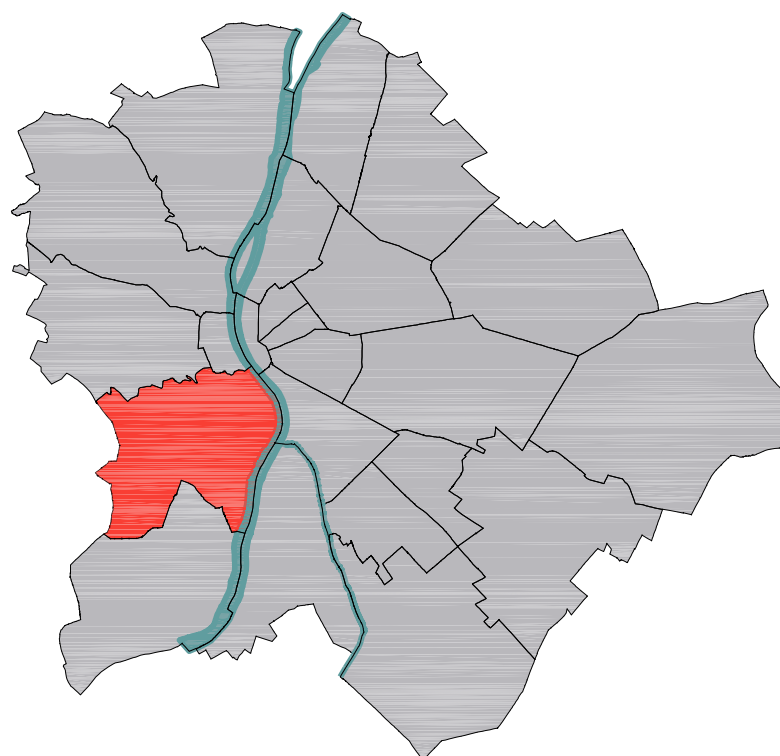


**TP-Terv Mérnöki Iroda Kft.**  
1139 Budapest, Teve u. 9/C. II./11.  
levélcím: 1386 Budapest 62. Pf. 995.  
telefon: +36 1 769 08 76 fax: +36 1 700 16 11  
e-mail: iroda@tpterv.hu web: www.tpterv.hu

megrendelő:

**Budapest Főváros XI. kerület  
Újbuda Önkormányzat**

**Budapest XI. kerület Újbuda  
Közlekedésfejlesztési koncepció**



változat: 1  
dátum: 2016. október

tervszám: 15-068

**Budapest XI. kerület, Újbuda  
Közlekedésfejlesztési koncepció**

**Tsz.: 15-068**

változat: 1

**2016. október**

felelős tervező:	Tóth Attila Gábor
tervezői jogosultság:	KÉ-T Közlekedési építőmérnöki, Tervező Magyar Mérnöki Kamarai szám: 01-10559
tervező:	Szitter Zsófia építőmérnök
	Berecz Attila építőmérnök
ügyvezető:	Tóth Attila Gábor

## Tartalomjegyzék

1. Bevezetés	Közeledésfejlesztési típusrajz 3.	8. Teherforgalom
2. Kerületet érintő fejlesztések	Kerékpáros közlekedés Meglevő tervlap	9. Kulturális városközpont
2.1. Országos fejlesztések	Kerékpáros közlekedés Javaslat tervlap	Kulturális városközpont 1. tervlap
2.2. Fővárosi fejlesztések	5. Kerékpáros közlekedés	Kulturális városközpont 2. tervlap
2.3. Területrendezési tervek	5.1. Jelenlegi állapot	Kulturális városközpont 3. tervlap
2.4. Településrendezési tervek	5.2. Rövid távú fejlesztési javaslat	Kulturális városközpont 4. tervlap
Közúti közlekedés Meglevő tervlap	5.3. Hosszú távú fejlesztési javaslat	Kulturális városközpont mintakeresztszelvénye tervlap
Közúti közlekedés Javaslat tervlap	Forgalomcsillapítás, övezetek Meglevő tervlap	Közösségi közlekedés Meglevő tervlap
3. Közúti közlekedés	Forgalomcsillapítás, övezetek Javaslat tervlap	Közösségi közlekedés Javaslat tervlap
3.1. Jelenlegi állapot	6. Forgalomcsillapítás, övezetek	10. Közösségi közlekedés
3.2. Rövid távú fejlesztési javaslat	6.1. Jelenlegi állapot	10.1.1. Vasúthálózat
3.3. Hosszú távú fejlesztési javaslat	6.2. Rövid távú fejlesztési javaslat	10.1.2. Távolsági buszközlekedés
3.4. Útfelújítások	6.3. Hosszú távú fejlesztési javaslat	10.1.3. Helyi közösségi közlekedés
Gyalogos közlekedés Meglevő tervlap	Közlekedésfejlesztési típusrajz 4.	10.1.4. Légi közlekedés
Gyalogos közlekedés Javaslat tervlap	Parkolás Meglevő tervlap	10.1.5. Vízi közlekedés
4. Gyalogos közlekedés, gyalogátkelőhelyek	Parkolás Javaslat tervlap	10.1.6. Fejlesztési javaslat
4.1. Jelenlegi állapot	7. Parkolás	11. Környezetvédelem
4.2. Rövid távú fejlesztési javaslat	7.1. Jelenlegi állapot	11.1. Rövid távú fejlesztési javaslat
4.3. Hosszú távú fejlesztési javaslat	7.2. Rövid távú fejlesztési javaslat	12. Összefoglalás
Közeledésfejlesztési típusrajz 1.	7.3. Hosszú távú fejlesztési javaslat	
Közeledésfejlesztési típusrajz 2.	Teherforgalom tervlap	

## 1. Bevezetés

Budapest XI. kerülete a főváros nyugati kapuja, ami kiemelt jelentőséget ad a közlekedési kapcsolatoknak.

A közlekedés hatásaiból adódó előnyök és káros hatások egyszerre jelentkeznek Újbudán, a közlekedésfejlesztési koncepció feladata, hogy a közlekedés pozitív hatásait maximálisan növeljük, a közlekedés negatív hatásait pedig minimumra csökkentsük.

Az ország nyugati és délnyugati részéről érkező legfőbb autópálya (M1, M7), főút (1 sz.), vasúti fővonal (Hegyeshalom-Budapest, Székesfehérvár-Budapest, Pustaszabolcs-Budapest) Újbuda területén lép be Budapestre, és terül szét a céliránynak megfelelően. Ezek a hálózatok rendkívül jó megközelítést biztosítanak, azonban az áthaladó forgalom káros hatásai is itt helyben jelentkeznek. A közelmúltban a területen végbement infrastrukturális fejlesztések megváltoztatták a XI. kerület arculatát. Az M4 metróvonal megépítése és a hozzá kapcsolódó beruházások kivitelezése, a budai fonódó villamoshálózat kiépítése, az 1 sz. villamosvonal meghosszabbítása, valamint a növekvő kerékpáros forgalom miatt eszközölt fejlesztések és az agglomeráció fejlődése átalakították a kerület közlekedési rendszerét. A legnépesebb fővárosi kerület 150 ezer lakosa részére megfelelő lakókörnyezetet kell biztosítani, ami egyszerre jelenti a jó közlekedési kapcsolatokat és a nyugodt, minőségi életkörülményeket is. Ezek között kell a megfelelő egyensúlyt megtalálni úgy, hogy az előnyök és hátrányok rendszere hosszú távon is fenntartható legyen.

A fejlesztési koncepció rövid-, közép- és hosszú távú célokat határoz meg, amik **nem tekinthetők kötelező építési ütemnek**, csak szakmai javaslatok. A megvalósíthatóságuk, időbeniségük nagyon sok tényezőtől függ.

A fejlesztési célok egy optimális, közlekedés-szakmai szempontjából szükséges fejlesztési ütemet mutatnak be, aminek a megvalósítása főleg pénzügyi kérdés. Nagyobb rendelkezésre álló éves beruházási összeggel gyorsabban megvalósíthatóak a fejlesztések, kisebb rendelkezésre álló éves beruházási összeggel hosszabb időtávon valósíthatóak meg. A fejlesztések sorrendje, prioritása is közlekedési szempontból került meghatározásra, a helyi érdekek, időközbeni történeti változások felülírhatják az egyes létesítmények prioritását, szükségességét.

Nem szabad elfelejteni, hogy a közlekedésfejlesztési koncepció mélysége csak az egyes beruházások megnevezéséig, általános vizsgálatáig tart. A konkrét megvalósítás, tervezés során rengeteg adat alapján kell a beruházást előkészíteni, ami jelentősen befolyásolhatja a megvalósítást. A tulajdoni és közműhelyzetek, esetleges kisajátítások, kártérítések, helyi érdekek mind együttesen határozzák meg a beruházások megvalósíthatóságát. Általánosságban elmondható, hogy az út fejlesztésekkel egy időben a közműfejlesztéseket is meg kell valósítani, kiemelten a csapadékvíz elvezetésre, ezek számos, az út fejlesztésén túlmutató feladatot jelenthetnek. Az egyes beavatkozások mindig pozitív és negatív hatásokat okoznak, ezek mértéke beruházásokként eltérő, és területileg egy nagyobb térség forgalmára is hatással lehetnek, amit minden beruházásnál figyelembe kell venni.

A közlekedésfejlesztési koncepció javaslatai között vannak fővárosi szintű, fővárosi érdekű fejlesztések is, amik nélkül a kerületi célok nem megvalósíthatók, ezek előkészítése és finanszírozása további egyeztetéseket igényel. Ezek a beruházások egy része fővárosi útvonalat ill. területet érint, megvalósítása fővárosi feladat lenne, ezek között a koncepció nem tud különbséget tenni, mert a közlekedésfejlesztés szempontjából szükséges a megvalósítása. A költségviselés, finanszírozás módja a főváros és a kerület közötti megállapodástól függ, elképzelhető olyan megosztás, hogy az előkészítés a kerülethez, a kivitelezés a fővároshoz tartozik. Ezen beruházások előkészítése a tisztán kerületi érintettségű beruházásokhoz képest sokkal jobban elhúzódhat. Nagyon nehéz a fővárosi és kerületi fejlesztési feladatokat minden esetben teljesen elkülöníteni. Egy kerületi úton szükséges fejlesztés nem feltétlenül kerületi feladat például, ha annak hatása a fővárosra, távolabbi területekre is kihat (pl. kerületi út-fővárosi úti csomópont fejlesztése). Ugyanígy felmerülhet kerületi érdekű beruházás egy fővárosi úton is (pl. gyalogátkelőhely). A fontosságuk és tulajdoni viszonyaik miatt mérlegelni kell a szükséges beruházásoknál, hogy melyek a kizárólag fővárosi érdekű beruházások, és melyek a közös együttműködést igénylő beruházások. A feladatkörök meghatározása, és szétválasztása miatt is különösen fontos a megfelelő beruházás előkészítés, költség-hatékonysági elemzés. A fővárosban a forgalomtechnikai- és az útkezelés szétválik, a forgalomtechnikai kezelő egységesen a Budapes Közút Zrt. (BK), a főutak, tömegközlekedési utak kezelője (általában) szintén a BK, a kerületi utak kezelője Budapest Főváros XI. kerület Újbuda Önkormányzata. Ez a több felé szétválasztott, de összefüggő hatáskör sajnos megnehezíti a fővárosi érintettségű beruházások előkészítését.

A rövid távú fejlesztések 1-8 éven belül szükségesek, ezen belül az elsődleges prioritásúak 1-4 éven belüli célok, a másodlagos rövid távú prioritások 4-8 éven belüli célok. A közép távú fejlesztések 8-15 éven belül szükségesek, a hosszú távú fejlesztések ezen túlmutató célok.

A közlekedésfejlesztési koncepció az e-UT 02.01.41 „A településrendezési tervek közúti közlekedési munkarészei – tartalmi követelmények” c. útügyi műszaki előírásban foglaltak szerint készült, figyelembe véve az e-UT 03.01.11 „Közutak tervezése (KTSZ)” c. útügyi műszaki előírásokat, és összhangban a további kapcsolódó előírásokkal, jogszabályokkal.

A közlekedés fejlesztésénél fontos azt a budapesti sajátosságot figyelembe venni, hogy a hálózatot fővárosi és kerületi közterületek, hálózati elemek alkotják.

Vannak olyan közlekedési helyzetek, aminek a negatív hatásai, okozott problémái nagyrészt a kerület területén jelentkeznek, megoldása mégis közös fővárosi, térségi ügy (ilyen pl. az agglomerációból ingázók miatt kialakuló reggeli torlódás), mert áttételesen ezek a problémák a főváros területére és akár az egész agglomerációra kihatnak (pl. a megnövekedett elérési idők miatt, a környezetszennyezés máshol is jelentkezik).

## 2. Kerületet érintő fejlesztések

### 2.1. Országos fejlesztések

Budapest XI. kerületét többek között érinti az *Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Koncepcióban* (OTFK) megfogalmazott hosszú távú, 2030-ig szóló fejlesztési célok. A legfontosabb alapelvek az értékteremtő, foglalkoztatást biztosító gazdasági fejlődés; a népesedési fordulat, egészséges és megújuló társadalom; természeti erőforrásaink fenntartható használata, értékeink megőrzése és környezetünk védelme; valamint a térségi potenciálokra alapozott, fenntartható térszerkezet. A közlekedésfejlesztési koncepciót ezen elvek mentén kell kialakítani. Az OTFK a fővárosi régió feladatai között említi az intelligens közlekedési rendszer kialakítását egységes tarifarendszerrel, mint eszközt az egészséges környezet és a hatékony városszerkezet effektív kiszolgálásnak támogatására.

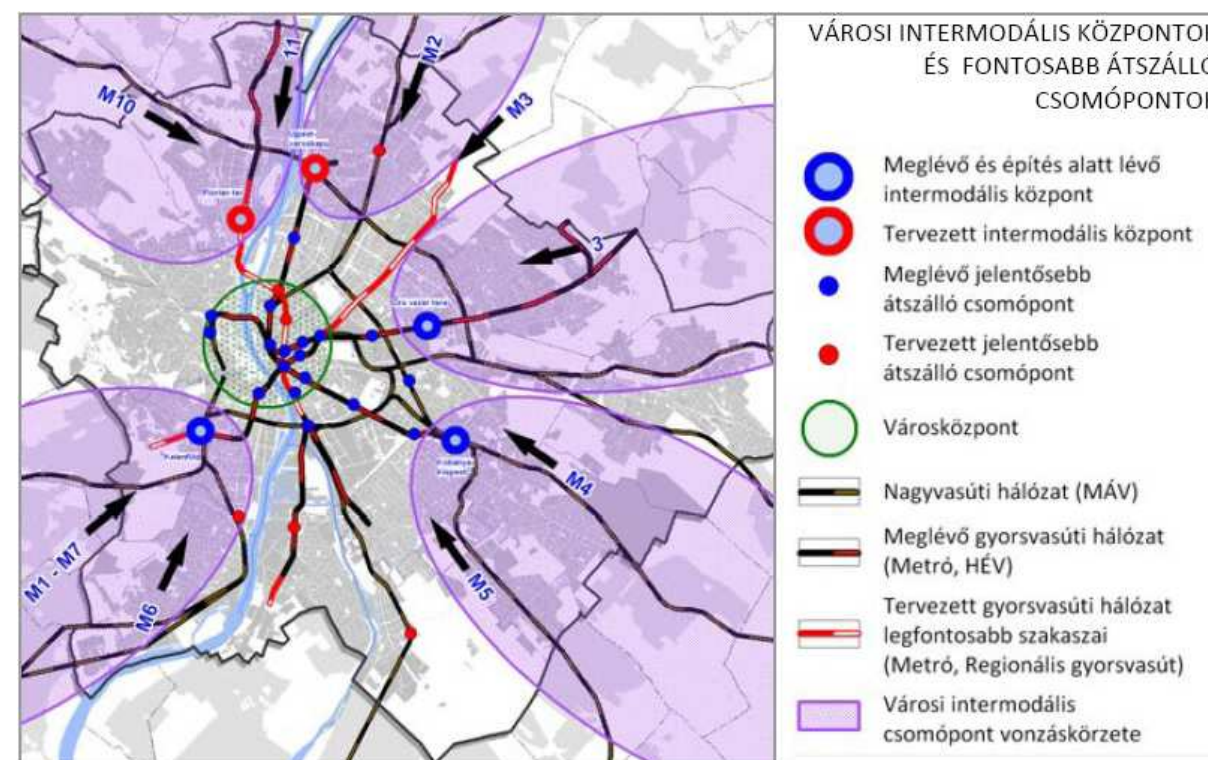
### 2.2. Fővárosi fejlesztések

A *Budapesti Területfejlesztési Koncepció (BTFK)* legfőbb fejlesztési alapelvei az élhetőség, fenntarthatóság és az esélyegyenlőség. A egységesülő Európa az ország és a főváros közlekedésére is hatással van. A gyorsforgalmi úthálózat sugárirányban történő fejlesztése, és az M0 hiányzó szakaszainak kiépítése és a vasúti közlekedés meglévő infrastruktúrájának modernizálása a fő országos, illetve nemzetközi célok közé tartozik.

A BTFK kiemeli a városi kötőpályás hálózatok és a városi és elővárosi vasút fejlesztését, mint a külső kerületek és a belváros, valamint az agglomeráció környezetkímélőbb és gazdaságosabb összekötésének lehetőségét. Újbudát érinti a városi hajózás hagyományos városi közösségi közlekedésbe való integrálása is. Jelenleg a Duna, mint észak-déli közlekedési folyosó, nincs megfelelően kihasználva.

A fenntarthatóság szellemében fejleszteni kell a közlekedési eszközváltás feltételeit. A személygépjármű forgalom csökkentésének céljából P+R parkolókat kell kiépíteni a nagykapacitású kötőpályás hálózatok mentén. Emellett az intermodális és az átszálló csomópontok megfelelő kiépítése is kiemelt jelentőséggel bír.

A BTFK-ban megfogalmazott cél a környezeti ártalmak csökkentése, az élehető város kialakítása a gyalogos és a kerékpáros infrastruktúra fejlesztésével, de a gépjármű közlekedés lehetőségének korlátozott megtartásával. A lakóterületeken a lakó-pihenő és a Tempo 30-as övezetek kialakításával, és ezzel párhuzamosan a főút- és gyűjtőúthálózat kiegészítésével érhető el a forgalomcsillapítás. A XI. kerületet is nagyban érintő probléma, a parkolás kezelése, melyre külön figyelmet kell fordítani.

