



Tématerület: Közlekedés
Altéma: Közúti közlekedés



BP Műhely

Közúti közlekedés Budapesten



Alapdokumentum

Háttérdokumentum

Összefoglaló

A világ legtöbb fővárosához hasonlóan Budapest is az országa szellemi, politikai, gazdasági központja. Ugyanakkor földrajzi és történelmi okoknál fogva a közlekedés terén is domináns helyzetben van: területén és agglomerációjában futnak össze a közúti közlekedés főbb elemei, így az ország minden pontját rajta keresztül lehet leggyorsabban elérni. Jelen tanulmány megvizsgálja a város közúti közlekedési helyzetét, bemutatja a jelenleg előtte álló kihívásokat és ismerteti a szükséges fejlesztési irányokat annak érdekében, hogy térségi súlyát megtarthassa.

Budapest több tízezer éve lakott vidéken fekszik, amely napjainkban ismert úthálózata a római korig nyúlik vissza. Az évszázadok során felépülő várost olyan pusztítások is érték, amelyek egyúttal lehetőséget teremtettek - a már meglévő ismeretek birtokában - a város képének átalakítására, más fejlesztési útra vezetésére. A sugaras-gyűrűs rendszerű főúthálózatának és a közút hálózatának fejlesztése nem bírta követni a főváros XX. századi növekedését. Meglévő útjainak elmaradó felújításainak, és a COVID előtti forgalmi adatok újbóli elérésének idején a város vezetésének meglepő módon sikerült jelentős mértékű lezárásokat is bevezetni útjain, hídjain. A Duna összeköti és szétválasztja a várost, a rajta keresztül vezető hidak alapvetően befolyásolják életét, de rámutat a vizsgálat arra, hogy ennek ellenére hídjai jelentős része egy szűk területen összpontosulnak. Ráadásul miközben a szakértői anyagok is érvelnek a belvárosra nehezedő forgalmi nyomás miatt új dunai hidak építése mellett, pont a főváros vezetése blokkolja hatékonyan a beruházásokat. Gyűrűs rendszerű főúthálózata nem egyedi, ezért nemzetközi példákon keresztül kerülnek bemutatásra a meglévő jó gyakorlatok.

Jelen tanulmány meglátásai, ajánlásai szerint a mesterséges politikai viták, a közlekedési eszközök jóra és rosszra osztása nem viszik előre Budapest ügyét. Csak a forgalom akadályozásának megszüntetése, továbbá a szükséges közúti és tömegközlekedési hálózati kötőpályás elemek megépítése tudja biztosítani a főváros következő kedvező időszakát. Jelen tanulmány mindezekhez konkrét fejlesztési példákon keresztül tudja segíteni a döntéshozókat.

Kulcsszavak: közúti közlekedés, sugaras-gyűrűs rendszerű főúthálózat, dunai hidak, fővárosi burkolatgazdálkodási rendszer

A dokumentum célja és elkészítésének módszertana

A BP Városfejlesztési Műhely Nonprofit Kft. (továbbiakban BP Műhely) által városi működés és fejlesztéspolitika hatékony támogatása érdekében készített dokumentumok két fő típusba sorolhatók: alapidokumentumokba és háttérdokumentumokba. Ez a felosztás biztosítja, hogy a különböző mélységű, célú és terjedelmű anyagok világos szerkezetben, egymásra épülve álljanak rendelkezésre.,

A bemutatásra kerülő dokumentum a Közlekedés tématerület, Közúti közlekedés altéma alapidokumentuma.

Budapest közúti közlekedése napjainkra olyan komplex problémákkal néz szembe, amelyek átfogó elemzést és stratégiai megoldásokat követelnek. A dokumentum megírását elsősorban az motiválta, hogy a fővárosban egyre érezhetőbbé váltak a közlekedési rendszer feszültségei: a mindennapos torlódások, a történelmileg fejletlen gyűrűs úthálózat, a halasztott infrastruktúra-fejlesztések és a különböző közlekedéspolitikai koncepciók ütközései.

A dokumentum módszertana történeti, összehasonlító és elemző megközelítést alkalmaz. Először Budapest közúthálózatának fejlődését és jelenlegi állapotát mutatja be történeti forrásokra, statisztikai adatokra és várostervezési dokumentumokra támaszkodva. Ezt követően európai nagyvárosok (pl. Bécs, Prága, München, Amszterdam, Párizs) gyűrűs úthálózatainak szerkezetét vizsgálja, térképi és szakirodalmi hivatkozások alapján. A módszertan célja, hogy a nemzetközi példák összevetésével javaslatokat fogalmazzon meg Budapest közúti rendszerének fejlesztésére és tehermentesítésére

A dokumentum célja, hogy átfogó képet adjon Budapest közúti közlekedésének múltjáról, jelenlegi helyzetéről és fejlesztési lehetőségeiről. Rámutat arra, hogy a főváros úthálózata nem tudta lekövetni a város növekedését, ami jelentős forgalmi torlódásokat és infrastruktúra-elhasználódást eredményezett. A tanulmány célja továbbá a döntéshozók számára olyan szakmai alapú javaslatok megfogalmazása, amelyek segíthetik a forgalom racionalizálását és a közlekedési rendszer egyensúlyának helyreállítását. Nemzetközi példák (Bécs, Prága, München stb.) bemutatásával a dokumentum összehasonlító szemléletet is kínál, hogy a bevált gyakorlatok adaptálhatók legyenek Budapestre. Hangsúlyozza, hogy a fejlesztéseknek a közúti, kötöttpályás és alternatív

közlekedési módok összehangolásán kell alapulniuk, politikai ellentétek helyett szakmai szempontokat követve. A bemutatott alapidokumentum végső célja, hogy bemutassa azokat a lehetséges fejlesztési irányokat, melyek, hozzájárulhatnak ahhoz, hogy a város hosszú távon is megőrizze gazdasági, közlekedési és térségi központi szerepét.

A dokumentum célcsoportja elsősorban döntéshozók és várostervezési szakemberek, akik Budapest közlekedésfejlesztéséért felelősek – például a fővárosi és állami közlekedéspolitikai vezetők, tervezők, valamint a közútkezelő és városfejlesztési intézmények munkatársai. Emellett fontos célcsoportot alkotnak a közlekedési kutatók, szakmai tanácsadók és urbanisztikai elemzők, akik a dokumentum adatait és javaslatait szakmai háttéranyagként használhatják. A tanulmány közvetetten a közvéleményt és a civil szervezeteket is megszólítja, hiszen bemutatja, hogyan befolyásolják a politikai és szakmai döntések a város mindennapi közlekedését.

A dokumentum hatástanulmány jelleggel tekinti át a budapesti közúti közlekedés problémakörét, több dimenzióban értékelve annak következményeit:

1. Gazdasági hatások:

A torlódások miatt kieső idő nemcsak az egyének életminőségét rontja, hanem a város gazdaságát is megterheli. A munkavállalók naponta akár 30-60 perccel többet töltenek utazással a dugók miatt, ami éves szinten nemzetgazdasági szinten több milliárd forintnyi elveszett termelékenységet jelent. Emellett a közúti áruszállítás lassulása növeli a logisztikai költségeket. A hatástanulmányok gyakran számszerűsítik ezeket a károkat: pl. egy európai összevetés szerint Budapesten egy átlagos sofőr idővesztésének éves költsége meghaladja a 150 ezer Ft-ot az üzemanyagköltségeket nem számítva. A parkolási nehézségek és a megbízhatatlan szállítási idők elriaszthatnak befektetéseket is.

2. Társadalmi hatások:

A közlekedési dugók és a hosszú utazási idők közvetlenül hatnak a városlakók életminőségére. A mindennapos idegesség, stressz, amit a forgalomban való araszolás okoz, rontja a mentális egészséget. Emellett a városi tér autóközpontú használata élethetőségi problémákat vet fel: a forgalmas utak elvágják a városrészeket

egymástól, csökkentik a gyalogosok és kerékpárosok biztonságérzetét, és kevés teret hagynak a közösségi életnek. Különösen érinti ez a legfiatalabbakat és időseket – például sok szülő azért viszi autóval iskolába a gyerekeit, mert veszélyesnek érzi a közúti környezetet.

3. Környezeti hatások:

A közúti közlekedés a legnagyobb zaj- és légszennyező a városban. Budapest levegőminősége bizonyos szennyezők (NO₂, PM₁₀) tekintetében rendszeresen meghaladja az egészségügyi határértékeket, ami nagyjában a járművek kibocsátásának tudható be. A hatástanulmány jellegű rész kifejti, hogy a forgalomból eredő légszennyezés közvetlen egészségkárosodáshoz vezet (pl. asztmás esetek, szív-érrendszeri megbetegedések számának növekedése). Ugyanakkor a város klímacéljai szempontjából is kritikus a közúti közlekedés: az üvegházhatású gázok egy jelentős részét az autók és teherjárművek okozzák. Budapest vállalta, hogy 2030-ra jelentősen csökkenti szén-dioxid kibocsátását, ami a közúti forgalom dekarbonizációja nélkül elképzelhetetlen.

Tartalom

Összefoglaló.....	2
A dokumentum célja és elkészítésének módszertana	3
1 Bevezetés – Történeti áttekintés.....	7
1.1 Budapest úthálózatának kialakulása	7
1.1.1 A város kezdetei, földrajzi fekvése	7
1.1.2 A mai Budapest alapjainak megszületése	8
1.1.3 A két világháború között.....	9
1.1.4 Az újjáépítés	9
2 A budapesti közúthálózat jelenlegi helyzete.....	10
2.1 A közúti infrastruktúra állapota	13
2.2 Fővárosi forgalmi adatok.....	15
3 Közútfejlesztési tervek a Budapest aktuális közlekedésfejlesztési stratégiája alapján	19
3.1 Balázs Mór-terv.....	23
3.2 Budapest Főváros településterve.....	24
4 Nemzetközi összehasonlítások	26
5 Javaslatok Budapest közúthálózatának fejlesztésére.....	44
6 Irodalomjegyzék	46
7 Ábrajegyzék.....	50

1 Bevezetés – Történeti áttekintés

1.1 Budapest úthálózatának kialakulása

Magyarország fővárosaként Budapest az ország szíve, amelyet megerősít az ország úthálózata. A mai városképét alapvetően befolyásolta az 1838-as nagy pesti árvíz, amely után teljesen újjá lehetett szervezni hálózatát. A XIX. századi események mellett a napjainkban tapasztalható domináns szerepét befolyásolta a kedvező földrajzi fekvésén túl az ország 1920-as megcsonkítása, amikor minden, Budapesttel versenyezni képes, Budapest dominanciáját ellensúlyozni tudó, jelentős mennyiségű állami intézményekkel ellátott várost elcsatoltak az országtól. Ezzel párhuzamosan a Budapestet elkerülő, nagyvárosokat közvetlenül összekötő közúti rendszert is szétvágták, így napjainkban jellemzően a fővároson át lehetséges az ország keleti és nyugati része közötti közlekedés. A II. világháború nem kímélte a várost, az ostrom nyomai még 8 évtized távlatából is láthatóak.

1.1.1 A város kezdetei, földrajzi fekvése

A város területén az őskorban is voltak emberi települések: Kr.e. 50.000 körül a mai érdi fennsíkon, Kr.e. 8.000 körül a Remete-barlangnál. Városi múlttra a Gellért-hegy, a Tabán és a Víziváros területén egykori kelta települések nyomai árulkodnak, majd Óbuda területén az 1. század második felében született meg kelta alapítással, a latin nevén ismert Aquincum katonai és polgári város, amely az 5. századig állt fent és a kettéosztott provincia, Pannonia-inferior székhelye volt. [1] A provincia többi részének elérését, illetve a Birodalom központjával való összeköttetést a Borostyán út, illetve a Duna mentén futó hadút biztosította [2]. A Dunántúli úthálózat a mai napig nyomán viseli a római úthálózatot, számos esetben annak logikája mentén épül fel. A barbár betörések miatt a Duna másik oldalán is erődítés építésbe kezdtek a rómaiak, létrehozva a mai Pest város alapjait. Az állandó összeköttetést állandó híddal oldották meg, amely az aquincumi hidat és a Rákos-patak torkolatát kötötte össze, illetve hajóhidat is létrehozottak a mai Tabán és Március 15. tér helyén állt erődök között [3]. Így mind az út, mind a folyón túli területek elérését biztosító híd római kori előképpel rendelkezik.

A rómaiak után a magyarok foglalták el a területet, a tatárjárás után kiemelkedett Buda szerepe, IV. Béla majd Zsigmond jelentős fejlesztéseket hajtott végre. A török kor alatt a város népessége kicserélődött, de az épületek hasonló funkciókat töltöttek be. Az 1686-os kiűzést követően Mária Terézia Pozsonyból királyi intézményeket, valamint Nagyszombatról a

Pázmány Péter által alapított, az akkori ország egyetlen egyetemét telepítette át (1777). Ezen időszak alatt elkezdik a Városliget fásítását (1755), megnyílt az első Postahivatal Budán (1762), hajóhíd épült (1766), megalakult Terézváros (1767), bevezették a közvilágítást és a mai VIII. kerület megkapta a Józsefváros nevet. Ugyanakkor még 1777-ben Pozsony 28.373, Debrecen 25.747, Buda pedig csak 22.619 lakossal bírt. [4]

1.1.2 A mai Budapest alapjainak megszületése

A II. József reformtörekvései számos ponton hátráltatták a magyarság elképzeléseit, ugyanakkor központosító törekvéseinek Buda és Pest nyertese lett: különleges földrajzi elhelyezkedésük miatt tartományi központul szánta az uralkodó. A kormányzások 1783-ban, a következő évben pedig a helytartótanácsot, a magyar kamarát, a főhadparancsnokságot, az országházat és a levéltárat költöztette ide. E lépésekkel az ország fővárosává tett Buda ekkor nemigen felelt meg a fenti intézmények befogadására: az úthálózat, a világítás, a csatornázás kezdetleges, vidékies. Az uralkodó többször is járt a városban, ismerte viszonyait, ezért intézkedéseivel segítette fejlődését (szűk kapuk és falak lerombolása, Óbuda és Budaörs felé vezető utak javítása, Víziváros, Tabán és Krisztinaváros felé vezető utak létrehozása, Corvin és Kapucinus tér kialakítása, vár alatti földek felparcellázása új beköltözőknek adása, szórakozást segítő éttermek, parkok helyzetének rendezése, új szolgáltatóknak adókedvezmény, építési anyagok beszerzésének megszervezése stb.) [4]. A XIX. század első felét József nádor és Széchenyi István neve fémjelzi, továbbá a Szépítő Bizottság, amelynek mindenki köteles volt bemutatni építkezési és átépítési terveit. Mivel a nádor a katonás rendet szerette kő- és téglavárosban gondolkodott, amelybe nem fértek bele szabad terek, parkok. A Szépítő Bizottság pedig nem csak engedélyeket adott, hanem maga is jelentős beruházásokat indított a Pest városában lévő gazdasági erőre alapozva [5]. Ráadásul az 1838-as nagy pesti árvíz megsemmisítette Pest jelentős részét, amikor is 2.280 háza megsemmisült. [6] Ezt követően lehetőség nyílt a város újragondolására, amit bécsi szakértők és szabályrendszer alapján kezdtek el. [7]

A kiegyezés (1867) idején intenzíven növekszik a két város, 1869-ben már 280.349 lakják őket [8], ami az 1848-as duplája. Döntés születik a Fővárosi Közmunkák Tanácsának létrehozásáról, ami innentől felel a város szépítéséért [9]. Megszületik a nemzet új fővárosa, Budapest (1873), amelyet 10 kerületre osztanak. Kezdetét vette a Kossuth Lajos utca kiszélesítése, a Vörösmarty tér, Deák tér szabályozása, az Andrássy út, valamint a Nagykörút kiépítése, mellék-gyűjtőcsatornák, gáz- és vízvezeték lefektetések, a déli

összekötő híd építése (1877), elkészült a Margit, Ferenc József és Erzsébet híd, a földalatti, és az Országház. Megépült a Nyugati (1877), Keleti (1884), és a Józsefvárosi pályaudvar (1867), a Városliget, a Népliget. A bontások és építkezések során sok-sok utca és tér, épület tűnt el vagy született újjá. [10]

