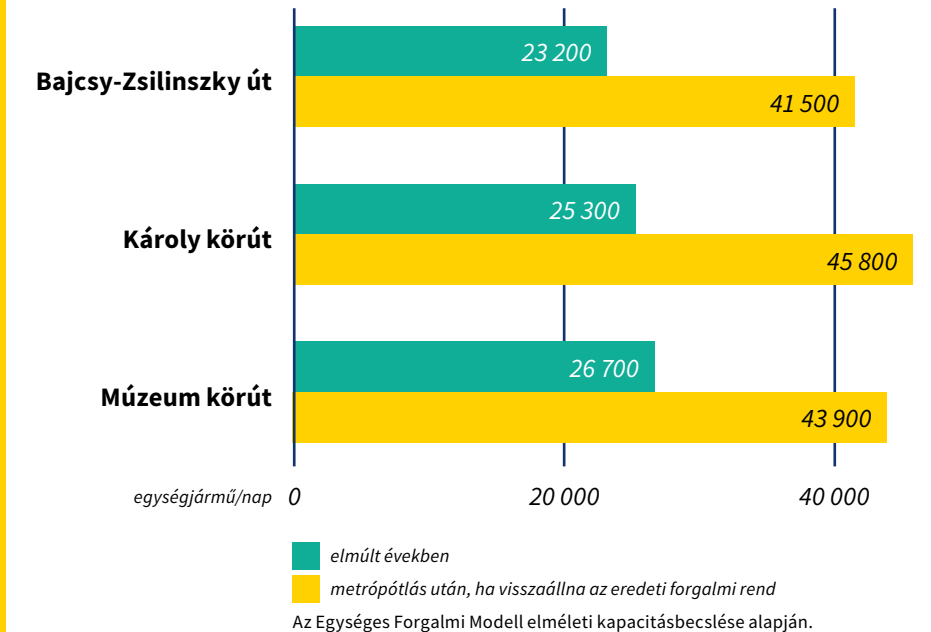
Tranzithálózat

A tranzithálózatot elsődlegesen a Hungária gyűrű és az autópálya-bevezetők alkotják, a pesti oldalon egyszerűen átlátható rendszert alkotva. A budai oldal domborzati adottságai miatt nem alakult ki olyan gyűrűs-sugaras úthálózat, mint Pesten, ráadásul itt az M0-s körgyűrű sem éri körbe a várost. Emiatt a tranzitforgalom szempontjából középtávon sem megkerülhető a budai alsó rakpart és az Alkotás utca, Margit körút vonala.



Közel kétszerezésére növekedhet az autóforgalom a belvárosban,

ha a metrópótlást követően változtatás nélkül visszaáll a korábbi forgalmi rend. Ahhoz, hogy ezt elkerüljük, olyan forgalmi rendre van szükség, ami tartósan megőrzi a belváros alacsonyabb forgalmát.



Felüljáró helyett megújított találkozóterek

A NYUGATI FELÜLJÁRÓ ELBONTÁSA KORSZAKHATÁRT JELENTENE BUDAPEST ÉLETÉBEN.

A Nyugati téri felüljáró évtizedek óta csúfítja a belváros egyik legszebb adottságú terét. Túlzó méreteivel elfoglalja a tér jelentős részét és kitakarja az Eiffel-csarnok látványát. Kettészeli a gyalogos felületeket és létében lehetetleníti el a Lehel tér és a Deák tér közötti egykorvolt villamosforgalom visszaállítását.

Nemhiába övezi széleskörű szakmai és politikai konszenzus a Nyugati téri felüljáró elbontását. A Fővárosi Közfejlesztések Tanácsa még 2019-ben, az előző városvezetés idején határozott a felüljáró elbontásáról, és a Nyugati pályaudvar megújításával foglalkozó kormányzati fejlesztési elképzelések szintén egyszerű, szintbeni csomópontot és megújuló Nyugati teret javasoltak.

