

Kerékagy



Műszaki leírás

1896. augusztus 31-én adta át a Közmunkatanács a Nagyközut Budapest népének. Négy hét híján 125 évvel később nagy öröm és szinte szakmai kötelesség rész venni a Nagyközut jövőjéről szóló társadalmi vitában.

Jelen anyag hangsúlyos eleme a közlekedés átalakítása, azon belül is a kerékpáros-közlekedése a főváros első bringasztrádájának – pontosabban magas szolgáltatási színvonalú mikromobilitási folyosójának – kialakításával, de összefüggései, kiegészítő javaslatai alapján és leginkább a szemlélete szerint összességében a komplex kategóriába esik. Számomra a Nagykörút „a legbudapestibb utca”, ezért igazi kihívás koherens jövőképet adni.

1-es tábló: Ezen a tablón azokat a makacs mítoszokat szeretném eloszlatni, amelyek részint a közlekedési szakmából, részint azon kívül erednek és képesek vakvágányra vinni ügyet, megtéveszteni a döntéshozókat. Fontosnak érzem az alapos indoklást, mert ezzel érthető, mit miért javaslok.

A legfontosabb mítosz arról szól, hogy a **Nagykörút radikális forgalomcsillapítása, főhálózati szerepének feladása szükséges az élhető város érdekében.**

- Önmagában megdöbbentő, hogy egy 125 éve fő közlekedési artériának kiépített útvonalat feladunk akkor, amikor sok 2x1 vagy 1 sávós belvárosi lakóutcában, a rakparton semmiféle csillapítás nincs.
- A Nagykörút soha nem lesz jógázásra alkalmas hely, egyetlen sávval csak a sorhosszak és a dugók ideje nőtt meg. A Nagykörút vonzerje az élő, vibráló város, ahol villamosok dübörögnek el 2 percnként, és számtalan más közlekedési módon is nyüzsögnek az emberek még éjfélkor is.
- Az élhető város divatos kifejezés, de ha ez alatt azt a politikát értjük, amely a Nagykörúton autózókban lusta embereket lát és nem családanyákat és családapákat, akik az iskola-munka-különórák-bevásárlás-otthon logisztikai bravúrját akarják megoldani nap mint nap, akkor az tévút. Ezek a szülők nem tehetnek arról, hogy Budapest belvárosi lakásállományának döntő része alkalmatlan a családalapításra (gangos bérházak) és fajlagosan 2-3-szor drágábbak, mint egy külső kerületi vagy agglomerációs lakás. A Főváros saját felmérése alapján (BMT) ráadásul a közlekedési mód tekintetében – minden ellenkező híresztelés ellenére – a választópolgárok többségéről van szó...
- Az élhető város az én olvasatomban arról szól, hogy semelyik közlekedőt nem tekintjük átnevelendő ellenségnek, de közben jó minőségű alternatívákkal kínáljuk meg – a jelenlegi kerékpáros infra nem ez a kategória. A forgalomcsillapításról nem csak beszélünk, hanem a lakóutcákon már „holnap” végrehajtjuk – a főutakra kiterelve a forgalmat, a valódi Belvárost pedig már jövő nyáron lezárjuk az átmenő forgalom elől ÉS közben nagy erővel dolgozunk a tágabb belvárost megvédő második védőpajzson, a külső körúton (Aquincumi híd – Körvasút sor – Határ út – Galvani híd).

Az **elég az egy sáv mítosz** a csatlakozó hidak miatt már nem tagadja a Szent István és Ferenc körút hálózati nyilvánvaló fontosságát, de a középső szakaszét igen.

- Bár tagadhatatlanul nagyobb a volt Szent István körút forgalma 2019-ben, mint az Erzsébet körúté (38.000 vs. 34.000 j/nap), ez közel sem volt kétszeres.
- Egyetlen sáv nem fele a kettőnek, mert ha egy jármű be akar parkolni egy csomópont közeli parkolóhelyre, akkor az egész körút forgalma leáll (először a közút, majd a beragadó autók miatt a 4/6-os). Ha azon az egyetlen sávon ki kell javítani egy közművet, akkor pedig az egész körút napokra lebénul. Ezeket a zavarérzékenységi, városüzemeltetési szempontokat valahogy mindig kifelejtik egyesek. Nem véletlen, hogy a főutak általában két- vagy többsávósak. Akit ez meghökkent egy kétmillió nagyvárosban, annak a realitásérzékvel gond van.
- Elvégeztük az Egységes Forgalmi Modell (EFM) alapján a Nagykörút belső szakaszának forgalomcsillapítási vizsgálatát. Az eredmények:

A Nagykörútról jelentős forgalom szorult ki, de még is masszív forgalom maradt
Alsó rakpart: +2500 j/nap

Kiskörút	+2500 j/nap
Teréz- és erzsébetvárosi lakóutcák	+3000 j/nap
Izabella utca	+1000 j/nap
Hősök tere	+2000 j/nap

Az emberek nem ismerik ezt a modellezést, de érzik az eredményeket. A felháborodásuk jogos.

