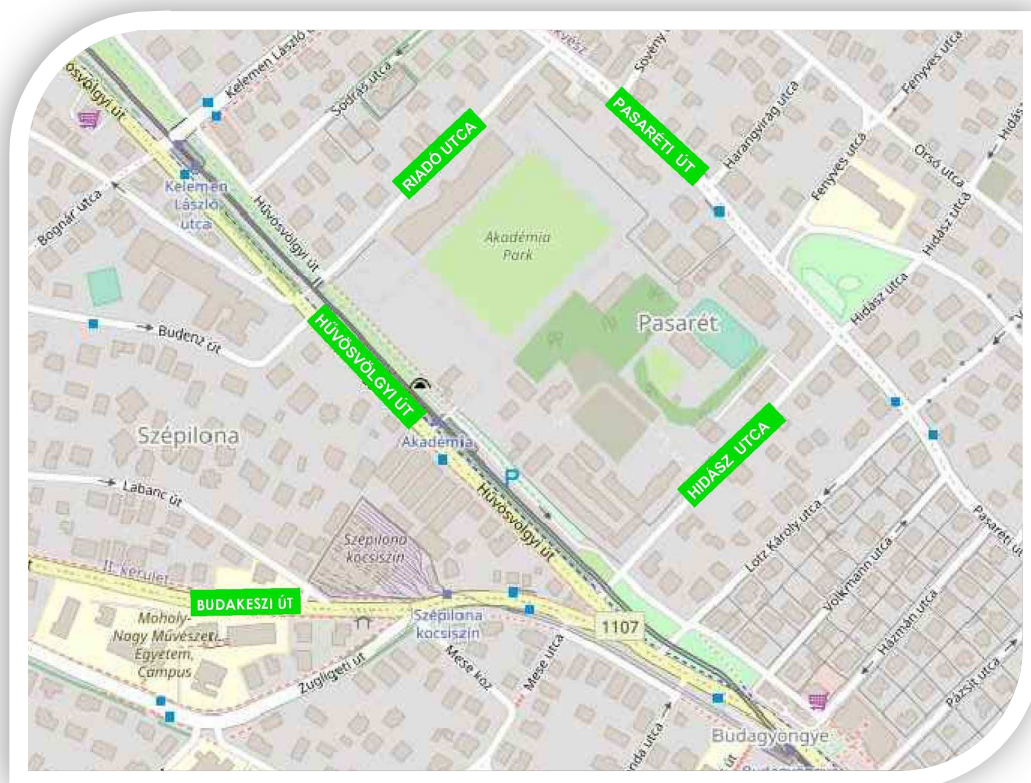


## BUDAPEST, II. KERÜLET

**HÚVÖSVÖLGYI ÚT – RIADÓ UTCA – PASARÉTI ÚT – HIDÁSZ UTCA ÁLTAL  
HATÁROLT TERÜLET, ÉS KÖZVETLEN KÖRNYEZETÉNEK FEJLESZTÉSE**

### ORSZÁGOS, NYILVÁNOS ÖTLETPÁLYÁZAT



## KÖZLEKEDÉSI TANULMÁNY

**2022. MÁRCIUS**

## Tartalomjegyzék

|                                                                                                |    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1. Bevezetés .....                                                                             | 3  |
| 2. Közúti hálózat, útpályák és forgalomtechnikai kialakítás .....                              | 3  |
| 3. A jelenlegi forgalmi helyzet .....                                                          | 6  |
| 4. Parkolás .....                                                                              | 6  |
| 5. Gyalogos és kerékpáros kapcsolatok .....                                                    | 7  |
| 6. Közösségi közlekedési hálózat és viszonylatok .....                                         | 9  |
| 7. A fejlesztési terület beépítési koncepciójához javasolt forgalmi rendezési változatok ..... | 12 |
| 8. Rajzi mellékletek .....                                                                     | 16 |

## Ábrajegyzék

|                                                                                                                                              |    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1. ábra Közúti hálózat .....                                                                                                                 | 4  |
| 2. ábra Forgalmi rend .....                                                                                                                  | 5  |
| 3. ábra Kerékpáros hálózat .....                                                                                                             | 8  |
| 4. ábra Közösségi közlekedési hálózat .....                                                                                                  | 11 |
| 5. ábra Húvösvölgyi út jelenlegi kialakítás, villamos pálya jelenlegi helyén marad – javasolt egyirányú, felszíni kiszolgáló szervízút ..... | 13 |
| 6. ábra Húvösvölgyi út jelenlegi kialakítás, villamos pálya jelenlegi helyén marad – javasolt kétirányú, felszíni kiszolgáló szervízút ..... | 15 |

## **1. Bevezetés**

Az összeállított közlekedési tanulmány a tervpályázati terület közvetlen és a határoló területek jelenlegi közlekedési hálózati és forgalmi helyzetét mutatja be. Javaslatokat ad a fejlesztési terület közlekedési kapcsolatainak elhelyezésére, ismerteti a korlátozó feltételeket, illetve a javasolt közterületi csomópontok kialakítását.

