



MÉRNÖKI ÉS VÁROSRENDEZÉSI
KORLÁTOLT FELELŐSÉGŰ TÁRSASÁG
B U D A P E S T
H-1034 Budapest, Szomolnok utca 14.
telefon: 250-5064 telefax: 250-5066
e-mail: prourbe@prourbekft.hu

BUDAPEST XV. KERÜLET, KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI KONCEPCIÓ FELÜLVIZSGÁLATA


Munkaszám: 12/14.

Dátum: 2014. július

Megbízó: BUDAPEST FŐVÁROS XV. KERÜLET ÖNKORMÁNYZATA

Tervező: PRO URBE MÉRNÖKI ÉS VÁROSRENDEZÉSI KFT.

Ügyvezető igazgató:	Dulicz László
Felelős tervező:	Imecs Anikó
Tervező:	Lukács Linda
Tervellenőr:	Szálka Miklós


Felelős tervező


Tervező


Ellenőr


Ügyvezető

Tartalomjegyzék

1. Bevezetés	3
2. Általános közlekedésfejlesztési célok	3
3. Közúti fejlesztések, útépítés, csomóponti átépítések	9
4. Közösségi közlekedés.....	11
4.1. Autóbusz közlekedés fejlesztése	11
4.2. Köttőpályás közlekedés fejlesztése	12
5. Gyalogos és kerékpáros közlekedés	16
6. Parkolási fejlesztések.....	20
7. Forgalomcsillapítás.....	22
8. Fejlesztési javaslatok	22
8.1. Úthálózat:.....	30
8.2. Csomópont (át)építések	36
8.3. Közösségi közlekedés.....	56
8.4. Gyalogos és kerékpáros közlekedés	62
8.5. Parkolás	67
8.6. Forgalomcsillapítás.....	73
8.7. Egyebek	79
8.8. Kerületet érintő BKK nagyprojektek.....	80

1. Bevezetés

2011-ben a Pro Urbe Kft. elkészítette Budapest Főváros XV. Önkormányzatának megbízásából, a Budapest XV. kerület, Rákospalota, Újpalota, Pestújhely közlekedési koncepciójának és fejlesztésének tervét. A terv készítése során fontos szerepet játszott a helyi lakosok által tapasztalt közlekedési szokások és problémák megismerésére, a helyszíni bejárások, a forgalomszámlálások tapasztalatai, a képviselői észrevételek, az iskolai kérdőíves felmérések eredményei. A közlekedési koncepció az Önkormányzat munkatársaival, az FKF Zrt., a BKV Zrt. és a Főpolgármesteri Hivatal szakembereivel történő egyeztetések alapján készült, majd az elkészült anyag lakossági fórumokon és testületi ülésen is bemutatásra került.

A koncepció a főváros egészét és a kerületet érintő, saját hatáskörben eldöntendő, ill. nagyobb összefüggéseket is átfogó ajánlásokat fogalmaz meg. Ajánlásokat tesz az egyes fővárosi kompetenciába tartozó, de a kerületi érdekeket is súlyosan érintő fejlesztési projektekkel kapcsolatban, valamint a kerületet érintő, konkrét kialakítási kérdésekkel kapcsolatban. A koncepció megállapításai konkrét megvalósításra, szabályozási terv készítésére, továbbtervezésre, nagyobb közlekedési hálózat kerületi álláspontjának megfogalmazására használhatók.

A közlekedési koncepció 15 év távlatában vizsgálja a szükséges beavatkozásokat.

A 2011-ben készült koncepció 7 munkafüzetből állt:

- I. Előzetes vizsgálatok, problémafeltárás
- II. Vizsgálatok
- III. Forgalmi vizsgálatok
- IV. Iskolai kérdőívek feldolgozása
- V. Fejlesztések, beavatkozási javaslatok
- VI. Intézkedési és ütemezési javaslatok
- VII. A koncepció módosításai, kiegészítései

Az eltelt időszakban jelentkező újabb problémák, a terv készítése óta történt változások szükségessé tették a 2011-ben készült közlekedési koncepció felülvizsgálatát.

Jelen feladatunk a felülvizsgálat elkészítése. Tervünk tartalmazza a korábbi közlekedési koncepció V.-VI.-VII. fejezetében szereplő azon fejlesztési elképzeléseket, melyek még ma is érvényesek, kiegészítve az azóta felmerült újabb feladatokkal. Újabb tervezői egyeztetést folytattunk le a BKK Forgalomtechnikai Osztályával, a NIF Zrt. Vasúti Fejlesztési Program Iroda munkatársaival, valamint a Magyar Kerékpárosklubbal.

2. Általános közlekedésfejlesztési célok

A közlekedésfejlesztési elképzeléseket, javaslatokat aszerint csoportosítottuk, rendszereztük, hogy milyen területet érintenek. A felmerülő projektek egy része nem a kerület által javasolt beruházás, nem a kerületben megfogalmazódott elképzelés, hanem egy nagyobb térség, a főváros számára fontos beruházás, ami akár területileg, akár

funkcióját tekintve fontos a kerület számára.

A XV. kerület életében az agglomerációval kapcsolatos átmenő forgalom rendkívül jelentős, ami környezeti teherrel jár. Az átmenő forgalom megállítása a városhatáron, kiemelt közlekedési cél, ez azonban jelenleg megfelelő infrastruktúra hiányában nem lehetséges, hiányoznak a megfelelő méretű P+R parkolók, az eszközváltó csomópontok, a kapacitív közösségi közlekedési hálózatok, a város illetve kerülethatárán.

Hangsúlyosan kell ezért foglalkozni a közösségi közlekedési rendszer fejlesztésével, mely azonban csak minőségi változással és kínálati menetrend nyújtásával tud alternatívát biztosítani ez egyéni közlekedéssel szemben.

A közösségi közlekedés előnyben részesítés révén annak versenyképessége erősíthető az egyéni közlekedéssel szemben. Ennek eredményeként csökkenhet a közutakon tapasztalható forgalmi terhelés, ami környezetvédelmi szempontból igen kedvező hatású.

A város működőképessége érdekében nagyon fontos az egyes területek között hiányzó közúti kapcsolatok pótlása, a közút hálózat fejlesztésével.

Célként kell kitűzni, hogy a közúti forgalmi terhelés csökkentse érdekében a közösségi közlekedésfejlesztés kerüljön előtérbe. Ehhez hozzájárulhatnak a vasúti infrastruktúra fejlesztésére vonatkozó elképzelések is, valamint a tervezett P+R parkolók kiépítése.

A kötöttpályás közlekedés fejlesztésén túl, az autóbusz közlekedés minőségi javulását is el kell érni buszsávok, csomóponti beavatkozások révén.

Hangsúlyosan kell foglalkozni a kerékpáros közlekedés kérdéskörével, hiszen folyamatosan nő a kerékpárt használók száma. A felmérések alapján igény mutatkozik arra, hogy megfelelő kerékpáros infrastruktúra álljon rendelkezésre a kerületi lakosok számára.

Ahhoz, hogy megfelelő, rendszerszinten működő közlekedés jöjjön létre, szükséges a különböző fejlesztések összehangolása. Együtt kell kezelni a közúti, a közösségi és a kerékpáros forgalom igényeit és megtalálni azt az egyensúlyi állapotot, mely a közlekedés minden résztvevőjének kedvező.

Közlekedésfejlesztési javaslatok rendszerezése

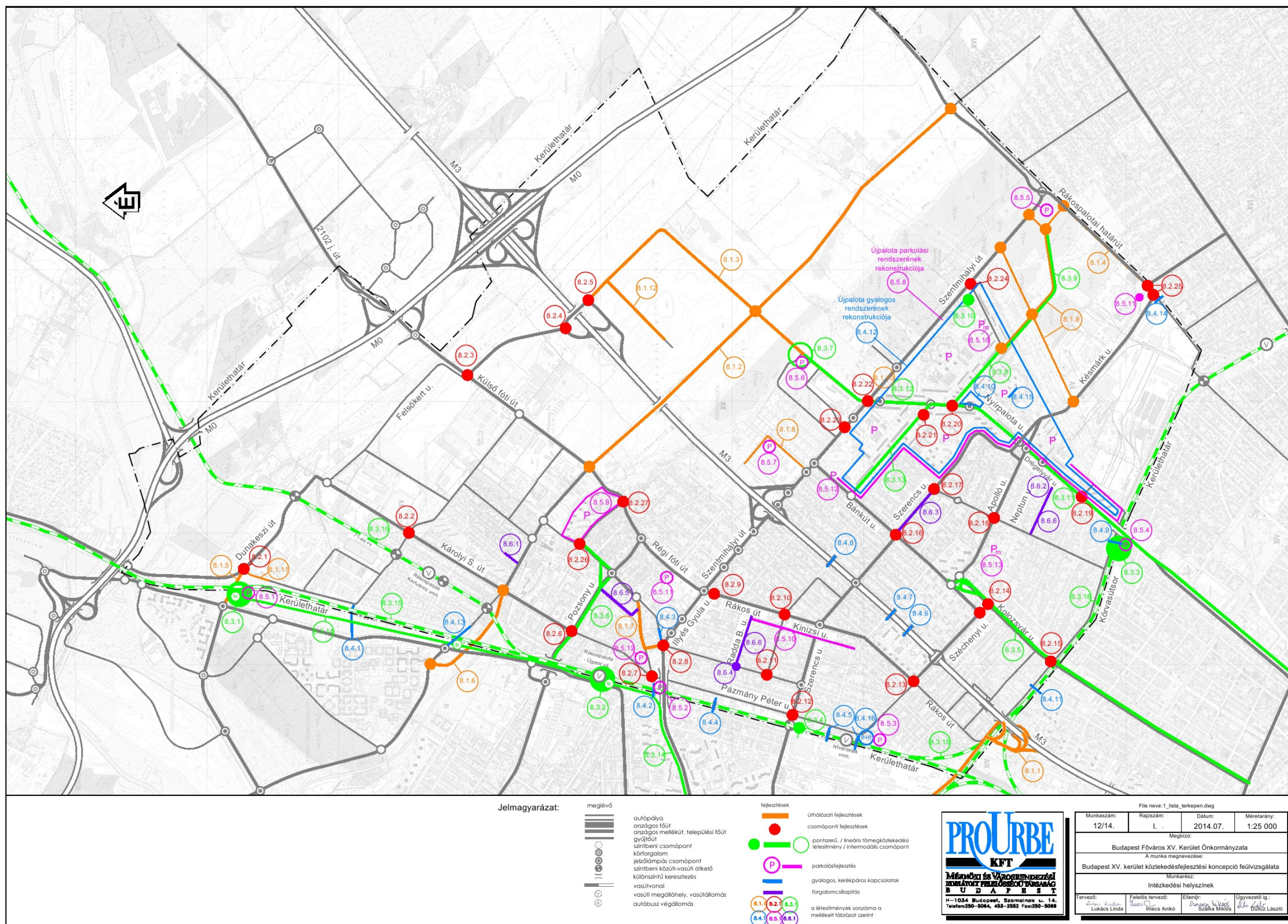
A fejlesztési elképzeléseket, projekt javaslatokat a dokumentáció végén szereplő táblázatokban foglaltuk össze, az alábbi sorrend szerint rendszerezve:

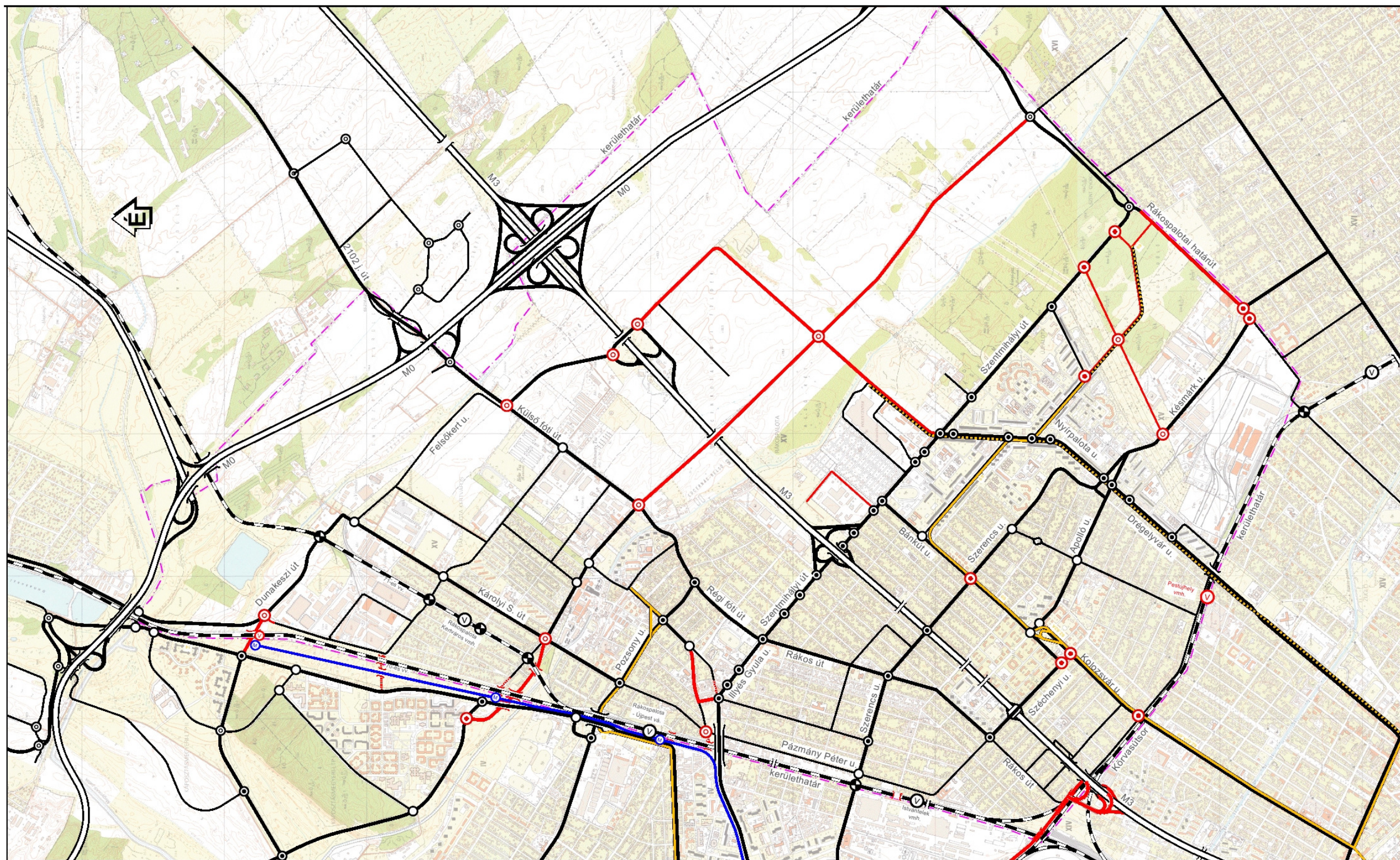
- **1. Úthálózat:** Ebben részben kerültek felsorolásra azok a fejlesztések, melyek lineáris és/vagy térségi kiterjedésűek, azaz egy-egy hosszabb útszakasz rekonstrukcióját vagy új hálózati elem kiépítését igénylik.
- **2. Csomópont (át)építés:** Pontszerű beavatkozások, melyek között jellemzően nem szerepelnek azon csomópontok, melyek egy-egy új útnak a meglévő hálózati elemhez biztosítanak csatlakozást. A beavatkozások lehetnek forgalomtechnikai jellegűek, vagy építéssel járóak. A felsorolásban azok a csomópontok is szerepelnek, melyekre nem készítettünk vázlatot.

- **3. Közösségi közlekedés:** Itt szerepelnek az autóbusszávok kijelölésére, új megállók kiépítésére tett javaslatok, a villamos hálózati fejlesztésekre vonatkozó ajánlások, valamint a vasúti rekonstrukciós fejlesztések és az S-Bahn rendszer kiépítéséhez tartozó munkák is.
- **4. Gyalogos, kerékpáros közlekedés:** Különszintű gyalogos keresztezések akadálymentesítésére, új kapcsolatok kiépítésére tett javaslatok, a lakótelepek rehabilitációjához kapcsolódó gyalogos terek fejlesztései, kerékpárút építések, kerékpártárolók kihelyezése.
- **5. Parkolás:** P+R parkolók helyszíneire és lakótelepek parkoló fejlesztéseire tett javaslatok.
- **6. Forgalomcsillapítás:** Tempo 30-as övezetek, lakópihenő övezetek kialakítása, forgalom csillapítóküszöbök építése.
- **7. Egyéb**
- **8. Kerületet érintő nagyprojektek**

A javasolt projektek helyszíneit a I. tervlapon ábrázoltuk.

Az úthálózat fejlesztések, a közlekedési hálózat a II. tervlapon, a kerékpáros infrastruktúra a III. tervlapon szerepel.



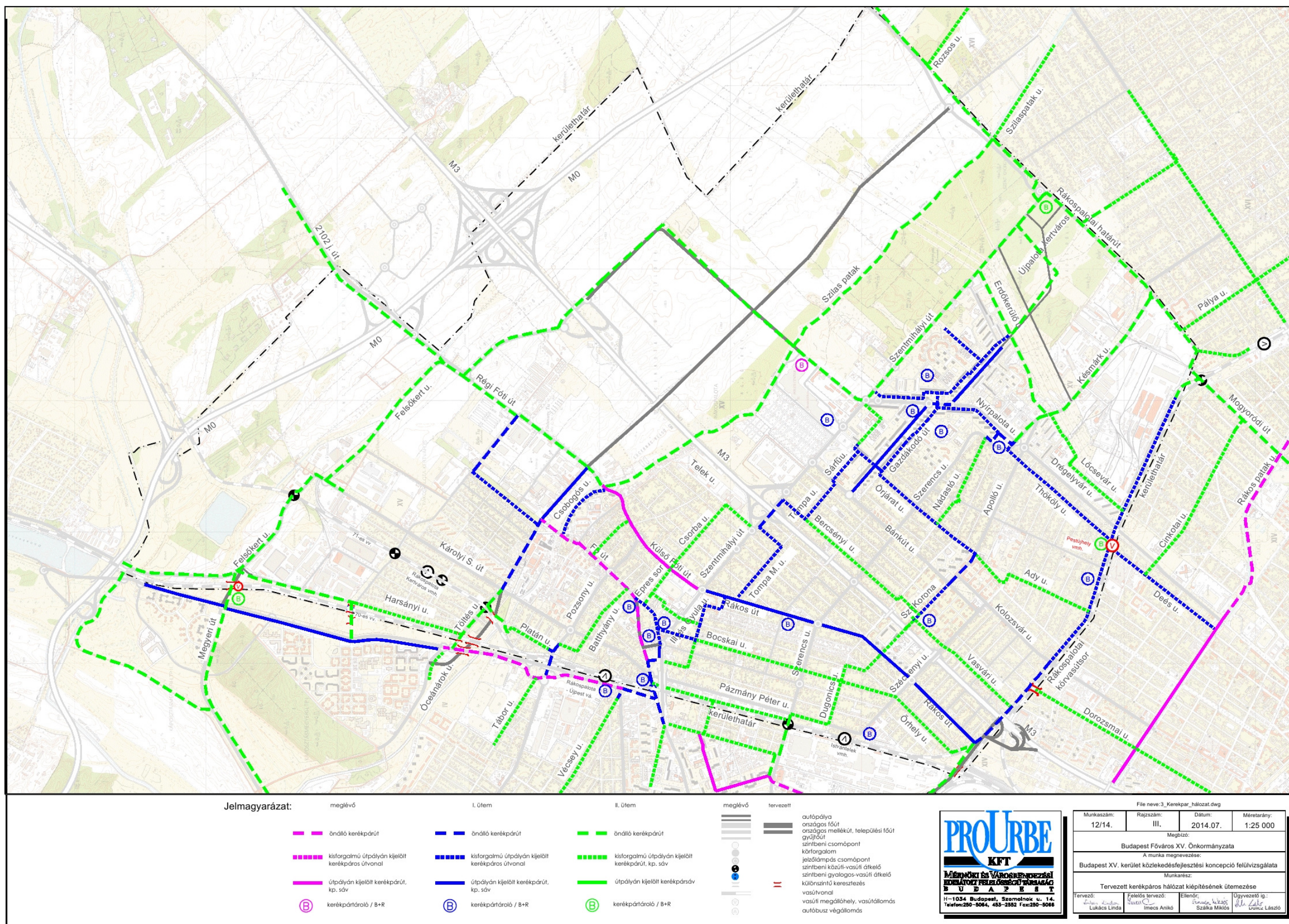


Jelmagyarázat:		meglévő	tervezett	magyarázat
				villamos
				metró, metróállomás
				gyalogos útvonal
				autópálya
				országos főút
				országos mellékút, települési főút
				gyűjtőút
				síntibi csomópont
				körforgalom
				jelzőlámpás csomópont
				síntibi közúti-vasúti átkelő
				síntibi gyalogos-vasúti átkelő

meglévő	tervezett	magyarázat
		különszintű keresztezés
		vasútvonal
		vasúti megállóhely, vasútállomás
		autóbusz végállomás



Munkaszám:	Rajzszám:	Dátum:	Méretarány:
12/14.	II. .	2014.07.	1:25 000
Mégbio:			
Budapest Főváros XV. Önkormányzata			
A munka megnevezése:			
Budapest XV. kerület közlekedésfejlesztési koncepció felülvizsgálata			
Munkakész:			
Tervezett közlekedési hálózat			
Tervező:	Felelős tervező:	Ellenőrző:	Ugyvezető eg.
Lukács Linda	Imecs Anikó	Szalka Miklós	Dulicz László



3. Közúti fejlesztések, útépités, csomóponti átépítések

A kerület mintegy 190 km hosszúságú belterületi közúthálózatának két tulajdonosa: a XV. kerületi és a Fővárosi Önkormányzat.

A közúti közlekedés a budapesti utak zsúfoltságának, a közlekedés károsanyag kibocsátásának első számú okozója, mégis, a közúti közlekedésre szükség van, mert nélkülözhetetlen a város gazdaságának prosperitásához, nélkülözhetetlen a meglévő és az új területek gazdaságba vonásához, szükséges tömegközlekedéssel jól el nem látható területeken a mobilitás biztosításához.

A korábbi közlekedésfejlesztési koncepció a 2011-es forgalomszámlálási adatok alapján megvizsgálta, hogy 15 éves távlatban milyen forgalmi viszonyok várhatók a kerület közúthálózatán, ha a jelenlegi úthálózaton nem történik hálózati fejlesztés és keresztmetszeti változás, akkor mekkora forgalom várható 2026-ban. A számítások szerint 2026-ra a 2011-es évhez képest mintegy 22%-os forgalomnövekedés prognosztizálható, ami bizonyos útszakaszokon jóval a kapacitást meghaladó forgalmat jelent. Kritikusként tekinthető az M3-as autópálya fővárosi bevezető szakasza, a Külső főti út, a Szentmihályi út (Asia Center és a Rákospalotai határút között), a Drégelyvár utca, a Késmárk utca és a Rákospalotai határút.

A közúthálózat fejlesztésénél nagyon fontos a Körvasúti körút déli és északi (Duna-hidakkal együttes) szakaszainak megvalósítása, a belső hidak tehermentesítése, a budai hegyvidékről érkező forgalom kihúzása.

Nem cél, a kerületi utak keresztmetszeti bővítése, amivel tovább terhelnénk a közúthálózatot, így nem javasolt a Szentmihályi út 2x2 sávossá bővítése az Asia Center és a Rákospalotai határút között, helyette a Pesti külső kerületeket összekötő út kiépítése a célszerű.

Javasolt közúthálózati fejlesztések:

- Körvasút menti körút (M3 autópálya - Jégtörő utca között, Aquincumi híddal; 4,6 km) kiépítése, M3-as csomópont kiépítése.
- Pesti külső kerületeket összekötő út létrehozása a Régi főti út és a Rákospalotai határút között, csomóponttal a Rákospalotai határút - Szlovák út találkozásában (2x1 sáv, 9,3 km);
- Nyírpalota út északi meghosszabbítása két ütemben (Szentmihályi út és M0 között; 3,3 km);
- Rákospalotai határút felújítása a Szentmihályi út és a Rákóczi út között.
- Felsőkert utca – Dunakeszi út útvonal meghosszabbítása a Megyeri útig és a Megyeri út-M3 között, teljes hosszában alsórendű közúti paraméterekkel való kiépítése.
- A Töltés utca – Közvágóhíd utca – Mogyoród utca vonal, gyűjtő úttá fejlesztése. Újpest irányú, külön szintű átvezetés megépítése a szobi vasútvonal felett.

- A Hubay Jenő térre, a Bácska utcára kiterjedően is közlekedési rendezési terv és tanulmány készítendő. A szabályozási terv szerint az ABC bontásra kerül, a Deák Ferenc utca szélesítendő. Körforgalom kialakítását külön forgalmi tanulmánynak kellene vizsgálnia. A Bácska utca sétálóutcává alakítandó.
- Újpalota – Parkvárosban, területfejlesztés esetén úthálózat fejlesztés szükséges, csomópontok kiépítésével együtt.
- *Jelzőlámpás csomópontok kiépítése:*
 - Széchenyi út – Kolozsvár u. csp.
 - Kolozsvár u. – Rákospalotai körvasútsor csp.
 - Drégelyvár u.- Molnár Viktor u. csp.
 - Énekes u.- Fő u. – Kossuth u. – Csobogós u. csp.
 - Szerencs u. – Bánkút u. csp.
 - Apolló u. – Pestújhelyi út csp.
 - Rákospalotai határút – Rákóczi út – Késmárk u. csp.
- *Körforgalmak építése:*
 - Harsányi Kálmán u. – Dunakeszi út csp.
 - Felsőkert utca - Külső Főti út csp.
 - Városkapu u.- M3-as autópálya északi csp.
 - Városkapu u.- M3-as autópálya déli csp.
 - Sződliget u. – Fő út csp.
 - Károlyi Sándor út - Közvágóhíd utca csp.
- A Rákos út, Fő út, Pestújhelyi út, mint hajdani bevásárló utcák revitalizációjának közlekedési szempontból vett elősegítésére részletes forgalmi vizsgálat készítendő. Egyre nagyobb szerephez kell juttatni a színvonalas gyalogos, kerékpáros forgalomnak ezen útvonalon. A Rákos úton ahhoz, hogy a parkolás és a kerékpáros sáv továbbvezetése elférjen egymás mellett, újra kell gondolni a keresztmetszet kialakítását. Szélességi értelemben a hely rendelkezésre áll, forgalomtechnikailag kell az útszakaszt újrendezni.
- A lakossági észrevételek során egyirányúsításokra vonatkozó javaslatok merültek fel, az erre vonatkozó döntésekhez részletes forgalmi vizsgálatok szükségesek.
- A Wesselényi utca és a Szentmihályi út közötti hiányzó zajvédő fal kiépítés szükséges.
- Mézeskalács tér rendezésére tanulmányterv készítendő.
- Forgalmbiztonsági felülvizsgálat szükséges a Károly Róbert Általános Iskola környezetében és a Töltés utcai átjáróhoz.
- A Sóder-gödör u. lakótelep úthálózatának és közlekedési rendjének átszervezése.
- Felmerült az igény a Kazinczi utca forgalmi terhelésének csökkentésére, az átmenő forgalom kitiltására. A Pozsonyi utca – Kazinczi utca hálózati szerepköre ezt nem teszi lehetővé. Az útvonal települési főút szerepet tölt be, autóbusz közlekedés bonyolódik rajta.

4. Közösségi közlekedés

4.1. Autóbusz közlekedés fejlesztése

A közösségi közlekedés előnyben részesítése a következő módon biztosítható:

- autóbuszsávok kialakításával;
- jelzőlámpák átprogramozásával (bejelentkezési lehetőség biztosítása);
- csomóponti előnyben részesítéssel (pl. buszsilip, előnyítás).

Autóbusz forgalmi sáv létesítése indokolt, ha a csúcsórai forgalomban a közösségi közlekedés intenzitása 30 autóbusz/irány vagy 12 óra alatt 400 autóbusz/12 óra/irány értéket meghalad.

Utasforgalmi kritérium: a közösségi közlekedési külön sávon szállított utasok száma 1,5-szerese a többi forgalmi sávon, személygépkocsin közlekedő személyek számának.

A vizsgálati munkarész alapján utasforgalmi szempontból a következő útszakaszok a legterheltebbek:

- Drégelyvár utca – Nyírpalota út
- Erdőkerülő utca – Zsókavár utca – Páskomliget utca;
- Kolozsvári utca – Mézeskalács tér – Bánkút utca;
- Szentmihályi út (Bánkút utca – Hubay Jenő tér között) – Árpád úti felüljáró;
- Bácska utca – Fő út;
- Rákos út;
- Eötvös utca;
- Szódliget utca – Pozsony utcai aluljáró.

Csomóponti előnyben részesítés:

Jelzőlámpás csomópontokban lehetőséget lehet teremteni arra, hogy az azon áthaladó autóbuszok számára a közúti forgalom többi résztvevőjével szemben előnyt biztosítsunk.

Az előnyben részesítés alapvetően két módon lehetséges:

- bejelentkezéssel;
- BUSZ feliratú kiegészítő jelzővel.

Javasolt helyszínek:

- Szentmihályi út (Pöltenberg Ernő utcánál)
- Bánkút utca (Szentmihályi út felé)
- Dembinszky utca – Rákos utca

4.2. Kötőpályás közlekedés fejlesztése

4.2.1. Villamos közlekedés

A XV. kerület területén jelenleg a Kolozsvári utca – Mézeskalács tér – Bánkút utca – Páskomliget utca – Nyírpalota út – Zsókvár utca útvonalon, valamint a Pozsony utca – Fő úton található villamos vonal, melyeken az alábbi viszonylatok közlekednek:

- 12: Angyalföld kocsiszín – Rákospalota, Kossuth utca
- 62: Örs vezér tér – Rákospalota, MÁV-telep
- 69: Mexikói út – Újpalota, Erdőkerülő utca

Infrastrukturát tekintve a Bánkút utcai pálya állapota a legkedvezőbb. Itt 2002-ben történt rekonstrukció, mely során a nagypaneles pálya helyére rugalmas alátámasztású ún. RAFS-rendszerű felépítmény épült.

A Kolozsvári utcában rendkívül rossz állapotban van a nagypaneles felépítményű pálya, emiatt a villamosok csak csökkentett sebességgel képesek közlekedni, ennek következtében az eljutási idő is nagyobb.

A Páskomliget utca – Nyírpalota utca – Zsókvár utca útvonalon zárt, zúzottköves pálya található. A teljes szakaszon középvezetésben, széles zöldsávban fut a nyomvonal. Jövőbeli pályarekonstrukciók során javasolt a folyópályás szakaszokon füvesített vágányzónát kialakítani. Ez környezetvédelmi szempontból is kedvező, hiszen csökkenhet a zajterhelés, másrészt városképi, esztétikai szempontból is jó összhatóst mutat. Nem utolsó sorban ezzel is hozzá lehet járulni a lakótelepek rehabilitációjához.

A Pozsony utca – Fő út útvonalon közlekedő 12-es villamos viszonylat pályája is leromlott műszaki állapotú. A Pozsony utcai aluljáróban a közúti gépjármű forgalom is a villamossíneken bonyolódik le, így itt a nagypaneles felépítményű pálya fokozott igénybevételnek van kitéve. A Pozsony utca és a Kajár utca között egy rövid szakaszon zárt, zúzottköves rendszerű vágány található.

A vágányfelújításokkal egy időben javasolt a megállóhelyi peronok átépítése is. Biztosítani kell a megfelelő szélességű peronokat, melyek lehetőség szerint 2,30 méternél keskenyebbek ne legyenek. A peronok közötti forgalmi sáv felőli oldalánál hajlított csőkorlátok elhelyezése javasolt. A peronok akadálymentes megközelítését biztosítani kell (rámpa, taktilis vezetősáv, süllyesztett szegély, jelzőlámpás csomópontnál hangjelzéssel is).

A vizsgálatok alapján a Drégelyvár utca – Nyírpalota út a leginkább terhelt, autóbusszokkal kiszolgált közlekedési tengely. Az utasforgalom a reggeli csúcsban 4212 fő/irány, délutáni csúcsban 3408 fő/irány. A sűrű követés ellenére is a járatok csúcsidőben zsúfoltak.

Az egyes közösségi közlekedési üzemágak javasolt alkalmazási területeit a dinamikus teljesítőképesség határozza meg. Az ÚT 2-1.212:2009 Útügyi műszaki előírás az alábbi utasforgalmi terhelés szerinti eszközválasztást javasol:

Üzemág	Utasforgalom a nagyobb forgalmú irány mértékadó keresztmetszetén, utas/óra	
	Alsó határ	Felső határ
Gyorsvasút	15 000	40 000
Közúti gyorsvasút	6 000	12 000
Közúti vasút (villamos)	4 000	10 000
Autóbusz, trolibusz	1 000	5 000

A Drégelyvár utcában javasolt a kötöttpályás közösségi közlekedési üzem bevezetése. Ez lehetővé teszi nagyobb befogadóképességű járművek közlekedtetését is. Így elérhető, hogy ugyan azonos követéssel, de kevésbé zsúfoltan járjanak a járművek.