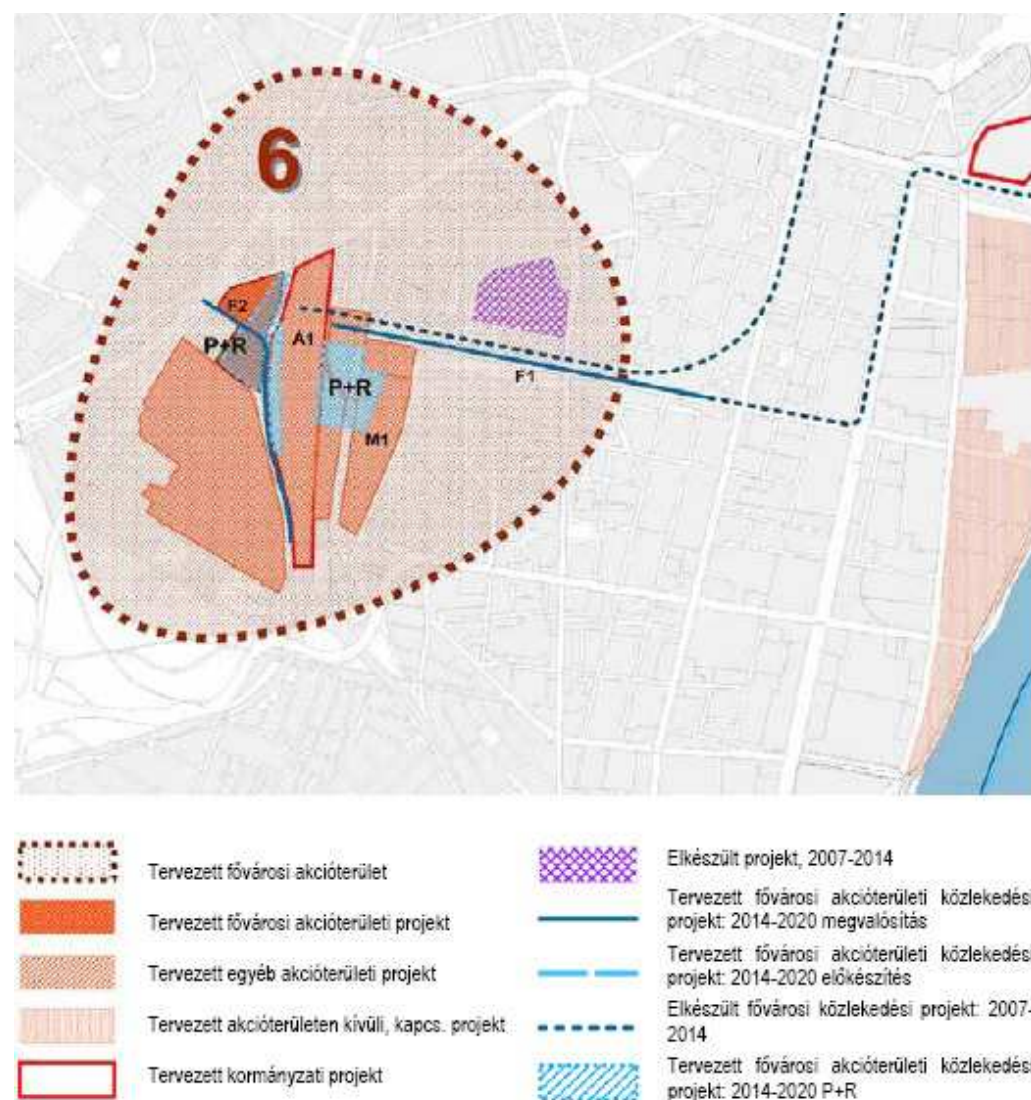


1. ábra BTFK Városi intermodális központok és fontosabb átszálló csomópontok

A *Fővárosi Területfejlesztési Program (FŐTEP)* 4. prioritás- Közlekedésfejlesztés Budapest komplex szerepkörében szolgálatában c. fejezetében felsorolja a BTFK által megfogalmazott célokhoz kapcsolódó programokat és a hozzájuk tartozó forrásokat.

A XI. kerületet érintő *Budapest 2030 terv* egy átfogó városfejlesztési koncepció, mely hosszú távú fejlődési irányt ad a többi fővárosi tervvel összhangban.

A Budapest Integrált Településfejlesztési Stratégiája 2014-2020 (*BP ITS 2020*) mutatja be a főváros Közép távú fejlesztési irányát, projektjeit tematikus és területi célok mentén. Az ITS tematikus céljai a kezdeményező, együttműködő városfejlesztés; a vállalkozás- és beruházásbarát gazdasági környezet; az intelligens városműködés; a sokszínű, érzékörző, zöld nagyvárosi környezet; és a nyitott, szolidáris és aktív budapestiek. A terv területi célként a Dunával együtt élő város kialakítását szorgalmazza.



2. ábra ITS 2020 6. sz. akcióterület

A BP ITS 2020 hatos számú akcióterülete a Kelenföldi pályaudvar környezetében található. Az ehhez kapcsolódó 2014-2020 között esedékes projektek közé tartozik az 1-es villamos meghosszabbításának 2. üteme (Fehérvári út Kelenföldi pályaudvar között), Órmező intermodális csomópont buszterminál és P+R kialakítása, a Kelenföldi pályaudvar megújítása (az állomásépület és az infrastruktúra fejlesztése), és a bevásárló központ és irodafejlesztés (mely kapcsolódik az intermodális központhoz). Az akcióterület kulcsprojektje a Kelenföldi intermodális csomópont kiépítése.

### 2.3. Területrendezési tervek

Az Országos Területrendezési Tervről (OTrT) szóló 2003. évi XXVI. törvény szerint Újbudát érinti mindkettő tervezett nagysebességű vasútvonal: az Ausztria és Szlovákia -

Hegyeshalom térsége és Rajka térsége - Budapest [XI. kerület, Kelenföld] - Budapest [Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér] - Röske és Kübekháza - Szerbia és Románia és a Horvátország - Gyékényes térsége - Budapest [XI. kerület, Kelenföld] - Budapest [Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér] - Záhony térsége - Ukrajna vasútvonalak.

Az OTrT szerint a Budaörsi repülőtér az egyéb kereskedelmi repülőtér és kereskedelmi repülőtérre fejleszthető repülőtér kategóriába esik. Továbbá a tervben szerepel a tervezett "Budapest térszerkezet meghatározó főút" (Egér út - tervezett Rózsavölgyi alagút - tervezett Albertfalvai híd) és az Albertfalvai híd. Emellett áthalad a kerületen az országos 6.B Alsó-Dunamente kerékpárút és a 7.A Délnyugat-Magyarország kerékpárút nyomvonala is.



3. ábra OTTrT kivágat

A Budapesti Agglomeráció Területrendezési Terv (BaTrT) az OTTrT-vel összhangban tartalmazza a fentebb említett tervezett közlekedési eszközöket. Ezenkívül Újbudát érinti még a térségi jelentőségű P+R parkoló a Kelenföldi pályaudvar mellett.

### 2.4. Településrendezési tervek

Újbuda közvetlenül szomszédos az I., XII., XXII. kerületekkel és Budaörssel, továbbá a Dunán keresztül az V., IX., XXI. kerületekkel. A fővárosi kerületekre vonatkozik a

Fővárosi Közgyűlés 50/2015. (II.28.) Főv. Kgy. határozatával elfogadott Budapest főváros településszerkezeti terve (TSZT 2015).

Újbuda és az attól északra található I. kerület között infrastrukturális fejlesztést nem jelöl a terv, de a Déli pályaudvar és környezetének átalakítása hatással lehet a XI. kerületre.

Újbuda a XII. kerülethez a hegyvidéki területein keresztül csatlakozik. Kerületeken átívelő infrastrukturális fejlesztést itt sem jelöl a TSZT 2015, de a Hóvirág út meghosszabbítása a XII. kerületben forgalmi hatással lehet a Sasadi útra.

A XXII. és a XI. kerület között jelentős közlekedési fejlesztés a Csepelre is jelentős hatással levő Albertfalvai hídhöz vezető, térszín alatti közúti összeköttetés, valamint a hídra tervezett villamos átvezetés, mely összekötné a Duna által szétválasztott kerületeket.

A Dunán keresztül, hidakkal csatlakozó V. és IX. kerületre vonatkozóan a TSZT 2015-nek nincs Újbuda fejlesztését befolyásoló eleme.

A Csepel-sziget és Újbuda között jelenleg nincs kapcsolat, de több kapcsolat kiépítését is tervezik a két terület között. Az egyik a már említett Albertfalvai híd, a másik a Galvani úti híd.

Budaörs a XI. kerülettel közvetlenül határos, a legfontosabb közúti összeköttetés az M1-M7 autópályák közös szakasza, és az 1 sz. főút a két terület között.

A XI. kerület Budapest zónarendszerében (a TSZT 2015 alapján) különleges helyet foglal el. Legnagyobb része az átmeneti zónába tartozik, de déli területei, Kamaraerdő és Kőérberek az elővárosi, a keleti, folyóhoz közeli területek a Dunamenti, az északnyugati Sashegy, Sasad, Gazdagrét, Hosszúrét, Madárhegy, Spanyolrét, Pösingermajor területei a hegyvidéki zónába esik, illetve Gellérthegy és Szentimreváros a belső zónához tartozik.

## **2.5. Budapesti Olimpia 2024**

Magyarország benyújtotta pályázatát a XXXIII. nyári olimpiai játékokra. A Budapesti Olimpia 2024 - Megvalósíthatósági tanulmány felvázolja, hogy az olimpia miatt szükséges beruházásokat racionalizálni kell. A város hosszú távú céljait szolgáló fejlesztéseket kell előnyben részesíteni, alkalmazni kell a "létesítményt az infrastruktúrához" elvet. A főváros méreteiből adódóan - a korábbi nagyvárosokban

megrendezett olimpiákkal ellentétben - a tervezett helyszínek közötti relatív kis távolságok miatt jobban lehet és kell is építeni az aktív mozgáson alapuló közlekedési módokra, a gyaloglásra és a kerékpározásra. Ezzel párhuzamosan a tanulmány megemlíti, hogy a vízi közlekedés szerepének növelésével jelentősen csökkenteni lehet a közúti terheket. A sportolók, szervezők és médiamunkások hajóval szállítása a helyszínek között a hatékonyság mellett páratlan élményt is nyújthat, emellett ezek a létesítmények a későbbiekben a budapesti tömegközlekedési hálózat részei maradnak. Az olimpiai speciális igények, kapacitások, forgalmi irányok miatt bizonyos átalakítások valószínűleg szükségessé válnak, de a közlekedéssel kapcsolatos elemek a későbbiekben gyakorlatilag egy az egyben a város igényeit fogják szolgálni.

A várható nagy tömegeket kötött pályán lehet környezetbarátabb módon utaztatni. A megvalósíthatósági tanulmány külön kiemeli a meglévő infrastruktúrák (vasút, villamos, metró) fejlesztését.

A javasolt szerkezet a Dunára és a városközpont melletti átmeneti zónára helyezi az olimpiai helyszíneket, legfőbb tengelye a Duna és a Hungária körút. A budapesti helyszínek többsége gyalogosan és kerékpárral elérhető. A város emellett nagyban épít a kötöttpályás közösségi közlekedésre is.

Újbudán három tervezett helyszín található: a Rákóczi-hídtól délre, a Nádorkert üres területein média és teniszközpont kerülne kialakításra; az Etele tér környékén a Kelenföldi pályaudvartól délre található alulhasznosított területeken ideiglenes fedett csarnok építését tervezik röplabda és kézilabda versenyek helyszínéül. Az olimpia fő helyszíne Csepelen a Kvassay zsilip környezetében helyezkedne el.

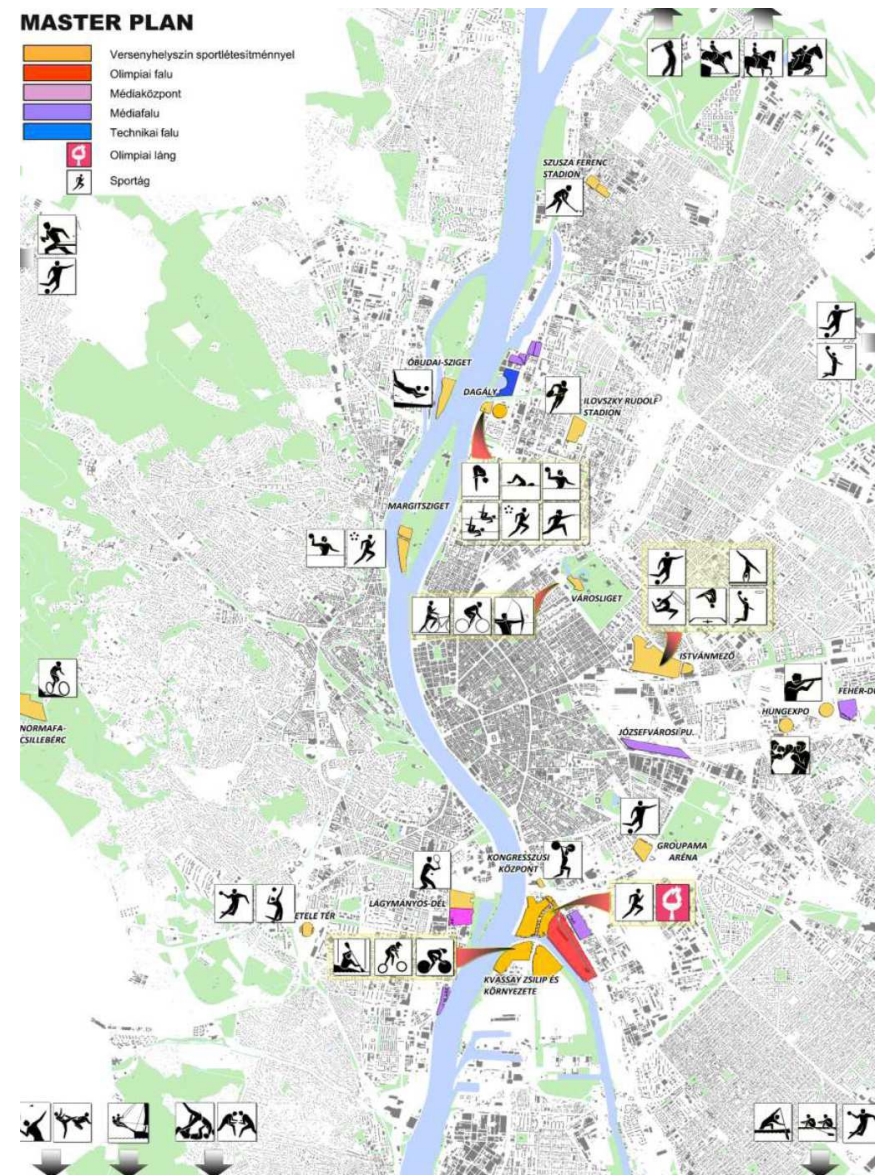
Az Olimpia ideje alatt teljesen lezárna a Rákóczi-hídat, ezért a régóta tervezett Galvani-híd kulcsfontosságúvá válna. Emellett új vasúti megállóhelyeket kell kialakítani, többek között Kopaszi-gátnál. A meglévő villamos-vonalak rekonstrukciója és ideiglenes összekötése szükséges (2-es, 47-es, 51-es és 60-as vonal) a park elérése érdekében. A 2-es és 51-es villamos dél-Pestet kötné össze Csepellel, míg a budai kapcsolatot a 47-es, 4-6os és a 60-as (Fogaskerekű) vonal biztosítja majd. Ezen változtatásokkal Buda és Pest között ideiglenesen egyszerűbb és gyorsabb lesz a kötöttpályás közlekedés. A játékok ideje alatt a Móricz Zsigmond körtér - Olimpiai park - Nagyvárad tér között kiegészítő olimpiai expressz buszjáratot kell kialakítani. Az m1-M7 bevezető szakaszán 20000 férőhelyes ideiglenes P+R parkolót kell kialakítani, biztosítva a kötöttpályás



átszállási kapcsolatot (erre a célra a tanulmány a Budaörsi reptér területét tartja alkalmasnak).

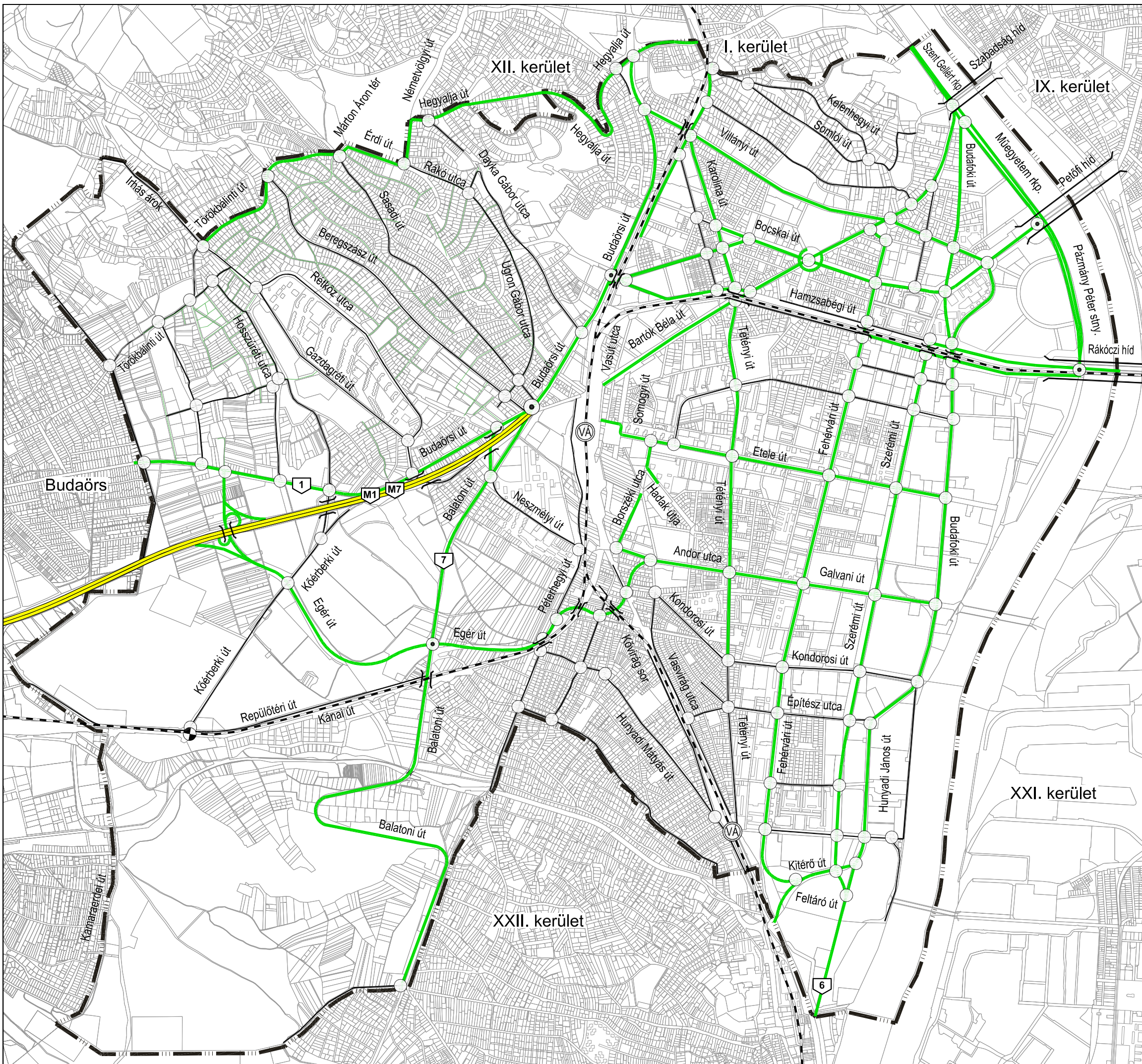
A játékok ideje alatt a jobb elérhetőség miatt olimpiai VIP sávokat terveznek kialakítani több vonalon is, emiatt Újbudán is több út csökkentett sávszámmal üzemelne: Dombóvári út, Budafoki út (Dombóvári út - Hengermalom út között), Hengermalom út, Etele út.

A tanulmány leírja, hogy az olimpiai helyszínek megközelítésekor törekedni kell az alábbi modal splitre: 70 % közösségi közlekedés, 20 % gyalogos közlekedés, 10% kerékpáros közlekedés, 0% egyéni gépkocsihasználat.