## **2. Közúti hálózat, útpályák és forgalomtechnikai kialakítás**

A fejlesztési terület környezetében jelentős forgalmakat hordozó főutak találhatók, melyek a kapcsolatokat biztosítják a fővárosi és országos hálózatokkal.

### **Húvösvölgyi út**

#### **I.rendű főút**

A Szilágyi Erzsébet fasor - Húvösvölgyi út Budapest legjelentősebb észak-nyugati közlekedési tengelye, mely a környező hegyvidék valamint Nagykovácsi, Solymár és Budakeszi forgalmát gyűjti össze és biztosítja a kapcsolatot a fővárosi és országos főúthálózattal. Keresztmetszeti elrendezése a tervezési terület előtt, 3 forgalmi sáv, centrum irányú busz sávval. A csomópontok előtt járműosztályozók kerültek kialakításra. A Budenz úti-, a Tárogató úti- és a Hidász utcai útcsatlakozás elsőbbség adással szabályozott, a Budakeszi úti csomópont jelzőlámpás szabályozású.

Burkolatának minősége közepes állapotú aszfalt. Az útpálya és a tervezési terület között oldalfekvésben került kiépítésre a villamos pálya, az útpálya és a villamos közötti területen fasorokkal elválasztva kerékpárút került kiépítésre. A villamospálya tervezési terület felőli oldalán a szervízúton P+R parkoló található.

### **Pasaréti út**

#### **II.rendű főút**

A Pasaréti út, a Rózsadomb és Pasarét egyik legfontosabb sugárirányú fő útja, a Kapy utca folytatása, amely a Szilágyi Erzsébet fasorban végződik. A fejlesztési terület környezetében 2X1 forgalmi sáv, egyoldali járdával. A Rózsadomb felől érkezők számára a Húvösvölgyi út alternatívája, ezért nagy forgalmat bonyolít le. Burkolata jó minőségű aszfalt, felújított. A tervezési terület észak-keleti részén elhelyezkedő társasházak megközelítése innen történik.

### **Riadó utca**

#### **Lakóutca**

A fejlesztési területet észak nyugati irányból határolja. Keresztmetszeti elrendezése 2X1 forgalmi sáv, egyoldali járdával, az útpálya mind két oldalán fasor található. Burkolata közepes állapotú aszfalt. Az utca forgalma csekély, mivel a Húvösvölgyi útnak és a Pasaréti útnak közvetlen összeköttetése nincs. A Húvösvölgyi úti oldalon unicity elemes elkorlátozás található. A területre való behajtás mellett a környező lakóházakat és intézményeket szolgálja ki.

