



Közlekedéstudományi és
Építésügyi Minőségellenőrző Intézet



Rad- und Fußverkehrsgipfel 2026

Eisenstadt, 2026.09.10.

A Circulation Plan budapesti alkalmazásának lehetőségei és lehetséges hatásainak vizsgálatai

Dóra Csillag

Junior researcher



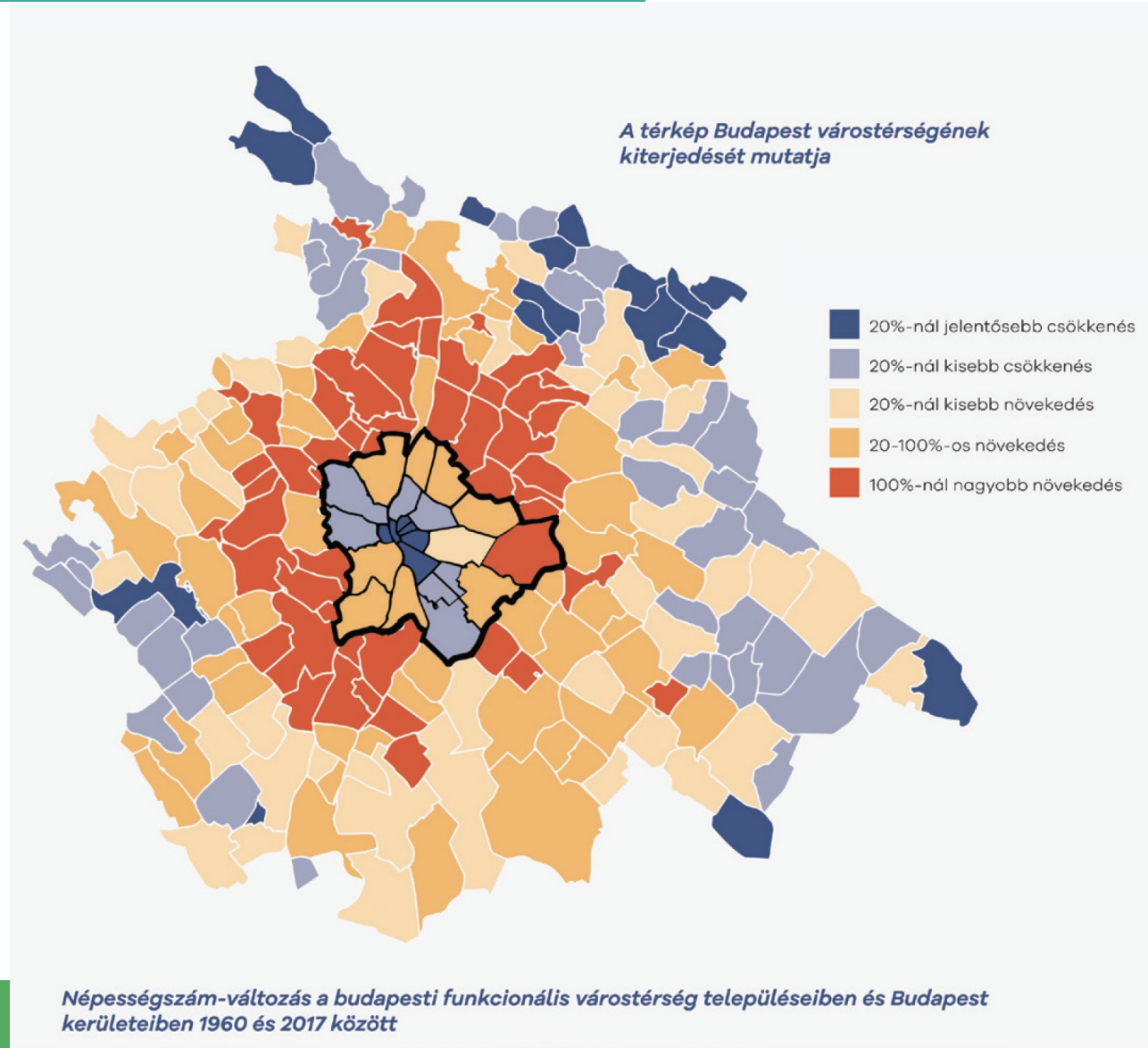
1. A probléma ismertetése

2. Circulation Plan budapesti alkalmazhatósága

3. EFM eredmények bemutatása

4. Az eredmények értelmezése

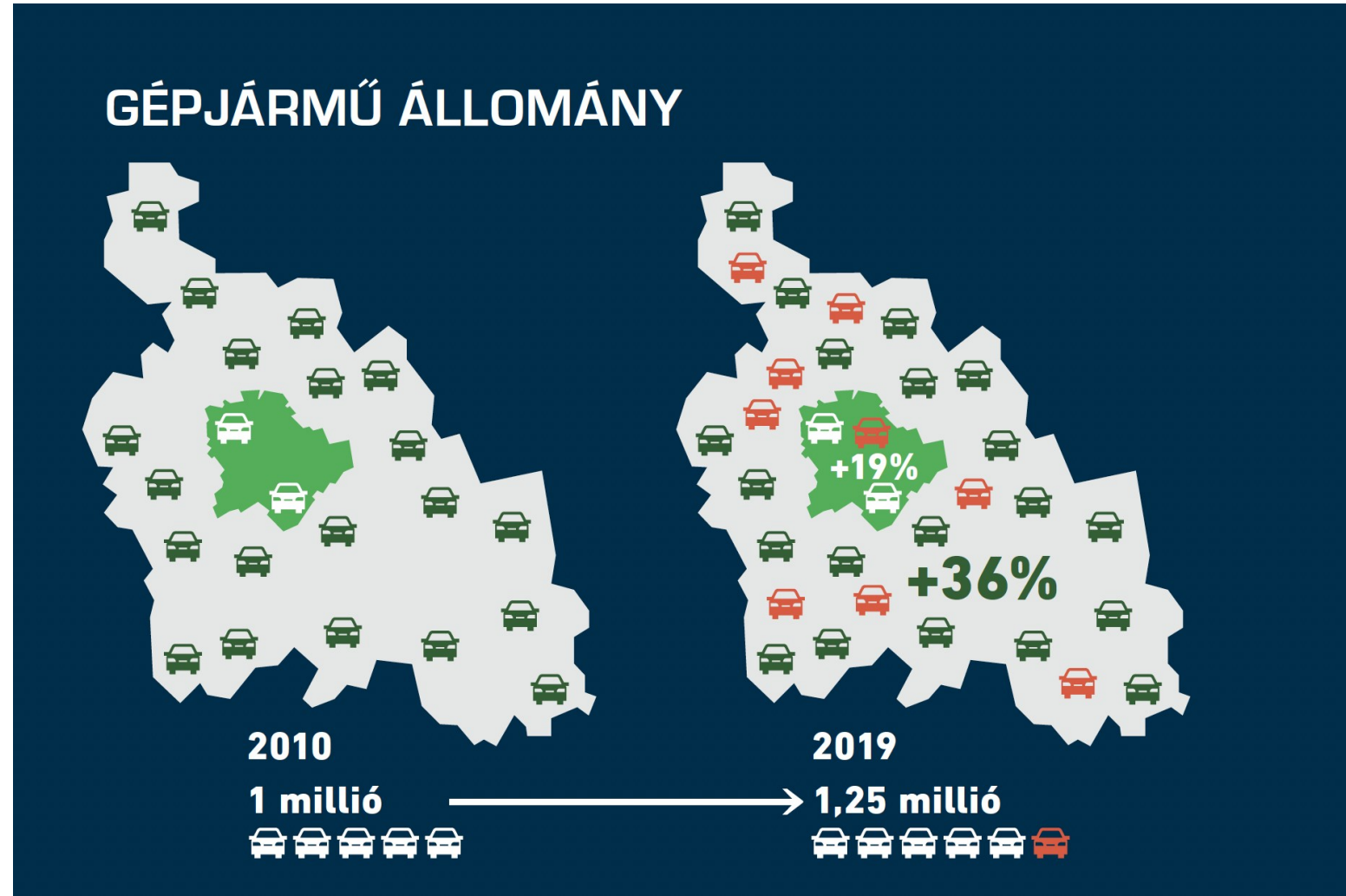
A budapesti funkcionális várostérség népességszám-változása