1.1.3 A két világháború között

Az 1914-1918-as I. világháborút követően a város lakossága az 1870-es időszakhoz képest megtriplázódott, a peremterületek lakosainak száma a tizenötszörösére nőtt, ennek oka a trianoni előtti Magyarországról való beköltözésben keresendő, továbbá az ipar is itt koncentrált, mivel a szóba jöhető egyéb városok, amelyek ellensúlyozhatták volna a várost, a határon túlra kerültek. Az időszak elején a menekültek elhelyezése vált prioritássá (Mária Valéria-, Éhmann-, Augusztai-, és Gubacsi úti telepek), amihez minél gyorsabban és olcsóbban kialakítható lakásokra volt szükség. Budapest szabályozásai azonban megdrágították ezen beruházásokat, így a peremterületeken váltak népszerűvé: tombolt a parcellázás, a spekuláció, az ipar is megjelent, aminek hatására a városhatáron belül nagy területek beépítetlenek lettek, míg a peremterületek fővároshoz közeli részei sűrűn beépültek. Angyalföld, a budai hegyvidék, Kelenföld, Kőbánya, Külső-Ferencváros és Zuglói népsége eközben 60%-kal nőtt. Ma is látható arculatot Lágymányos, Újlipótváros, Angyalföld, Németvölgy, Pasarét, vagy éppen Rózsadomb. [1]

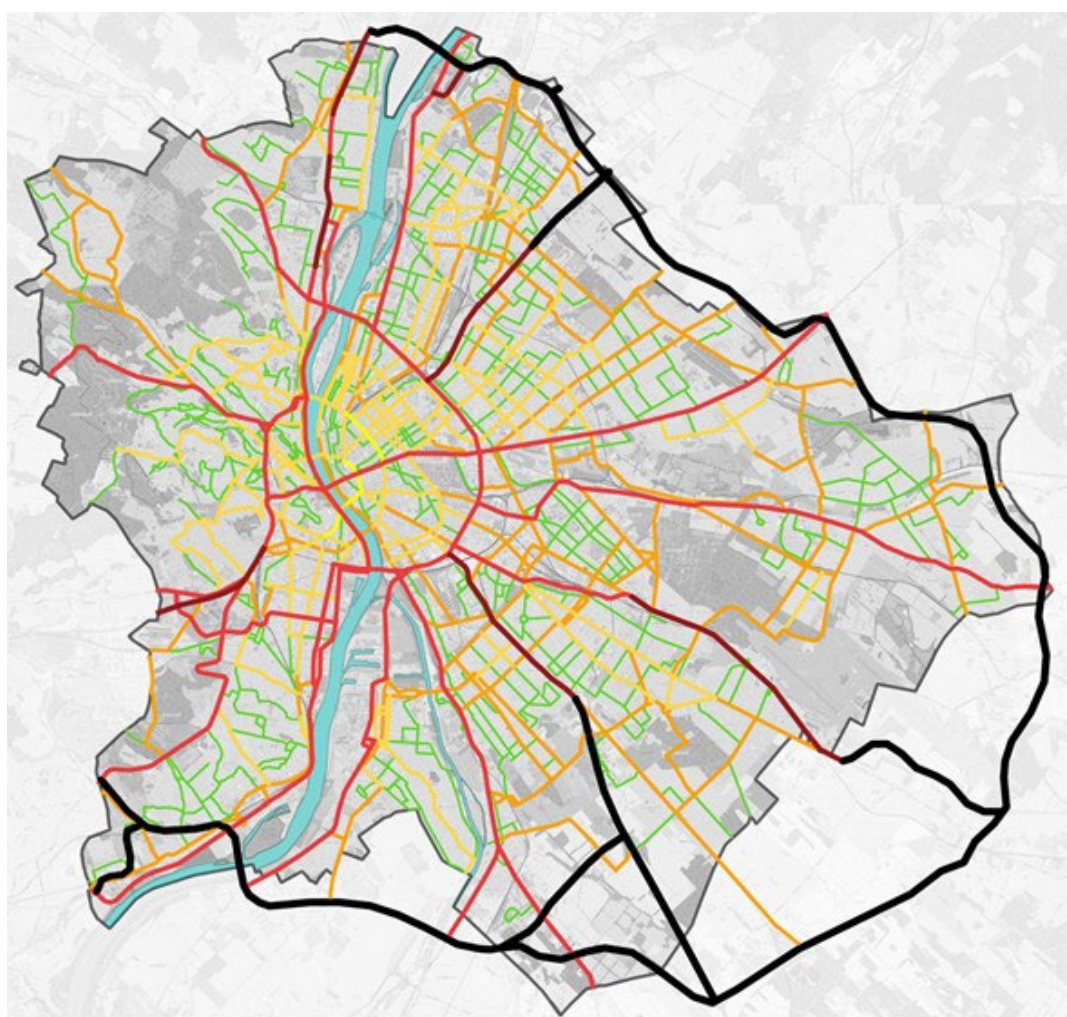
1.1.4 Az újjáépítés

A II. világháború után állami kézben összpontosult a főváros fejlesztése, hiszen minden tulajdon és forrás egy kézben koncentrált. A romok eltüntetését követően új fejezetet nyitott az 1950. január 1-jén életbe lépő Nagy-Budapesti törvény (1949. XXVI. tc.), hiszen az akkor 14 kerületből álló városhoz csatoltak 7 várost és 16 nagyközséget, amelyeket 22 kerületbe osztottak.

Megszülettek a tervek a tehermentesítés érdekében a későbbi M0 körgyűrűre és a központtól távol lévő, átmenő főpályaudvar létrehozására is. Rákosi-diktatúra fojtó légköre, majd 1956 után csak az 1960-as években jöhetett el egy következő fejlődési korszak, amikor is nagymértékű lakótelep-építési programok indultak (Újpalota, Árpád híd pesti, Petőfi híd budai hídfő, Lágymányosi, József Attila, Kacsóh Pongrác úti, Lakatos utcai lakótelepek), megszülettek az aluljárók, épültek a 2-es metró állomásai, majd 1970-ben átadták a metróvonalat. Százegrek költöztek a városba a tsz-esítés miatt, a lakosság elérte a 2,1 millió főt, ami majd csak a '90-es években, az agglomerációba történő kiköltözés idején indul csökkenésnek.

A rendszerváltozás óta, a városhatáron belül új közúti hálózati elemmel csak a Rákóczi híd és XI. kerületi Andor utca megépítése, mely által értelmet nyert az Egér út, és, ha nem is tökéletesen, de összeköti az M1-M7 autópályákat a Rákóczi híddal. A várost befolyásolóan, de a városhatáron kívül készült el az M0 autópálya keleti szektora, és épült meg a Megyeri híd. Nem nehéz belátni, hogy 30 év alatt nem túl sok mindennel bővült Budapest közúthálózata.

A fővárosi úthálózat hierarchiájában megtalálható városi autópálya, városi főút, gyűjtőút, kerületközponti utca, stb., az alábbi ábra (2.kép) szerint.

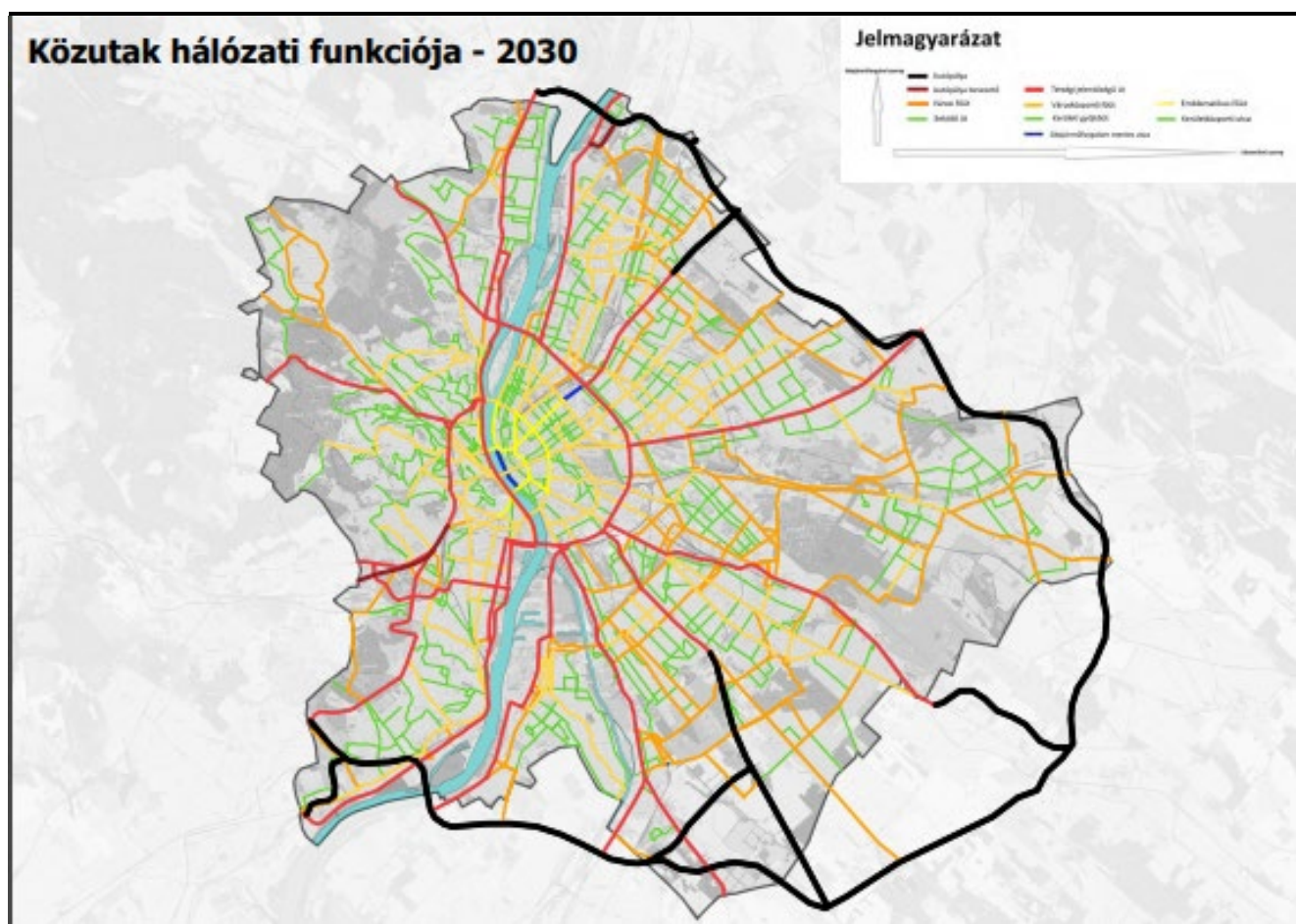


2. kép: A fővárosi úthálózat osztályozása

Budapest Főváros Közgyűlése a Közúti közlekedésbiztonsági stratégia (KKBS) részeként 2023-ban fogadta el a főváros új, közúti főhálózati tervét. A terv az alábbi útkategóriákba sorolja a főváros útjait.

- Gyorsforgalmi út: autópálya
- I. rendű főút: autópálya bevezető, térségi jelentőségű út
- II. rendű főút: városi főút, városközponti főút, emblemikus főút
- Gyűjtőút: bekötőút, kerületi gyűjtőút, kerületközponti utca

Az alábbi ábrán pedig a Közúti Közlekedésbiztonság Stratégia és – furcsa módon – a Kerékpárforgalmi Főhálózati Terv részeként szintén 2023 nyarán elfogadott, 2030-ra kialakítandó fővárosi úthálózat felosztása látszik. A fő és alapvető újdonság a 2030-ra tervezett állapotban az, hogy lezárásra kerülne – az egyébként Észak-Pest és Dél-Pest között komoly tranzitforgalmat lebonyolító pesti alsó rakpart.

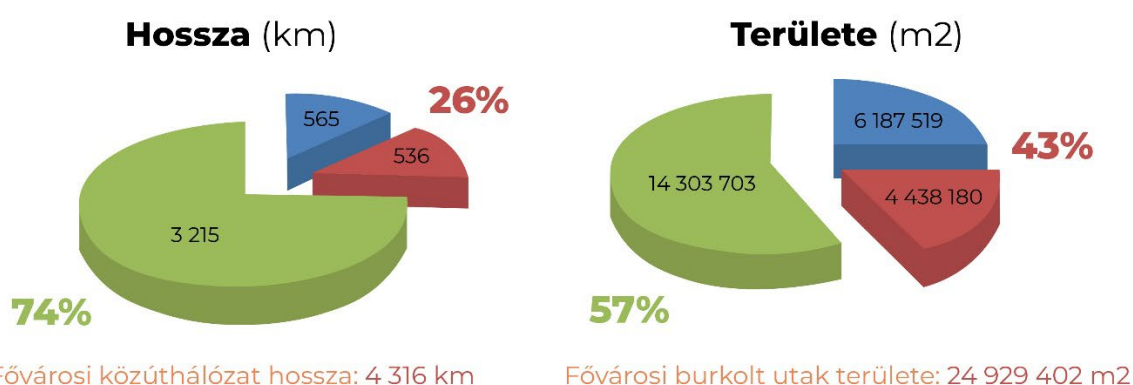


3. kép: Közutak hálózati funkciója [12]

2.1 A közúti infrastruktúra állapota

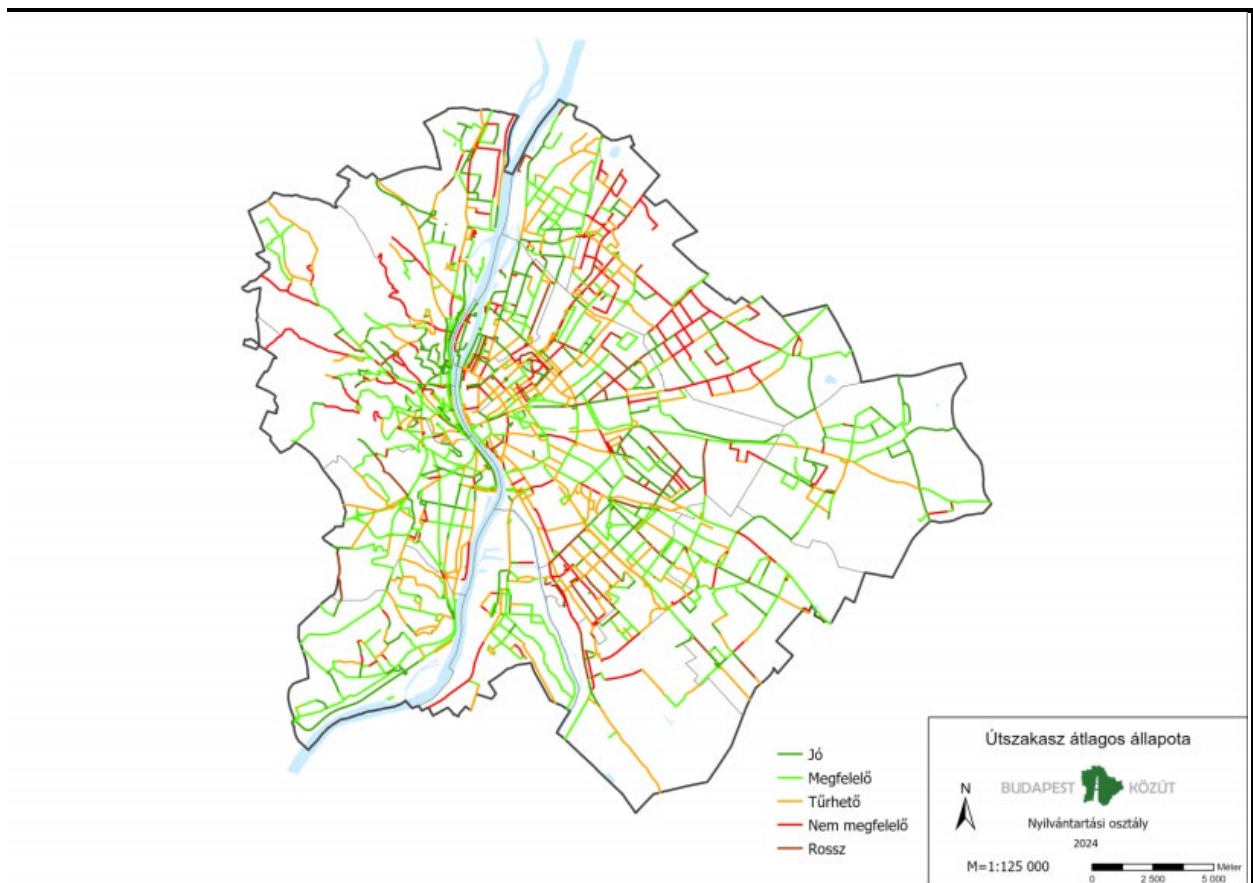
A fővárosi közútjainak kezelését a Fővárosi Önkormányzat látja el a fővárosi tulajdonú úthálózaton, valamint – kis leegyszerűsítéssel élve – a kerületi tulajdonú, de tömegközlekedéssel járt útvonalakon. Az alábbi ábra szemlélteti a közutak kezelésének megosztását a kerületi önkormányzatok és a Fővárosi Önkormányzat között.