4. ábra Budapest Olimpia 2024 - versenyhelyszínek és más főbb létesítmények területi elhelyezkedése Budapesten (Forrás: BFVT)

Budapest, XI. kerület  
Közúti közlekedés  
Meglevő



jelmagyarázat:  
meglevő:

-  kerülethatár
-  autópálya
-  I. és II. rendű főút
-  helyi gyűjtőút
-  fontosabb szintbeni közúti csomópont
-  fontosabb különszintű közúti csomópont
-  vasútvonal
-  szintbeni vasúti kereszteződés
-  vasútállomás
-  híd

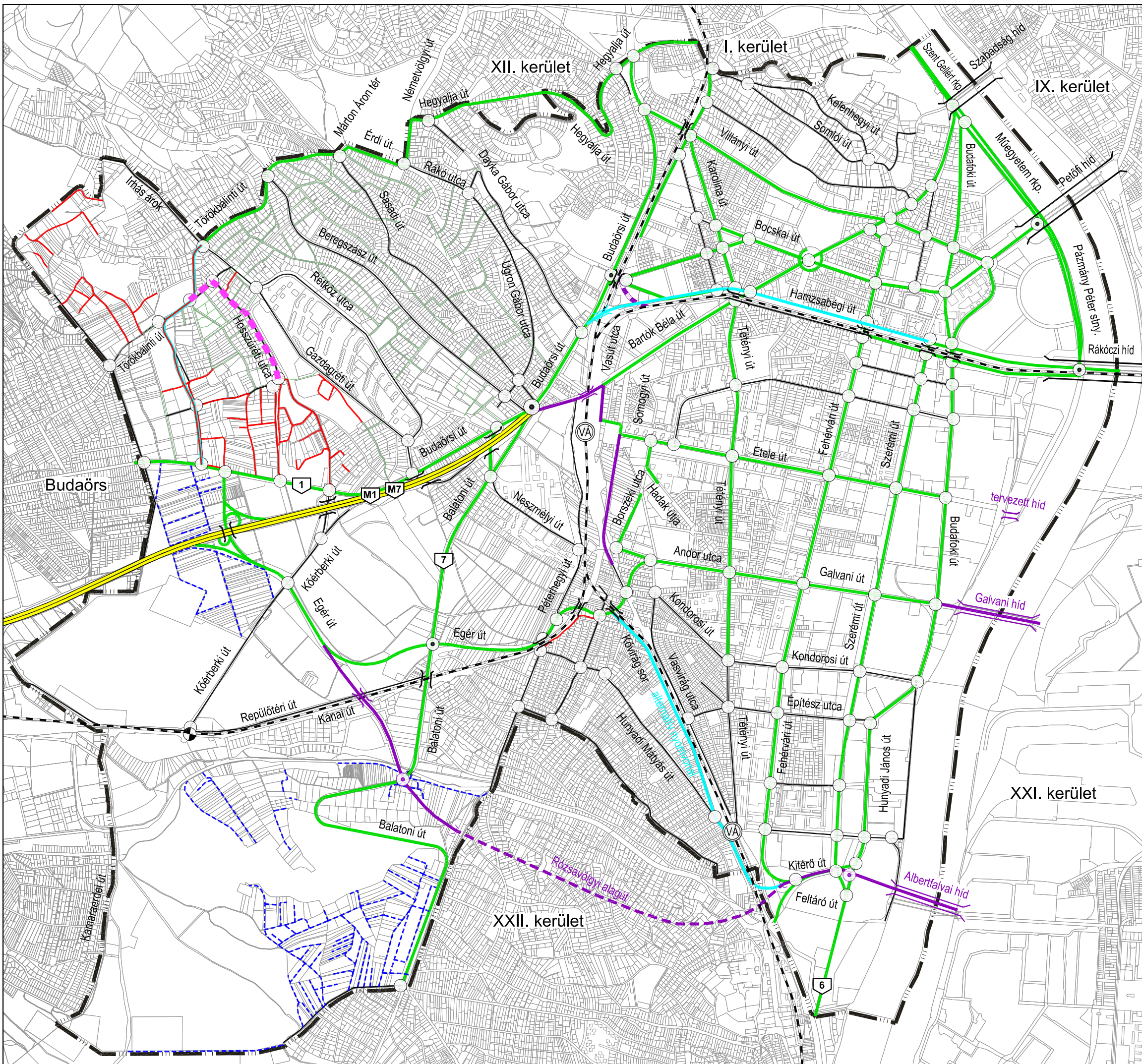


M = 1 : 25 000

# Budapest, XI. kerület

## Közúti közlekedés

### Javaslat



#### jelmagyarázat:

##### megelevő:

- kerülethatár
- autópálya
- I. és II. rendű főút
- helyi gyűjtőút
- fontosabb szintbeni közúti csomópont
- fontosabb külön szintű közúti csomópont
- vasútvonal
- szintbeni vasúti kereszteződés
- vasútállomás
- híd

##### javaslat:

- tervezett főút fejlesztés
- tervezett külön szintű csomópont
- megelevő út tervezett fejlesztése
- földút burkolása, közművesítés
- földút karbantartás
- tervezett vasútvonal
- tervezett híd

##### TSZT 2015 szerinti egyéb javaslat:

- tervezett főút fejlesztés



M = 1 : 25 000

### 3. Közúti közlekedés

#### 3.1. Jelenlegi állapot

Budapest nyugati kapujaként a XI. kerület útjain számottevő közúti forgalom halad keresztül. Újbudán több európai jelentőségű transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) közlekedési folyosó halad keresztül, valamint a nyugati agglomerációs forgalom legfőbb befogadója. A TEN-T egy tervezett közúti, vasúti, légi és vízi közlekedési hálózat, melynek célja, hogy szolgálja az egész európai kontinenst. A TEN-T hálózat része egy tágabb rendszernek, a transzeurópai hálózatoknak (TEN), mely tartalmazza a közlekedésen kívül még a távközlési hálózatot (eTEN), az energetikai hálózatot (TEN-E).

A kerületet kettészeli az M1-M7 autópályák közös bevezető szakasza, és az 1 sz., a 7 sz. főutak, melyek a Budaörsi útban folytatódnak. Az M1 autópálya a IV. Helsinki folyosó része, Budapest és a hegyeshalmi osztrák határ között teremt meg a kelet-nyugat irányú gyorsforgalmi kapcsolatot, valamint tehermentesíti az 1 sz. elsőrendű főutat. Az M7 autópálya az V. számú Helsinki folyosó a főváros és a letenyei határ között, északkelet-délnyugat irányban halad a Balaton déli partján, ezért a nyári szezonban jelentősen megnövekszik a hétfégi forgalom. Újbuda délkeleti részén lép be a XXII. kerület irányából a 6 sz. elsőrendű főút, mely a Szerémi útban folytatódik.

A kerület északi határán haladó főút (Törökbálinti út - Hegyalja út) biztosítja a közvetlen kapcsolatot a XII. és az I. kerületekkel. Az északi részen elhelyezkedő Duna-hidak az V. és a IX. kerületekkel kapcsolja össze Újbudát. Az autópályákon és a számozott főutakon áramlik az agglomerációs forgalom is.

A Budaörsi úton kívül a Kelenföldi állomásra befutó és továbbhaladó vasútvonalak is elvágják a keresztirányú közúti kapcsolatokat. A vasútvonalaktól keletre az úthálózat rácsos szerkezetű, első és másodrendű főútvonalak és széles gyűjtőutak alkotják a gerincét. A kerület északi és északnyugati részén a domborzati viszonyok és a terület jellege miatt kevesebb a kiemelt, főúti kapcsolat.

A kerületben a nagyforgalmú utak keresztezésében biztonsági szempontok miatt külön szintű csomópontok létesültek, mint a Petőfi híd, a Rákóczi híd, az Egér út és a 7 sz. főút keresztezése, a Budaörsi út - autópálya bevezető külön szintű csomópontjai. A kerület jelentős csomópontjai jelzőlámpával vezéreltek, néhány körforgalmú csomópont.

#### Budaörsi úti intermodális csomópont látványterve



#### 5. ábra Budaörsi úti intermodális csomópont látványterve

A kerületben a MÁV 1. sz. Budapest–Hegyeshalom–Rajka-vasútvonalat szintben keresztezi a Muskétás utca.

A kerületben jelölt fejlesztések a főváros szerkezetének jellegéből adódóan nem minden esetben tartóznak a kerület hatáskörébe. A főváros kezelésében álló utak fejlesztését, és a kerület határát túllépő beruházásokat fontosságuk és tulajdoni viszonyaik miatt a Fővárosi Önkormányzatnak külön, vagy a Budapest Főváros XI. kerület Újbuda Önkormányzattal közösen célszerű megvalósítani.

A helyi gyűjtőutak az országos közutak felé, illetve a gyűjtőutak és lakóutcák csomópontjai a gyűjtőutak felé jelzőlámpával illetve elsőbbségadással szabályozottak. A lakóutak egymással egyenrangú keresztezéseket alkotnak, az elsőbbségadás jobbkéz-szabály alapján szabályozott, a főutak felé az elsőbbségadás kötelező.

#### 3.2. Rövid távú fejlesztési javaslat

Az M4 metróvonal EU-s támogatásának feltétele a Budapesten bevezetendő dugódíj, mely 2016 végén bevezetésre kerülhet. Tervezett határa a Hungária körúti körgyűrű, a kerületben a Rákóczi-híd - Szerémi út - Bogdánfy utca - Irinyi József utca - Október huszonharmadika utca - Bocskai út - Nagyszőlős utca - Karolina út - Villányi út - Budaörsi út - Alkotás utca vonala.

A kerület nyugati felén az úthálózat nagy része burkolatlan esetleg murvával felszórt út, melyhez több helyen tönkrement burkolatú utak csatlakoznak. A Madárhegy és

Hosszúút folyamatos beépülése miatt, valamint az M1-M7 déli részének jobb feltárása miatt javasoljuk az alábbi utak burkolását és rekonstrukcióját:

Rövid távú elsődleges fejlesztések:

- Budaörsi út-Lépés utcai csomópont átépítése
- Budaörsi út-Hosszúréti utcai csomópont átépítése
- Hosszúréti utca (Medvetalp utca-Budaörsi út között)
- Lépés utca
- Törökbálinti út (Gazdagréti út-Madárhegyi út)
- Madárhegyi út
- Medvetalp utca
- Hosszúréti utca szélesítés és korrekció (Medvetalp utca-Rózsabarack utca között)

A rövid távú elsődleges fejlesztések a Madárhegy-Rupphegyet érintő tömegközlekedési útvonal utcáinak kiépítéséhez kapcsolódnak.

Rövid távú másodlagos fejlesztések:

- Kakukkhegyi erdősor
- Varjúháj utca
- Spanyolréti út
- Cickafark utca
- Keltike lejtő
- Csonttollú utca
- Vásárfia utca
- Zsázsa utca
- Guruló köz
- Bordézsmá utca
- Nevegy utca
- Rupphegyi út
- Rupphegyi köz
- Barackmag utca
- Szőlőlugas utca
- Söjtör utca észak

- Söjtör utca dél
- Lappantyú utca
- Felsőörsöd utca
- Vöcsök utca
- Örsöddülő út
- Repülő utca
- Kőérberki dűlő
- Fülőke utca
- Pereszke utca
- Pereszke lejtő
- földútcsatlakozások korszerűsítése

A rövid távú másodlagos fejlesztések a Budaörsi úttól északra a Madárhegy-Rupphegyen az intenzív lakóingatlan fejlesztések miatt szükséges úthálózat kiépítések, korszerűsítések, a Budaörsi úttól délre eső területein főként az M1-M7 autópálya és az Egér út jobb megközelítését hivatottak biztosítani. Az utak burkolttá építésével párhuzamosan az érintettek területek közművesítését is javasolt elvégezni.

A rövid távú másodlagos fejlesztések a földutak felújítása a kiszolgált területek minél jobb megközelíthetősége miatt. Jelenleg huzamosabb ideig tartó csapadékos időjárás esetén a földutak járhatatlanná válnak. A murvás burkolat rövid távon javít a problémán, de hosszú távú megoldásként a földutak burkolása és ezzel párhuzamosan a területek közművesítése elengedhetetlen.

A rövid távú másodlagos fejlesztések a kerület nyugati-délnyugati felében található földutak felújítása. A leromlott állapotú, kisforgalmú, nem szilárdburkolatú utakat megfelelően tömörített murvaréteggel kell ellátni. A földutakat a szilárdburkolatú utak keresztezése előtt legfeljebb 50 méter hosszúságban sárrázó, szilárd burkolattal kell ellátni.

### **3.3. Közép távú fejlesztési javaslat**

Budapest Főváros Településszerkezeti Terve 2015 (TSZT) több tervezett közúthálózati elemet is jelöl a XI. kerületben. Ezek közül a legfontosabb infrastrukturális elemek közé tartozik az Újbuda és Csepel közé tervezett Galvani úti híd és az Albertfalvai híd,

melyhez az Egér út felé a Balatoni utat keresztezve és a XXII. kerületben föld alatt vezetett nyomvonalat jelöltek ki.

A Galvani híd a Galvani út és a csepeli Weiss Manfréd utca között teremtené meg a közúti kapcsolatot. Az Albertfalvai híd a Kitérő út és a XXI. kerületi Budafoki út között biztosítaná a Duna feletti átkelést. A tervek szerint a közúti forgalom mellett a kötőpályás kapcsolatot is kiépítenék.

Új közutak létesítése esetén az építési terület szélességét úgy kell meghatározni, hogy folyópályán az útkoronán belüli és az útkoronán kívüli részen az összes szükséges elem - a tervezési kategóriára vonatkozó előírások szerint, figyelembe véve az üzemeltetés, fenntartás szempontjait is, elhelyezhető legyen. Belterületen a közút építési területén belül a gyalogos - és kerékpáros forgalmi létesítményeket, a közösségi közlekedés létesítményeit, a zóldsávokat, egyéb berendezési tárgyakat is el kell helyezni.

Az Albertfalvai híd felé vezető alternatív nyomvonal a Kővirág soron keresztül haladna az Egér út irányába, amit a lakóterületek közelsége miatt nem javasolunk.

A TSZT 2015-ben szerepel még a Madárhegy - Spanyolrét tervezett másodrendű feltáró útja a Budaörsi út és a Gazdagréti út/Törökbálinti út között. A területen jelentős lakóterületi fejlesztések mentek végbe, valamint a Törökbálinti út nem alkalmas a várható forgalom befogadására.

A fejlesztési tervek közt szerepel a Hamzsabégyi út meghosszabbítása az autópálya bevezető szakaszáig, melyet szintén nem javasolunk. Helyette a Bartók Béla út és a Budaörsi út között javasoljuk kiépíteni a főúti kapcsolatot.

A Hosszúréti utca egy szakaszának fejlesztése szükséges, a jelenlegi szélessége nem felel meg a távlati gyűjtőúti szerepének.

### **3.4. Útfelújítások**

Az útfelújítás az úthálózat üzemeltetésének szükségszerű velejárója. A burkolat tönkremenetele a járműforgalom és a környezeti hatások miatt természetes.

Minden úthálózati elemnek van egy tervezési forgalma és egy tervezési időtávja. A tervezési élettartam végén a burkolat felújítása szükséges, azonban ha a tervezési forgalomnál nagyobb forgalom jelentkezik, a felújítás a tervezési élettartam előtt

szükséges lehet. Ha a tényleges forgalom kisebb a tervezési élettartamnál, a tapasztalat szerint nem tolódik ki jelentősen a burkolatfelújítás szükségessége.

Az utak élettartama növelhető megfelelő út, padka és a vízelvezetés folyamatos karbantartásával, megfelelő védőréteg és pályaszerkezet beépítésével, nagy modulusú, fokozott igénybevételnek megfelelő aszfaltok alkalmazásával, szegélyek építésével, a burkolatfelbontások szakszerű helyreállításával, megfelelő technológiájú kátyúzással. A jó minőségű hosszú élettartamú utak létrehozásának együttes feltétele a magas színvonalú napi üzemeltetési feladat, és a jó minőségű megépítés. Gazdaságilag mérlegelni lehet melyik a hosszú távon kedvezőbb: egy költségesebb egyszeri beruházás és olcsóbb karbantartás, vagy egy olcsóbb egyszeri beruházás és egy utána folyamatosan jelentkező költségesebb karbantartás. A felmerülő költségek mérlegelésénél figyelembe kell venni a rossz állapotú burkolat miatti egyéb hatásokat is, pl. az út alatti közművek idő előtti tönkremenetelét, esetleges balesetek költségeit, a lakosság panaszait, zajhatásokat, ebből adódó környezeti és egészségügyi károkat, járművekben okozott károkat. Az út felújításával egy időben általában meg kell oldani a régi közművek kiváltását, fejlesztését, a csapadékvíz elvezetés kiépítését, korszerűsítését is, melyek sokszor meghaladják a burkolatfelújítás költségeit.

A legfontosabb a nagy és közepes forgalmú rossz állapotú utak felújítása, legkisebb prioritású a kis forgalmú közepes állapotú utak felújítása. A felújításokat a közműfejlesztésekkel össze kell hangolni. A felújítások meghatározásánál jó módszer a burkolat teherbírási adatainak és forgalmi értékeinek a súlyozott figyelembevétele, ami meghatározhatja a legszükségesebb beavatkozásokat.

#### **Rövid távú útfelújítási javaslat**

- Tornavár utca
- Csiky utca
- Kende utca
- Lágymányosi utca
- Stoczek utca
- Bertalan Lajos utca
- Somló út
- Alsóhegy utca

- Bártfai utca

Újbuda sűrűn lakott belvároshoz közeli területein a rossz állapotú utak felújítása elengedhetetlen.

A Eszék utca és a Szabolcska Mihály utca védett klinker burkolatú utcák, a burkolat elbontása és aszfalt burkolat építése nem lehetséges. Javasolt a védett jelleggel összhangban a burkolat hibáinak javítása, a sérült elemek pótlása, rekonstrukciója, az egyenetlenségek eltávolítása.

#### ***Közép távú útfelújítási javaslat***

- Dayka Gábor utca
- Oltvány utca
- Daróczi út
- Fraknó utca
- Albert utca
- Bornemissza utca
- Rácz László utca
- Petzvál József utca
- Budafoki út
- Kelenföldi út

# Budapest, XI. kerület

## Gyalogos közlekedés

### Meglevő

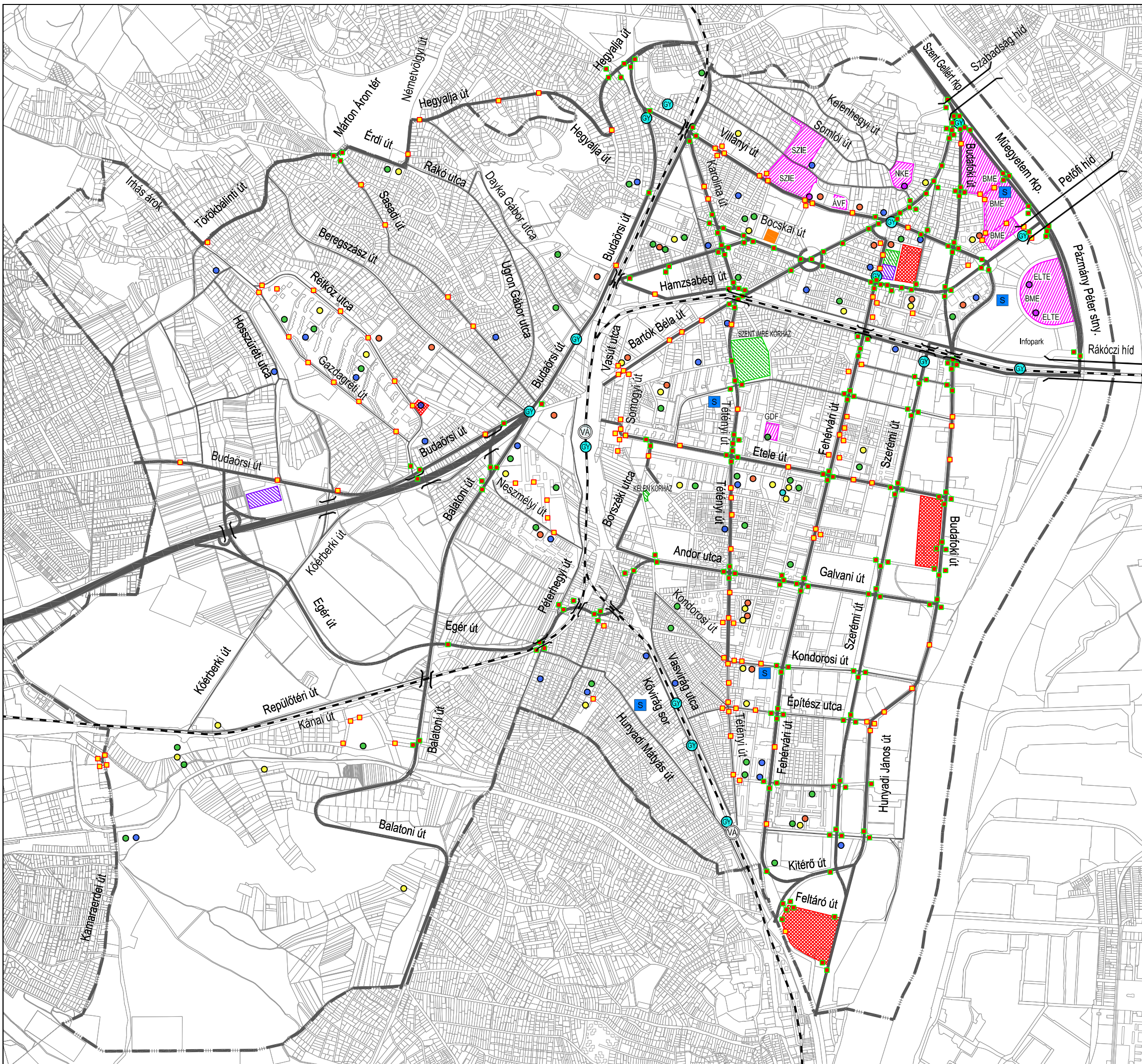
jelmagyarázat:

meglevő:

-  kerülethár
-  autópálya
-  I. és II. rendű főút
-  helyi gyűjtőút
-  vasútvonal
-  vasútállomás
-  híd
-  bölcsőde, családi napközi
-  óvoda
-  általános iskola
-  középiskola, gimnázium
-  sportlétesítmény
-  főiskola, egyetem
-  polgármesteri hivatal
-  kórház
-  piac
-  bevásárlóközpont
-  Gyalogos alul-/felüljáró
-  Gyalogátkelő jelzőlámpával
-  Gyalogátkelő



M = 1 : 25 000


























# Budapest, XI. kerület

## Gyalogos közlekedés





### Javaslat

jelmagyarázat:

megelevő:

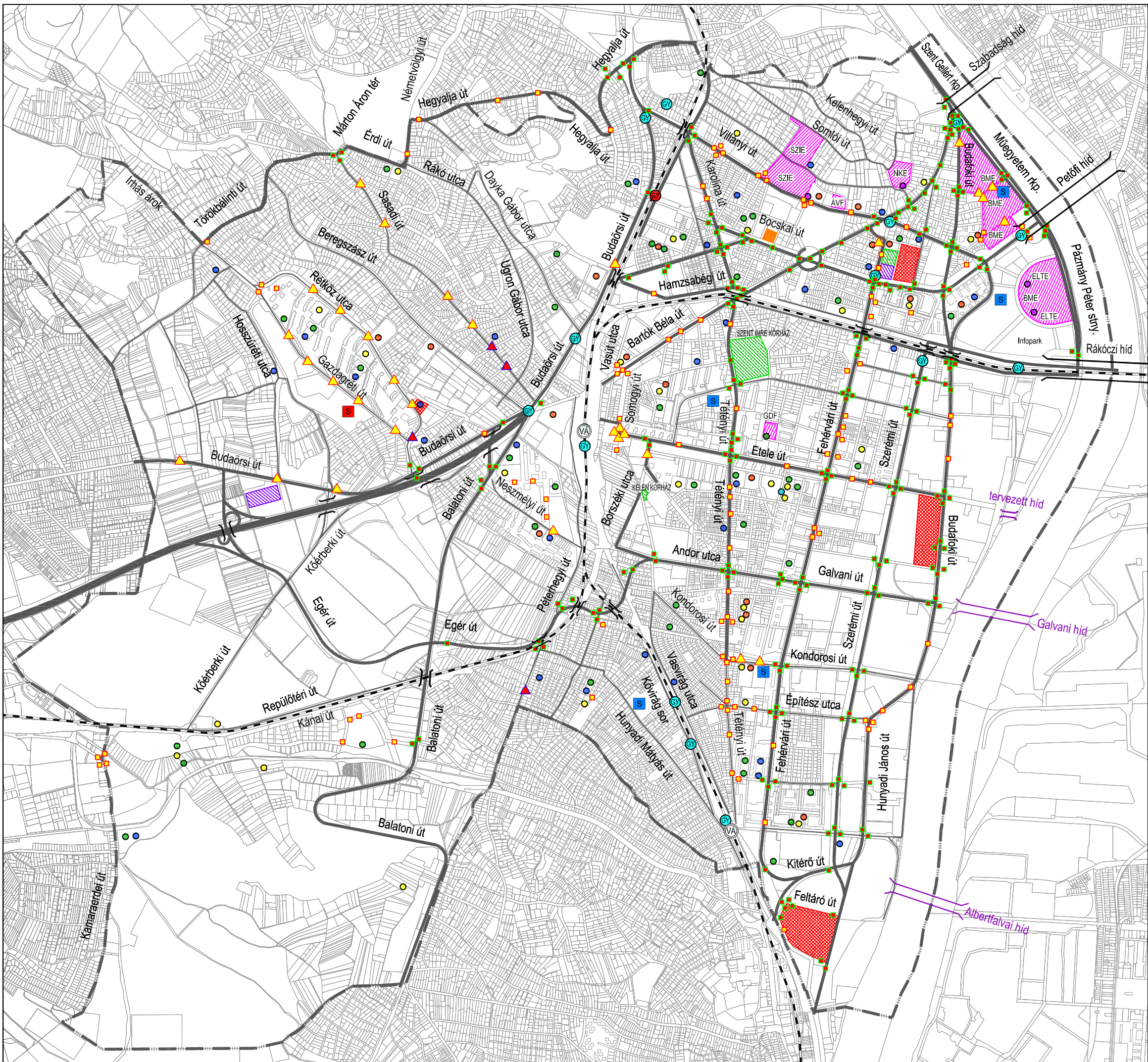
-  kerülethatár
-  autópálya
-  I. és II. rendű főút
-  helyi gyűjtőút
-  vasútvonal
-  tervezett híd
-  vasútállomás
-  híd
-  bölcsőde, családi napközi
-  óvoda
-  általános iskola
-  középiskola, gimnázium
-  sportlétesítmény
-  főiskola, egyetem
-  polgármesteri hivatal
-  kórház
-  piac
-  bevásárlóközpont
-  Gyalogos alul-/felüljáró
-  Gyalogátkelő jelzőlámpával
-  Gyalogátkelő

javaslat:

-  megelevő gyalogátkelő fejlesztése
-  új gyalogátkelő létesítése
-  tervezett sportlétesítmény
-  tervezett gyalogos aluljáró



M = 1 : 25 000



## 4. Gyalogos közlekedés, gyalogátkelőhelyek

### 4.1. Jelenlegi állapot

A kerületben a sűrű beépítésű központi részeken, a lakótelepeken, közintézmények, üzletek, bevásárlóközpontok környezetében jelentős a gyalogos forgalom. Van ahol egész nap jelentős a gyalogos forgalom pl. bevásárlóközpontok, központi részen, van ahol napszak és nap függő a gyalogos forgalom nagysága, ilyen pl. az iskolák reggeli és délutáni forgalma, egyébként csak minimális gyalogos forgalom jelentkezik.

A gyalogos közlekedés számára a kerület belső, központi részén az utak mentén két oldalt gyalogjárda épült, külső részeken jellemzően egyik oldalon épült járda, vagy egyáltalán nem épült járda. Az elmúlt években lakossági igények és szakmai javaslatok alapján új gyalogátkelőhelyeket létesültek olyan helyszíneken, ahol mind a közúti, mind a gyalogosforgalom jelentős. A járdaszegélyek lesüllyesztésén, a közvilágítás javításán, a gyalogátkelőhely észlelhetőségét javító elemek beépítésén kívül több helyen járdaszigeteket is építettek. A már létező gyalogátkelőhelyek átalakításával javult azok észlelhetősége, ezért a gyalogosok nagyobb biztonságban érezhetik magukat áthaladás közben. A cél érdekében útpályába épített villódzó LED-sort, sárgán villogó jelzőt, a zebrák láthatóságát javító fényforrásokat, megvilágítható táblákat, útpályára festett színes piktogramokat vagy új járdaszigeteket alakítottak ki. Az esélyegyenlőség javítása érdekében a vakok és gyengén látók részére a járdán vakvezető jeleket is létesítettek.

A kerületen áthaladó vasútvonalak és főutak az egyes terület egységek közötti gyalogos átjárás lehetőségét nagymértékben akadályozzák. A vasútvonalak külön szintű átvezetései igen nagy távolságra vannak, kevés a megfelelő színvonalú, akadálymentes közlekedést biztosító gyalogos aluljáró, mint a Kelenföldi pu. és a Nádorkerti aluljáró.

A vasútvonalak és a főutak közül a Budaörsi út jelentős gyalogosforgalmi akadály, a gyalogos felüljárók szolgáltatási színvonala minimális. A vasútvonalak alatt kiépültek a gyalogos aluljárók.

Az M4 metró beruházás keretében kialakított gyalogosforgalmi létesítmények (Móricz Zsigmond körtér, Fehérvári út – Bocskai út, Kelenföld, stb.) az M4 metróvonal kapcsolatainak megfelelőek. E nagy gyalogos forgalmat bonyolító csomópontok esetében az elmúlt években bekövetkezett felújítások során a tervezők egy

forgalomcsillapított, elsődlegesen a gyalogosok, a kerékpárosok, illetve a közösségi közlekedési járművek által használt térben gondolkodtak.

### 4.2. Rövid távú fejlesztési javaslat

A gyalogosközlekedés fejlesztésénél figyelembe kell venni, hogy a közlekedési fejlesztések sokkal hatékonyabbak, ha a közlekedési szokásokon is tudatosan akarunk változtatni. Javasolt, hogy a fejlesztésekhez lakossági kampány is kapcsolódjon, ami bemutatja az új létesítményt, a biztosított kapcsolatait, hatásait. A tapasztalat is azt mutatja hogy egy új utat, tömegközlekedési kapcsolatot több év mire megszoknak a közlekedők, ennyi időnek kell eltelni, amíg megismerik az új helyzetet, és ahhoz igazítják mindennapjaikat. Ezen a hozzászokási, megszokási idején lehet kampányokkal, reklámokkal rövidíteni. A tájékoztató kampányok része lehet a szemlélet formálása is, pl. városon belül a kis távolságok megtételére a gyalogos vagy kerékpáros közlekedés preferálása.

A gyalogosközlekedés hálózatában a gyalogosok számára kellő szélességű járdáknak, szerteágazó és ésszerű gyalogos-úthálózatnak, gépjárműmentes, vagy korlátozott gépjárműforgalmú gyalogosutcáknak, és gyalogosövezeteknek, csillapított forgalmú, vegyes használatú utaknak, a főutakon a biztonságos átkelést lehetővé tevő átkelőhelyeknek és/vagy külön szintű műtárgyaknak, a megállóhelyek megközelítésére és a várakozásra szolgáló felületeknek, valamint a tartózkodásra alkalmas területeknek kell rendelkezésre állniuk.

Az akadálymentes közlekedés a közlekedési létesítmények olyan kialakítása, ha annak kényelmes, biztonságos, önálló használata minden ember számára biztosított, ideértve azokat a mozgásában korlátozott egyéneket vagy embercsoportokat is, akiknek ehhez speciális létesítményekre, eszközökre, illetve műszaki megoldásokra van szükségük. Az akadálymentes gyalogosközlekedési lánc a gyalogos létesítményeken és a közösségi közlekedés utasforgalmi létesítményein minden viszonylatban létrejött akadálymentes gyalogos- és közösségi közlekedési utazási lehetőségek együttese.

A gyalogátkelőhelyek biztonságosabbá tételére a hatóság, a közútkezelő, az önkormányzat az elmúlt években nagy hangsúlyt fektetett. Az elmúlt években ilyen célból átépült az Alsóhegy utca-Avar utca, Kondorosi út-Albert utca csomópontjában található gyalogátkelő, a csomópont korrekciójával együtt. Főútvonalon azokon a helyeken, ahol a

gyalogosnak joga van az úttesten átkelni, a lehetőségekhez képest gondoskodni kell arról, hogy ezt a lehető legkevesebb kockázattal tehesse meg. A gyalogosok szabályozatlan átkelésének megakadályozására az arra alkalmas helyen - lehetőleg a közelben levő útkereszteződésnél - gyalogos-átkelőhelyet kell kijelölni, és az átkelésre alkalmatlan szakaszon a gyalogosok átkelését megakadályozó, összefüggő korlátot kell létesíteni. Gyalogos-átkelőhelyet az úton csak olyan helyen szabad kijelölni, ahol a kijelölt gyalogos-átkelőhelyet és az azon áthaladó - valamint áthaladni szándékozó - gyalogosokat az úton közlekedő járművezetők - napszaktól függetlenül - legalább 50 méter távolságból felismerhetik.

Az átkelőhelyeket lehetőleg úgy kell megtervezni, hogy azokat a korlátozott mozgásképességűek is használhassák. Ennek megfelelően a vakok és csökkentlátók közlekedésének elősegítésére a járda felállási területén a burkolatot úgy kell kiképezni, vagy olyan felületi mintázattal kell ellátni, amelyet a vakok és csökkentlátók járás közben a talpukkal és/vagy botjukkal érzékelve megállapíthatják, hogy gyalogos-átkelőhely körzetében vannak; a jelzés az irányokról is adjon tájékoztatást. A gyalogosforgalmat irányító fényjelző készülékkel együtt a folyamatos zöld fényjelzés teljes időtartama alatt folyamatos, a villogó zöld fényjelzésnél a villogás ütemének megfelelő szaggatott kiegészítő hangjelzést adó egység helyezhető el. A mozgáskorlátozottak, továbbá a nehezen közlekedők, gyermekocsit tolok stb. érdekében új csomópont építésénél (vagy átépítésénél) az átkelőhely teljes szélességében a kiemelt szegélyt 2 cm-re süllyeszteni kell. Átépítésre nem kerülő csomópontonál a kerekesszékek és gyermekocsik akadálytalan közlekedése érdekében a kiemelt szegély egy részét lejtős (lehajtó rámpás) vagy süllyesztett kivitelben kell elkészíteni.

A gyalogos alul- és felüljárók a gyalogosok számára a lehető legnagyobb biztonságot nyújtják, és egyidejűleg zavartalan forgalomlebonnyolódást tesznek lehetővé a közúti vagy vasúti keresztezési pontokon és azok környezetében. Magas költségeik miatt akkor alkalmazzák, ha azt a biztonság és a teljesítményesség megköveteli. Városi autópályákon és gyorsforgalmi utakon, valamint 70 km/h-nál magasabb megengedett sebességű városi főutakon a keresztező gyalogosforgalmat biztonsági okokból is külön szinten kell átvezetni.

A XI. kerületben a metróberuházás keretein belül kialakított létesítmények ugyan megfelelnek ennek az előírásnak, de a kerületben vannak elavult a gyalogosbiztonsági objektumok. Rövid távú fejlesztési célként a kerületben található óvodák és általános

iskolák vonzáskörzetében javasolt a gyalogosbiztonság fejlesztése. A meglévő gyalogátkelőhelyeket felül kell vizsgálni akadálymentességi, láthatósági és megközelíthetőségi szempontokból is, és a fentebb megfogalmazott kritériumoknak megfelelően kell átépíteni az alábbiakat:

Rövid távú elsődleges fejlesztések:

- Rétköz utca - Kaptárkö utca, meglévő gyalogátkelő biztonságossá tétele
- Rétköz utca - Csiksomlyó utca, meglévő gyalogátkelő biztonságossá tétele
- Rétköz utca - Rodostó utca, új gyalogátkelőhely, meglévő megszüntetése
- Gazdagréti út - Tűzkő utca (Szivárvány óvoda), új gyalogátkelő
- Rétköz utca-Gazdagréti út, új gyalogátkelő

Rövid távú másodlagos fejlesztések:

- Rétköz utca - Telekes utca, meglévő gyalogátkelő biztonságossá tétele
- Kondorosi út - Rátz László utca, meglévő gyalogátkelő biztonságossá tétele
- Kondorosi út - Albert utca, meglévő gyalogátkelő biztonságossá tétele
- Fonyód utca-Sáfrány utca, meglévő gyalogátkelő biztonságossá tétele
- Budaörsi út - Nagyszőlős utca, meglévő gyalogátkelő biztonságossá tétele
- Péterhegyi út - Ringló utca, új gyalogátkelő

Ezen kívül az M4 metró beruházás keretein belül épülő Budaörsi úti külön szintű csomópont biztosítja Sasad és Őrmező között az akadálymentes gyalogos és kerékpáros kapcsolatot.

#### **Közlekedésbiztonsági korrekciók**

A közlekedésbiztonság szempontjából nagyon sok helyen kis beavatkozással lehet javítani a meglévő közlekedési helyzeten. Ilyen beavatkozások lehetnek:

- a csomóponti szegélykorrekciók
- útszűkítések
- középszigetek
- útszűkítések, pozitív öblök kijelölt gyalogátkelőhelyeknél
- piros szegélyű gyalogátkelőhelyek
- gyalogos korlátok, pollerek

- fentiek kombinációja

Ezeket a beavatkozásokat mutatják a Közlekedésfejlesztési típusrajz 1-4. c. rajzok.

Ezeket a közlekedésbiztonsági korrekciókat javasolt kampányszerűen végezni, egy programot indítani, aminek keretében minden évben több helyen átépülnek meglévő helyszínek. A lakosság szempontjából ezek jól kommunikálható, látványos beruházások viszonylag kis beruházási költséggel. Ezzel azokon a helyszíneken lehet javítani, amik a mindennapi használat során sok apró bosszúságot okoznak, látszólag apróságok, és emiatt van komoly elégedetlenség a használók körében, mert kis beavatkozással jelentősen javítani lehetne a helyzetet.