A budapesti személygépjárművek számának fenntarthatatlan növekedése



- Növekvő személygépjármű állomány
- Torlódások
- Externális hatások



Forrás: BAVS 2021



Balesetek



Légszennyezés



Zajszennyezés



Szén-dioxid kibocsátás



Erőforrás-kitermelés



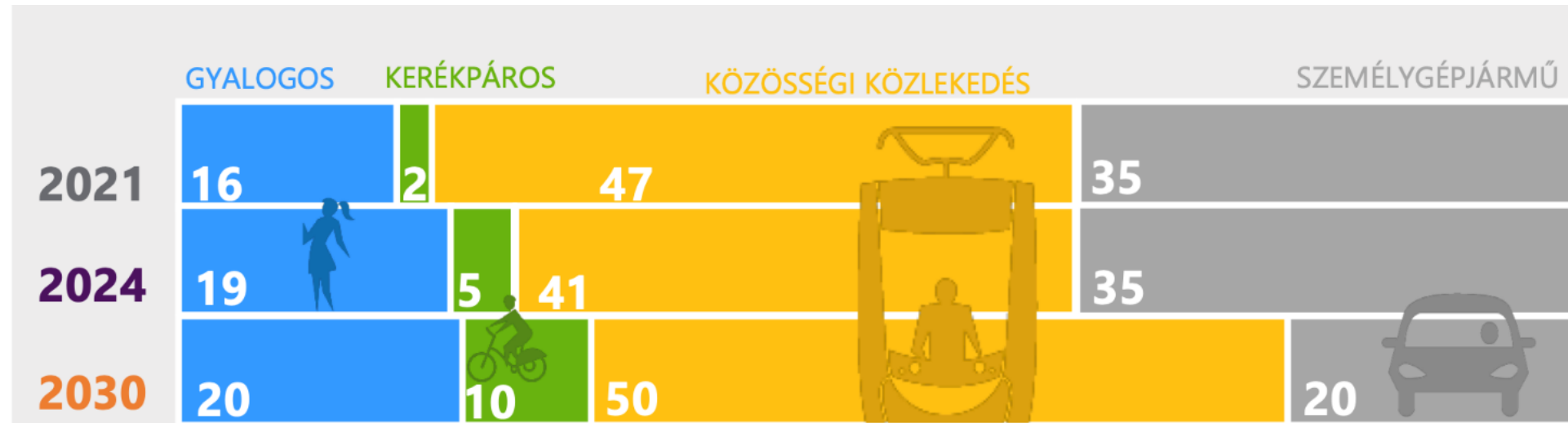
Térhasználat



Biodiverzitás



- A Budapesti Mobilitási Terv (BMT) célja a személygépjármű használat csökkentése: 35% (2024) - > 20% (2030)
- A cél elérése: drasztikus beavatkozásokkal vagy tudatos fenntartható közlekedéspolitikai eszközökkel



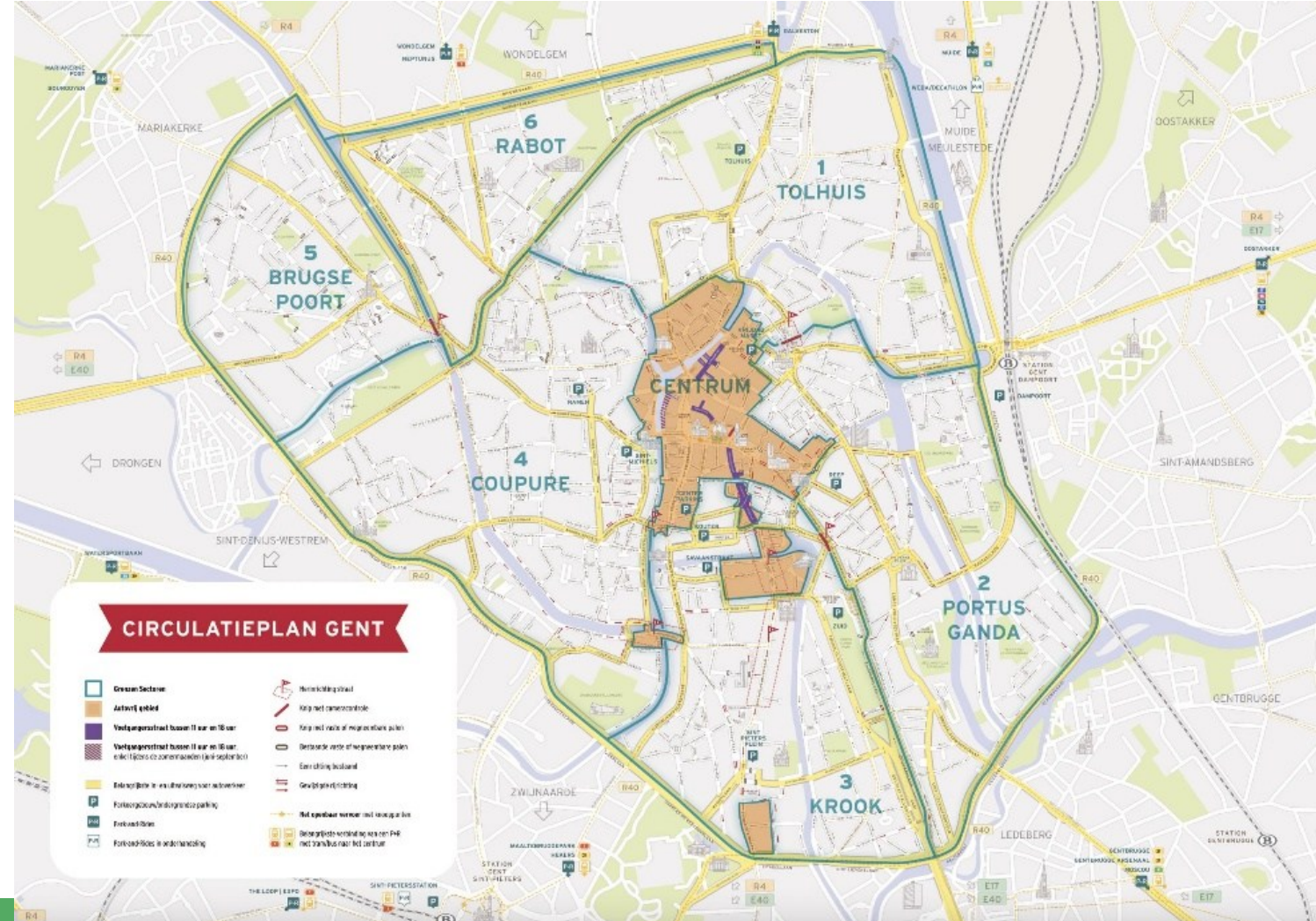
A budapesti utazások
megoszlása utazásszám alapon
(Forrás: Budapesti Mobilitási Riport 2023. Évi
SUMP-Monitoring-Kisriport)