- Ha a Galvani híd felépítésével eljutunk oda, hogy az kiválthassa a kelet-nyugati tengelyt, akkor annak legkézenfekvőbb megoldása a külső Rákóczi útról érkező forgalom ráterelése az Erzsébet ill. József körútra (ellenirányban a Dohány-Akácfa indirekt balost érdemes használni), centrum irányba csak a buszokkal és a célforgalommal. Ezért sem szabad feladni a Nagykörút, mint védőpajzs középső szakaszát.

Nincsenek autósok, kerékpárosok, BKV-sok – **csak közlekedők mítosz.**

- Ezt a mítosz azt hirdeti, hogy lényegében mindegy mit csinálunk, azt emberek majd rugalmasan hozzáalakítják a szokásaikat. Valójában az emberek nagyon szokáskövetők: a döntő többség a hét minden napján ugyanazzal a közlekedési eszközzel indul pl. munkába, iskolába. Csak egy nagyon szűk kisebbségre igaz, hogy rendszeresen váltogatja a közlekedési módjait ugyanazon az útvonalon.
- A mítosz másik fele arról szól, hogy a közlekedők idomulnak. Ez valóban így van, de ha ez erőszakosan, sokszerűen éri őket, akkor annak sokszor az életminőség látja a kárát. A koronavírus alatt zuhant a közlekedés volumene és zuhant az életminőség is az elmaradt találkozók, kulturális események, a rosszabb munkavégzési körülmények miatt. A mostani nyári dugók miatt is sokan elkerülik a belvárost. Ezzel társadalmi kár keletkezik: csökkenő életminőség, csökkenő belvárosi bevétel, tovább fogyó belváros.
- A közlekedési szokások állandóságát támasztja alá legfrissebb felmérésünk (a kb. metróforgalmú 4/6-os nem volt erőforrásunk megszámlolni):

2021. 07. 27-29. 16-17h	gyalogos	kerékpáros	BKK busz	szgk. utassal	Σ fő/csúcsóra
Szt. István krt.	1364	276	2178	3737	7531
Erzsébet krt.	696	252	0	1254	2226
Ferenc krt.	408	204	0	3548	4160

- Jól látható, hogy a körút gyalogos forgalma északról délre meredeken csökken, ahogy 30 éve mindig
- A kerékpáros forgalom jelenleg ott a legmagasabb, ahol az elmúlt 30 évben mindig, és ahol jelenleg semmiféle vagy nagyon korlátozott értékű (buszokkal közös) infrastruktúra van
- A kerékpáros forgalom az első félévben 23%-kal nagyobb a 2019-es évinél (a mérés részletes adatai szerint az egyes szakaszokon 14-24% (!) a kerékpáros ételfutárok aránya, akik lényegében 2020-tól jelentek meg). Tapasztalat alapján decemberre a kerékpáros forgalom 80%-kal csökken, a közúti forgalom pedig 20%-kal nő júliushoz képest.
- Az egysávosított szakasz forgalma kb. harmada a kétsávos szakaszokénak.
- A villamost leszámítva minden keresztmetszetben az autóban utazók aránya 50% vagy afeletti.

A **parkolásról szóló mítosz** azt állítja, hogy parkolóhelyek nélkül a Nagykörút „meghal”.

- Ezt semmilyen külföldi példa vagy szakirodalom nem támasztja alá, mégis makacsul tartja megát, noha hazai, konkrétan budapesti, még konkrétan nagykörúti példa cáfolja. Aki ismeri a Nagykörutat, tudja, hogy leginkább élő szakasza a Szent István körút, és pont ennek páros (északi) oldalán nincs semmilyen parkolás, ráadásul a mögöttes újlipótvárosi utcák híresen zsúfoltak, itt is szinte lehetetlen parkolni. Ugyanez a helyzet a Kiskörúton, ahol a 4-es metró felszínrendezései során – vagyis több mint 10 éve – megszüntettek szinte minden parkolóhelyet akár a Károly körutat, akár a Várház körutat vagy akár a Múzeum körutat vizsgáljuk. Mégis él és virul.