A főváros hosszú távú tervei szerint a 4-es számú metróvonal II. szakasza a Baross tértől a Bosnyák térig tartana, majd a III. szakasz (Kelenföldi pályaudvar – Madárhegy) kivitelezése után, a IV. szakaszban a Bosnyák tértől folytatódna a nyomvonal a Pólus Centerig. Ismerve azonban az I. szakasz megvalósításának körülményeit, rövid időn belül nem várható a további szakaszok megépítése.

A főváros fejlesztési terveiben a felszíni kötöttpályás kapcsolat kiépítése szerepel, az Astoria és Újpalota között. A tervezett villamos vonal a XV. kerületben a Drégelyvár utca – Nyírpalota utca útvonalon haladva érne el a Szilas-parkot, ahol végállomásozna. A belvárosból induló villamos vonal, a Rákóczi út – Thököly út nyomvonalon halad, majd a Bosnyák tér után Csömöri úton vezet tovább. A Körvasutat külön szintű műtárggyal keresztezve a Drégelyvár utcán halad tovább. A Zsókavár utca és a Páskomliget utca között fonódik a 69-es villamos meglévő pályájával, majd a Nyírpalota úton vezet tovább a középső zöldsáv területén a Pólus Centerig.

4.2.2. Vasúti közlekedés

A XV. kerületet két oldalról is vasútvonalak határolják. A zuglói oldalon a Körvasút, míg az újpesti oldalon a 70-71. számú vasútvonal. A vasútvonalakon a meglévő állomások és megállóhelyek távol esnek a nagy lakossűrűségű lakóterületektől. Emiatt és a városrész-széli elhelyezkedésük miatt a vasút kevésbé tud hatékonyan részt venni a kerület közlekedésében.

A Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. beruházásában várhatóan 2015-ben megkezdődik a 70-es és a 71-es vasútvonalak felújítása. A tervek elkészültek, engedéllyel rendelkeznek, a munkálatok várhatóan 2018-ban fejeződnek be.

A beruházás keretében a Nyugati pályaudvartól a Rákospalota - Újpestig terjedő szakaszon megújul Istvántelek és Rákospalota - Újpest állomás, továbbá a jelenleg kielégítő városi kapcsolatokkal nem rendelkező Rákosrendező állomás utasforgalmát a tervek szerint a Hungária körút térségében létesülő új megállóhely veszi át.

Istvántelek megállóhelyen az I. ütemben a vasútvonal kapacitásának növelése érdekében új vasúti vágány is létesül (Rákosrendező és Rákospalota - Újpest vasútállomások között). Emellé épül fel az új, szélső fekvésű, sk+30 cm magas peron. Felújítják a Dembinszky utcánál lévő gyalogos felüljárót, a Dugonics utcai felüljáró

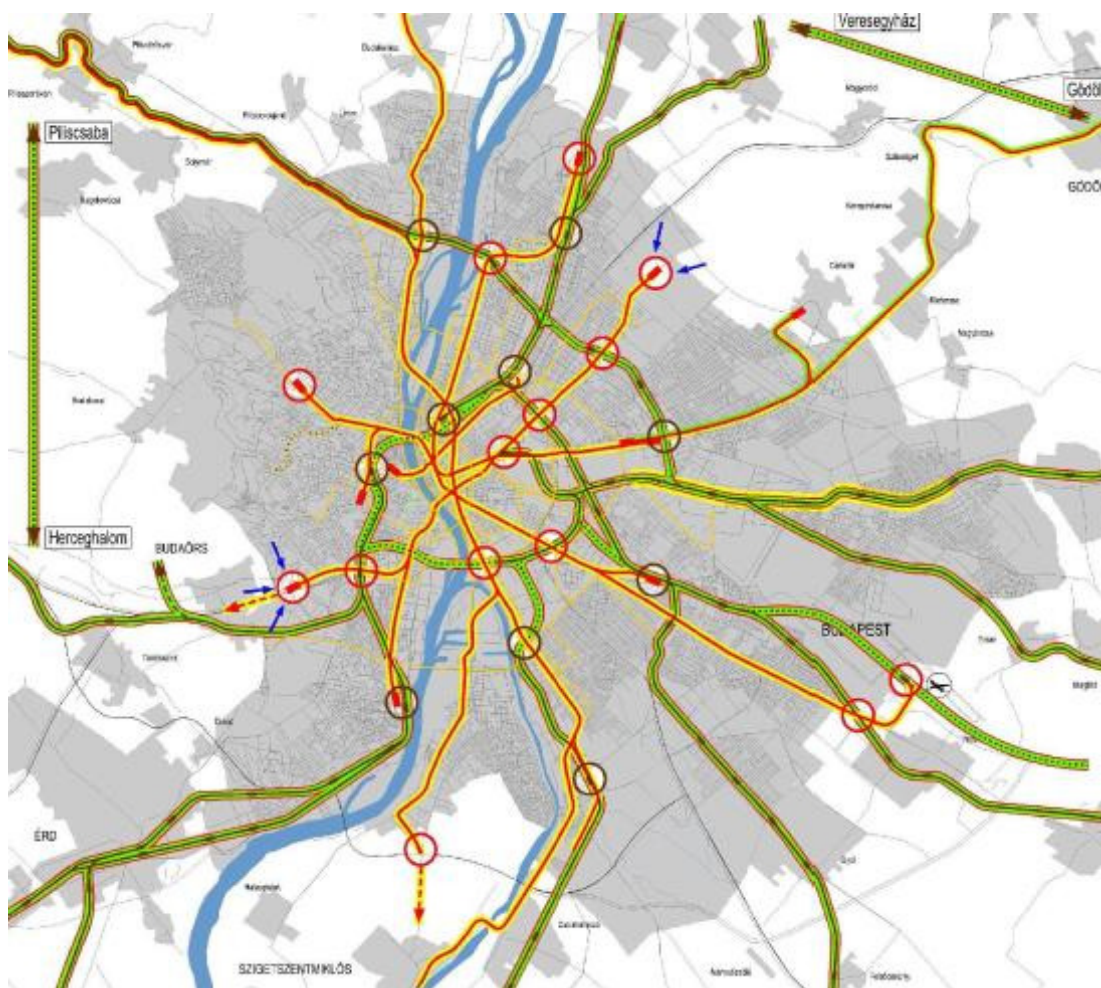
elbontásra kerül, helyette gyalogos aluljáró épül, melyhez liftet is építenek, hogy megteremtsék az akadálymentes közlekedés feltételeit.

Rákospalota - Újpest állomáson két darab 250 méter hosszú, sk+ 55 cm magas, térkő burkolatú peron épül, melyek perononként két-két vágányt szolgálnak ki. Az állomáson meglévő gyalogos felüljáró elbontásra kerül, helyette aluljáró létesül. Az akadálymentesítést itt is liftekkel oldják meg. Az újpesti oldalon 239 férőhelyes P+R parkoló, és 40 férőhelyes B+R kerékpártároló kerül kialakításra. Ehhez kapcsolódóan az Árpád úti felüljáró alatt felszámolt piac helyén is P+R parkoló létesítendő, elsősorban a kerületi lakosok számára, ahonnan rövid gyaloglással elérhető lenne a vasútállomás. A palotai oldalon végig zajvédő fal épül.

Káposztásmegyeren új vasúti megállóhely tervezett, várhatóan 2020 utáni megvalósulással, mindkét oldalon P+R és B+R kerékpártárolók építésével, a BKV és a Volánbusz autóbuszai számára végállomás létesítésével. I. ütemben a 14-es villamos nyújtana további ráhordást az új megállóra. Közép vagy hosszú távon a 3-as számú metróvonal Újpest - Központtól történő meghosszabbított nyomvonalának is itt lenne a végállomása. Az új megállóhelyhez Rákospalota - Kertváros felől is biztosítani kell BKV autóbuszos ráhordást.

Teljes körűen korszerűsítik a Rákospalota - Újpest – Veresegyház – Vác vasútvonal pálya-infrastruktúráját is. A jelenlegi óránként 60 kilométeres sebességet egyes szakaszokon 80–100 kilométerre növelik, aminek nyomán a menetidő Budapest és Vác között mintegy 20 perccel csökken. A kapacitáshiány és a zavarérzékenység enyhítésére több helyen második vágány létesül. Így ezen a vonalon is növelhető a járatsűrűség, amely révén Rákospalota - Kertváros jobb vasúti elérhetőséget kap. Rákospalota - Kertváros megállóhelyen 160 méter hosszú, 55 cm magas, a korszerű járművek padlószintjével megegyező magasságú peron épül szintbeli megközelítéssel. A megállóhelyen új P+R parkoló és kerékpártároló tervezett.

A 70-es és a 71-es vasútvonal rekonstrukciója egyúttal a Budapesti Elővárosi Vasúthálózat Fejlesztési Projektet is szolgálja.



A tervezett budapesti S-Bahn hálózat egy lehetséges verziója

Az **S-Bahn közeledés** bevezetése esetén a Körvasút újra utasforgalmi szerepet kapna a Budapesten belüli közlekedésben. Az ehhez szükséges folyópályás fejlesztéseken kívül vizsgálat tárgyát kell képeznie, hogy hol lehet további új megállóhelyeket kialakítani, amelyek révén a területi lefedettség, a vasút elérhetősége jelentősen javulhat. A BKRFT-ben is szerepel, hogy a korábban elbontott Pestújhely vasúti megállóhely újbóli kiépítése esetén a XIV. és a XV. kerület vasúti elérhetősége is javulna. A Drégelyvár utca folytatásában lévő közúti felüljáró felől gyalogos kapcsolat is biztosítható lenne. A Drégelyvár utcában tervezett kötőpályás viszonylat számára itt mindenféleképpen szükséges megállóhelyet kialakítani, hogy az átszállás biztosított legyen a vasút felé.

A belváros felől a meglévő felüljáró alatt visszafordulva lehetne elérni az új körutat. Erre a megoldásra azért van szükség, mert hossz-szelvényileg csak így biztosítható, hogy az indirekt csomóponti ágat a vasúti vágányok felett át lehessen vezetni. A Körvasút menti körút felől az M3-as autópálya városból kifelé vezető oldalára szintén egy indirekt csomóponti ágon lehetne eljutni. A meglévő autópálya-bevezető felüljárójának megkerülése miatt van szükség erre a vonalvezetésre.

4.3. Közösségi közlekedést érintő ajánlások:

- A MÁV 70 és 71. számú vasúthálózata rendkívül gyors eljutást biztosít a kerület számára a belvárosba. Ezért a térségben a IV. kerület Megyeri út térségében építendő vasúti megálló mellett, Rákospalota Újpest vasútállomás, valamint Istvántelek megállóhely térségében, nagyságrendjében eltérő intermodális csomópontok létesítése, az autóbusz hálózati „ráhordás” megoldásával.
- A Közlekedési Koncepció egyértelmű állásfoglalással támogatja a Ferihegyi repülőtér és Nyugati pályaudvar közötti vasúti összeköttetés a XIV. kerülettel közös megállóhelyét a Körvasútsoron.
- Az M4 metróvonallal kapcsolatban a koncepció véleménye szerint a Bosnyák tértől nem lehet számolni metróvonalat indokló forgalmi terheléssel, így egyértelmű a belvárosból induló, a Thököly úton, Csömöri úton, Nyírpalota úton, majd a Szentmihályi utat keresztező gyorsvillamos iránti fejlesztési igény. E gyorsvillamos vonal kiépítése feltétele volna a Pólus Center II. ütemű nagyarányú fejlesztésének.
- Lényeges kötőtpályás fejlesztési elem a 69. villamos meghosszabbítása a Szentmihályi út és Rákospalotai határút csomópontjának térségéig. Ezt a területfejlesztési tervekkel együtt kell előkészíteni.
- 14-es villamos végállomás és megállóí gyalogos megközelítését segítő vasúti átvezetések (Székely E. utca, Töltés utca) kialakítása.
- Újpest – Rákospalota vasútállomásnál intermodális csomópont létesítése (elővárosi vasúti megálló, kiskereskedelmi egységek).
- Istvántelek állomás közlekedési kapcsolatait javítani kell, javasoljuk ennek tanulmányterv szinten történő vizsgálatát.
- A koncepció egyértelműen állást foglal a 7-es, 173-as autóbuszok Pólus Center II. térségi meghosszabbítása mellett. A jelenlegi buszvégállomás áthelyezhetőségét a Pólus Center északi részén vizsgálni kell, a meglévő buszvégállomás területének más célú felhasználásával együtt.
- Erdőkerülő utcai buszvégállomás forgalmi rendjének felülvizsgálata javasolt.

5. Gyalogos és kerékpáros közlekedés

A gyalogos és kerékpáros közlekedés zavartalan bonyolódásában problémát jelent az M3-as autópálya bevezető szakaszának, és a kerületet határoló vasútvonalaknak a keresztezése. Az autópályát biztonságosan csak a Körvasútsor utcánál, a Rekettye utcánál és a Szentmihályi útnál lévő felüljáró alatt lehet keresztezni. Fentiekén kívül csak gyalogos felüljárók találhatóak, amik csak lépcsővel használhatók. Ezeken kerékpárral átkelni nem kényelmes, hiszen a felüljárók egyik végén fel, a másik végén le kell cipelni a bicikliket. A Széchenyi utcai közúti felüljáró pedig keskeny arra, hogy azon még kerékpárral is át lehessen kelni. Javasoljuk legalább a Szent Korona útjánál lévő gyalogos felüljáró átalakítását oly módon, hogy az kerékpárral is

használható legyen.

A 70-es vasútvonalon az Árpád úti felüljáró mellett található egy szintbeli gyalogos átkelőhely, melyet a kerékpárosok is használnak, mert így szintvesztés nélkül lehet átkelni a vágányokon. A vasútfejlesztés keretében ezt az átkelőt gyalogos aluljáróval tervezik kiváltani.

Kedvező lenne, ha az újpesti Tavasz utcához kapcsolódóan a meglévő gyalogos felüljáró kiváltásra kerülne gyalogos-kerékpáros aluljáróval.

A Töltés utcánál tervezett közúti aluljáróhoz kapcsolódóan biztosítani kell a kerékpáros átkelést a 70-es és 71-es vasútvonalak alatt.

A körvasút mentén a Thököly útnál a meglévő szintbeli gyalogos átjáró helyére is gyalogos-kerékpáros aluljárót javasolunk, kapcsolódva az ide tervezett vasúti megállóhelyhez.

Új aluljáró kialakítása javasolt a zuglói Dorozsmai utca vonalában is.

A gyalogos és kerékpáros közlekedés elősegítésére fontos a meglévő felüljárók felújítása, akadály mentesítése és új gyalogos-kerékpáros kapcsolatok biztosítása, új aluljárók építésével.

Meglévő felüljárók akadálymentesítése:

Tavasz utcai felüljáró

Istvántelek vasúti megálló, Dembinszky utcánál

Szent Korona útnál lévő

Wesselényi utcánál lévő

Arany János utcánál lévő

Új aluljárók építése:

Székely Elek utca vonalában

Fő út vonalában

Istvántelek vasúti megálló, Dugonics utcánál

Thököly utca vonalában

Csajág utca vonalában

A gyalogos közlekedés szempontjából az iskolák környékének közlekedési viszonyai külön figyelmet érdemelnek. A 2011-ben készült közlekedési koncepció kérdőíves felmérése egy ilyen irányú továbbgondolkodáshoz kívánt alapot szolgáltatni.

Az iskolák környezetében keverednek az általános utcai közlekedéshez és a speciálisan az iskolába járáshoz köthető mozgások, funkciók. A speciálisan az iskolához kapcsolódó közlekedési funkciók, hogy:

- gyalogosan érkezik a gyermek (és kísérő),
- tömegközlekedéssel érkezik a gyermek (és kísérő),
- személygépkocsival, a szülők hozzák a gyermeket, majd rövid megállás, kiszállás után a jármű továbbhalad,

- személygépkocsival, a szülők hozzák a gyermeket (a szülő bekíséri az iskolába a kisiskolást, a jármű addig parkol az iskola előtt, vagy a közelében),
- kerékpárral érkezik a gyermek,
- pedagógusok parkolása.

Bonyolítja a sokféle mozgást, hogy az iskolába történő megérkezés reggel kb. 7.30 - 7.50 között, időben nagyon koncentráltan bonyolódik le.

Az iskolák környékén meg kell teremteni a biztonságos gyalogos közlekedés feltételeit, hogy az egyedül közlekedő gyermekek is problémamentesen tudjanak hazáig, ill. az iskolába jutni. Gondolni kell azokra is, akik közösségi közlekedési eszközt használnak. Az ő esetükben az iskola és a legközelebbi megálló közötti útszakaszt kell biztonságossá tenni. Az iskolák környékén célként kell kitűzni, hogy az autók csak mérsékelt sebességgel közlekedjenek. Ezt vagy fizikai eszközökkel (sebességcsökkentő bordák, út szélén elhelyezett növénydézszak) vagy fix telepítésű sebességmérő műszerek elhelyezésével lehet elérni.

Nagyon fontos a lakótelepek gyalogos tereinek rendezése valamint a városközponti funkciót betöltő terek rendezése, felújítása.

- Újpalota fő gyalogos tengelyeinek kijelölése, a lakótelep egészére vonatkozó tanulmány keretében.
- A Rákospalotai városközpontban felmerül a Széchenyi tér forgalom csillapítása, itt kisebb gyalogos zóna kialakítása. Az Epres sor - Fő út összekötésével létrejöhethet a forgalommentes Széchenyi tér és a Bácska utca forgalomcsillapítására is sor kerülhet.

A villamosmegállóknál, villamos végállomásoknál, gyalogátkelőhelyeknél a hiányzó védőkorlátok pótlása, esetenként új korlátok kihelyezése szükséges (pl. a Bánkút utca - Szentmihályi út csomópontban, a Beller Imre utca - Illyés Gyula utca kereszteződésében, az Illyés Gyula utcán a Bocskai utca és a Hubay Jenő tér között az Önkormányzat oldalán, az Erzsébet királyné útja felől érkezve a Kolozsvár utcai piac melletti gyalogos-átkelőhelynél).

Veszélyesebb gyalogátkelőhelyeknél sárga villogó jelzés telepítésével kell felhívni a gépjárművezetők figyelmét a gyalogosforgalomra (pl. Beller Imre utca - Illyés Gyula utca kereszteződésében).

Megvizsgálandó, hogy a jelenleg sárga villogó figyelmeztető jelzéssel ellátott gyalogátkelőhelyek közül melyek azok ahol szükség lenne nyomógombos jelzőlámpa telepítésére (pl. Nyírpalota úton a Kavicsos köznél, a Kontyfa utcánál).

A járdák burkolatának szükség szerinti cseréje akadálymentesítéssel egybekötve valósítandó meg.

A járdafelületeket a gyalogos közlekedés számára szabadabbá kell tenni, ezt a közterület felügyelők szigorúbb ellenőrzésével kell nyomatékosítani.

A *kerékpáros közlekedés fejlesztése* során egyaránt figyelemmel kell lenni a hivatásforgalmi és a szabadidős kerékpározás igényeire.

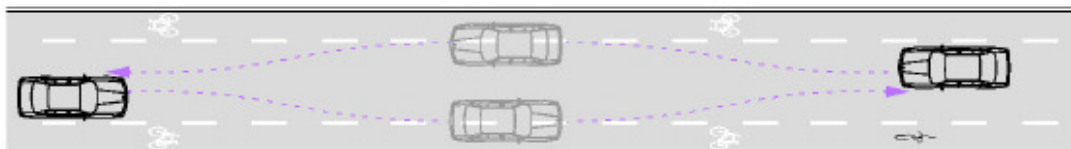
Az iskolások és szüleik körében végzett kérdőíves felmérés eredményei alapján megállapítható, hogy a kerületi lakosok 60%-a csak hétvégén, szabadidős célból kerékpározik, 8% az aki mindennapi közlekedési eszközként használja a kerékpárt, és 7%-uk válaszolt úgy, hogy gyakran kerékpározik. A felmérés rámutatott arra a tényre is, hogy a gyermekek elsődlegesen a járdán kerékpároznak (62%).

A XV. kerületi Önkormányzat célként tűzte ki, hogy egy olyan összefüggő kerékpáros úthálózatot alakítson ki, amely révén a kerület közintézményei elérhetővé váljanak a lakóterületek felől. Ennek figyelembevételével készítettük el javaslatunkat a kerékpáros hálózatra (III. tervlap).

Elsősorban kis forgalmú lakóutcákon kell kijelölni kerékpáros útvonalat, de mivel ahol a KRESZ nem tiltja, ott minden úton megengedett a kerékpározás, ezért minden út tervezésénél figyelni kell arra, hogy ne keletkezzen konfliktus a különböző járművek vezetői között. A kerékpározásra javasolt utcákban nyitott kerékpársáv alkalmazása vagy kerékpáros nyom felfestése szükséges. Az egyirányú utcák közül meg kell vizsgálni, melyek azok, amelyeket meg lehet nyitni az ellenirányú kerékpáros forgalom részére.

Általános elvárás a kerékpártámaszok kihelyezése, főleg a közintézmények előtt, pl. Városháza, posta, kormányhivatal, iskolák, művelődési intézmények, stb.

Torzított kerékpáros piktogram
25-50 m-enként,
illetve helyi igények szerint



Nyitott kerékpársáv



Kerékpáros nyom piktogram

A meglévő kerékpáros útvonalakhoz való kapcsolódás érdekében javasolt a Külső főtí út természetes folytatásaként a Rákos úton való tovább vezetés, az útpályáján

kerékpársáv, vagy kerékpáros piktogram felfestése. Az áruszállító forgalom itt igen jelentős, ezért a kerékpársáv megvalósítása nehezebben kivitelezhető. A Szentmihályi úton való biztonságos átkelés érdekében a csomópontban is meg kell oldani a megfelelő átvezetést.

A nagy forgalomra való tekintettel a Rákospalotai határúton, a Szentmihályi úton, valamint a Késmárk utcában önálló kerékpárút kiépítése javasolt.

Mindenképpen megoldandó a Szentmihályi út kerékpározhatósága önálló kerékpárút építésével, vagy kerékpársáv felfestésével.

A Nyírpalota úton a Páskomliget utcában és a Zsókavár utcában kerékpáros piktogram festendő fel, a javasolt autóbuszsáv kialakítása esetén a busz sávval közösen. Alternatív útvonalként a Gazdálkodó utcában és a Zsókavár utcai lakótelep szervízútjain jelölhető ki a kerékpáros útvonal.

Rekreációs célból a Szilas-patak mentén javasolt kerékpárút kiépítése, mely kapcsolatot tud teremteni a XVI. és a IV. kerület között is, turisztikai jellegű kerékpárút, mely a napi forgalomban csak kis mértékben fog részt venni. Itt meg kell oldani a közvilágítást is, hogy közbiztonsági szempontból is megfelelő legyen az útvonal. A Szilas-patak elérése érdekében a lakótelep és Szentmihályi út felől keresztirányú útvonalakat is ki kell építeni.

A jövőben lehetőleg kerülni kell a vegyes használatú gyalogos-kerékpáros járdafelületek kialakítását, főleg ott, ahol nagy a kerékpáros forgalom. Sajnos több rossz példát is találhatunk ilyenekre a kerületben. Ilyen pl. a Csobogós utcai közös gyalog-kerékpárút, melynek megszüntetése javasolt, helyette kerékpárnyom festendő fel az útburkolatra.

A Fő utcai kerékpárút a postától a Kossuth utcáig a járdán vezet, itt is javasolt ezzel párhuzamosan az útburkolatra felfestett kerékpáros nyom.

Törekedni kell a felüljárók kerékpározhatóvá tételére, pl. a Wesselényi utcai felüljárónál van hely rámpa kialakítására.

6. Parkolási fejlesztések

A parkolással kapcsolatos feladatok egyrészt a teherjárművekre, másrészt a személygépkocsikra vonatkoznak. A teherjárművek elhelyezésére az északi területen és a Késmárk utcai iparterületen célszerű helyet találni. A személygépkocsik parkolásával kapcsolatos feszültség tapasztalható *Újpalotán, a Rákos úton, a vasúti megállók környékén, nagyobb közösségi közlekedési megállók mellett, valamint a családi házas területek szűk beépítésű utcáiban.*

Legjelentősebb a parkolási probléma az Újpalotai lakótelepen tapasztalható. Amikor a lakótelep épült, a rendelkezésre álló közterületet nem a később jelentkező gépkocsi-elhelyezési igények figyelembevételével osztották el a közlekedési és a zöldterületek között, hanem az akkori járműszámból kiindulva, mélyen alultervezték a parkolásra szánt területeket. Általában az volt az elfogadott álláspont, hogy később a rendelkezésre álló zöldterületeken lehet megépíteni a hiányzó parkolókat. Tervszerűen

és folyamatosan kellett volna követni a parkolási igényeket és új parkolókat építeni az előre megtervezett helyekre, de ez a folyamat el sem indult, így idővel fokozatosan kialakult a nagyszámú parkoló hiány.

Az **Újpalotai lakótelepen** 5000 db parkoló hiányt kellene pótolni, mely a következőképpen lehetséges:

- Az egyes területegységeken belül távlatban a lakásszám kb. 66%-ának megfelelő parkolóhelyet kell biztosítani. Ez a jelenlegi parkoló számnak kb. a duplája.
- a tömbbelsőkből csak a zöldterületek rovására lehet parkolót építeni. Ezek elhelyezését közterület-rendezési tervek keretében kell megtervezni.
- Az új parkolók elhelyezését a tömbök átrendezésével, kiépítettségi színvonalának jelentős emelésével együtt kell megvalósítani. Így az elvesző zöldterületek ellenére is, a területen jelenlévő valamennyi funkció vonatkozásában többet fognak kapni az ott élők.
- Az említett közterület-rendezés a jelenlegi zöldterületek kihasználatlansága helyett, a (parkoló építések miatt) kissé csökkenő terület magas színvonalú rendezése miatti intenzívebb használatát eredményezheti.
- A lakóépületek közvetlen közelében a jelenlegi parkoló szám megtartása a cél, ugyanakkor ezeknek a parkolóknak a kialakítása az egyéb zöldterületi és gyalogos funkciókkal összhangban a legmagasabb színvonalon kell, hogy történjen.
- A lakóépületektől távolodva a tervezett parkolóknak a járműelhelyezés biztonságát fokozottan biztosító megoldásokat kell alkalmazni. Ennek különböző fokozatai vannak: a legegyszerűbb megoldás a körülkerített, kamerával ellátott parkoló, a legdrágább megoldás a parkolóház, illetve a mélygarázs (köztes megoldások pl. a felszíni teremgarázs, lemezparkoló, stb.)
- Az ütemezés során azt kell figyelembe venni, hogy első ütemben elsősorban szintbeli parkolók építésére van lehetőség, de ezek létesítésekor figyelembe kell venni a többszintűvé váló fejlesztethezőséget.
- Az újpalotai nagy forgalmú intézmények parkolását meg kell oldani. Pl. az újpalotai vásárcsarnok parkolási kérdéseit a csarnokfejlesztéssel együtt kell kezelni.

A **Rákos út** mellett sok üzlet telepedett meg, emiatt nagy a parkolási igény. Az út szélessége általában lehetővé teszi a szegély menti parkolást, azonban a gyalogátkelőhelyekhez épült szigetek előtt és mögött, valamint ahol járműosztályozó van, megszűnnek a parkolósávok. Ezeken a szakaszokon általában a járdán parkolnak a járművek.

A Régi Fóti út felől kerékpáros sáv érkezik, aminek természetes folytatása volna a Rákos úton. Ahhoz, hogy a parkolás és a kerékpáros sáv továbbvezetése elférjen egymás mellett, újra kell gondolni a keresztmetszet kialakítását.

Vasútállomás és vasúti megállóhelyek környéki parkolás:

A kerületben a 70. sz. vasútvonal mellett található Rákospalota - Újpest

vasútállomás és Istvántelek vasúti megállóhely. Jelenleg a rákospalotai oldalon egyik mellett sincs parkoló, de parkoló kialakítására alkalmas hely sem nagyon található. A kerület tervei között szerepel, hogy az Árpád úti felüljáró alatt, a kínai piac helyén P+R parkolót alakítson ki.

A 71. sz. vasútvonalon található Rákospalota - Kertváros megállóhely. Ezen a vonalon annak ellenére, hogy volna hely, olyan kicsi a járatsűrűség, hogy emiatt nem érdemes nagy befogadóképességű parkolót létesíteni. A vasútvonal rekonstrukciójával a járatok kihasználtsága változhat, de nem olyan mértékben, hogy a jövőben szükség lenne nagy parkolókra, legfeljebb néhány tíz autó számára és csak a helyi igények kiszolgálására.

A családi házas lakóterületen általában telken belül kell megoldani a parkolást, de ez sok helyen nem működik. Egyrészt az emberek napközben nem állnak be a telkükre, másrészt nincs minden telken elég hely a járművek benti tárolására. Az említett **szűk keresztmetszetű utcákban** a felváltott oldali parkolás mellett a kétirányú forgalom alig tud lebonyolódni. Ezeken a területeken az átgondolt egyirányúsítás vezethet eredményre.

Az északi és a Késmárk utcai iparterületeken a tehergépjárművek parkoltatása őrzött parkolási terület kialakításával oldandó meg.

7. Forgalomcsillapítás

A XV. kerület meglévő és tervezett lakó-pihenő övezeteit és Tempo 30-as övezeteit a IV. tervlapon ábráztuk. A kerületben már ma is jelentős a forgalomcsillapított területek nagysága, de a távlati elképzelések ezen területek lényeges megnövelését irányozzák elő.

A forgalomcsillapított területek kijelölésén kívül további módszerek vannak a sebesség csökkentésének elérésére, a forgalomcsillapítására:

- Buszsáv létesítésével csökken a közforgalom számára megmaradt hely, egy sávon a járművek sebessége alacsonyabb lesz.
- 50 km/h-s sebességkorlátozás a Szentmihályi úton az Asia Centertől a Hubay Jenő térig.
- Sebességkijelző berendezések kihelyezése a Szerencs utcán, a Nyírpalota úton, a Szentmihályi úton.
- Fix traffipaxok telepítése.

8. Fejlesztési javaslatok

A helyszíni bejárások, a forgalomszámlálások tapasztalatai, a képviselői észrevételek, az iskolai kérdőíves felmérések eredményei, az önkormányzat munkatársaival, az FKF, a BKV és a Főpolgármesteri Hivatal szakembereivel történő egyeztetések alapján 36 problémás helyszínre dolgoztunk ki beavatkozási javaslatot, vázlattevé szinten. A tervlapok és a szöveges leírásuk az összefoglaló táblázatok után szerepelnek.

