



Tématerület: Környezetvédelem,
zöldfelületek, városfejlesztés
Térülethasználat, területgazdálkodás,
területfejlesztés
Altérman belüli speciális téma: Közlekedési
Infrastruktúra



BP Műhely

Nagykörúti bringasztráda



Alapdokumentum

Háttérdokumentum

1. Összefoglaló

A Nagykörút Budapest egyik legfontosabb belvárosi főutcája és közlekedési gyűrűje, egyszerre lakó-, kereskedelmi- és tranzitterület. A Nagykörúti kerékpársáv 2020-ban, ideiglenes megoldásként jött létre, ám a főváros jelenleg egy uniós pályázat keretében véglegessé kívánja tenni a kialakítást, „bringasztráda” néven. Az elnevezés félrevezető: a Nagykörút nagyvárosias, vegyes forgalmú főútvonal, ahol sztráda jellegű közlekedési elem nem illeszkedik a környezeti és városszerkezeti adottságokhoz.

Az eddigi forgalmi adatok alapján a kerékpársáv kihasználtsága alacsony (napi 3800 áthaladás), messze elmarad a hasonló fejlesztéseknél elvárt szinttől. Ezzel szemben a kialakítás jelentős közlekedési kapacitást vont el az autós és közösségi közlekedéstől, miközben újabb baleseti kockázatokat és napi használati problémákat teremtett (rakodás, parkolás, gyalogos-kerékpáros konfliktusok).

A jelenlegi pályázati terv több szempontból kifogásolható: hiányzik mögüle a hosszú távú városszerkezeti koncepció, nem kezeli a körút közmű- és katasztrófavédelmi kérdéseit, és nem előzte meg széleskörű társadalmi egyeztetés. A projekt így egy szűk érdekcsoport igényeire reflektál, miközben a Nagykörút jövőjét, városi főutcai szerepét gyengíti.

A szakmai álláspont szerint a Nagykörút forgalmi problémái önmagukban nem a körúton oldhatók meg. Csak átfogó, a hiányzó városszerkezeti elemek (Galvani- és Aquincumi híd, párhuzamos körutak) kiépítését, valamint egy teljes körű masterplan kidolgozását követően van értelme bármiféle átalakításnak. A fejlesztés előfeltétele egy megvalósíthatósági tanulmány, forgalmi modellezés és valódi társadalmi egyeztetés kell legyen.

Összességében: a tervezett „bringasztráda” jelenlegi formájában koncepciótlan, alacsony igényre épül, balesetveszélyes és gazdaságtalan megoldás. A Nagykörút rehabilitációját komplex, több szakterületet integráló masterplan alapján kell megkezdeni, amely a közművek állapotától a közlekedési hierarchián át a kereskedelmi funkciókig átfogó jövőképet ad.

Kulcsszavak: Nagykörút, bringasztráda, közlekedés, koncepciótlanság

„A Nagykörút közlekedési problémáit nem lehet a Nagykörúton megoldani” - László János, a Magyar Kerékpárosklub egykori elnöke

1 Nagykörúti kerékpársáv indokoltsága

A sok vitát kiváltott nagykörúti kerékpársávokat 2020-ban, a koronavírus-járvány idején, illetve annak ürügyével, akkori nyilatkozatok ideiglenes jelleggel alakították ki a körút külső forgalmi sávjának helyén. A főváros vezetése egy európai uniós pályázat keretén belül, „bringasztráda” jelleggel próbálja ezt a döntést szó szerint bebetonozni. **Már az elnevezés és hibás és megtévesztő, egy nagyvárosias, vegyes használatú útvonalon semmilyen „sztrádának” nincs helye!**

2 Általános adatok, keresztmetszeti jellemzők

A Nagykörút **szélessége** egységesen **38 méter**, teljes hossza a Jászai Mari tér és a Boráros tér között **4141 méter**. **Városszerkezeti abroncsként** fogja össze a város egykori külvárosait, ma belvárosi kerületeit (V, XII, VI, VII, VIII, IX). A beépítés átlagos magassága 18-20 méter, ami nagyon kellemes légtérarányt eredményez. A körút keresztmetszeti felosztása a következő:

- villamosvágány: 3 m
- 2 forgalmi sáv (ebből egyik kerékpársáv): 2x3 m
- parkolósáv: 2,5 m
- járda: 7,5m

vagyis oldalanként 19 m x2=38 m

A Nagykörút nem csak közlekedési főútvonal, alatta húzódik a hatalmas, átlag 3 méter átmérőjű pesti **főgyújtó-csatorna** is, és emellett természetesen **számos közműgerincvezeték**, amik felülvizsgálata, illetve javítása sürgető feladat. A Nagykörút végül, de nem utolsó sorban a város egyik főutcája, a „legpestibb utca”, mára már megkopott, de még mindig nagy kereskedelmi, városkép jelentőséggel.

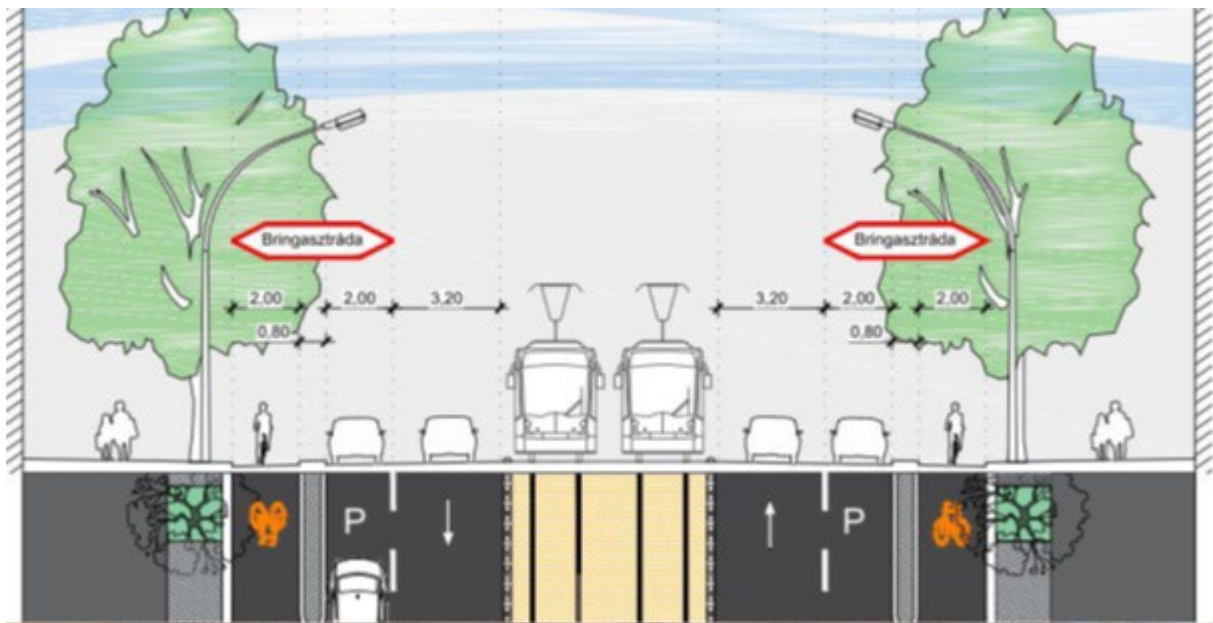
3 Valós kihasználtsági adatok – alternatív forgalomszámlálás

A BKK adatai szerint 2024-ben 3800 áthaladást rögzítettek naponta a kerékpársávon. Általánosságban 6-7000 áthaladás esetén merül fel „bringasztráda” igénye, vagyis **a fejlesztést egy meg nem lévő igény kiszolgálására tervezik**. A közlekedéstervezés egyik alapja a „lehetőség igényt generál” elve, de a prioritizálás nem biztos, hogy megfelelő, tekintve, hogy a **kerékpáros infrastruktúra több fontos eleme is hiányzik a fővárosban** (EuroVelo-hálózat).