Bár a kormányzati megszorítások megakadályozhatják a Nyugati pálya-

udvar és a városba befutó vasútvonalak fejlesztését, az érintett önkormányzatok nem mondhatnak le a Nyugati tér megújításáról. A felüljáró elbontása mellett szóló érvek épp olyan erősek ma, mint négy évvel ezelőtt. A projekt akár önállóan, a pályaudvar átalakítása nélkül is megvalósítható. A felüljáró hosszú távon történő megtartása, és az ehhez szükséges élettartam-növelő beruházások helyett ezért a felüljáró középtávon történő elbontását, és a tér eredeti elképzelések szerinti rendezé-

sét kell előkészíteni. Több zöldfelülettel, megújuló és összekötött gyalogos terekkel, szintben átjárható, akadálymentes csomóponttal. A felüljáró elbontása megteremti a Bajcsy-Zsilinszky úti villamos visszaépítésének lehetőségét is.

VAN ALTERNATÍVÁJA A NÉPLIGETI FELÜLJÁRÓ KÖLTSÉGES ÚJJÁÉPÍTÉSÉNEK.

A budapesti hidak és felüljárók a város alulfinanszírozottsága miatt rendkívül rossz állapotban vannak. Bár a Lánchíd felújítása közel egy évtizednyi halogatás után most végre elkészül, súlyos örökséggel kell a városnak szembenéznie: a felüljárók és hidak állagmegóvására a városnak nincs elegendő forrása.

Ez a népligeti felüljáró esetében a leginkább szembetűnő. A népligeti felüljáró leromlott állapota miatt forgalmi korlátozásokat kellett bevezetni, így a nehezebb járművek – köztük a BKK csuklósbuszai – már nem is használhatják a felüljárót. Bár a személyautók és kisebb teherautók esetében egyelőre biztonságosan fenntartható a forgalom, a szerkezet állapotának

felmérése érdekében, a felüljáró megbontásával járó vizsgálatokra van szükség.

Előzetes vizsgálatok alapján, ha a felüljárót leromlott állapota miatt el kell bontani, egy szintbeni csomópont valódi alternatívája lehet a felüljáró

költséges, teljeskörű újjáépítésének. Bár ennek a felüljárónak nincs olyan városképi jelentősége, mint a Nyugati téri társának, a Népliget átfogó megújításával párhuzamosan fontos szerepe lehet a park bejáratának átalakításában, a csomópont humanizálásában.

Valódi alternatíva

A BKK megbízásából a FŐMTERV Műszaki Tervező Zrt. 2022-ben tanulmányt készített a népligeti csomópont jövőjéről. Ez alapján a felüljáró elbontásának szüksége esetén a szintbeni csomópont valódi alternatívája lehet egy új felüljáró költséges megépítésének, mivel korszerű forgalomszervezéssel képes a jelenlegi forgalom nagyság lebonyolítására.



Széleskörű konszenzus

A kormányzati Budapest Fejlesztési Központ által lebonyolított nemzetközi tervpályázat helyes irányt jelölt ki a Nyugati pályaudvar és környezetének megújításakor: a felüljáró elbontásával a Nyugati tér egyrészt igazi városi találkozóterré alakulhat, másrészt megteremti a lehetőséget a Bajcsy-Zsilinszky úti villamos visszaépítésének.



74
csomóponti felüljáró
és Duna-híd



233
kisebb híd



**ÉVI 10 MILLIÁRD
FORINT HIÁNY
A FENNTARTÁSBÓL**



Zöld és kényelmes felszíni közösségi közlekedés

HELYREÁLLÍTJUK A VILLAMOSKÖZLEKEDÉST A BAJCSY-ZSILINSZKY ÚTON.