A Sorszám	B Projekt megnevezése	C Ismertetés	D Szükséges intézkedések	E			F			H			I			j		
				Beruházó			Megvalósítás ideje											
				Önkormányzat	Főváros, BKK	Egyéb (MÁV, NIF)	I. ütem (1-5 év)	II. ütem (6-10 év)	III. ütem (11 év után)									
8.1.	Úthálózat																	
8.1.1	Körvasút menti körút I. szakasz (M3-as autópálya-Aquincum)	Új, Budapesten belüli gyűrű irányú kapcsolat I. ütemének megépítése. Az M3-as autópályával való kapcsolatot újra kell gondolni. (8.1.1. ábra)	Szabályozási tervek módosítása, engedélyezési és kiviteli tervek elkészítése.		X													X
8.1.2	Pesti külső kerületeket összekötő út	2x1 sávú út kiépítése, a Régi főti út és Rákospalotai határút között, a Szlovák út magasságában	Engedélyezési és kiviteli tervek elkészítése.		X								X					
8.1.3	Nyírpalota út északi meghosszabbítása	2x2 sávú Szentmihályi út és Külső kerületi összekötő út között, 2x1 sávú az M3-as autópálya Szilas pihenőhelyéig.	Engedélyezési és kiviteli tervek elkészítése.		X								X					
8.1.4	Rákospalotai határút felújítása (Szentmihályi út - Rákóczi út között)	Az út korszerűsítése.	Engedélyezési és kiviteli tervek elkészítése.		X				X									
8.1.5	Megyeri úti aluljáró	Káposztásmegyer intermodális csomóponthoz kapcsolódó úthálózat fejlesztés része. Kapcsolat a Megyeri út és a Dunakeszi út között.	Szabályozási tervek módosítása, engedélyezési és kiviteli tervek elkészítése.		X				X									
8.1.6	Töltés utcai aluljáró	A 70-es és 71-es számú vasútvonal korszerűsítése kapcsán javasolt fejlesztés.	Szabályozási tervek módosítása, engedélyezési és kiviteli tervek elkészítése.		X				X									
8.1.7	Hubay Jenő tér és környékének forgalmi rendezése	Bácska utca lezárása után kialakítandó új forgalmi rend bevezetése. (8.1.7.1. és 8.1.7.2. ábra)	Forgalmi vizsgálat, forgalmi szimuláció készítése. Szabályozási tervek módosítása, engedélyezési és kiviteli tervek elkészítése.	X					X		X							
8.1.8	Temető környékének forgalmi rendezése	Temető új bejáratának kialakítása és parkolóhelyek kiépítése.	Szabályozási tervek módosítása, engedélyezési és kiviteli tervek elkészítése.	X					X									
8.1.9	Újpalota-Parkváros közúthálózatának kiépítése	A területfejlesztéshez kapcsolódó úthálózat és csomópontok kiépítése.	Szabályozási tervek elkészítése, engedélyezési és kiviteli tervek elkészítése.		X				X		X							
8.1.10	Szentmihályi út átépítése (Pólus Center és Asia Center között)	Középső zóldsáv kiépítése, balesetveszélyes forgalomtechnikai kialakítások megszüntetése.	Engedélyezési és kiviteli tervek elkészítése.	X	X				X									
8.1.11	Harsányi Kálmán utca összekötése a Dunakeszi úttal (ua.8. 2.1.)	Körforgalmú csomópont kialakítása, P+R parkoló építése a Káposztásmegyeri intermodális csomóponthoz kapcsolódóan. A hiányzó kapcsolat kialakításával az északi iparterület teherforgalma kitiltható a kertvárosi utcákból. (8.1.11. ábra)	Szabályozási tervek elkészítése, engedélyezési és kiviteli tervek elkészítése.		X													X
8.1.12	Városkapu utcában út- és járdaépítés	230 m útépítés, 960 m járdaépítés (8.1.12. ábra)	Engedélyezési és kiviteli tervek elkészítése.	X					X									
8.2.	Csomópont (át)építés																	
8.2.1	Megyeri úti aluljáró - Dunakeszi út - Harsányi Kálmán utcai csomópont. ua. mint 1.11.	A Harsányi Kálmán utca meghosszabbítása a Dunakeszi útig, új csomópont kialakítása. A hiányzó kapcsolat kialakításával az északi iparterület teherforgalma kitiltható a kertvárosi utcákból.	Szabályozási tervek elkészítése, engedélyezési és kiviteli tervek elkészítése.	X	X				X									
8.2.2	Károlyi Sándor út - Székely Elek utca csp.	Buszöböl és jobbra kanyarodó sáv, 2 gyalogos középsziget építése, harántcsíkozás felfestése. (8.2.2. ábra)	Engedélyezési és kiviteli tervek elkészítése.	X	X						X							
8.2.3	Külső Főti út - Felsőkert utca csp.	Körforgalom kialakítása.	Kiviteli terv van.		X				X									
8.2.4	Városkapu utca - M3-as autópálya, Szilas pihenőhely északi csomópont	Körforgalom kialakítása.	Engedélyezési és kiviteli tervek elkészítése.		X						X							
8.2.5	Városkapu utca - M3-as autópálya, Szilas pihenőhely déli csomópont	Körforgalom kialakítása.	Engedélyezési és kiviteli tervek elkészítése.		X						X							
8.2.6	Pozsony utca - Károlyi Sándor utca	A Pozsony utcával párhuzamosan vezetett lakóutcában a Sín utca felől a csomópont irányába egyirányú forgalmi rend kialakítása javasolt, valamint szegélykorrekciók.	Engedélyezési és kiviteli tervek elkészítése.	X	X				X									

A Sorszám	B Projekt megnevezése	C Ismertetés	D Szükséges intézkedések	E			F			H			I			j		
				Beruházó			Megvalósítás ideje											
				Önkormányzat	Főváros, BKK	Egyéb (MÁV, NIF)	I. ütem (1-5 év)	II. ütem (6-10 év)	III. ütem (11 év után)									
8.2.7	Szódliget utca - Fő utca csp.	I. ütemben szegélykorrekció és középsziget építése, gyalogátkelőhelyek kijelölése. II. ütemben körforgalom kialakítása. (8.2.7.1. és 8.2.7.2. ábra)	Engedélyezési és kiviteli tervek elkészítése.	X									X					
8.2.8	Hubay Jenő tér	Csomópont átépítés.	Az 1.7 pontban szerepeltetett forgalmi vizsgálat eredményei függvényében engedélyezési és kiviteli tervek elkészítése.	X				X				X						
8.2.9	Rákos út - Csokonai utca csp.	A két buszmegálló között lévő gyalogos-átkelőhely középszigettel védetté alakítása. (8.2.9. ábra)	Engedélyezési és kiviteli tervek elkészítése.	X				X										
8.2.10	Rákos út - Arany János utca csp.	A gyalogos és kerékpáros közlekedés biztonsága érdekében a Rákos úton gyalogos középsziget létesítése. (8.2.10. ábra)	Engedélyezési és kiviteli tervek elkészítése.	X				X										
8.2.11	Arany János utca - Eötvös utca csp.	Gyalogos átkelőhelyek létesítése mind a négy irányban, forgalomtechnikai beavatkozások. (8.2.11. ábra)	Engedélyezési és kiviteli tervek elkészítése.	X									X					
8.2.12	Pázmány Péter utca - Szerencs utca csp.	Lassító haránt csíkozás felfestése (sárga színű keresztcsíkozás) a Pázmány P. úton, és gyalogátkelőhely kijelölése a Szerencs úton. (8.2.12. ábra)	Forgalomtechnikai tervek elkészítése.	X				X										
8.2.13	Rákos út - Széchenyi út csp.	Ívkorrekció az autóbuszok kanyarodásának megkönnyítése érdekében, forgalomtechnikai felfestések módosítása. (8.2.13. ábra)	Engedélyezési és kiviteli tervek elkészítése.	X									X					
8.2.14	Széchenyi út - Kolozsvár utca csp.	Jelzőlámpák telepítése.	Engedélyezési és kiviteli tervek elkészítése.		X								X					
8.2.15	Kolozsvár utca - Rákospalotai körvasútsor csp.	Jelzőlámpa telepítése, gyalogátkelőhely és kerékpáros átvezetés létesítése.	Engedélyezési és kiviteli tervek elkészítése.		X								X					
8.2.16	Szerencs utca - Bánkút utca csp.	Önálló balra kanyarodó sáv építése, szegélykorrekciók, jelzőlámpák telepítése. (8.2.16. ábra)	Engedélyezési és kiviteli tervek elkészítése.		X			X										
8.2.17	Szerencs utca - Pestújhelyi út csp.	Gyalogos-átkelőhely létesítése a Pestújhelyi úton és a Szerencs utcán. Utóbbi esetben középszigettel is védett az átkelés. (8.2.17. ábra)	Engedélyezési és kiviteli tervek elkészítése.	X				X										
8.2.18	Apolló utca - Pestújhelyi út csp.	Jelzőlámpa telepítése és különösen veszélyes helyet jelző felfestés. (8.2.18. ábra)	Forgalomtechnikai tervek elkészítése.	X				X										
8.2.19	Drégelyvár utca - Molnár Viktor utca csp.	Autóbusz öböl, balrakanyarodó sáv építése. Hiányzó jelzőlámpák telepítése. Kiszolgálóút kialakítása. (8.2.19. ábra)	Engedélyezési és kiviteli tervek elkészítése.		X			X										
8.2.20	Nyírpalota út - Zsókvár utca csp.	Jelzőlámpás gyalogátkelőhelyek és kapcsolódó járdaszakaszok építése. (8.2.20. ábra)	Engedélyezési és kiviteli tervek elkészítése.	X									X					
8.2.21	Páskomliget utca (Vásárcsarnok)	Új gyalogátkelőhely létesítése, meglévő biztonságosabbá tétele. Középső parkoló sáv megszüntetése, zöldsáv kialakítása. (8.2.21. ábra)	Engedélyezési és kiviteli tervek elkészítése.	X	X								X					
8.2.22	Nyírpalota út - Szentmihályi út csp.	Balra kanyarodó sáv megszüntetése, balesetveszélyes sávelhúzások megszüntetése, szegélykorrekciók zöldsáv építéssel. Járda építése. Jelzőlámpa szabályozás módosítása. (8.2.22. ábra)	Engedélyezési és kiviteli tervek elkészítése.		X			X										

A Sorszám	B Projekt megnevezése	C Ismertetés	D Szükséges intézkedések	E			F			H			I			j		
				Beruházó			Megvalósítás ideje											
				Önkormányzat	Főváros, BKK	Egyéb (MÁV, NIF)	I. ütem (1-5 év)	II. ütem (6-10 év)	III. ütem (11 év után)									
8.2.23	Szentmihályi út - Szilas park (Pólus Center)	A Szentmihályi utat keresztező gyalogos-átkelőhely áthelyezése javasolt, középsziget létesítésével, szegélykorrekciók kialakítása. Áruházi bekötőút gyalogátkelőhelyének járdaszintre emelése, meglévő sebességcsökkentő bordák elbontása. Járda korrekciók. (8.2.23. ábra)	Engedélyezési és kiviteli tervek elkészítése.		X								X					
8.2.24	Szentmihályi út - Erdőkerülő utca csp.	Gyalogátkelőhelyek létesítése a kiserdő felé. Forgalomtechnikai beavatkozások, járda kapcsolat építése. (8.2.24. ábra)	Engedélyezési és kiviteli tervek elkészítése.		X								X					
8.2.25	Rákospalotai határút - Rákóczi út - Késmárk utca	Első ütemben forgalomtechnikai módosítások (elsőbbségi viszonyok felülvizsgálata gyalogátkelőhely kijelölése). Második ütemben jelzőlámpák telepítése.	Forgalmi vizsgálat elvégzése. Engedélyezési és kiviteli tervek elkészítése.		X								X					
8.2.26	Énekes-Csobogós-Kossuth-Fő út csp.	Jelzőlámpás forgalomirányítás kialakítása, szegély korrekciókkal, gyalogátkelőhelyek létesítésével, áthelyezésével, taxi állomás áthelyezése (8.2.26. ábra)	Engedélyezési és kiviteli tervek elkészítése.	X	X													
8.2.27	Régi Fóti út - Kossuth utca átépítése	Szabályozási vonal módosításával kétoldali kerékpársáv biztosítása (8.2.27. ábra)	Engedélyezési és kiviteli tervek elkészítése.	X					X									
8.3.	Közösségi közlekedés																	
8.3.1	Káposztásmegyer intermodális csomópont	Új vasúti megállóhely, BKK és Volánbusz végállomás, P+R és B+R parkolók építése, 3-as metró meghosszabbítása.	Forgalmi vizsgálat elvégzése. Engedélyezési és kiviteli tervek elkészítése.		X			X	X									
8.3.2	Rákospalota-Újpest vasútállomás intermodális csomóponttá fejlesztése	Új akadálymentesített peronok, gyalogos aluljáró, P+R parkoló építése.	A projekt előkészítése zajlik.		X			X										
8.3.3	Pestújhely intermodális csomópont	A budapesti S-Bahn közlekedés koncepciójának kidolgozása során merült fel az elbontott vasúti megállóhely újbóli kiépítése, közlekedési kapcsolattal Drégelyvár utcával.	Engedélyezési és kiviteli tervek elkészítése.		X												X	
8.3.4	Istvántelek vasúti megállóhely korszerűsítése /áthelyezése	Új peron építése, meglévő felújítása, gyalogos felüljáró felújítása és akadálymentesítése.	A projekt előkészítése zajlik.		X			X	X									
8.3.5	Kolozsvár utca, Mézeskalács tér vágányfelújítás és megálló korszerűsítés	Villamos vágányok korszerűsítése, akadálymentes peronok építése, utcabútorok elhelyezése.	Engedélyezési és kiviteli tervek elkészítése.		X								X					
8.3.6	12-es villamos vágányfelújítása és megálló korszerűsítés	A Pozsony utca - Fő út nyomvonal pályarekonstrukciója és megállóhelyek akadálymentesítése, utcabútorok elhelyezése.	Engedélyezési és kiviteli tervek elkészítése.		X								X					
8.3.7	Villamos végállomás kialakítása a Pólus Centernél	A BKK által megvalósítandó villamos projekt része a villamos végállomás kialakítása	Engedélyezési és kiviteli tervek elkészítése.	X	X								X					
8.3.8	Páskomliget utca - Zsókvár utca vágányfelújítás és megálló korszerűsítés	Villamos vágányok korszerűsítése (füvesített pálya), akadálymentes peronok építése, utcabútorok elhelyezése.	Engedélyezési és kiviteli tervek elkészítése.		X			X										
8.3.9	69-es villamos meghosszabbítása	A tervezett Újpalota-Parkváros városrész kötőpályás közlekedésének megvalósítása, P+R parkoló kialakítása a Szentmihályi út közelében lévő új végállomásnál.	Forgalmi vizsgálat elvégzése. Engedélyezési és kiviteli tervek elkészítése.		X								X			X		
8.3.10	Erdőkerülő utcai autóbusz végállomás korszerűsítése	Autóbusz végállomás forgalmi rendjének felülvizsgálata.	A gyalogos útvonalak biztonságosabbá és egyszerűbbé tétele, az átszállási távolságok csökkentése érdekében.		X			X										

A	B	C	D	E	F	H	I	j						
									Beruházó			Megvalósítás ideje		
									Önkormányzat	Főváros, BKK	Egyéb (MÁV, NIF)	I. ütem (1-5 év)	II. ütem (6-10 év)	III. ütem (11 év után)
Projekt megnevezése		Ismertetés	Szükséges intézkedések											
8.3.11	Drégelyvár utca - Nyírpalota út nyomvonalon buszsáv létesítése/kötöttpályás közlekedés kiépítése	Kapacitív, gyors közösségi közlekedési kapcsolat biztosítása Újpalota és a Belváros között (I. ütemben autóbussz sáv a Nyírpalota úton, II. ütemben BRT, később villamos/vagy közúti gyorsvasút.) (8.3.11. ábra)	Forgalmi vizsgálat elvégzése. Engedélyezési és kiviteli tervek elkészítése.		X		X	X	X					
8.3.12	Szentmihály útnál lévő autóbussz végállomás áthelyezése a Pólus Center mellé	A bevásárlóközpont és a környezetében tervezett fejlesztések miatt javasolt a buszvégállomás áthelyezése, mivel így közösségi közlekedéssel is könnyebben elérhetővé válik a terület.	Engedélyezési és kiviteli tervek elkészítése.		X			X	X					
8.3.13	Páskomliget utcai buszsáv	Autóbusszok közlekedésének előnyben részesítése. (8.3.13. ábra)	Forgalomtechnikai tervek elkészítése.		X		X							
8.3.14	3-as metró meghosszabbítása	Újpest-Központ és Káposztásmegyer közötti szakasz kiépítése.	Forgalmi vizsgálat, megvalósíthatósági tanulmány elvégzése. Engedélyezési és kiviteli tervek elkészítése.		X				X					
8.3.15	70-es, 71-es vasútvonal rekonstrukciója	A két vasútvonal komplex rekonstrukciója (két ütemben).	Projek előkészítése zajlik, engedélyezési tervek készek.			X	X	X						
8.3.16	S-Bahn rendszer kiépítése	Városi és elővárosi gyorsvasúti rendszer kiépítéséhez tartozó vonali munkák.	Tanulmánytervek vannak. Engedélyezési és kiviteli tervek elkészítése.		X				X					
8.4.	Gyalogos, kerékpáros közlekedés (gyalogutak, terek, kerékpárutak, tárolók)													
8.4.1	Gyalogos-kerékpáros aluljáró a Székely Elek utca vonalában	Kiépítetlen gyalogos "csapások" vezetnek át a vasútvonalon a 14-es villamos megállójához. A vasútvonalon történő biztonságos átkelés érdekében aluljáró építése javasolt.	Engedélyezési és kiviteli tervek elkészítése.	X	X	X	X	X						
8.4.2	Gyalogos-kerékpáros aluljáró Fő út vonalában	Az Árpád úti felüljáró mellett, a meglévő szintbeli gyalogos-kerékpáros vasúti kereszteződés kiváltása akadálymentesített aluljáróval.	Engedélyezési és kiviteli tervek elkészítése.	X	X	X	X	X						
8.4.3	Bácska utca sétálóutcává alakítása	A Polgármesteri Hivatal környékének rendezése során merült fel a javaslat. A 8.1.7 pontban említett forgalmi vizsgálat eredmény alapján.	Forgalmi vizsgálat elvégzése. Engedélyezési és kiviteli tervek elkészítése.	X	X		X	X						
8.4.4	Tavaszi utcai gyalogos felüljáró korszerűsítése, akadálymentesítése	A 70-es és 71-es számú vasútvonalak feletti gyalogos felüljáró felújítása, akadálymentesítése liftek beépítésével.	Engedélyezési és kiviteli tervek elkészítése.	X	X	X		X						
8.4.5	Istvántelek vasúti megállóhely gyalogos felüljárói	A 70-es és 71-es számú vasútvonalak feletti gyalogos felüljáró felújítása, ill. bontása, helyette aluljáró építése.	A projekt előkészítése folyamatban van.			X	X							
8.4.6	Szent korona útjánál lévő gyalogos felüljáró akadálymentesítése, kerékpárral való közlekedésre alkalmassá tétele	Az M3-as autópálya fővárosi bevezető szakasza feletti gyalogos felüljáró akadálymentesítése rámpával, melyet a kerékpárosok is használhatnak.	Engedélyezési és kiviteli tervek elkészítése.	X	X	X			X					
8.4.7	Wesselényi utcánál lévő gyalogos felüljáró akadálymentesítése	Az M3-as autópálya fővárosi bevezető szakasza feletti gyalogos felüljáró akadálymentesítése liftek beépítésével.	Engedélyezési és kiviteli tervek elkészítése.	X	X	X		X						
8.4.8	Arany János utcánál lévő gyalogos felüljáró akadálymentesítése	Az M3-as autópálya fővárosi bevezető szakasza feletti gyalogos felüljáró akadálymentesítése liftek beépítésével.	Engedélyezési és kiviteli tervek elkészítése.	X	X	X		X						
8.4.9	Thököly útnál gyalogos-kerékpáros aluljáró kialakítása	A meglévő szintbeli gyalogos-kerékpáros vasúti kereszteződés kiváltása akadálymentesített aluljáróval.	Engedélyezési és kiviteli tervek elkészítése.	X	X	X			X					

A Sorszám	B Projekt megnevezése	C Ismertetés	D Szükséges intézkedések	E			F			H			I			j		
				Beruházó			Megvalósítás ideje											
				Önkormányzat	Főváros, BKK	Egyéb (MÁV, NIF)	I. ütem (1-5 év)	II. ütem (6-10 év)	III. ütem (11 év után)									
8.4.10	Fő tér rendezése	Ötletpályázat lezajlott a tér rendezésére vonatkozóan.	Szabályozási tervek elkészítése, engedélyezési és kiviteli tervek elkészítése.	X	X		X											
8.4.11	Csajág utcánál gyalogos-kerékpáros aluljáró kialakítása	Új aluljáró építése a körvasút alatt.	Szabályozási tervek elkészítése, engedélyezési és kiviteli tervek elkészítése.	X	X	X											X	
8.4.12	Újpalotai lakótelep gyalogos tereinek korszerűsítése	A lakótelep útjai mentén lévő járdák, belső járdák és vegyes használatú utak felújítása, akadálymentesítése.	Szabályozási tervek, környezetrendezési tervek elkészítése, engedélyezési és kiviteli tervek elkészítése.	X	X		X	X	X									
8.4.13	Töltés utcai gyalogos-kerékpáros aluljáró	A Töltés utcai közúti aluljáróhoz kapcsolódóan a gyalogos és kerékpáros forgalom számára akadálymentes aluljáró építése a meglévő szintbeli átjáró helyén.	Engedélyezési és kiviteli tervek elkészítése.		X		X	X										
8.4.14	Gyalogátkelő létesítése a Rákospalotai határút-Késmárk utca csomópontjában	Gyalogátkelő létesítése a Rákospalotai határút-Késmárk utca-Rákóczi u. csomópontban (8.4.14. ábra)	Engedélyezési és kiviteli tervek elkészítése		X													
8.4.15	Páskom park: gyalogos és gépjármű forgalom különválasztása	A gépjármű- és gyalogosforgalom külön választására 5,5m széles útburkolat kijelölése, mellette merőleges parkolók kialakítása és 1,5m széles járdák építése. (8.4.15. ábra)		X			X											
8.4.16	Istvántelek vasúti megállónál B+R kerékpártároló kiépítése	B+R kerékpártároló kihelyezése az Istvántelepi vasútállomáshoz (8.4.16. ábra)		X			X											
8.4.17	Kerékpárhálózati térkép alapján az ütemezett megvalósítás	Kerékpárhálózati térkép alapján a tervezett kerékpárutak ütemezett megvalósítása		X			X	X	X									
8.5.	Parkolás																	
8.5.1	Káposztásmegyer intermodális csomópontnál P+R parkoló	Új vasúti megállóhely, BKK és Volánbusz végállomás, P+R és B+R parkolók építése, 3-as metró meghosszabbítása.	Forgalmi vizsgálat elvégzése. Engedélyezési és kiviteli tervek elkészítése.		X			X										
8.5.2	P+R parkoló építése az Árpád úti felüljáró alatt	Az egykori piac területén P+R parkoló létesítése, kapcsolódóan Rákospalota-Újpest vasútállomás átépítéséhez.	Szabályozási tervek elkészítése, engedélyezési és kiviteli tervek elkészítése.	X	X		X											
9.5.3	Istvántelek vasúti megállóhelynél P+R parkoló építése	A megállóhely korszerűsítéséből kimaradt projektem. Kis befogadóképességű P+R parkoló építése javasolt.	A projekt előkészítésébe bevonandó.	X	X		X											
8.5.4	Pestújhely intermodális csomópontnál P+R parkoló építése	A budapesti S-Bahn közlekedés koncepciójának kidolgozása során merült fel az elbontott vasúti megállóhely újbóli kiépítése, közlekedési kapcsolattal Drégelyvár utcával.	Engedélyezési és kiviteli tervek elkészítése.		X												X	
8.5.5	Rákospalotai határút - Szentmihályi út csomópontnál P+R parkoló építése	A tervezett Újpalota-Parkváros városrész kötöttpályás közlekedésének megvalósítása, P+R parkoló kialakítása a Szentmihályi út közelében lévő új végállomásnál.	Engedélyezési és kiviteli tervek elkészítése.		X												X	
8.5.6	P+R parkoló építése a Pólus Center mellett	Az új autóbusz végállomás (távlatban villamos vagy közúti gyorsvasút is) mellett.	Szabályozási tervek elkészítése, engedélyezési és kiviteli tervek elkészítése.		X												X	
8.5.7	Temető környékének parkolás rendezése	Temető új bejáratának kialakítása és parkolóhelyek kiépítése.	Szabályozási tervek elkészítése, engedélyezési és kiviteli tervek elkészítése.	X													X	
8.5.8	Újpalotai lakótelep parkolás rendezése	A lakótelepi parkolási koncepció elvégzése után az igények meghatározása, illegális parkolók rendezése.	Parkolási koncepció, környezetrendezési tervek, szabályozási tervek elkészítése, engedélyezési és kiviteli tervek elkészítése.	X			X											

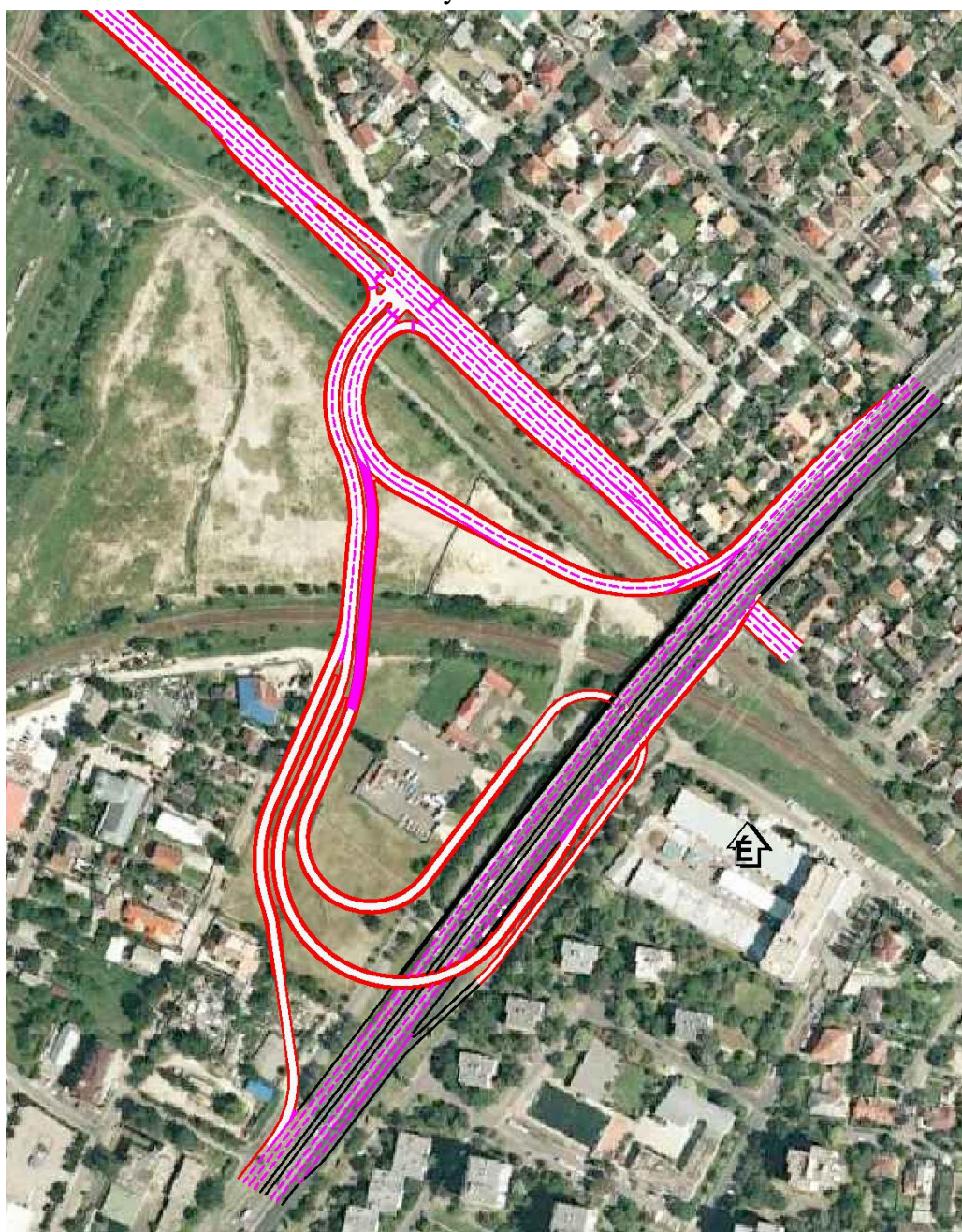
A Sorszám	B Projekt megnevezése	C Ismertetés	D Szükséges intézkedések	E			F			H			I			j		
				Beruházó			Megvalósítás ideje											
				Önkormányzat	Főváros, BKK	Egyéb (MÁV, NIF)	I. ütem (1-5 év)	II. ütem (6-10 év)	III. ütem (11 év után)									
8.5.9	Csobogós utcai lakótelep parkolás rendezése	A lakótelepi parkolási koncepció elvégzése után az igények meghatározása, illegális parkolók rendezése.	Parkolási koncepció, szabályozási tervek elkészítése, engedélyezési és kiviteli tervek elkészítése.	X			X											
8.5.10	Egyirányú utcák kialakítása parkolási lehetőséggel: Kinizsi utca és környezete	Egyirányúsítások a Kinizsi u. Oroszlán u. Palánk u. Beller utcákban, a Dobó u. és a Rádda u. között, párhuzamos parkolás biztosításával. (8.5.10.1. és 8.5.10.2. ábra)	Engedélyezési és kiviteli tervek elkészítése.	X			X											
8.5.11	Késmárk utca 30. előtti burkolatlan terület aszfaltozása, parkoló kialakítása (B18)	Közterület aszfaltozása és a csapadékvíz-elvezetése, parkolók kialakítása (8.5.11. ábra)	Engedélyezési és kiviteli tervek elkészítése.	X			X											
8.5.12	Bánkút-Sárfű sarkon parkoló kialakítása (B19)	Közterületen merőleges beállású parkolók kialakítása. (8.5.12. ábra)	Engedélyezési és kiviteli tervek elkészítése.	X			X											
8.5.13	Motoros parkolási lehetőségek kialakítása az Erdőkerülő úton és a Neptun utcai iskolánál	I. tervlapon jelölve		X			X											
8.6.	Forgalomcsillapítás																	
8.6.1	Szlacsányi Ferenc utca forgalom csillapítása	Forgalomcsillapító küszöb építése (8.6.1. ábra)	Engedélyezési és kiviteli tervek elkészítése.	X			X											
8.6.2	Tempo 30-as övezetek kialakítása	Tempo 30-as és lakó-pihenő övezetek kialakítása ütemezetten	Forgalomtechnikai tervek készítése	X			X	X										
8.6.3	Sebesség kijelzők telepítése a Szerencs úton	Pestújhelyi út - Bánkút utca közti szakaszon		X			X	X										
8.6.4	Rádda u. - Eötvös utca csp. beláthatósága	Stop vonal, stop tábla előrébb húzása (8.6.4. ábra)	Forgalomtechnikai tervek készítése	X			X											
8.6.5	Rákóczi út és környékének forgalom csillapítása	2 db forgalomcsillapító küszöb építése (8.6.5. ábra)	Engedélyezési és kiviteli tervek elkészítése.	X			X											
8.6.6	Forgalom csillapító küszöbök kihelyezése	2db küszöb építése a József Attila utcában, 1db küszöb építése a Rádda utcában (8.6.6.1. és 8.6.6.2. ábra)	Engedélyezési és kiviteli tervek elkészítése.	X			X											
9.6.7	A forgalom csillapító küszöbök előjelzése	A forgalom csillapító küszöbök elé "egyenetlen úttest tábla" előjelző tábla helyezendő ki (50m), vagy sárga thermoplast háromszög útburkolatijel festendő fel.		X			X	X										
8.7.	Egyebek																	
8.7.1	Középszigetek szegélyének felfestése, hogy jobban láthatóak legyenek	Középszigetek szegélyének festése fekete - fehér sávzással, folyamatos karban tartás. (Rákos út - Szent Korán u. csp.)		X			X											
8.7.2	Tükör elhelyezése a láthatóság miatt Apolló utca-Őrjárat utca, Apolló utca-Pestújhelyi út, Rádda-Eötvös, Sződliget-Fő út	Forgalomtechnikai tükör kihelyezése a jobb beláthatóság érdekében.	forgalomtechnikai tervek készítendőek.	X			X											
8.7.3	Fluor sárga háttér kihelyezése közúti jelzőtábláknál	Fluor sárga háttér kihelyezése: Zsókaúti utcai gyógyszerháznál lévő gyalogos átkelőnél, Apolló utca - Pestújhelyi út csp. 4db STOP táblához, Molnár Viktor utca - Thököly utca: behajtani tilos táblához		X			X											
8.7.4	Akadálymentesítés a járdaszegélyeknél, forgalom csillapító küszöbökönél	Járda felújításnál, küszöb építésnél az akadálymentesítés biztosítása szükséges.		X	X		X	X										

A	B	C	D	E	F	H	I	J	
Sorszám	Projekt megnevezése	Ismertetés	Szükséges intézkedések	Beruházó			Megvalósítás ideje		
				Önkormányzat	Főváros, BKK	Egyéb (MÁV, NIF)	I. ütem (1-5 év)	II. ütem (6-10 év)	III. ütem (11 év után)
8.8	Kerületet érintő BKK nagyprojektek								
8.8.1	Az M1 Milleniumi Földalatti Vasút korszerűsítésének és meghosszabbításának megvalósíthatósági tanulmánya (E1)	(8.8.1. ábra)			X			X	
8.8.2	A fővárosi villamoshálózat és trolibuszhálózat egységes fejlesztési koncepciója megvalósíthatósági tanulmánya (E2)				X			X	

8.1. Úthálózat:

8.1.1 Körvasút menti körút - M3-as autópálya csomópontja:

Megvizsgáltuk, hogy milyen alternatív módon lehetne kialakítani a Körvasút menti körút és az M3-as autópálya csomópontját. Az ismert régebbi tervek szerint a csomópont jelentős, több háztömbnyi bontás árán lenne megépítve. Ugyanakkor a közeli vasúti delta-csomópont által közrezárt terület bárminemű hasznosításra alkalmatlan és az autópálya-bevezető felüljárója környékén is vannak még tartalék területek. Egy általunk kidolgozott terv szerint ezeket a területeket kihasználva lehetne úgy kialakítani az új csomópontot, amely nem járna olyan jelentős bontással, mint az eredeti terv. A 8.1.1. ábrán látható módon egy, a vasúti vágányok fölött, emelt szintű csomópont alakítható ki, mely kapcsolatot biztosít az M3 bevezető szakasza és a Körvasút menti körút között minden irányban.