#### **4.3. Közép távú fejlesztési javaslat**

A gyalogosbiztonság fejlesztésének következő lépése az óvodák és egyetemek környezetének valamint a nagyforgalmú főutak felülvizsgálata a gyalogosok szempontjából. Az alábbi meglévő gyalogátkelőhelyeket javasoljuk korszerűsíteni középtávon:

- Budaörsi út
- Budaörsi út - Rupphegyi út
- Budaörsi út - Hosszúrési utca
- Sasadi út - Zajzon utca
- Sasadi út - Sasadi köznél
- Sasadi út - Bereck utca
- Sasadi út - Előpatak utca
- Fehérvári út - Kalotaszeg utcánál
- Fehérvári út - Kalotaszeg utcánál 2. (villamos megálló két oldala)
- Fehérvári út - Nagysurány utca
- Fehérvári út - Nagysurány utca 2. (villamos megálló két oldala)
- Hadak útja - Etele útnál
- Etele tér - Etele útnál 1. - Etele tér
- Etele tér - Etele útnál 2. - Etele út
- Etele tér - Etele útnál 3. - Gyergyótölgyes utca
- Etele tér - Etele útnál 4. - Somogyi út

- Budafoki út - BME bejáratánál (Csíky utcához közel)
- Bertalan Lajos utca - BME-nél (Stoczek kereszteződéshez közel) 1. BME kapu
- Bertalan Lajos utca - BME-nél (Stoczek kereszteződéshez közel) 2. BME kapu
- Stoczek utca - Bertalan Lajos utca torkolatánál
- Egry József utca - Goldmann György tér felé
- Neszmélyi út (Óvoda előtt, buszmegállónál)

A fejlesztések mellett új gyalogátkelőhelyek kialakítását is javasoljuk:

- Sasadi út - Sümegevár utca
- Sasadi út - Haraszt utca
- Péterhegyi út - Éva utca - Ringló út

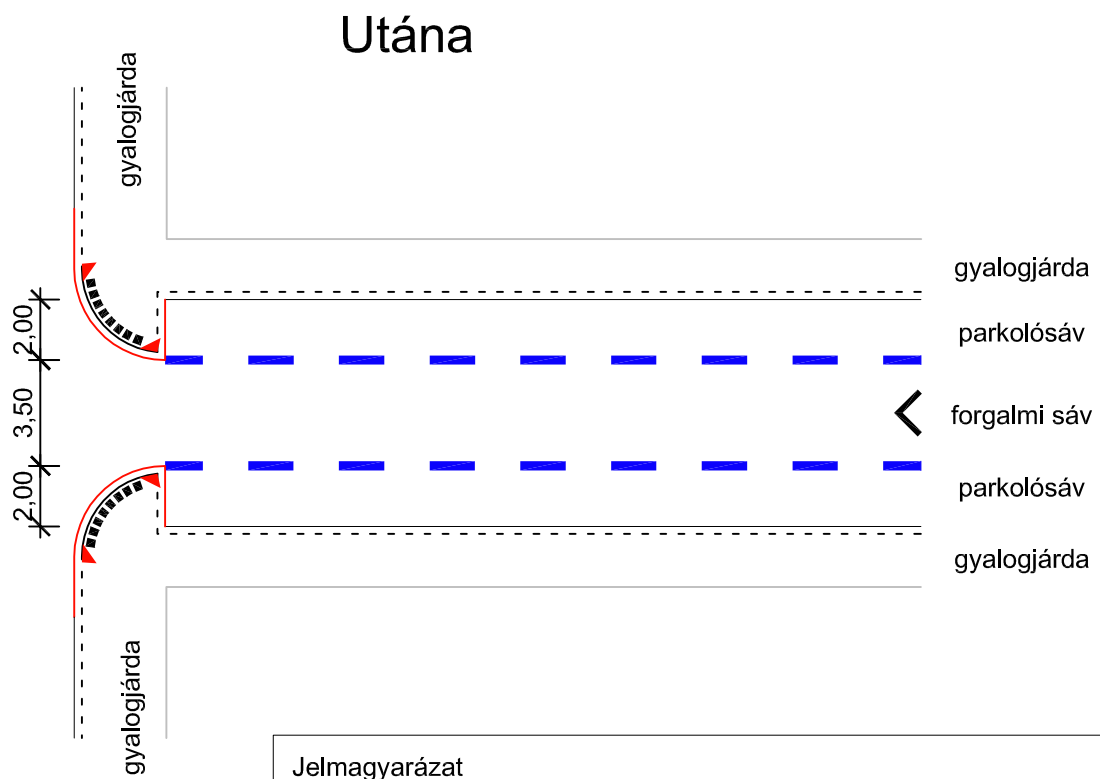
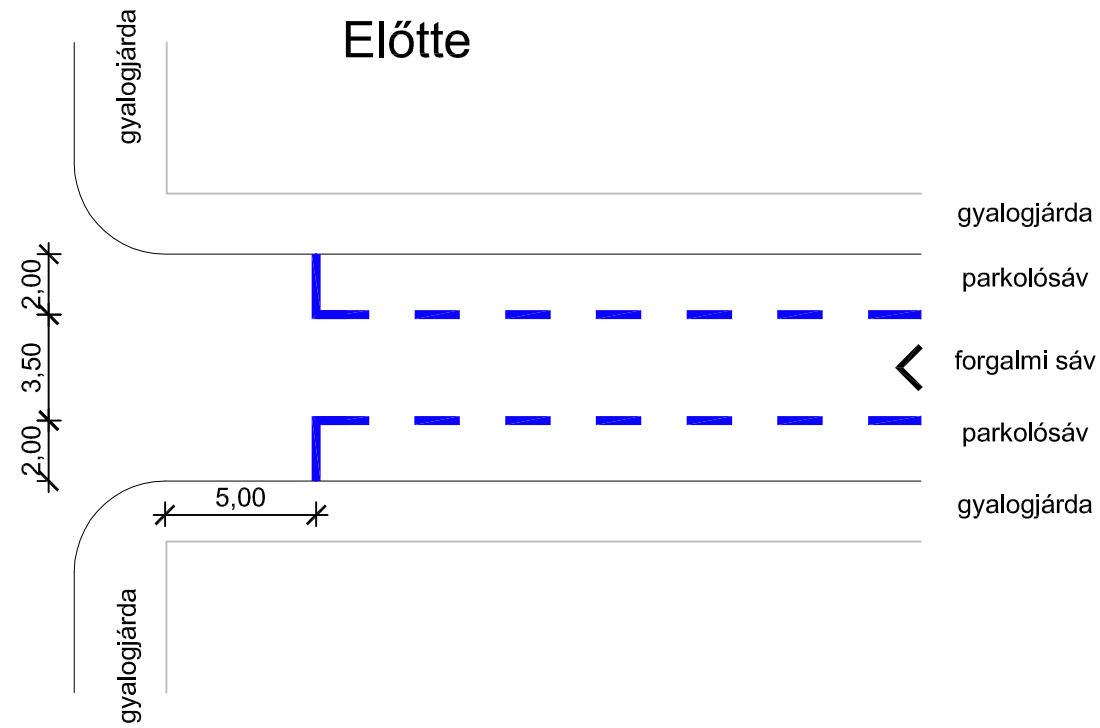
A kerület északi részén, a Budaörsi út és a Bocskai út között kivilágítatlan szintbeli gyalogos vasúti átjáró található. Az átjáró kivilágítására nincs lehetőség, a csomópont rendkívül balesetveszélyes. A konfliktus feloldására javasoljuk az említett területen gyalogos aluljáró létesítését.

Budapest Főváros Településszerkezeti Terve 2015 a Hengermalom út és a Kopaszi gát déli része között tervezett gyalogos hidat jelöl. A Kopaszi gát nem csak a kerületi, hanem a fővárosi lakosok kedvelt kikapcsolódási helye. Javasoljuk a gyalogos átvezetés mellett a híd kerékpáros baráttá tételét is.

Ezek mellett a kulturális városközpontban a parkolás rendezésével összekapcsoltan a gyalogosfelületek nagyságának növelése is kiemelt fontosságú.

A kerületben áthaladó közúti forgalom miatt kialakult zaj- és légszennyezés csökkentése miatt a tömegközlekedésre és kerékpározásra buzdítás mellett javasolt a gyalogos közlekedés népszerűbbé tétele, legfőképp Újbuda belvárosában. Ehhez rendezni kell a sűrűn beépített belvárosi területek parkolását, növelni kell a zöldfelületek és a járdák területét.

# Közlekedésfejlesztési típusrajz 1.



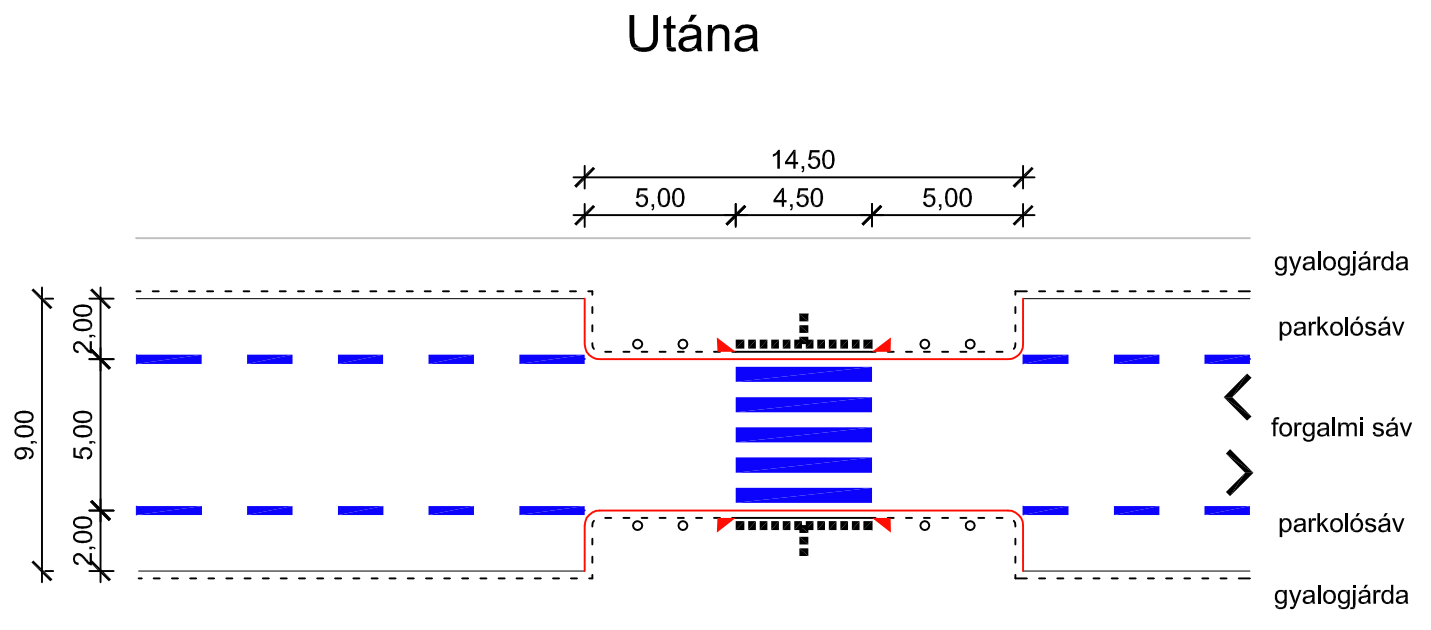
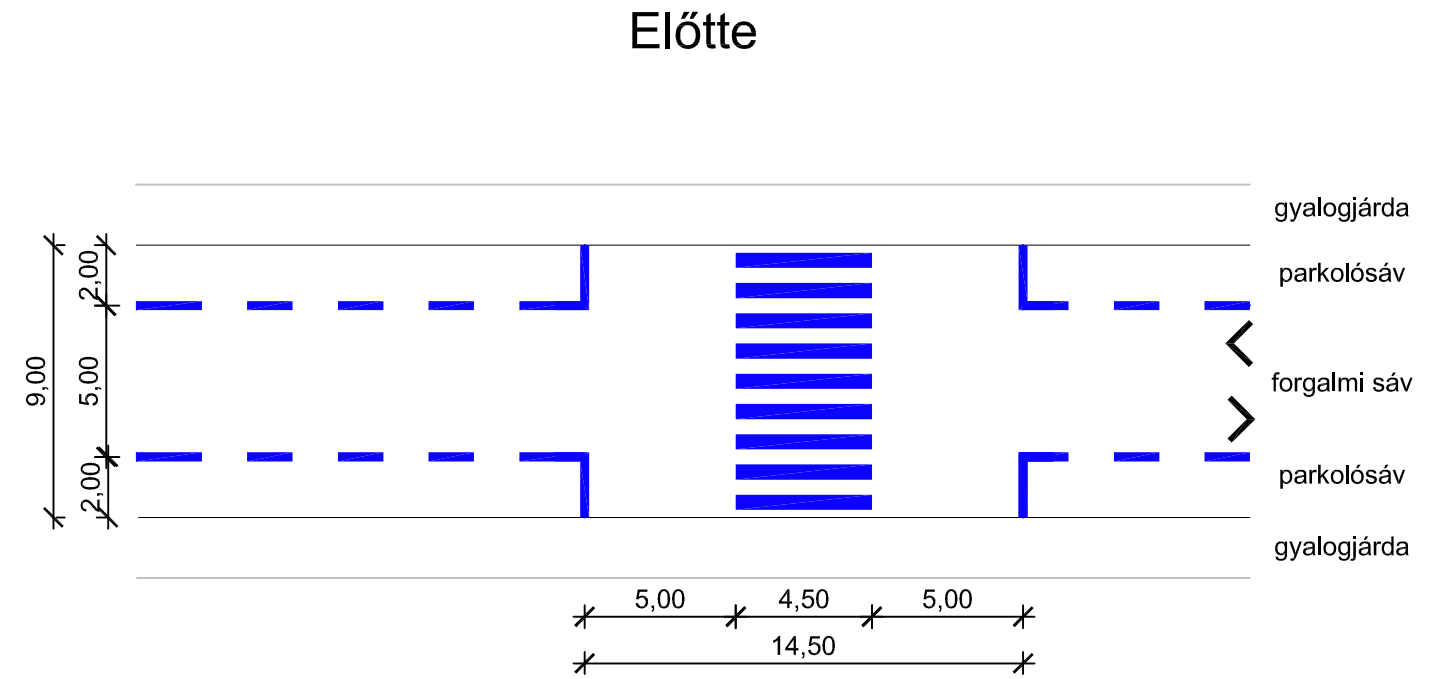
**Jelmagyarázat**

- Tervezett süllyesztett szegély
- Tervezett kiemelt szegély
- Kiemelt szegély-süllyesztett szegély átmenet

Taktilis jelek vakok és gyengénlátók részére

- szegély
- jelölő elem
- Út keresztezésénél (gyalogátkelőhely nélkül)

Csomópontok biztonságossá tétele parkolósáv esetén



**Jelmagyarázat**

- Tervezett süllyesztett szegély
- Tervezett kiemelt szegély
- Kiemelt szegély-süllyesztett szegély átmenet

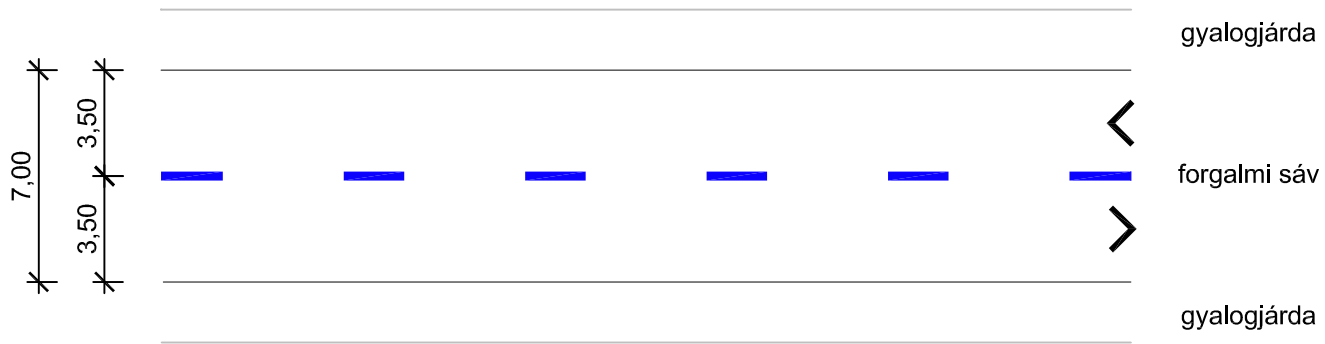
Taktilis jelek vakok és gyengénlátók részére

- szegély
- jelölő elem
- vezető elem
- Kijelölt gyalogátkelőhely mellett
- Tervezett poller

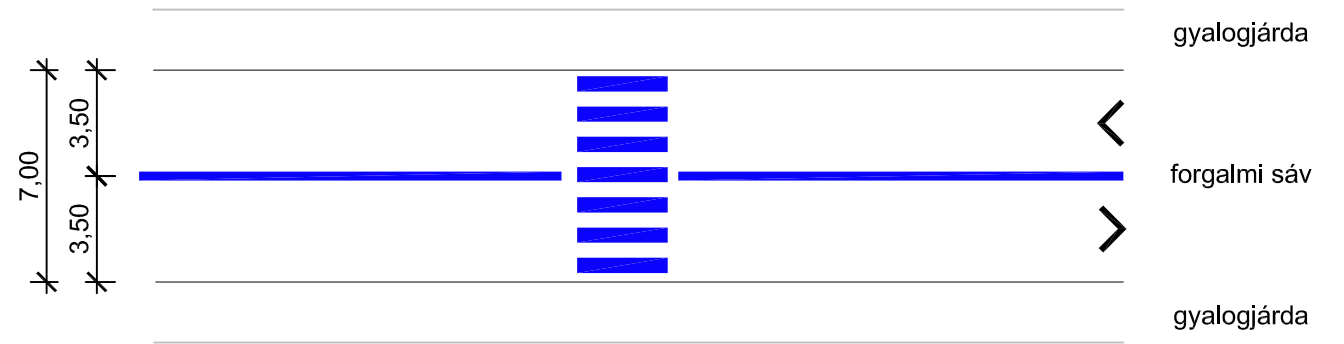
Gyalogátkelő biztonságossá tétele parkolósáv esetén, pozitív öböl építésével

# Közlekedésfejlesztési típusrajz 2.

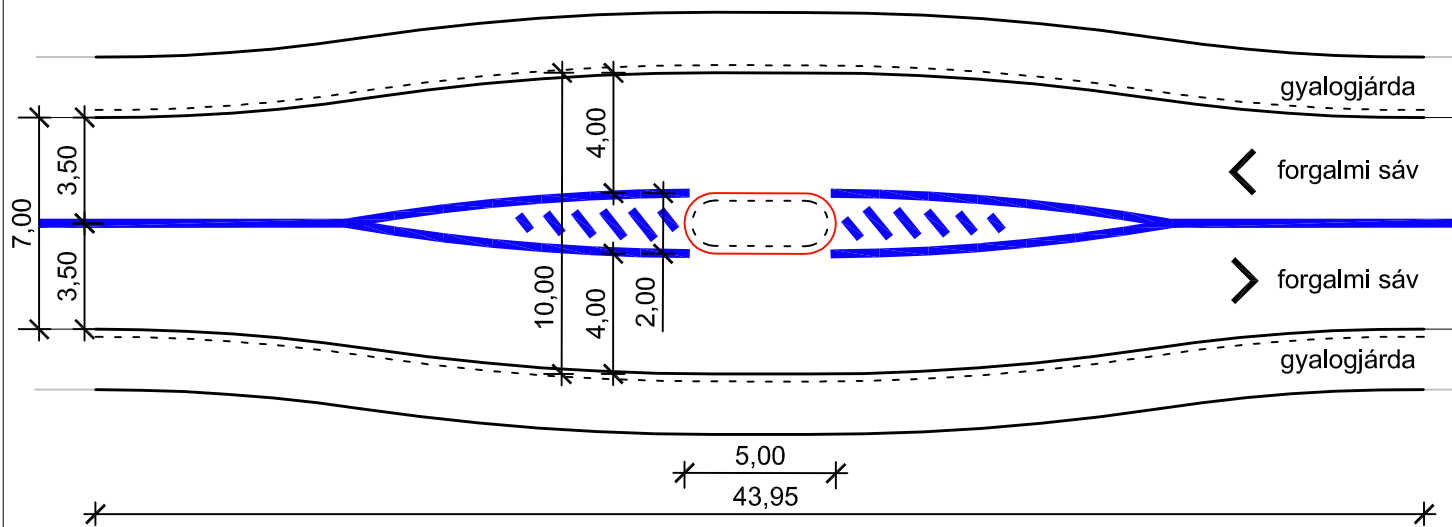
Előtte



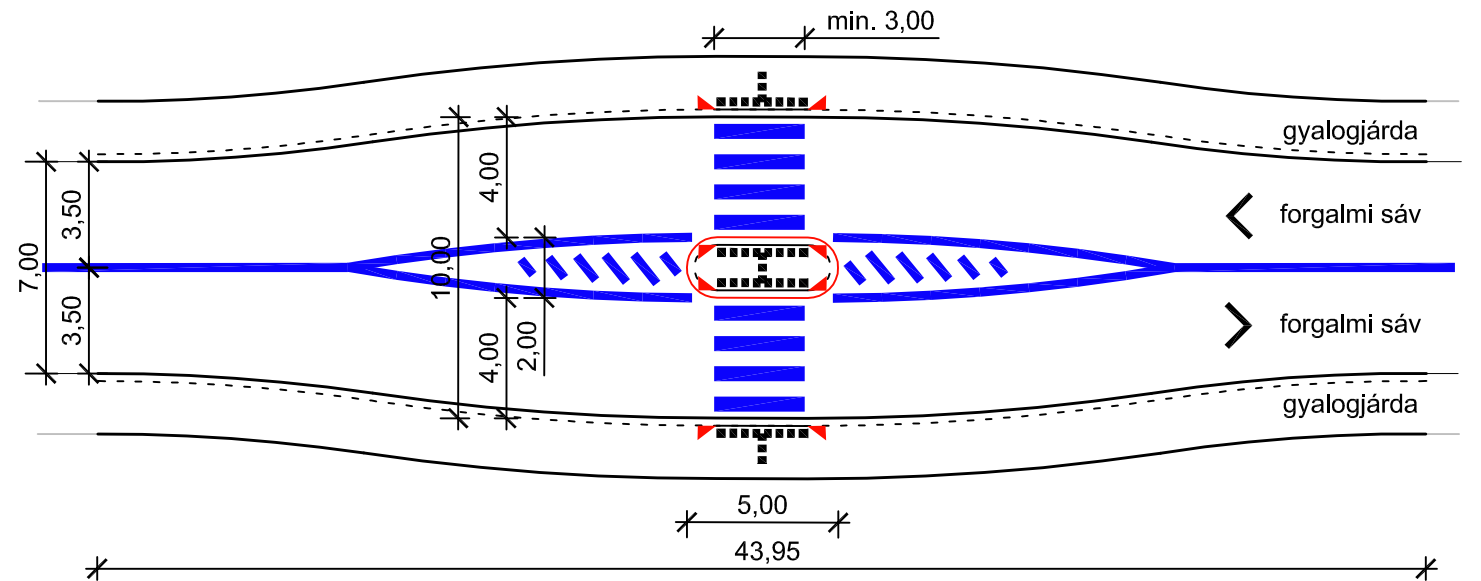
Előtte



Utána



Utána



**Jelmagyarázat**

- Tervezett süllyesztett szegély
- Tervezett kiemelt szegély
- Kiemelt szegély-süllyesztett szegély átmenet