Javasolt beavatkozások



4. kép: A fővárosi kezelt úthálózat felosztása a főváros és a kerületek között [13]

A Budapesti Közút rendelkezik úgynevezett burkolatgazdálkodási rendszerrel (Pavement Management System) amely a rendelkezésre álló historikus adatok (utolsó felújítás, pályaszerkezet típusa, és geometriája), a burkolatállapot adatok (felületi egyenetlenség, teherbírás, felületépség) és jövőbeni leromlási trendek függvényében pontos felújítási javaslatot tud adni a teljes, kezelt fővárosi közúthálózatra. A rendszer azt is képes megmutatni, hogy mennyi forrásra lenne szükség a kívánt állapot eléréséhez, továbbá szemléltetni lehet vele, hogy milyen változás áll be az útállapotokban a teljes hálózaton, amennyiben a rendszer által javasolt beavatkozásokat (felújításokat) nem végzik el. A budapesti burkolatgazdálkodási rendszer szerint az alábbi burkolatállapotok jellemzik a fővárosi közúthálózatot. (5. kép)

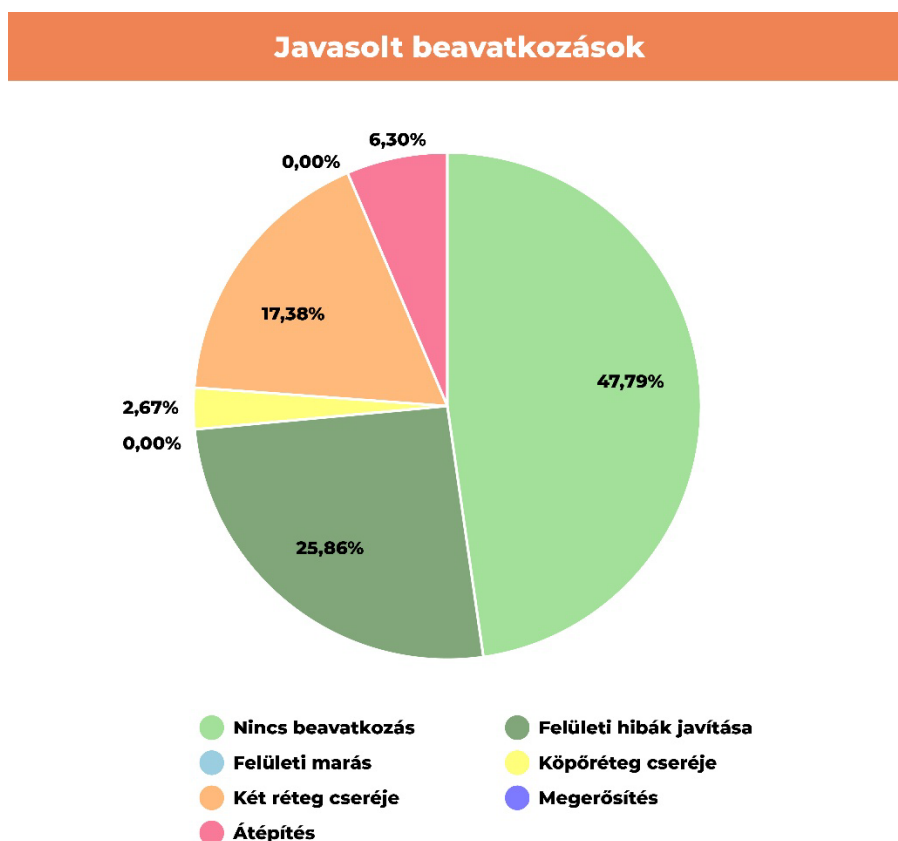


5. kép: A fővárosi közutak átlagos állapota

A fővárosi burkolatgazdálkodási rendszer (PMS) szerint az utak 40%-a (kb. 4,79 millió m²) jelenleg nem igényel beavatkozást, ugyanakkor ez a szám az 2022-es futtatáshoz, vizsgálatokhoz képest 10%-ot romlott! Ahhoz, hogy mindenhol a megfelelő minőségre hozzuk az utakat, 145 milliárd Ft-ra lenne szükség a modell számításai szerint. Ez az összeg messze van a reálisan rendelkezésre álló kerettől, de kiválóan érzékelteti, hogy milyen állapotban van a jelenlegi fővárosi úthálózat.

Sajnálatos módon Budapesten a Demszky-korszak utolsó éveiben elindult útfelújítási program – amely komolyan javított az abban időszakban is tragikus minőségű budapesti közúthálózaton – 2012 után teljesen lelassult. Évente alig kerültek felújításra útszakaszok és csak a BKK Közút megnövelt, saját kapacitással végzett nagyfelületi burkolatjavításai tudták ideig óráig megelőzni a fővárosi közúthálózat állagromlását. A sikertelenséget alapvetően nem a pénzhiány, hanem inkább a szakértelem hiánya okozta. Elnyújtott és többször megváltoztatott tervezői diszpozíciók és a rendelkezésre álló forrásokhoz képest túltervezett, a közvetlen útfelújítások körébe abszolút nem tartozó műszaki tartalmak (pl. utcabútorok beszerzése, közúti keresztmetszet újraosztása) kifejezetten hátráltatták az útfelújítási

költségvetés hatékony felhasználását. Jelenleg ott tartunk, hogy a 2006-2010 között megújított közúthálózati elemek is elmúltak 15 évesek, de vannak olyan fővárosi útpályák, ahol a burkolat – kopóréteg – életkora akár meghaladja a 25 évet. A tragikus helyzetben jó hír, hogy a fővárosi útszakaszok viszonylag komoly teherbírása miatt a javasolt felújítások zöme egy-két rétegű burkolatcsere vagy burkolatmegerősítés. Az alábbi ábrán láthatóak a fővárosi burkolatgazdálkodási rendszer által javasolt közút felújítási arányok.

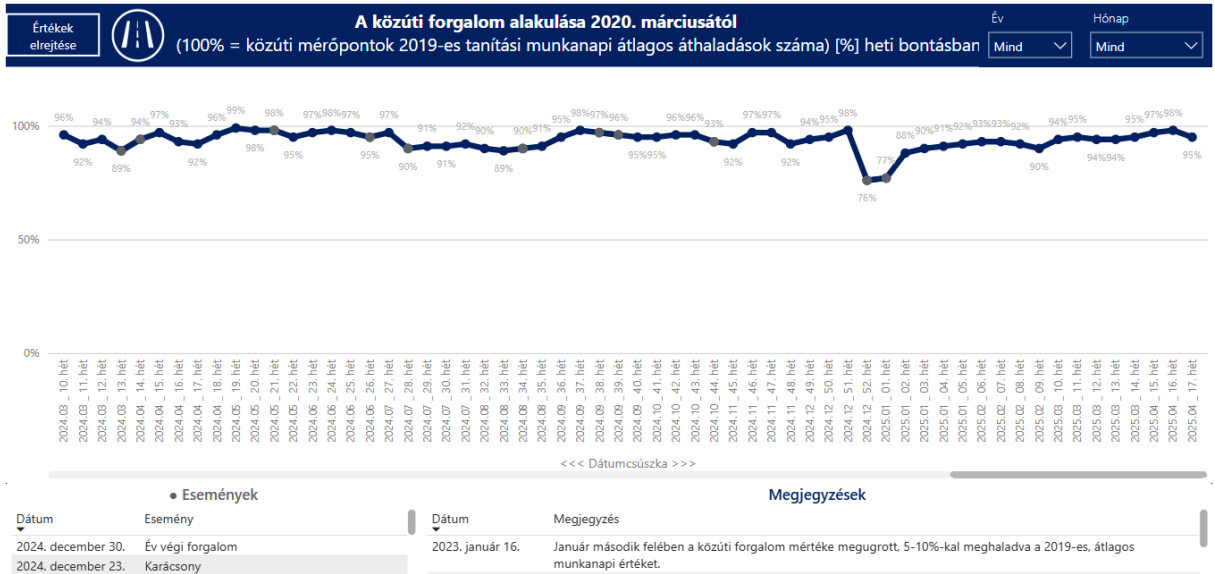


6. kép: Javasolt beavatkozások a fővárosi burkolatgazdálkodási terv alapján [14]

2.2 Fővárosi forgalmi adatok

A BKK mindenki számára elérhető statisztikája szerint a fővárosi forgalom elérte, sőt meghaladta a COVID előtti időszak állapotát. A 2019-es bázishoz képest – ami a COVID és közúti korlátozások bevezetése előtti időszakot jelentette - 2022 novemberében a fővárosi forgalom átlagos nagysága a közúti mérőpontokon történő áthaladás alapján 105 és 110% között alakult, a legfrissebb adatok szerint pedig a forgalom gyakorlatilag megegyezik a 2019-es szinttel. [15]

Közúti forgalom – a pandémia előtti, 2019. évi átlagos tanítási munkanapi áthaladószámokhoz viszonyítva



7. kép Aktuális forgalmi adatok a fővárosi közúthálózaton a 2019-es évhez viszonyítva. [15]

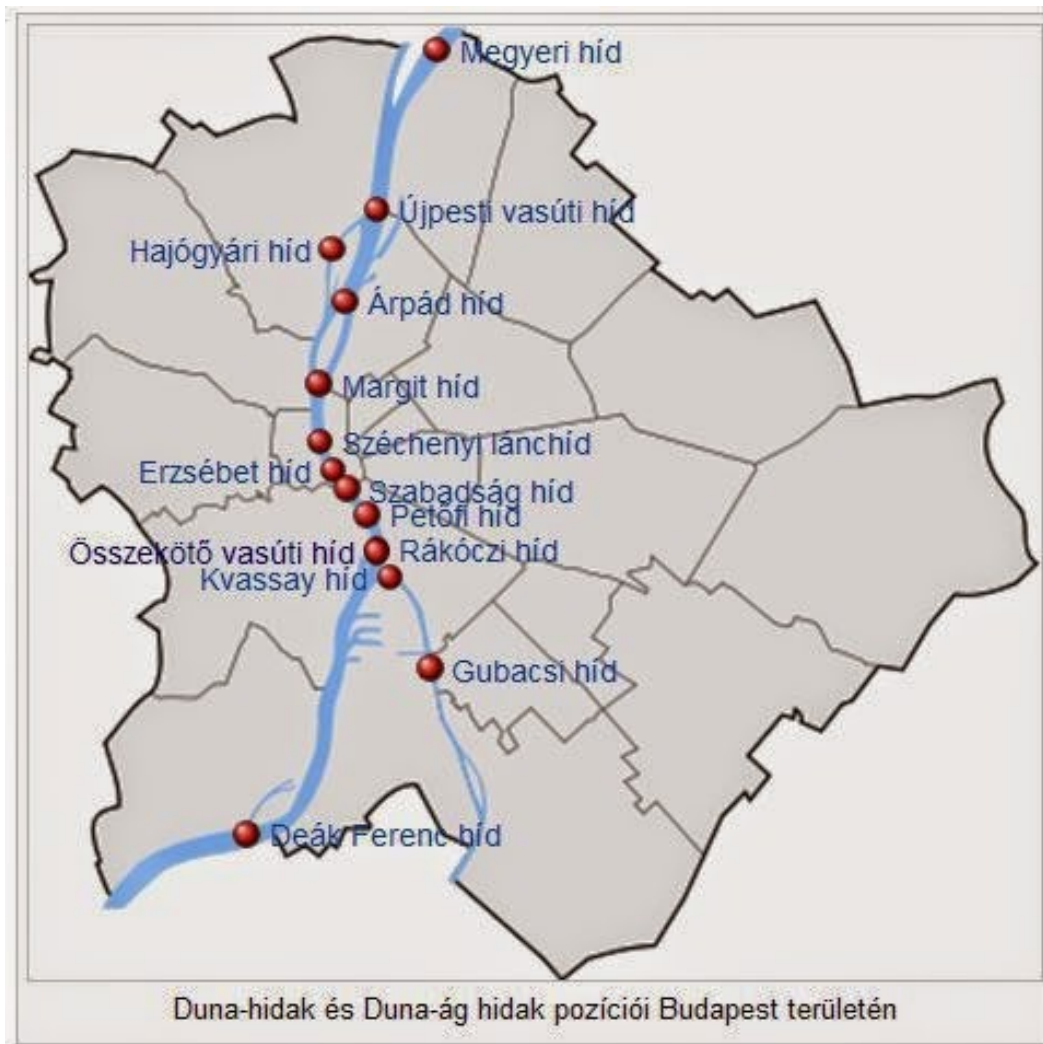
A fenti adatokból jól látszik, hogy 2019-hez képest gyakorlatilag semmit nem csökkent a fővárosi közúti forgalom, de ennek ellenére komoly közúti forgalmi korlátozásokkal lehet jelenleg számolni a fővárosi úthálózaton:

- A Lánchíd 2021. júniusában a híd felújítása kapcsán került lezárásra, és az autós közúti forgalom számára a felújítás után sem látható. Jelenleg csak buszok és taxik használhatják a hidat.
- A Szabadság híd Budáról Pestre a Kálvin téri szűkület és az Astoriánál kialakított jobbra kanyarodási lehetőség miatt gyakorlatilag használhatatlan, de a Pestről Budára menő forgalmi irány is korlátozott az Üllői útról történő balra, a Szabadság híd irányába történő kanyarodás megtiltása miatt.
- A Nagykörút használhatatlan a Nyugati tér és a Blaha Lujza tér közötti kerékpársávok felfestése óta.
- Az Andrássy úton az Oktogontól a Deák térig buszsáv került felfestésre, amely ezt a gerinc útvonalat teszi teljesen járhatatlanná, és csúcsidőben a Bajcsy Zsilinszky út is használhatatlan a Nyugati és a Deák tér között.
- A VII. kerület - Nagykörút és Kiskörút közötti területének - forgalmi rendjének megváltoztatása (Wesselényi utca, Király utca forgalomtechnikai átalakítása) szintén negatív hatással van a közúti közlekedésre.

- A Lánchíd lezárása kapcsán a pesti oldalon menekülő úti alternatívát jelentő Apáczai Csere János utca az ott folyó építkezések miatt szintén csak korlátozottan használható.
- Bár a Kossuth tér – urbanisztikailag teljesen érthető - felújítása kapcsán a forgalmi rend nem az elmúlt három évben alakult ki, de a pesti észak-déli, belvároson áthaladó közlekedési útvonalak sorsát negatívan befolyásolta a közúti közlekedés szempontjából az átalakítás.

A felsorolt lezárások már önmagukban megérintenék egy-egy részletesebb forgalmi elemzést, de az egyértelműen kijelenthető, növekvő közúti forgalom mellett sikerült jelentős mértékű lezárásokat bevezetni az elmúlt három esztendőben a Hungária körúton belüli városrészekben. Természetesen az volna a szerencsés helyzet, hogy a klasszikus belvárosi területek autómentesek, vagy jelentősen korlátozottak volnának, ugyanakkor Budapest településszerkezete, az észak-déli és harántirányú hálózati elemek hiányosságai miatt a különböző közúti korlátozásokhoz csak nagyon körültekintő módon lehet hozzáfogni.