8.1.1. Körvasút menti körút - M3 autópálya csomópont kialakítása

Jelenleg folyamatban van a Millineumi földalatti vasút meghosszabbításának tervezése, megvalósíthatósági tanulmányterv szinten. A tanulmánytervben a MillFav Csáktornya parki végállomása (P+R parkolóval) a vasúti deltában lett kialakítva. A két terv alapvetően nem üti egymást, mivel a földalatti végállomása, a parkolók szintben vannak, a csomóponti kialakítás pedig emelt szinten, ütközés az M3 autópálya lehajtó ágainak kialakításánál van, amit a projektek realizálódása esetén összhangba kell hozni.



Millineumi földalatti vasút végállomása az M3 autópálya mellett.

8.1.2. Pesti külső kerületeket összekötő út

Pesti külső kerületeket összekötő út létrehozása a Régi főtí út és a Rákospalotai határút között, csomóponttal a Rákospalotai határút - Szlovák út találkozásában (2x1 sáv, 9,3 km). A Károlyi Sándor út - Közvágóhíd utca csomópontban szegélykorrekció, vagy körforgalom építése javasolt.

8.1.3 Nyírpalota út északi meghosszabbítása

Két ütemben (Szentmihály út és M0 között; 3,3 km). Szentmihályi út és Külső kerületi összekötő út között, 2x2 sávós útként, utána az M3-as autópálya Szilas pihenőhelyéig 2x1 sávval.

8.1.4 Rákospalotai határút felújítása a Szentmihályi út és a Rákóczi út között.

8.1.5. Megyeri úti aluljáró

Káposztásmegyer intermodális csomóponthoz kapcsolódó úthálózat fejlesztések. Közúti kapcsolat a Megyeri út és a Dunakeszi út között.

8.1.6. Töltés utcai aluljáró

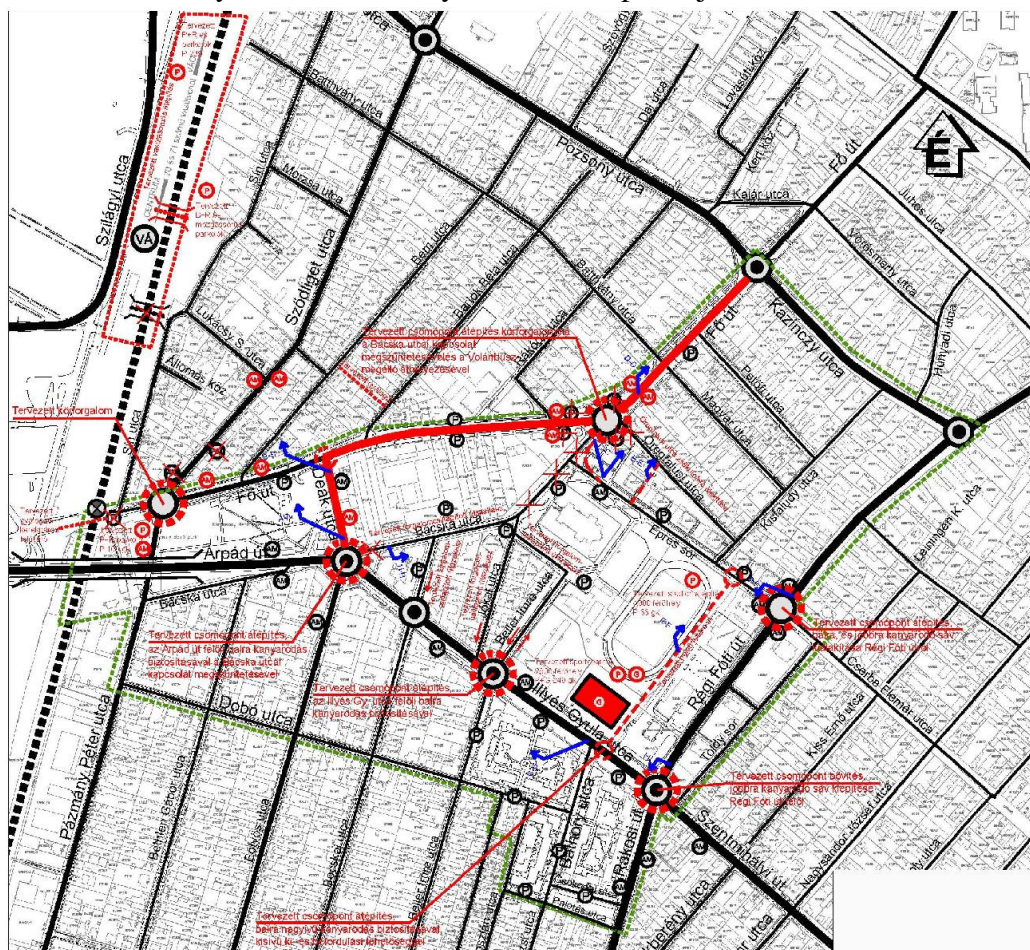
A Töltés utca – Közvágóhíd utca – Mogyoród utca vonal, gyűjtő úttá fejlesztése. Újpest irányú, külön szintű átvezetés megépítése a szobi vasútvonal alatt. Károlyi Sándor út - Közvágóhíd utca - Töltés utca csomópontban a gyalogos kapcsolatok rendezése.

8.1.7. Hubay Jenő tér és környékének forgalmi rendezése

A Bácska utca lezárása, sétáló utcává alakítása után új forgalmi rend alakítandó ki. A Hubay Jenő térre, a Bácska utcára kiterjedően is közlekedési rendezési terv és tanulmány készítenő. A szabályozási terv szerint az ABC bontásra kerül, a Deák Ferenc utca szélesítendő. Körforgalom kialakítását külön forgalmi tanulmánynak kellene vizsgálnia. Széchenyi téren is forgalomtechnikai módosítások, parkoló építések, burkolatcsere, felhagyott villamos pálya elbontása, közműcsere, parkrendezés javasolt.



8.1.7.1. Hubay Jenő tér és környezetének beépítési javaslata



8.1.7.2. Hubay Jenő tér és környezetének közlekedési kapcsolatai

8.1.8. Temető környékének forgalmi rendezése

Temető új bejáratának kialakítása és a parkolóhelyek építése.

8.1.9. Újpalota – Parkváros közúthálózatának kiépítése

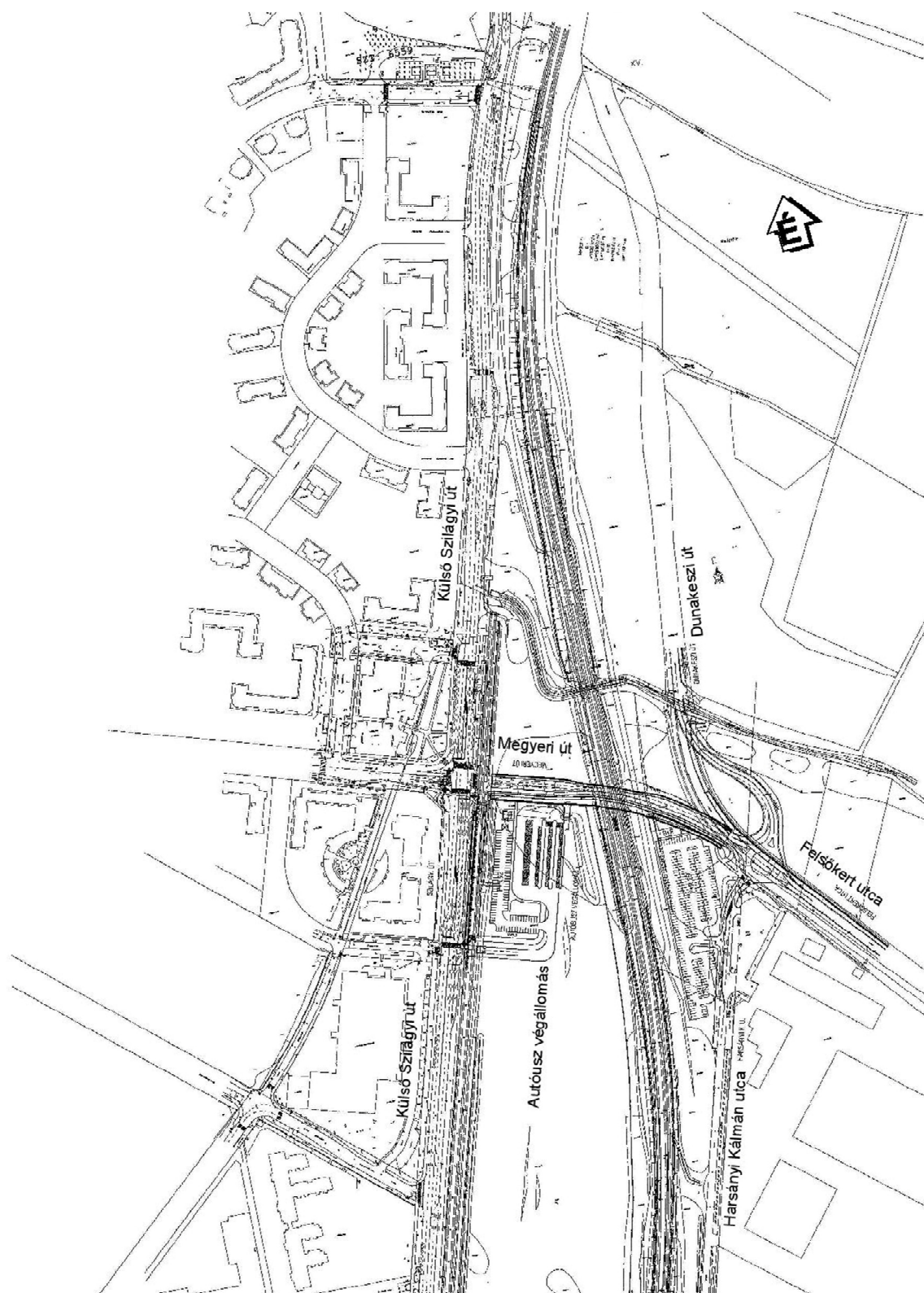
Területfejlesztéshez kapcsolódó úthálózat és csomópontok kiépítése.

8.1.10. Szentmihályi út átépítése

Középső zöldsáv kialakítása a Pólus Center és az Asia Center közötti szakaszon. A kialakítás bemutatása a 8.2.22-es csomóponti rajzon látható.

8.1.11. Harsányi Kálmán utca összekötése a Dunakeszi úttal

A Káposztásmegyeri intermodális csomópont kapcsán tanulmány terv készült a Harsányi Kálmán utca Dunakeszi úttal való összekötésére, melyben a csomópont körforgalmú csomópontként való kialakításán kívül P+R parkoló is szerepel, valamint a Dunakeszi út kapcsolatának megteremtése a Megyeri úttal, a vasútvonalat külön szintben keresztezve. A hiányzó kapcsolat kialakításával az északi iparterület teherforgalma kitiltható a kertvárosi utcákból.



8.1.11. Harsányi Kálmán utca összekötése a Dunakeszi úttal, körforgalmú csomópont kialakítással

8.1.12. Városkapu utcában út- és járdaépítés

A Városkapu utca Metró áruházától délre eső utolsó 230 m hosszú szakasza jelenleg burkolatlan földút, ennek kiépítése javasolt, valamint a teljes hossz (770 m) járdaépítés a Metró áruház felőli oldalon. Jelenleg csak a Városkapu utca elején található járdaburkolat. Az utca további részén csak a murván, vagy az útpályán lehet gyalogosan közlekedni, ami balesetveszélyes, ezért szükség van a hiányzó járdaszakasz kiépítésére.



8.1.12. Városkapu utcában út- és járdaépítés

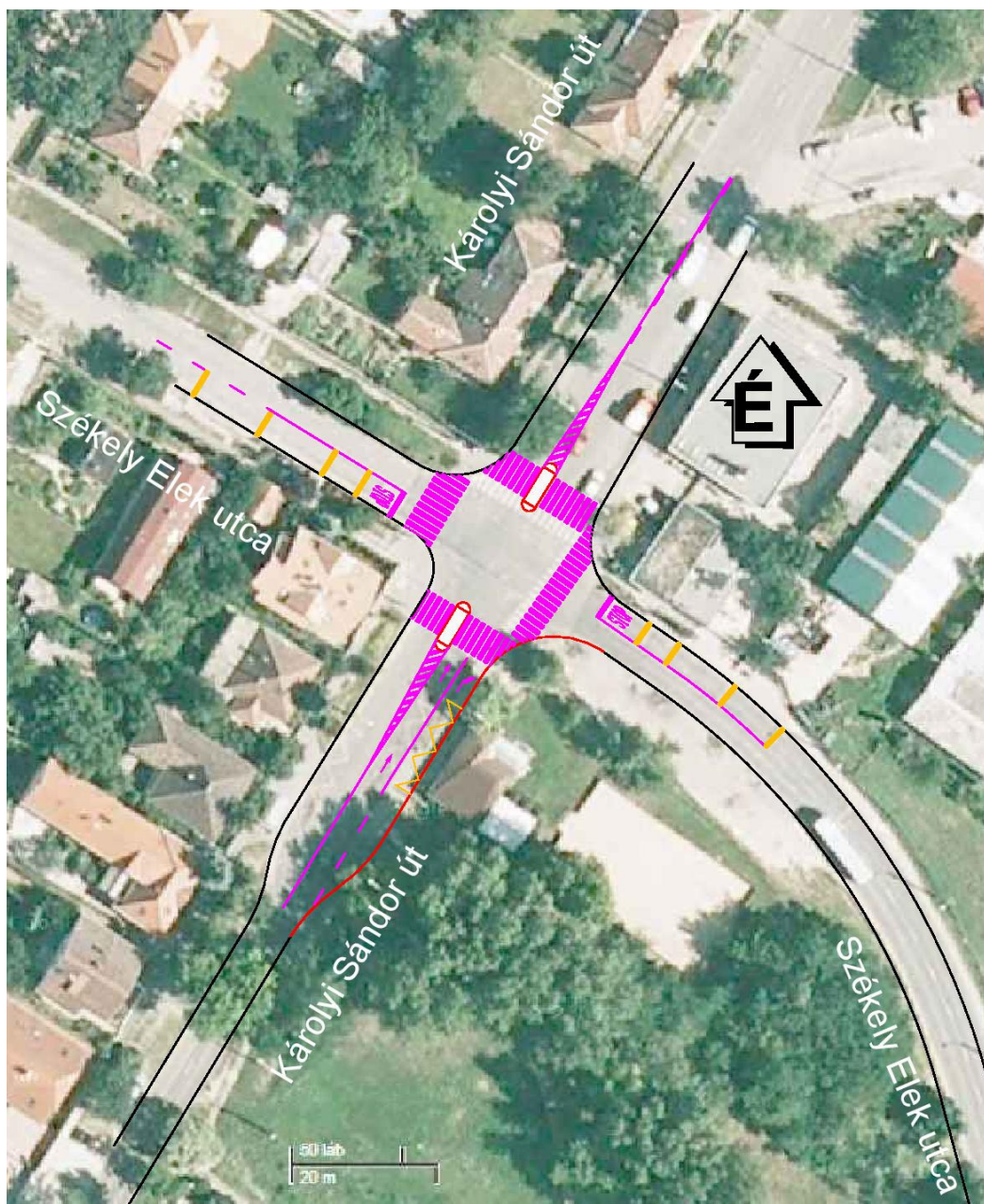
8.2. Csomópont (át)építések

8.2.1. Harsányi Kálmán utca - Dunakeszi út csomópont

A Káposztásmegyeri intermodális csomópont kapcsán tanulmány terv készült a Harsányi Kálmán utca Dunakeszi úttal való összekötésére, melyben a csomópont körforgalmú csomópontként való kialakításán kívül P+R parkoló is szerepel, valamint a Dunakeszi út kapcsolatának megteremtése a Megyeri úttal, a vasútvonalat külön szintben keresztezve. A hiányzó kapcsolat kialakításával az északi iparterület teherforgalma kitiltható a kertvárosi utcákból. (8.1.11-es rajz)

8.2.2. Károlyi Sándor út – Székely Elek utca csomópont

Buszöböl és jobbra kanyarodó sáv kiépítése tervezett a Károlyi Sándor úton dél felől, valamint 2 gyalogos közlépsziget létesítése. Felfestések felújítása, pótlása indokolt a Székely Elek utcában és forgalomcsillapító haránt csíkozás felfestése.



8.2.2. Károlyi Sándor út – Székely Elek utca csomópontja

8.2.3. Külső Fóti út – Felsőkert utca csomópont

A csomópontban körforgalom kialakítása javasolt. Az ide vonatkozó kiviteli terv elkészült.

8.2.4. Városkapu utca – M3-as autópálya, Szilas pihenőhely északi csomópont

A csomópontban körforgalom kialakítása javasolt.

8.2.5. Városkapu utca – M3-as autópálya, Szilas pihenőhely déli csomópont

A csomópontban körforgalom kialakítása javasolt.

8.2.6. Pozsonyi utca – Károlyi Sándor utca csomópont

A Pozsony utcával párhuzamosan vezetett lakóutcában a Sín utca felől a csomópont

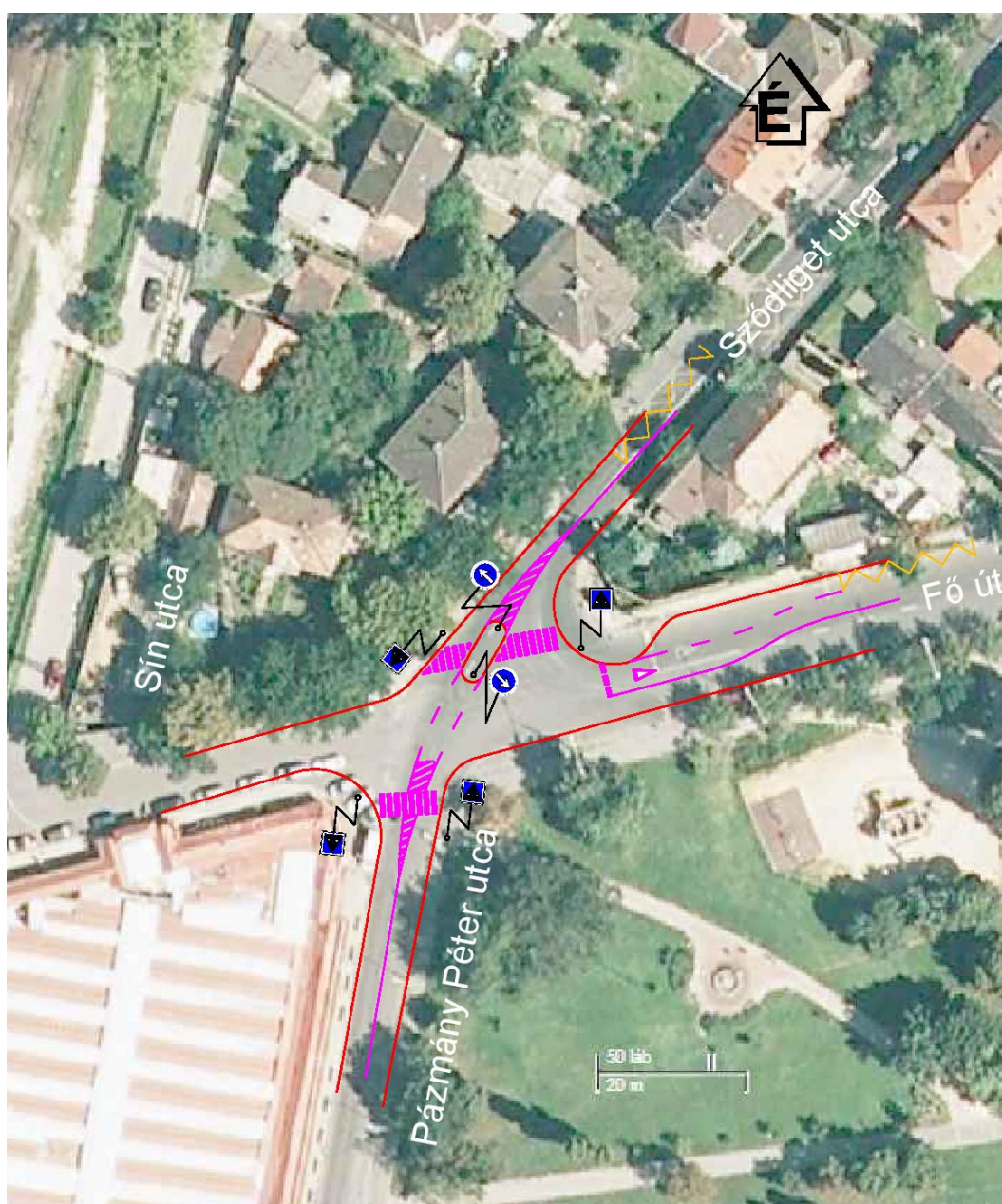
irányába egyirányú forgalmi rend kialakítása javasolt. Az útcsatlakozásnál az engedélyezett kanyarodási irányok alátámasztására a szegély korrekciója szükséges.

8.2.7. Sződliget utca – Fő út csomópont

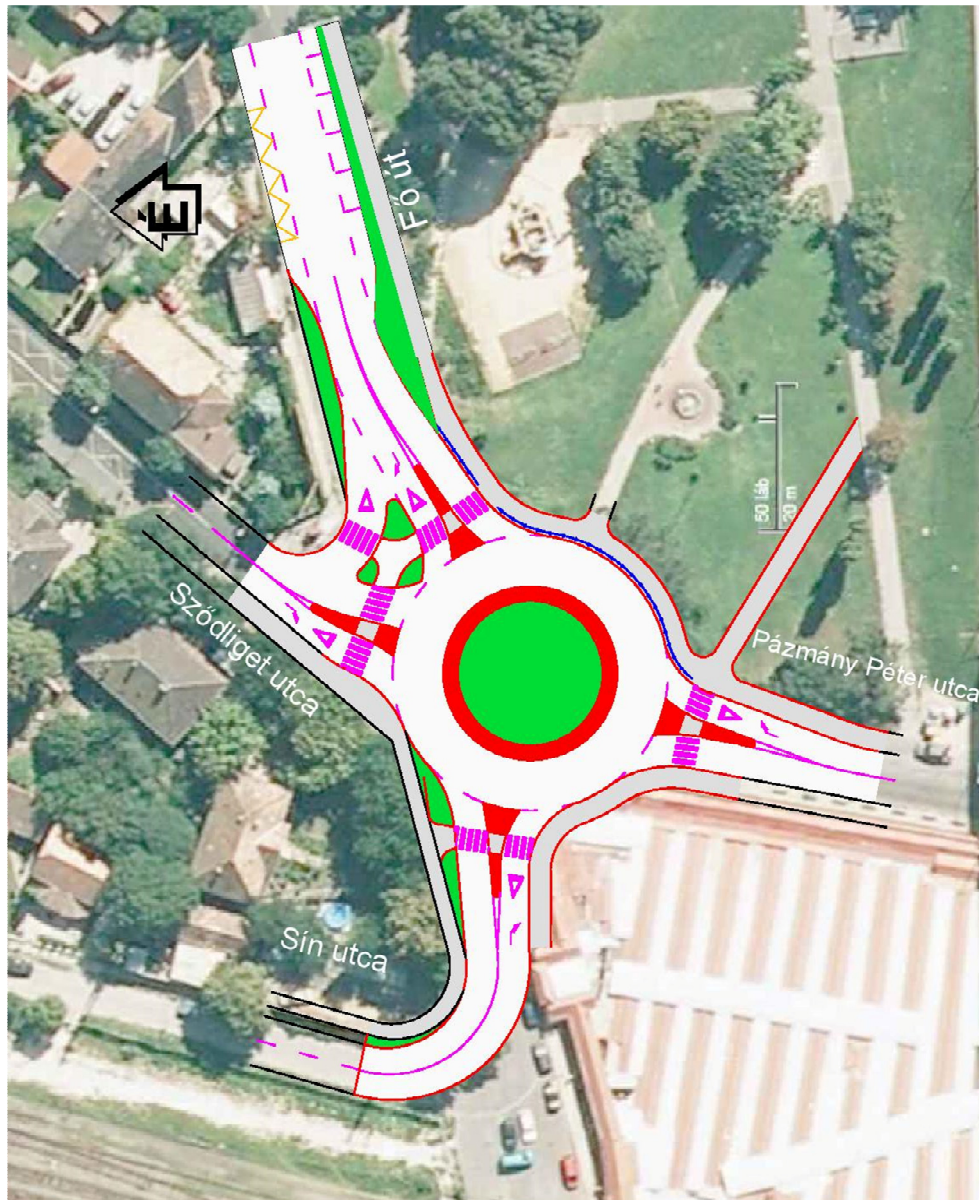
A Sződliget utca Fő utca kereszteződésénél a mellékirányt keresztező gyalogátkelőhely kijelölése szükséges.

I. ütemben a BKK állásfoglalása szerint szegélykorrekció és középsziget építése tervezett, valamint gyalogátkelőhelyek kijelölése. A gyalogosok védelme érdekében középsziget kiépítése indokolt.

II. ütemben körforgalom kialakítása javasolt. A Fő út irányából a Sződliget utca irányába a kanyarodás elősegítése érdekében egy közvetlen, direkt ág kialakítása lett tervezve.



8.2.7.1. Sződliget utca – Fő út csomópontja, jelzótáblás kialakítással



8.2.7.2. Szódliget utca – Fő út csomópontja, körforgalom kialakítással

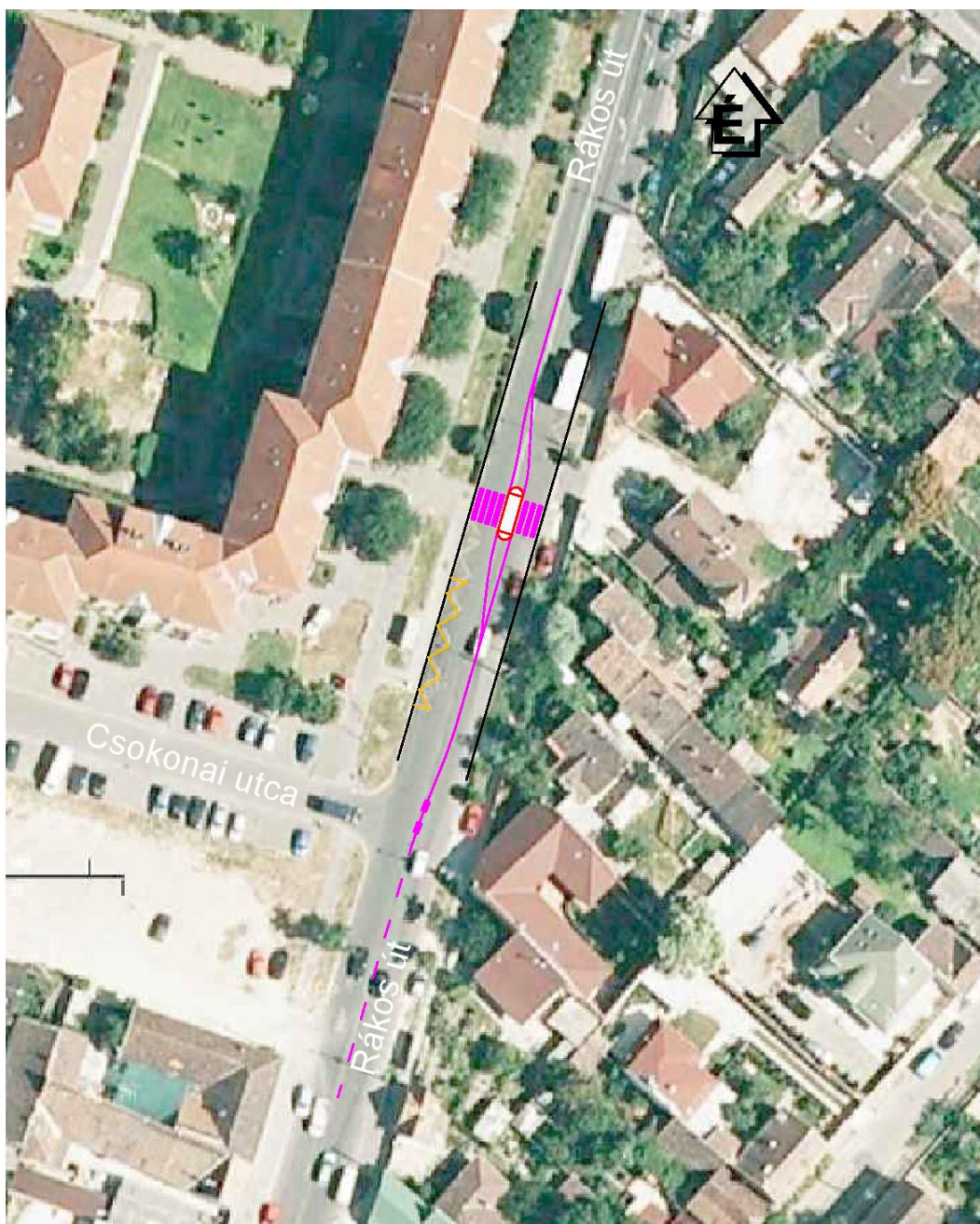
8.2.8. Hubay Jenő tér

Az 8.1.7. pontban foglaltak szerint a Bácska utca lezárása, sétáló utcává alakítása után új forgalmi rend alakítandó ki. A szabályozási terv szerint az ABC bontásra kerül, a Deák Ferenc utca szélesítendő.

Körforgalom kialakítását külön forgalmi tanulmánynak kell vizsgálnia.

8.2.9. Rákos út – Csokonai utca csomópont

A két buszmegálló között lévő gyalogos-átkelőhely középszigettel védetté alakítása szükséges, valamint az ehhez kapcsolódó felfestéseket is módosítani kell.



8.2.9. Rákos út – Csokonai utca csomópontja, gyalogos középsziget kialakítással

8.2.10. Rákos út – Arany János utca csomópont

A gyalogos és kerékpáros közlekedés biztonsága érdekében a Rákos úton gyalogos középsziget létesítése tervezett. Ennek következtében a gyalogos-átkelőhely a csomóponttól hátrább kerül, valamint az ehhez kapcsolódó felfestéseket is módosítani szükséges.

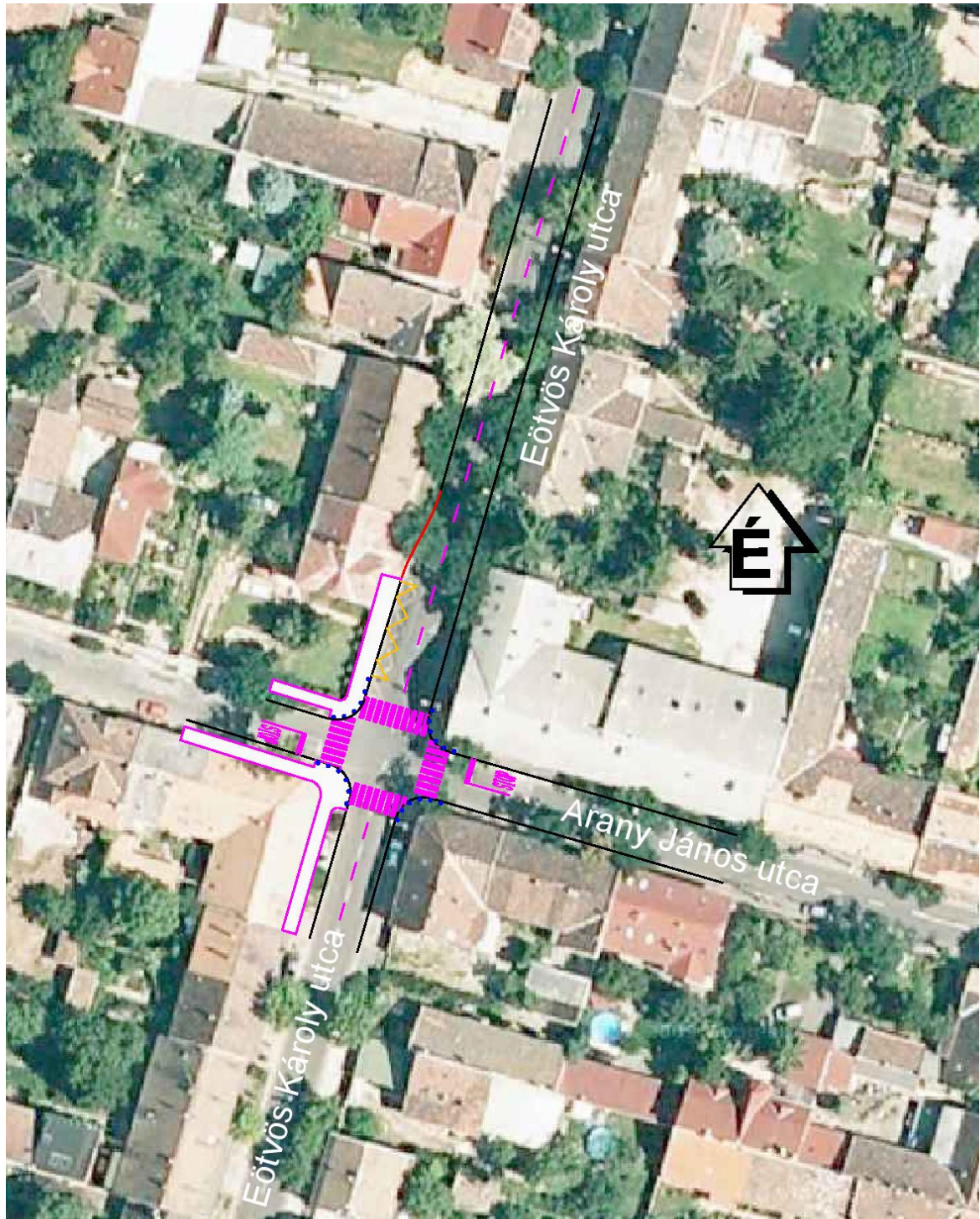


8.2.10. Rákos út – Arany János utca csomópontja, gyalogos középsziget kialakítással

8.2.11. Arany János utca – Eötvös utca csomópont

A csomópontban gyalogos átkelőhelyek létesítése szükséges mind a 4 irányban, továbbá helyzetjelző vonalak és stop felirat felfestése (pótlása), pollerek kihelyezése került tervezésre.