- Különösen megalapozatlan ez a mítosz abban a tekintetben, ahogy a Nagykörút kínálata átalakult, ma döntő részben vendéglátóipar egységekből áll: pl. a mára fogalomként vált körúti gíroszosokból vagy egy azon tulajdonoshoz (legjobbkozsma.hu) 23 (!) nagykörúti sörözőhöz, pubhoz. Ide végképp nem autóval megy az ember. Ráadásul 2018 óta a helyi lakossági engedéllyel is lehet a Nagykörúton parkolni, így az összesen 564 férőhely döntő részét a lakosság foglalja el, méréseink szerint az autók fele meg se mozdul egy adott napot vizsgálva. Közben a 200 férőhelyes fővárosi tulajdonú Rákóczi téri mélygarázs alig kihasznál, a Blaha Lujza téri Europeum 400 férőhelyes mélygarázsában pedig gokartpálya üzemel....
- A parkolási mítoszt a kerékpáros civil szervezetek is terjesztik, nyilván ezzel a kívánják a döntéshozóknak bebizonyítani, hogy a 2 forgalmi sáv és a kerékpársáv együtt nem kialakítható, hiszen parkolni is „muszáj”. A civil szervezet „trójai falova” akkor tárul fel, ha elgondoljuk, hol is lenne jó parkolni: ha a kerékpársáv külső oldalán, akkor minden gépkocsi és kisteherautó ki- és beparkolás közben a kerékpársávot használja, ha pedig a belső oldalán, a minden gyalogos és árurakodó keresztülgyalogol, rakodik a kerékpársávon, a parkoló autók takarása pedig jelentős balesetveszélyt hordoz magában minden utcatorkolatnál. Egyik sem méltó megoldás egy ennyire fontos hálózati szerepű kerékpárúthoz. A kerékpáros szervezeteknek tehát a nagykörúti parkolás minimalizálása (csak mozgáskorlátozottak ill. árurakodás olyan helyen, ahol nagyon messze lenne a keresztutcákban elhelyezett rakodóhely) mellett kellene érvelniük, mert ez a kerékpárosok valódi érdeke – ez mi megteesszük helyettük.

2-es tábló: Alapelvek

Szemlélet: Elődeinkhez méltó módon az egész Nagykörutat szerves egységként, egyetlen városépítészeti remekműként kell kezelni. Csak nagyvonalú koncepcióknak, minőségi anyagoknak és kor leginnovatívabb megoldásainak van itt helye.

Kerékpár: Nem vitatva a jószándékot, amely a létrehozta a Nagykörúti kerékpáros infrát, ennek kialakítása többet ártott, mint használt. Nem lett siker, nem alternatívát mutatott, hanem egymás ellen játszott ki jelentősen eltérő igényű társadalmi csoportokat (autósok vs. kerékpárosok). A jelenlegi kialakítás tipikusan „maradék elv”-en készült, nincs benne semmi nagyvonalúság, innováció, a teljesen szakaszon 5-féle létesítménytípus 12-szeres váltásával egy bizottság tervezte lóra hasonlít, ami leginkább tevének sikerült, sőt a Nagykörút esetében valójában egy kiméra kerekedett ki belőle. Ezért alapelv kell legyen, hogy a Nagykörút egy útvonal, ezért egyféle létesítménytípust – irányhelyes kerékpársávokat – kell rajta végigvezetni. A kerékpársávok lehetőség szerint minél hosszabb szakaszon legyenek védettek (gömbcsüvegsorral vagy spanyol mintára gumi terelőelemekkel), előzésre alkalmasak és a gyakori keresztutca miatt se függőleges szintváltások se vízszintes elhúzások ne legyenek rajta.

Villamos: A szűkületek feloldásához álközépperonokat kell kialakítani, amely a vágányok 1,50 m-es szimmetrikus széthúzásával megoldható. Ezen megálló (Király, Wesselényi, Rákóczi, Baross) hasznos peronszélessége – jelenleg 2,45 m – nem csökkenhet, sőt, növelendő. Nagyobb peronok (pl. Blaha L. tér) fásítandók.

Közmű: A vágánytengelyt csak a szegély felé lehet elhúzni, a villamos-nagy tengelyben található fő tengely-aknákat ne kelljen kiváltani. Ha az új villamos-kistengely túl közel kerül az ivóvíz főnyomóvezetékhez, akkor az az érintett szakaszon kiváltandó. Ettől nem kell megijedni, mert a leghosszabb szakaszon (Rákóczi tér környéke) az elavult öntöttvas vezeték (DN800-as) cseréje nélkül is szükséges.