Budapest életét és közlekedését meghatározza a Duna elválasztó és a rajta lévő hidak összekötő hatása. Kevés olyan európai főváros van, ahol a várost átszelő folyónak ilyen meghatározó szerep jut. Azonban, ha a Duna budapesti szakaszát nézzük, akkor a fővárosi hidak csak a Hungária körúton belül, a szűk belvárost alig meghaladó sávban biztosítanak összeköttetést a Duna két partja között. Természetesen ebben a helyzetben minden főváros közúti híd, és így a Lánchíd szerepe is felértékelődik és bármely híd ideiglenes hiánya – a Szabadság híd problémái miatt esetünkben kettő – komoly zavarokat okoz a budapesti közlekedésben.

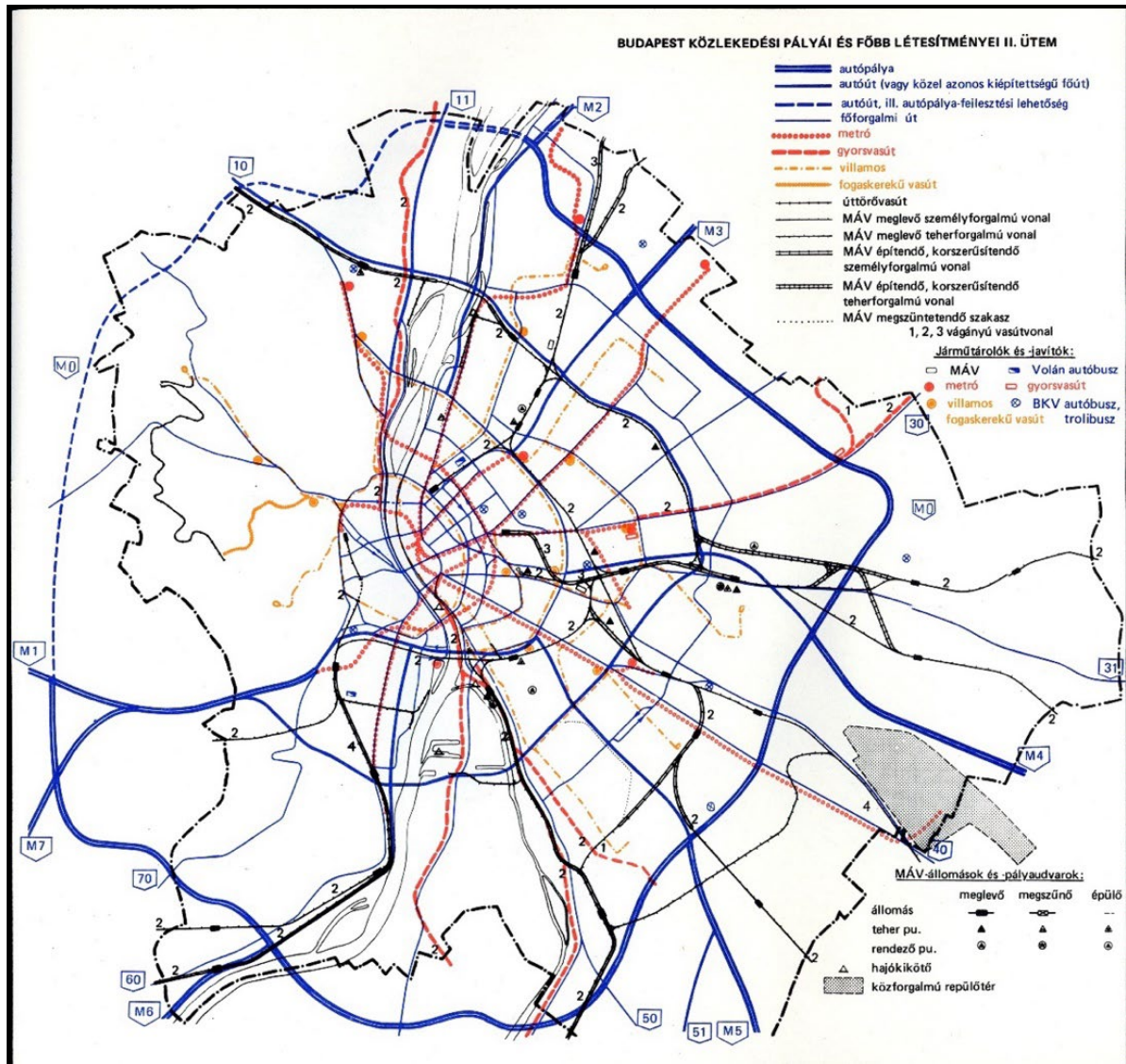


8. kép: Budapesti Duna-hidak elhelyezkedése: belvárosi koncentráció

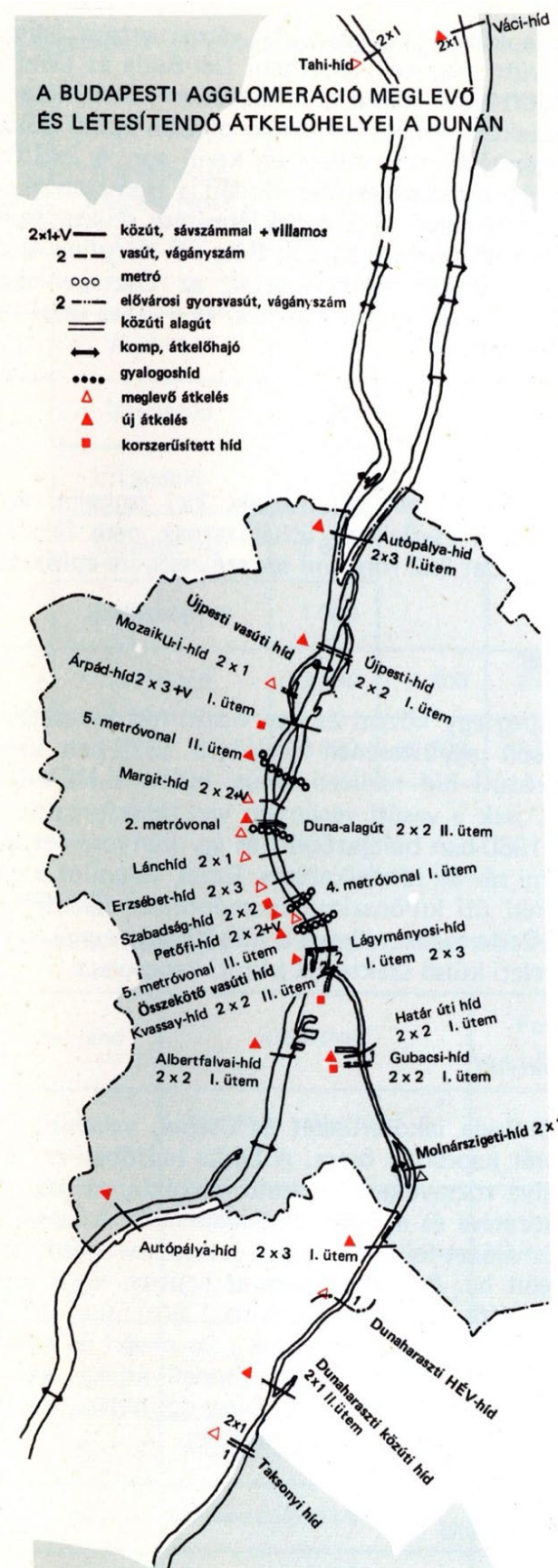
A fentiek ismeretében fontos továbbá kiemelni a Fővárosi Településtervezési Terve 2025-ös tervezetének Helyzetértékelő részének következő állítását: „A főváros főúthálózatának egyes elemei azonban továbbra is túlterheltek, ezen szakaszok tehermentesítése érdekében elsődlegesen a gépjárműforgalom csökkentése, a közlekedési eszközváltás és eszközválasztás lehetőségeinek fejlesztése, valamint a hiányzó közúthálózati elemek megvalósítása szükséges a közutak egyenletesebb forgalmi terhelésének biztosítása érdekében. Az átmeneti és elővárosi zónákban növelni kell a dunai átkelőhelyek számát, ami a belvárosi Duna-hidakon – és ezáltal a Belvárosban – a gépjárműforgalom csökkenését segítheti elő.” Ennek a hivatalos helyzetértékelésnek azonban teljesen ellentmond a Galvani híd építésével kapcsolatban főváros vezetésének magatartása, mellyel teljesen ellehetetlenítették a beruházás megvalósulását.

3 Közútfejlesztési tervek a Budapest aktuális közlekedésfejlesztési stratégiája alapján

Budapest közlekedésfejlesztése évtizedek óta foglalkoztatja a döntéshozókat, hiszen a főváros közlekedésfejlesztésére már a 70-es évektől kezdve születtek hosszútávú fejlesztési tervek. A 9. képen a 1980-as közlekedési rendszerfejlesztési terv alapján készült, teljes Budapest közlekedési pályáit bemutató térkép látható.



9. kép: Budapest közlekedési pályáinak fejlesztési elképzelései 1980-ban [16]



11. kép: Meglévő és létesítendő átkelőhelyek [16]

Új Duna-hidak lehetséges megvalósítási ütemtervjavaslat
az ezredfordulóig

Ötéves tervek	V.	VI.	VII.	VIII.	IX.
Évek	1980	1985	1990	1995	2000
Átkelőhely					
Árpád-híd szélesítése	■				
Lágymányosi-híd		■			
Déli autópálya-híd			■		
Újpesti-híd				■	
Albertfalvai-híd + Határ úti-híd					■

12. kép: Új Duna-hidak megvalósítási ütemjavaslata [16]

A fenti ábrából jól látszik, hogy a rendszerváltozás előtt a szakma komoly elképzelésekkel rendelkezett nemcsak a tömegközlekedési, hanem a közúti hálózati elemek fejlesztésére. Sajnálatos módon ezekből a tervek közül a rendszerváltozás után nem sok minden tudott megvalósulni. Az egyetlen komoly közúthálózati fejlesztést a Rákóczi híd 1995-ös átadása jelentette.

„Budapest fejlődésének furcsa paradoxona, hogy a megváltozott gazdasági, társadalmi környezeti feltételekre, – annak gyorsasága és összetettsége miatt – éppen az új kapcsolati, kommunikációs tér által leginkább érintett közlekedés nem tudott megfelelően reagálni. Budapest közlekedési hálózata az elmúlt 25 évben stratégiai jelentőségű elemekkel – a Lágymányosi Duna-híd kivételével – nem bővült, idő- és költséghiányból eredően sem a közlekedés hálózata, sem a közlekedés technológiája nem követte azt, hogy Budapest szűkebb és tágabb térszerkezeti környezetével való viszonya megváltozott, illetve, hogy az emberek mobilitási igényei és szokásai éppúgy átalakultak, mint ahogy átalakultak a gazdasági folyamatok szállítási igénye” [17]

térségének közlekedési rendszerét, elősegítve a versenyképességet, a fenntarthatóságot és az élhető városi környezet kialakítását.

A Balázs Mór-terv (BMT), Budapest 2030-ig szóló közlekedésfejlesztési stratégiája, fontos közúti kapacitásfejlesztési elképzelést tartalmaz, amelyek célja a város közlekedési rendszerének hatékonyabbá és fenntarthatóbbá tétele.

Főbb közúti kapacitásfejlesztési tervek:

1. **Új Duna-híd építése:** A Galvani utca–Illatos út vonalában tervezett híd célja a belvárosi forgalom tehermentesítése és a déli városrészek közötti közúti kapcsolat javítása.
2. **Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér közúti kapcsolatainak fejlesztése:** Az Üllői út–Határ út csomópont, a Kőér utca és a Gyömrői út korszerűsítése a repülőtér jobb megközelíthetősége érdekében.
3. **M0 körgyűrű északi szektorának bővítése:** A 10-es és 11-es főutak közötti szakasz 2x2 sávossal kialakítása a városi forgalom elosztásának javítására.
4. **Közúti csomópontok korszerűsítése:** A város több pontján tervezett csomóponti fejlesztések a forgalom áramlásának optimalizálása érdekében.
5. **P+R parkolók bővítése:** A város peremterületein új parkolóhelyek kialakítása, hogy ösztönözzék az autósokat a tömegközlekedés használatára.

Meg kell ugyanakkor jegyezzük, hogy a 2008-as BKRFT-hez képest a 2014-es Balázs Mór-tervben is szereplő közúti fejlesztések már sokkal kisebb súllyal jelentek meg a Balázs Mór-tervben (a Külső-Keleti körút megépítése már csak a nagyon távlati elképzelések között szerepel), és sajnos a fejlesztések előkészítése tárgyában – a Ferihegyi Gyorsforgalmi út fejlesztése, valamint a Galvani híd és kapcsolódó úthálózatát kivéve – szinte semmilyen előrelépés nem történt. (Megjegyzés: a Galvani híd projekt előkészítése a Fővárosi Önkormányzat negatív hozzáállása miatt felfüggesztésre került.)

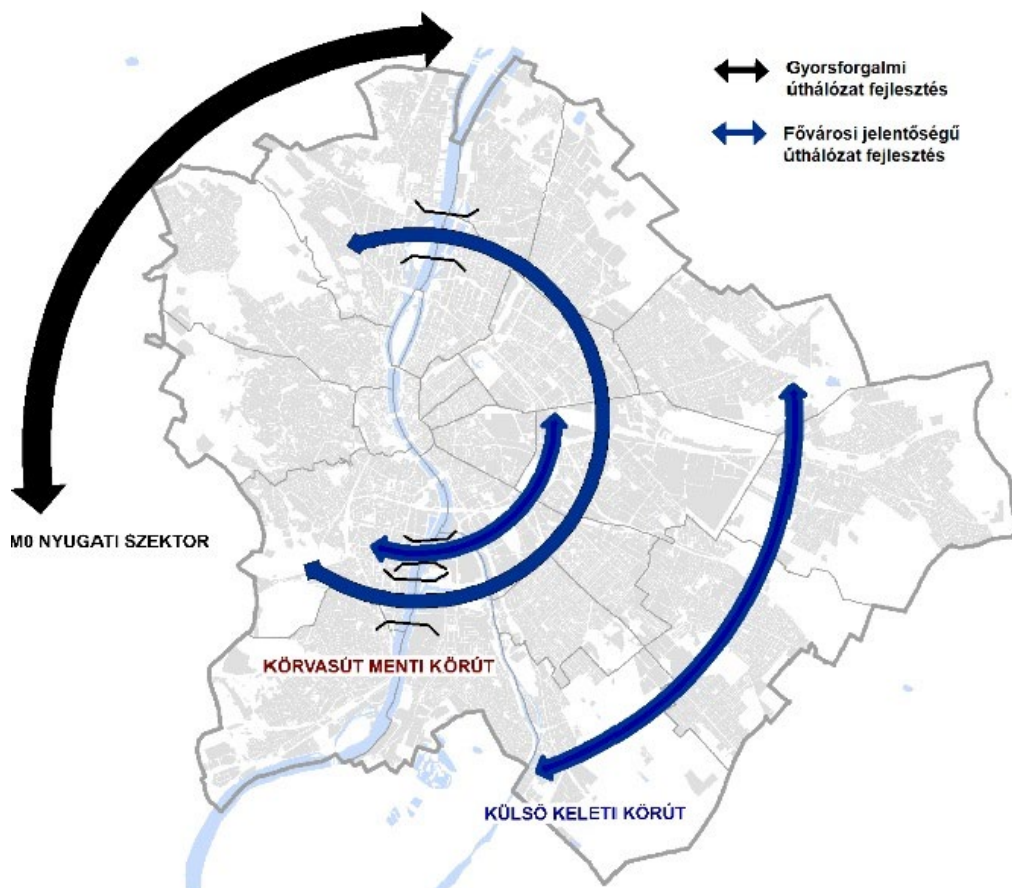
3.2 Budapest Főváros településterve

Városból otthon – Budapest Főváros Településterve a legfrissebb olyan stratégiai tervanyag, amely többek között a főváros közlekedésfejlesztésével is foglalkozik.