Megállási tilalom bevezetése a kereszteződéstől 20 m-re minden irányban (az úttesten és a padkán is).



8.2.11. Arany János utca – Eötvös utca csomópontja

8.2.12. Pázmány Péter utca – Szerencs utca csomópont

Lassító haránt csíkozás (sárga színű haránt csíkozás) felfestése indokolt a kereszteződésben, a Pázmány Péter utca két ágán, a magas balesetszám, és az egyes vasúti zárásoknál kialakuló veszélyes mozgások miatt. Ez csak burkolati jel felfestését jelenti, nem jár hanghatással.

A Szerencs utca keleti ágán gyalogátkelőhely kijelölése javasolt.



8.2.12. Pázmány Péter utca – Szerencs utca csomópontja

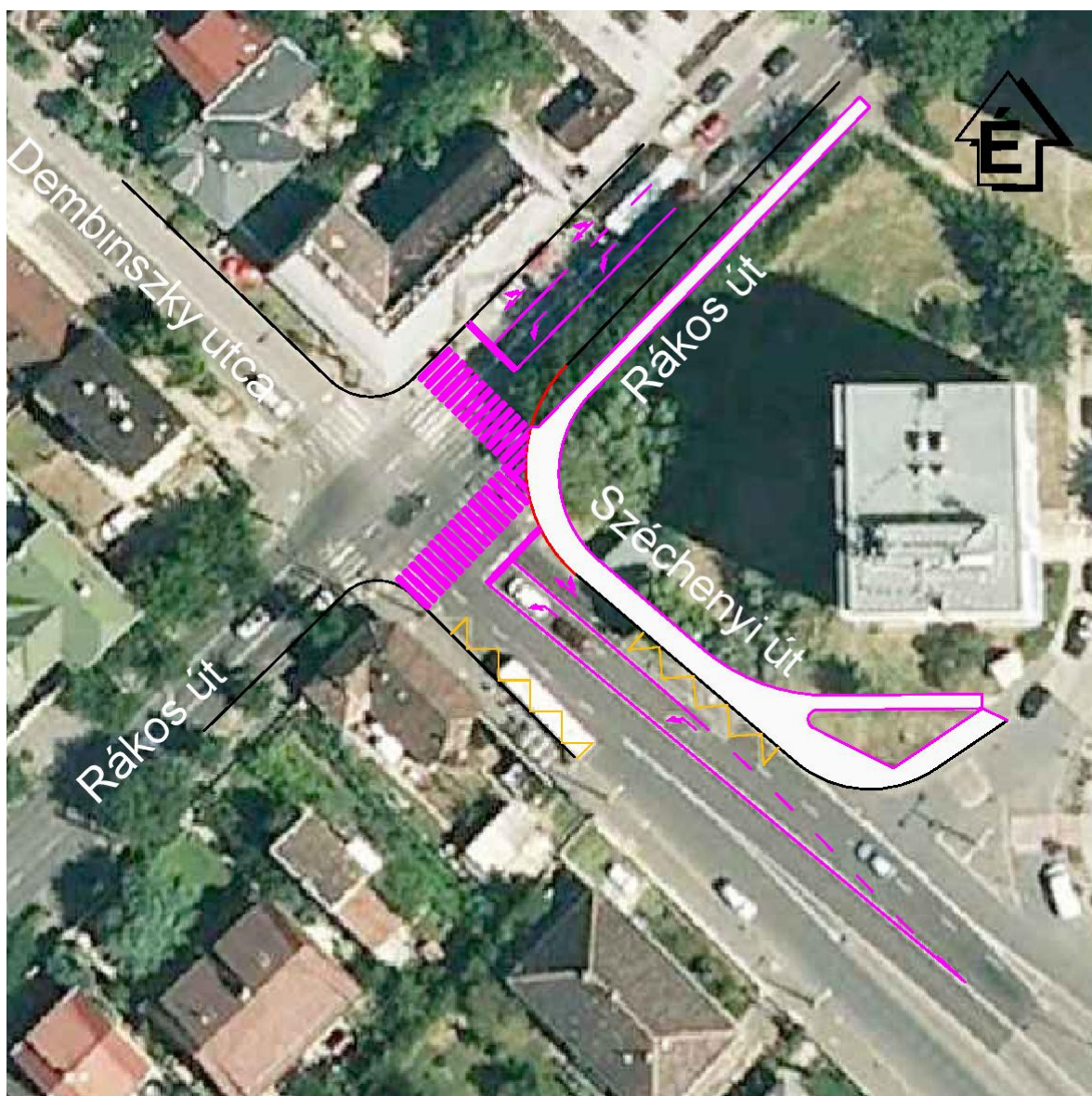
8.2.13. Rákos út – Széchenyi út csomópont

A beavatkozások alapját képezi, hogy a Széchenyi út felől jobbra a Rákos útra kanyarodó ív túl szűk a buszoknak. Azért is probléma ez, mert a lámpavezérlés egyik fázisában ez az irány együtt megy a Rákos útról balra a Széchenyi útra kanyarodó iránnyal.

Az ív szegélykorrekcióját javasoljuk, hátrébb húzva ezáltal a helyzetjelző vonalakat és gyalogos-átkelőhelyeket.

A Széchenyi úti felüljáróról érkező terelevonal a belső sávba soroláshoz csatlakozik, ezen változtatnánk, a jobban frekvenciált egyenes-jobbra irányhoz csatlakozhatna ezen túl.

Hosszú távú beavatkozás tekintetében javasolt, az említett jobbra kanyarodó irány kiemelése a kereszteződésben, ez azonban csak akkor történhet meg, ha a közeli trafóház elbontásra vagy áthelyezésre kerül.



8.2.13. Rákos út – Széchenyi út csomópontja

8.2.14. Széchenyi utca – Kolozsvár utca csomópont

A csomópontban jelzőlámpás forgalomirányítás megvalósítása javasolt.

8.2.15. Kolozsvár utca – Rákospalotai körvasútsor csomópont

A csomópontban jelzőlámpás forgalomirányítás megvalósítása javasolt, valamint gyalogátkelőhelyek kijelölése és a kerékpáros átvezetés biztosítása.

8.2.16. Szerencs utca – Bánkút utca csomópont

A Szerencs utca M3-as felől érkező ágában szegélykorrekciót javasolunk azért, hogy kialakítható legyen 2 forgalmi sáv.

A csomópontban jelzőlámpa telepítése ajánlott.



8.2.16. Szerencs utca – Bánkút utca csomópontja

8.2.17. Szerencs utca - Pestújhelyi út csomópont

Gyalogos-átkelők hely létesítése a Pestújhelyi úton és a Szerencs utcán. Utóbbi esetben középszigettel védett átkelőként.



8.2.17. Szerencs utca - Pestújhelyi út csomópontja

8.2.18. Apolló utca – Pestújhelyi út csomópont

A Pestújhelyi út déli ágán a gyalogos-átkelőhelyet javasoljuk hátrébb húzni.
A különösen veszélyes területet jelző felfestés indokolt a kereszteződésben.
Második ütemben, a távlatban jelzőlámpa telepítése válik indokolttá a csomópontban.



8.2.18. Apolló utca - Pestújhelyi út csomópontja

8.2.19. Drégelyvár utca – Molnár Viktor utca csomópont

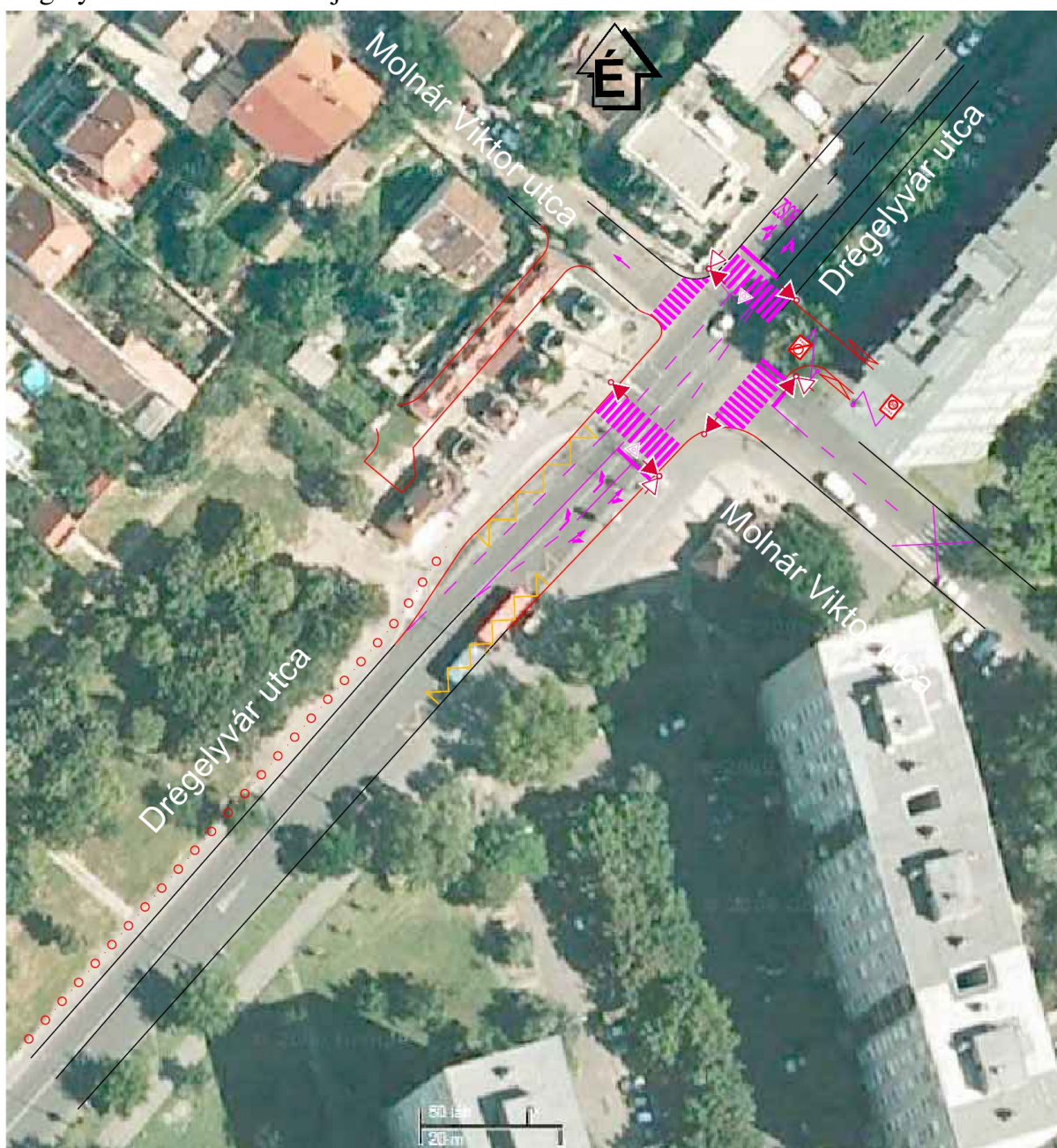
Drégelyvár utca és Molnár Viktor utca kereszteződésében az összes irányt be kell vonni a jelzőlámpás forgalomirányításba.

Buszöblöt kell kialakítani az Újpalota felé haladó irányban.

Önálló balra kanyarodó sáv létesítendő a város felől érkezők számára

A kereszteződés minden ágán gyalogátkelő létesítendő a gyalogosok biztonságos átvezetése céljából. A Molnár Viktor utca lakótelepi részén meglévő gyalogátkelőhely a csomópont felé áthelyezendő. A Drégelyvár utca szerviz útjára forgalomcsillapító küszöb építése javasolt.

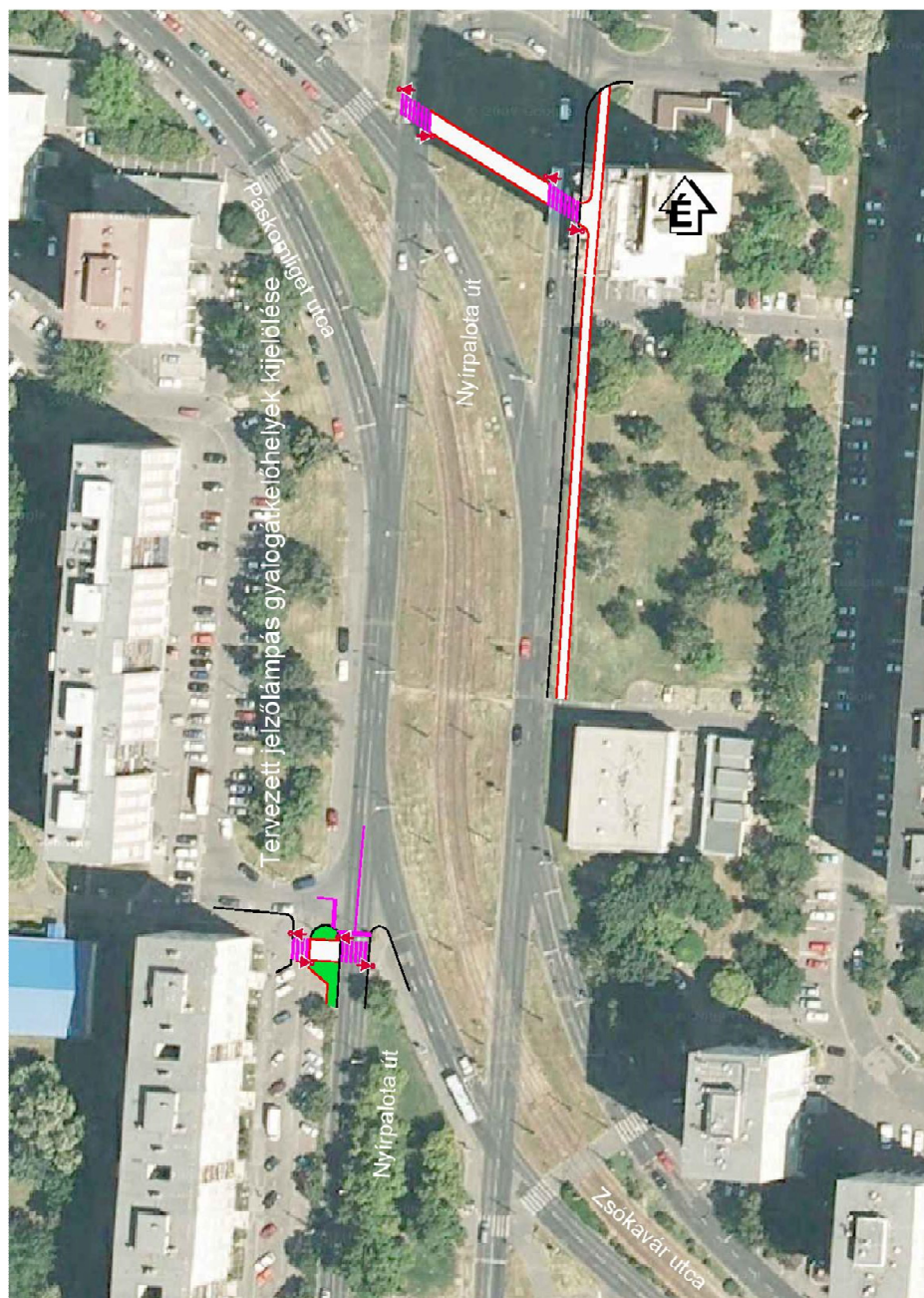
Az üzletsor mögött kiszolgáló út létesítendő az árufeltöltés biztosítására, és a Molnár Viktor utcai telek megközelítésére, a Molnár Viktor utcáról nyílóan. Ezzel párhuzamosan pollerek kihelyezésével kell megakadályozni a kiszolgáló utcáról a Drégelyvár utcára való lehajtást.



8.2.19. Drégelyvár utca – Molnár Viktor utca csomópontja

8.2.20. Nyírpalota út – Zsókvár utca csomópont

Jelzőlámpás gyalogátkelőhely kijelölése javasolt két helyen és a kapcsolódó járdaszakasz kiépítése szükséges.



8.2.20. Nyírpalota út – Zsókvár utca csomópontja

8.2.21. Páskomliget utca (Vásár csarnok környéke)

A tervet a vásár csarnokra készült engedélyezési tervhez igazodóan korrigáltuk.

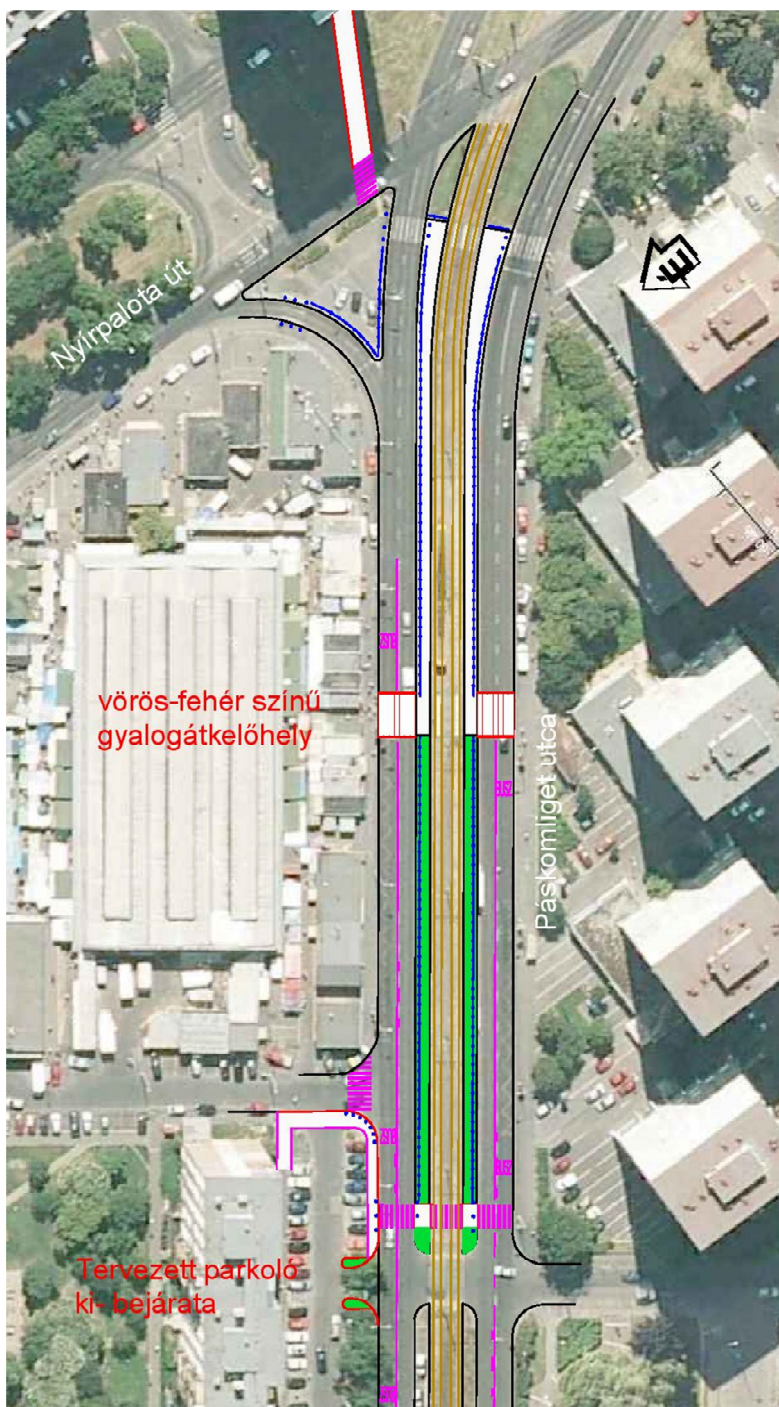
A szerviz út megközelítése módosult, a Páskomliget utcára lett kikötve.

Új kijelölt gyalogos-átkelőhely létesítése javasolt a Páskomliget utcán - a Kontyfa utca és Nádastópark utca között. A meglévő piaci gyalogos-átkelőhelyet piros-fehér festéssel javasoljuk ellátni.

Járda korrekció tervezett a Kontyfa utca Páskomliget utcai kikötésénél.

A Páskomliget utcán a villamos vágányok és a forgalmi sávok közti parkolás balesetveszélyes, megszüntetendő; helyén zöldsáv alakítandó ki, korlátok elhelyezésével.

Buszsáv bevezetése javasolt a rajzon látható módon.



8.2.21. Páskomliget utca (Vásárcsarnok környéke)

8.2.22. Nyírpalota út – Szentmihály út csomópont

Szentmihályi úton a Pólus Center felől érkező irányban, a balra kanyarodó forgalmi sáv megszüntetése, indirekt kanyarodási lehetőség biztosításának kiépítése; a

gyalogosok és a járműforgalom védelme érdekében zöld középszigetté alakítása.

Szentmihályi úton az Asia Center felől érkező irányban a sávkiosztás megváltoztatása, ezáltal a veszélyes sávelhúzás megszüntetése. A belső forgalmi sáv zöld középszigetté alakítása egészen az Asia Center csomópontnál elkezdődő 2 balra kanyarodó sávig. A jelenleg középső sáv lenne a belső, és a külső sávot egyenes-jobb irányultságúvá lehetne kialakítani. Szentmihályi úton, a csomópont közepén új középsziget alakítható ki a jelenleg balra kanyarodó előretolt forgalmi sáv helyén, valamint a meglévő középsziget helyén.

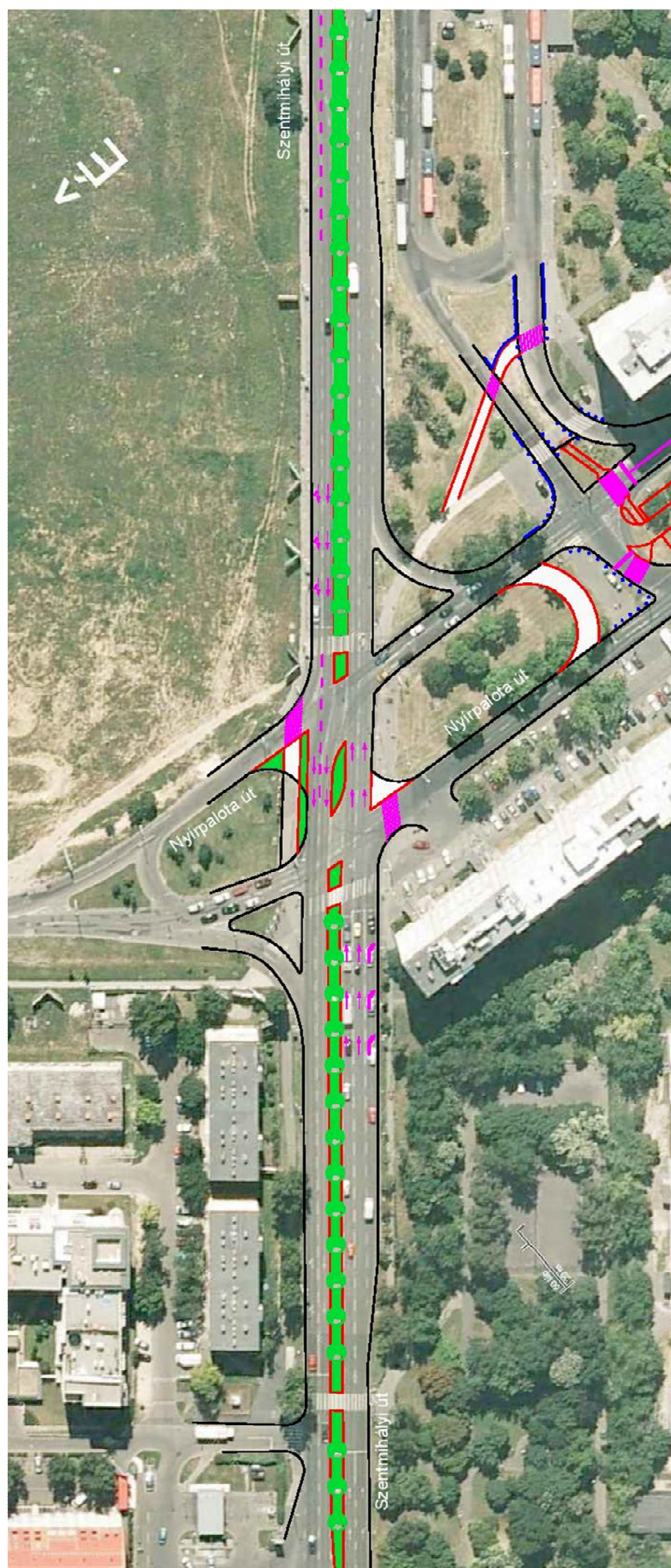
Meglévő "ösvény" gyalogoskapcsolat helyett új járdaburkolat építése a buszvégállomás közelében, és az ehhez tartozó gyalogos-átkelőhelyek, pollerek, korlátok létesítése.

A rajz alapján a kijelölt gyalogos-átkelőhelyeknél szegélyek korrekciója szükséges a főirányból egy-egy balra kanyarodó sáv megszűnése miatt.

Sérült gyalogos védőkorlátok javítása, pótlása, újak létesítése szükséges.

A jelzőlámpa jelzéstervét felül kell vizsgálni, különös tekintettel a megváltozott közbenső időkre, valamint arra, hogy az egyenes-jobb sáv kialakítása miatt a jobbra kanyarodó forgalom már nem mehet telezöldben az ezt keresztező gyalogos forgalommal.

Amennyiben elkészül a Nyírpalota út folytatása, javasolt kapacitív csomóponttá történő átépítése. (Például: jelzőlámpás körforgalom.)



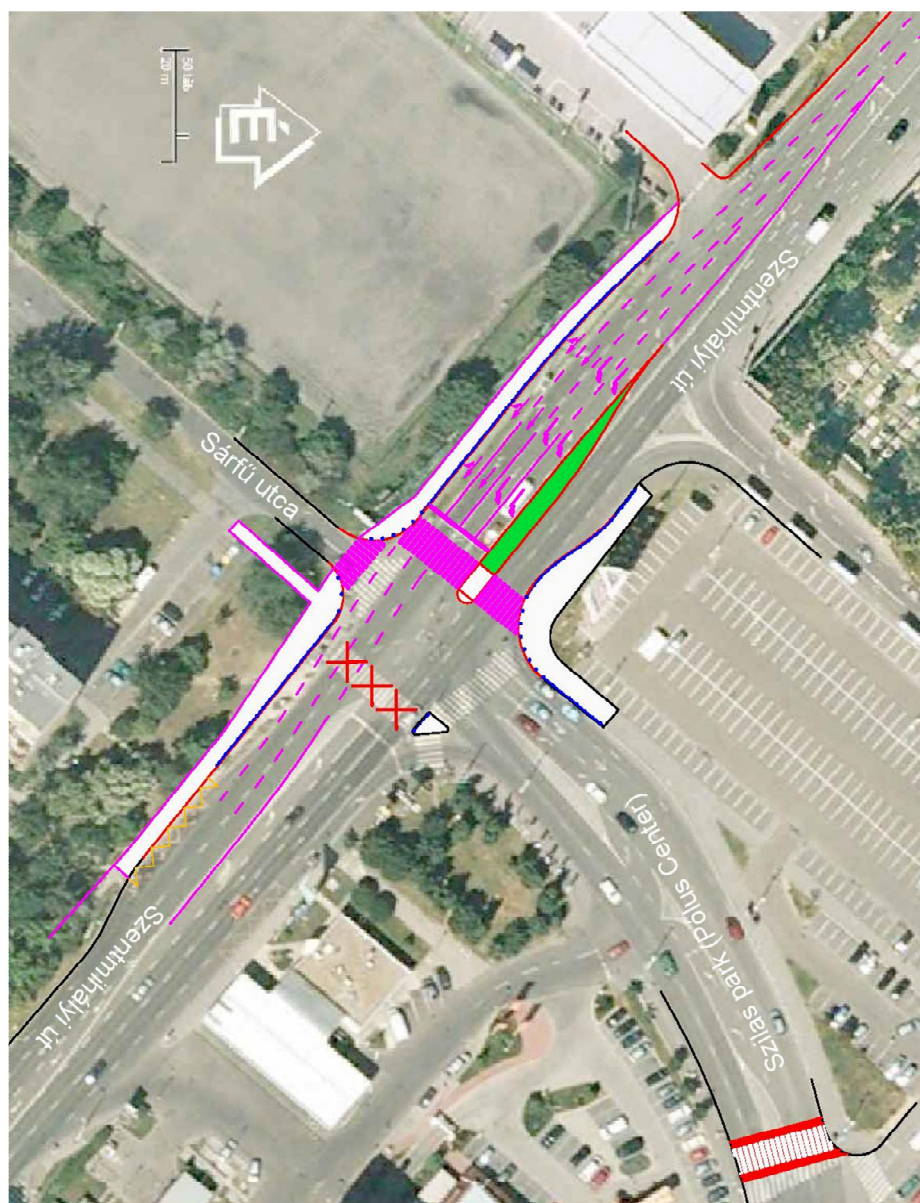
8.2.22. Nyírpalota út – Szentmihályi út csomópontja

8.2.23. Szentmihályi út – Szilas park (Pólus Center)

A Szentmihályi utat keresztező gyalogos-átkelőhely áthelyezése javasolt, középsziget létesítésével. Ezáltal a Pólus Center felől 2 sávban balra kihajtó forgalom nem kerülne konfliktusba a gyalogosokkal. Mivel a Pólus Center a jelenlegi átkelési útvonal túloldalán van, nem kellene szükségtelenül az áruházi bekötő utat keresztezniük a gyalogosoknak. A jelenlegi gyalogos-átkelőhely a Szentmihályi úton megszűnne, balesetveszélyes, a háromszög-sziget kiterjedése nem alkalmas a jelenlegi gyalogosforgalom kiszolgálására sem.

Az áruházi bekötő utat keresztező gyalogos-átkelőhely járdaszintre emelése javasolt, ellátva piros-fehér felfestéssel, valamint ezzel egyidejűleg megszüntetésre kerülne az átkelőhely környezetében lévő 2db hagyományos fekvőrendőr.