Ma már látjuk, hogy súlyos városfejlesztési hiba volt számos budapesti villamosvonal megszüntetése. A villamos környezetbarát és kényelmes, a metrónál jóval sűrűbben elhelyezkedő megállók közelében pedig virágozni tudnak az üzletek, vendéglátóhelyek. Különösen nagy lehetőséget rejt ez a Bajcsy-Zsilinszky úton, amely a for-

galom és a zaj csökkenésével ismét elegáns sugárúttá válna. A Nyugati téri felüljáró elbontásával lehetővé válik a Bajcsy-Zsilinszky úton a villamosvonal visszaépítése és meghosszabbítása egészen a Lehel térig, összekötve ezzel a 14-es villamost a 47-es és 49-es vonalakkal. Ezzel a pesti fonódó villamos legfontosabb fejlesztése jönne létre: átszállásmentes kapcsolat kötné össze Újpestet és a káposztásmegyéri lakótelepet a belvárossal, illetve Dél-Budát Észak-Pesttel.

→ A meglévő CAF járműveket úgy osztottuk el városzerte a villamosvonalak között, hogy a korábbinál több vonalon legyenek akadálymentes járatok.

→ Több villamosvonal infrastruktúráját és megállóit átépítjük ahhoz, hogy alkalmassak legyenek korszerű járművek fogadására.

124

modern, alacsonypadlós, légkondicionált CAF villamos fog közlekedni 2026 végéig.



DÍZEL HELYETT ZÉRÓEMISSZIÓS TROLIBUSZOK A KISKÖRÚT-BAROSS UTCAI VONALAKON.

A légszennyezettségtől és a zajtól leginkább szenvedő belső városrészekben az átmenő autóforgalom csökkentése mellett a közösségi közlekedés korszerűsítésével is hozzá kell járulni a levegőminőség javításához.

A villamosvonal visszaépítése mellett a dízelbuszok trolibuszra cserélése is segíti majd a Kiskörút és a Bajcsy-Zsilinszky út „fellélegzését”. A Kőbánya irányába tartó dízelbuszok esetében fokozatosan nyílik lehetőség a trolibuszok bevetésére. Első lépésként, a metrófelújítás ideje alatt, a 72-es trolibusz meghosszabbított útvonalon jár az Orczy térig, mely a metrópótlás végeztével megmarad. Második lépés-

108

alacsonypadlós, légkondicionált, önjáró üzemre is képes troli lesz 2023 végéig.



ként a Kőbányai úton lévő felsővezeték megújításával és meghosszabbításával néhány éven belül elérhető, hogy Kőbánya központjából trolibuszon lehessen a belvárosba utazni. A cél az, hogy idővel a 9-es busz kőbányai ágán közlekedő buszok mindegyike trolibuszokra legyen cserélve.

A fejlesztéseket alapvetően annak a 48 vadonatúj trolibusznak az érkezése teszi lehetővé, amelyekre a Fővárosi Önkormányzatot sújtó pénzügyi kihívások ellenére is megteremtettük a forrást. A dízelbuszok számának

→ A korszerű járművek önjáró képességét kihasználva hosszabbítottunk meg számos járatot, költséges infrastruktúra fejlesztések nélkül.

további csökkentéséhez, újabb trolibuszok vásárlására lesz szükség. Budapest számára a már rendelkezésre álló kiterjedt trolihálózat nagyon jó alapokat biztosít, hogy kipróbált és megbízható technológiával csökkentjük a dízelbuszok számát.

Az új járművekkel jelentősen emelkedik az alacsonypadlós trolibuszok aránya a BKV flottájában, így a mozgásukban korlátozott személyek, idősek és kisgyerekesek számára is elérhető kényelmes utazási lehetőséget teremtünk.

→ Részben felsővezeték nélkül közlekednek már a 72-es, a 73-as, a 79-es, a 82-es és a 83-as trolibuszok is.



Gyalogos léptékű belváros

A LEGPONTOSABB JELE EGY VÁROS ÉLHETŐSÉGÉNEK, HOGY GYALOGOSAN, SÉTÁLVA JÓL ÉREZZÜK MAGUNKAT BENNE.

