



BUDAPESTI  
KÖZLEKEDÉSI  
KÖZPONT

---

# **Petőfi híd és környezetének fejlesztése – döntés-előkészítő tanulmányterv**

## **A társadalmi egyeztetés eredménye**

**Készítette: BKK Mobilitásstratégia**

Budapest, 2020. szeptember

**BKK Budapesti Közlekedési Központ**  
**Zártkörűen Működő Részvénytársaság**

**céggjegyzékszám:** 01-10-046840

**cím:**

1075 Budapest, Rumbach Sebestyén utca  
19-21.

**telefonszám:** +36 30 774 1000

**fax:** +36 30 774 1001

**web:** [www.bkk.hu](http://www.bkk.hu)

**e-mail:** [bkk@bkk.hu](mailto:bkk@bkk.hu)

**iktató szám:**

## **Előzmény**

A BKK 2020. április 22. és május 12. között társadalmi egyeztetés folytatott a készülő Petőfi híd és környezetének fejlesztése – döntés-előkészítő tanulmánytervvel kapcsolatban. A kérdőívben a Petőfi híd, a Boráros tér és a tervezési terület további részeire vonatkozóan gyűjtöttük a használók észrevételeit a meglévő állapot szerint, továbbá kíváncsiak voltunk a fejlesztési javaslataikra is.

## **A projekt háttere**

A Petőfi híd és környéke mai ismert kialakítását az 1980-as évek elején kapta. Abban az időben a Petőfi híd volt a térségben az utolsó átkelési lehetőség a Dunán a város és az ország keleti és nyugati fele között. Ehhez igazodva tervezték meg a hídhöz kapcsolódó úthálózatot, amelynek elsődleges célja a közúti gépjárműforgalom minél zavartalanabb kiszolgálása volt. A hídfőken a gyalogosközlekedés számára aluljárókat létesítettek, a Boráros téren autópályacsomópont-szerű lehajtók épültek, így a híd kapcsolatai és környezete ma már nem felel meg a jó gyalogskapcsolatokkal bíró, élhető belvárosi tereket létrehozni szándékozó várostervezési elveknek.

A Lánchidat követően a Petőfi híd lehet a következő felújított Duna-híd a fővárosban. A beruházás részeként nemcsak a híd, hanem a hozzá kapcsolódó budai és pesti csomópontok környezete is megújulhat, és a térségben tervezett egyéb fejlesztéseket – például a Közraktár utca forgalomcsillapítását vagy a H6-os és a H7-es HÉV fejlesztését – is elvégezhetik.

A BKK Budapesti Közlekedési Központ Zrt. a projekt előkészítéseként tanulmánytervet készített a lehetséges műszaki megoldásokról. A tervezési terület Budán az Irinyi József utca–Karinthy Frigyes út csomóponttól indul, magában foglalja az Irinyi utca Petőfi hídig tartó szakaszát és a Goldmann György teret, a pesti oldalon a teljes Boráros teret, a Ferenc körút Mester utcaig tartó szakaszát és a Mester utcai villamos-végállomást.

## **A kérdéssor**

1. Jellemzően milyen módon közlekedik a Petőfi hídon, illetve annak közvetlen környezetében? (Több választ is megjelölhet.)
  - gyalogosan
  - kerékpárral
  - közösségi közlekedéssel
  - személygépkocsival

- motorkerékpárral
  - egyéb
2. Használná gyakrabban a Petőfi hidat gyalogosan, ha kedvezőbb kapcsolatai lennének a környezetével (Duna-part, Nagykörút)?
- igen
  - nem
3. Közlekedne gyakrabban kerékpárral a Petőfi hídon és környezetében, ha biztonságos kialakítású lenne és jobb kapcsolatai lennének a környezetével?
- igen
  - nem
4. Közlekedne gyakrabban közösségi közlekedéssel a Petőfi hídon és környezetében, ha kedvezőbbek lennének az átszállási kapcsolatok?
- igen
  - nem

#### **A) Boráros tér rendezése**

1. Milyen problémákat tapasztal a gyalogos közlekedést illetően? (maximum 1000 karakter)
2. Milyen problémákat tapasztal a kerékpáros közlekedést illetően? (maximum 1000 karakter)
3. Milyen problémákat tapasztal a közösségi közlekedést illetően? (maximum 1000 karakter)
4. Milyen problémákat tapasztal az autós és motorkerékpáros közlekedést illetően? (maximum 1000 karakter)
5. Milyen problémákat tapasztal a közterületi kialakítást illetően (pl. zöldfelületek, burkolatok, kapcsolata a Dunával)? (maximum 1000 karakter)
6. Milyen funkciókat látna szívesen a Boráros téren (pl. találkozási hely, mobilitási pont, ügyfélközpont)? (maximum 1000 karakter)
7. Van-e egyéb megjegyzése a Boráros tér átalakításáról? (maximum 1000 karakter)

### **B) Petőfi híd**

1. Milyen problémákat tapasztal a gyalogos közlekedést illetően? (maximum 1000 karakter)
2. Milyen problémákat tapasztal a kerékpáros közlekedést illetően? (maximum 1000 karakter)
3. Milyen problémákat tapasztal a közösségi közlekedést illetően? (maximum 1000 karakter)
4. Milyen problémákat tapasztal az autós és motorkerékpáros közlekedést illetően? (maximum 1000 karakter)
5. Milyen problémákat tapasztal a keresztmetszeti kialakítást illetően (pk. járda szélesség, forgalmi sáv szélesség, stb.)? (maximum 1000 karakter)
6. Milyen további észrevétele van a Petőfi híddal kapcsolatban? (maximum 1000 karakter)

### **C) Tervezési terület egyéb részei**

1. Milyen további észrevétele van a tervezési terület további helyszíneivel kapcsolatban? (maximum 1000 karakter)

### **Demográfiai adatok**

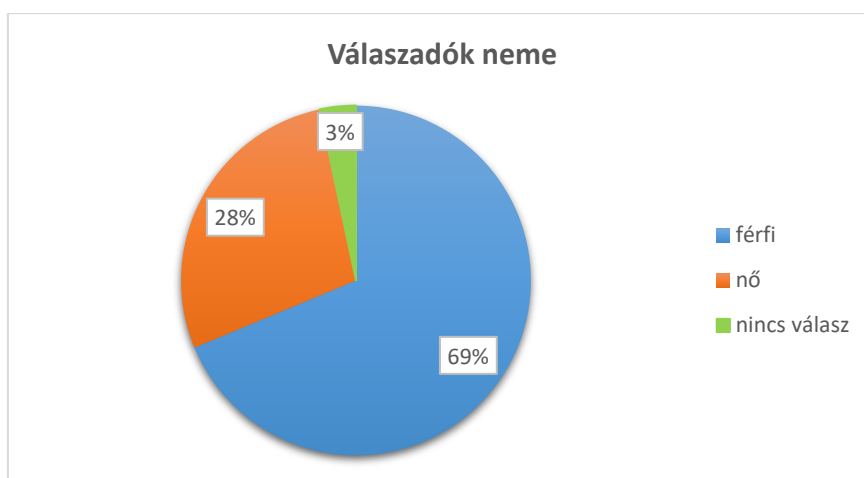
Az alábbi kérdésekre a válaszadás nem kötelező, az itt megadott adatokat anonim módon gyűjtjük, és kizárólag arra használjuk, hogy a véleményeket, a Petőfi hidat és környékét használó különböző csoportok (pl. korcsoportok) szerint is összesíthessük.

1. Ön jellemzően az érintett térségben vagy környezetében (Több választ is megjelölhet):
  - lakik
  - dolgozik
  - tanul
  - szolgáltatásokat vesz igénybe
  - átutazó
2. Neme:
  - férfi
  - nő
3. Korcsoport:
  - 0–14 év

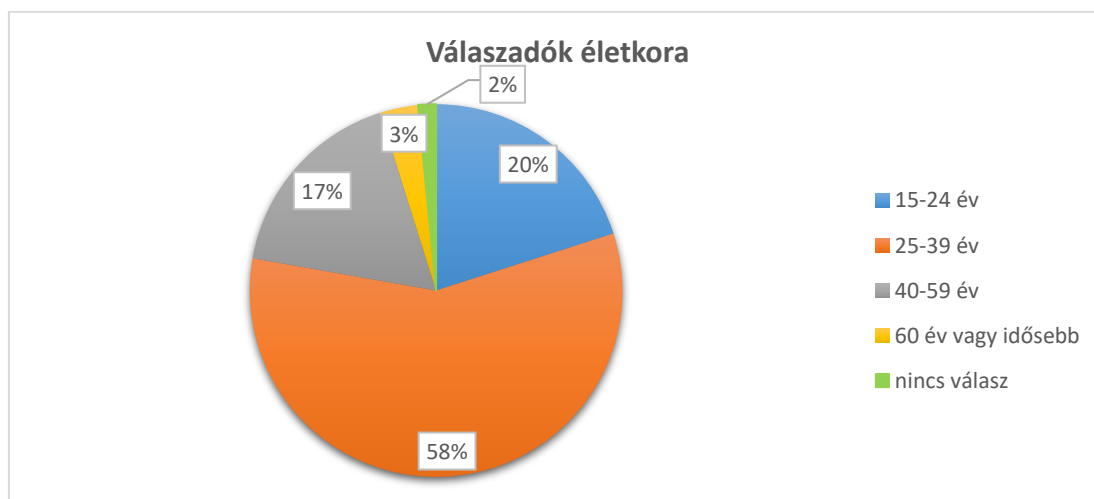
- 15–24 év
- 25–39 év
- 40–59 év
- 60 év vagy idősebb