Az elfogadás előtt álló Településtervezés szerint el fog készülni a Budapestet elérő, északnyugat irányú kapcsolatot biztosító M10 autópálya, valamint befejeződik az országos gyorsforgalmi úthálózat belső körirányú elemeként működő M0 gyűrű végső, északi és nyugati része. A főváros és az agglomeráció közti kapcsolatot biztosító 35 sugárirányú közúti kapcsolat számszakilag nem bővül, viszont a meglévők teljesítőképessége növekedni fog.

A már korábban megépült országos gyorsforgalmi hálózatnak a Budapestre benyúló elemeinek – M3 és M5 M0-n belüli részei – főútvonallá alakítását indokoltnak tartják, és csak a főúthálózat fejlesztése szerepel célként, de új városi gyorsforgalmi utak építése nem.

Hosszútávon számolnak a Körvasút menti körút építésével és Pomázi úttól a Fehérvári útig építendő körirányú résszel, amely két új dunai átkelő létesítését is magában foglalja.



14. kép: Javasolt struktúra [18]

Az ún. Galvani hidak és a hozzájuk kapcsolódó úthálózat összekötné Újbuda és Ferencváros barnamezős területeit és az Észak-csepeli zöldmezős részt. A Külső keleti körút Soroksár, Pestszentlőrinc-Pestszentimre, Rákosmente, Kőbánya, Mátyásföld összekapcsolását biztosítaná, vagyis a déli, keleti külső kerületeket. Kisebb jelentőségű elemként szerepel a csepeli gerincút meghosszabbítása a városhatár térségéig, a Hollandi úté a Gubacsi hídig, a Soroksári elkerülő út, valamint a Keresztúri út bevezetése a Hungária körútig. Feladatként megjelenik Buda belső zónáinak tehermentesítése, illetve a nemzetközi megítélés miatt a Ferihegyi repülőtérre vezető út és a Gyömrői út fejlesztése, rehabilitációja.

A dokumentum nagyon helyesen megjegyzi, hogy a budapesti sugaras-gyűrűs főúthálózat részeként új hidak építése is elengedhetetlen. Így a tehermentesítésben és a gyors közlekedésben is részt tudnak vállalni. A tervezett Körvasút menti körút részeként az Újpest-Aquincum és a Csepel-Albertfalva hidak, valamint utóbbi kapcsán annak folytatásaként a Soroksári Duna-ágnál alagút építése indokolt. A Galvani híd, illetve az Illatos úti híd, valamint a Duna szigetek elérése céljából további kishidak szerepelnek a fővárost érintő távlati tervekben. Utóbbiak a gyalogos-kerékpáros közlekedés, illetve Csepel és Pest szorosabb elérését is tudják biztosítani. Meglepő módon a kishidak létrehozásába az említett tanulmány megállapításai szerint a magántőke is bevonható, amely feltételezi jelentős gazdasági előremozdulás várható a tervezett beruházásoktól, hiszen ez lenne képes megindokolni, anyagilag kifizethetővé tenni a fejlesztéseket.

Nagyon fontos, ugyanakkor a jelenlegi városvezetés által a saját szakértőik véleményét is figyelmen kívül hagyó az alábbi, a Budapesti Településtervben szereplő mondat, miszerint *„Budapest történelmileg kialakult sugaras-gyűrűs rendszerű főúthálózatának tovább építését az általános területhasználat által meghatározott beépítési lehetőségek, amennyiben a főváros meg szeretné tartani gazdasági jelentőségét és lakosságát, valamint a közúthálózat településszerkezetet befolyásoló kapcsolati hiányainak megszüntetése teszi szükségessé, vagyis nem a közúti kapacitások bővítése miatt tervezett.”* [18]

A fenti kijelentés elfogadása fontos előrelépés lenne a fővárosi közlekedésfejlesztési problémák megértése érdekében.

4 Nemzetközi összehasonlítások

Amikor egy-egy város közúti közlekedéséről beszélünk, akkor érdemes áttekinteni, hogy milyen közúti infrastrukturális elemek épültek meg annak

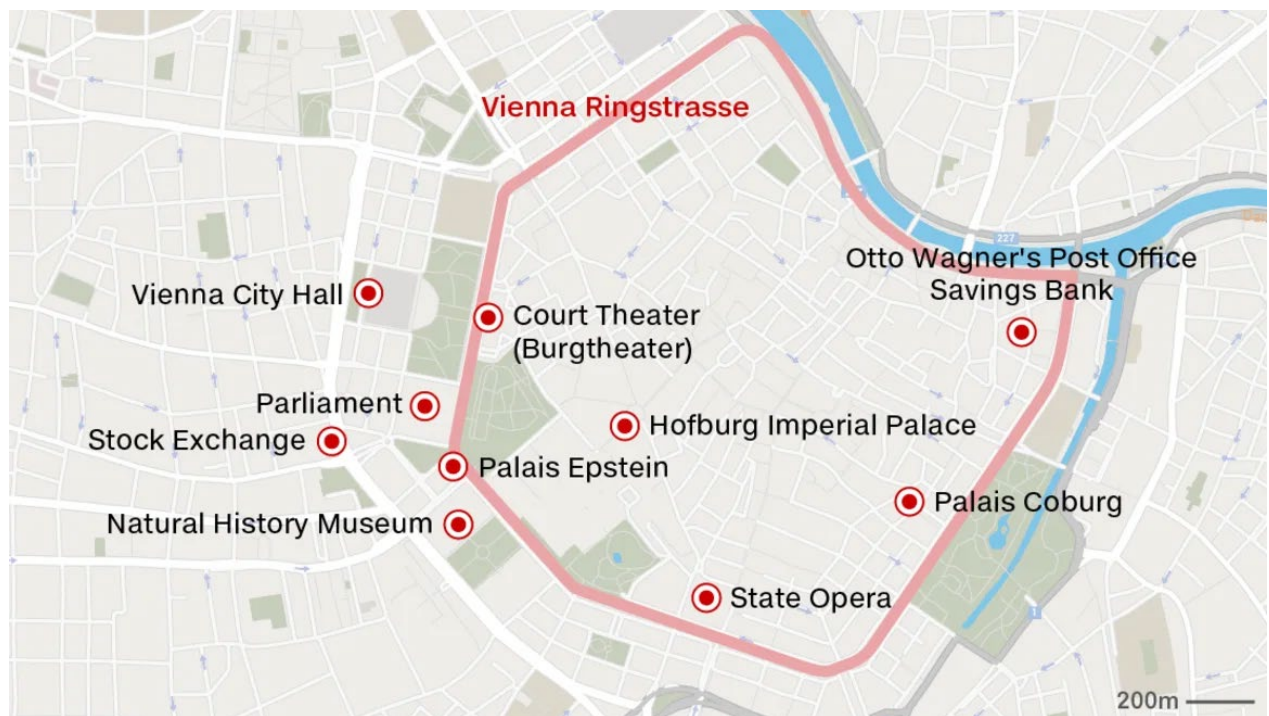
érdekében, hogy a belvárosi területek minél kevésbé legyen terhelve a gépkocsiforgalomtól. Nyilvánvaló, hogy ezzel szorosan összefügg a tömegközlekedési hálózat kiépítettsége, de jelen dokumentumban szűken véve csak a közút közlekedés adottságairól beszélünk. Az alábbiakban néhány európai nagyváros közúti infrastruktúrájának, azon belül is a gyűrűs-harántirányú hálózati elemeinek az állapotát mutatjuk be.

4.1. Bécs

Bécs a leghasonlóbb Budapesthez viszonyítva a klasszikus értelemben vett "körút" tekintetében.

- **Legbelső gyűrű: Ringstraße (Ring)**

- Jellemző: Klasszikus városi körút, sétány jellegű, történelmi épületekkel szegélyezve. Már nem elsősorban nagy áteresztőképességű tranzitút, inkább reprezentatív és turisztikai célú.
- Távolság a legszűkebb belvárostól (Szent István Székesegyház): Közvetlenül határolja az Innerere Stadt (1. kerület) magját. Gyakorlatilag 0-1 km távolságra van a közepétől.
- Városhatárhoz képest: Teljesen a belvárosban helyezkedik el, messze a városhatártól. [19]



15. kép: A történelmi, bécsi Ring [20]

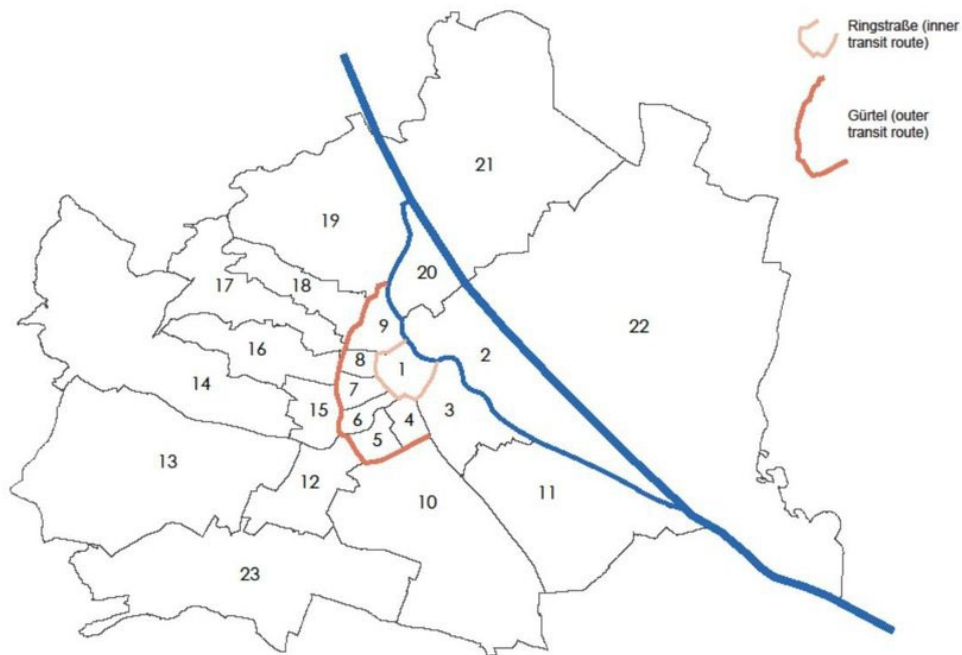
- **Belső/Közbülső gyűrű: Gürtel (Wienzeile-Gürtel-Lände)**

-

- Jelleg: Jelentős városi főút, helyenként elválasztott pályás, forgalmas artéria. A Singelgracht Amsterdamban vagy a Mittlerer Ring Münchenben jellegében közelebb áll ehhez, mint a budapesti Nagykörúthoz, mivel annál szélesebb és forgalmasabb.
- Távolság a belváros közepétől (Szent István-székesegyház): Kb. 2-3 km távolságra található a Ringtől és a belvárostól kifelé.
- Városhatárhoz képest: Messze a városhatáron belül van. [21]



16. kép: A bécsi Gürtel nyomvonala [22]



17. kép: Észak-Déli irányú tranzit út Bécsben [23]

- **Külső/Autópálya-gyűrűk:** Bécsnek nincs egyetlen, teljes, M0 jellegű gyűrűje, inkább több, a város körül futó autópálya és gyorsforgalmi út rendszere van, melyek együttesen alkotnak egyfajta külső hurkot. Ide tartozik többek között az **A21 (Wiener Außenring Autobahn nyugaton)**, az **A2 (Dél felé)**, az **A23 (Südosttangente, városon belül délen-keleten)**, az **S1 (Wiener Außenring Schnellstraße, délen-keleten)**, az **A4 (Kelet felé)**. [24] [25] [26]
- - Jelleg: Autópályák és gyorsforgalmi utak.
 - Távolság a belváros közepétől: Nagyon változó, az A23 még viszonylag közel (5-10 km), míg az A21 vagy az S1 már 15-25+ km távolságra is lehet, gyakran a város beépített területének szélén vagy azon kívül.
 - Városhatárhoz képest: Az S1 és az A21 már gyakran a városhatár közelében vagy azon kívül fut.

Vienna 2015

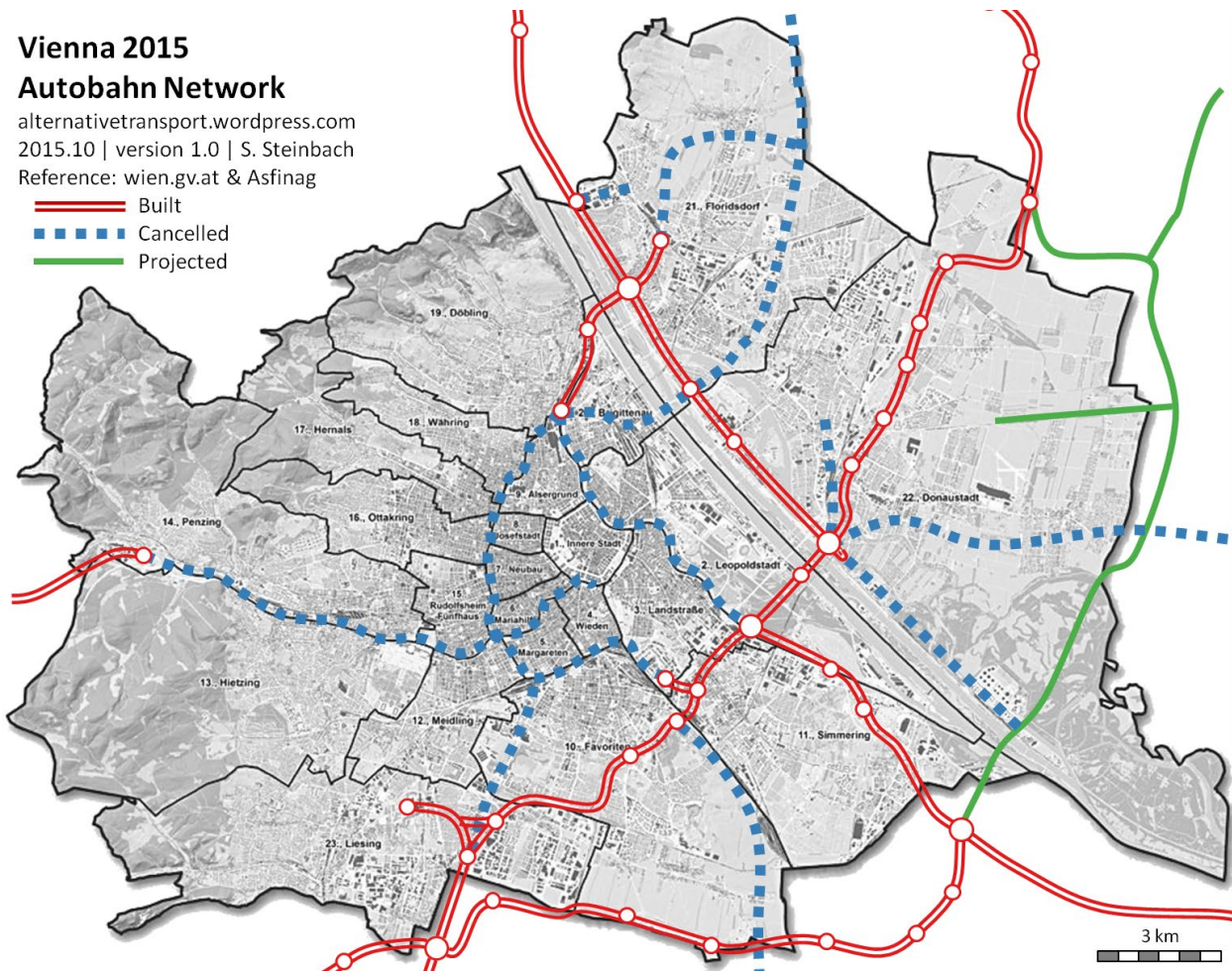
Autobahn Network

alternativetransport.wordpress.com

2015.10 | version 1.0 | S. Steinbach

Reference: wien.gv.at & Asfinag

-  Built
-  Cancelled
-  Projected



18. kép. A Bécsen belüli gyorsforgalmi úthálózat [27]

4.2. Prága

Prága úthálózata is rendelkezik gyűrűs elemekkel, de a belső gyűrű más jellegű, mint Bécsben vagy Budapesten.

