

**BUDAPEST IX. KERÜLET, KÖZÉPSŐ FERENCVÁROS**  
**MESTER UTCA – VIOLA UTCA – BALÁZS BÉLA UTCA –**  
**THALY KÁLMÁN UTCA ÁLTAL HATÁROLT TÖMB**  
**KÖZLEKEDÉSI HATÁSVIZSGÁLATA**

**Tervező:** Rhorer Ádám

**Ügyvezető igazgató:** Várady Tamás

**Budapest, 2013. augusztus**

---

## 1. ELŐZMÉNYEK

2009-ben készítette el a KÖZLEKEDÉS Kft. és a FŐMTERV Zrt. a Középső Ferencváros közlekedési rendszerének felülvizsgálatát. A terv a Ferenc körút – Soroksári út - Haller utca – Üllői út által határolt területre részletes forgalomtechnikai és parkolási vizsgálatokat, illetve hálózatfejlesztési és forgalomszabályozási javaslatokat tartalmazott.

A terület közepén levő Viola utca 5. sz. telek beépítését a területre vonatkozó, 2002-ben készült KSZT a közlekedési vizsgálatokra alapozva parkolóház funkcióval határozta meg. A telek és környezetében a Középső Ferencváros szabályozási és közlekedési terveinek készítése óta közlekedési változások következtek be, ezért a telek beépítési módjának megváltoztatását közlekedési hatástanulmánnyal kell megalapozni.

A parkolási szokásjellemzők felmérései alapján egy parkológarázs hatásterületénél max. 300 m elérési távolság vehető figyelembe, ennek megfelelően a hatásvizsgálat a Páva utca – Tűzoltó utca – Márton utca – Haller utca – Vaskapu utca – Tinódi utca által határolt területre terjed ki.

## 2. JELENLEGI ÁLLAPOT

### 2.1. Közúti hálózat és jellemzői

#### I.rendű főutak:

Középső Ferencvárost határoló utak a fővárosi főúthálózat részei.

A **Ferenc körút** 2x2 forgalmi + leállósávós, középen vezetett villamos pályával. Jelzőlámpás csomópontjai az Üllői út és Boráros tér között a Tűzoltó utcánál, a Tompa utcánál és a Mester utcánál vannak.

Az **Üllői út** 2x3 sávós keresztmetszetű. A terület belső kiszolgáló útjaival a kapcsolatokat összehangolt jelzőlámpás csomópontok biztosítják. A IX. kerületi oldal felé balra kanyarodási lehetőség nincsen.

A **Haller utca** a fővárosi körirányú úthálózat része, meghosszabbításával az Orczy úttal és Fiumei úttal több nagy forgalmú sugárirányú főutat köt össze: Soroksári utat, Üllői utat, Kőbányai utat, és a Kerepesi utat. Keresztmetszete 2x1 forgalmi sávós, középen vezetett villamospályával.

A **Mester utca** 2x1 forgalmi sávós utca szegély melletti párhuzamos helyenként 45°-os parkolással. Az utca két forgalmi irányra különböző funkciót tölt be. A Nagykörút felé vezető irány másodrendű főúti funkciójú, a külső kerületekből a Városcsúcs felé közvetlenül vezeti a forgalmat. Déli irányában az utca gyűjtőútként működik. A villamospálya a körúttól a Bokréta utcáig oldalfekvésben, innentől középvezetésben halad.

Kiszolgáló utcák:

A főutak által határolt terület belső utcái jól felépített rendszer szerinti egyirányúsított kiszolgáló utcák hálózata. Az egyirányúsítás célja a csomópontok forgalombiztonságának növelésén kívül a parkolókapacitás növelése volt.

Forgalomnagyság, jelenlegi forgalmi rend

A vizsgált területen a legnagyobb forgalmú útvonal a Mester utca, forgalmi terhelése aszimmetrikus: a Ferenc körút felé a csúcsidei forgalom átlagosan 850 E/ó/irány, az ellentétes irányban 250 E/ó/irány.

A terület megközelítésében jelentős szerepű Ipar utca forgalma 500 E/ó/irány.

A területen belüli kiszolgáló utcák átlagos csúcsidei forgalmi terhelése 50-200 E/ó/irány között változik, ezt a Thaly Kálmán utca és Tűzoltó utca forgalma haladja meg kis mértékben. A Viola utca forgalma 65-70 E/ó.

Közúti forgalom összetétele

A forgalom összetételére jellemző, hogy a személygépkocsik aránya 95 % felett van. A teherforgalmi korlátozásnak köszönhetően a nehéz tehergépkocsik jelenléte nem jellemző, az áruszállítás többnyire 3,5 t alatti járművekkel történik.

**2.2. Jelenlegi közösségi közlekedési hálózat**

A terület jelentős része tömegközlekedéssel jól ellátott. A tömegközlekedési eszközök megállóhely kiosztása előnyös, a terület 80%-ról elérhetők kevesebb mint 300m gyaloglással. A terület kb. 20%-ról 500m gyaloglási távolságon belül található megállóhely. A határoló főutak tömegközlekedési járatai a főváros jelentős része felé közvetlen kapcsolatot biztosítanak. Az Üllői út alatt haladó észak-déli (M3) metró három állomása a területtől átlagosan 600-700 m-re van a Ferenc körút – Üllői út csomópontban, a Szigony utcánál és a Nagyvárad téren.