### A társadalmi egyeztetés eredménye

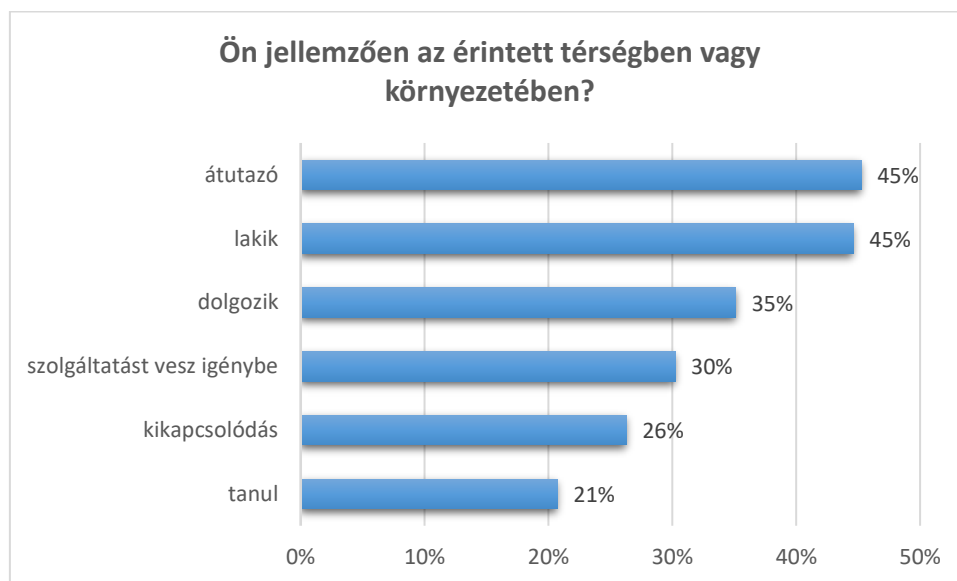
A rendelkezésre álló idő alatt 2 663-an töltötték ki a kérdéssort és mintegy 15 458 egyedi szöveges észrevételt kaptunk.



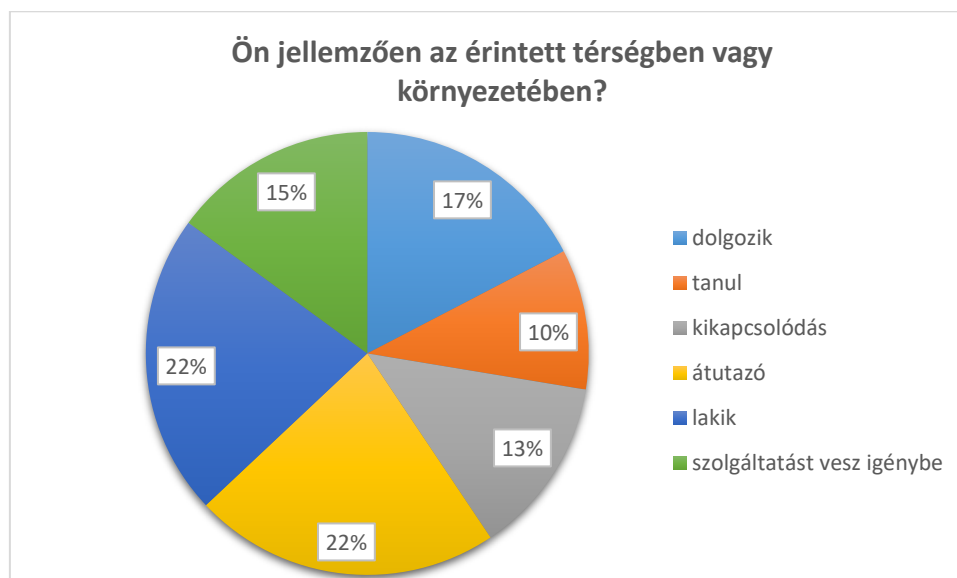
A válaszadók 69 %-a férfi, 28%-a nő volt, 2%-uk pedig nem válaszolt a kérdésre.



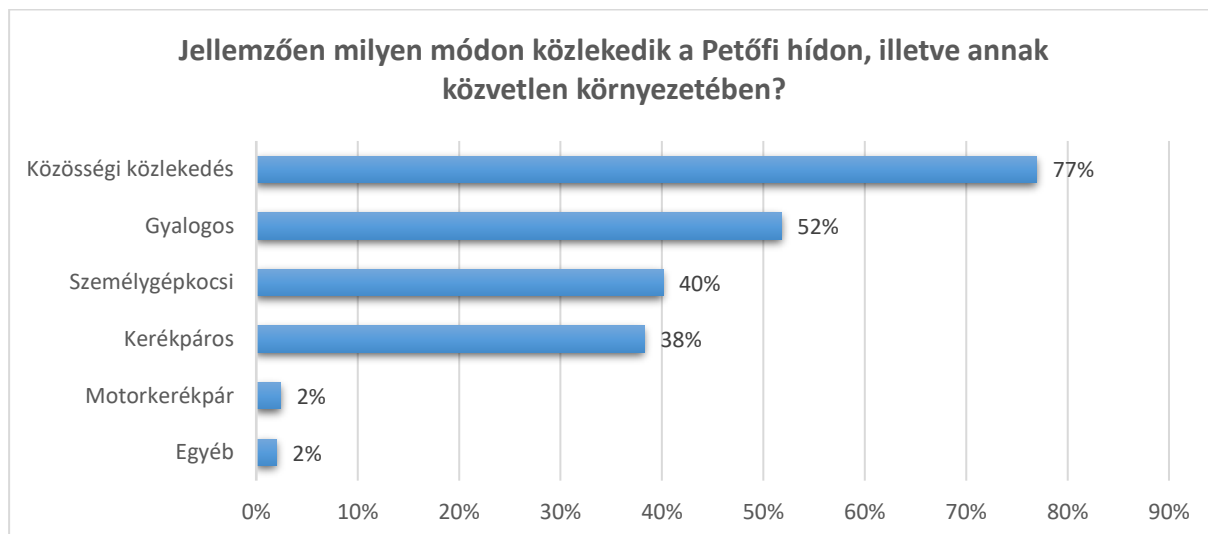
Az életkor szerinti megoszlás alapján a válaszadók 20%-a a 15-24 éves, 58%-a a 25-39 éves, 17%-a a 40-59 éves, 3%-a pedig a 60 éves vagy idősebb korosztályt tette ki.



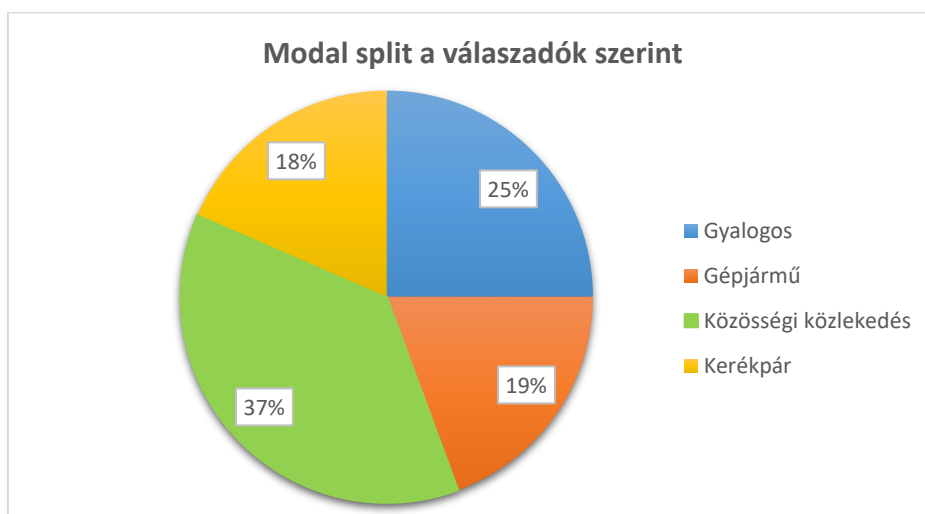
A tervezési terület és közvetlen környezetében a válaszadók 21%-a tanul, 26%-a kikapcsolódik, 30%-a szolgáltatást vesz igénybe, 35%-a dolgozik, 45%-a átutazik, 45%-ának pedig a lakhelye.