- **Belső gyűrű: Městský okruh (MO)**

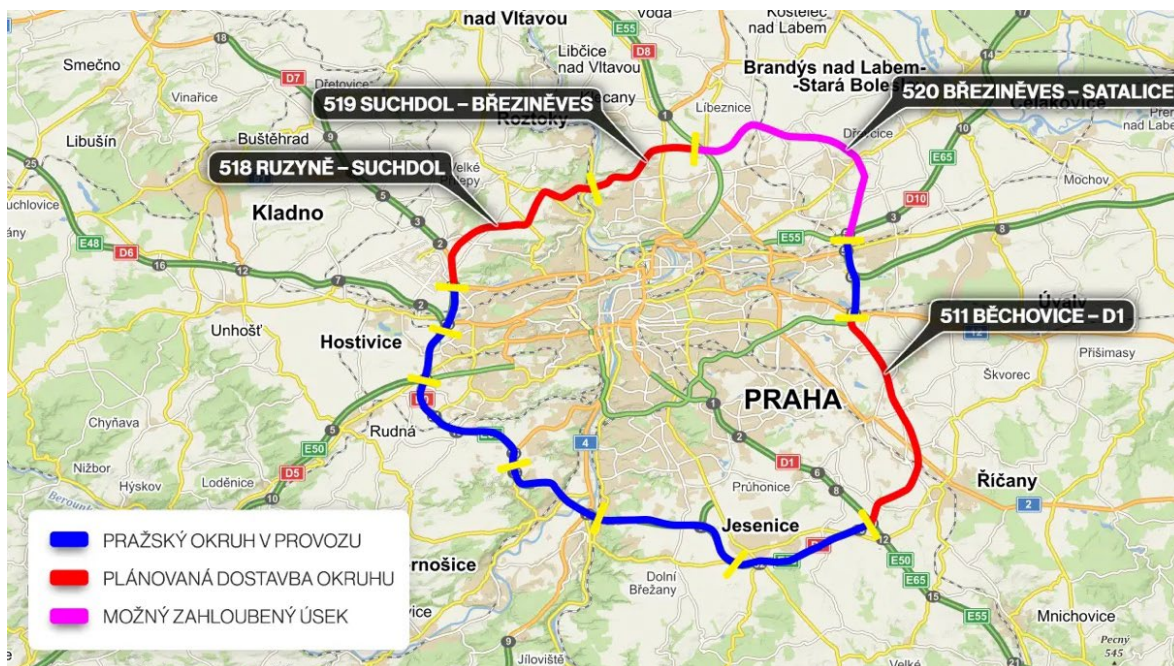
- Jelleg: Városi gyorsforgalmi út, helyenként alagutakkal (Blanka), több sávós, nagy áteresztőképességű. Nem a legszűkebb történelmi magot öleli körbe.
- Távolság a belváros közepétől (Óvárosi tér): Kb. 3-5 km távolságra található a történelmi központtól.
- Városhatárhoz képest: Messze a városhatáron belül van. [28]



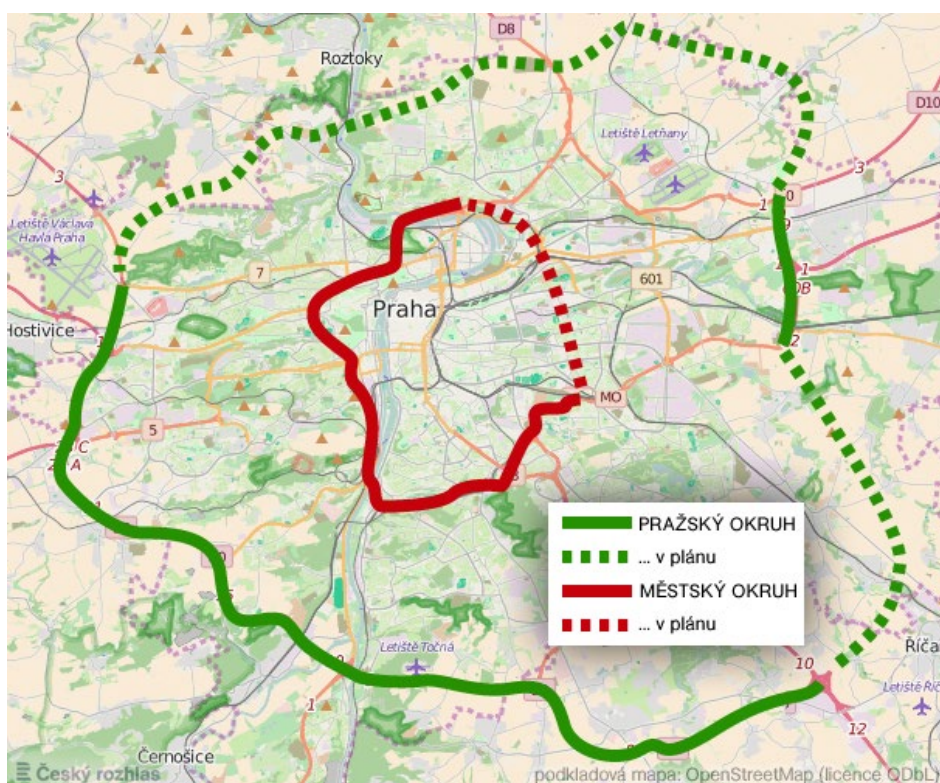
19. kép: A prágai belső körgyűrű [29]

- **Külső gyűrű: Pražský okruh (D0)**

- Jelleg: Autópálya-gyűrű, hasonló az M0-hoz. Még nem teljesen elkészült, de a fő részei üzemelnek.
- Távolság a belváros közepétől: Kb. 10-20+ km távolságra van, körbeölelve a város agglomerációját.
- Városhatárhoz képest: Jelentős részei a városhatár közelében vagy azon kívül futnak. [30]



20. kép: A prágai külső körgyűrű [31]



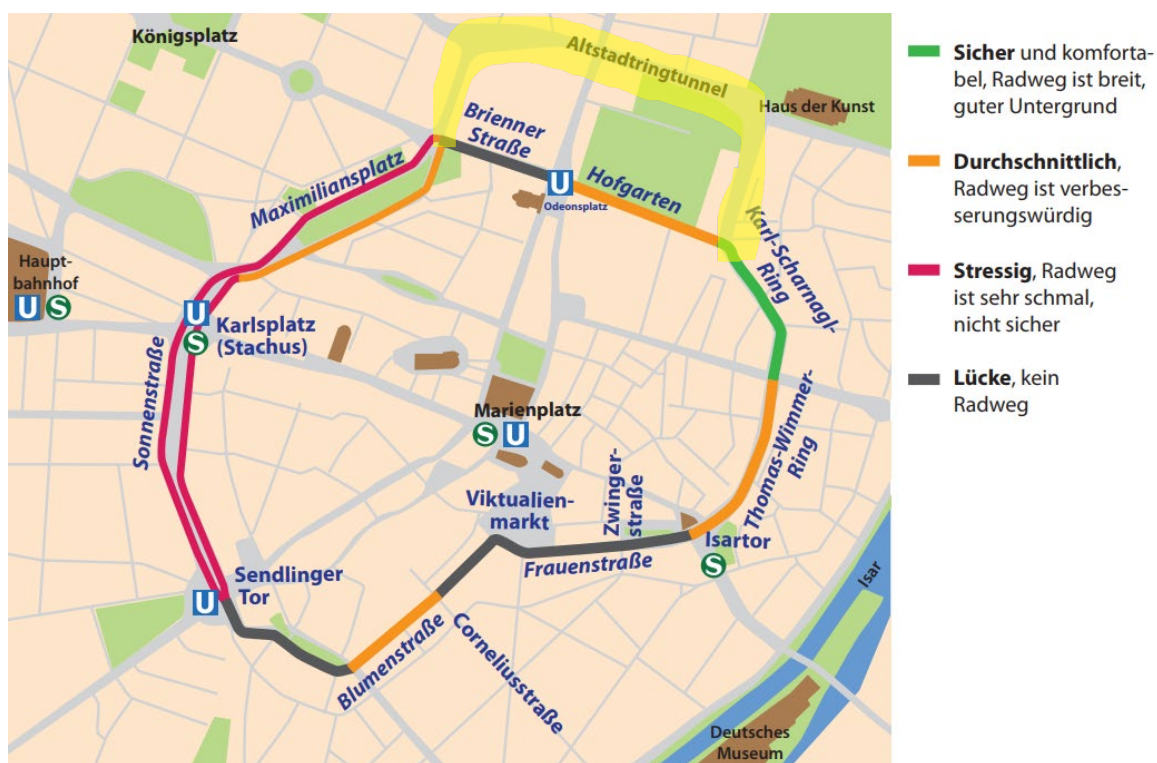
21. kép: A prágai belső és külső körgyűrű és azok tervezett kiterjedése [32]

4.3. München

Münchennek jól strukturált, többszintű gyűrűrendszere van.

- **Legbelső gyűrű: Altstadttring**

- Magában foglalja az Altstadttringtunnelt alagutat is.
- Jelleg: Városi főutak hálózata, ami körülveszi a történelmi óváros magját. Nem egységes körút, de gyűrű jellege van.
- Távolság a belváros közepétől (Marienplatz): Közvetlenül az óváros magját határolja. Gyakorlatilag 0-1 km távolságra van a közepétől.
- Városhatárhoz képest: Teljesen a belvárosban helyezkedik el. [33]



22. kép: A müncheni óvárosi gyűrű [34]

- **Közbülső gyűrű: Mittlerer Ring**

- Jelleg: Nagyon fontos, nagy átvezetőképeségű városi gyűrűs út, helyenként alagutakkal, autópálya-szerű szakaszokkal. Hasonló fontosságú a város forgalmában, mint Budapesten a Hungária körút, de sokkal nagyobb kapacitású és egységesebb.
- Távolság a belváros közepétől (Marienplatz): Kb. 3-6 km távolságra van a központtól kifelé.
- Városhatárhoz képest: Messze a városhatáron belül van, de már jelentős lakó- és üzleti negyedeket kapcsol össze. [35]



23. kép: A müncheni középső gyűrű [35]

- **Külső gyűrű: Äußerer Ring**

- Jelleg: A müncheni Äußerer Ring egy részben megvalósult körgyűrű, amelyet a város külső kerületeinek összekapcsolására terveztek. Az eredeti tervek szerint négy, egymással összekapcsolódó tangensből állt volna: 5-Nord, 5-Ost, 5-Süd és 5-West. A gyűrű azonban sosem készült el teljesen; egyes szakaszai, mint például a Föhringer Ring és a Frankfurter Ring, megépültek, míg más részek, különösen a déli Isar-átkelés, sosem valósultak meg.
- Távolság a belváros közepétől: Az Äußerer Ring szakaszai általában 5–10 km-re helyezkednek el a városközponttól, így közelebb vannak a belvároshoz, mint az A99-es autópálya.

- Városhatárhoz képest: A gyűrű tervezett nyomvonala teljes egészében München városhatárán belül húzódik, és nem lépi át azt. [37]

- **Legkülső gyűrű: Autobahnring München (A99)**

- Jelleg: Teljes autópálya gyűrű, hasonló az M0-hoz.
- Távolság a belváros közepétől: Kb. 10-20+ km távolságra van, körbeölelve a város agglomerációját.
- Városhatárhoz képest: Jelentős részei a városhatár közelében vagy azon kívül futnak. [37]

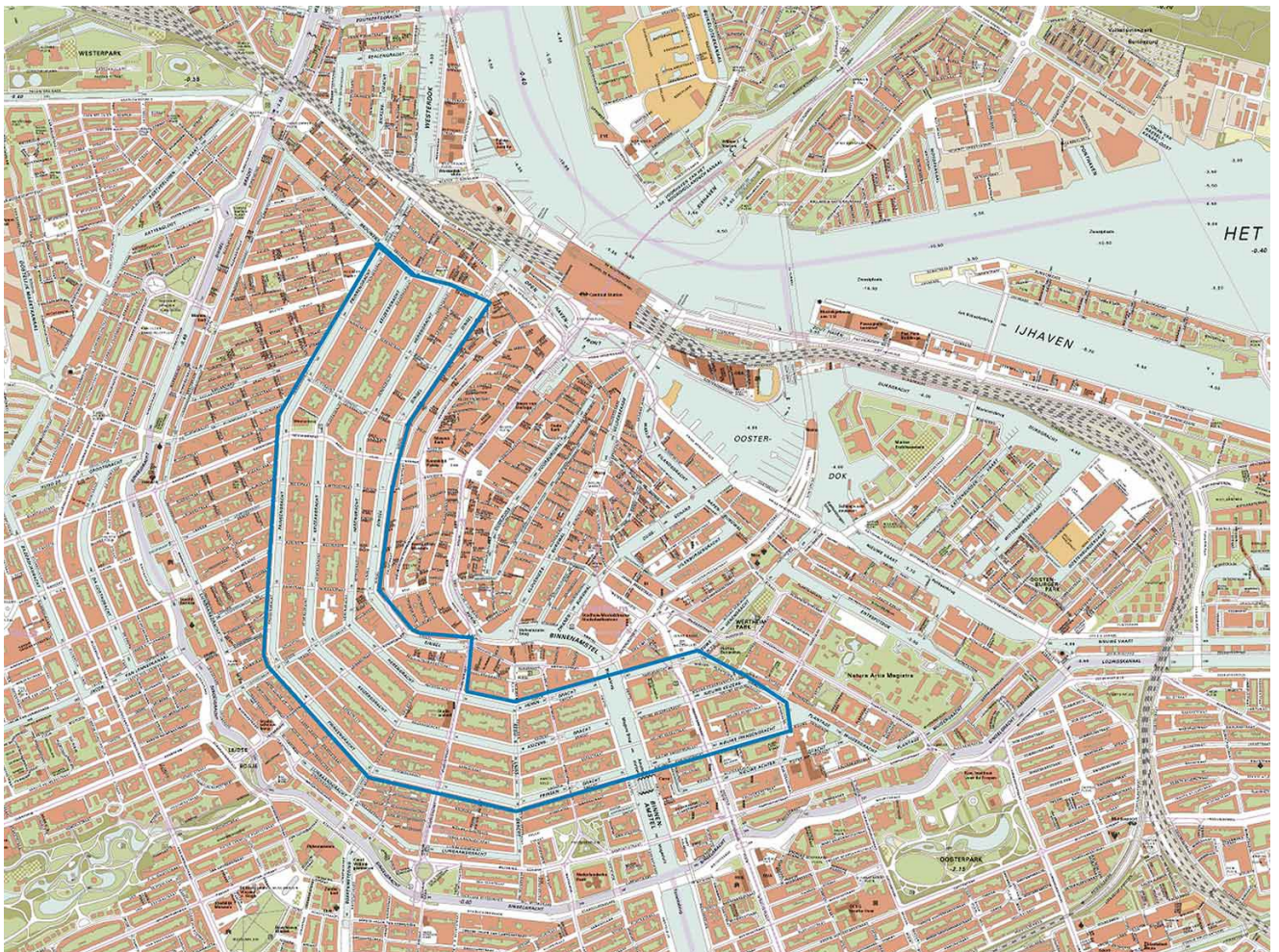


24. kép: A teljes müncheni körgyűrűszerkezet [37]