A 2024-es adat az EFM háztartásfelvétel szezonális hatások figyelembevételével korrigált **előzetes értékeit** tartalmazza.
A forgalom szezonális hatásának és az ebből származtatott modal split értékek számítási módszertanát a 30. oldalon részletezzük.



- Autóforgalom korlátozása a belvárosban
- A belváros zónákra osztása
- Körút menti autósforgalom
- Gent

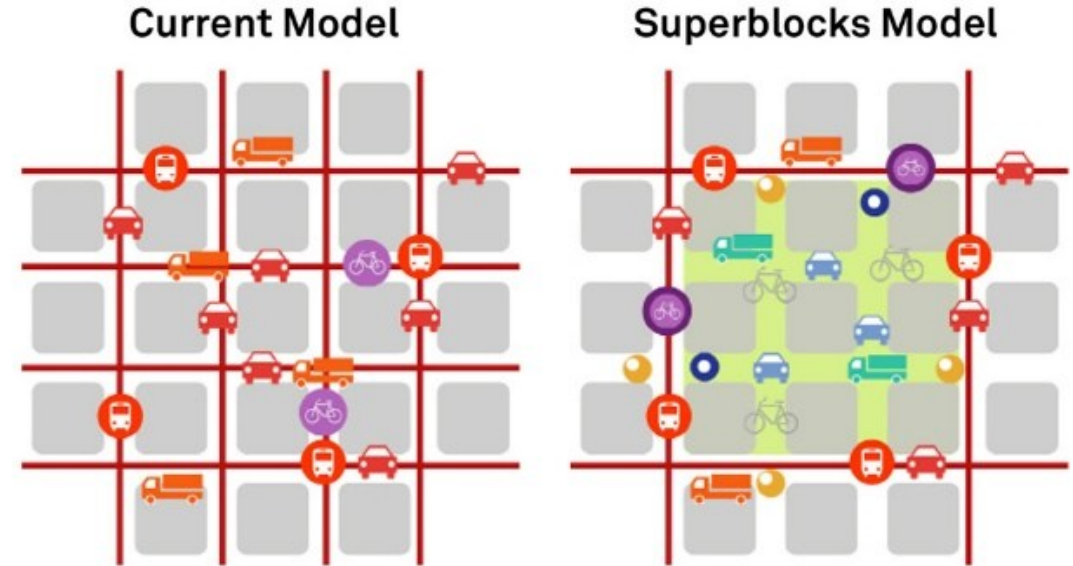
A genti Circulation Plan digitális térképe
(Forrás: Gent város weboldala)