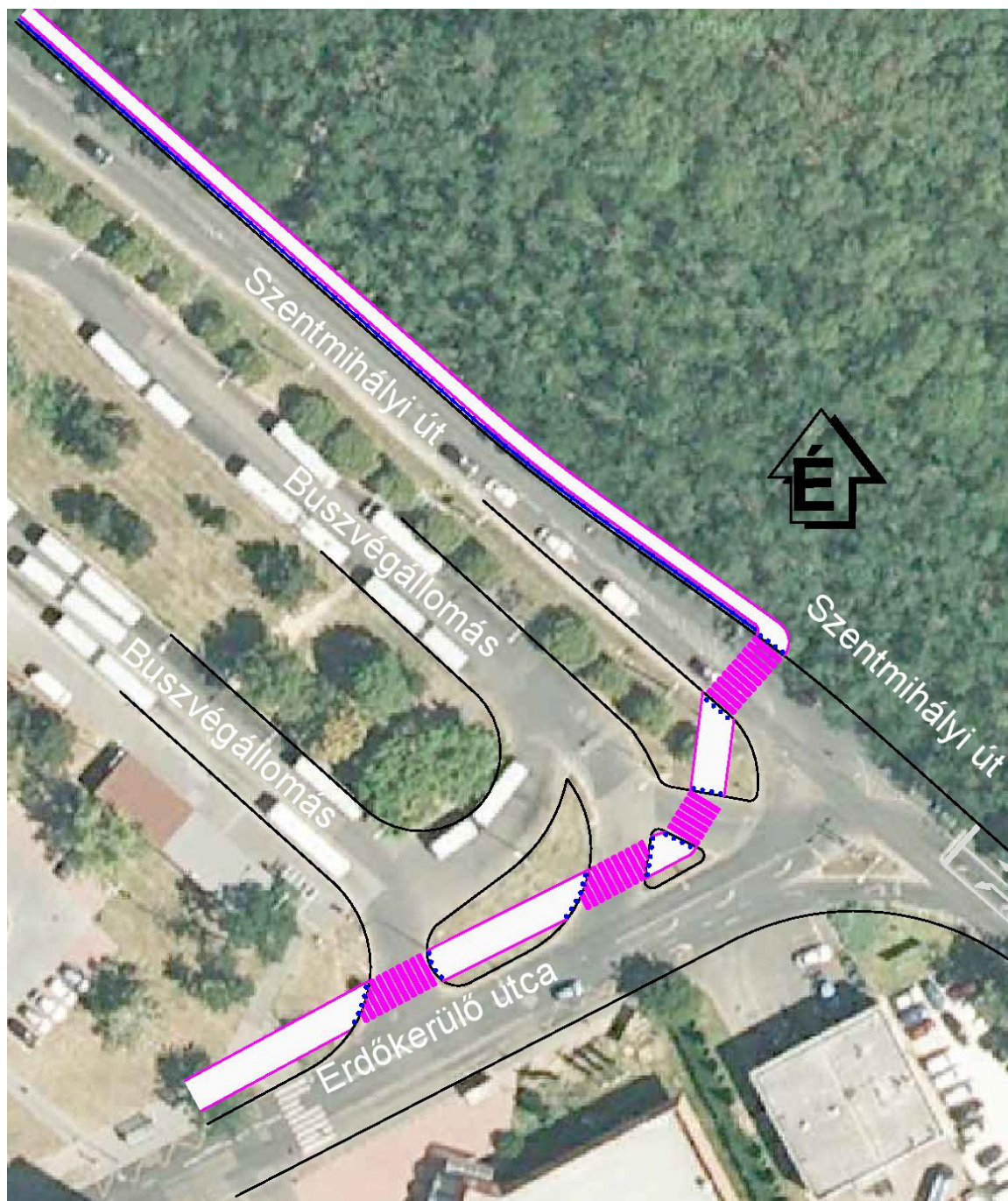
A tervezett beavatkozásokhoz sávelhúzás, szegélykorrekció, pollerek és korlátok telepítése, középsziget- és járdaépítés is hozzátartozik, a rajzon látható módon.



8.2.23. Szentmihályi út – Szilas park (Pólus Center)

8.2.24. Szentmihályi út - Erdőkerülő utca csomópont

Gyalogátkelőhelyek létesítése az Erdőkerülő úton és a Szentmihályi úton, a szükséges szegély lesüllyesztésekkel, pollerekkel és járdaépítésekkel együtt, a BKK vállalásában.



8.2.24. Szentmihályi út - Erdőkerülő utca csomópontja

8.2.25. Rákospalotai határ út – Rákóczi út – Késmárk utca csomópont

A Rákospalotai határút – Rákóczi út Késmárk utca csomópont rendezésére részletes vizsgálat készítendő, együttműködve a XVI. kerülettel.

I. ütemben javasoljuk az elsőbbségi viszonyok megfordítását. (Rákospalotai határút egyenesen a főútvonal, Rákóczi út az alárendelt ág.)

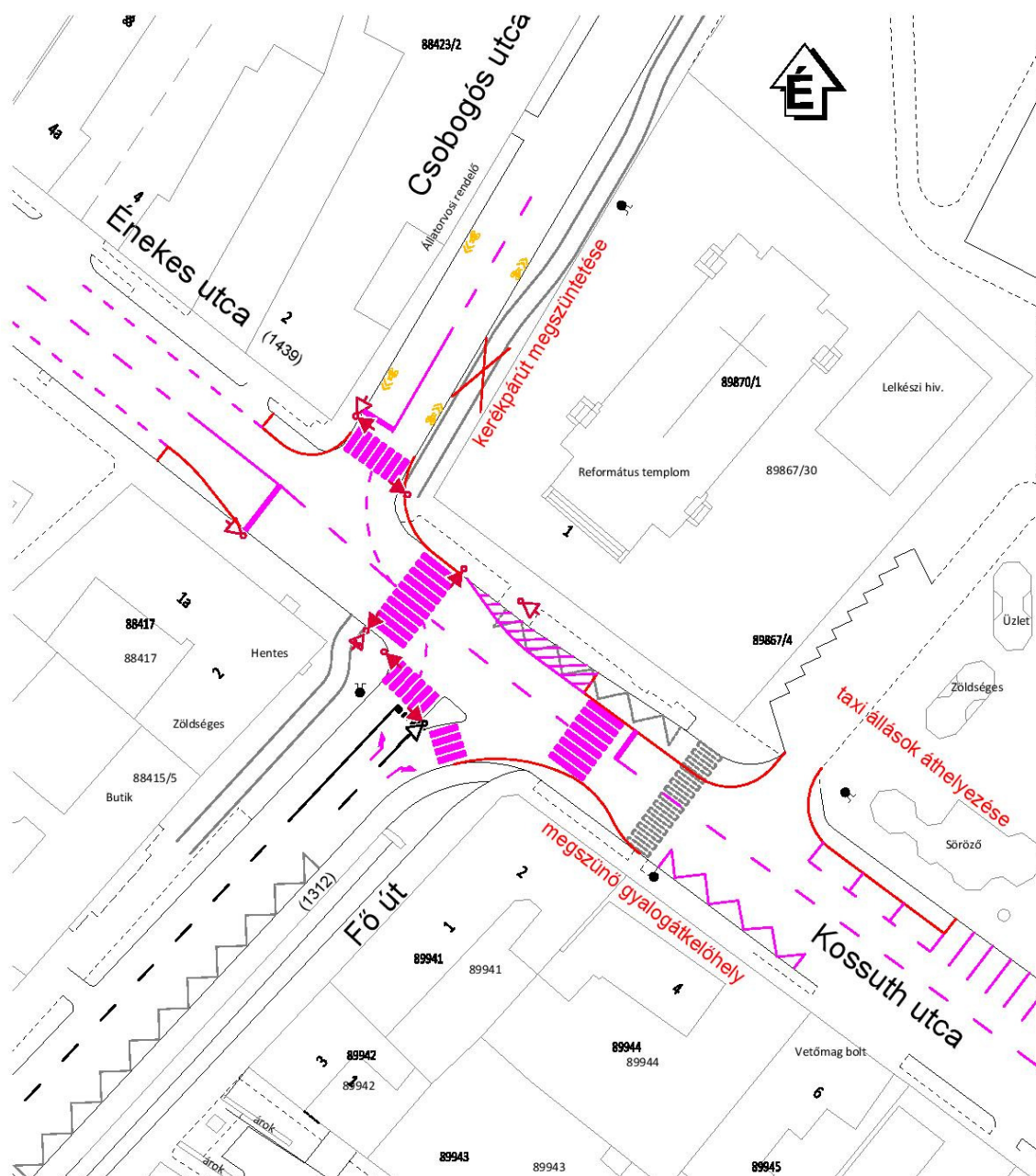
II. ütemben merülhet fel kanyarodó sávok kiépítése, valamint összehangolt jelzőlámpa

szabályozás kiépítése a csomópontban.

A csomópont forgalmi rendjének módosítását megelőzően 0.ütemben gyalogátkelőhely kijelölése tervezett a Rákóczi úti ágon, a 8.4.14.pont/rajz szerint.

8.2.26. Énekes utca – Csobogós utca – Kossuth utca – Fő út csomópont

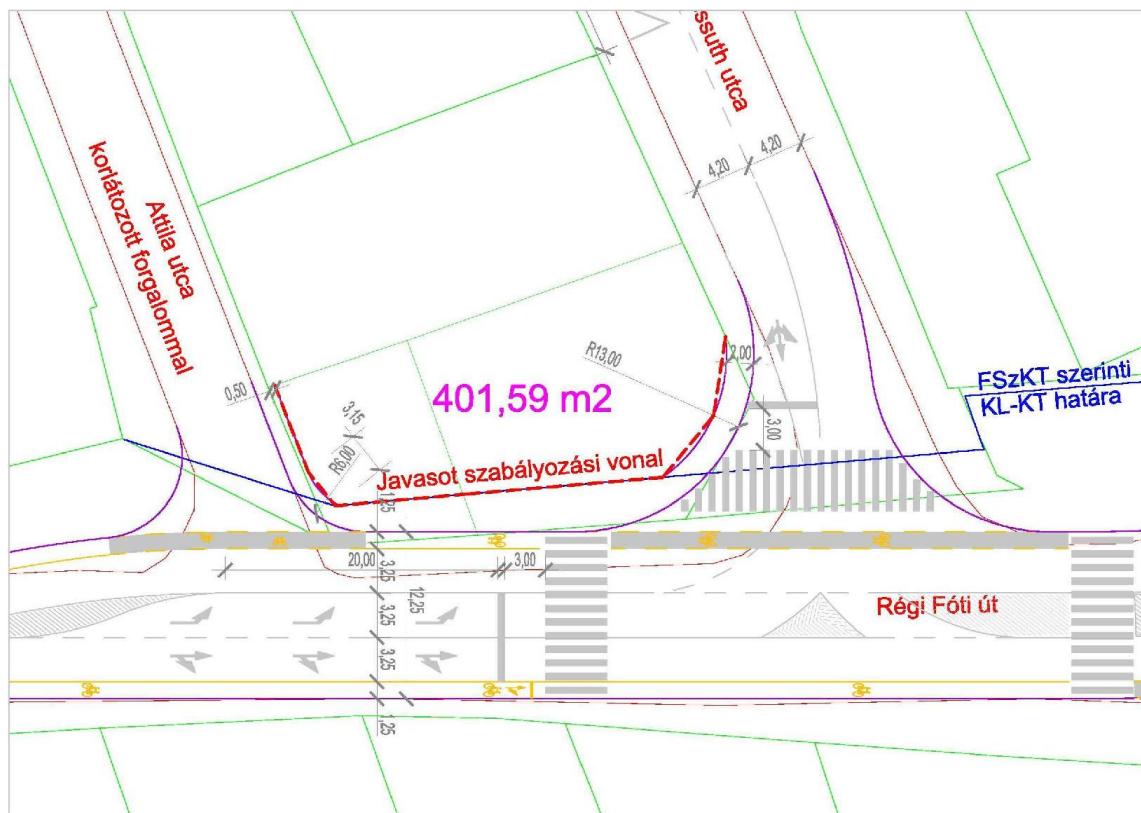
A csomópontban jelzőlámpás forgalomszabályozás bevezetése javasolt. A jelzőlámpák kihelyezésén kívül szegély korrekciókat is terveztünk, valamint három új gyalogátkelőhelyet, egy negyediknek pedig az áthelyezését. Javasoljuk továbbá a Csobogós utcában a járdán való kerékpározás megszüntetését, helyette az útpályán kerékpáros nyom kijelölését, a Kossuth utcában pedig a taxi állomás áthelyezését.



8.2.26. Énekes utca – Csobogós utca – Kossuth utca – Fő út csomópont

8.2.27. Régi Fóti út – Kossuth utca csomópont

A Régi Fóti úton a Kossuth utca – Attila utca közti szakaszon a szabályozási vonal módosul, így lehetőség nyílik mindkét oldalon kerékpár sáv kialakítására, ami a Régi Fóti további szakaszán megvalósult csak itt van benne hiányosság a jelenlegi beépítés miatt.



8.2.27. Régi Fóti út – Kossuth utca csomópontja

8.3. Közösségi közlekedés

8.3.1. Káposztásmegyeri intermodális csomópont

Káposztásmegyeren új vasúti megállóhely tervezett, várhatóan 2020 utáni megvalósulással, mindkét oldalon P+R parkolók és B+R kerékpártárolók építésével, a BKK és a Volánbusz autóbuszai számára végállomás létesítésével.

Első ütemben a 14-es villamos nyújtana további ráhordást az új megállóra. Közép vagy hosszú távon a 3-as számú metróvonal Újpest - Központtól történő meghosszabbított nyomvonalának is itt lenne a végállomása. Az új megállóhelyhez Rákospalota - Kertváros felől is biztosítani kell BKK autóbuszos ráhordást.

8.3.2. Rákospalota – Újpest vasútállomás intermodális csomóponttá fejlesztése

Rákospalota - Újpest állomáson két darab 250 méter hosszú, sk+ 55 cm magas, térkő burkolatú peron épül, melyek perononként két-két vágányt szolgálnak ki. Az állomáson meglévő gyalogos felüljáró elbontásra kerül, helyette aluljáró létesül. Az akadálymentesítést liftekkel oldják meg. Az újpesti oldalon 239 férőhelyes P+R

parkoló, és 40 férőhelyes B+R kerékpártároló kerül kialakításra. A palotai oldalon az Árpád úti felüljáró alatt felszámolt piac helyén szintén P+R parkoló létesítendő, elsősorban a kerületi lakosok számára, ahonnan rövid gyaloglással elérhető lenne a vasútállomás.

A palotai oldalon végig zajvédő fal épül.

8.3.3. Pestújhely intermodális csomópont

Az S-Bahn közeledés bevezetése esetén a Körvasút újra utasforgalmi szerepet kapna a Budapesten belüli közlekedésben. Az ehhez a folyópályás fejlesztéseken kívül szükséges megvizsgálni, hogy hol lehet további új megállóhelyeket kialakítani, amelyek révén a vasút elérhetősége jelentősen javulhat. A BKRFT-ben a Pestújhely vasúti megállóhely újbóli kiépítése szerepel, melynek megvalósulása esetén a XIV. és a XV. kerület vasúti elérhetősége jelentősen javulna. A Drégelyvár utca folytatásában lévő közúti felüljáró felől gyalogos kapcsolat biztosítandó. A Drégelyvár utcában tervezett kötöttpályás viszonylat számára megállóhelyet kell kialakítani, hogy az átszállás biztosított legyen a vasút felé.

8.3.4. Istvántelek vasúti megállóhely korszerűsítése

Istvántelek megállóhelyen az I. ütemben a vasútvonal kapacitásának növelése érdekében új vasúti vágány létesül (Rákosrendező és Rákospalota-Újpest vasútállomások között). Emellé épül fel az új, szélső fekvésű, sk+30 cm magas peron. Felújítják a Dembinszky utcánál lévő gyalogos felüljárót, a Dugonics utcai felüljáró elbontásra kerül, helyette gyalogos aluljáró épül, melyhez liftet is építenek, hogy megteremtsék az akadálymentes közlekedés feltételeit.

8.3.5. Kolozsvár utca – Mézeskalács tér vágány felújítás és megálló korszerűsítés

A Kolozsvár utcában rendkívül rossz állapotban van a nagypaneles felépítményű pálya, emiatt a villamosok csak csökkentett sebességgel képesek közlekedni, ennek következtében az eljutási idő is nagyobb. A Kolozsvár utcai villamos vágányok és a Mézeskalács tér térségében lévő villamos végállomás felújítandó, a vágányfelújításokkal együtt a megállóhelyi peronok átépítendőek. Biztosítani kell a megfelelő szélességű peronokat, melyek lehetőség szerint 2,30 méternél keskenyebbek ne legyenek. Célszerű azonban ennél szélesebb peronokat létesíteni egyrészt balesetbiztonsági szempontból másrészt, hogy a megállóhelyi peronberendezések elhelyezhetőek legyenek (utasváró, szeméttároló). A peronok közötti forgalmi sáv felőli oldalánál hajlított csőkorlátok elhelyezése javasolt. A peronok akadálymentes megközelítését biztosítani kell (rámpa, taktilis vezetősáv, süllyesztett szegély, jelzőlámpás csomópontnál hangjelzés is).

8.3.6. 12-es villamos vágányfelújítása és megálló korszerűsítés

A Pozsony utca – Fő út útvonalon közlekedő 12-es villamos viszonylat pályája

leromlott műszaki állapotú. A Pozsony utcai aluljáróban a közúti gépjármű forgalom is a villamossíneken bonyolódik le, így itt a nagypaneles felépítményű pálya fokozott igénybevételnek van kitéve. A Pozsony utca és a Kajár utca között egy rövid szakaszon zárt, zúzottköves rendszerű vágány található.

A vágányfelújításokkal egy időben javasolt a megállóhelyi peronok átépítése. Biztosítani kell a megfelelő szélességű peronokat, melyek lehetőség szerint 2,30 méternél keskenyebbek ne legyenek. Célszerű azonban ennél szélesebb peronokat létesíteni egyrészt balesetbiztonsági szempontból másrészt, hogy a megállóhelyi peronberendezések elhelyezhetőek legyenek (utasváró, szeméttároló). A peronok közúti forgalmi sáv felőli oldalánál hajlított csökorklátok elhelyezése javasolt. A peronok sk+26 cm magasságúak legyenek, hogy a későbbiben itt közlekedő alacsonypadlós járművekre szintben lehessen beszállni. A peronok akadálymentes megközelítését biztosítani kell (rámpa, taktilis vezetősáv, süllyesztett szegély, jelzőlámpás csomópontnál hangjelzés is).

8.3.7. Villamos végállomás kialakítása a Pólus Centernél

A főváros fejlesztési terveiben szerepelő, a BKK által megvalósítandó projekt, az Astoria és Újpalota közötti villamos vonal, melynek végállomása a Pólus Centernél épül ki (8.3.11.pont).

8.3.8. Páskomliget utca – Zsókvár utca vágányfelújítás és megálló korszerűsítés

A Páskomliget utca – Nyírpalota utca – Zsókvár utca útvonalon a villamos pálya zárt, zúzottköves pályaként üzemel. Jövőbeli pályarekonstrukciók során javasolt a folyópályás szakaszokon füvesített vágányzónát kialakítani. A BKK által megvalósítandó projekt keretében a Fő téren és az Erdőkerülő utcai végállomáson a villamos peronok akadálymentesítésre kerülnek (sk+26 cm magas térkő burkolatú peron. rámpa, taktilis jelek). Az Erdőkerülő utcai végállomás nyíltpálya felőli végén új akadálymentesített gyalogátkelőhely létesül. A parkolás is rendezésre kerül. Több szakaszon a szélső sávból parkolósáv létesül. A terveket 2014 év végéig a Speciál terv elkészíti, a kivitelezés 2015-ben várható.

8.3.9. 69-es villamos vonalának meghosszabbítása

Lényeges kötőpályás fejlesztési elem a 69-es villamos meghosszabbítása a Szentmihályi út – Rákospalotai határút csomópontjának térségéig. Ezt a területfejlesztési tervekkel együtt kell előkészíteni. A villamos vonal meghosszabbítása a tervezett Újpalota - Parkváros városrész kötőpályás közlekedésének biztosítását jelenti. A Szentmihályi út közelében tervezett új végállomásnál P+R parkoló kialakítás is szükséges.

8.3.10. Erdőkerülő utcai autóbusz végállomás korszerűsítése

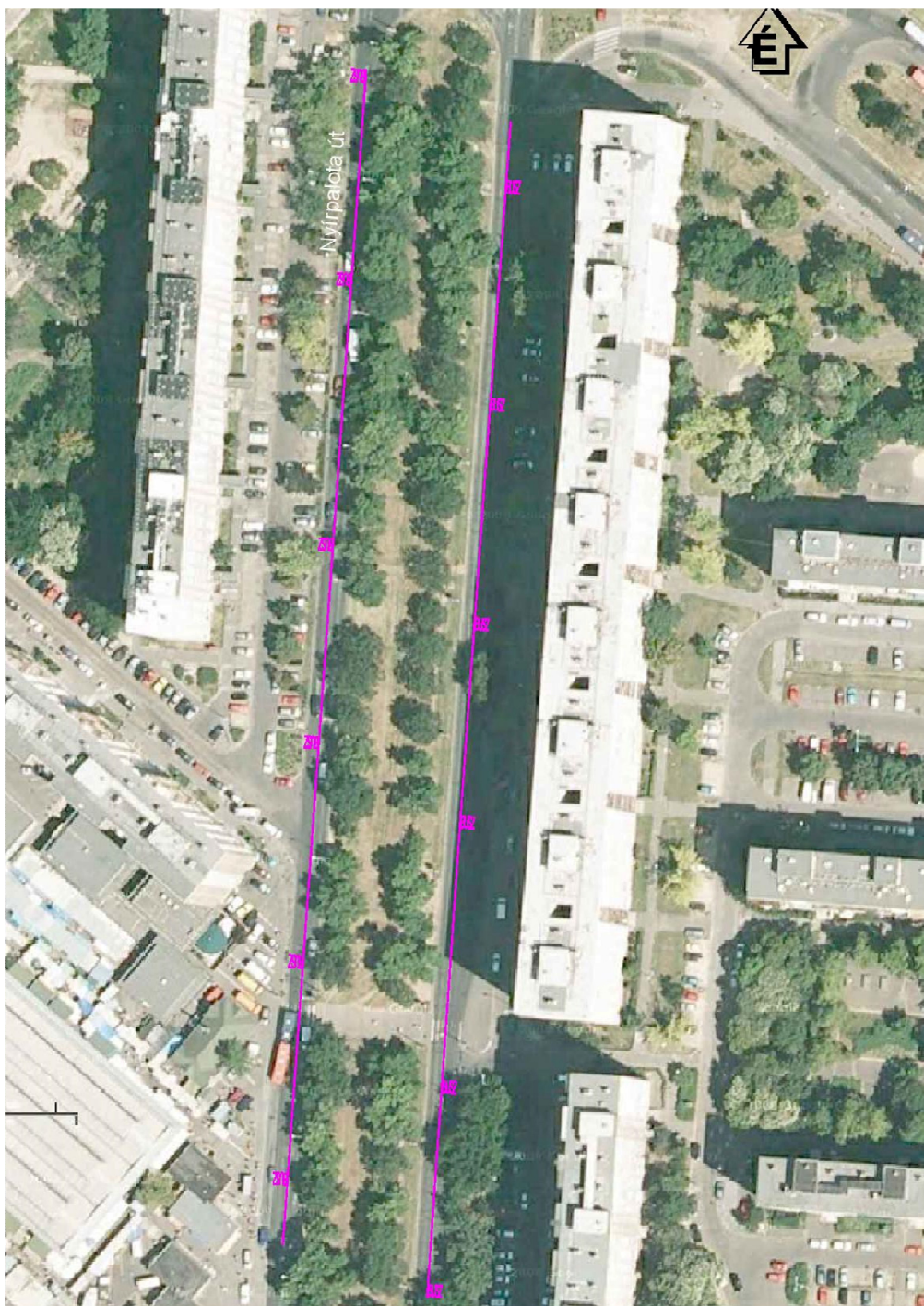
Az Erdőkerülő utcai autóbusz végállomás forgalmi rendjének felülvizsgálata folyamatban van (Speciál terv készíti 2014 végéig). A gyalogos útvonalak

biztonságosabbá és egyszerűbbé szükséges a gyaloglási távolságok csökkentése érdekében. Várhatóan 2015-ben megvalósul a BKK beruházásban.

8.3.11. Drégelyvár u. – Nyírpalota út nyomvonalon buszsáv létesítése, / kötöttpályás közlekedés kiépítése

A Drégelyvár utca – Nyírpalota út a leginkább terhelt, autóbuszokkal kiszolgált közlekedési tengely. A sűrű követés ellenére is a járatok csúcsidőben zsúfoltak. A Drégelyvár utca a felüljárótól a Molnár Viktor utcáig 2x1 sávós, a Molnár Viktor utca Apolló utca közti szakaszon 3sávós, a befelé irány számára autóbusz sáv épült. Az Apolló utcától válik osztott pályássá, innen utasforgalom alapján buszsáv kialakítása javasolt egészen a buszvégállomásig mindkét irányban.

Második ütemben a Drégelyvár utcában javasolt a kötöttpályás közösségi közlekedési üzem bevezetése. A főváros fejlesztési terveiben a felszíni kötöttpályás kapcsolat kiépítése szerepel, az Astoria és Újpalota között. A belvárosból induló villamos vonal, a Rákóczi út – Thököly út nyomvonalon halad, majd a Bosnyák tér után Csömöri úton vezet tovább. A Körvasutat külön szintű műtárggyal keresztezve a Drégelyvár utcán halad tovább. A Zsókavár utca és a Páskomliget utca között fonódik a 69-es villamos meglévő pályájával, majd a Nyírpalota úton vezet tovább a középső zöldsáv területén a Pólus Centerig.



8.3.11. Drégelyvár u. – Nyírpalota út nyomvonalon buszsáv létesítése, / kötöttpályás közlekedés kiépítése

8.3.12. Szentmihályi úti buszvégállomás áthelyezése a Pólus Centerhez

A bevásárlóközpont és a környezetében tervezett fejlesztések miatt javasolt a Nyírpalota út végén lévő buszvégállomás áthelyezése, a Pólus Center északi részéhez, mivel így közösségi közlekedéssel is könnyebben elérhetővé válik a terület. A meglévő buszvégállomás területe más célra felhasználható.

8.3.13. Páskomliget utcai buszsáv

A közösségi közlekedés előnybe részesítése érdekében autóbusz sáv létesítendő a Páskomliget utcában, az osztott pályás út szélső sávjában, a Sárfű utca – Nyírpalota utca közti szakaszon.



8.3.13. Páskomliget utcai buszsáv

8.3.14. 3-as metró meghosszabbítása

A Főváros távlati fejlesztési elképzeléseiben szerepel az M3-as metróvonal tovább vezetése Újpest városközponttól Káposztásmegyeryig a tervezett új vasútállomáshoz, intermodális csomópont-hoz kapcsolódóan.

8.3.15. 70-es 71-es vasútvonal rekonstrukciója

A MÁV 70 és 71. számú vasút vonalainak rekonstrukciója 2015-ben várhatóan megkezdődik, a tervek elkészültek, engedéllyel is rendelkeznek. A felújítás 2018-ig tart. A felújított vasútvonal rendkívül gyors eljutást fog biztosítani a kerület számára a belvárosba.

8.3.16. S-Bahn rendszer kiépítése

A 70-es és a 71-es vasútvonal rekonstrukciója egyúttal a Budapesti Elővárosi Vasúthálózat Fejlesztési Projektet is szolgálja.

Az S-Bahn közeledés bevezetésével a Körvasút újra utasforgalmi szerepet kap a Budapesten belüli közlekedésben. Az ehhez szükséges folyópályás fejlesztéseken kívül új megállóhelyeket kell kialakítani, amelyek révén a területi lefedettség, a vasút elérhetősége jelentősen javul.

8.4. Gyalogos és kerékpáros közlekedés

8.4.1. Gyalogos – kerékpáros aluljáró a Székely Elek utca vonalában

Kiépítetlen gyalogos "csapások" vezetnek át a vasútvonalon a 14-es villamos megállójához. A vasútvonalon történő biztonságos átkelés érdekében aluljáró építése javasolt.

8.4.2. Gyalogos – kerékpáros aluljáró a Fő út vonalában

Az Árpád úti felüljáró mellett, a meglévő szintbeli gyalogos-kerékpáros vasúti kereszteződés kiváltása akadálymentesített aluljáróval, a vasúti rekonstrukció során fog megépülni.

8.4.3. Bácska utca sétáló utcává alakítása

A Polgármesteri Hivatal környékének rendezése során merült fel a javaslat. Az 1.7 pontban említett forgalmi vizsgálat eredmény alapján. Az Epres sor - Fő út összekötésével létrejöhethet a forgalommentes Széchenyi tér és a Bácska utca forgalomcsillapítására is sor kerülhet.

8.4.4. Tavasz utcai gyalogos felüljáró korszerűsítése, akadálymentesítése

A 70-es és 71-es számú vasútvonalak feletti gyalogos felüljáró felújítása, akadálymentesítése liftek beépítésével.

8.4.5. Istvántelek vasúti megállóhely gyalogos felüljárói

A 70-es és 71-es számú vasútvonalak feletti gyalogos felüljárók a hamarosan kezdődő vasút rekonstrukció során a következő képen épülnek át:

- a Dembinszky utca vonalában lévő felüljáró felújításra kerül,
- a Dugonics utca vonalában lévő elbontják, helyette aluljáró épül.

8.4.6. Szent korona útnál lévő gyalogos felüljáró akadálymentesítése, kerékpáros közlekedésre alkalmassá tétele

Az M3-as autópálya fővárosi bevezető szakasza feletti gyalogos felüljáró akadálymentesítése rámpával, melyet a kerékpárosok is használhatnak.

8.4.7. Wesselényi utcánál lévő gyalogos felüljáró akadálymentesítése

Az M3-as autópálya fővárosi bevezető szakasza feletti gyalogos felüljáró akadálymentesítése liftek beépítésével.

8.4.8. Arany János utcánál lévő gyalogos felüljáró akadálymentesítése

Az M3-as autópálya fővárosi bevezető szakasza feletti gyalogos felüljáró akadálymentesítése liftek beépítésével.

8.4.9. Thököly útnál lévő gyalogos felüljáró akadálymentesítése

A meglévő szintbeli gyalogos-kerékpáros vasúti kereszteződés kiváltása akadálymentesített aluljáróval.

8.4.10. Főtér rendezése

Ötletpályázat lezajlott a tér rendezésére vonatkozóan.

8.4.11. Csajág utcánál gyalogos – kerékpáros aluljáró létesítése

Új aluljáró építése a körvasút alatt.

8.4.12. Újpalotai lakótelep gyalogos tereinek korszerűsítése

A lakótelep útjai mentén lévő járdák, belső járdák és vegyes használatú utak felújítása, akadálymentesítése.

8.4.13. Töltés utcánál gyalogos – kerékpáros aluljáró létesítése

A Töltés utcai közúti aluljáróhoz kapcsolódóan a gyalogos és kerékpáros forgalom számára akadálymentes aluljáró építése javasolt a meglévő szintbeli átjáró helyén.

8.4.14. Gyalogátkelő létesítése a Rákospalotai határút - Késmárk utca csomópontban

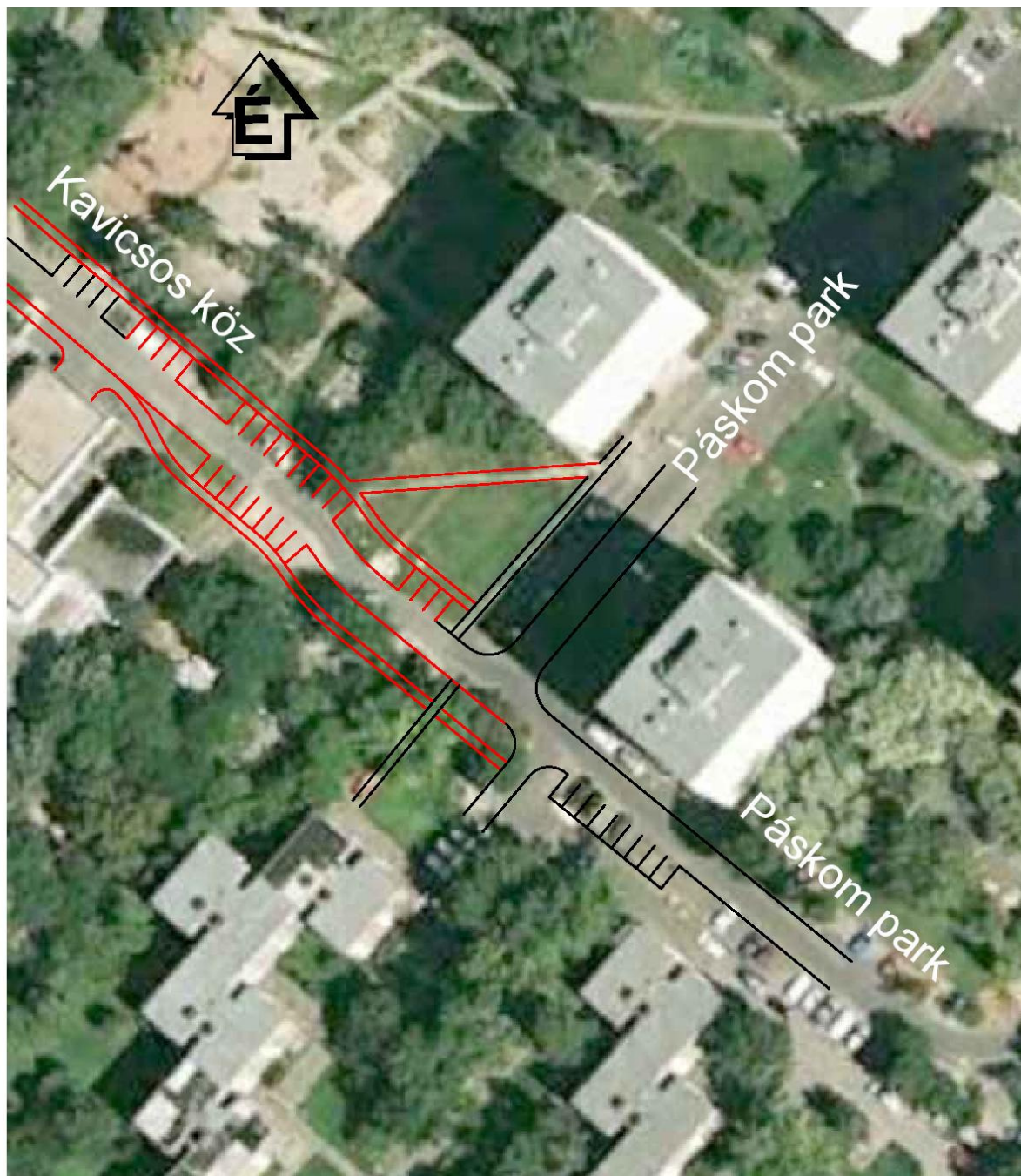
Gyalogátkelő létesítése a Rákospalotai határút-Késmárk utca-Rákóczi u. csomópont Rákóczi utcai ágán a Bank épületének megközelítéséhez.