### **Hidász utca**

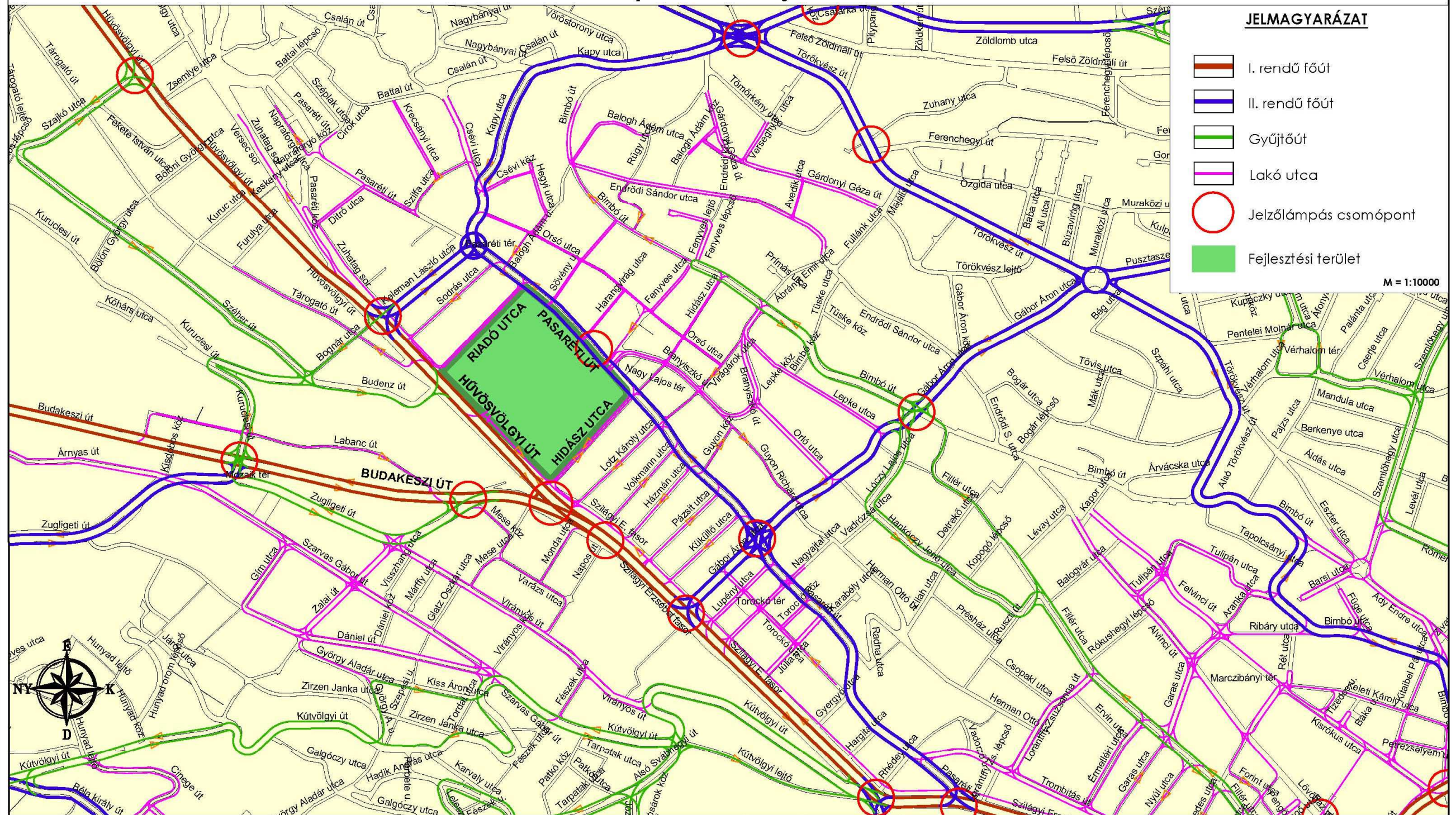
#### **Lakóutca**

A fejlesztési területet dél-keleti oldalról határolja. Kialakítása 2x1 forgalmi sáv, jellemzően egyoldali járda, a lakóházak felőli oldalon fasor található. Burkolata közepes állapotú aszfalt.

Forgalma a Húvösvölgyi út és a Pasaréti út telítettségétől függően változik, mivel az utcát a két főút között „menekülő” útként használják.

A jelenlegi közúti hálózatot az 1. ábra mutatja, a jelenlegi forgalmi rendet a 2. ábra mutatja.

# Budapest, II. ker. Húvösvölgyi út - Hidász utca - Pasaréti út - Riadó utca által határolt terület és közvetlen környezetének fejlesztése



1. ábra Közúti hálózat



2. ábra Forgalmi rend

### 3. A jelenlegi forgalmi helyzet

#### Szilágyi Erzsébet fasor

|                       |                                                      |
|-----------------------|------------------------------------------------------|
| Elsőrendű főút,       | váltakozó 3 illetve 4 forgalmi sávossal kialakítású. |
| Írányonkénti forgalom | 1100-1200 E/h/irány                                  |
| Napi forgalom         | 25-28000 E/nap/2 irány                               |

#### Húvösvölgyi út (Budakeszi út és városhatár között)

|                       |                                                      |
|-----------------------|------------------------------------------------------|
| Elsőrendű főút,       | váltakozó 2 illetve 3 forgalmi sávossal kialakítású. |
| Írányonkénti forgalom | 800-1000 E/h/irány                                   |
| Napi forgalom         | 18-20000 E/nap/2 irány                               |

#### Budakeszi út

|                       |                                   |
|-----------------------|-----------------------------------|
| Elsőrendű főút,       | 2x1 forgalmi sávossal kialakítású |
| Írányonkénti forgalom | 600-700 E/h/irány                 |
| Napi forgalom         | 12-13000 E/nap/2 irány            |

A két útvonal elválási csomópontja korlátozott kapcsolatú.