- Autós forgalom a külső határokon
- Spanyol példák
- Nordic superblock model

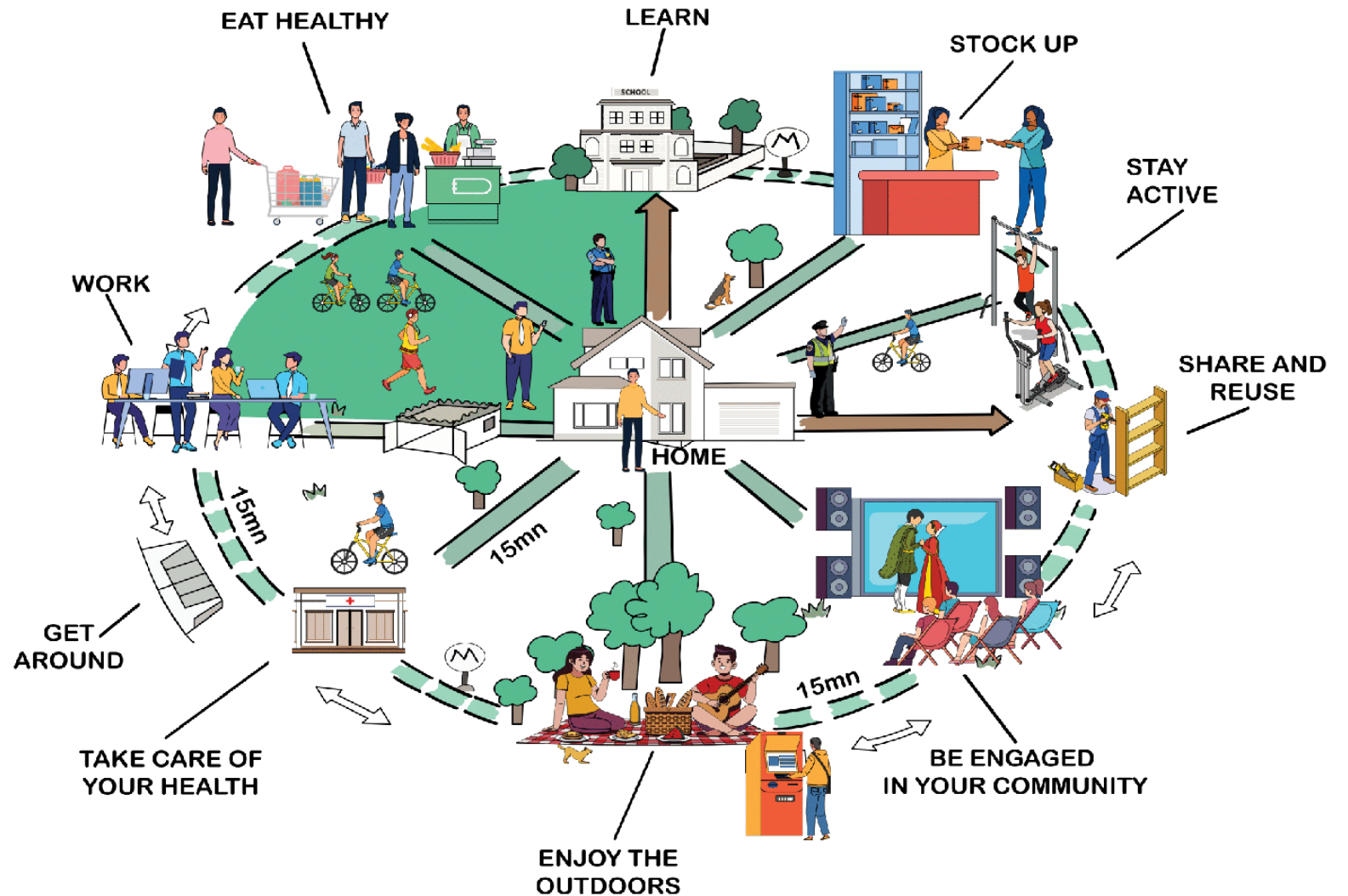
SUPERBLOCKS MODEL



A barcelonai szuper blokk modell illusztrációs digitális térképe

(Forrás: Barcelona Architecture Walks)

- 15 percen belüli elérhetőség aktív mobilitási módokkal
- Emberközpontú városi környezet



A 15 perces város illusztrációja
(Forrás: Buro Happold 15 minute Cities)



H1 – A választott fenntartható közlekedéspolitikai eszköz hatására közelebb kerülnénk a Budapest által 2030-ra elérni kívánt **modal split célokhoz**.

H2 - A választott fenntartható közlekedéspolitikai eszköz hatására a városban **csökken a személygépjárművel megtett kilométerek száma és növekszik fenntartható közlekedési módokkal megtett kilométerek száma**.