A mindennapi tapasztalat szerint a Nagykörút kerékpársávjai minden év- és napszakban szinte teljesen üresek. Ezért felmerül a kérdés, hogy a közölt forgalmi adatok megbízhatóak-e.

4 Keresztmetszeti kialakítás

A pályázati anyagban közölt mintakeresztmetszvény (1. ábra) szerint a villamosvágány melletti belső forgalmi sáv megmarad 3,20 méter szélességgel, mellette egy úgynevezett **multifunkcionális sáv** kap helyet, ahol parkolóhelyek, rakodóterületek, rövid megállást lehetővé tevő „kiss and ride” megállóhelyek, valamint ezeket megszakítva kerékpárkölszönző-állomások helyezkednek majd el. Ezt a sávot a külső oldalán egy 0,80 méter széles „biztonsági kilépő sáv” kíséri, hogy a gépjárművekből ne közvetlenül a „bringasztrádra” kelljen kiszállni. Ezt követi maga a 2,00 méter széles „bringasztráda”, ami a változatlan szélességben megmaradó járda mellett halad majd.



1. ábra: a tervezett fejlesztés mintakeresztmetszvénye

5 Helyszínrajzi kialakítás

A pályázati anyagban közölt áttekintő helyszínrajz (2. ábra) szerint a „bringasztráda” projekt a Nyugati pályaudvar és a Boráros tér között épülne meg, a fent közölt keresztmetszeti elrendezés szerint. A csatlakozó mellékutcák torkolatai átépítésre kerülnek a terv szerint, az útpálya járdaszintre való emelésével. A terv számol a Nagykörút főbb csomópontjai (Blaha Lujza tér, Harminckettesek tere, Corvin negyed) átépítésével is.

6 Kidolgozottság (hiánya) és koncepciótlanság

A pályázati anyagot tekintve feltűnő a kidolgozottság hiánya, furcsa megfogalmazások (járda szó helyett a „peron” kifejezés használata). A **terv semmilyen hosszú távú koncepcióba nem illeszkedik**, hiszen tartalmazza többek között a nemrég felújított Blaha Lujza tér részleges átépítését, szigetszerű, **nem számol többek között a szükségessé váló közműfelújításokkal**.



2. ábra: a tervezett fejlesztés áttekintő helyszínrajza

7 Balesetveszély

A közölt mintakeresztmetszelyven szereplő állapot – a tervezett 0,80 méteres biztonsági sáv, „peron” ellenére – **balesetveszélyes**. A megálló gépjárművekből jobbfelé kilépő utasoknak/gyalogosoknak a „bringasztrádán” keresztül kell elérniük a járdát, a tervek szerint napi 6-7 000 kerékpáros között átkelve. Ez közvetlen balesetveszélyt jelent, nem is beszélve a hirtelen fékezések miatt előálló további veszélyhelyzetekről. Érthetetlen, hogy egy „bringasztrádának” nevezett infrastrukturális elemet hogy lehet olyan kialakításban elhelyezni, ami szinte méterenként keresztirányú forgalommal számol.

8 Napi használati problémák

A tervezett kialakítás a balesetveszély mellett további problémákat is felvet. Az üzletek rakodása során szintén fennál a balesetveszély, **emellett maga a rakodási munka is megnehezedik, több időt vesz igénybe, várhatóan folyamatos konfliktushelyzet lesz a rakodást végzők és a „sztrádán” nagy sebességgel közlekedő kerékpárosok között.**

A pályázati anyagban közölt „kiss and ride” parkolóhelyek kialakítása **itt teljességgel értelemszerűen iskolák, pályaudvarok előtt létesítik, külön behajtó-öblökben, hogy a szülők, vagy az utasok egymás után be- és kihajtva búcsúztassák utasaikat, majd továbbhajtsanak.** Ez az igény a Nagykörút esetén egyszerűen nem létezik, ráadásul megvalósítása további torlódásokat okozna, hiszen lényege a folyamatos haladás, az öblöbe való ki- és behajtással. **A katasztrófavédelmi kérdések szintén megválaszolatlanok, a külső sáv végleges elépítését a tűzoltóságnak is jóvá kell hagynia.**

9 Megoldatlan, kidolgozatlan helyzetek

A pályázati anyag nem tartalmazza a mintakeresztszelvénytől eltérő helyzeteket, többek között a villamosmegállóknál építendő kialakítást. **Jelenleg itt a járdán vezetik a kerékpárutat, ami teljességgel elfogadhatatlan.** Ilyen megoldásokat a jövőben mindenképpen el kell kerülni!