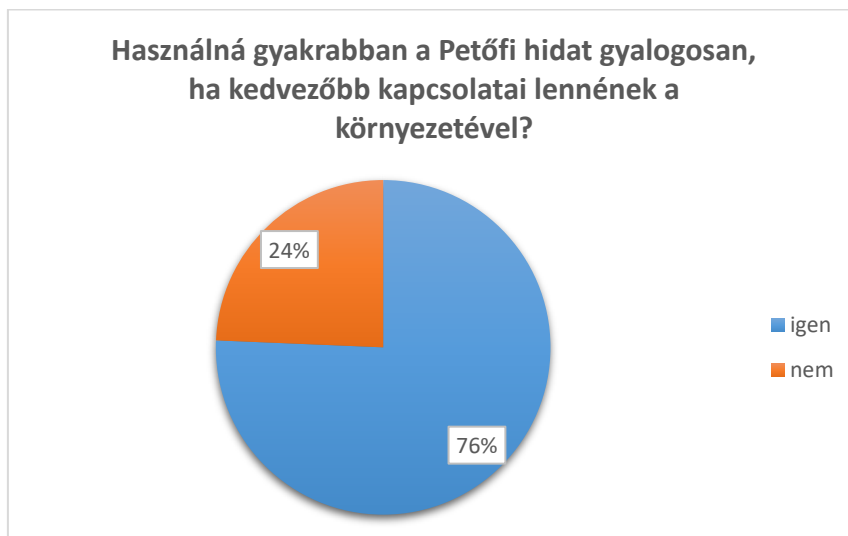
A különböző utazási célokat tekintve a válaszadók 10%-a tanul, 13%-a kikapcsolódik, 15%-a szolgáltatást vesz igénybe, 17%-a dolgozik, 22%-a átutazik és 22%-ának van lakhelye a tervezési területen.



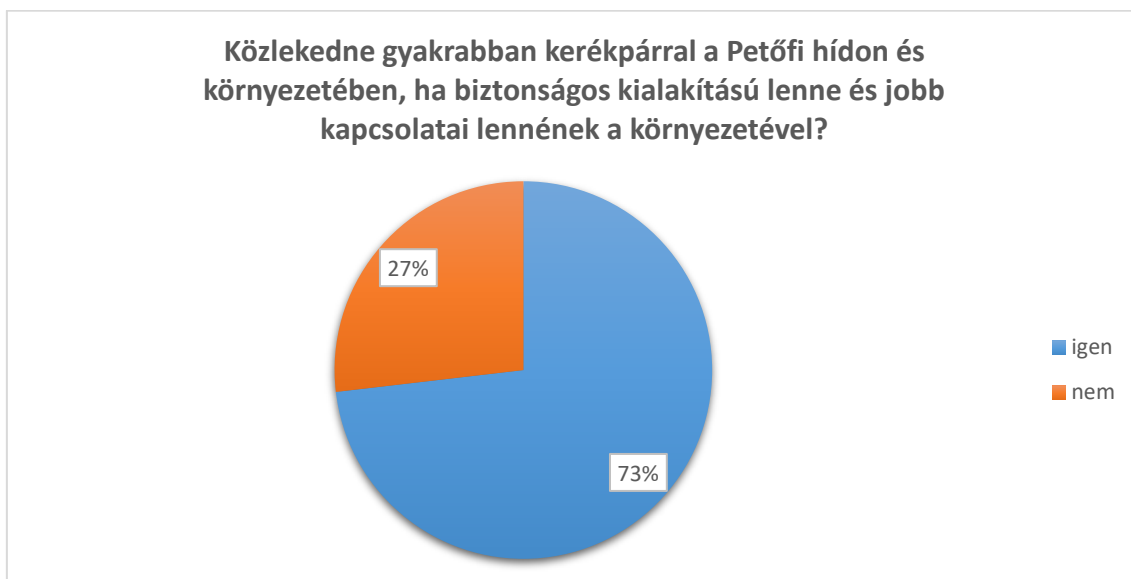
A Petőfi hídon és annak közvetlen környezetében a válaszadók 77%-a közösségi közlekedést vesz igénybe, 52%-a gyalogosan, 40%-a személygépkocsival, 38%-a kerékpárral, 2%-a motorkerékpárral, 2%-a pedig egyéb módon közlekedik.



A válaszadók modal splitje szerint 18%-a kerékpározik, 19%-a személygépkocsival közlekedik, 25%-a gyalogol és 37%-a közösségi közlekedést vesz igénybe.



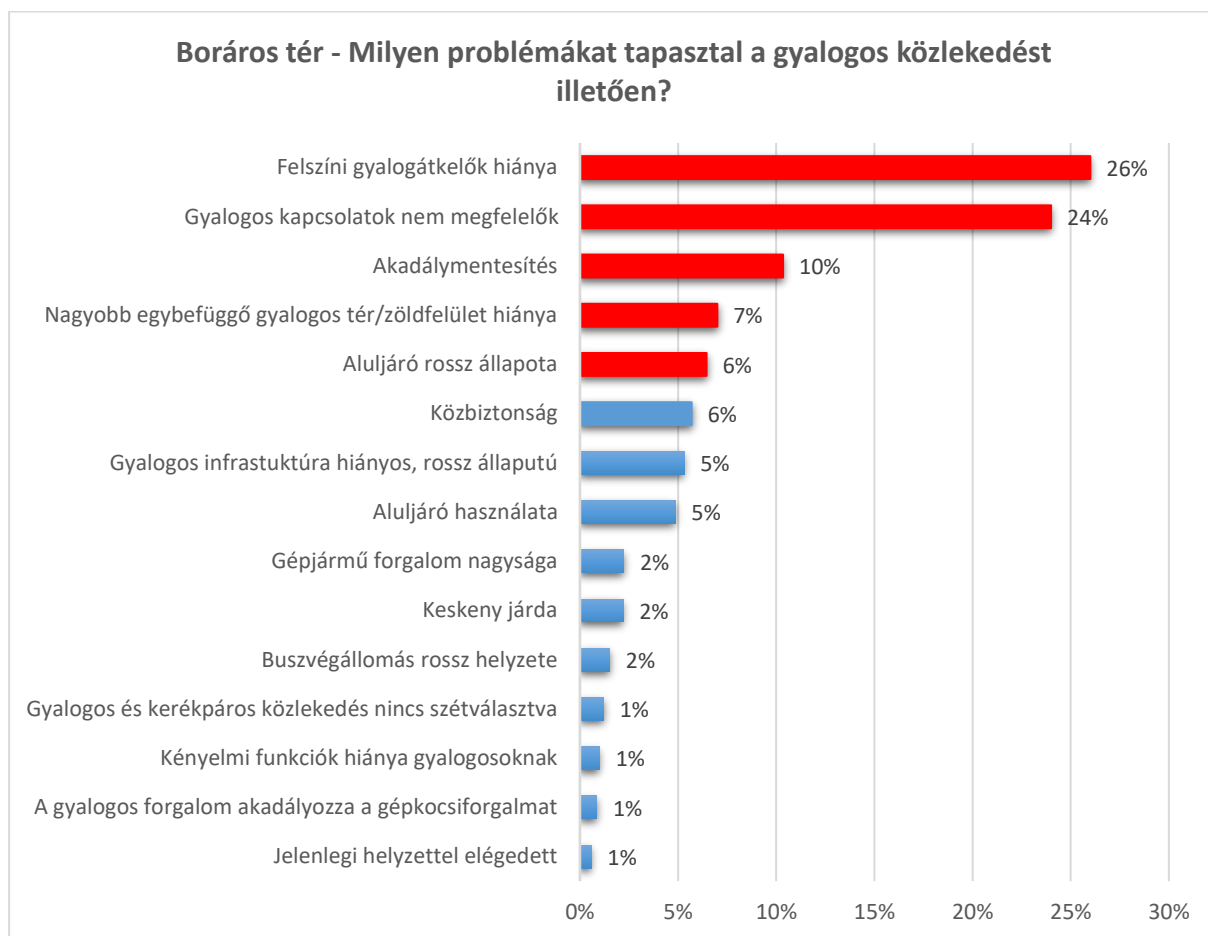
A válaszadók 78%-a használná gyakrabban a Petőfi hidat gyalogosan, ha kedvezőbb kapcsolatai lennének a környezetével (Duna-part, Nagykörút).