KTI A Circulation Plan budapesti alkalmazásának főbb elvei



Összhangban legyen a BMT-vel

Személygépjármű-mentes magterület (genti minta)

A külső körgyűrű a Nagykörút lesz

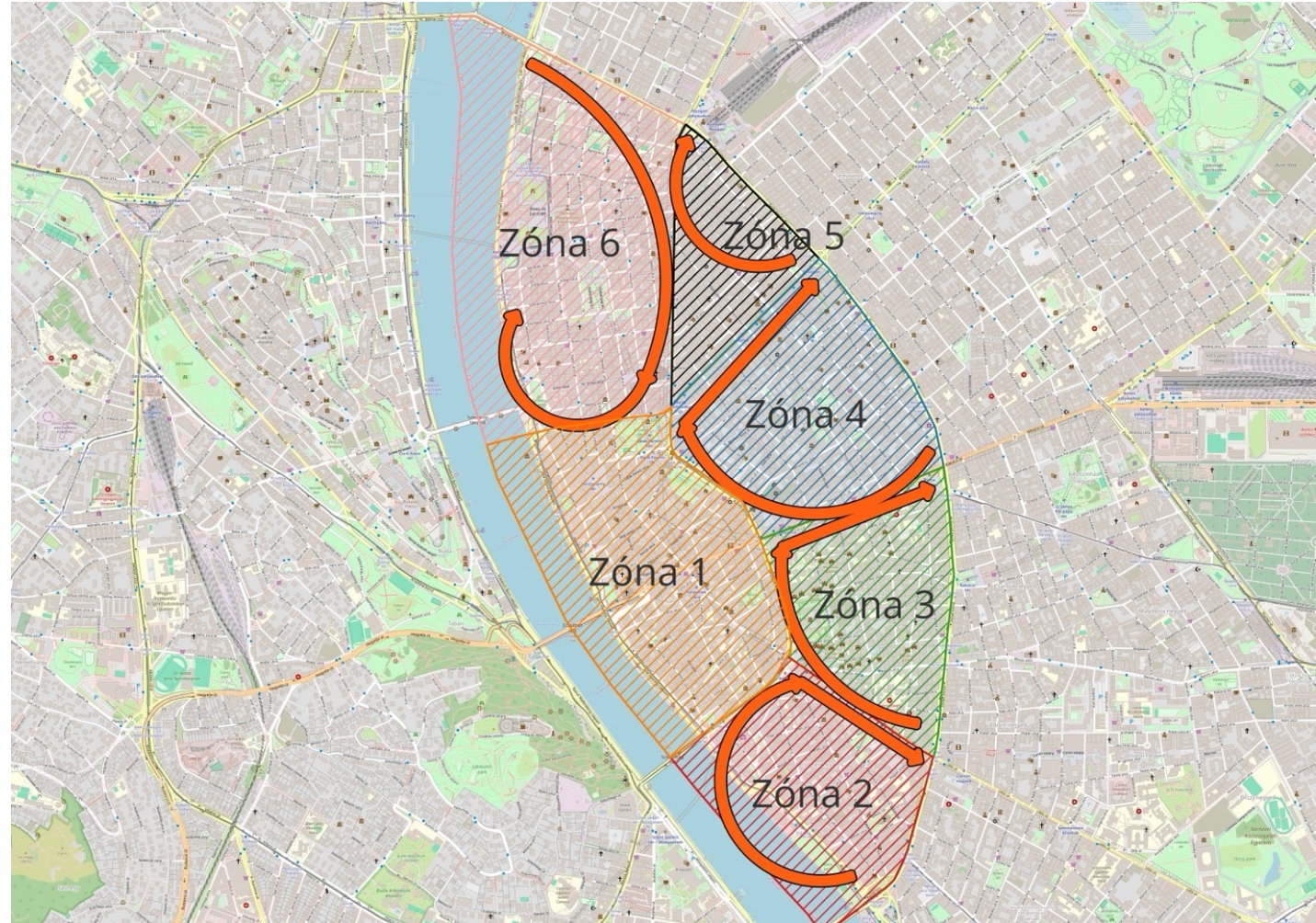
Csak a pesti oldalon történik beavatkozás



Az autómentes zóna a Kiskörúton belüli terület

A zónák majdnem megegyeznek a kerület határokkal, vagyis minden zónát a két körút és két sugárút határol (vagy a Duna)