10 Társadalmi egyeztetés hiánya

A tervezést valós, látható társadalmi egyeztetés nem előzte meg, ennek formáját, a résztvevők körét nem tették közzé. **Fontos, hogy mi a társadalmi egyeztetés tartalma,** először egy, a kerékpáros közlekedést is tartalmazó forgalmi modell alapján készített megvalósíthatósági tanulmányt kell készíteni, ami változatokat is tartalmaz. Ezt kell, illetve érdemes társadalmi vitára bocsátani. Egy valódi társadalmi egyeztetés során az alábbi szereplők bevonása szükséges:

- gépjárműhasználók
- kerékpárosok
- üzlettulajdonosok-, bérlők
- szállítmányozók
- lakók (a körúton és környékén lakók)
- sétálók, gyalogosok
- vásárlók, kávéházak, éttermek vendégei

Jelenleg úgy tűnik, hogy ez a projekt egy szűk társadalmi réteg, szubkultúra igényeit szolgálja csupán.

11 Megvalósíthatósági tanulmány, tervezői diszpozíció

A Nagykörút átalakítását a közlekedéstervezési szakma bevonásával, annak megfelelő diszpozicionálásával szabad csak megkezdeni. Bármiféle nagyobb szabású átalakítás előtt szükséges egy **megvalósíthatósági tanulmány** készítése, legalább a Hungária körútig

terjedő terület forgalmi modellezésével, ami a kerékpáros közlekedést is tartalmazza. A megvalósíthatósági tanulmányban szereplő **valódi eltéréseket tartalmazó** változatokról lehet és érdemes társadalmi egyeztetést lefolytatni.

11.1 Tervezési alapelvek

„A Nagykörút közlekedési problémáit nem lehet a Nagykörúton megoldani” László János, a Magyar Kerékpárosklub egykori elnöke

A Nagykörút közlekedési átalakítását csak a városszerkezetben hiányzó elemek (Galvani-híd, Aquincumi-híd, „munkás körút”, stb) kiépítése után szabad megkezdeni.

A tervezés során a következő közlekedési hierarchiát kell betartani:

1. gyalogosok, ők a legfőbb prioritás
2. közösségi közlekedés
3. egyéni közlekedés, attól függetlenül, hogy az kerékpáros vagy motorizált. Egyes helyeken hol az egyik, hol a másik élvez prioritást, de mindig az utolsó a hierarchiában!

Ennek megfelelően kerékpárutat tilos a járdára felvezetni, ami jelenleg a Nagykörúton több helyen is előfordul!

12 Nagykörút masterplan

A „bringasztráda” projektben jól látható a koncepciótlanság. A Nagykörutat határozott jövőkép mentén, tervszerűen, mind (szó szerint) mélységben és szélességben kell fejleszteni, hogy újra Budapest méltó főutcájává váljon. Ehhez szükséges egy masterplan kidolgozása, ami szakáganként összefogva foglalkozik a közművek helyzetétől a közlekedésen át a fasorok helyzetéig, és a kereskedelem lehetőségeiig.

13 „Nagykörút övezet”

A Nagykörút nem önmagában áll, kiterjed a csatlakozó terekre és a mögöttes városnegyedekre, illetve ezek állapota is kihat a Nagykörút egy-egy szakaszára (nem véletlen, hogy a Szent István körút sokkal magasabb presztízsű, mint a József körút). Így a fent említett masterplannak a környező területekre is ki kell terjedni, már csak azért is, mert **a körút sok funkciója ezeken a területeken biztosítható** (kerékpársávok, parkolóházak).