**Jelmagyarázat**

- Tervezett süllyesztett szegély
- Tervezett kiemelt szegély
- Kiemelt szegély-süllyesztett szegély átmenet

Taktilis jelek vakok és gyengénlátók részére

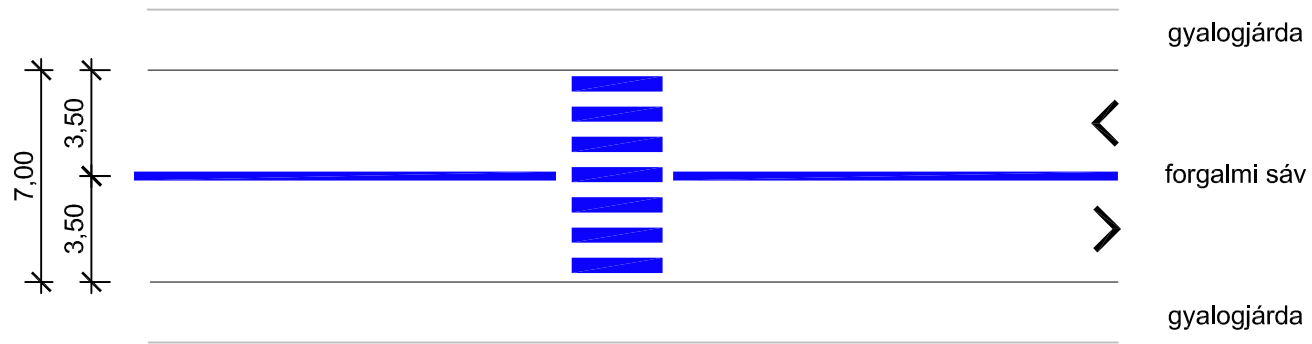
- szegély
- jelölő elem
- vezető elem
- Kijelölt gyalogátkelőhely mellett

Forgalomcsillapító középsziget kialakítása

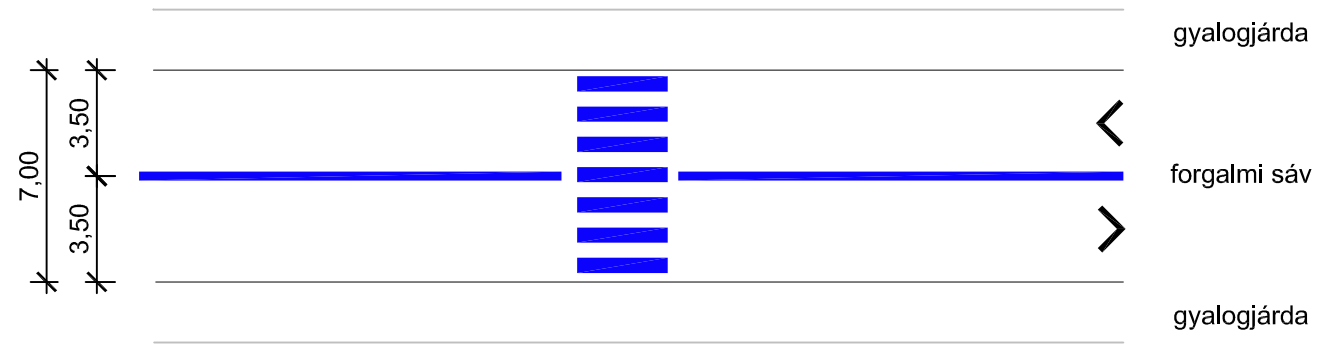
Gyalogátkelő biztonságossá tétele forgalomcsillapító középszigettel

# Közlekedésfejlesztési típusrajz 3.

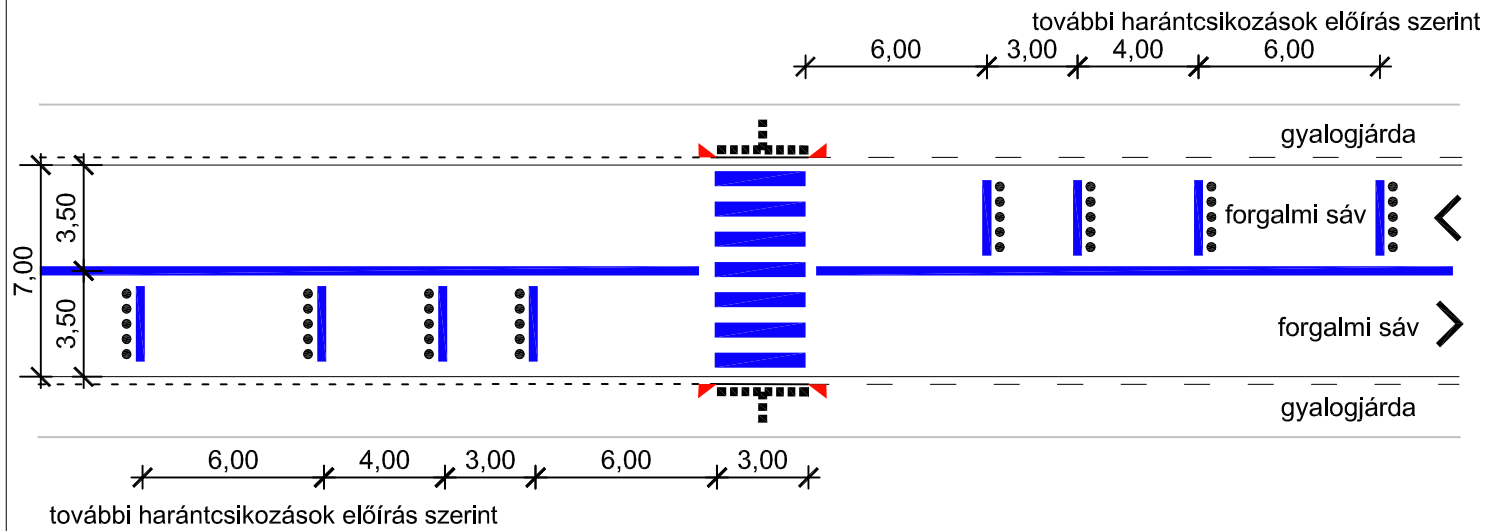
Előtte



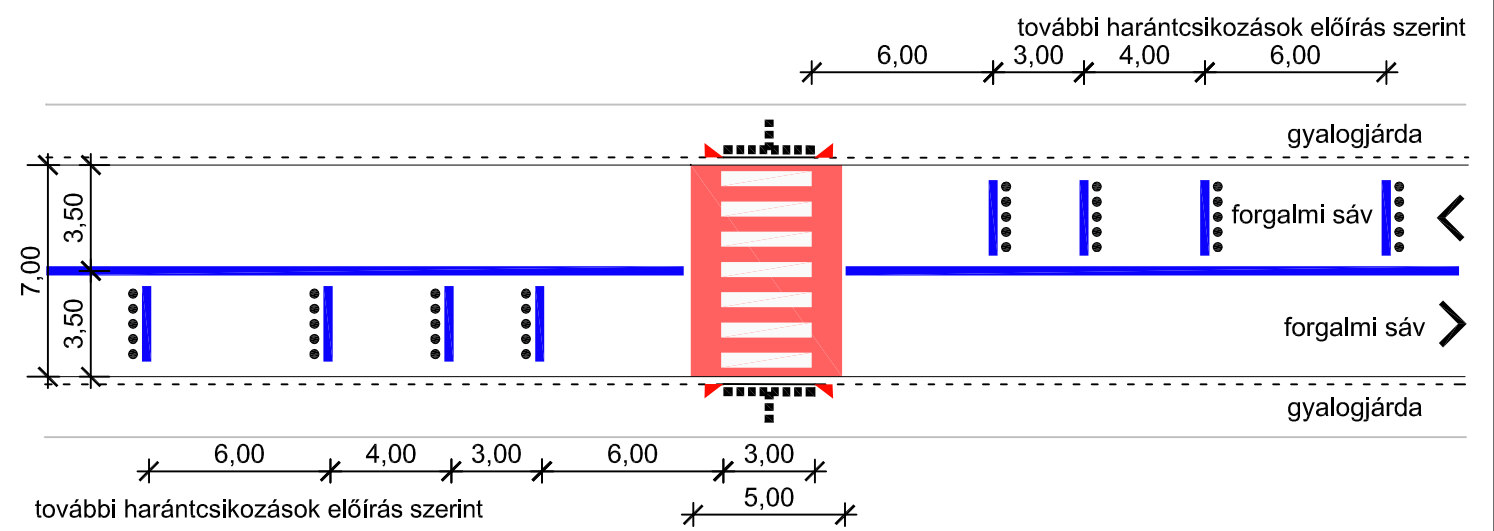
Előtte



Utána



Utána



**Jelmagyarázat**

- Tervezett süllyesztett szegély
- Tervezett kiemelt szegély
- Kiemelt szegély-süllyesztett szegély átmenet

Taktilis jelek vakok és gyengénlátók részére

- szegély
- jelölő elem
- vezető elem
- Kijelölt gyalogátkelőhely mellett
- Tervezett prizmasor

**Gyalogátkelő biztonságossá tétele  
lassító harántcsíkkozással**

**Jelmagyarázat**

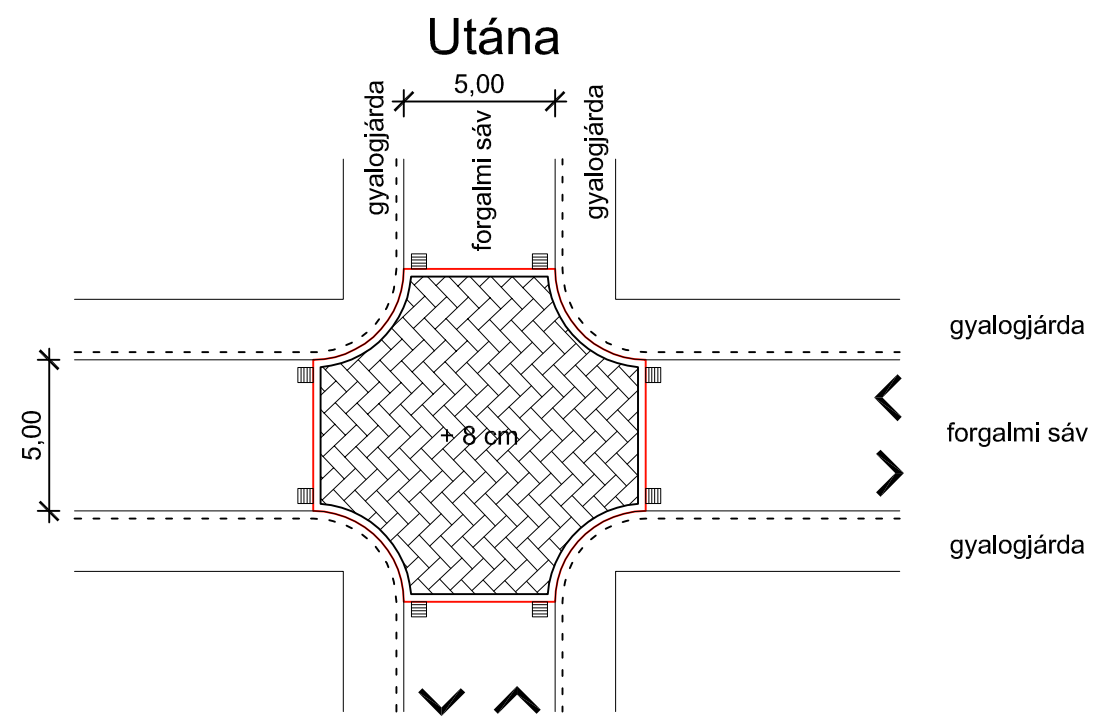
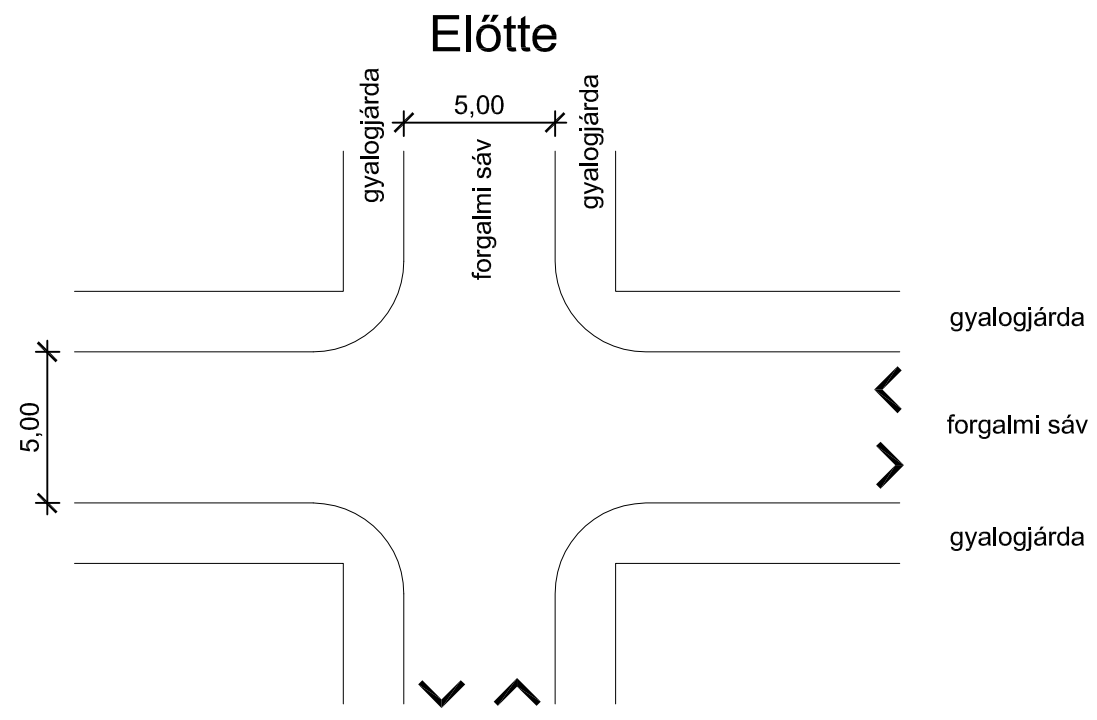
- Tervezett süllyesztett szegély
- Tervezett kiemelt szegély
- Kiemelt szegély-süllyesztett szegély átmenet

Taktilis jelek vakok és gyengénlátók részére

- szegély
- jelölő elem
- vezető elem
- Kijelölt gyalogátkelőhely mellett
- Tervezett prizmasor

**Gyalogátkelő biztonságossá tétele  
lassító harántcsíkkozással, figyelemfelhívó vörös festéssel**

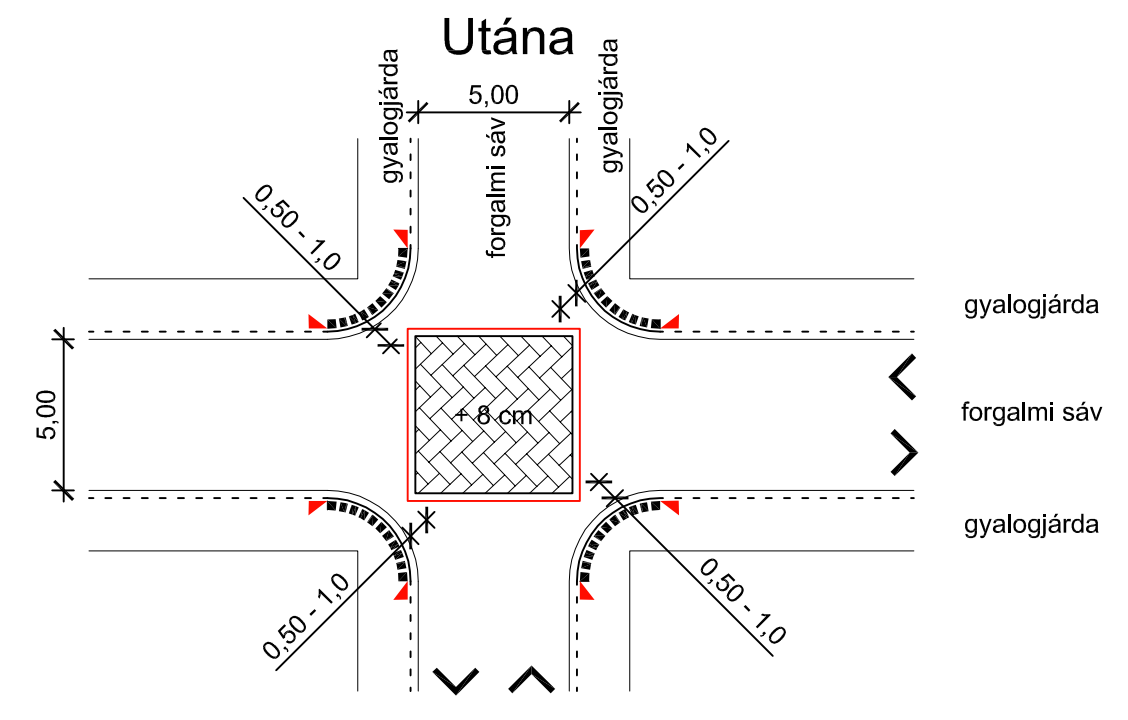
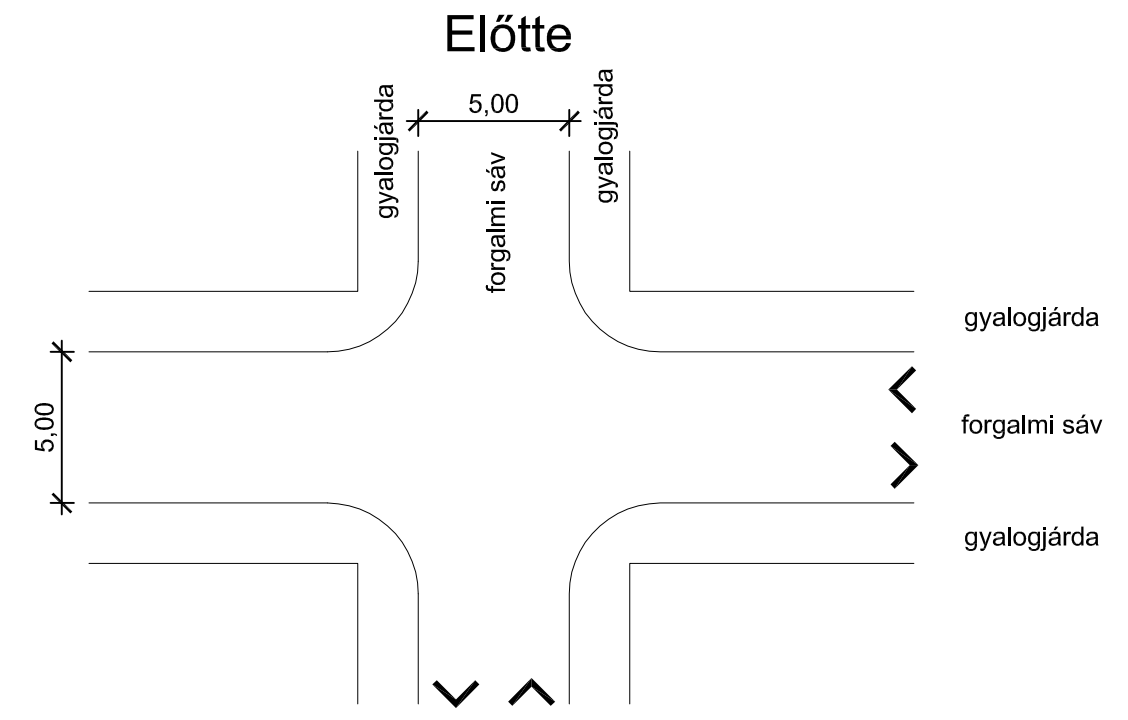
# Közlekedésfejlesztési típusrajz 4.