Zónák közötti átjárhatóság csak a Nagykörúton keresztül



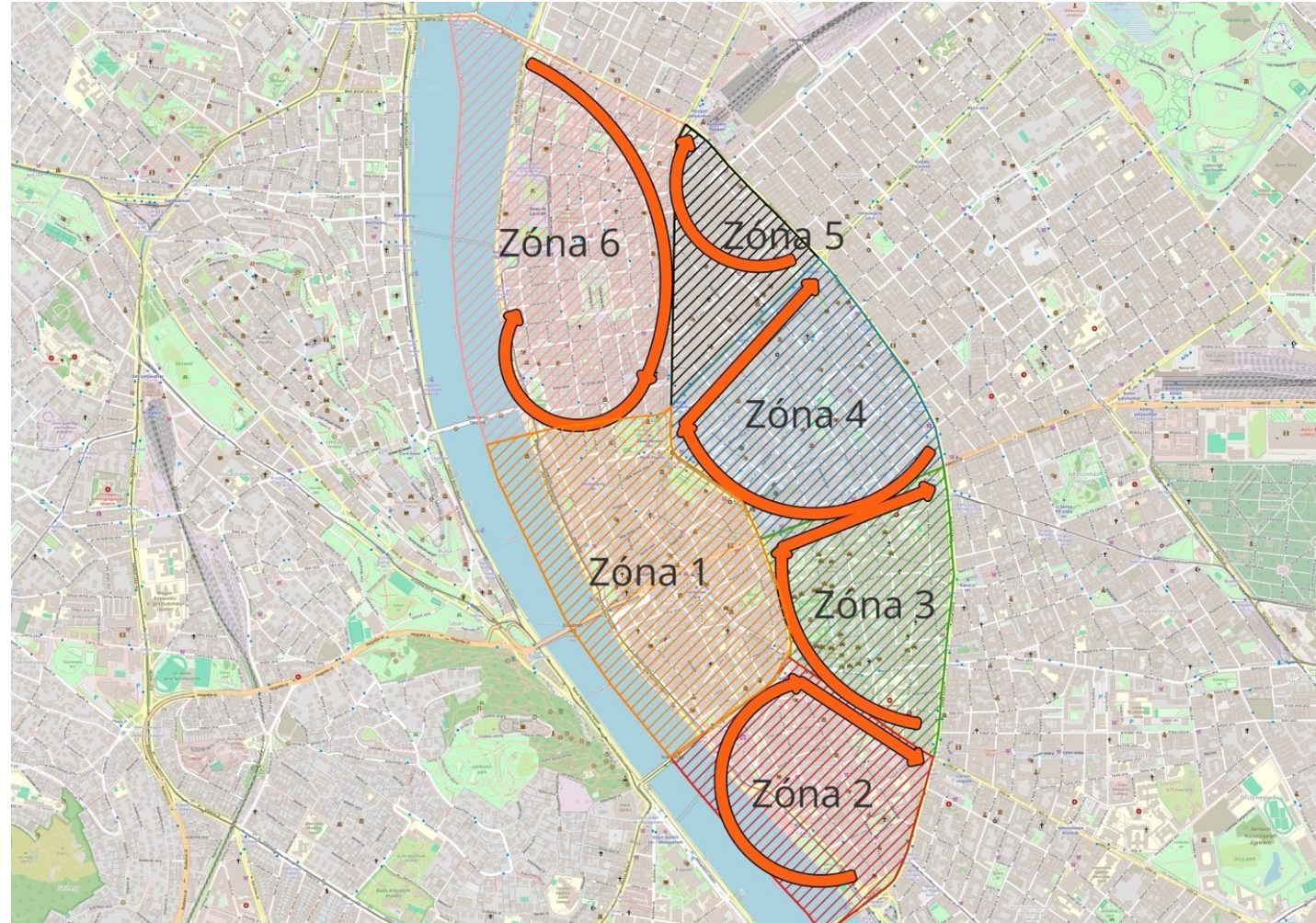
A kialakított Zónák és az új kör-körös forgalmi rend (Forrás: saját készítés)



Személygépjármű-mentes rakpart

Az Erzsébet hídon megmarad a személygépjármű forgalom

A Kiskörúton is megmarad a személygépjármű forgalom, de a végighaladás nem lehetséges



A kialakított Zónák és az új kör-körös forgalmi rend (Forrás: saját készítés)



Zóna 3 – Palotanegyed
(Belső Józsefváros) új
forgalmi rendje
(Forrás: saját készítés)



Igazolja az 1. hipotézist.

Modal split	EFM eredeti	EFM circulation plan	Változás (százalék pont)	BMT cél 2030
Összes személygépjárművel közlekedők száma	36,56%	36,48%	-0,08	20%
Összes közösségi közlekedéssel utazók száma	38,74%	38,75%	+0,01	50%
Összes gyalogosok száma	19,42%	19,49%	+0,07	20%
Összes kerékpárosok száma	5,29%	5,28%	-0,01	10%