Gyalogosok nélkül a legszebb város is kihaltnak tűnik. Az egykori sugárutak esetében azonban a gyalogosok alárendelt helyzetbe kerültek. A legtöbb helyen felszámolták a felszíni átkelési lehetőségeket, a gyalogosok aluljárókba szorultak. A Váci út és az Üllői út esetében a 80-as évektől, a metró megnyitásával és a villamosvonalak felszámolásával párhuzamosan szorultak látványosan háttérbe a gyalogosok szempontjai.

Tanulmányok és megvalósult fejlesztések igazolják világszerte és itthon is, hogy ami jó a gyalogosoknak, az jó az egész városnak. Biztonságosabb közlekedés, kevesebb zaj, több zöld és árnyék, tisztább közterületek, üzletek, kávézók, teraszok. Ma már tudjuk, hogy ha nő a gyalogosforgalom, akkor egy élhetőbb város felé tartunk.

A gyalogosok visszacsábításának első lépése a felszíni gyalogos közlekedés helyreállítása. Ezért az M3-as metró megújításához kapcsolódóan 7 csomópontban épült összesen 17 új, jelzőlámpás gyalogátkelőhely.

7

csomópontban



17

új gyalogátkelőhely



419

áthaladás csúcsidőben
1 óra alatt a Váci út
Gogol utcai új zebráján

(forrás: BKK)



A metrófelújítást követően a Nyugati téren is elkészülnek a hiányzó zebrák, amelyek átjárhatóvá teszik a teret. Az Astorián a budapesti Községi Költségvetés forrásából, a városlakók szavazatai alapján készülhetnek új zebrák. Az Üllői úton és a Váci úton a későbbiekben további gyalogátkelőhelyek épülhetnek. A zebrák nemcsak megteremtik a mozgáskorlátozottak alapvető közlekedési

lehetőségeit, hanem kényelmesebbé is teszik a gyalogos közlekedést az idősek és a babakocsival közlekedők számára. Következetes, egyenletes sebességhatárokkal és önmagukat magyarázó útkialakítással ösztönözhetőek az autóval közlekedők a biztonságos közlekedésre. Így valamennyi közlekedő számára biztonságosabbá válik a terület és csökkenhet a balesetek száma.

Új fasorok telepítésével, a hiányzó vagy beteg fák pótlásával, zöld kazetták kialakításával csökkenthető a városi hőszigetelés a sűrűn beépített belvárosban is.

A kis üzletek, vendéglátóhelyek, teraszok visszatérése kerületi és civil együttműködéssel ösztönözhető sikeresen, ahogyan azt a Bartók Béla úti és a Margit körüti tapasztalatok is mutatják.



Akadálymentesen a városban

2020 óta több mint 200 meglévő gyalogátkelőhelyet szereltünk fel távirányítható hangjelző berendezéssel a vakok és látássérültek segítésére, és 2025 végéig az összes lámpás gyalogátkelőhely ilyen lesz Budapesten.



Biztonságos biciklizés

A HIÁNYZÓ KERÉKPÁRSÁVOK LÉTESÍTÉSÉVEL KIEMELT KÖZLEKEDÉSI TENGELYEKEN VÁLÍK BIZTONSÁGOSSÁ A BICIKLIZÉS.

A Magyar Kerékpárosklub megbízásából készített, reprezentatív közvélemény-kutatás szerint a budapestiek 71%-a nagyon valószínűnek vagy elképzelhetőnek tartja, hogy minden nap kerékpárral közlekedjen, feltéve, hogy a kerékpáros közlekedés körülményei javulnának. Saját kutatásunk szerint pedig a budapestiek közel 60%-a támogatja új kerékpársávok létesítését.