**Jelmagyarázat**

	Tervezett süllyesztett szegély
	Tervezett kiemelt szegély
	Kiemelt szegély-süllyesztett szegély átmenet
	Tervezett víznyelő

Szintemelés csomópontban



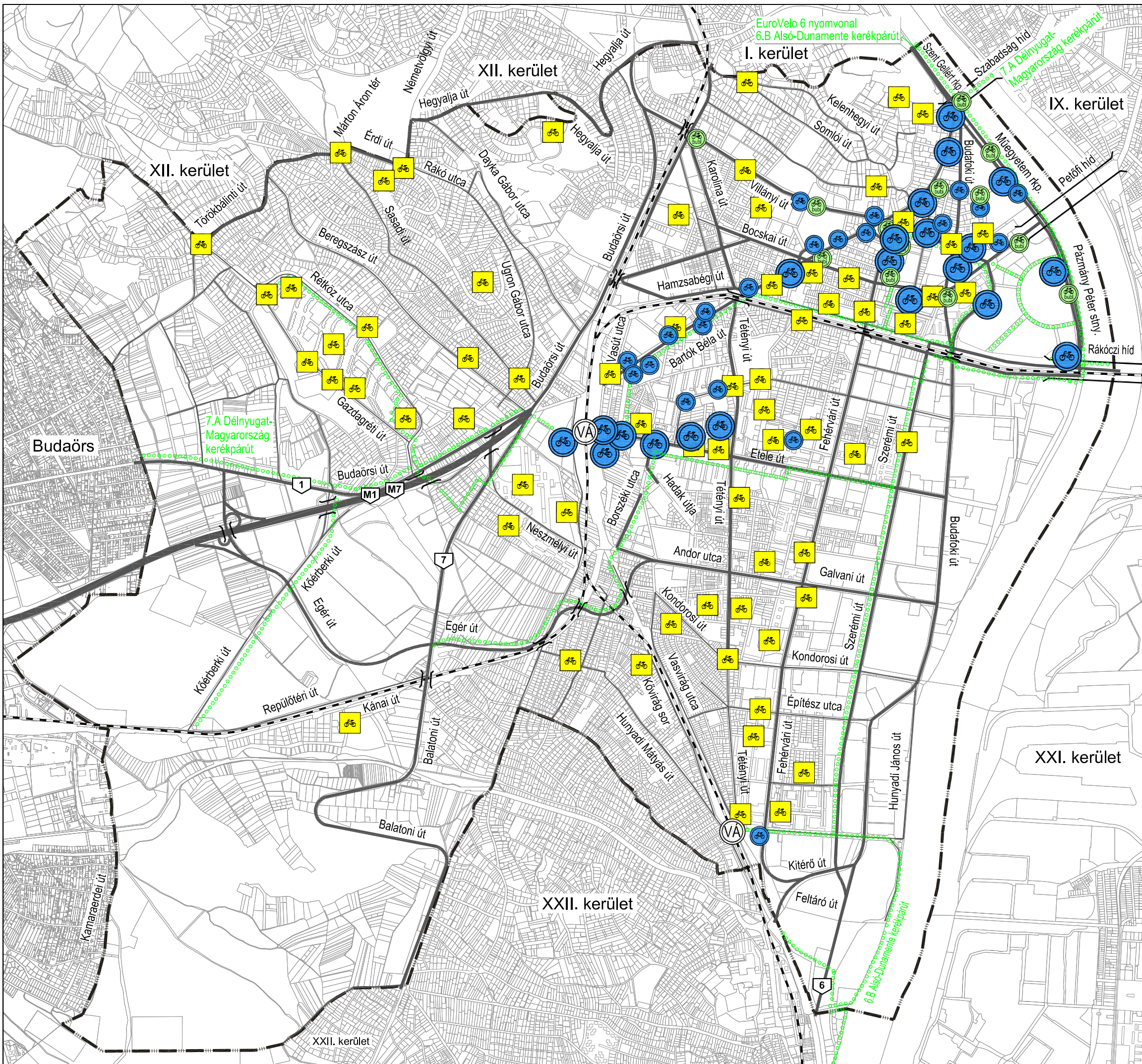
**Jelmagyarázat**

	Tervezett süllyesztett szegély
	Tervezett kiemelt szegély
	Kiemelt szegély-süllyesztett szegély átmenet
Taktilis jelek vakok és gyengénlátók részére	
	szegély-jelölő elem
	Út keresztezésénél (gyalogátkelőhely nélkül)



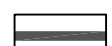
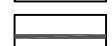


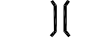





Forgalomcsillapító középsziget kialakítása csomópontban



# Budapest, XI. kerület Kerékpáros közlekedés Meglevő



jelmagyarázat:  
meglevő:

-  kerülethatár
-  autópálya
-  I. és II. rendű főút
-  helyi gyűjtőút
-  vasútvonal
-  vasútállomás
-  híd
-  kerékpárforgalmi hálózati elem
-  MOL Bubi gyűjtőállomás
-  meglévő BKK kerékpártámasz (10 darabig)
-  meglévő BKK kerékpártámasz (11 darabtól)
-  meglévő kerületi kerékpártámasz

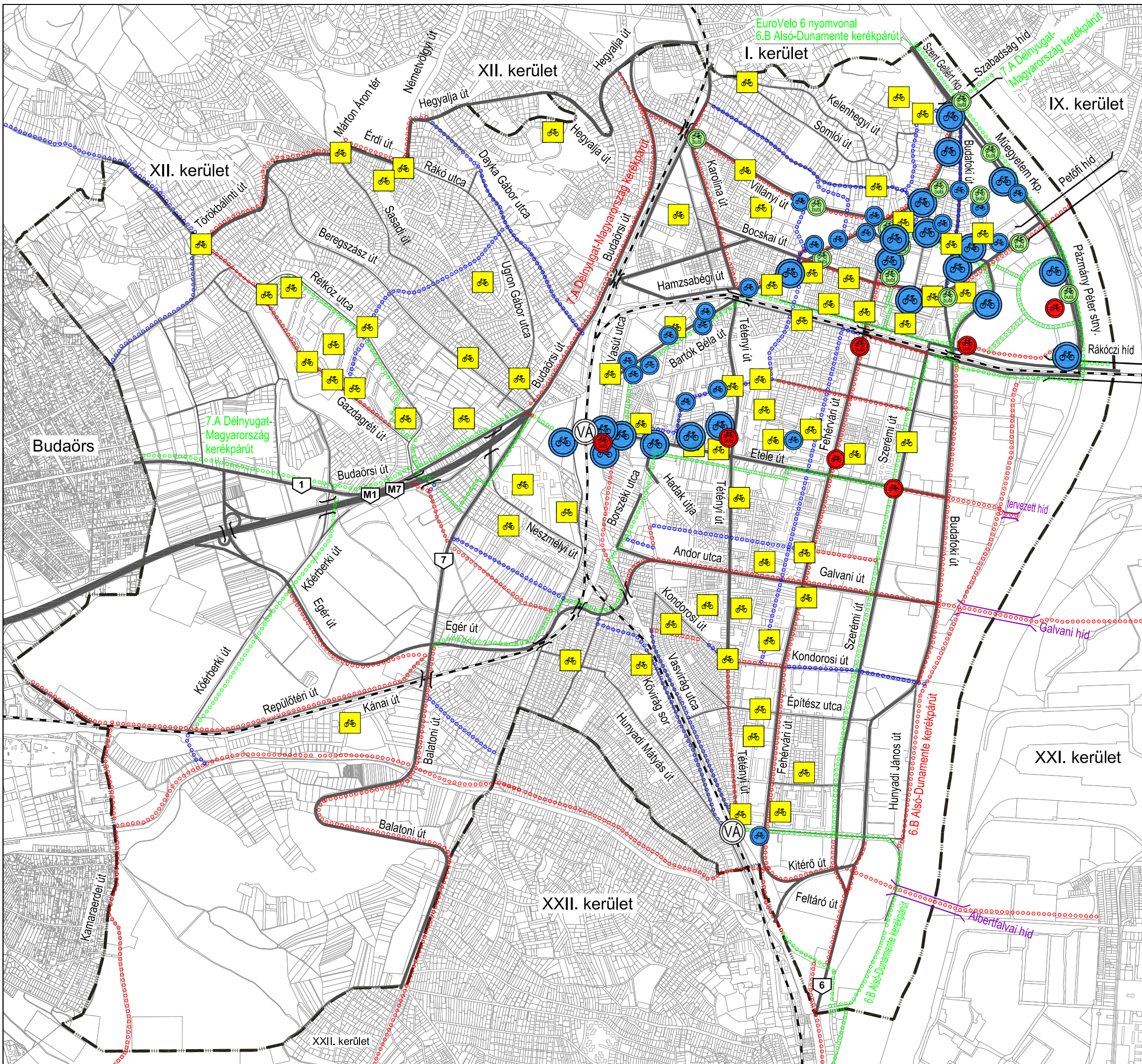


M = 1 : 25 000

# Budapest, XI. kerület

## Kerékpáros közlekedés

### Javaslat



#### jelmagyarázat:

##### melevő:

- kerülethatár
- autópálya
- I. és II. rendű főút
- helyi gyűjtőút
- vasútvonal
- vasútállomás
- híd
- tervezett híd
- kerékpárforgalmi hálózati elem
- MOL Bubi gyűjtőállomás
- melevő BKK kerékpártámasz (10 darabig)
- melevő BKK kerékpártámasz (11 darabtól)
- melevő kerületi kerékpártámasz

##### javaslat:

- tervezett kerékpárforgalmi hálózati elem
- tervezett közúton kijelölt kerékpárút/sáv
- tervezett MOL Bubi gyűjtőállomás
- tervezett BKK kerékpártámasz



M = 1 : 25 000

## 5. Kerékpáros közlekedés

### 5.1. Jelenlegi állapot

Az országos kerékpárút hálózatban a meglévő és a tervezett kerékpáros útvonalak jellemzően a meglévő országos közutak mentén találhatóak. A XI. kerületben halad végig a Szabadság híd - Bartók Béla út - Villányi út - Budaörsi út - 1 sz. főút vonalán a délnyugat - magyarországi 7.A kerékpárút nyomvonala, valamint a Szent Gellért rakpart - Műgyetem rakpart - Pázmány Péter sétány - Dombóvári út - Budafoki út - Árasztó út vonalán az Alsó - Dunamente 6.B országos kerékpárút nyomvonala, mely az EuroVelo 6. szakaszának része. Az EuroVelo (Európai Kerékpárút Hálózat) az Európai Kerékpáros Szövetség terve 14 hosszútávú, egész Európát átszelő kerékpárút kialakítása. Budapestet jelenleg az Atlanti-óceán és a Fekete-tenger közötti, Folyók út vonal néven ismert EuroVelo 6 érinti.

Térségi jelentőségű kerékpárút nem érinti a kerületet.

Az országos nyomvonalból jelenleg az 1. sz. főút mentén, illetve a rakparti utakon, a Dombóvári úton és az Árasztó út déli részén épültek ki a kerékpárhálózati elemek.

A kerületben több helyi jelentőségű, a kerületen belüli kerékpárforgalmat kiszolgáló kerékpárút, kerékpársáv található. Ezen felül az elmúlt pár évben az arra alkalmas egyirányú utcák egy részében már kijelölték a kétirányú kerékpáros közlekedést.

Újbudán is egyre több kerékpártámaszt létesít Budapest Főváros XI. kerület Újbuda Önkormányzata valamint a Budapesti Közlekedési Központ (BKK). A vasútvonaltól keletre, a belvárosi részen a forgalomvonzó létesítmények körül nagyobb számban találhatóak, mint kerület déli és nyugati részében. Budapest Főváros XI. kerület Újbuda Önkormányzata által 359 db, a BKK által 890 db kerékpártámasz létesült a kerületi és a BKK adatszolgáltatása alapján.

A Budapesten kialakított MOL Bubi közbringarendszernek a XI. kerület északkeleti részén 13 db gyűjtőállomása található:

- Villányi út - Karolina út 32 db dokkoló
- Villányi út - Tas vezér utca 30 db dokkoló
- Kosztolányi Dezső tér 32 db dokkoló

- Móricz Zsigmond körtér 22 db dokkoló
- Újbuda-központ 32 db dokkoló
- Kőrösy József utca 22 db dokkoló
- Budafoki út - Schönherz Kollégium 32 db dokkoló
- Gárdonyi tér 14 db dokkoló
- Pázmány Péter sétány - ELTE 30 db dokkoló
- Petőfi híd - Buda 22 db dokkoló
- Bertalan Lajos utca - Stoczek utca 26 db dokkoló
- Műgyetem 30 db dokkoló
- Szent Gellért tér 22 db dokkoló

### 5.2. Rövid távú fejlesztési javaslat

A főváros kerékpáros forgalma az elmúlt években jelentős növekedésnek indult. A kerékpáros közlekedést a közlekedési rendszer fontos részének kell tekinteni, amelyet a közlekedési rendszerbe kell integrálni a biztonságos, gyors és akadálymentes kerékpáros közlekedés feltételrendszerének megteremtésével. A fővárossal egyetértésben Újbuda számára is fontos a kerékpárosbarát közlekedési rendszer megteremtése, melynek céljai, hogy:

- a közlekedés során a kerékpárosok a lehető legnagyobb biztonságban legyenek
- a kerékpáros forgalom folyamatosan, a lehető legkevesebb megállással, a lehető legrövidebb útvonalon haladva érjen célba,
- a kerékpárosok a lehető leggyorsabban, könnyen, akadálymentesen és kényelmesen haladhassanak a település bármely területén,
- a kerékpározás ne legyen korlátozva, hanem a feltételei: az útpálya, a biztonságos parkolás és a kiváló tájékoztatás biztosítva legyen.

A kerékpár forgalmi hálózatok elemei nemcsak kerékpárutakból állhatnak. Fontos annak a lehető legpontosabb meghatározása, hogy mikor milyen kerékpár forgalmi létesítmény kialakítása célszerű és gazdaságos. Az a legfontosabb, hogy mielőbb összefüggő kerékpár forgalmi nyomvonalak alakuljanak ki, még annak ellenére is, hogy egyes

szakaszokon nem alakítunk ki önálló kerékpár forgalmi létesítményeket (pl. kerékpárutakat). Az előnytelen rúszaki jellemzőkkel vagy a kerékpárosok számára kedvezőtlen nyomvonalon kialakított önálló kerékpárforgalmi létesítmények nem érik el a kívánt hatást. A kerékpározásra kialakított útfelületek ne elsősorban gyalogos és zöldfelületek rovására létesüljenek. Nem szükséges, nem gazdaságos és nem is indokolt mindenütt önálló, elkülönített kerékpárforgalmi létesítmény építése.

Ennek szellemében a XI. kerületben a meglévő kerékpárhálózati elemek mellett javasoljuk az alábbi nyomvonalon kiépíteni a kerékpárforgalmi elemeket:

Rövid távú elsődleges fejlesztések:

- Szerémi út (Mezőkövesd úttól Hunyadi János útig)
- Fehérvári út (végig, folytatva a 6-os útig)
- Tétényi út (Mezőkövesd úttól Kondorosi útig)
- Budafoki út (Hunyadi János utcától Dombóvári útig)
- Hauszmann Alajos utca (Szerémi úttól Fehérvári útig)
- Bártfai utca (Fehérvári úttól Fejér Lipót utcáig)
- Neumann János utca (Pázmány Péter sétánytól Budafoki útig)
- Irinyi József utca (végig, Petőfi hídon át)
- Október huszonharmadika utca (végig)
- Bocskai út (Fehérvári úttól Bartók Béla útig)
- Bartók Béla út (Tétényi úttól Műegyetem rakpartig)
- Karolina út (végig)
- Villányi út (végig)

Az újonnan kialakítandó hálózati elemek mellett, a megfelelő kereszt- és haránt irányú kapcsolatok megteremtéséhez az alábbi közutakon javasoljuk kialakítani kerékpárutakat, illetve kerékpársávokat:

Rövid távú másodlagos fejlesztések:

- Muskétás utca (végig)
- Péterhegyi lejtő (Balatoni úttól Péterhegyi útig)
- Mikes Kelemen utca (végig)
- Kővirág sor (végig)

- Vasvirág sor (végig)
- Gépész utca (végig)
- Bazsalikom utca (Gépész utcától Egér útig)
- Kondorosi út (Tétényi úttól Károly Iréneusz József utcáig)
- Kondorosi út (Fehérvári úttól Hunyadi János útig)
- Albert utca (végig)
- Petzvál József utca (végig)
- Major utca (végig)
- Borszék köz (végig)
- Vahot utca (végig)
- Bártfai utca (Vahot utcától Fejér Lipót utcáig)
- Fejér Lipót utca (Bártfai utcától Sárbogárdi útig)
- Dayka Gábor utca (végig)
- Háromszék utca (végig)
- Őrség utca (végig)
- Törökbálinti út (Gazdagréti úttól kerülethatárig)
- Irhás árok (kerületen belül)
- Budafoki út (Irinyi József utcától Műegyetem rakpartig)
- Mányoki út (végig)
- Kelenhegyi út (Műegyetem rakparttól Mányoki útig)
- Ménesi út (végig)
- Balogh lejtő (végig)
- Fadrusz utca (Villányi úttól Bartók Béla útig)
- Tas vezér utca (Villányi úttól Edömér utcáig)
- Edömér utca (végig)
- Bukarest utca (végig)

A kerékpárhasználat elterjedését jelentősen befolyásolja az, hogy van-e lehetőség a kerékpár biztonságos tárolására, parkolására. Ezért a kerékpárforgalmi létesítmények elengedhetetlen kiegészítő elemei a kerékpártámaszok, a kerékpárparkolók. A kerületben az elmúlt években jelentős mennyiségű rövid idejű kerékpártároló létesült, illetve a metróberuházás keretein belül az őrmezei P+R parkolók mellett B+R kerékpárparkoló is létesült.

Rövid idejű kerékpártárolás esetén a biztonság és könnyű elérhetőség, míg hosszú idejű parkolás esetén a biztonság mellett az időjárástól védett parkoló kialakítása a fő szempont. A tárolók mérete igazodjon a kerékpár helyigényéhez. A tárolók kialakítása legyen esztétikus és környezetbe illő. Az alkalmazott szerkezeti kapcsolatok éleket és oldható csavarozott kötést nem tartalmazhatnak. A kialakítás és az alkalmazott anyagok olyanok legyenek, hogy a lehető legkisebb fenntartást igényeljék. A létesítmény! úgy kell elhelyezni, hogy az a célállomás bejáratához a legközelebb legyen, de annak használatát ne zavarja.

A kerületben tervezett kerékpártámaszok a BKK javaslatai alapján:

- Pázmány P. stny. 1/c (ELTE D-i tömb II. bejárat)
- Pázmány P. stny. 1/a (ELTE É-i tömb I. bejárat)
- Hengermalom út / Szerémi út
- Fehérvári út / Hengermalom út

A közbringarendszer népszerűsége kapcsán rövid távon is javasoljuk további MOL BUBI állomások létesítését Újbudán:

- Infopark - Budafoki út
- Fehérvári út - Dombóvári út
- Bikás park – Metróállomás
- Etele tér

### **5.3. Közép távú fejlesztési javaslat**

Újbudán az EuroVelo 6 nyomvonalán (Szent Gellért rakpart - Műegyetem rakpart - Pázmány Péter sétány - Dombóvári út - Budafoki út - Árasztó út) nagyrészt kiépült a kerékpárút, de annak jelenlegi kapcsolata, valamint a minősége sem megfelelő. A felső rakparton a gyalogjárdán vezetett, csak felfestéssel elválasztott, töredezett burkolatú hálózati elemek helyett önálló, megfelelő burkolatú kerékpárutak kiépítése javasolt, mely fizikailag is el van választva a gyalogos forgalomtól.