#### Pasaréti út

|                       |                                     |
|-----------------------|-------------------------------------|
| Másodrendű főút,      | 2 x1 forgalmi sávossal kialakítású. |
| Írányonkénti forgalom | 600-700 E/h/irány.                  |
| Napi forgalom         | 10-12000 E/nap/2 irány.             |

### 4. Parkolás

A vizsgált területen a parkolási igény saját ingatlanon megoldott. Az ingatlanokra való behajtás a határoló utakról lehetséges. A fejlesztési területen a behajtás engedélyhez kötött, ezért az ügyfél forgalom számára a közterületről szabadon megközelíthető merőleges parkoló állásokat alakítottak ki a Hidász utcában. Az a Húvösvölgyi út melletti szervíz úton szintén merőleges és párhuzamos ügyfél parkolás van jelenleg.

A tömb észak-keleti oldalán található társasházak parkolói részben az épületek alatti garázsban, részben felszínen kerültek elhelyezésre. A Húvösvölgyi út és a Pasaréti út érintett szakaszának keresztmetszeti elrendezése nem ad lehetőséget szegély menti parkolásra, de a Hidász utcában és a Riadó utcában a szegély menti parkolás engedélyezett.

A Húvösvölgyi úton a villamos pálya és a fejlesztési terület között P+R parkoló található. Megközelítése a Húvösvölgyi útról mindkét irányból, kis és nagy ívben egyaránt lehetséges, a villamos pályán keresztül. Forgalmi rendje egyirányú a Hidász utca felé, elhagyása mind a Pasaréti út mind a Húvösvölgyi út irányába biztosított. A parkoló a villamos viszonylatokra jó átszállást biztosít, kihasználtsága 90-100%-os.

**Kapacitása: 109 férőhely.**

## 5. Gyalogos és kerékpáros kapcsolatok

### Gyalogos kapcsolatok

A gyalogos közlekedés a környező utakon és utcákon, járdán illetve jelzőlámpával szabályozott gyalogátkelőhelyeken biztonsággal lebonyolódik. A fejlesztési terület érdekessége hogy a határoló utak tömb felőli oldalán nem vagy csak részben épült ki járda.