8.4.14. Gyalogátkelő létesítése a Rákospalotai határút - Késmárk utca csomópontban

8.4.15. Páskompark gyalogos és gépjármű forgalom különválasztása

A Kavicsos közben lévő óvoda megközelítése balesetveszélyes, mivel a gyalogosok és a parkoló autók közös felületen mozognak. Javasoljuk a gépjárműforgalom különválasztására 5,5m széles útburkolat kijelölését, mellette merőleges parkolók kialakítását és 1,5m széles járdák építését. A járda építés néhány meglévő parkolót érint.



8.4.15. Páskompark gyalogos és gépjármű forgalom különválasztása

8.4.16. Istvántelek vasúti megállónál B+R kerékpártároló létesítése

B+R kerékpártároló kihelyezése javasolt az Istvántelki vasút állomáshoz, a Dembinszky utcai gyalogos felüljáró térségébe.



8.4.16. Istvántelek vasúti megállónál B+R kerékpártároló létesítése

8.4.17. Kerékpár-hálózati térkép alapján ütemezett megvalósítás

Kerékpár-hálózati térkép (III. tervlap) alapján a tervezett kerékpárutak ütemezett megvalósítása.

A kerékpár-hálózati térképen jelöltük a kerékpártárolók és a B+R tárolók javasolt helyszíneit. A legfontosabb helyek az orvosi rendelők, gyógyszertárak, piacok, vásárcsarnokok, nagyobb üzletek (Lidl, Spar), posták, parkok és az iskolák. Jelenleg a Répszolg Kft. fenntartásában 8 helyszínen, összesen 39db kerékpártámasz van. Ezek típusa változatos, jellemzően keréktámaszok, nem kerékpártámaszok. A keréktámasz azokban az országokban nyújt gyors elhelyezési lehetőséget, ahol nem jellemző a

kerékpárlopás, ezért elegendő a kereket a vázhoz rögzíteni, a kerékpártámasz fő szerepe itt a megtámasztás.

A Magyar Kerékpáros klub ajánlása alapján a leginkább bevált kerékpártámasz az ún. támasztókeret (fordított U-cső), amely egyfelől egyszerűen telepíthető, olcsó megoldás, ugyanakkor a célnak tökéletesen megfelel. A kerékpár gyorsan és kényelmesen elhelyezhető és biztonságosan rögzíthető akár a váznál, akár a kerekeknél. Nem okoz gondot sem a kerékpárra szerelt kosár, sem a gyermekülés.



A támasztókeret megfelelő mérete: kb. 80 cm magas, 80 cm széles, és a két támasz közötti távolság legalább 120 cm - így egy támaszhoz mind a két oldalról lehet kerékpárt rögzíteni. Egy keresztmervítő beépítésével a női kerékpárok váza is könnyedén rögzíthető. A pontos kialakítás az „U” alaktól eltérő is lehet, a lényeg, hogy a kerékpár mind a váznál, mind a kerekeknél rögzíthető legyen.

A megfelelő kerékpártároló elhelyezésével szemben támasztott általános követelmények:

- a környező útfelülettel szintben megközelíthető legyen,
- legyen védve a ráparkolástól,
- a tároló lehetőleg az úti cél bejáratánál kerüljön elhelyezésre, de a kerékpár elhelyezése semmiképp ne okozzon többlet utat a gyalogláshoz vagy az autós megközelítéshez képest,
- ha a kerékpárok hosszabb ideig maradnak, legyen fedett és megvilágított.

8.5. Parkolás

A P+R parkolók helyszíneire és a lakótelepi fejlesztésekre tett javaslatok:

8.5.1. Káposztásmegyeri intermodális csomópontnál P+R parkoló létesítése

A tervezett intermodális csomópontban, 3-as metró meghosszabbítása, új vasúti megállóhely, BKK és Volánbusz végállomás létesül, melyekhez kapcsolódóan P+R és B+R parkolók építése szükséges.

8.5.2. Árpád úti felüljáró alatt P+R parkoló építése

Az egykori piac területén P+R parkoló létesítése, a Rákospalota - Újpest vasútállomás átépítéséhez kapcsolódóan, a 70-es 71-es vasútvonal rekonstrukció során megépül.

8.5.3. Istvántelek vasúti megállónál P+R parkoló építése

A megállóhely korszerűsítéséből kimaradt projektem. Kis befogadóképességű P+R parkoló építése javasolt.

8.5.4. Pestújhely intermodális csomópontnál P+R parkoló létesítése

A budapesti S-Bahn közlekedés koncepciójának kidolgozása során merült fel az elbontott vasúti megállóhely újbóli kiépítése, közlekedési kapcsolattal, a Drégelyvár utcával. Az intermodális csomópont kiépítéséhez P+R parkoló építése is tartozik.

8.5.5. Rákospalotai határút – Szentmihályi út csomópontnál P+R parkoló építése

Az Újpalota - Parkváros városrészben tervezett terület felhasználással összekötve, a kötöttpályás közlekedésének megvalósítása, a 69-es villamos meghosszabbítása tervezett, ehhez kapcsolódóan P+R parkoló kialakítása javasolt a Szentmihályi út közelében lévő új végállomásnál.

8.5.6. Pólus Center mellett P+R parkoló építése

Az új autóbusz végállomás (távlatban villamos vagy közúti gyorsvasút is) mellett P+R parkoló építendő.

8.5.7. Temető környékének parkolás rendezése

A temető új bejáratának kialakítása és parkolóhelyek kiépítése.

8.5.8. Újpalotai lakótelep parkolás rendezése

A lakótelepi parkolási koncepció elkészítése után az igények meghatározása, illegális parkolók rendezése.

8.5.9. Csobogós utcai lakótelep parkolás rendezése

A lakótelepi parkolási koncepció elkészítése után az igények meghatározása, illegális parkolók rendezése.

8.5.10. Egyirányú utcák kialakítása parkolási lehetőség érdekében:

A Kinizsi utca, Oroszlán utca, Palánk utca és Beller utca egyirányúsítása a Dobó utca – Rádda utca között, párhuzamos parkolók kijelölésével.

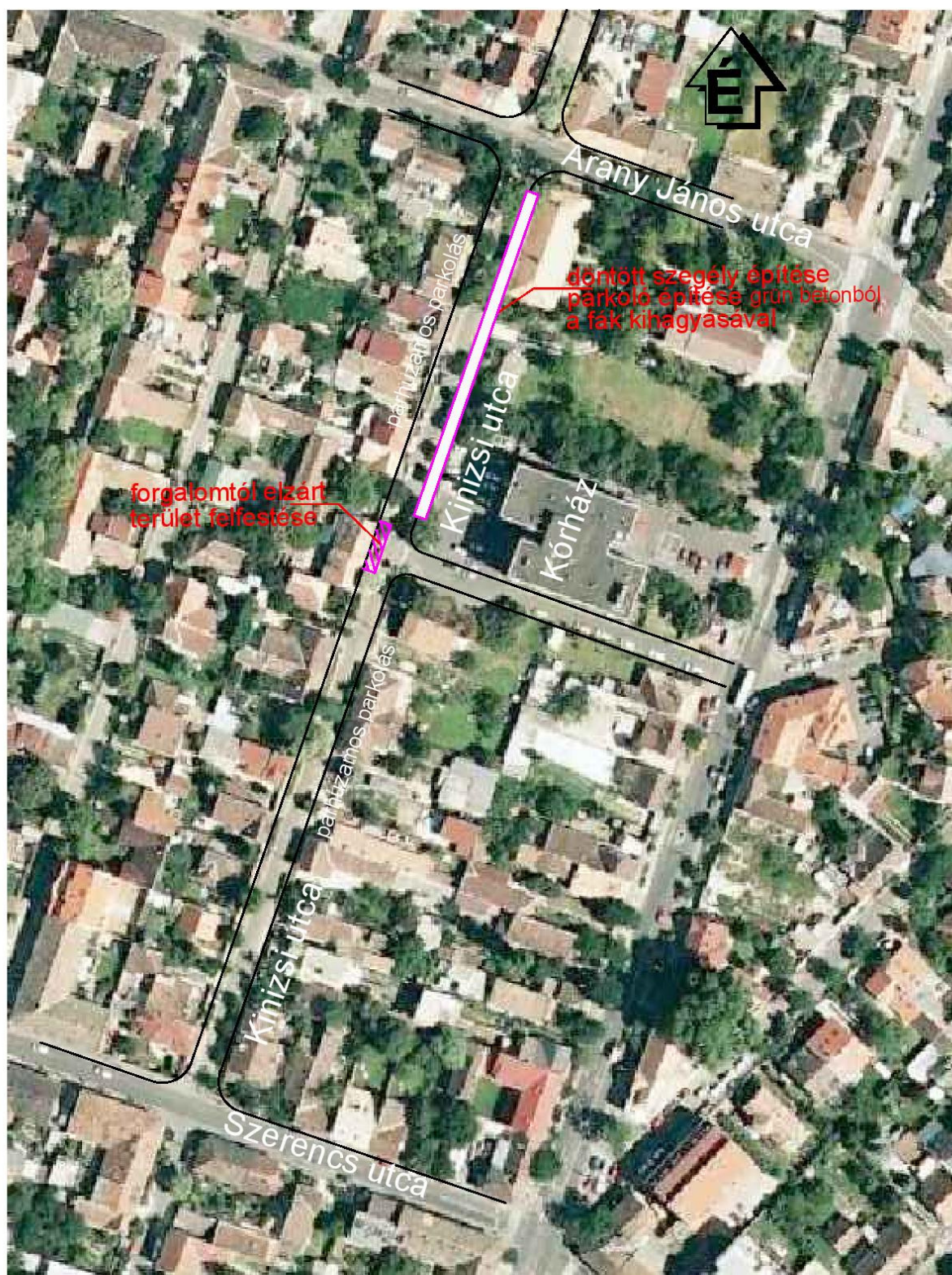
A Kinizsi utca Arany János utca és a kórház bejárata közti szakaszán, a keleti oldalon párhuzamos parkolóhelyek kiépítését javasoljuk, a zöldsávból elvéve a szükséges helyet, gyephézagos téglával kialakítva, a fák kihagyásával. A kiemelt szegélyt döntött

szegélyre kell átépíteni.

A kórház kijáratával szemben forgalomtól elzárt terület festendő fel, a kikanyarodáshoz szükséges hely biztosítása érdekében.



8.5.10.1. Egyirányú utcák kialakítása parkolási lehetőség érdekében



8.5.10.2. Egyirányú utcák kialakítása parkolási lehetőséggel a Kinizsi utcában

8.5.11. Késmárk utca 30. sz. előtti burkolatlan terület aszfaltozása, parkoló kialakítással

A Késmárk utca 30. szám előtti burkolatlan porond terület rendezése szükséges. A Colosseum Fitness burkolt parkolója az ingatlan határán belül épült meg, az Ipartelep utca eddig épült ki. Az utca további szakaszának kiépítése javasolt, merőleges parkolókkal, és a kérdéses kapubehajtóval együtt.



8.5.11. Késmárk utca 30. sz. előtti burkolatlan terület aszfaltozása, parkoló kialakítással

8.5.12. Bánkút utca – Sárfű utca sarkon parkoló építése

A Bánkút utcában a Sárfű utcánál, a jelenleg is parkolásra használt porond területen burkolt parkoló építendő ki, 6,0m széles megközelítő úttal, merőleges beállításokkal, a kapubehajtó szabadon hagyásával. A parkoló megközelítéséhez a jelenlegi felhajtó kiszélesítendő.



8.5.12. Bánkút utca – Sárfű utca sarkon parkoló építése

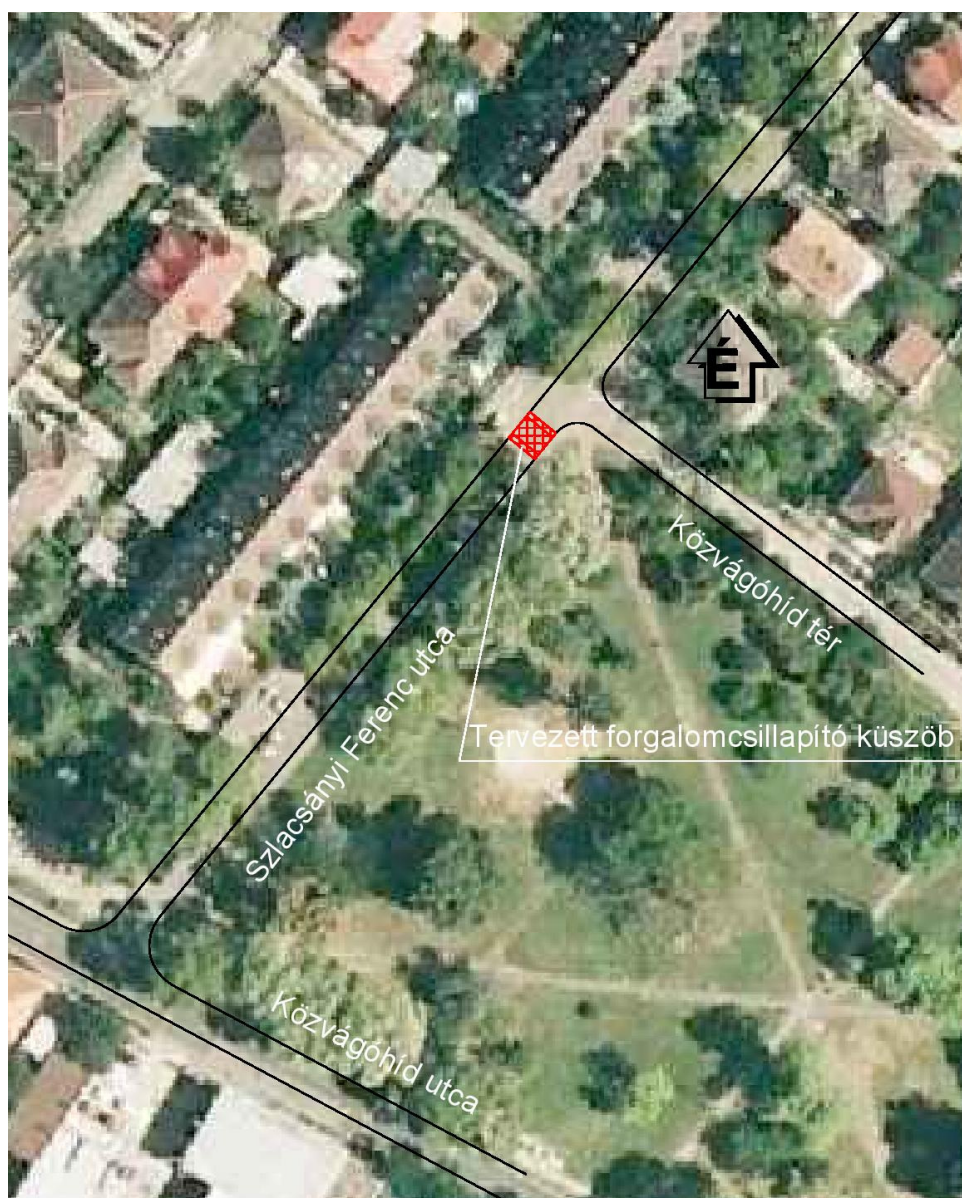
8.5.13. Motoros parkolási lehetőségek kialakítása

Újpalotán az Erdőkerülő út 26. számnál és a Neptun utcai iskolánál motoros parkolók alakítandók ki.

8.6. Forgalomcsillapítás

8.6.1. Szlacsányi Ferenc utca forgalomcsillapítása

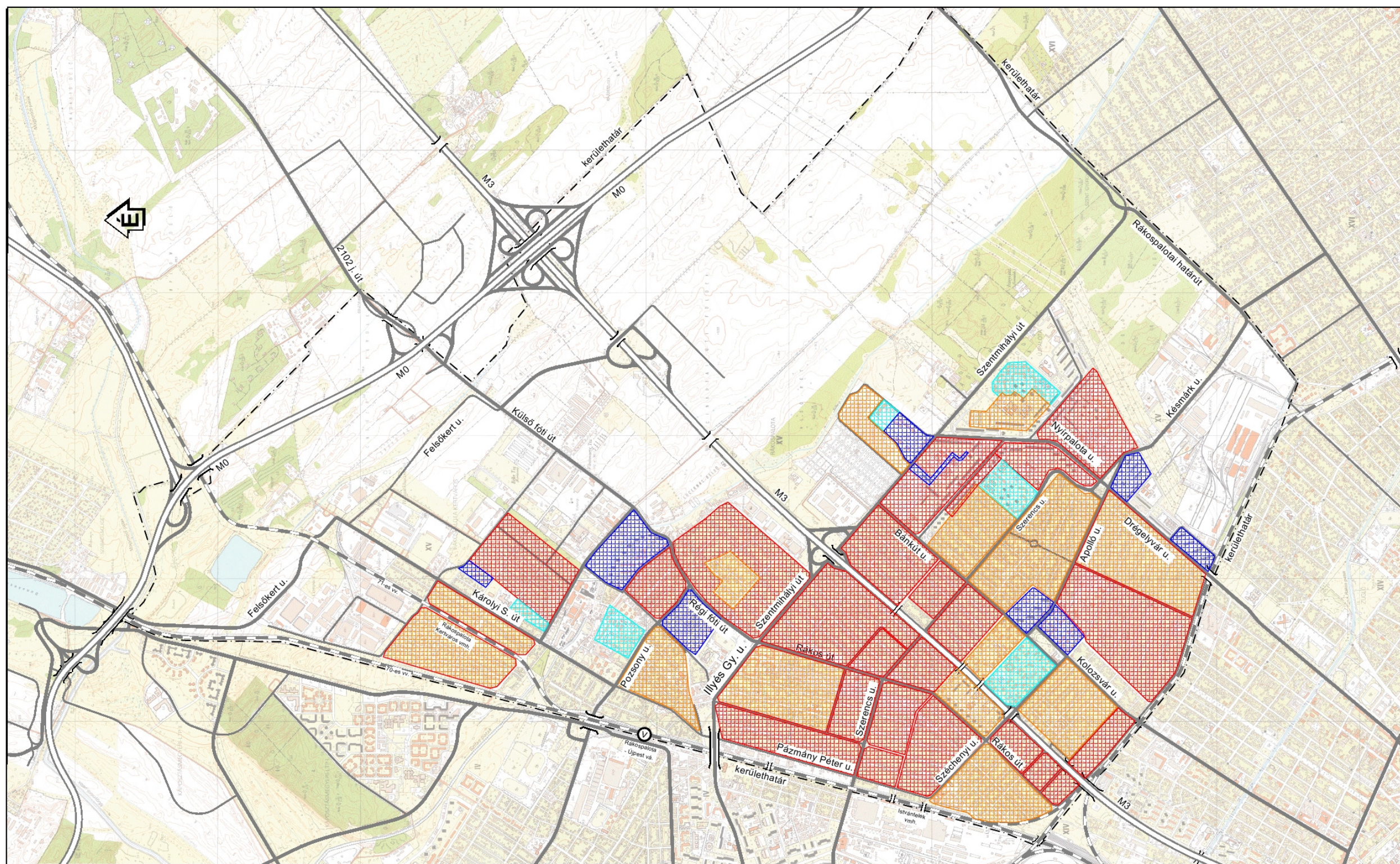
A Szlacsányi utca és környéke a távlatban a Tempo 30-as övezet része lesz. Ennek megvalósulásáig is a Szlacsányi utca elején (Közvágóhíd utca felőli végén) a Közvágóhíd térnél, a parkba vezető gyalogút csatlakozásánál forgalomcsillapító küszöb építése javasolt.



8.6.1. Szlacsányi Ferenc utca forgalomcsillapítása

8.6.2. Tempo 30-as övezetek kialakítása

A IV. tervlap tartalmazza a meglévő és a tervezett Tempo 30-as övezeteket és a lakó – pihenő övezeteket. Ütemezett megvalósításuk az alábbi tervlap alapján történhet.



Jelmagyarázat:

- | | | |
|---------|-----------|--------------------|
| meglévő | tervezett | |
| | | Tempo 30-as övezet |
| | | Lakó-pihenő övezet |



File neve: 4_Forgalomcsillapítás.dwg

Munkaszám: 12/14.	Rajzsám: IV. .	Dátum: 2014.07.	Méretarány: 1:25 000
Megbízó: Budapest Főváros XV. Önkormányzata			
A munka megnevezése: Budapest XV. kerület közlekedésfejlesztési koncepció felülvizsgálata			
Munkarész: Forgalomcsillapított övezetek			
Tervező: Lukács László	Feladós tervező: Imecs Anikó	Ellenőrző: Szálka Miklós	Ügyvezető ig.: Lukács László

8.6.3. Sebesség kijelzők telepítése a Szerencs úton

A Szerencs út Pestújhelyi út – Bánkút utca közötti szakaszán a sebesség csökkentése, a szabályos sebesség betartása érdekében sebesség kijelzők telepítése javasolt.

8.6.4. Rádda Barnen utca – Eötvös utca csomópont beláthatóságának vizsgálata

A Rádda Barnen utca Eötvös utcai csomópontban az Eötvös utca élvez elsőbbséget. A Rádda utca felől érkezők számára stop tábla van kihelyezve és stop vonal van felfestve, de olyan hátra húzva, hogy a csomópont nem belátható. Javasoljuk a felálló hely előbbre helyezését, közelebb az Eötvös utcához. Ez azt jelenti, hogy az egyik oldalon, az iskola miatt épített forgalomcsillapító küszöb elé kell helyezni a stop vonalat és a stop táblákat.

Javasolt az Eötvös utca - Illyés Gyula utca – Rákos út – Arany János utca által határolt tömb és a Szerencs utca – Pázmány Péter utca – Bácska utca – Eötvös utca által határolt tömb Tempo 30-as övezetként való kijelölése (IV. Forgalomcsillapított övezetek ábrán bemutatva).



8.6.4. Rádda Barnen utca – Eötvös utca csomópont beláthatósága

8.6.5. Rákóczi út környékének forgalomcsillapítása

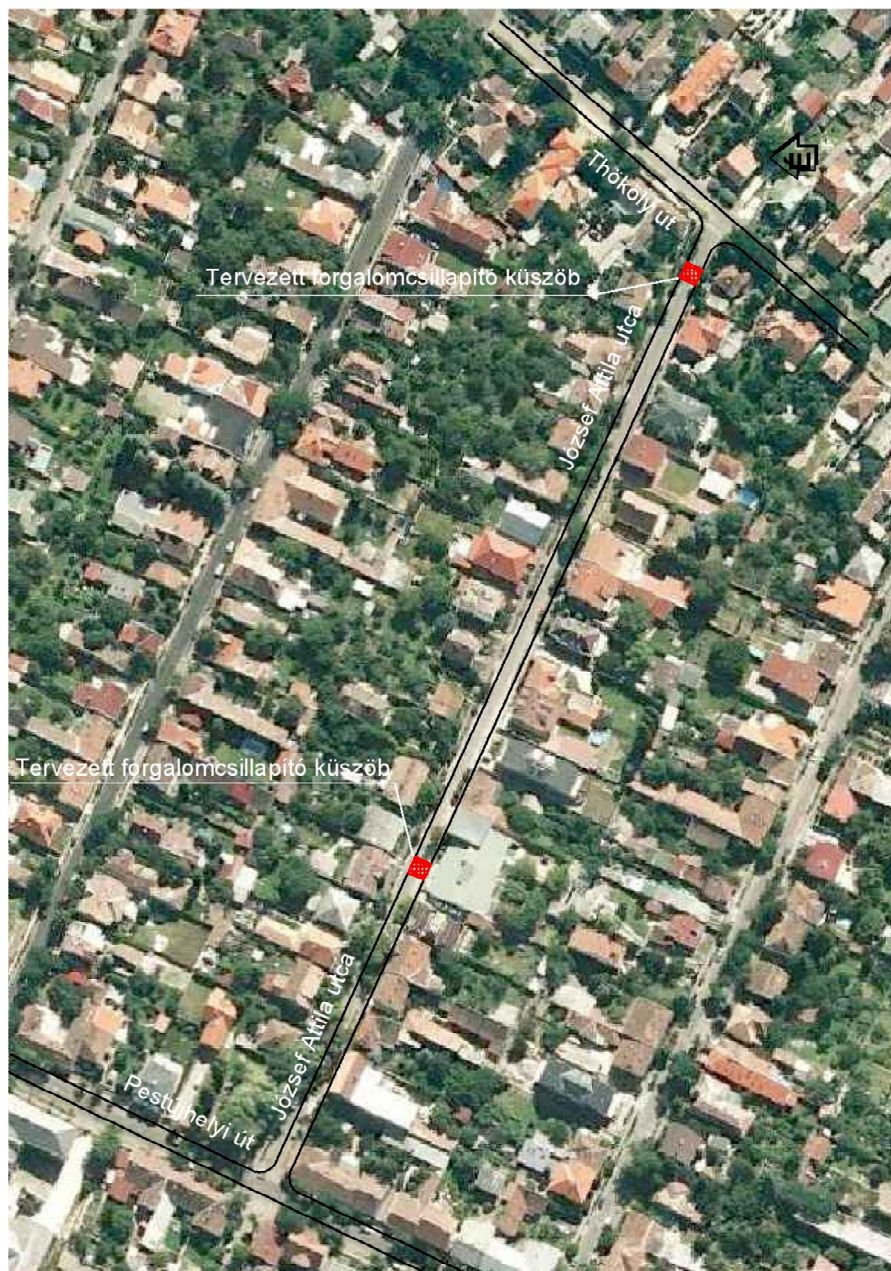
A Fő út – Pozsonyi utca – Sződliget utca által határolt területen lévő lakó utcák Tempo 30-as zónába tartoznak, a forgalom sebességének csökkentésére forgalomcsillapító küszöbök épültek az utcákban, a Rákóczi utca kivételével. Javasoljuk a Rákóczi utca két végén (a Pozsonyi útnál és a Fő útnál) is forgalomcsillapító küszöb építését, a szomszédos utcákkal azonos műszaki paraméterekkel.



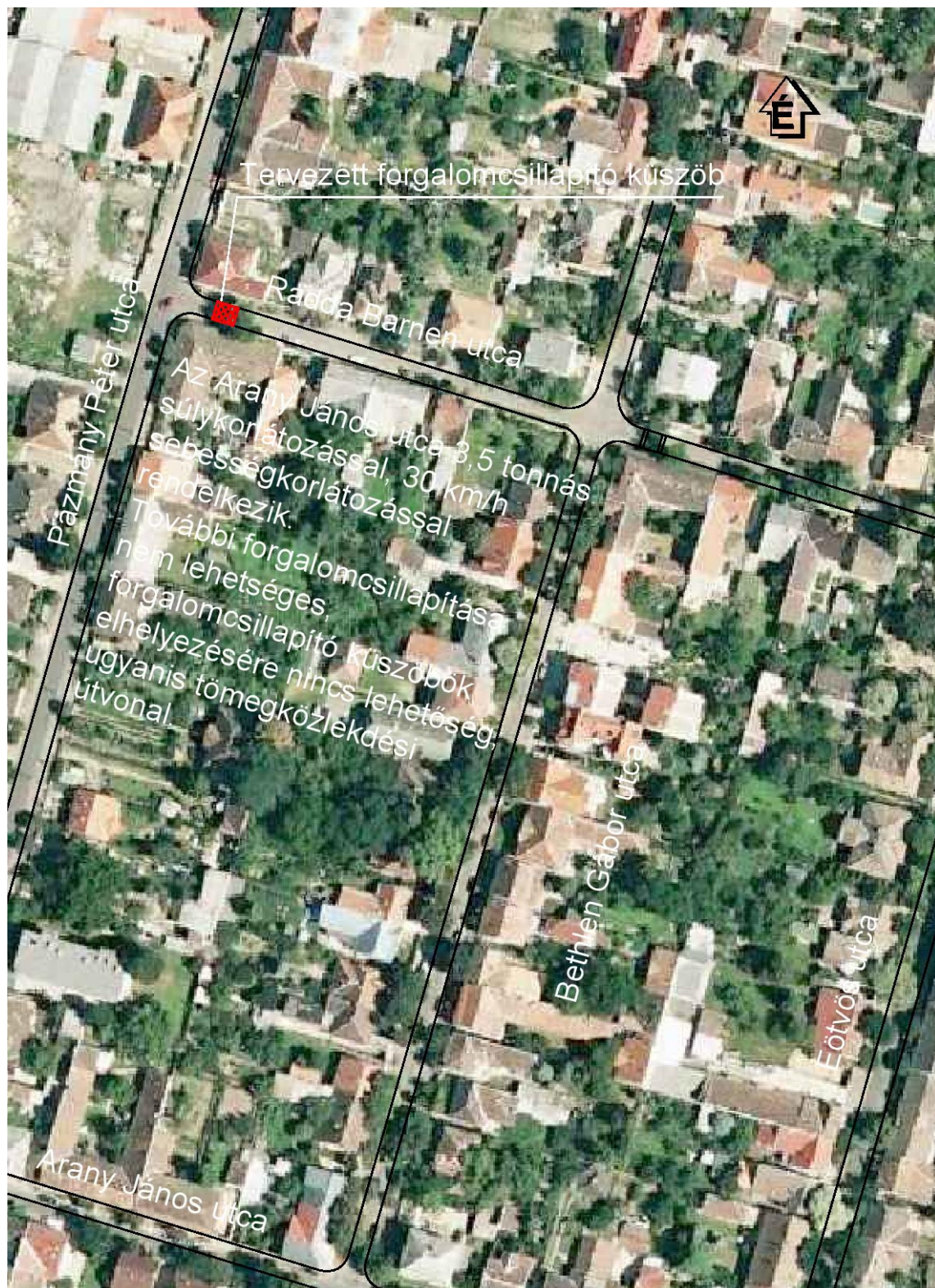
8.6.5. Rákóczi út környékének forgalomcsillapítása

8.6.6. Forgalomcsillapító küszöbök kihelyezése

- A József Attila utcában 2 db forgalomcsillapító küszöb kihelyezését terveztük, a Thököly úti csatlakozáshoz és az óvoda elé.
- A Rádda Barnen utca Pázmány Péter utca felőli végén 1db forgalomcsillapító küszöb kihelyezését terveztük.
- Lakossági igényként felmerült az Arany János utca forgalomcsillapítása is. Az Arany János utcában jelenleg 3,5 tonnás súlykorlátozás van érvényben és 30km/óra sebességkorlátozás. Mivel autóbusz közlekedés is bonyolódik rajta, további forgalomcsillapításra, küszöbök építésre nincs lehetőség.



8.6.6.1. Forgalomcsillapító küszöbök kihelyezése a József Attila utcában



8.6.6.2. Forgalomcsillapító küszöbök kihelyezése a Radda Barnen utcában

8.6.7. Forgalomcsillapító küszöbök előjelzése

A meglévő és tervezett forgalomcsillapító küszöbök elé "egyenetlen úttest tábla" előjelző helyezendő ki, 50m-rel a küszöb előtt, vagy sárga thermoplast háromszög útburkolati jeleket kell felfesteni a küszöbök rézsűjére a figyelem felhívás érdekében.

8.7. Egyebek

8.7.1. Középszigetek szegélyeinek felfestése

Annak érdekében, hogy a középszigetek jól láthatók legyenek, szegélyüket fekete – fehér csíkozással kell körbe festeni. A láthatóságot folyamatosan biztosítani kell, a lekopott helyeket újra festeni Pl. Rákos út – Szent Korona úti csomópontban.

8.7.2. Forgalomtechnikai tükör kihelyezése a beláthatóság biztosítása érdekében:

- Apolló utca – Örjárat utca csomópontban,
- Apolló utca – Pestújhelyi út csomópontban,
- Rádda Barnen utca – Eötvös utca csomópontban,
- Sződliget út – Fő út csomópontban.