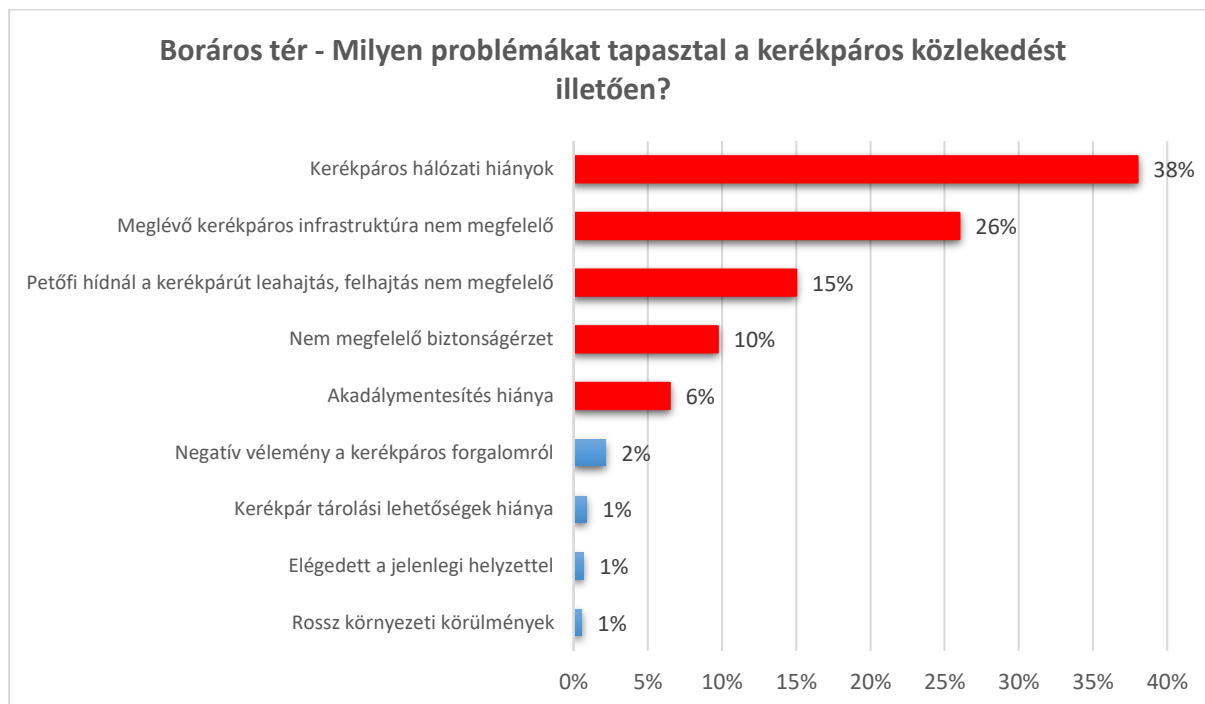
A válaszadók 73%-a használná gyakrabban kerékpárral a Petőfi hidat és környezetét, ha biztonságos kialakítású lenne és jobb kapcsolatai lennének a környezetével.



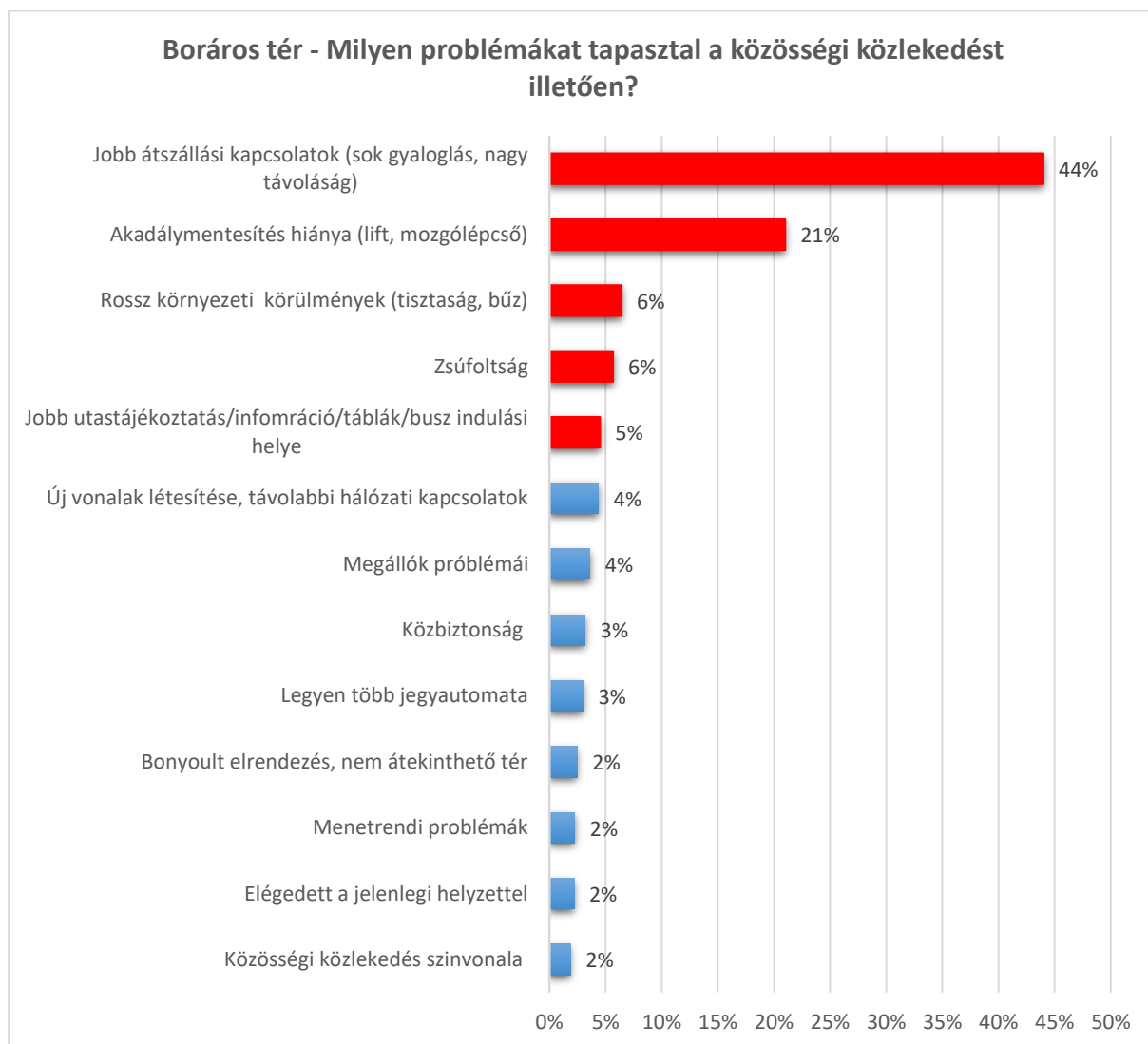
A válaszadók 71%-a közlekedne gyakrabban közösségi közlekedéssel a Petőfi hídon és környezetében, ha kedvezőbbek lennének az átszállási kapcsolatok.



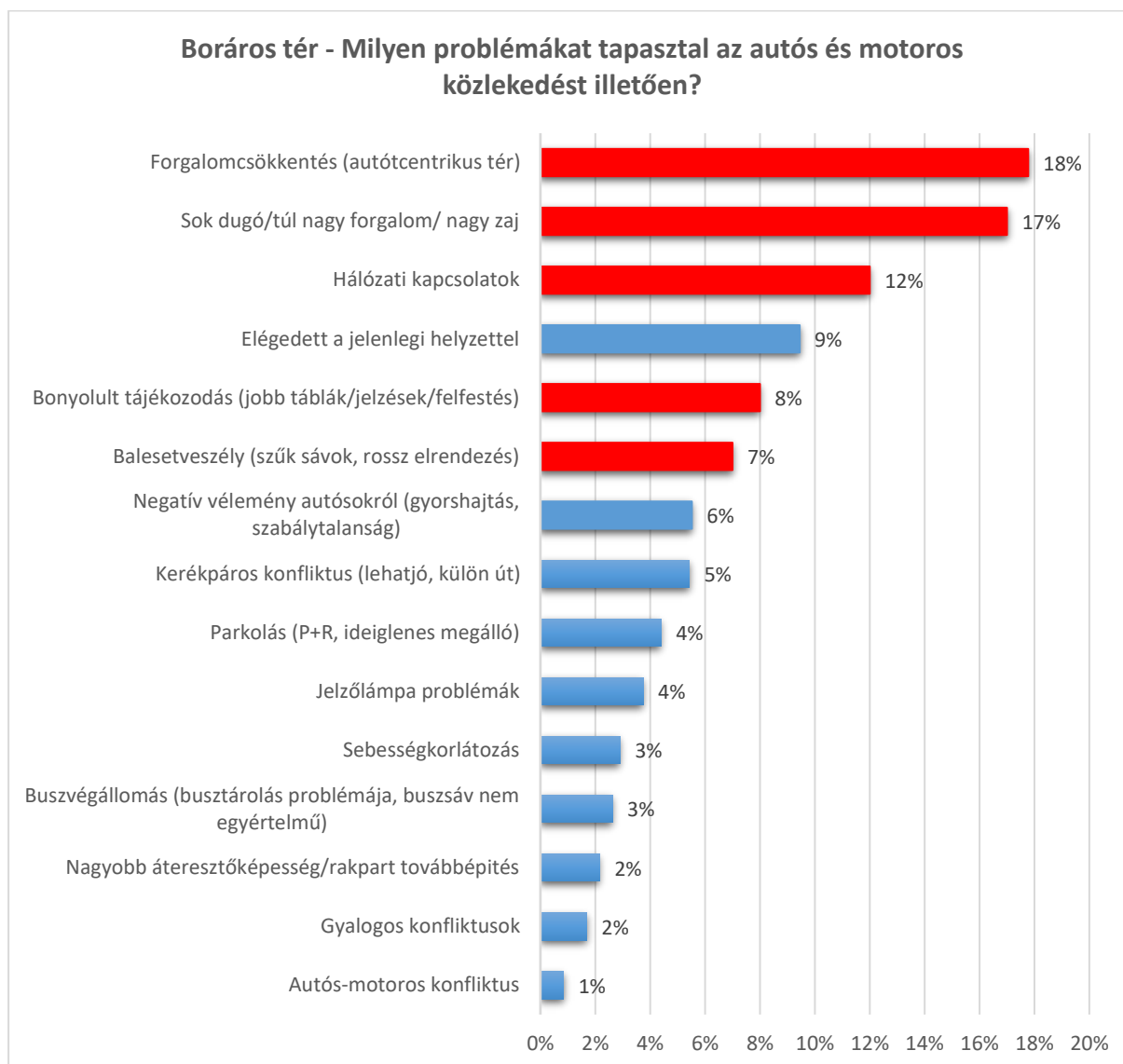
Az öt leggyakoribb probléma a Boráros tér gyalogos közlekedésével kapcsolatban a felszíni gyalogátkelők hiánya (26%), a nem megfelelő gyalogos kapcsolatok (24%), az akadálymentesítés hiánya (10%), nagyobb egybefüggő gyalogos tér, park, zöldfelület hiánya (7%) és az aluljáró rossz állapota (6%).