Hálózati szempontból hasonló fontossággal bír a Nagykörúton haladó 4-es és 6-os villamosvonal. A 4-es és 6-os viszonylat közös követési ideje 2,5 perc. A térségben az alábbi megállói vannak: Üllői út, Mester utca, Boráros tér.

Kapacitás szempontjából a következő a Soroksári út mentén a 2-es villamos. A viszonylat közös követési ideje 2,5 perc. A térségben két megállójuk van: Boráros tér, Haller utca.

A területet közvetlenül érintő fontos kötőpályás viszonylat a 51 és 51A, illetve a 24-es vonal. A 51 és 51A járat sugárirányban kapcsolja össze a Külső Ferencvárost a Belváros tömegközlekedési hálózatába. A 51-es és 51A villamosok a Mester utcán haladnak, megállói a területen: Mester utca vá., – Ipar utca – Szakorvosi rendelő – Haller utca. A 51A villamos betétjárat, csúcsidőben nem közlekedik. A 51-es viszonylat követési időköze: 10-12 perc.

A 24-es villamos fontos gyűrűirányú tömegközlekedési viszonylat, amely a Ráckevei HÉV végállomását köti össze a Keleti pályaudvarral. Megállói a térségben: Haller utca – Mester utca – Nagyvárad tér.

A tervezési terület határát érinti még a 281-es autóbuszjárat. A járatot a kerület megrendelésére szerződéses alapon a BKV Zrt. közlekedteti. A viszonylat fő feladata a Külső Ferencváros feltárása illetve összekötése a Középső Ferencvárosban lévő szakorvosi rendelővel, a Haller utca – Mester utca térségét köti össze az Aszódi úti lakóteleppel.. Megállói a tervezési területen: Szakorvosi Rendelő, Mester utca, Fehér Holló utca, Nagyvárad tér. Munkanapokon napközben félóránként jár, hétvégén nem közlekedik. Ezen kívül a Középső Ferencvárosban autóbusz közlekedés nincs.

### **2.3. Kiszolgáló teherforgalom**

A vizsgált középső Ferencváros teljes területe része a főváros védelmében létrehozott 12 t-s időkorlátos (07-18 óra) össztömeg-korlátozási övezetnek. Ez azt jelenti, hogy 12 t feletti járművek csak az esti és éjszakai időszakban, vagy napközben engedély birtokában hajthatnak be a területre.

A kerület üzleteinek áruellátását kijelölt koncentrált rakodóhely hálózat szolgálja. Az ingatlanok alig 15 %-ában működik valamilyen kereskedelmi szolgáltatás, melynek árufeltöltése a közterületről történik. Ennek figyelembe vételével került kialakításra a térség koncentrált rakodóhely hálózata. Jelenleg 12 db ilyen rakodóhely van kijelölve. Ezek igénybevétele engedély birtokában lehetséges.

### **2.4. Kerékpáros közlekedés**

A területen nincsen kialakított kerékpáros hálózati rendszer. A főutak mentén nincsen kiépített kerékpárút vagy kerékpársáv. Leginkább a már átépült közterülettel rendelkező utcákon van lehetőség kerékpározásra, de az ezt elősegítő tájékoztató ill. KRESZ táblák hiányoznak, kerékpározásra ajánlott útvonal nincsen kijelölve. Az intézmények környezetében kerékpártárolásra csak korlátozottan van lehetőség közterületen.

### **2.5. Járműelhelyezés, várakozás**

A területen a parkolási szokások megismerése céljából több vizsgálatot végeztünk.

- A vizsgált térség beépítése, illetve az ott működő funkciók alapján történő elemzés
- Statikus parkolásfelvétel készítése a gépjármű-elhelyezési szokások rögzítésével nappali és éjszakai időszakban.

### Épületfunkciók elemzése, közterületen kívüli gépjármű elhelyezés

A tervezési területen elhelyezkedő épületek funkciói alapján következtetni lehet a parkolási igények jellegére. A területen többségében lakóingatlanok vannak, melyek közül a régebbi építésűek nem rendelkeznek parkolóhellyel, saját garázzsal, csekély számban az udvarok adnak járműtárolásra lehetőséget. A rehabilitációs folyamat eredményeként az új épületek már a norma szerinti férőhelyszámú garázzsal épültek meg, de ezeken a területeken is jelentős továbbra is a közterületi parkolás. Az épületek földszintjén üzletek nyíltak, ezzel a kereskedelmi funkció parkolási igényeket generál.

Több irodai funkcióval rendelkező épület, épülettömb van, melyek parkolási igényei mélygarázsban vagy telken belüli (udvari) parkolóhelyekkel van megoldva.