8.7.3. Fluor sárga háttér kihelyezése

A fokozott figyelemfelhívás érdekében bizonyos közúti jelzőtáblákat fluor sárga háttérrel kell ellátni:

- Zsókvár utcai gyógyszertár előtti gyalogátkelőhely táblákat (2db),
- A Pestújhelyi úton az Apolló utcai csomópontban lévő stop táblákat (4db),
- A Thököly utca – Molnár Viktor utcai csatlakozásánál lévő behajtani tilos táblát (1db)

8.7.4. Akadálymentesítés járdaszegélyeknél, forgalomcsillapító küszöböknel

Új járdák építésénél, meglévő járdák felújításánál az akadálymentesítést mindig el kell végezni.

Bonyolultabb a helyzet a forgalomcsillapító küszöböknel. Ott az új küszöbök tervezésénél, építésénél figyelni kell, a hajlásszögekre, hogy babakocsival is járható, keresztezhető legyen a küszöb. A meglévő rossz küszöbök jelentik a problémát, amik csak átépítéssel korrigálhatók.

8.8. Kerületet érintő BKK nagyprojektek

8.8.1. Az M1 Millenniumi Földalatti Vasút korszerűsítésének és meghosszabbításának megvalósíthatósági tanulmánya

A budapesti Millenniumi Földalatti Vasút Európa második földalatti vasútként 1896-ban került átadásra. Ekkor a vonal hossza 3,7 km volt, 11 db megállóval. 1970-ben döntés született a vonal meghosszabbításáról, illetve a felszíni szakasz föld alá helyezéséről. 1973 adták át a Mexikói úti meghosszabbított vonalat, a teljes 4,4 km-es vonal a felszín alá került, és új járműtelep épült a Mexikói úti végállomásnál. A közel százéves vasút rekonstrukciójára 1995-ben került sor. Ekkor felújításra került a pályaszerkezet, (az ágyazat, a sínek), a járművek, és átépültek az állomások. Napjainkban újra előtérbe helyeződött a fejlesztés szükségessége.

Budapest városszerkezete miatt a főbb utasforgalmi irányok sugár irányúak. A fő utasforgalmi irányoknak megfelelően már a földalatti vasút is sugár irányban épült meg, amihez a később létesült két metróvonal (M2-M3), valamint az új M4 vonal szintén sugárirányban csatlakozik. A metróvonalak bonyolítják le a teljes budapesti közösségi utasforgalom 25%-át.

A kis földalatti vonala mentén, elsősorban a belvárosban elhelyezkedő kulturális úti célok miatt, a hivatásforgalmi jelleg mellett kiemelkedő szereppel bír a turisztikai jellegű forgalom is, ezért az érintett területek lakossága mellett a turista forgalomban is jelentős szerepe van. A földalatti vasút muzeális jellege miatt önmagában is turista célpontként szolgál, ezért e jelleg megtartása továbbra is fontos szempont.

A vonal közösségi közlekedési szerepének növelése érdekében fontos a kapacitás bővítése és a szolgáltatási színvonal növelése. A kapacitásnövelés keretében a meglévő hálózat egyes elemeinek (pálya-, áramellátás-, biztosítóberendezés fejlesztés, járműcsere) korszerűsítése mellett, indokolt a vonal észak-kelet irányú meghosszabbítása, mellyel az érintett térség lakói számára a belvárosba való eljutást gyorsabbá, átszállásmentessé teszi. A korszerűsített és meghosszabbított vonalon mind a hivatásforgalomban, mind a kirándulóforgalomban résztvevők száma növekedne, ezáltal a vonal Budapest közösségi közlekedésében nagyobb szerepet töltene be.

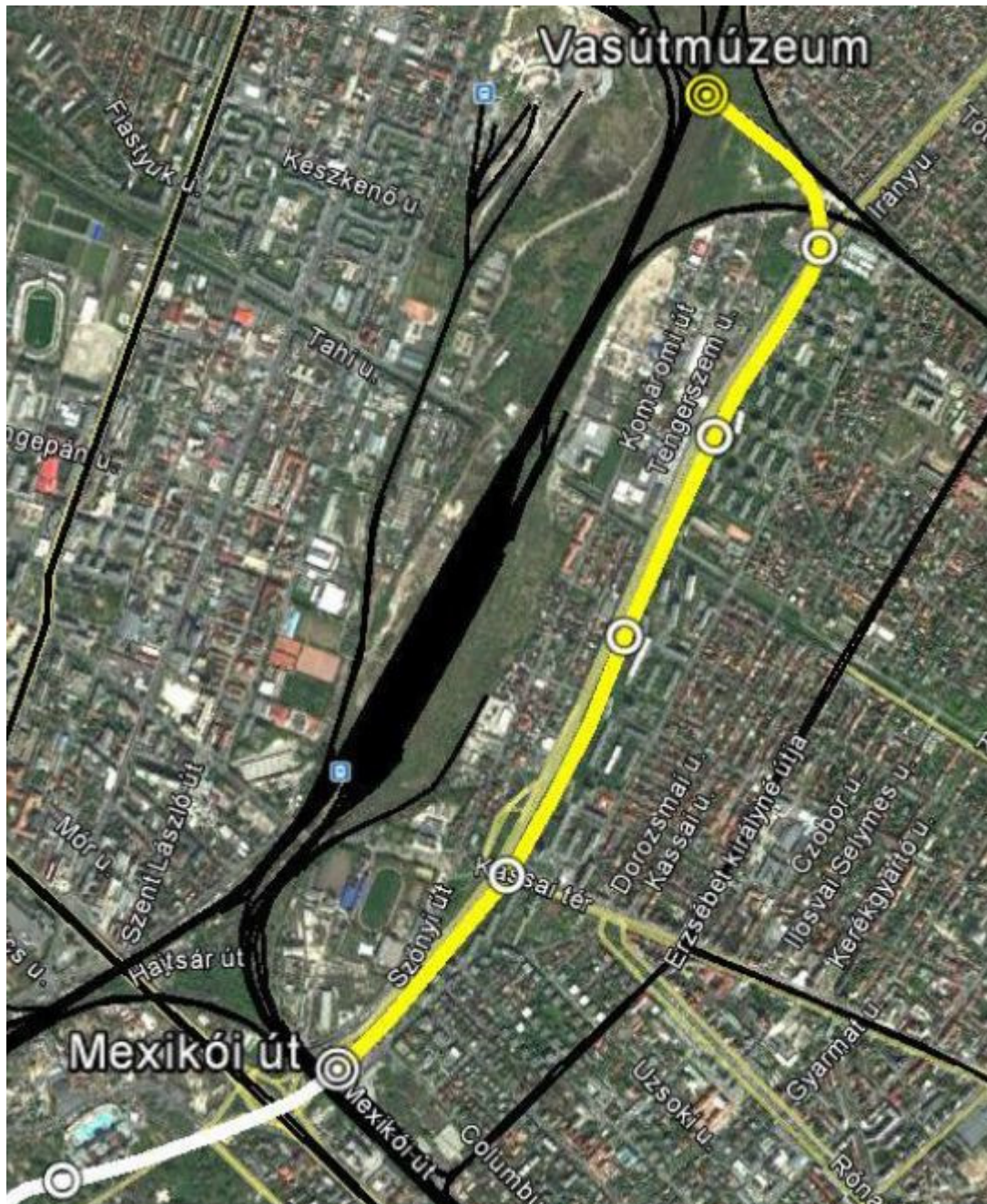
A meghosszabbítás lehetséges, nyomvonal változatainak vizsgálatánál az egyik legfontosabb szempont a településfejlesztő hatás. Nem kizárólag a meglévő adottságokból, beépítési viszonyokból, forgalmi adatokból kell kiindulni, hanem be kell mutatni azokat a potenciálokat, amelyeket a vonal meghosszabbítása felszabadíthat.

A területfejlesztési tervek figyelembevételével kell megvizsgálni a lehetséges vonalvezetéseket, az állomás kiosztás elgondolásával együtt. Az új vonalszakasz jelentős hatással lehet a városfejlesztés alakulására, az érintett kerületi ingatlanok és fejlesztési területek felértékelődésére a XIV. és XV. kerület vonatkozásában.

A vonal meghosszabbítására vonatkozóan több változat készült:

- „A” változat az istvántelki hosszabbítás, a Mexikói út – Kacsóh Pongrác út – Csáktornya park – Vasúttörténeti Park nyomvonalon,
- „B” változat a zuglói hosszabbítás, a Mexikói út – Kacsóh Pongrác út – Nagy Lajos király útja – Erzsébet királyné út nyomvonalon.

A tervezés jelenleg folyamatban van, jelenállás szerint az „A” változat megvalósítása várható.



8.8.1. Az M1 Millenniumi Földalatti Vasút korszerűsítésének és meghosszabbításának „A” változat nyomvonala

A tervezett nyomvonal az M3 autópálya szervizútja alatt húzódna, kéregvezetéssel. A Mexikói út után még 5db megállóhely épülne. A meghosszabbítás a lakótelep feltárását biztosítja, északon vasúti kapcsolat megteremtésével.

A jelenleg készülő tanulmányterv tartalmazni fogja:

- a vonal meghosszabbítás nyomvonalát, az állomás kiosztásokkal együtt,
- a meglévő és új állomások kialakítását egyenként, új állomások esetében látványtervekkel kiegészítve, a felszínre vonatkozóan is,
- a végállomásoknál létesítendő P+R parkolókat,
- az infrastrukturális létesítményeket: pálya, áramellátás, biztosítóberendezés, telephely, személyfelvonók,
- az új járművek műszaki paramétereit.

A közösségi közlekedés további elemeivel való kapcsolatok, párhuzamos közlekedésfejlesztések:

Az 1-es villamos és a földalatti vasút közötti utas cserét jelenleg nagyban befolyásolja, hogy a két vonal megállója egymástól viszonylag távol helyezkedik el, és átszálláskor kétszer is szintkülönbséget kell leküzdeni. A tervek szerint a Mexikói út térségében új vasúti megálló is fog létesülni, melynek keretében, közvetlen aluljáró kapcsolat jön létre a földalatti végállomása és az 1-es villamos mai aluljárója között.

Adottságként kezelendő a MÁV 2-es, 70-es, 71-es és 100-as számú vonalainak várható fejlesztése. A millenniumi földalatti fejlesztési projektet a MÁV fejlesztésekkel összehangoltan kell elvégezni (pl. Rákosrendező MÁV állomásra vonatkozó rendezési tervek).

Figyelembe kell venni a tervezett villamoshálózati fejlesztéseket, a zuglói trolibusz hálózat koncepcionális felülvizsgálatát.

P+R parkolók létesítése:

A vonal Mexikói úti végállomásának környezetében már ma is jelentős P+R forgalmi igény jelentkezik, ezért kiemelten vizsgálandó ennek bővítése, illetve új P+R parkoló létesítésének lehetősége Rákosrendező térségében.

A földalatti vonalának meghosszabbítása következtében a Körvasútsornál létesülő végállomáskörzetében szintén kialakítandó P+R parkoló, melyhez a városhatár felől, biztosítani kell a M3 autópálya kapcsolatát.

A P+R parkolóknál a kerékpár tárolás lehetősége is biztosítandó, a B+R tárolók létesítésével.

A P+R parkolók kapacitás tervezésénél figyelembe kell venni, azt, hogy a „dugódíj” bevezetésével a főváros belső területeinek forgalmi terheltsége csökkenni fog, a külső kerületekből, az agglomerációból érkező autósok eszközt fognak váltani, ha

megfelelően elhelyezett és méretezett P+R parkolók, intermodális csomópontok állnak rendelkezésükre.

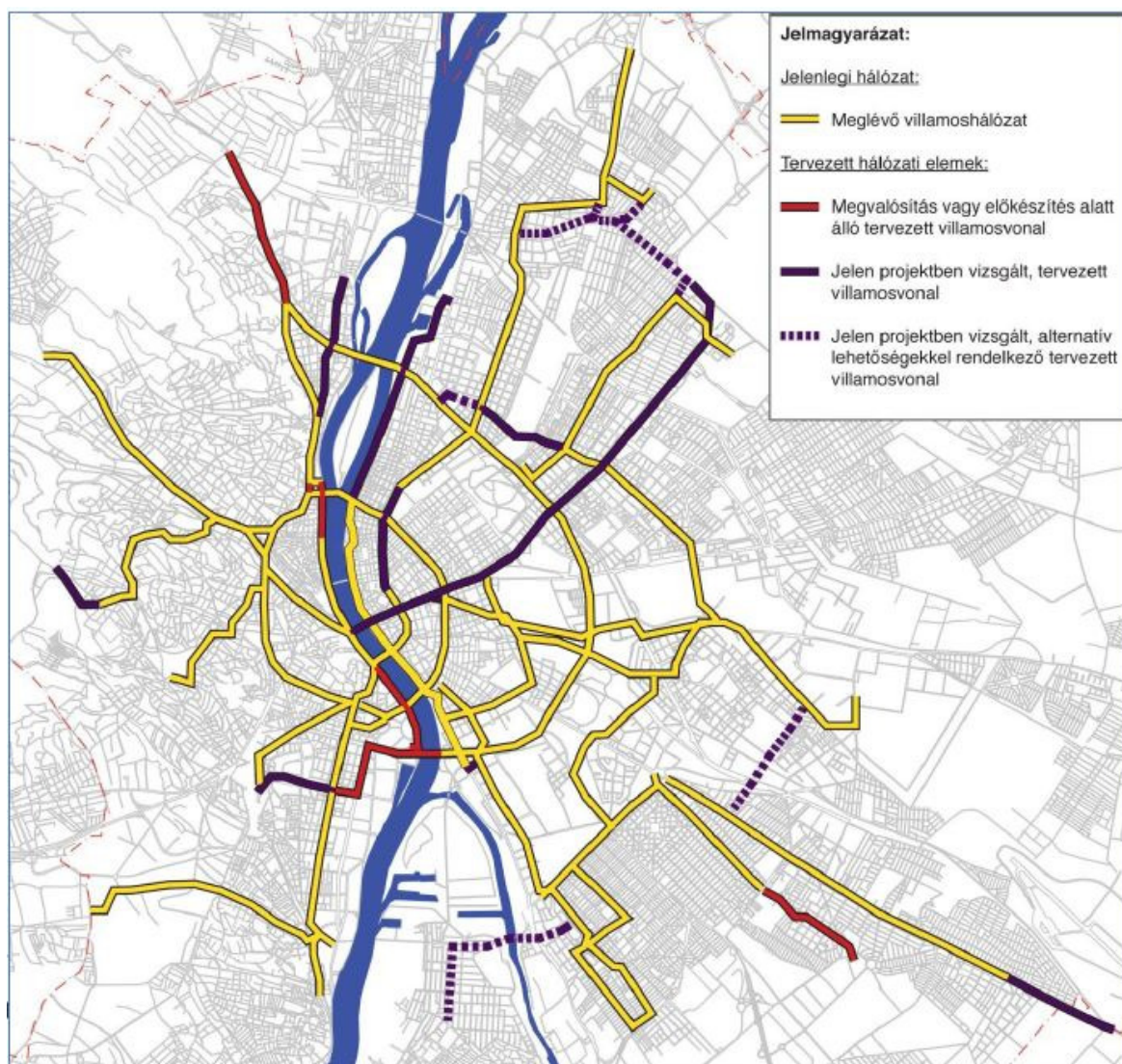
8.8.2. A fővárosi villamos és trolibuszhálózat egységes fejlesztési koncepciója megvalósíthatósági tanulmány

Fenti megvalósíthatósági tanulmányban szereplő **villamoshálózat fejlesztések:**

- Észak-déli tengely kialakíthatósága a Bajcsy-Zsilinszky úton és a Váci úton keresztül.
- Kelet-nyugati tengely kialakíthatósága az Erzsébet hídon és a Rákóczi úton.
- 1-es villamos Kelenföld vasútállomásig történő meghosszabbítása.
- Külső villamos körgyűrű déli irányú meghosszabbítása Csepelig.
- Külső villamos körgyűrű északi irányú meghosszabbítása.
- Fogaskerekű vasút fejlesztése.
- Külső Bécsi úti villamos.
- 2-es villamos északi szakasz kiépítése az angyalföldi új beépítésű lakóterületekig.
- A 2-es és 51-es villamos összekötésével Pesterzsébet belvárosi kapcsolatainak javítása, Pesterzsébeten belüli villamoshálózat korszerűsítése.
- Az 50-es villamos meghosszabbítása a városhatárig.
- Kőbánya - Újhegy kötőtpályás kiszolgálása.
- Thököly út - Bosnyák tér - Újpalota kötőtpályás kapcsolata.
- Pacsirtamező úti villamos.
- Nagykörúti villamos közlekedés kiterjesztése a budai oldalon.

Trolibuszhálózat fejlesztése:

- 82-es trolibusz Mexikói út M-ig történő hosszabbítása.
- 77-es trolibusz Baross térig történő hosszabbítása a Stefánia út – Thököly út nyomvonalon keresztül.
- 74-es trolibusz Deák Ferenc tér M-ig történő hosszabbítása.
- 9-es buszviszonylat trolibusz-viszonylattá alakítása.
- Elnök utca térségének kiszolgálása trolibussszal, a részben meglévő felsővezeték - hálózathoz igazodva, Népliget M elérése.
- Dózsa György úton északnyugat felé közlekedő trolibusz-járatok (75-ös, 79-es) nyomvonalának korrekciója a Hősök tere közelében.



8.8.2 A Főváros meglévő és tervezett villamoshálózata

A megvalósulási tanulmány elemei közül az Astoria – Újpalota között tervezett villamos vonal érinti a kerületet.

A főváros hosszú távú tervei szerint a 4-es számú metróvonal II. szakasza a Baross tértől a Bosnyák térig tartana, majd a III. szakasz (Kelenföldi pályaudvar – Madárhegy) kivitelezése után, a IV. szakaszban a Bosnyák tértől folytatódna a nyomvonal a Pólus Centerig. Ismerve azonban az I. szakasz megvalósításának körülményeit, rövid időn belül nem várható a további szakaszok megépítése.

A főváros fejlesztési terveiben a felszíni kötőtpályás kapcsolat kiépítése szerepel a fenti nyomvonalon.

Astoria – Újpalota között tervezett villamos vonal, a Thököly út – Bosnyák tér – Újpalota kötőtpályás kapcsolata. A Bosnyák tér és Újpalota sűrűn lakott térsége felől nagy az utazási igény a belváros felé. Ezt az igényt a 7-es buszcsalád jelenleg csak alacsony szolgáltatási színvonalon képes kiszolgálni, ezért indokolt egy új, nagy kapacitású, magas szolgáltatási színvonalú kötőtpályás kapcsolat kiépítése, amely nagymértékben javítaná a XIV. és XV. kerületek közlekedését. A felszín alatt történő vonalvezetés magas kivitelezési költsége miatt a M4 metró Bosnyák térig és Újpalotáig

történő továbbvezetése várhatóan nem valósul meg a közeljövőben. A létező igények miatt azonban szükségessé válhat egy olcsóbban megvalósítható felszíni kötőpályás kapcsolat kiépítése az Astoria és Újpalota között.

A vonalat jelen fázisban villamosként, de egyúttal premetró kialakítással kell tervezni. A paramétereknek tehát biztosítaniuk kell, hogy egy későbbi fázisban a Bosnyák tértől kifelé eső szakasz az M4 metróvonal felszíni, felsővezetékes üzemű továbbépítése esetén felhasználható legyen.

A Keleti pályaudvar és Rákos-patak között a Thököly úton korábban már közlekedett közúti vasút, amely a kilencvenes évek közepén megszűnt. Ennek a szakasznak az újbóli helyreállítása is a feladat része. A Bosnyák tér és Újpalota közötti szakasz nyomvonal alternatíváinak vizsgálatánál különös figyelemmel kell lenni a körvasút keresztezésére, a megfelelő átszállási kapcsolatokra valamint a végállomási helyszín kiválasztására.

A villamos vonal a XV. kerületben a Drégelyvár utca – Nyírpalota utca útvonalon haladva érne el a Szilas-parkot, ott épülne ki a végállomása. A belvárosból induló villamos vonal, a Rákóczi út – Thököly út nyomvonalon halad, majd a Bosnyák tér után Csömöri úton vezet tovább. A Körvasutat külön szintű műtárggyal keresztezve a Drégelyvár utcán halad tovább. A Zsókvár utca és a Páskomliget utca között fonódik a 69-es villamos meglévő pályájával, majd a Nyírpalota úton vezet tovább a közép-ső zöldsáv területén a Pólus Centerig.

A vonal mentén a városrendezési és közlekedési igényeknek megfelelően kell biztosítani a megálló kiosztását. Az új vonalszakaszokon vizsgálatától függően 35 vagy 55 méteres szerelvények közlekedtetésével kell számolni, ugyanakkor a vonalat oly módon kell kialakítani, hogy a későbbiekben az M4 metróvonal közlekedése esetén a megállók a szükséges hosszra átépíthetők legyenek.

A megálló pontos elhelyezkedése, szélső- vagy középperonos kialakítása a helyszínrajzi elrendezés függvénye. A végállomások és a tervezett S-bahn fejlesztéshez kapcsolódás esetében az elhelyezést különös körültekintéssel szükséges vizsgálni.

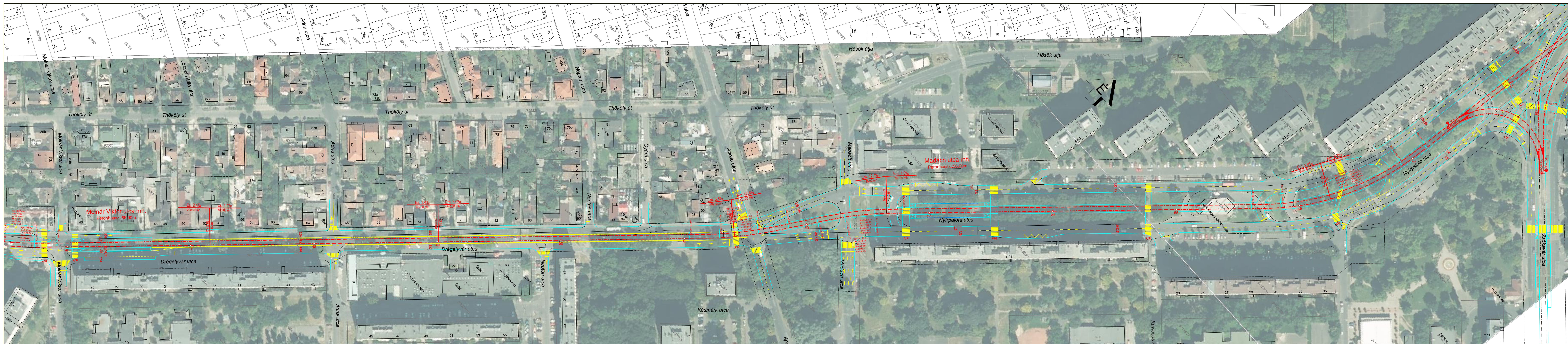
A vonal Újpalotai végállomásának tervezése és kialakítási javaslata összhangba kell, hogy legyen a XV. kerületi városfejlesztési elképzelésekkel. Különös figyelmet érdemel a Körvasút menti körút keresztezése, az Újpalotai végállomás környezetében várható közlekedési és ingatlanfejlesztések.



Jelmagyarázat:

Tervezett	Meglévő
Tulajdoni határ	Tulajdoni határ
Szabályozási vonal	Szabályozási vonal
Vágánytengely	Vágánytengely
Kitérő	Kitérő
Kiemelt szegély	Kiemelt szegély
Gómsüvegsor	Gómsüvegsor
Korlát, kerítés	Korlát, kerítés
Útburkolati jelek	Útburkolati jelek
Műtárgyak	Műtárgyak

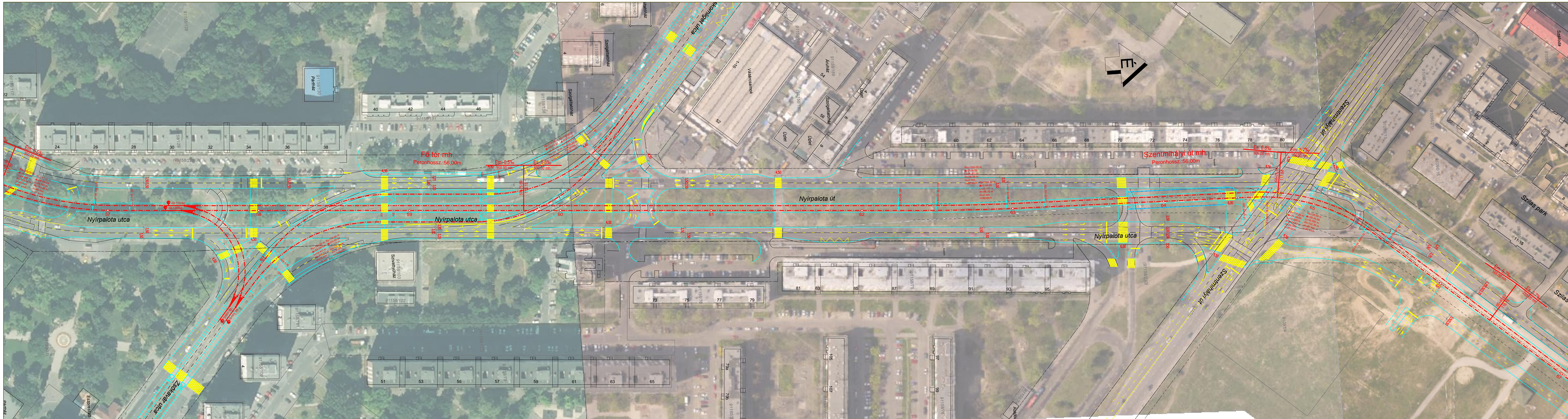
Megbízó: Budapesti Közlekedési Központ	Konzorciumvezető: 	Konzorciumi tag:
Tárgy: A fővárosi villamoshálózat és trolibuszhálózat egységes fejlesztési koncepciójának megvalósíthatósági tanulmánya V10: Thököly út - Bosnyák tér - Újpalota kötőpályás kapcsolat		
Szaktervező: 	Dátum: 2013. október hó	Projekt kód: BVM866
Lepték: 1:1000	Rajzszám: V10-A-HR-05	
Tervfázis: ELŐZETES MEGVALÓSÍTHATÓSÁGI TANULMÁNY		
Szakág / részletterv: Közúti vasúti pálya és útépités Helyszínrajz 05. - "A" változat Miskolci utca - Molnár Viktor utca		



Jelmagyarázat:

Tervezett	Meglévő
Tulajdoni határ	Tulajdoni határ
Szabályozási vonal	Szabályozási vonal
Vágánytengely	Vágánytengely
Kitérő	Kitérő
Kiemelt szegély	Kiemelt szegély
Gómsüvegsor	Gómsüvegsor
Korlát, kerítés	Korlát, kerítés
Útburkolati jelek	Útburkolati jelek
Műtárgyak	Műtárgyak

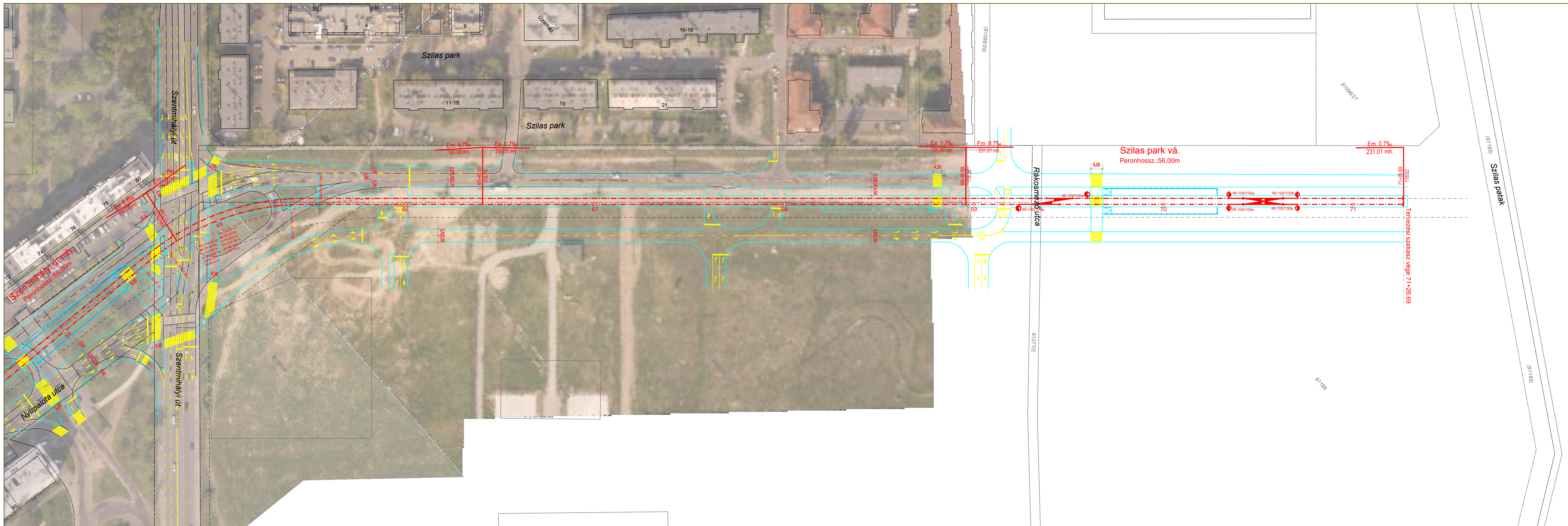
Megbízó: Budapesti Közlekedési Központ	Konzorciumvezető: 	Konzorciumi tag:
Tárgy: A fővárosi villamoshálózat és trolibuszhálózat egységes fejlesztési koncepciójának megvalósíthatósági tanulmánya V10: Thököly út - Bosnyák tér - Újpalota kötőpályás kapcsolata		
Szaktervező: 	Dátum: 2013. október hó	Projekt kód: BVM866
LEPTÉK: 1:1000	Rajzszám: V10-A-HR-06	
Tervfázis: ELŐZETES MEGVALÓSÍTHATÓSÁGI TANULMÁNY		
Szakág / részletterv: Közúti vasúti pálya és útépités Helyszínrajz 06. - "A" változat Molnár Viktor utca - Zsókavár utca		



Jelmagyarázat:

Tervezett	Meglévő
Tulajdoni határ	Tulajdoni határ
Szabályozási vonal	Szabályozási vonal
Vágánytengely	Vágánytengely
Kitérő	Kitérő
Kiemelt szegély	Kiemelt szegély
Gömbösüvegsor	Gömbösüvegsor
Korlát, kerítés	Korlát, kerítés
Útburkolati jelek	Útburkolati jelek
Műtárgyak	Műtárgyak

Megbízó: Budapesti Közlekedési Központ	Konzorciumvezető: 	Konzorciumi tag:
Tárgy: A fővárosi villamoshálózat és trolibuszhálózat egységes fejlesztési koncepciójának megvalósíthatósági tanulmánya V10: Thököly út - Bosnyák tér - Újpalota kötőpályás kapcsolata		
Szaktervező: TRENECON COWI Tanácsadó és Tervező Kft. Capital Square Kodály, V+L Irodgy tel: +36 1 237-4450; fax: +36 1 237-4451 1193 Budapest, Váci út 76., 3. emelet www.trecon.hu; E-mail: cowi@cowi.hu	Dátum: 2013. október hó	Projekt kód: BVM866
Tervfázis: ELŐZETES MEGVALÓSÍTHATÓSÁGI TANULMÁNY	Lépték: 1:1000	Rajzszám: V10-A-HR-07
Szakág / részletterv: Közúti vasúti pálya és útépités Helyszínrajz 07. - "A" változat Zsókavár utca - Szentmihályi út		



Jelmagyarázat:

Tervezett	Meglévő
Tulajdoni határ	Tulajdoni határ
Szabályozási vonal	Szabályozási vonal
Vágánytengely	Vágánytengely
Kitérő	Kitérő
Kiemelt szegély	Kiemelt szegély
Gömbfüvegisor	Gömbfüvegisor
Korlát, kerítés	Korlát, kerítés
Útburkolati jelek	Útburkolati jelek
Műtárgyak	Műtárgyak

Megbízó: Budapesti Közlekedési Központ	Konzorciumvezető: 	Konzorciumi tag:
Tárgy: A fővárosi villamoshálózat és trolibuszhálózat egységes fejlesztési koncepciójának megvalósíthatósági tanulmánya V10: Thököly út - Bosnyák tér - Újpalota kötőpályás kapcsolata		
Szaktervező: TRENCON COWI Tanácsadó és Tervező Kft. Capital Square Irodaház, V-VII. torony 1133 Budapest, Váci út 76., 3. emelet tel: +36 1 237-1450; fax: +36 1 237-1451 www.trencon.hu; E-mail: cowi@cowi.hu	Dátum: 2013. október hó	Projekt kód: BVM866
Tervfázis: ELŐZETES MEGVALÓSÍTHATÓSÁGI TANULMÁNY	Lépték: 1:1000	Rajzszám: V10-A-HR-08
Szakág / részletterv: Közúti vasúti pálya és útépités Helyszínrajz 08. - "A" változat Szentmihályi út - Szilas park végállomás		