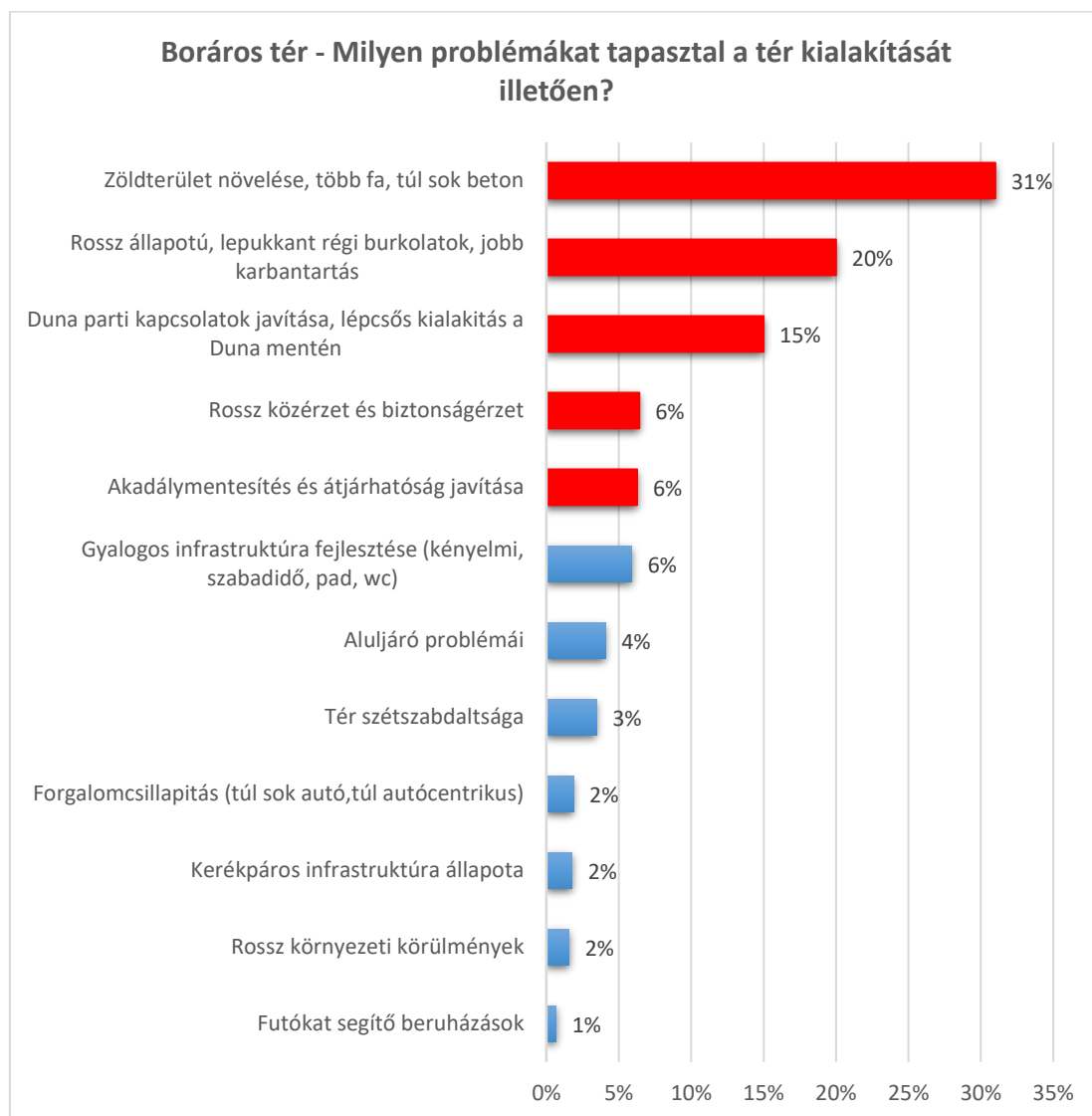
A Boráros tér kerékpáros közlekedésével kapcsolatos problémák közül az öt legkiemelkedőbb a kerékpáros hálózati hiányok (38%), a meglévő kerékpáros infrastruktúra nem megfelelősége (26%), a Petőfi híd kapcsolat kialakítása (15%), a nem megfelelő biztonságérzet (10%), és az akadálymentesítés hiánya (6%) szerepelt.



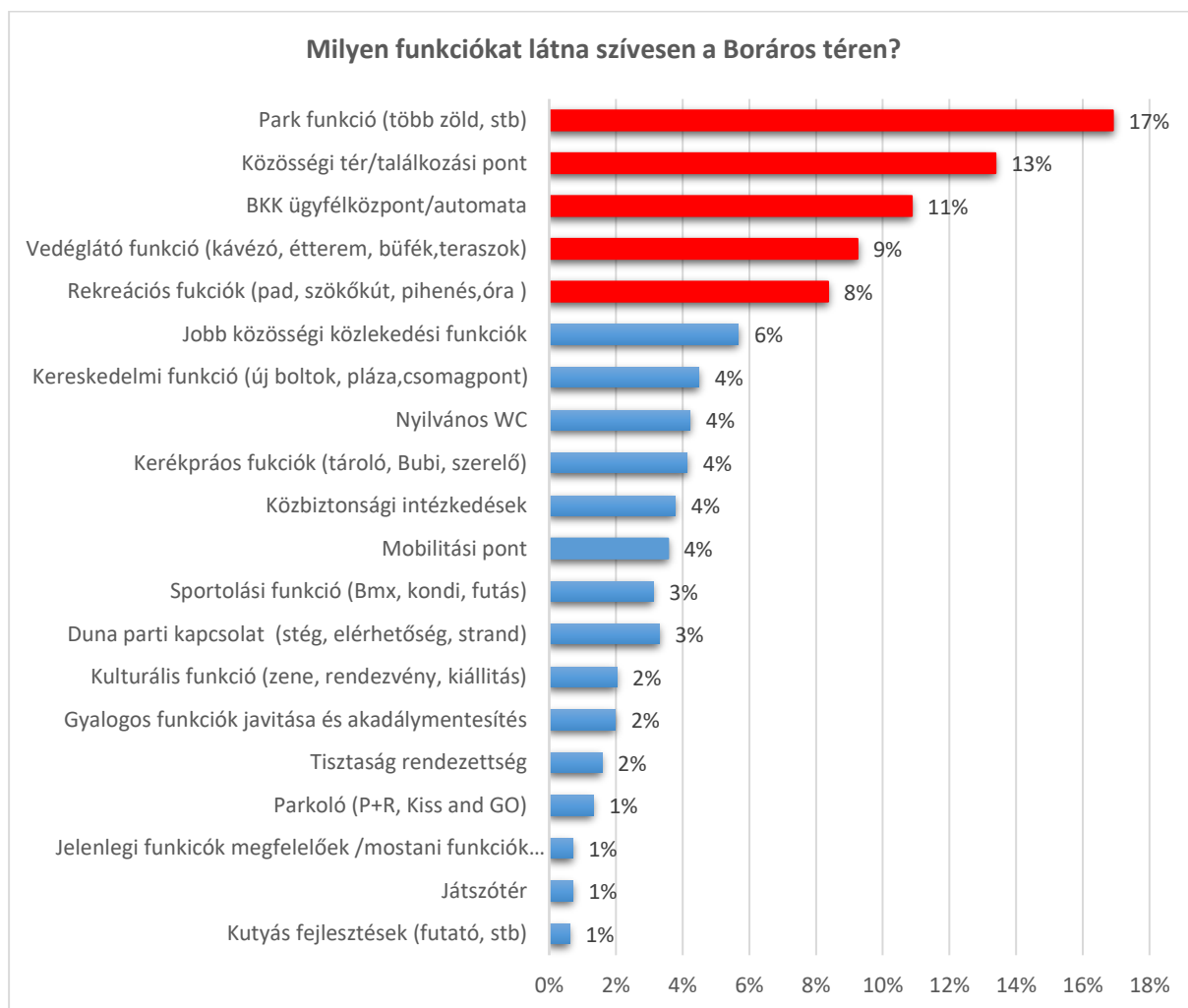
A Boráros téren a közösségi közlekedésével kapcsolatos problémák közül az öt legkiemelkedőbb az átszállási kapcsolatok minősége (44%), az akadálymentesítés hiánya (21%), a rossz környezeti körülmények (6%), a zsúfoltság (6%) és a nem megfelelő utastájékoztatás (5%) szerepel.