### Kerékpáros hálózat

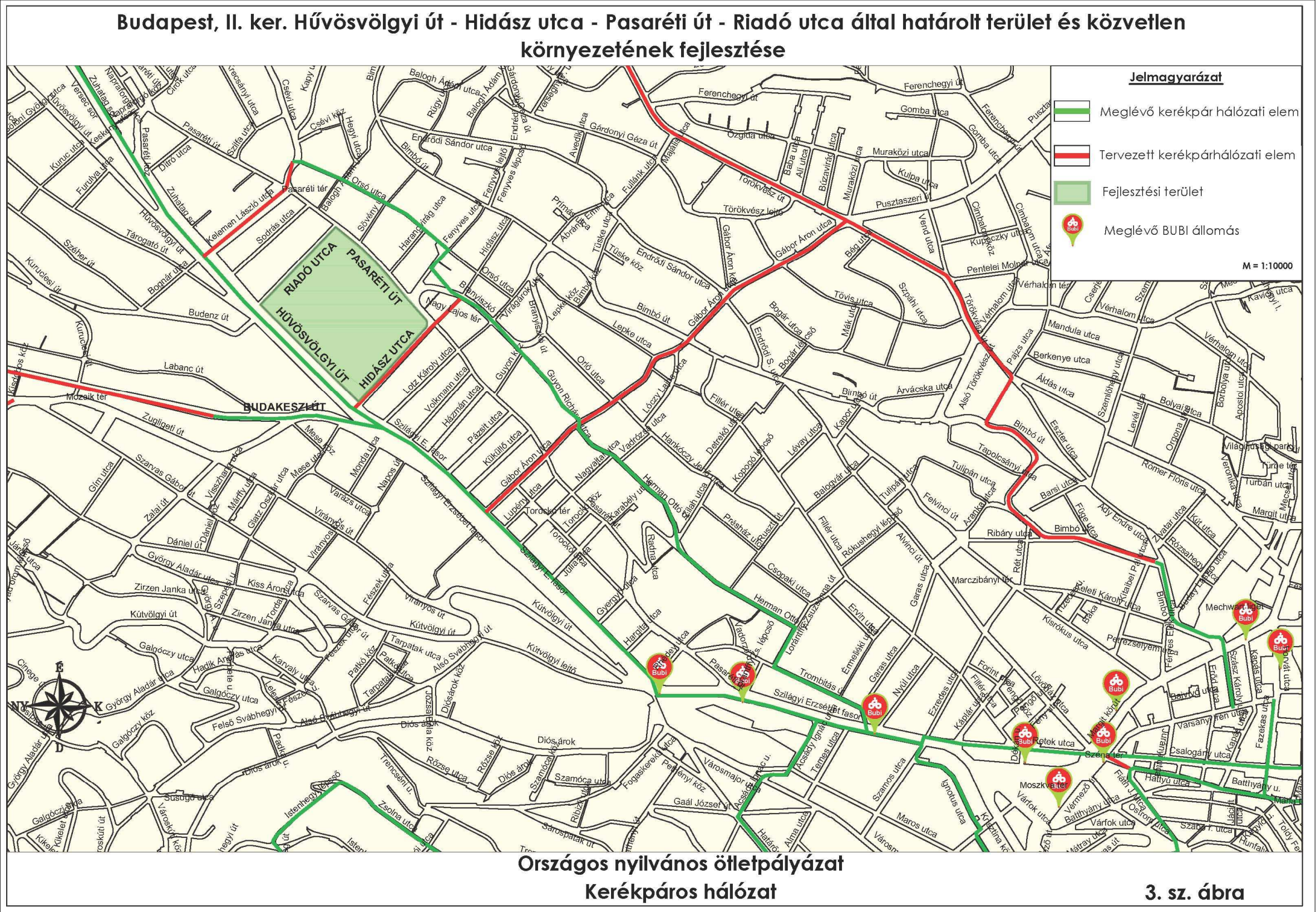
A Hűvösvölgyi úton található kerékpárút a budapesti kerékpárút gerinchálózatának fő eleme, amely kapcsolatot biztosít Budapest észak-nyugati szektora, vagyis Pesthidegkút, Nagykovácsi és Solymár térsége és a belváros között. A Trombitás út – Hermann Ottó út – Guyon Richárd utca – Branyiszkó út – Orsó utca nyomvonal jelenleg is kerékpár-hálózati elemként működik.

A nyomvonal a Kelemen László utcán éri majd el a Hűvösvölgyi utat. A vizsgált terület környezetében a haránt irányú kerékpáros kapcsolatok jelenleg nem jellemzőek a térség domborzati adottságai miatt.

Haránt irányú kerékpáros kapcsolat fejlesztése indokolt a Hídász utcában és a Gábor Áron utcában.

A térség közelében 3 BUBI dokkoló érhető el, a Városmajor - Nyúl utca (15 kerékpár), a Szilágyi Erzsébet fasor – Fogaskerekű (16 kerékpár), és a Szent János Kórháznál(15 kerékpár) helyszíneken.

A kerékpáros hálózat elemeit a 3. ábra mutatja.



3. ábra Kerékpáros hálózat

## 6. Közösségi közlekedési hálózat és viszonylatok

**A vizsgált térség** meghatározó közösségi közlekedési nyomvonala a Hűvösvölgyi út – Szilágyi Erzsébet fasor. A korábban meghatározó autóbusz közlekedés súlya fokozatosan háttérbe szorult és előnyösen az 56-os (61-es) villamos vált meghatározó viszonylattá.

### Villamos közlekedés

A budai fonódó villamos hálózati rendszer létrejötte egységes rendszerré alakította a teljes budai villamoshálózatot és átszállásmentes, ütemes közlekedés jött létre. Az ütemesség 7,5 perces közlekedést jelent, így minden vonal ebbe a rendszerbe illeszkedik. Ez sűrű közlekedést jelent a Hűvösvölgy – Széll Kálmán tér közötti szakaszon, csúcsidőszakban reggel három viszonylat közlekedik együttesen 2,5 percenként.

A közös kapacitás reggel  $3 \times 8 \times 200 = 4800$  fh/óra/irány. Ez a sűrű közlekedés a mai igényeket kielégíti, a jellemző utasszám a Budagyöngye – Kelemen L. utcai szakaszon 1400-1800 utas óránként és irányonként.