4.4. Amszterdam

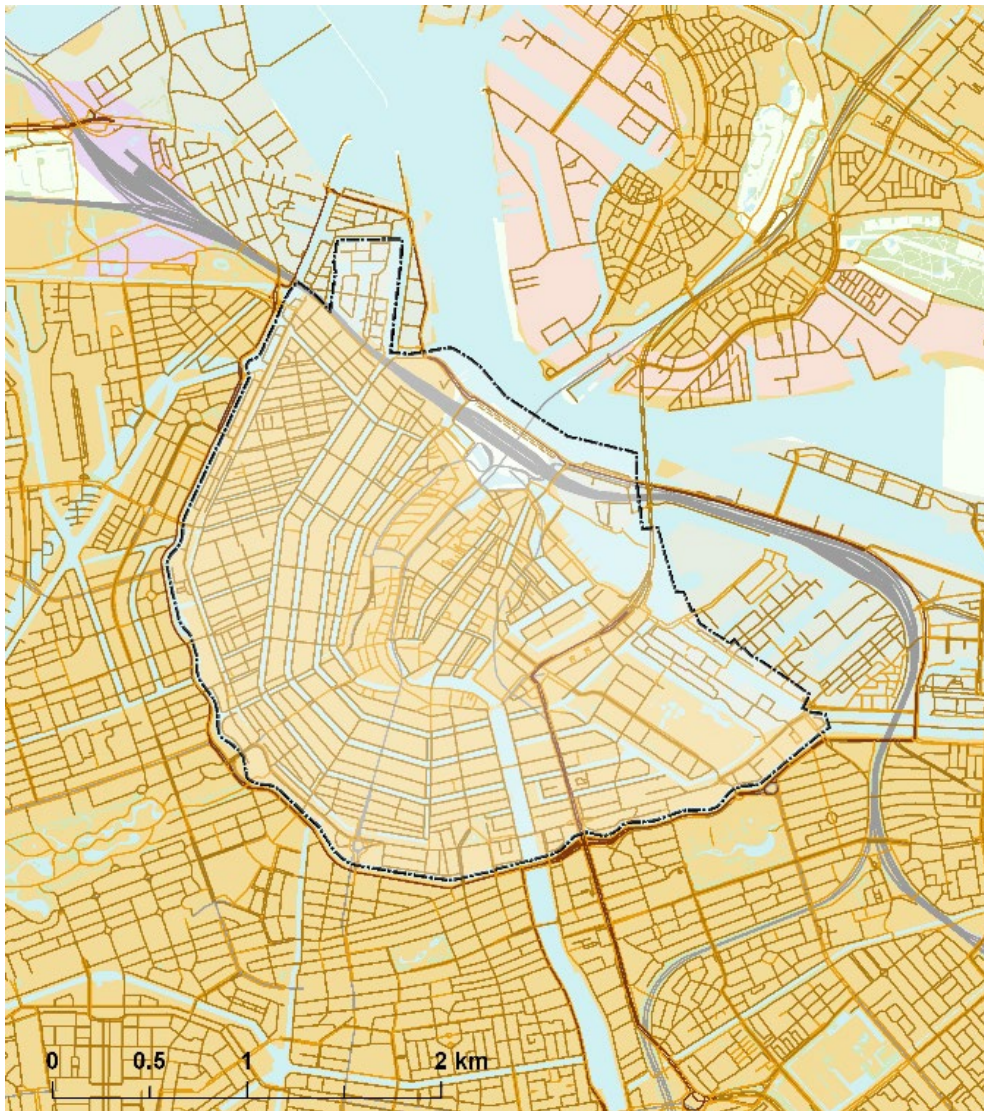
Amszterdam úthálózata a csatornák és a történelmi szerkezet miatt kevésbé a klasszikus gyűrűkre épül a belvárosban, inkább sugaras és tangenciális útvonalak vannak. A külső gyűrű annál hangsúlyosabb.

- **Belső „gyűrűk” / Fontos tangenciális utak:** A legszűkebb értelemben nincs klasszikus körút a történelmi magban, mint Bécsben. A **Grachtengordel (csatornagyűrű)** maga határozza meg a történelmi szerkezetet, de nem autós körút. A forgalom a sugárutakon és az ezeket összekötő, néha gyűrű jellegű útvonalakon oszlik meg.
 - Jelleg: Városi főutak, utcák rendszere, nem egységes gyűrű.
 - Távolság a belváros közepétől (Dam Square): A „Singelgracht-körül” kb. 1-2 km távolságra van a Dam Square-től.
 - Városhatárhoz képest: Teljesen a belvároson belül. [38]



25. kép: Az amszterdami belső csatornagyűrű [38]

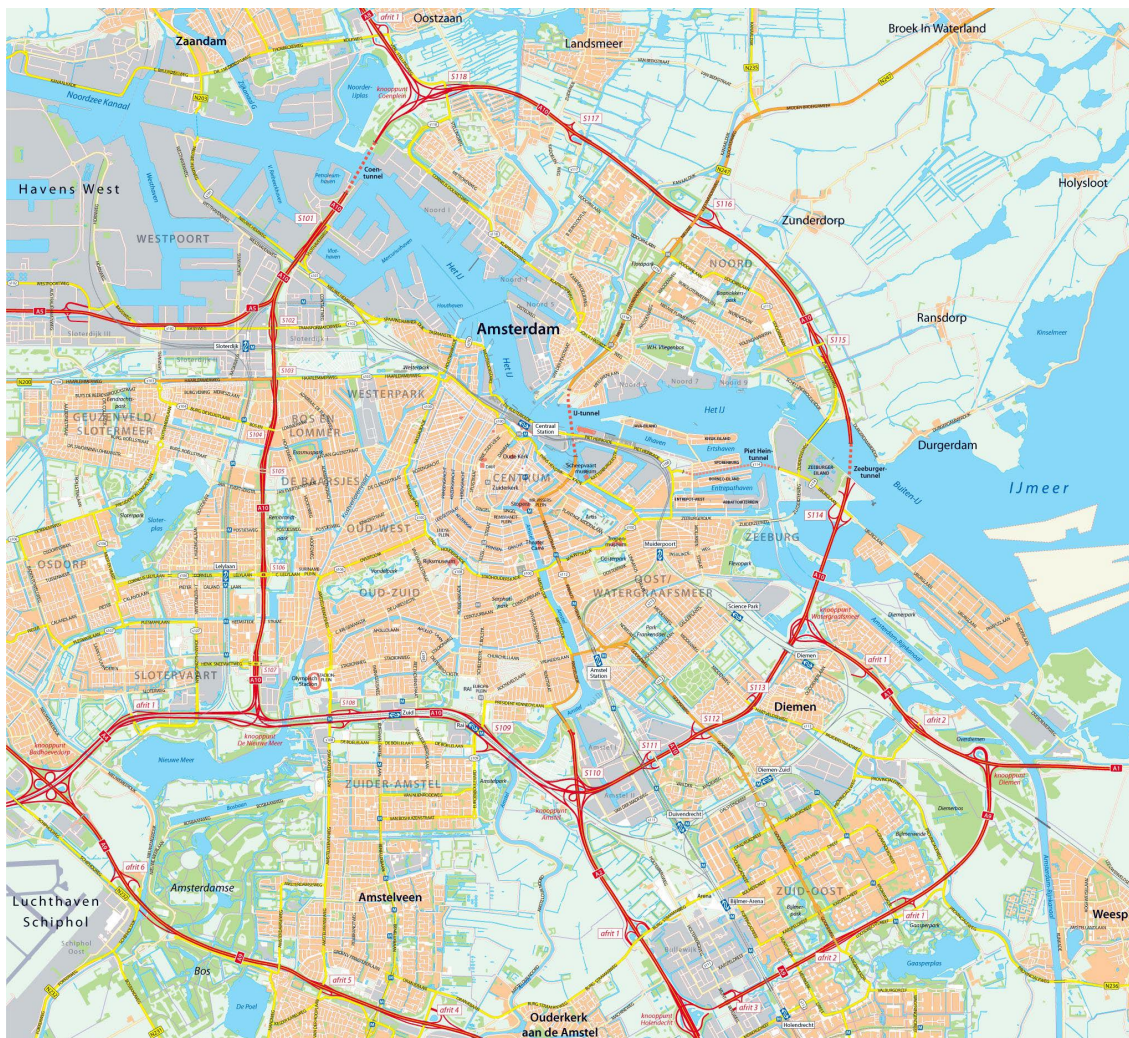
- **Közbülső „gyűrű” / Fontos városi útvonal: Singelgracht és S100 autópálya**
 - Jellemző: Városi útvonal-kijelölés, ami részben követi a korábbi városfalak vonalát. A Singelgracht körül futó utak (bár nem egységes forgalmi tengely) egyfajta belső határt jelentenek.
 - Távolság a belváros közepétől: Kb. 2-4 km távolságra található a Dam Square-től.
 - Városhatárhoz képest: Messze a városhatáron belül. [39] [40]



26. kép: Az amszterdami csatornagyűrű [39]

- **Külső gyűrű: Ring Amsterdam (A10)**
 - Jellemző: Teljes autópálya-gyűrű, hasonló az M0-hoz. Nagyon fontos a város elkerülésére és a városrészek összekötésére.

- Távolság a belváros közepétől: Kb. 5-10 km távolságra van a Dam Square-től, körbeölelve a város nagy részét.
- Városhatárhoz képest: Nagy része a városhatáron belül fut, de meghatározza a beépített terület szélét. [41]



27. kép: Az amszterdami autópályagyűrű [42]

4.5. Párizs

Párizs struktúráját nagyon erősen meghatározza a belső autópályagyűrűje.

- **Belső gyűrű: Boulevard Périphérique (Périphérique)**

- Jelleg: Nagyon nagy forgalmú, nagy kapacitású (több sávós), autópályaszerű városi körgyűrű. Fontos különbség: ez a gyűrű *pontosan* a történelmi Párizs (Paris intra-muros) közigazgatási határán fut. Ezt keresztezi a legtöbb be- és kivezető út. Fontos

megjegyezni, hogy a Boulevard Périphérique-n belül 149 híd bonyolítja a forgalmat, a Szajna folyó párizsi szakasza mentén pedig 37 db híd köti össze a két partot (31 db közúti, 5db gyalogos és 1 db vasúti híd).

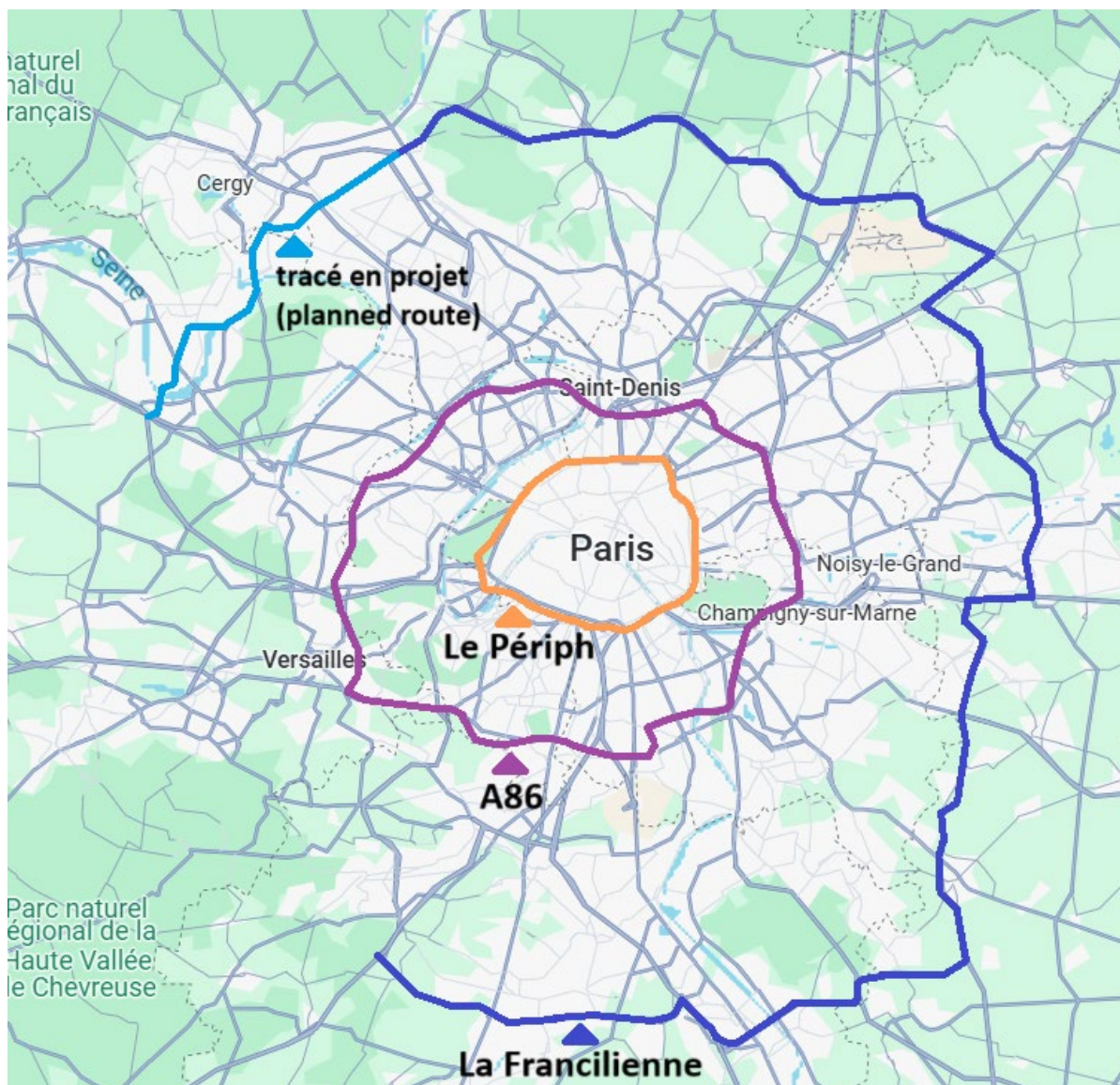
- Távolság a belváros közepétől (Notre Dame / Île de la Cité): Kb. 4-5 km sugárra fekszik a központtól.
- Városhatárhoz képest: Gyakorlatilag a városhatáron fut. [43]



28. kép: A párizsi belső gyűrű [44]

- **Közbülső „gyűrű”:** Párizs belső részén nincs egyetlen, egységes, jelentős „közbülső gyűrű” út. A forgalmat a nagyméretű sugárutak és a közöttük lévő utcaszerkezet osztja el. Néha említik a **Boulevards des Maréchaux**-t, ami közvetlenül a Périphérique-en kívül fut, de ez már a „petite couronne” (első elővárosi gyűrű) része.
 - Jelleg: Sugárirányú és keresztirányú városi főutak sűrű hálózata.
 - Távolság: Nincs egységes távolság, a belső főutak 1-4 km távolságban helyezkednek el a központtól a Périphérique-en belül.

- Városhatárhoz képest: Teljesen a városhatáron belül, de messze a központtól. [45]
- **Külső gyűrűk:** Többrétegű rendszer.
 - **A86 (Super Périphérique/Deuxième Périphérique):** Egy második, nagyobb autópálya-gyűrű a "petite couronne" (első elővárosi gyűrű) területén.
 - Távolság a belváros közepétől: Kb. 8-15 km sugárra.
 - Városhatárhoz képest: Teljesen a városhatáron (Périphérique) kívül, az elővárosi területen. [46]
 - **Francilienne (N104/A104):** Nagyobb, regionális autópálya gyűrű, mely a tágabb Île-de-France régiót ölelik körbe.
 - Távolság a belváros közepétől: Jelentős, 20-40+ km sugárra.
 - Városhatárhoz képest: Messze a városhatáron kívül, a külső elővárosi és regionális területeken. [47]



29. kép: A párizsi gyűrűrendszer [46]

- **Grand Contournement de Paris:** A párizsi régió negyedik és legkülső körgyűrűje, amely két, részben átfedő és hiányos gyűrűből áll: az „Első megoldás” (routes nationales) és a „Második megoldás” (autoroutes). Ezek célja a Párizst elkerülő forgalom levezetése és a városközpont tehermentesítése. A gyűrűk különböző típusú utakon haladnak, beleértve az autópályákat (pl. A26, A28, A29, A71, A85) és a nemzeti utakat (pl. N154, N77, N151).
 - Távolság a belváros közepétől: Párizs központjától számítva 80–200 km távolságra helyezkednek el, így jelentősen távolabb vannak, mint a többi párizsi körgyűrű.
 - Városhatárhoz képest: Teljes egészében Párizs városhatárán kívül helyezkedik el, és a város

- **Párizs:** 1 nagyon hangsúlyos belső autópálya-gyűrű a városhatáron (Périphérique) + nincs egységes közbülső gyűrű a belvárosban + többretegű külső autópálya-gyűrűrendszer (A86, Francilienne, Grand Contournement de Paris).