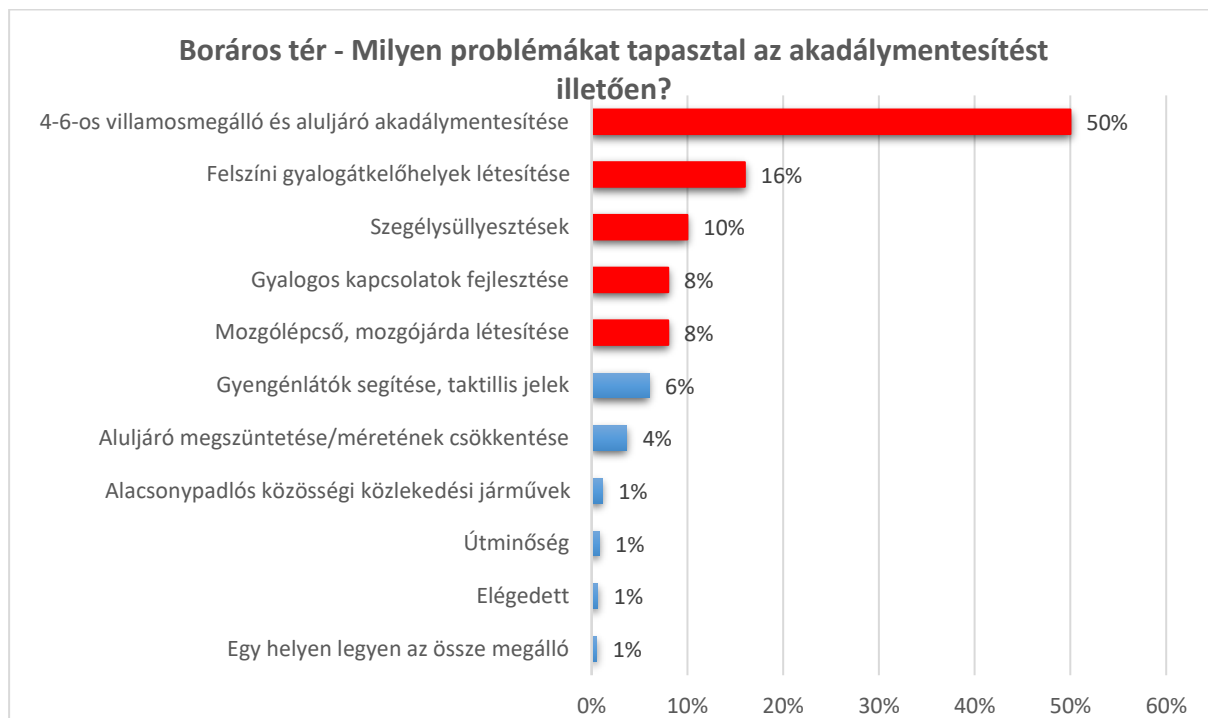
A Boráros téren az egyéni gépjármű közlekedésével kapcsolatos problémák közül az öt legkiemelkedőbb a tér túlságosan autócentrikus kialakítása (18%), a nagy forgalom (17%), a hálózati kapcsolatok hiánya (12%), a bonyolult tájékozódás (8%) és a balesetveszély (7%).



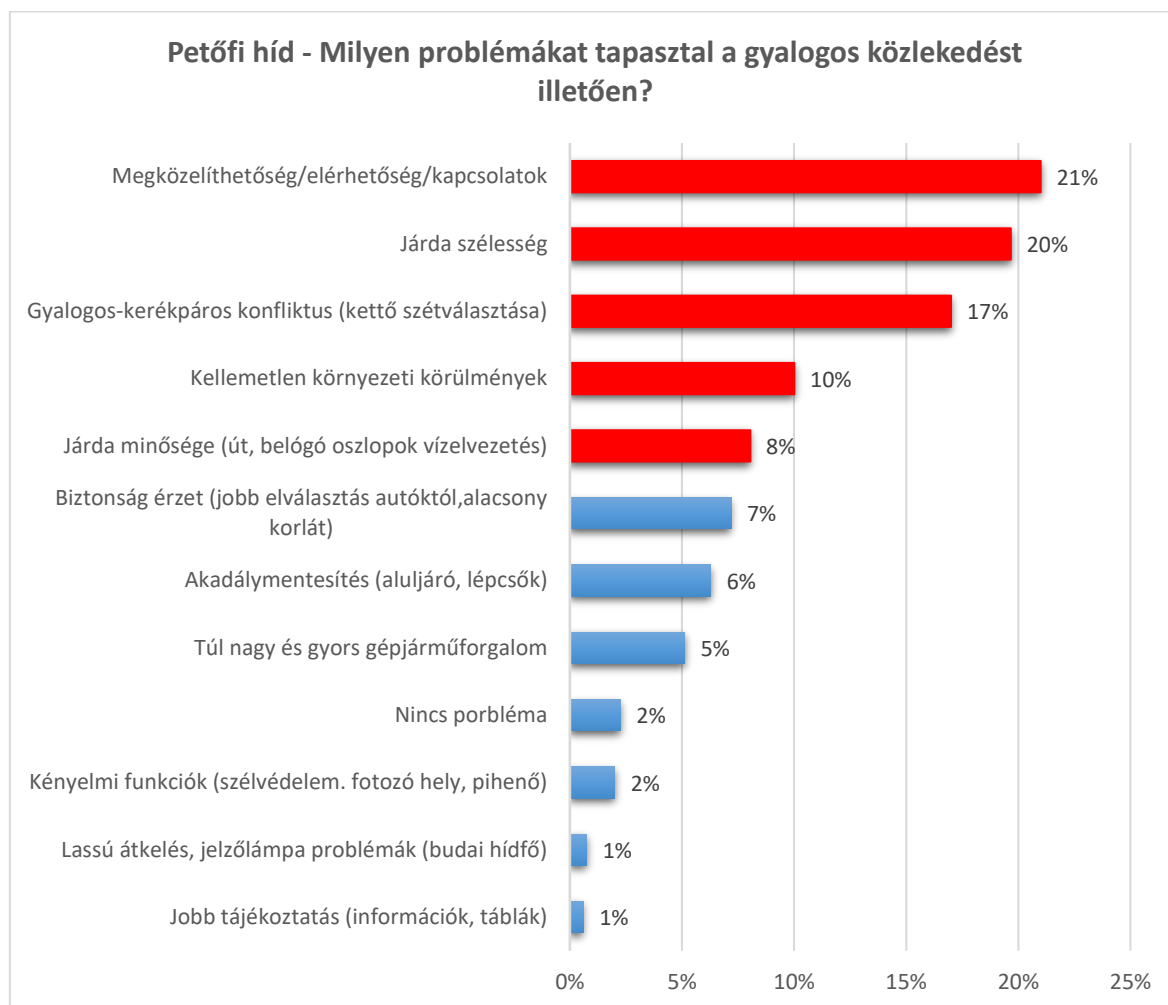
A Boráros tér kialakításával kapcsolatos problémák közül az öt legkiemelkedőbb a túl sok burkolt terület, a zöldfelületek kis aránya (31%), a leromlott állapot és a karbantartás minősége (20%), a Duna-parti kapcsolat (15%), a rossz közérzet és biztonságérzet (6%) és az akadálymentes, átjárható kialakítás hiánya (6%).