Zöld: Fontos alapelv a fák védelme, mivel ezek teszik az egész körutat egyedülállóan barátságossá. Nem véletlen, hogy tervünk egyetlen fakivágást sem ír elő, ellenben mindent megtesz a fák védelméért és azonosít potenciálisan 264 új falültetési helyet (ezek közműszempontú ellenőrzése meghaladta jelen pályamű kereteit). A berendezési sávot és – lehetőség szerint – a kerékpársávokat vízáteresztő ragasztott burkolattal kell ellátni.

3-as tábló: Mintakeresztmetszelvények, hossz-szelvény

A táblón bizonyítom, hogy a „történelmi” gránitsegélyek megtartásával is biztosítható hely minden szükséges igénynek, még a „szűkületekben” is. Mégis több hely jut minden fontos elemnek, mint új hídjainkhoz vezető, terjedősen kiszabályozott, 50-60 m széles keresztmetszelvényekben.

Ki kell emelni a Nagykörút hossz-szelvényi zsenialitását is: az, ahogy egy perc gyaloglással a Szent István körútról szinte észrevételül a Margit hídra jutunk, érintve Jászi Mari téri parkokat, amelyek egy komplett lóhere csomópontot rejtenek – maga a városépítészeti csoda (lásd borítóképet). Ma már ez az értelmetlenül magasra emelt MÁSZ+hajózási miatt megismételhetetlen teljesítmény.

4-es tábló: Helyszínrajzok

A tábló adta 1:2000-es méretarány miatt a rajzok kevésbé élvezhetők, de természetesen az AutoCAD-ban készült tervek bármilyen méretarányban előállíthatók. Itt adom meg a teljes Nagykörút átalakításának nagyságrendi költségeit:

Villamos vágányépítés (Szt. István krt., Király u., Wesselényi u., Rákóczi tér – Baross u.)	2000 M Ft
Főnyomóvezeték kiváltás (800 m hosszan)	1600 M Ft
Teljes közvilágítási és felsővezetési rendszer cseréje	1000 M Ft
A teljes Nagykörút újraszőnyegezése (~90.000 m ²)	2000 M Ft
Járdaburkolás, szegély-kiskorrekciók (~45.000 m ²)	2000 M Ft
Forgalomtechnika, mikromobilitási fejlesztések	500 M Ft

5-ös tábló: Továbbfejlesztési lehetőségek.

Bár a kiírás a pesti Nagykörútról szól, annak van egy elválaszthatatlan budai ikertestvére is. Fontos, hogy a kerékpáros körgyűrű a Budán is kiépüljön, és mint egy kerékpagy fogja össze a sugárirányú főhálózati elemeket.

A Nagykörút keresztmetszeti újraosztását e sorok írójának már sikerült tesztelni: a Tétényi út újraosztásával a 2 x 3,50 m-es sávokból kerékpársáv és szűkített forgalmi sávok születtek, amelyek kiállták az idő próbáját és egyben valódi sebességcsillapítási szerepük is van. Ezt a tapasztalatot és a budapesti főútvonalak azon adottságát, hogy jellemzően 7,00 ill. 10,50 (lásd pl. Lehel út ill. Alkotás út) pályaszélességgel épültek ki, általánosítva fel lehet használni arra, hogy egy „a város DNS-éhez” igazodó új főhálózatot hozzunk létre, amely egyszerre orvosolja a kerékpáros hálózat hiányait ÉS nyújt hatékony módszert a sebességcsökkentésre a forgalombiztonsági célok eléréséért.

Kijelentem, hogy jelen munka minden ábrája, betűje és vonala társadalmi munkában készült (borítókép: enbudapestem.hu). Köszönöm kollégáim – **Balogh Ágnes, Szijártó Dániel, Karácsony Krisztián, Jakkel Ottó** – segítségét a közművek, a forgalomszámlálás, a modellezés és a tábló-szerkesztés terén.

Szenvedélyünk a közlekedés. Szívügyünk Budapest.

Budapest, 2021. 08. 03¹.


.....
Ercsényi Balázs

¹ Kérem a Tisztelt Bíráló Bizottságot, hogy értékelje erőfeszítésünket, hogy a pályamű az eredeti határidőre elkészült, jelentős erőfeszítéseket téve a nyári szabadságolások alatt.