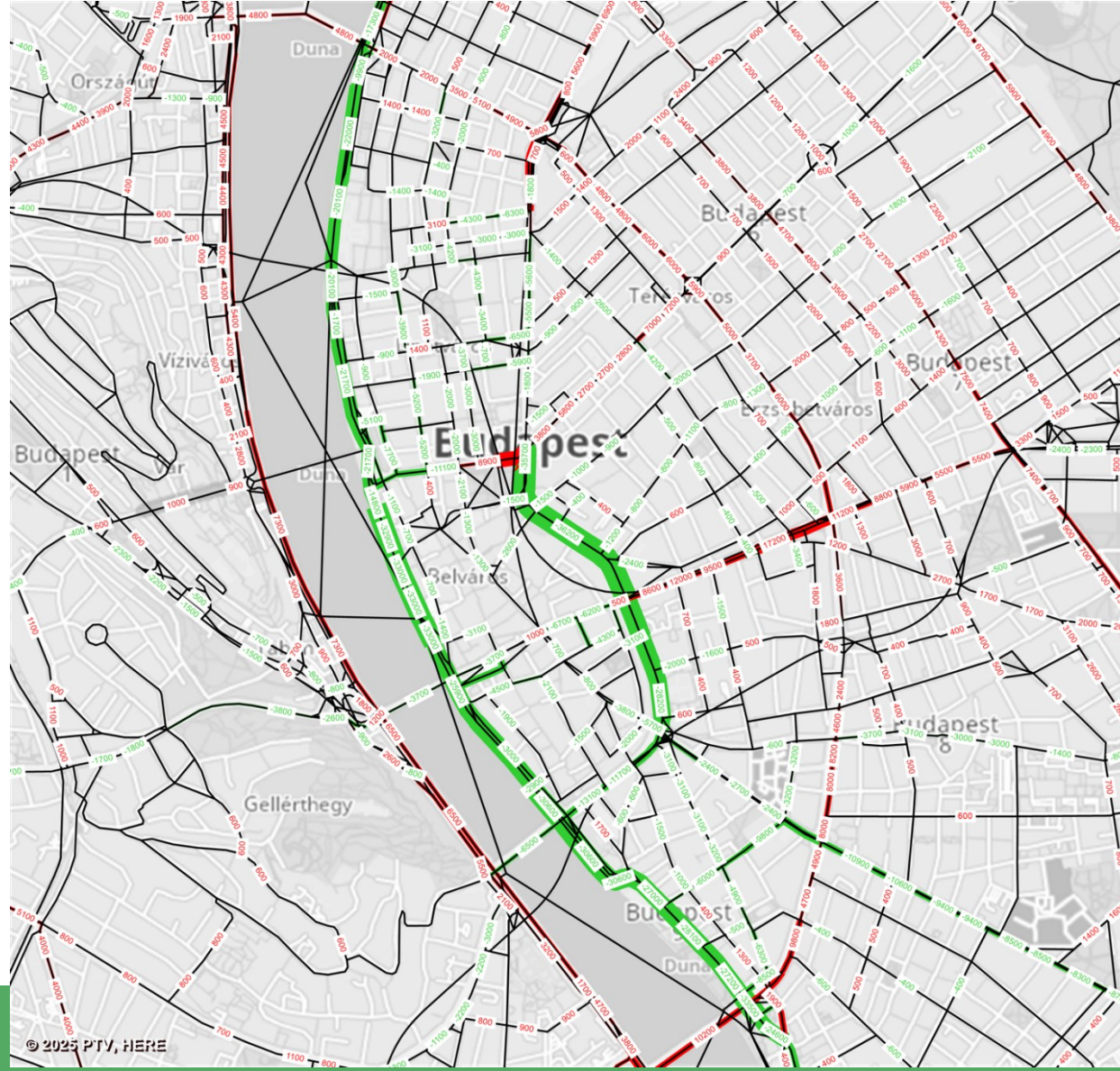
Cáfolja a 2. hipotézist.

Megnevezés	Alapállapot	Circulation Plan	Különbség	Változás
Összes egyéni gépjárművel megtett távolság-személygépjármű (km)	40 782 418 km	40 853 332 km	70 914 km	0,174%
Összes közösségi közlekedési utazási távolság (km)	30 709 414 km	30 647 476 km	-61 938 km	-0,202%
Összes kerékpárral megtett távolság (km)	2 013 452 km	1 992 985 km	-20 468 km	-1,017%

Budapest belvárosi személygépjármű- forgalmának változása



Az új forgalmi rend által
érintett terület
személygépjármű
forgalmának változása
(Forrás: BKK-EFM modell)





Nem történt közösségi közlekedési reform vagy kapacitásbővítés

A modellben forgalom módosított terület mértéke nem elegendő

Az EFM az aktív közlekedési módokat nem tudja teljesen jól modellezni



A beavatkozás lokális szinten segít a fenntartható közlekedési politikai célok elérésében

Viszont a város egészére nézve átfogó közösségi közlekedési fejlesztések nélkül mégsem javasolnám a bevezetését



KÖSZÖNÖM A MEGTISZTELŐ FIGYELMET!

Dóra Csillag
csillag.dora@kti.hu