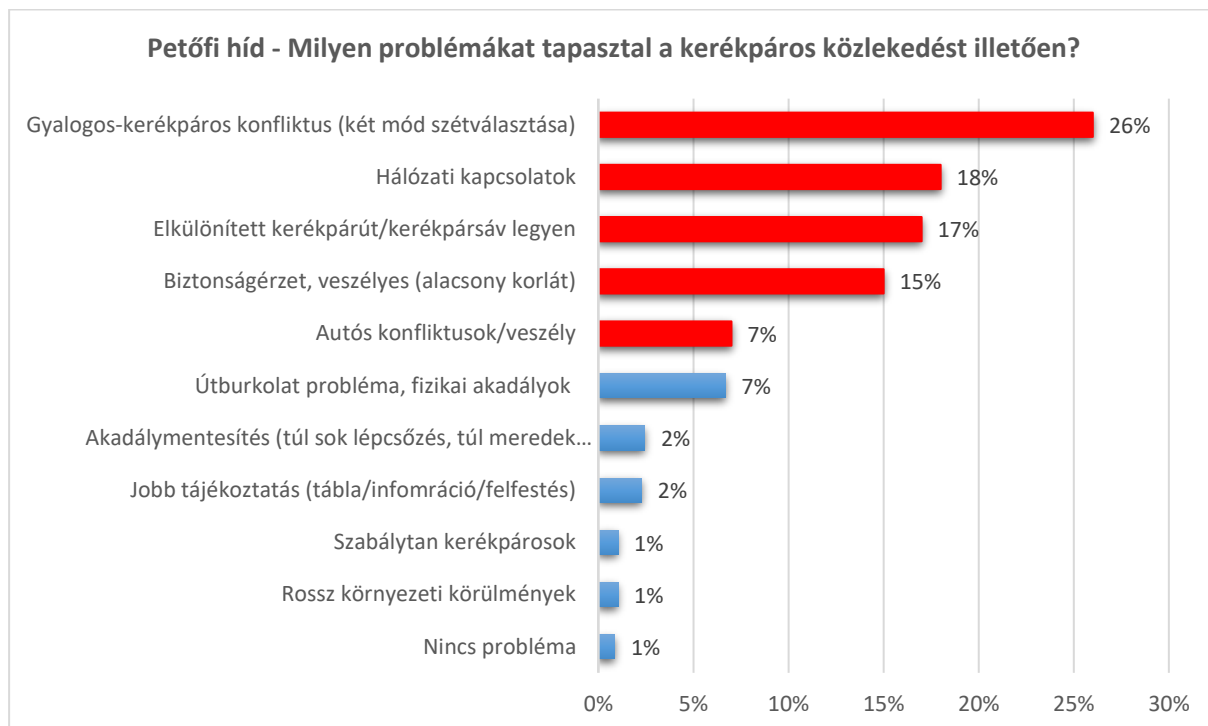
A Boráros téren számos új funkciót látnának szívesen a megkérdezettek, melyek közül az öt legtöbb szavazatot kapott javaslat a park funkció növelésére (17%), közösségi tér, találkozási pont kialakítására (13%), BKK ügyfélközpont létesítésére (11%), vendéglátó funkció létesítésére (9%) és rekreációt szolgáló utcabútorok elhelyezésre (8%) érkezett.



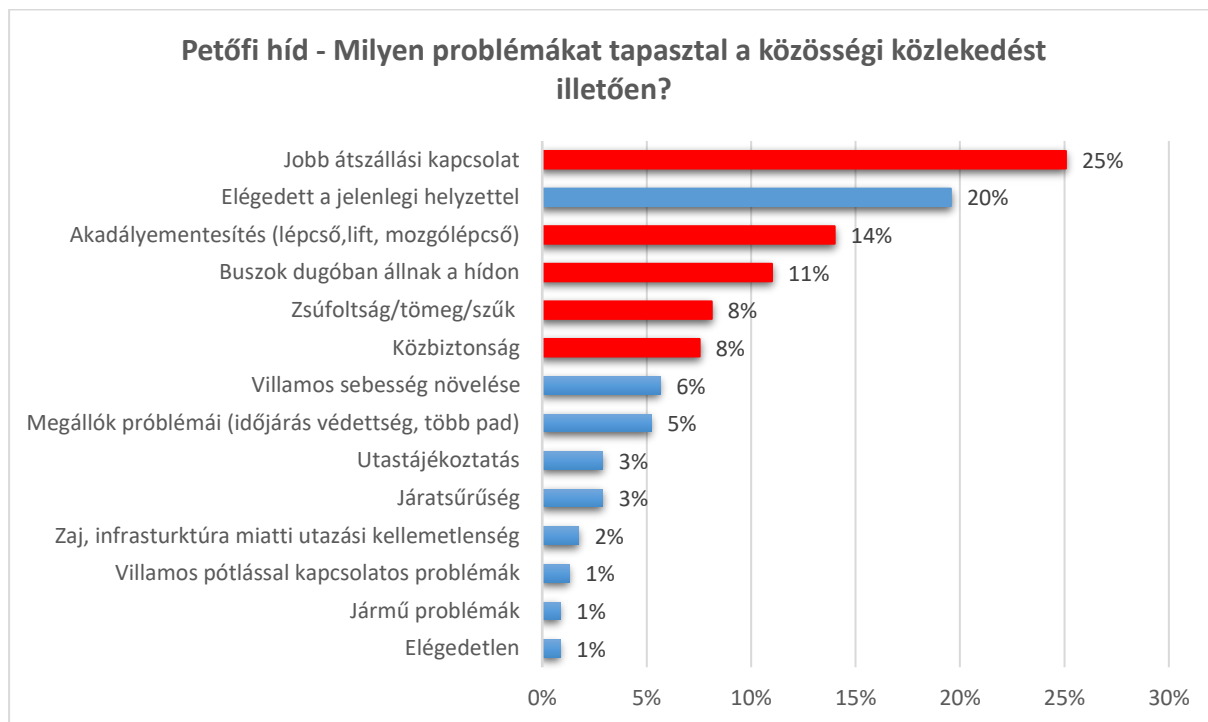
A Boráros tér akadálymentesítését illetően az öt legtöbb észrevételt tartalmazó kategória a 4-es. 6-os villamos és az aluljáró akadálymentesítésének hiánya (50%), a felszíni gyalogátkelőhelyek hiánya (16%), a szegélysüllyesztések hiánya (10%), a gyalogos kapcsolatok fejlesztése (8%) és a mozgólépcső, mozgójárda hiánya (8%).



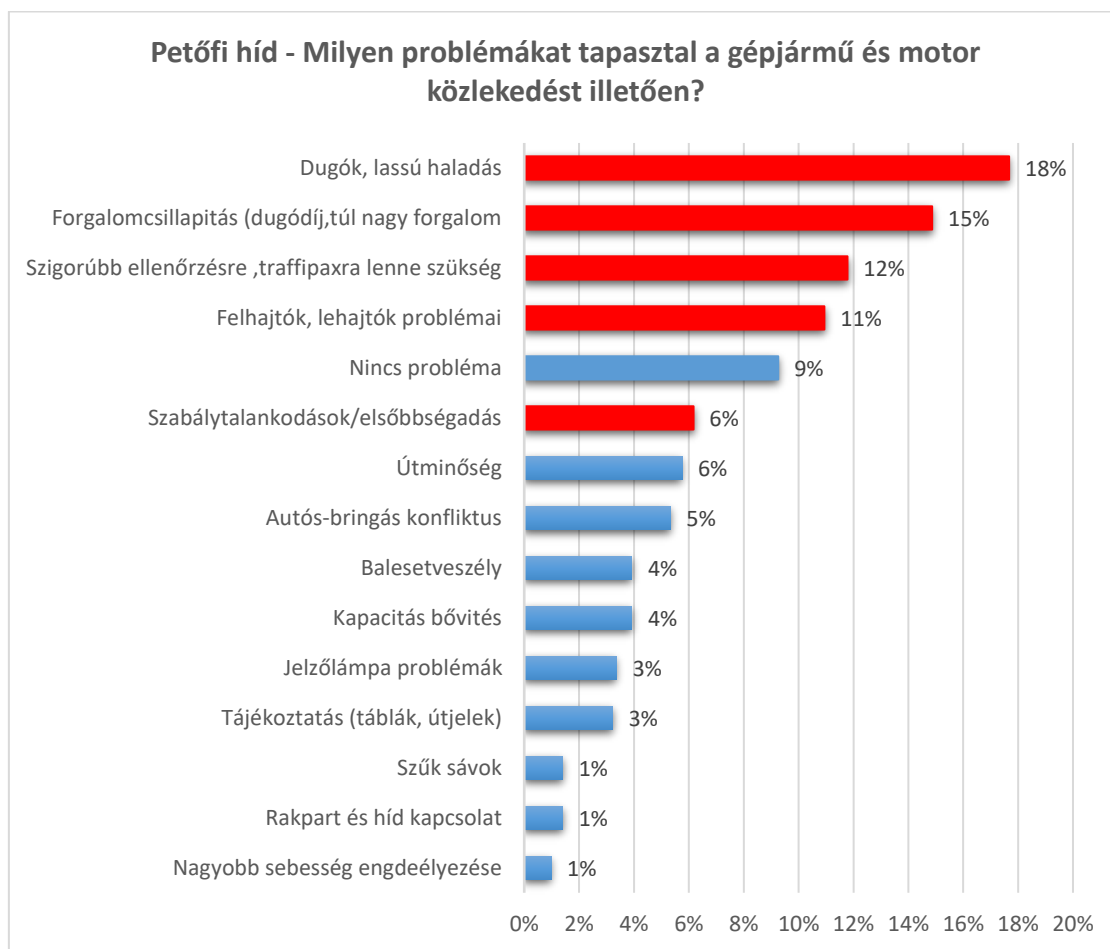
A Petőfi híd gyalogos közlekedését tekintve az öt leggyakrabban felsorolt probléma a nem megfelelő kapcsolatokra (21%), a járda szélességére (20%), a közös gyalogos-kerékpáros felületre (17%), a kellemetlen fizikai környezetre (10%) és a járda minőségére (8%) vonatkozott.