A közép-budai szakaszon három irányban folytatja útját a hűvösvölgyi vonal, (56, 59B, 61) átszállásmentesen lehet eljutni a Krisztinaváros, az Alkotás u. és a Farkasrét felé.

### A villamos viszonylatok jellemzői

A hűvösvölgyi villamosok, a Hűvösvölgy – Széll K. tér között azonos útvonalon, de különböző időszakokban eltérő jellemzőkkel közlekednek.

A reggeli csúcsidőszakban (3 vonal közlekedik Hűvösvölgyből).

**Az 56-os vonal** Városház tér – Hűvösvölgy vonalon közlekedik Krisztinavároson áthaladva. Menetideje 55 perc, utazási körülményei jók, dél-budai kapcsolatot biztosít. Egész nap közlekedik változatlan útvonalon.

**Az 59B vonal** Márton Áron tér – Hűvösvölgy között közlekedik, menetideje 33 perc, a budai hegyvidéki területeket köti össze. Csak reggel csúcsidőszakban közlekedik.

**A 61-es vonal** Móricz Zsigmond körtér – Hűvösvölgy között ad kapcsolatot, az Alkotás utcán. Ez Buda egyik gerincvonala, összekötve a budai városközpontokat. Egész nap közlekedik változatlan útvonalon.

Mindhárom vonal 7,5 -7,5 perces sűrűséggel jár reggel, így a közös követés 2,5 perc, ez adja a 4800 fhely/óra/irány közös kapacitást.

Jellemző a reggeli forgalomban az autóbuszos ráhordó forgalom Hűvösvölgyben Pesthidegkút, Máriaremete, Budaliget irányokból, valamint a belső szakaszon Rózsadomb, Széher út, Pasarét felől is sokan használják átszállással dél-Buda felé.

Délelőtti időszakban (2 vonal közlekedik Hűvösvölgyből)

Az 56A és a 61-es, 7,5-7,5 percenként jár közösen ez 3,75 perces sűrűség. Mindkét vonal Hűvösvölgy – Móricz Zs. körtér között jár. A délelőtti közös kapacitás 3200 férőhely/óra/irány.

Délutáni időszakban (2 vonal közlekedik Hűvösvölgyből)

Ebben az időszakban nincs szükség a reggeli, igen intenzív közlekedésre, így csak az 56-os és 61-es viszonylatok járnak Hűvösvölgybe. A 3,75 perces közös sűrűség azonos a délelőtti kapacitással 3200 fhely/óra/irány.

Este és hétvégén (2 vonal közlekedik Hűvösvölgyből)

A csökkent igényhez alkalmazkodva fokozatosan ritkább közlekedés jellemző 7,5-20 perc között. Ebben a ritkább időszakban is igaz az átszállásmentesség Krisztinaváros és az Alkotás u. felé, valamint az ütemes közlekedés.

### **Az autóbusz viszonylatok jellemzői**

A **129-es autóbusz** Széll Kálmán tér (Csaba utca) – Városmajor utca-Szilágyi Erzsébet fasor-Hűvösvölgyi út – Szerb Antal utca – Széher út – Budenz út(körforgalomban) útvonalat járja be. Átvesszi a Széher úti körforgalom szerepét és közvetlen Széll Kálmán téri kapcsolatot ad. Követési ideje csúcsidőben 12 perc, csúcsidőn kívül 15 perc. Utasforgalma csúcsidőben 150-200 utas.

Az **5-ös autóbusz** a Pasaréti úton szintén gyűjtőfunkciót lát el, lényeges pontja a Széll Kálmán téri átszállókapcsolat, majd az Erzsébet hídon áthaladva XV. Rákospalotára érkezik. A követési idő csúcsidőn kívül 10 perc.

A **91-es és 291-es autóbuszok** a hegyvidék belső harántoló járataként közlekedik. A Hűvösvölgyi útnál 2 ágra válva a Széll Kálmán térre és a Zugliget végállomás felé haladnak. A két járat ikerjáratként működik, mindenben egymással összehangolt rendszerben. A fejlesztési területet a 291-es ág közelíti meg csúcsidőben 15 percenként, csúcsidőn kívül 20 percenként jár, új kapcsolattal a Rózsadombon keresztül eléri a pesti Nagykörutát és a Nyugati pályaudvart.

A közösségi hálózatot a 4. ábra mutatja be.