A kerékpáros hálózat egyik hiányossága, hogy jelenleg sem a Váci út, sem az Üllői út Hungária gyűrűn belüli szakaszán nem lehet biztonságosan biciklizni, ráadásul sok szakaszon a mellékutcák sem nyújtanak alternatívát. Az M3-as metró felújítását követően a metrópótló sávok megszüntetése lehetőséget ad ezeken a kritikus hiányzó szakaszokon kerékpársávok kialakítására az eddigi buszsávok helyén. Az M3 felújítás közel 6 éve alatt a járművezetők már alkalmazkodtak a Váci és az Üllői út megváltozott forgalmi rendjé-

hez, a tranzitforgalom jelentős része más megoldásokat keresett. Így forgalmi fennakadás kialakulása nélkül lehet a két főút mentén összesen közel 6 km új, biztonságos kerékpársávot kijelölni.

Összekapcsolódva a Bajcsy-Zsilinszky úton és a Kiskörúton már meglévő kerékpárutakkal, jelentősen javulhat a kerékpáros szempontból most nehezen megközelíthető városrészek elérhetősége. Végre átjárhatóvá válnának olyan kritikus pontok is, mint a Nyugati tér, az új sávok a meglévő nagykörúti és kiskörúti sávokkal együtt kiterjedt hálózatot alkotnak majd.

Az Üllői úti kerékpársáv Dél-Pest hiányzó belvárosi kerékpáros kapcsolatát teremti meg, nemcsak a környékén lakók, hanem az itt található egyetemek, egészségügyi intézmények, üzletközpontok és irodaházak számára is.

A környező területeken a MOL Bubi állomások, valamint a kerékpárok és rollerek rendezett parkolását biztosító mikromobilitási pontok hálózatának kiterjesztése lehetővé teszi a közlekedési eszközök kombinálását. A kritikus utolsó néhány méter pedig kényelmesen megtehető kerékpárral vagy rollerrel.

58%

A budapestiek 58%-a támogatja új kerékpársávok létesítését.
(Medián - 21 Kutatóközpont, 2022)