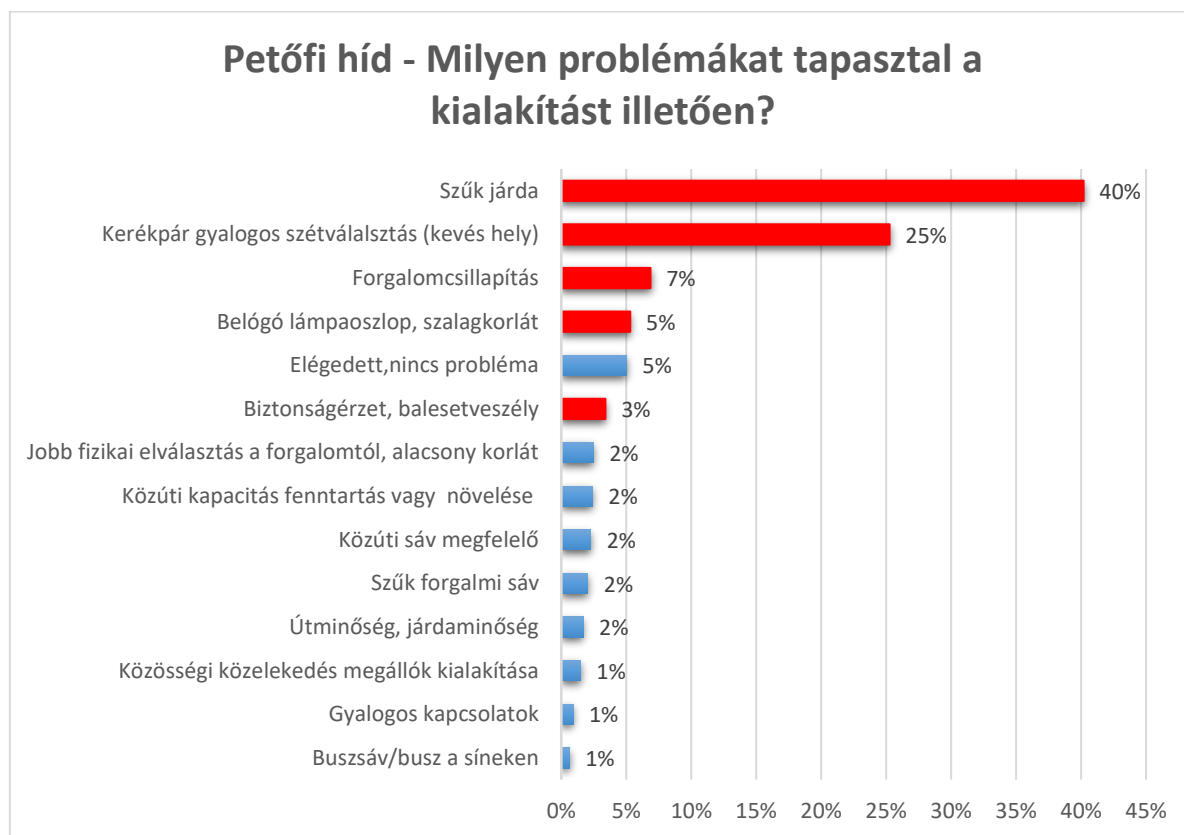
A Petőfi híd kerékpáros közlekedését tekintve az öt leggyakrabban felsorolt probléma a közös gyalogos-kerékpáros felületre (26%), a hálózati kapcsolatok hiányára (18%), az elkülönített kerékpáros infrastruktúra hiányára (17%), a biztonságérzet hiányára (15%) és az autós-kerékpáros konfliktusokra (7%) vonatkozott.



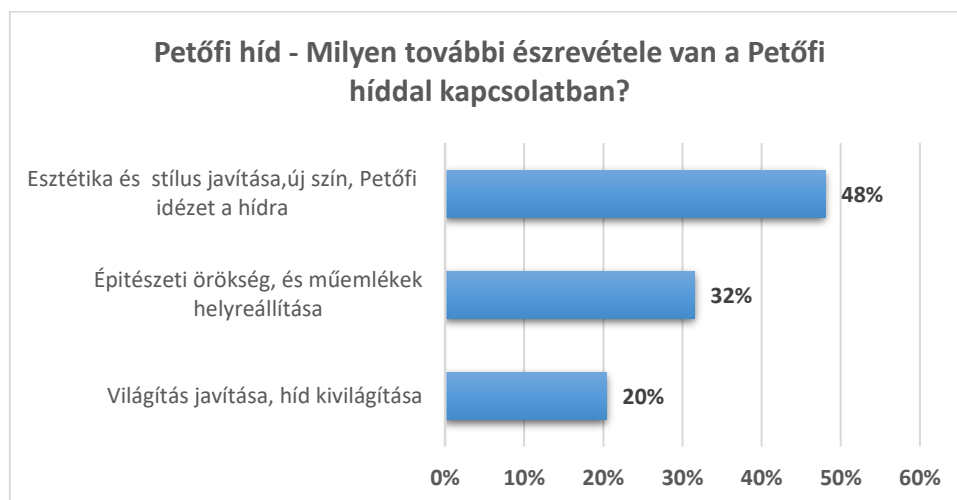
A Petőfi híd közösségi közlekedését tekintve az öt leggyakrabban felsorolt probléma a jobb átszállási kapcsolatok hiányára (25%), a megálló akadálymentesítésére (14%), a forgalmi dugóban álló buszokra (11%), a zsúfoltságra (8%) és a közbiztonsági problémákra (8%) vonatkozott.



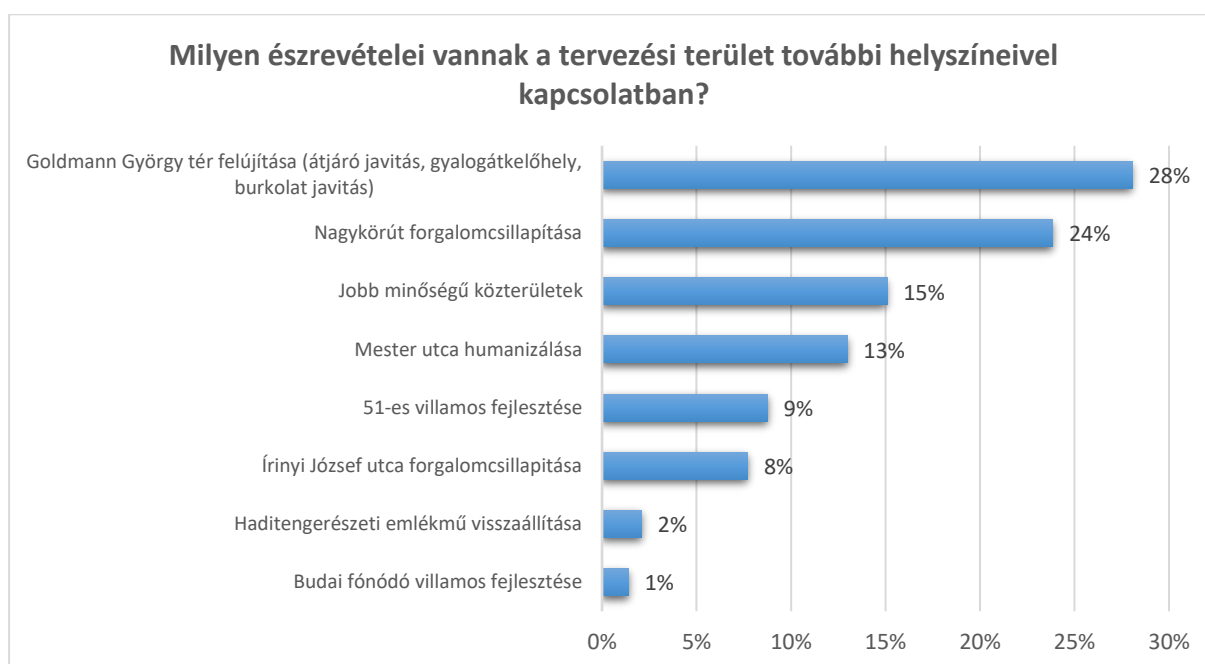
A Petőfi híd gépjármű és motoros közlekedését tekintve az öt leggyakrabban felsorolt probléma a tolódás nagyságára (18%), a forgalomcsillapítás szükségességére (15%), a szigorúbb sebesség ellenőrzésre (12%), a hídfői kapcsolatok kialakítására (11%) és a szabálytalankodók számára (6%) vonatkozott.



A Petőfi híd kialakítását tekintve az öt leggyakrabban felsorolt probléma a szűk járdára (40%), a gyalogos és kerékpáros forgalom szétválasztásának megoldatlanságára (25%), a forgalomcsillapítás hiányára (7%), a járdára belógó oszlopokra, szalagkorlátra (5%) és a biztonságérzet hiányára (3%) vonatkozott.



A Petőfi híddal kapcsolatban a korábban nem említett kategóriákat tekintve javaslatok érkeztek a híd esztétikai megújítására (új szín, Petőfi idézet elhelyezése), az építészeti örökség helyreállítására és a híd kivilágítására vonatkozóan.



A tervezési terület további helyszíneit tekintve kiemelkedő volt az észrevételek száma a Goldman György tér rendezésére, a Nagykörút forgalomcsillapítására és a jobb minőségű közterületek kialakítására vonatkozóan.