## Budapest, II. ker. Húvösvölgyi út - Hidász utca - Pasaréti út - Riadó utca által határolt terület és közvetlen környezetének fejlesztése



Országos nyilvános ötletpályázat  
Közösségi közlekedési hálózat

4. sz. ábra

4. ábra Közösségi közlekedési hálózat

## **7. A fejlesztési terület beépítési koncepciójához javasolt forgalmi rendezési változatok**

A fejlesztési területen tervezett létesítmények közúti kiszolgálását elsődlegesen a Hűvösvölgyi úton létesítendő két jelzőlámpás szabályozású csomóponttal javasolt biztosítani, melynek elhelyezkedése a Hidász utca és a Riadó utca vonalában tervezett.

A várható jelentős forgalmak miatt a fejlesztési területre több ki és behajtó kapcsolat létesítése javasolt.

A fejlesztéssel egy időben megvalósítandó a Szilágyi Erzsébet fasor – Hűvösvölgyi út – Budakeszi út felbővített osztályozójú, a visszafordulásokat is biztosító jelzőlámpás csomópont átalakítása, melynek Hűvösvölgyi úti szakaszai a városhatár felől a Hidász utcáig, illetve a centrum felől a Lotz Károly utcáig megegyeznek a jövőbeni állapottal.

A fejlesztési terület és a villamosvonal között a jelenlegi szervízút vonalán van lehetőség a feltáró út (szervíz) kialakítására.

A területre tervezett létesítmények közúti kapcsolatát elsődlegesen a tervezett Hűvösvölgyi úti kapcsolatokkal javasolt biztosítani. A határoló Riadó utcán új közúti kapcsolat nem létesíthető. A Hidász utca és Pasaréti út felé korlátozott forgalmú kapcsolatok kialakíthatók.

A közlekedésfejlesztési javaslat több változatokban készült. A változatok közötti különbségek a következők:

- Hűvösvölgyi út kialakítása
  - jelenlegi keresztmetszet
- a szervízút kialakítása a felszínen
  - egyirányú
  - kétirányú
- villamos pálya elhelyezkedés
  - jelenlegi helyén, a peronok szükség szerint áthelyezhetők.

A mellékelt helyszínrajzokon az ismertetett változatok kerültek ábrázolásra.

### **Hűvösvölgyi út jelenlegi kialakítás, villamos pálya jelenlegi helyén marad – javasolt egyirányú, felszíni kiszolgáló szervízút**

A helyszínrajzon a fejlesztési területre jellemzően a behajtás az egyirányú szervízútról lehetséges több behajtón keresztül. A terület megközelítése a Hidász utca felőli első behajtón két forgalmi sávon, illetve a további két behajtón 1-1 forgalmi sávon javasolt. A Riadó utca felőli csomópontban a kihajtás 2 forgalmi sávval, a Hidász utcai csomópontban szintén 2 forgalmi sávval javasolt.

A beépítéshez illeszkedve további kapcsolatok és eltérő elrendezés is tervezhető.

A javasolt kialakítást az 5. ábra mutatja.



5. ábra Húvösvölgyi út jelenlegi kialakítás, villamos pálya jelenlegi helyén marad – javasolt egyirányú, felszíni kiszolgáló szervízút

### **Húvösvölgyi út jelenlegi kialakítás, villamos pálya jelenlegi helyén marad – javasolt kétirányú, felszíni kiszolgáló szervízút**

A helyszínrajzon a fejlesztési területre jellemzően a behajtás a terület súlyvonalában 2 forgalmi sávon, a Riadó utca melletti csomópontban 1 forgalmi sávon lehetséges. A Riadó utcai csomópontban a kihajtás 2 forgalmi sávval, a Hidász utcai csomópontban szintén 2 forgalmi sávval javasolt.

A beépítéshez illeszkedve további kapcsolatok és eltérő elrendezés is tervezhető.

A javasolt kialakítást a 6. ábra mutatja.

A rendelkezésre bocsátott közlekedésfejlesztési javaslatok tájékoztató jellegűek a koncepciót vagy egyes részlet megoldásokat a tervező szabadon megváltoztathat eltérő közlekedési javaslatok tervezése nem kizáró ok.



6. ábra Húvösvölgyi út jelenlegi kialakítás, villamos pálya jelenlegi helyén marad – javasolt kétirányú, felszíni kiszolgáló szervízút

## **8. Rajzi melléletek**