2,6 km

új kerékpársáv a Váci úton

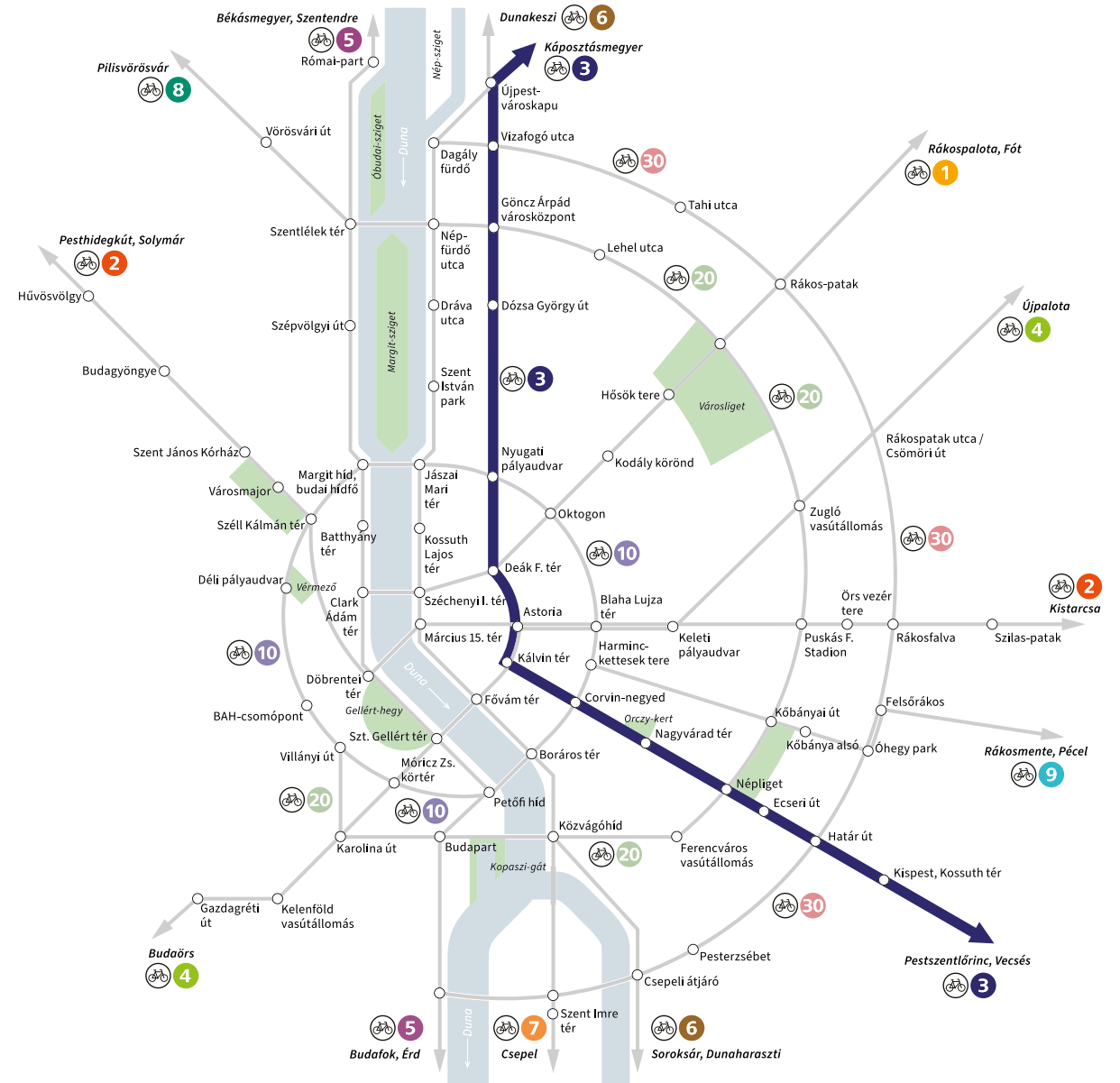


3,2 km

új kerékpársáv az Üllői úton

Budapest bringasztráda-hálózata 2030

Az azonnali fejlesztéseket követően 2030-ig uniós források felhasználásával jól kiépített, nagy kapacitású bringasztrádákra fejlesztjük a legforgalmasabb, városrészeket összekötő biciklisávokat és kerékpárutakat.



Új és megújuló zöldfelületek

AZ ÚJJÁÉLEDŐ SUGÁRUTAK MENTÉN A BELVÁROSBAN HIÁNPÓTLÓ, ÚJ ZÖLDFELÜLETEK JÖHETNEK LÉTRE.

Budapest történelmi belvárosának egyik legnagyobb problémája a zöldterületek hiánya. A belső kerületekben mindössze 1 m² közpark jut egy lakosra, miközben az Egészségügyi Világszervezet ajánlása szerint egy nagyvárosban legalább fejenként 9 m² zöldterületre lenne szükség. Budapest egészére ez a mutató 6 m²/fő, azaz az összmenyiség és az aránytalan eloszlás egyaránt probléma. A zöldfelületek hiánya megterheli az itt élők testi és lelki egészségét: egyrészt növeli a hőszigetelést, másrészt nincsen hely sétálásra, sportolásra, a gyerekeknek szabadtéri játékokra, vagy akár egy családi-baráti piknikre. Ezért a város belső magjában különösen fontos a legkisebb lehetőségeket is megragadni a zöldítésre.

A megújuló sugárutak mentén csak az aszfalt feltörésével lehet helyet teremteni új zöldfelületnek. A következő években két ilyen projekt is megvalósulhat: a Városháza park és a Klinikák zsebpark.