14 A Nagykörút rehabilitációja

Nagykörút-rehabilitáció komplex módon a “Nagykörút masterplan” szerint, ütemezve, logikusan az alábbi területeket érintve a teljes „Nagykörút övezetre”:

- Közművek állapotának felmérése, felújítása
- Fasor állapota, fahelyek minősége
- Új, optimális, **valódi társadalmi egyeztetés során kialakított** keresztmetszeti kialakítás
- Kerékpársávok a „Nagykörút övezeten” belül a párhuzamos utcákban (Jókai utca-Kertész utca)
- Parkolás (parkolóházak építése a „Nagykörút övezetben”)
- Közterületek, járdák, utcabútorok, hirdetőfelületek rendezése
- Kereskedelem, üzletportálok

- Kapualjak helyzete
- Kapcsolódás egyéb kiemelt területekhez, illetve témákhoz: Nyugati tér, Blaha Lujza tér-Rákóczi úti-Népszínház utcai villamos, Jászai Mari tér, Boráros tér

15 Kulcsmondatok

- „A Nagykörút közlekedési problémáit nem lehet a Nagykörúton megoldani” László János, a Magyar Kerékpárosklub egykori elnöke. Vagyis a városszerkezetben hiányzó elemek megépítése nélkül (Galvani-híd, Aquincumi-híd) nem lehet a Nagykörúti közlekedéshez érdemben hozzányúlni!
- Először a közlekedéstervezési szakmának kell változatokat és megvalósíthatósági tanulmányt készíteni **a kerékpárközlekedést is tartalmazó forgalmi modell alapján**, csak ezután lehet társadalmi egyeztetést lefolytatni
- **Nagyvárosias, vegyes forgalmú útvonalra semmilyen „sztráda” nem való!**
- A tervezéskor figyelembe kell venni a közlekedési hierarchiát: **első és legfontosabb a gyalogosok érdeke, ezután következik a közösségi közlekedés, majd az egyéni közlekedés, függetlenül attól, hogy az kerékpáros vagy motorizált**
- A körúti kerékpársáv nem váltotta be a hozzá fűtött reményeket, alacsony a kihasználtsága, ellenben torlódást, dugókat okozott Budapest egyik fő szerkezeti "abroncsán" és a hálózat egyéb részein
- A tervezett megoldás balesetveszélyes, a parkolósávból csak a „bringasztrádán” át lehet a járdára jutni, ez különösen az üzletek rakodása során állna fokozottan elő
- A körúti kerékpársáv egy rossz döntés, de jelenleg nagyobb átépítés nélkül helyrehozható a kár. Viszont ezzel így bebetonozódik a hiba.
- **A terv katasztrófavédelmi vonzatai tisztázatlanok** (tűzoltó-felvonulás az eddigi külső sávban megszűnik)!
- A tervezett „bringasztráda” tovább rontja a körúti üzletek helyzetét, megnehezíti az üzletek feltöltését, a rakodást
- A Kiss and ride funkció itt teljesen értelmezhetetlen, ezt a funkciót iskolák, pályaudvarok elé teszik. Ráadásul ez a megoldás hatalmas torlódásokat okoz (nem véletlenül szokták ezeket külön öbölben kialakítani)
- A körúti közművek állapota kritikus, ezek felülvizsgálata, esetleges cseréje elengedhetetlen egy ilyen nagy beavatkozás előtt
- Sokkal fontosabb kerékpáros hálózati elemek (pl. Eurovelo) fejlesztése évek óta késik
- Valódi társadalmi döntés nem történt, egyértelmű az elfogultság a kerékpárosok irányába
- Egy valódi „bringasztráda” nem ilyen. Érdemes megnézni Bécs, vagy akár Amszterdam „bringasztrádáit” – teljes elválasztás, valóban nagy sebességet lehetővé tevő kialakítás, és nem utolsó sorban nagy kihasználtság



BP Műhely