Látható, hogy a „gyűrű” fogalma és a rendszer kiépítettsége nagyon eltérő. Budapesthez Bécs (Ring/Kis Körút, Gürtel/Hungária) és München (Altstadtring/Kis Körút, Mittlerer Ring/Hungária) rendszere hasonlít leginkább a belső gyűrűk jellege alapján, de méretükben és kapacitásukban komoly előnyben vannak a bécsi, müncheni példák, annál is inkább hisz ezek a belső gyűrűk teljesek, sok esetben számos külön szintű (aluljárós) átvezetés tartalmaznak, és nem fél gyűrűnek tekinthetők, mint a budapesti Hungária körút vagy Nagykörút.

5 Javaslato Budapest közúthálózatának fejlesztésére

Sajnálatosan az elmúlt években mesterségesen egymás ellen lettek hangolva az autót használó, kerékpározó vagy közösségi közlekedést preferáló polgárok, többek között azért, mert egyes szakmai és politikai körök az egyéni gépjármű közlekedést, mint valami patás ördögöt állítják be. Nézeteik szerint a „haladó” felfogás nagyon kisarkítva ugyanis az, hogy minden, ami közúti közlekedés, az rossz és minden, ami kerékpáros és kötöttpálya-fejlesztés, az jó. A helyzet azonban sajnos nem ilyen egyszerű.

Azzal kétségkívül egyet kell és lehet érteni, hogy a belváros (meg úgy általában véve a város) forgalmát csillapítani kell, de ezt csak egy józan ésszel elfogadható határig lehet megtenni és úgy, hogy közben máshol ne okozzunk óriási fogalmi dugókat.

Álláspontunk szerint a város az elmúlt 10 évben megtette azokat a forgalomcsillapító intézkedéseket, amelyekkel érzékelhetően lehetett csökkenteni a belvárosi autósforgalmat, és ezzel párhuzamosan növelni a kerékpáros közlekedés arányát, kialakítva a gyalogos barát, élhető belvárosi környezetet. Ilyen volt például a Budapest Szíve projekt, a budai fonódó villamos fejlesztése, a 4-es 6-os villamos jelzőlámpa programjának áthangolása, a Bartók Béla út sávkiosztásának és kerékpáros közlekedésének 2016-os kialakítása. Ezek a beavatkozások a közúti közlekedéstől vettek el kapacitást, de még azon a határon mozogtak, hogy a rendszer elbírta az egyik oldalon a kapacitás korlátozást, mert a serpenyő másik oldalán közösségi közlekedési kapacitásfejlesztés vagy ésszerű urbanisztikai intézkedés történt. Sajnos azonban a határt elértük, a szakmai érvek és a realitás azt diktálja, hogy a növekvő motorizáció további, minden közlekedési mód súlyát reálisan figyelembe vevő fejlesztésekért kiállt Budapesten.

Annak érdekében, hogy a főváros közlekedésén érdemben javítani lehessen, szükséges a tömegközlekedési hálózati kötöttpályát (Metró, HÉV, villamos) megépíteni olyan közúti hálózati fejlesztéseket, amelyet az elmúlt 40-50 évben elmulasztott a fővárosi mindenkori vezetése elvégezni. Teljesség igénye nélkül érdemes felsorolni azokat, a közúti fejlesztéseket, amelyek előkészítését szintén meg kellene kezdeni vagy fel kellene gyorsítani annak érdekében, hogy ténylegesen ki tudjon alakulni egy egyensúlyra épülő, fenntartható közlekedési rendszer Budapesten:

- M0 autópálya északi szektorának befejezése (A 10-es út és az M1-es autópálya között.)

- A Körvasúti Körút kiépítése előkészítése (az Aquincumi és Albertfalvai hidakkal)
- Külső Keleti Körút kiépítésének előkészítése
- Észak-Buda közlekedésének fejlesztési lehetőségei (kötött pályás és közúti fejlesztések számbavétele)
- Szegedi úti felüljáró (villamos vágány kiépítésével) megépítésének előkészítése, Vágány utca átalakítása és fejlesztése (Megjegyzés: 2021 év végén a BFK megbízásából elindult a felüljáró tervezési munkáinak előkészítése.)
- Külön szintű csomópontok létjogosultságának a kérdése: A Hungária körút esetében a főirány egyes csomópontjai lehetnének külön szintben vezetve. A vasúti és HÉV-elvágó hatások megszüntetése külön szintű keresztezésekkel. (Megjegyzés: A HÉV vonalak esetén a tervezési munkarészek kitérnek ezen helyszínek vizsgálatára.)

6 Irodalomjegyzék

- [1] Balázs, P. (2011) *Budapest területének fejlődése 1945-től napjainkig*, ELTE TTK, Szakdolgozat, Budapest – utolsó letöltés: 2025.05.15.
- [2] *Utak Pannóniában*, <https://romaikor.hu> – utolsó letöltés: 2025.05.17.
- [3] Zsámboki, M. (2009) *Lánchidalunk – de mi volt előtte?*, varoskepp.blog.hu, 2009.11.12. – utolsó letöltés: 2025.05.17.
- [4] Nagy, I. (1963) II. József reformjai Budán. In: Gerevich, L.; Tarjányi, S. (szerk) *Tanulmányok Budapest múltjából*, Akadémiai Kiadó, Budapest, 363–402.
- [5] Siklóssy, L. (1931) A királyi Szépítő Bizottság, mint a Közmunkatanács hivatali elődje. In: Rakovszky, I. (szerk) *Siklóssy László: A Fővárosi Közmunkák Tanácsa története – Hogyan épült Budapest? (1870–1930)*, Budapest.
- [6] Nagy, Zs. (2024) *Az 1838-as jeges ár, amelytől elpusztult, majd újjászületett Pest*, welovebudapest.com, 2024.03.13. – utolsó letöltés: 2025.05.14.
- [7] Bierbauer, V. (1938) Az 1838. évi árvíz hatása Pest építészetére. In: Némethy, K. (szerk) *A pest budai árvíz 1838-ban*, Budapest, 247–280 – utolsó letöltés: 2025.05.17.
- [8] Bodó, P. (2022) *Tervek egy világvároshoz – Budapest városrendezésének kezdetei*, pestbuda.hu, 2022.07.25. – utolsó letöltés: 2025.05.09.
- [9] *A Fővárosi Közmunkák Tanácsának Hivatalos jelentése, 1870. és 1871. évi működéséről*, Pesti Könyvnyomda-részvény-társulat, 1872.
- [10] *50 éve hozták létre a főváros megépítését szolgáló Fővárosi Közmunkák Tanácsát*, konyvtar.parlament.hu – utolsó letöltés: 2025.05.14.
- [11] Gergely, G. (2002) Budapest kerületeinek közigazgatási változásai. In: Holló, Sz. A.; Sipos, A. (szerk) *Tanulmányok Budapest múltjából*, 30. kötet, Budapest, 337–349.
- [12] *Közúti közlekedésbiztonsági stratégia – KKBS*, 2023.
- [13] Almássy, K. (2022) *Útépítés-Fenntartás*, egyetemi jegyzet.
- [14] *Budapesti Burkolatgazdálkodási Terv – PMS*.
- [15] <https://bkk.hu/hirek/forgalmi-adatok-diagramok/a-kozuti-forgalom-adatai/>
- [16] *Budapest Közlekedésfejlesztési Terve*, 1980.
- [17] *Budapest Közlekedési Rendszerfejlesztési Terv*, 2008.
- [18] *Városból otthon – Budapest Főváros Településterve*, 2025.
- [19] *Ringstrasse*, Wikipedia, <https://en.wikipedia.org/wiki/Ringstrasse> – utolsó letöltés: 2025.05.20.

- [20] *A local's guide to Vienna's Ringstrasse*, CNN Travel, <https://edition.cnn.com/travel/article/experts-guide-austria-ringstrasse/index.html> – utolsó letöltés: 2025.05.20.
- [21] *Wiener Gürtel Straße*, Wikipedia (német), https://de.wikipedia.org/wiki/Wiener_Gürtel_Straße – utolsó letöltés: 2025.05.20.
- [22] *Wiener Gürtel Straße Karte*, Wikimedia Commons, https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Wiener_Gürtel_Straße_Karte.png – utolsó letöltés: 2025.05.20.
- [23] Krisch, A. (2019) Examining Cultural Planning in Vienna: The Discursive Institutionalization of Social Infrastructure in Strategic Planning. *Planning Theory & Practice*, 9, 26–44. <https://doi.org/10.24306/plnxt/58>
- [24] *Wiener Außenring Autobahn*, Wikipedia, https://en.wikipedia.org/wiki/Wiener_Außenring_Autobahn – utolsó letöltés: 2025.05.20.
- [25] *A23-as autópálya (Ausztria)*, Wikipedia (magyar), [https://hu.wikipedia.org/wiki/A23-as_autópálya_\(Ausztria\)](https://hu.wikipedia.org/wiki/A23-as_autópálya_(Ausztria)) – utolsó letöltés: 2025.05.20.
- [26] *A21-es autópálya (Ausztria)*, Wikipedia (magyar), [https://hu.wikipedia.org/wiki/A21-es_autópálya_\(Ausztria\)](https://hu.wikipedia.org/wiki/A21-es_autópálya_(Ausztria)) – utolsó letöltés: 2025.05.20.
- [27] *Ghost Palace*, Alternative Transport blog, <https://alternativetransport.wordpress.com/2015/10/22/ghost-palace/> – utolsó letöltés: 2025.05.20.
- [28] *MO autóút (Csehország)*, Wikipedia (magyar), [https://hu.wikipedia.org/wiki/MO_autóút_\(Csehország\)](https://hu.wikipedia.org/wiki/MO_autóút_(Csehország)) – utolsó letöltés: 2025.05.20.
- [29] *Městský okruh (Praha)*, Wikipedia (cseh), https://cs.wikipedia.org/wiki/Městský_okruh_%28Praha%29 – utolsó letöltés: 2025.05.20.
- [30] *D0-s autópálya (Csehország)*, Wikipedia (magyar), [https://hu.wikipedia.org/wiki/D0-s_autópálya_\(Csehország\)](https://hu.wikipedia.org/wiki/D0-s_autópálya_(Csehország)) – utolsó letöltés: 2025.05.20.
- [31] *Praha bude chtít pražský okruh zahloubit nebo vybudovat tunely*, Novinky.cz, <https://www.novinky.cz/clanek/domaci-praha-bude-chtit-prazsky-okruh-zahloubit-nebo-vybudovat-tunely-40328913> – utolsó letöltés: 2025.05.20.
- [32] *ŘSD požádalo o územní rozhodnutí pro část pražského okruhu – kdy se začne stavět*, iRozhlas.cz, https://www.irozhlas.cz/zpravy-domov/rsd-zazadalo-o-uzemni-rozhodnuti-pro-cast-prazskeho-okruhu-kdy-se-zacne-stavet_1809231822_cen – utolsó letöltés: 2025.05.20.

- [33] *Altstadtring (München)*, Wikipedia (német), [https://de.wikipedia.org/wiki/Altstadtring_\(München\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Altstadtring_(München)) – utolsó letöltés: 2025.05.20.
- [34] Wheatley, P. (2019) *Munich Green – Urban Ring Planning*, <https://www.paul-wheatley.eu/munich-green/2019/9/7/jtaokhir1fyavmv4ja5p2g1gbdh3gx> – utolsó letöltés: 2025.05.20.
- [35] *Bundesstraße 2 R*, Wikipedia (angol), https://en.wikipedia.org/wiki/Bundesstraße_2_R – utolsó letöltés: 2025.05.20.
- [36] *Äußerer Ring (München)*, Wikipedia (német), [https://de.wikipedia.org/wiki/Äußerer_Ring_\(München\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Äußerer_Ring_(München)) – utolsó letöltés: 2025.05.20.
- [37] *Bundesautobahn 99*, Wikipedia (angol), https://en.wikipedia.org/wiki/Bundesautobahn_99 – utolsó letöltés: 2025.05.20.
- [38] *Amsterdam's Canal Belt*, MforAmsterdam.com, <https://mforamsterdam.com/amsterdams-canal-belt/> – utolsó letöltés: 2025.05.20.
- [39] *Singelgracht*, Wikipedia (angol), <https://en.wikipedia.org/wiki/Singelgracht> – utolsó letöltés: 2025.05.20.
- [40] *S100 (Amsterdam)*, Wikipedia (holland), https://nl.wikipedia.org/wiki/S100_%28Amsterdam%29 – utolsó letöltés: 2025.05.20.
- [41] *A10 motorway (Netherlands)*, Wikipedia, [https://en.wikipedia.org/wiki/A10_motorway_\(Netherlands\)](https://en.wikipedia.org/wiki/A10_motorway_(Netherlands)) – utolsó letöltés: 2025.05.20.
- [42] *Amsterdam Road Map*, Maps-Amsterdam.nl, <https://maps-amsterdam-nl.com/maps-amsterdam-streets/amsterdam-road-map> – utolsó letöltés: 2025.05.20.
- [43] *Boulevard Périphérique*, Wikipedia, https://en.wikipedia.org/wiki/Boulevard_Périphérique – utolsó letöltés: 2025.05.20.
- [44] Tribillon, J. (2022) Ways of seeing: Landscape-infrastructure as critical design framework to analyse the production of Paris's Boulevard Périphérique. *Landscape Research*, 48, 1–16. <https://doi.org/10.1080/01426397.2022.2048811>
- [45] *Boulevards of the Marshals*, Wikipedia, https://en.wikipedia.org/wiki/Boulevards_of_the_Marshals – utolsó letöltés: 2025.05.20.
- [46] *A86 autoroute*, Wikipedia, https://en.wikipedia.org/wiki/A86_autoroute – utolsó letöltés: 2025.05.20.

- [47] *Francilienne*, Wikipedia,
<https://en.wikipedia.org/wiki/Francilienne> – utolsó letöltés: 2025.05.20.
- [48] *Grand contournement de Paris*, Wikipedia,
https://en.wikipedia.org/wiki/Grand_contournement_de_Paris – utolsó letöltés: 2025.05.20.

7 Ábrajegyzék

1. ábra: Budapest kerületeinek közigazgatási változásai [11]
2. kép: A fővárosi úthálózat osztályozása
3. kép: Közutak hálózati funkciója [12]
4. kép: A fővárosi kezelt úthálózat felosztása a főváros és a kerületek között [13]
5. kép: A fővárosi közutak átlagos állapota
6. kép: Javasolt beavatkozások a fővárosi burkolatgazdálkodási terv alapján [14]
7. kép Aktuális forgalmi adatok a fővárosi közúthálózaton a 2019-es évhez viszonyítva. [15]
8. kép: Budapesti Duna-hidak elhelyezkedése: belvárosi koncentráció
9. kép: Budapest közlekedési pályáinak fejlesztési elképzelései 1980-ban [16]
10. kép: Közúti Főhálózat II. Ütem terve 1980-ban [16]
11. kép: Meglévő és létesítendő átkelőhelyek [16]
12. kép: Új Duna-hidak megvalósítási ütemjavaslata [16]
13. kép: Világosan látszó közúti fejlesztések [17]
14. kép: Javasolt struktúra [18]
15. kép: A történelmi, bécsi Ring [20]
16. kép: A bécsi Gürtel nyomvonala [22]
17. kép: Észak-Déli irányú tranzit út Bécsben [23]
18. kép: A Bécsen belüli gyorsforgalmi úthálózat [27]
19. kép: A prágai belső körgyűrű [29]
20. kép: A prágai külső körgyűrű [31]
21. kép: A prágai belső és külső körgyűrű és azok tervezett kiterjedése [32]
22. kép: A müncheni óvárosi gyűrű [34]
23. kép: A müncheni középső gyűrű [35]
24. kép: A teljes müncheni körgyűrűszerkezet [37]
25. kép: Az amszterdami belső csatornagyűrű [38]
26. kép: Az amszterdami csatornagyűrű [39]
27. kép: Az amszterdami autópályagyűrű [42]
28. kép: A párizsi belső gyűrű [44]
29. kép: A párizsi gyűrűrendszer [46]
30. kép: A francia autópályagyűrű [48]



BP Műhely