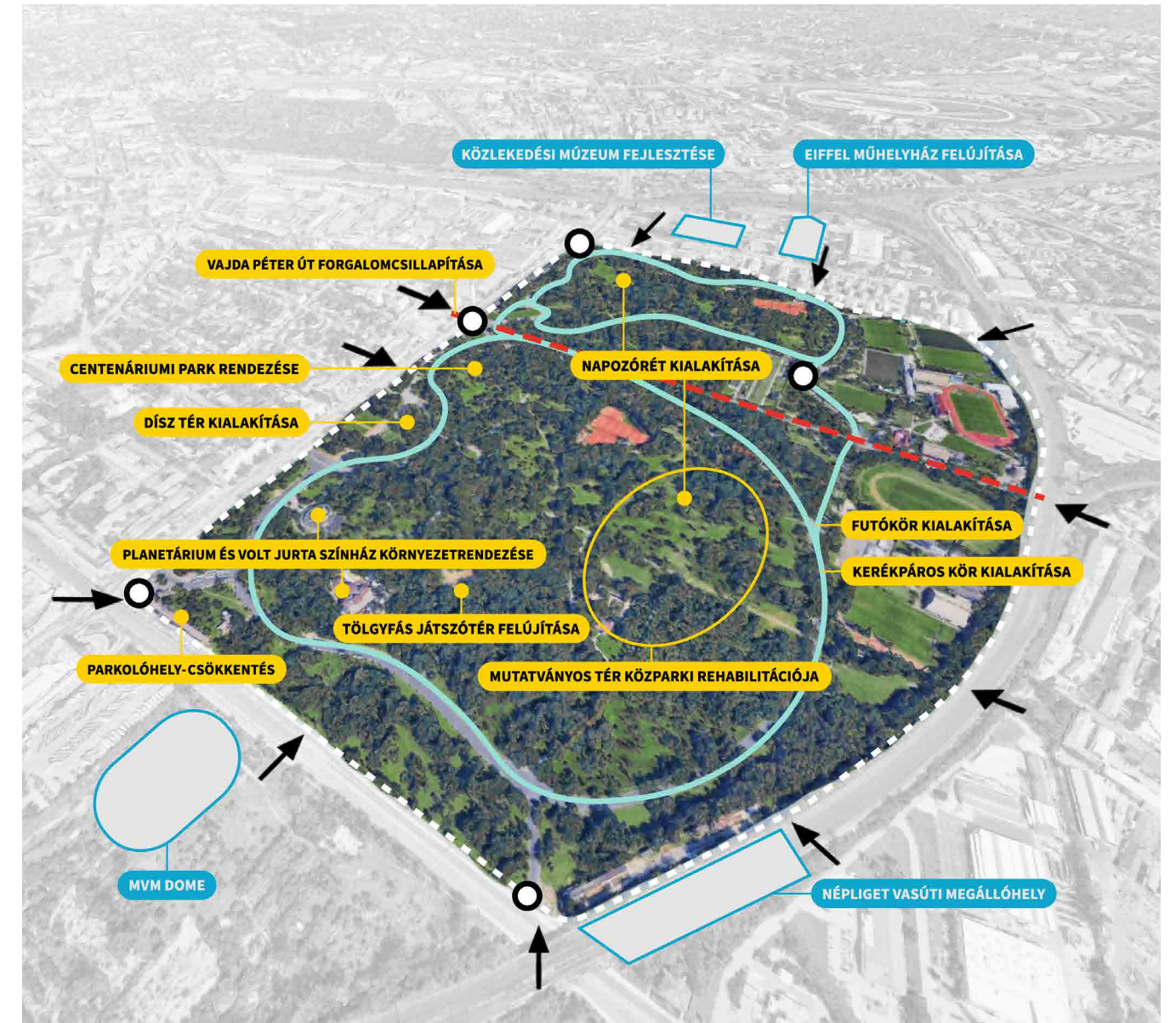


A Városháza most még parkolónak használt udvarán már előkészítés alatt van egy méretében és funkciójában egyaránt jelentős, új, fásított városi köztér. Budapest új főterén 8.000 m² új zöldfelület jön létre, amire különösen nagy igény van a város leg­sűrűbben beépített részén. Emellett a Városháza parknak fontos közösségi funkciója is lesz: Budapest főtere­ként társadalmi vitáknak és kulturális rendezvényeknek is hely ad majd.