Oktatási épületek a Mester utca térségében és Tűzoltó utca – Lenhossék utca – Gát utca – Thaly Kálmán utca által határolt területen helyezkednek el. Parkolási igényüket mélygarázsban vagy telken belüli férőhelyekkel oldják meg. Ipari jellegű funkcióval rendelkező épületek a rehabilitáció kapcsán teljesen eltűntek.

A rehabilitáció során elbontott, de még be nem épített ingatlanokon ideiglenesen őrzött fizető parkolás van.

### Statikus parkolásfelvétel

A mérések napközi és éjszakai időszakban készültek. A napközi mérések 09 óra és 16 óra között, míg az éjszakai mérések 21 óra és 01 óra között történtek a szabad és foglalt férőhelyek, illetve a tilosban várakozók felmérésével.

A szabályokat megszegők között a

- másodikként várakozók
- tilalmi jelzést figyelmen kívül hagyók
- fél kerékkal a járdán várakozó

fordultak elő leginkább.

A szabálytalan parkolás területei a Mester utcára, a Tűzoltó utcára és a Thaly Kálmán utcára terjednek ki.

A Mester utca és Tűzoltó utca közötti területen, a Thaly Kálmán utcától nyugatra a területen a közterületi parkolók átlagos foglaltsága 80-90 %-os. A felmérés idején parkolási hiányt okozott a Balázs Béla utca folyamatban lévő átépítése. A területen belül a legmagasabb foglaltságnak a Ferenc tér környéki, a legalacsonyabb (80 %) a Viola utca parkolóhelyei.

A Mester utcától dél-nyugatra eső területeken egyáltalán nincsenek parkolási problémák: a Vaskapu utcában, a Dandár utcában és a Drégely utcában a nappali parkolóhely-kihasználtság 50 – 65 %-os.

A Thaly Kálmán utca – Vendel utca vonalától északra eső területen az átlagos parkolóhely-kihasználtság 70 %-os, a Vendel utca és a Mester utca között 60 – 65 %-os.

Az éjszakai lakossági parkolás a nappalihoz hasonló kihasználtságú, az eltérés 5 – 10 %-on belüli.

### 3. A TERÜLETET ÉRINTŐ FEJLESZTÉSI TERVEK

A területre készült közlekedési hatásvizsgálat fejlesztési javaslatai minden közlekedési ágazatra kiterjedtek.

- A közúti hálózati javaslatból a Vendel utca és Gát utca egyirányúsítása megvalósult
- A közösségi közlekedési fejlesztési tervben szereplő autóbusz-hálózati javaslat, a területen belül a 15-ös autóbuszvonal meghosszabbítása nem valósult meg, de a terület megközelíthetőségének javítása autóbushálózati bővítéssel valós igény. Felmerült változat a Középső Józsefváros igényeivel közös hálózatfejlesztés
- A forgalomtechnikai – forgalomcsillapítási javaslatok megvalósítása a közterületi rehabilitáció ütemezett bővítésével valósul meg.
- A parkolásfejlesztési javaslat a közterületi parkolás további szabályozását javasolta:
  - = a fizető közterületi parkolás kiterjesztését a teljes területre
  - = az időkorlátozásos parkolás bevezetését
  - = a lakossági ingyenes közterületi parkolás módosítását kedvezményes formában annak érdekében, hogy a megépült garázsok igénybevétele növekedjen

### 4. A VIZSGÁLATOK ALAPJÁN JAVASOLT MÓDOSÍTÁS

A Viola u. 5. sz. telken jelenleg 40 férőhelyes bérparkoló működik, átlagosan 70-75 %-os kihasználtsággal (30 jármű). A KSZT 200 férőhelyes garázs létesítését irányozta elő, ez 160 férőhelyes parkolókapacitás növekedést eredményezne.

A telek és tömbje környezetében a vizsgálatok szerint az összesen 1401 férőhely közterületi parkolási lehetőség kihasználtsága területegységenként változó (50–90 % közötti). A nappali időszakban az átlagos szabad kapacitás 378 férőhely, az éjszakai időszakban 340 férőhely.

A parkolóhelyek megoszlása főbb területegységenként

terület	P kapacitás	szabad kapacitás
Mester u. – Thaly Kálmán utcától Északra	411	41
Mester u. – Thaly Kálmán u. – Márton u.	596	179
Mester U. – Vaskapu között	394	158
Összesen	1401	378

A területen a megvalósult társasházi parkológarázsok kihasználtsága is csak 60 – 65 %-os, a tartalék kapacitás mintegy 250 férőhely.

Az új beépítések és ezekhez tartozó garázsok megvalósulásával, valamint a parkolásszabályozás fejlesztésével a várhatóan kis mértékű gépjármű ellátottság növekedés miatti parkolóigény növekedés nem eredményezi a jelenlegi kihasználtság változását.

Ezek alapján megállapítható, hogy 160 férőhely többlet parkolókapacitás elhagyása nem okozza a parkolási helyzet számottevő változását.

A Viola utcában, mint a terület egyik belső egyirányú kiszolgáló utcájában nem cél a parkolóház által keltett többletforgalom lebonyolítása, figyelembe véve az utca tervezett forgalomcsillapító elemekkel történő átépítését (Páva, Berzenczey, Bokréta utcához hasonlóan).