Jóval kisebb, de üzenetében szintén fontos hely lesz a Klinikák zsebpark. Itt valóban a “beton helyett fák” gondolat nyer teret, ahol a burkolat helyét

apró park veheti majd át. Ráadásul a tervek szerint a park különleges szemlélettel lesz kialakítva, úgy, hogy a szomszédos, gyógy­pedagógiai profilú óvodába és iskolába járó gyerekek igényeinek is maximálisan megfeleljen.

A Váci út, a Bajcsy-Zsilinszky út és az Üllői út legtöbb szakaszán ma is van fasor, de ezek minőségi megújítása, illetve a hiányzó szakaszokon új fasorok ültetése szükséges. Ezek kialakításáról csak alaposabb közművizsgálatokat követően lehet dönteni, de a cél az, hogy mindkét oldalon összefüggő fasor övezze ezeket az újjáéledő sugárutakat.



Megújul a Népliget

A város legnagyobb közparkja, a Népliget is az Üllői út mellett kerül el. A Népliget megújítását célzó stratégiai terv és a 2023 tavaszán záruló ötletpályázat kijelöli azt az irányt, ahogy – források rendelkezésre állása esetén – megújulhat a park. Ennek célja, hogy ha apróbb lépésekben is, de minél előbb elindulhasson a közpark megújítása.

FEJLESZTÉS LÉPÉSENKÉNT

Egy várost átszelő belvárosi autópályát nem lehet egyik napról a másikra megújítani. Ez egy hosszú folyamat, és ahogy a cím is mutatja, a hangsúly az újjáéledés folyamatán van. Még ha az összes projekt megvalósítására sok évre is van szükség, minden apró lépéssel formálható, javítható ezeknek a sugárutaknak az élhetősége, használata. Így lépésenként, évről évre javulhat a helyzet, idővel pedig sokan talán már nem is emlékeznek majd arra, hogy egykor milyen kietlen, rossz helyek voltak ezek az útszakaszok.

Fontos, hogy nem egy olyan nagyprojektről van szó, amelyben egy ütemben, faltól falig egyszerre történik az érintett utak rekonstrukciója. Itt több különböző méretű, egymást követő, egymást

támogató és egymásra épülő projekt eredményeként érhetőek el a kitűzött célok. Ezek együtt, sőt, a jövőben további kísérő kezdeményezésekkel kiegészülve alkotnak egy megújítási programot. Szerencsére az első fejlesztésekre már nem kell várni, mert több közülük folyamatban van, vagy akár már meg is valósult.

A legfontosabb az M3-as metró felújítása, ami 2023. első felében készül és megteremti a lehetőséget a Váci út – Bajcsy-Zsilinszky út – Kiskörút – Üllői út újjáéledésének.








Számos helyen készültek már el gyalogátkelőhelyek, ezeket 2023-ban újabbak követnek, míg a hiányzó

kerékpársávok is elkészülnek a metrópótlás végét követően.

Zajlik az új trolibuszok és villamosok gyártása, megkezdődnek azok az előkészítő munkák is, melyeket követően – az uniós források okos felhasználása esetén – megvalósulhatnak a troli- és villamosfejlesztések is.

Elindult a parkok tervezése és előkészítése is, ami megteremti a lehetőségét a jövőbeni fejlesztéseknek.

Mindezekből látszik: 2030-ra a források felelős és okos felhasználásával ezek a projektek megvalósíthatók. Ehhez csak együttműködésre van szükség az Európai Unió, a Kormány, a Főváros és az érintett kerületek között.

	MEGÚJULÓ M3-AS METRÓ:	2017-2023
	ÚJ GYALOGÁTKELŐHELYEK:	2021-2023
	HIÁNYZÓ KERÉKPÁRSÁVOK PÓTLÁSA:	2023
	DÍZEL BUSZOK LECSERÉLÉSE TROLIBUSZOKRA:	2024 után
	VÁROSHÁZA PARK ÁTADÁSA:	2024 után
	FELÜLJÁRÓK RENDEZÉSE:	2026 után
	BAJCSY-ZSILINSZKY ÚTI VILLAMOS VISSZAÉPÍTÉSE:	2026 után