A kerékpározás aránya várhatóan tovább fog nőni a fővárosban, így a várható igényeknek megfelelően a meglévő és a rövid távon tervezett kerékpár hálózat fejlesztés mellett az alábbi kerékpárforgalmi elemek kiépítését javasoljuk közép távon:

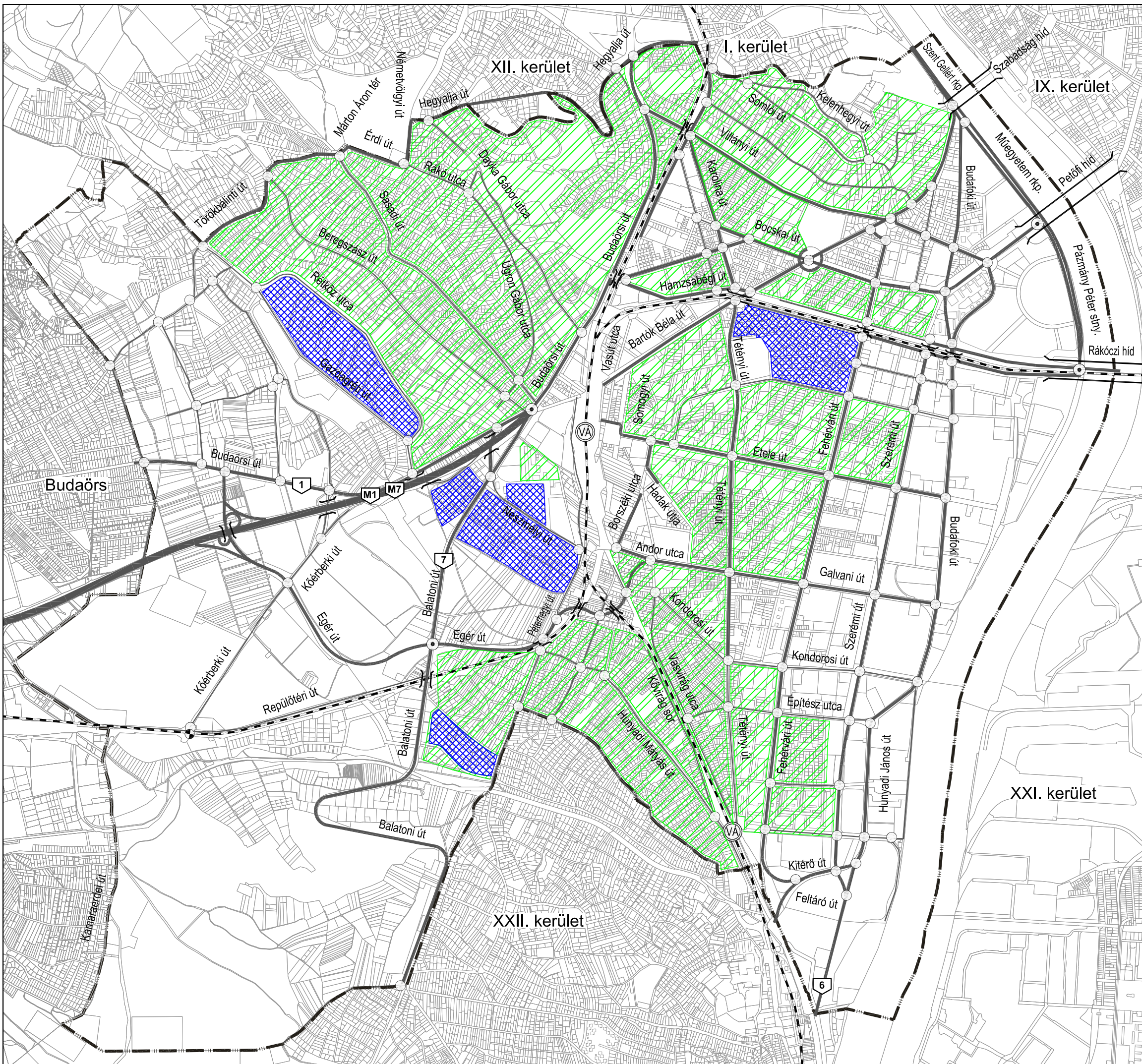
- Balatoni út (kerülethatártól Egér útig)

- Repülőtéri út (végig)
- Kamaraerdei út (kerülethatártól Repülőtéri útig)
- Honfoglalás utca folytatásaként (kerülethatártól Kamaraerdei útig)
- Méhész utca (végig)
- Kitérő út (végig)
- Egér út (Kőérberki úttól Balatoni útig)
- Hunyadi János utca (Szerémi úttól Mezőkövesd útig)
- Kondorosi út (Tétényi úttól Fehérvári útig)
- Károly Iréneusz József utca (végig)
- Andor utca (Egér úttól Fehérvári útig)
- Galvani utca (Fehérvári úttól át a Dunán Csepelre)
- Duna parton (Hunyadi János utcától Dombóvári útig)
- Thán Károly utca (Borszék köztől Major utcáig)
- Barázda utca (Szerémi úttól Fehérvári útig)
- Hengermalom út (végig)
- Olajbogyó utca (végig)
- Borszéki utca (végig)
- Dobogó út (végig)
- Őrmezei út (végig)
- Gazdagréti út (végig)
- Törökbálinti út (Gazdagréti úttól Érdi útig)
- Érdi út (végig)
- Németvölgyi út (kerületen belül)
- Hegyalja út (Németvölgyi úttól Dayka Gábor utcáig)
- Budaörsi út (Balatoni úttól Hegyalja útig)
- Sárbogárdi út (Szerémi úttól Fehérvári útig)

Budapest, XI. kerület  
 Forgalmcsillapítás, övezetek  
 Meglevő

jelmagyarázat:  
 meglévő:

-  kerülethatár
-  autópálya
-  I. és II. rendű főút
-  helyi gyűjtőút
-  fontosabb szintbeni közúti csomópont
-  fontosabb különszintű közúti csomópont
-  vasútvonal
-  szintbeni vasúti kereszteződés
-  vasútállomás
-  híd
-  Korlátozott sebességű övezet (30 km/h)
-  Lakó- pihenő övezet (20 km/h)

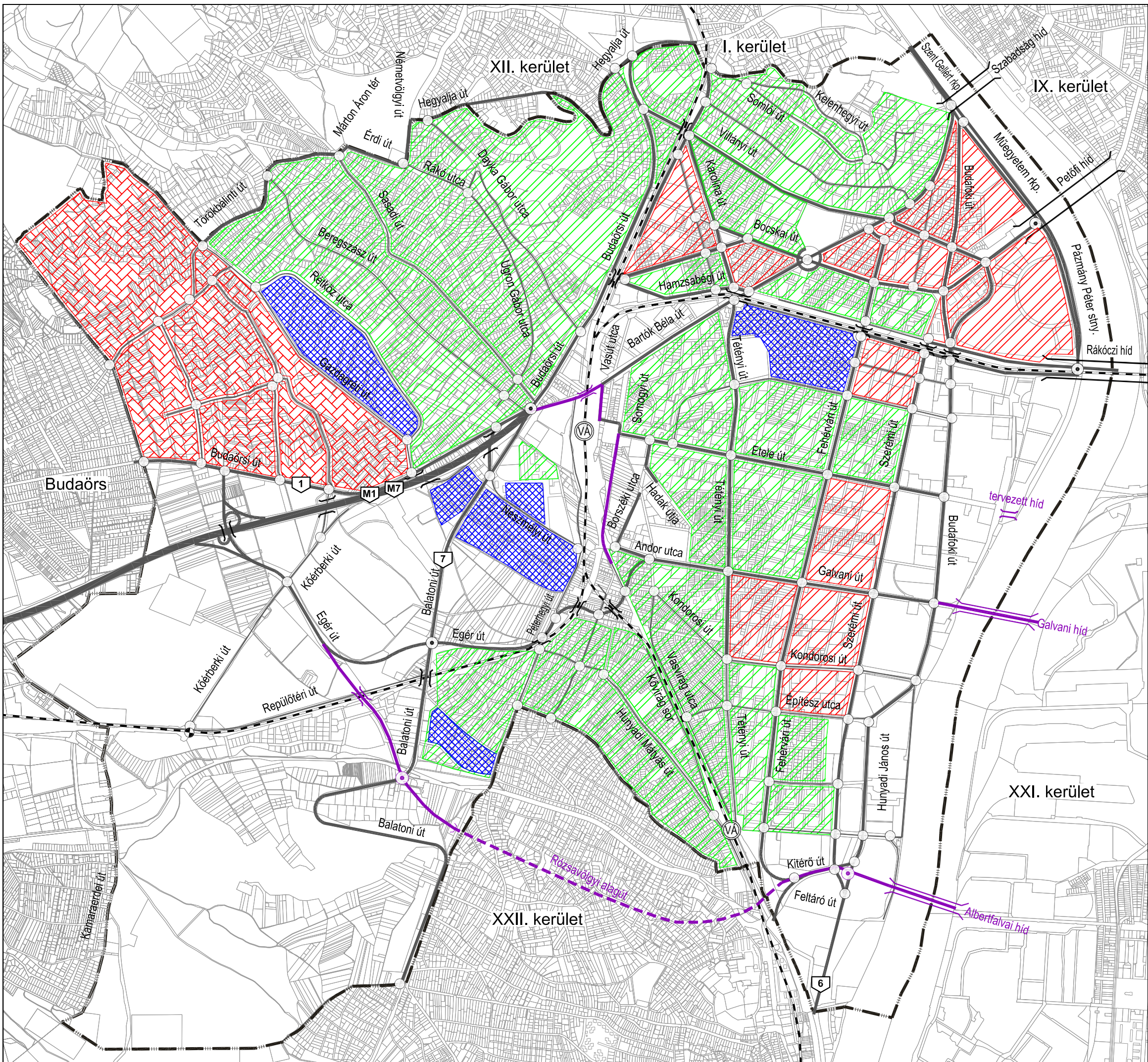


M = 1 : 25 000

# Budapest, XI. kerület

## Forgalomcsillapítás, övezetek

### Javaslat



#### jelmagyarázat:

##### megelevő:

- kerülethatár
- autópálya
- I. és II. rendű főút
- helyi gyűjtőút
- fontosabb szintbeni közúti csomópont
- fontosabb külön szintű közúti csomópont
- vasútvonal
- szintbeni vasúti kereszteződés
- vasútállomás
- híd
- tervezett híd
- tervezett főút fejlesztés
- tervezett külön szintű csomópont
- Korlátozott sebességű övezet (30 km/h)
- Lakó- pihenő övezet (20 km/h)

##### javaslat:

- Tervezett korlátozott sebességű övezet (30 km/h) - rövid távú
- Tervezett korlátozott sebességű övezet (30 km/h) - hosszú távú



M = 1 : 25 000

## 6. Forgalomcsillapítás, övezetek

### 6.1. Jelenlegi állapot

A forgalomcsillapítás alapvető célja a közúti közlekedés emberre káros hatásainak mérséklése. A nagy helyi és átmenő gépjárműforgalom miatt a kerület jelentős területén korlátozott sebességű övezetet jelöltek ki, melyeknek az első- illetve másodrendű utak a határai. A Szent Imre Kórház környezetében, a Gazdagréti és az Őrmezei lakótelepeken, valamint a Csenger utca - Kapolcs utca között Lakó-pihenő övezet található. A forgalomcsillapított területek bejáratánál a táblázáson kívül sebességcsökkentő építési kialakításokkal is jelölik a terület határát.

A Kopaszi-gát környékének, Nádorkertnek hosszú távon javasolt a forgalomcsillapítása, a tényleges funkciók ismeretében, a megvalósulással összehangoltan. A csillapítás jellege nagyban függ az oda települő funkcióktól, pl.: jelentős kereskedelmi létesítmények környezetét várhatóan nem lesz indokolt csillapítani, a tisztán lakóterületeket várhatóan indokolt lesz csillapítani.

A főutakon kívül több, nem övezetbe tartozó utcákban Sebességkorlátozás táblák elhelyezésével csillapítják a forgalmat.

A forgalomcsillapítás eszközei:

Jogi szabályozás:

A jogi szabályozás nem jelenti a forgalom fizikai korlátozását. A túl erős, túl sok korlátot jelentő szabályokat nehéz betartatni, az ellenőrzés nélkül a legtöbb szabályozás nehezen éri el a hatását. Az ellenőrzés nagy feladatot jelent.

- Korlátozott sebességű övezet kijelölése (Zóna 30). Övezeten belül csak egyenrangú útkeresztesítés lehet.
- Lakó-pihenő övezet kijelölése. Övezeten belül csak egyenrangú útkeresztesítés lehet.
- Csak célforgalom beengedése, nehezen ellenőrizhető, nehezen betartható
- Teherforgalom kitiltása, ami történhet súlykorlátozással, vagy minden teherjárműre vonatkozóan, az árufelöltést, működést biztosítani kell
- Egyirányúsítás

- Időkorlátos behajtási tilalom, pl: behajtani tilos 8-20 között, az ott lakókat is hátrányosan érinti, az ellenőrzését is meg kell oldani.

- Engedélyköteles útszakaszok. Az ott lakóknak is engedély szükséges, rendkívüli adminisztrációs feladatokat ró az útkezelőre, az ellenőrzését meg kell oldani.

- Parkolás megtiltása. A parkolás célú forgalom csökkentése, a parkolás megtiltásával közterületen, pl. főbb tömegközlekedési csomópontok környezetében, ahol nem kívánt P+R parkolás alakult ki, a tiltás azonban az ott lakókra is vonatkozik.

Épített forgalomcsillapítás:

Az épített fizikai forgalomcsillapítás a jogi szabályozáson kívül fizikai elemekkel is mutatja az csillapított út jellegét. Kerülni kell az indokolatlan forgalomcsillapító elemeket, mert az ott lakókat, célforgalmú járműveket feleslegesen korlátozza. Javasolt az ütemezett kiépítés, egységesen az övezetek határán és a problémás helyeken, utána a forgalmi rend változását figyelve lehet még további csillapító elemeket elhelyezni. Övezeten kívül is elhelyezhetőek csillapító elemek, övezeten kívül ezeket táblával jelezni kell.

- Forgalomcsillapító küszöb. Általában 3,50 m hosszú íves vagy rámpás 8-10 cm magas piros térkő forgalomcsillapító küszöböt jelent. Speciális fajtája az övezeti kapu, ami minden csillapított övezet be és kijáratánál megépül, jelezve az út csillapított jellegét. Javasolt csomópontokba elhelyezni, ami biztonságosabbá teszi az egyenrangú útkeresztesítéseket. Hosszabb útszakasz esetén is elhelyezhető a sebesség csökkentése miatt. Általában nem okoz vízvezetési problémát, a csapadékvíz elfolyik a küszöb mellett. A fekvőrendőr (3 cm széles műanyag elem) használatát kerülni kell, ill. a meglévők átépítése szükséges.

- Burkolatbetét. Ott javasolt, ahol nincs lehetőség küszöb kialakítására (pl. lejtős útszakasz, kapubehajtó, áruforgalom), piros térkő burkolatból építve hasonlít a küszöbre, az eltérő anyag és felület hatására csillapítja a forgalmat.

- Útszűkítések. A túl széles út általában magasabb útkategóriát feltételez, nagyobb sebességre ösztönöz, előfordulnak nagy sebességű előzések. Kétirányú út 6,00-5,50 m-re való csökkentése magában sebességcsökkenést okoz, lakóterület jellegű utcaképet ad a közterületnek.



- Lokális útszűkítések. A legegyszerűbb, legolcsóbb megoldás két virágládával szűkíteni az út szélességét lokálisan. A szűkítő elemek láthatóságáról kiemelten kell gondoskodni. Teljes szűkítés esetén csak egy irányból lehet egyszerre áthajtani rajta.

- Pályaszint emelés, kiemelés. Csomóponti kiemelésként, vagy nagy gyalogos forgalmú helyeken alkalmazható. Az utca vagy csomópont teljes keresztmetszete a járda szintjén halad, az oldalain rámpával. A gyalogos átkelése komfortosabb, kiemeli a gyalogos forgalmat. Az út magassági lezárása miatt általában új víznyelőket kell építeni.

- Eltérő burkolati anyag. Eltérő burkolatú szakaszok megtörik a sebességet, lakóutca jellegű közterületet alakítanak ki. Térkő, terméskő burkolatú szakaszok egyenetlensége, struktúrája csökkenti a sebességet. Fontos, hogy eltérő anyagoknak eltérő a tapadása, nedves burkolatok különösen csúszósak lehetnek, kerülni kell a csúszós burkolatokat.

- Középsziget. A középszigetek segítik és biztonságossá teszik a gyalogos átkelést, leszűkítik a keresztmetszetet, csökkentik a sebességet, megakadályozzák az előzéseket, elválasztják a forgalmi irányokat. Figyelni kell rá, hogy a teherjárművek, buszok közlekedése biztosított legyen.

## **6.2. Rövid távú fejlesztési javaslat**

A XI. kerületben a meglévő korlátozott sebességű övezetek mellett rövid távú fejlesztési célként az alábbi utak által közrezárt területeken javasoljuk Tempo 30-as övezet kijelölését:

Rövid távú elsődleges fejlesztések:

- Műegyetem rakpart – Bartók Béla út – Karinthy Frigyes utca
- Építész utca - Szerémi út –Kondorosi út – Fehérvári út
- Kondorosi út – Szerémi út – Fehérvári út – Galvani út
- Galvani út – Fehérvári út – Kondorosi út – Tétényi út
- Szerémi út – Fehérvári út – Dombóvári út – Hauszmann Alajos utca
- Bogdánfy utca – Irinyi József utca – Budafoki út

Rövid távú másodlagos fejlesztések:

- Karinthy Frigyes utca – Bocskai utca – Október huszonharmadika utca – Budafoki út
- Bocskai út – Nagyszőlős utca – Karolina út – Bartók Béla út
- Karolina út – Budaörsi út – Nagyszőlős utca

A korlátozott sebességű övezet bejáratát "Korlátozott sebességű övezet" jelzőtábla, kijáratát "Korlátozott sebességű övezet vége" jelzőtábla jelzi, ahol a megjelölt sebességnél gyorsabban nem szabad haladni. A korlátozott sebességű övezet bejáratát az úttest szintjének küszöbszerű megemelésével, vagy más építési beavatkozással célszerű feltűnővé tenni. A sebesség csökkentése utcabútorok, forgalomcsillapító bordák, növénykazetták kihelyezésével, az útfelület szűkítésével kertészeti eszközökkel, vagy a parkolás váltakozó oldalon történő kijelölésével lehetséges, de ezen elemek nem akadályozhatják a megengedett sebességgel történő folyamatos haladást. A korlátozott sebességű övezetben a útkeresztezések egyenrangúak, vagy körforgalmak - jelzőlámpás forgalomirányítás az övezeten belüli csomópontoknál nem megengedett. Az övezeten belül önálló kerékpárutak, kerékpársávok létesítésére általában nincs szükség. Az övezet kijelölésével egy időben célszerű felülvizsgálni a területen alkalmazott forgalomszabályozást, a meglévő jelzőtáblákat.

## **6.3. Közép távú fejlesztési javaslat**

Az újbudai lakóterület fejlesztésekkel párhuzamosan Pösingermajor, Madárhegy, Spanyolrét és Hosszúréti városrészekben hosszú távú célként javasoljuk korlátozott sebességű övezet létrehozását az alábbi területeken:

- Gazdagréti út – Hosszúréti út – Budaörsi út
- Madárhegy út – Törökbálinti út – Hosszúréti út
- Budaörsi út – Felsőhatár út – Törökbálinti út
- Törökbálinti út – Kakukkhegyi erdősor – Irhás árok

















# Budapest, XI. kerület

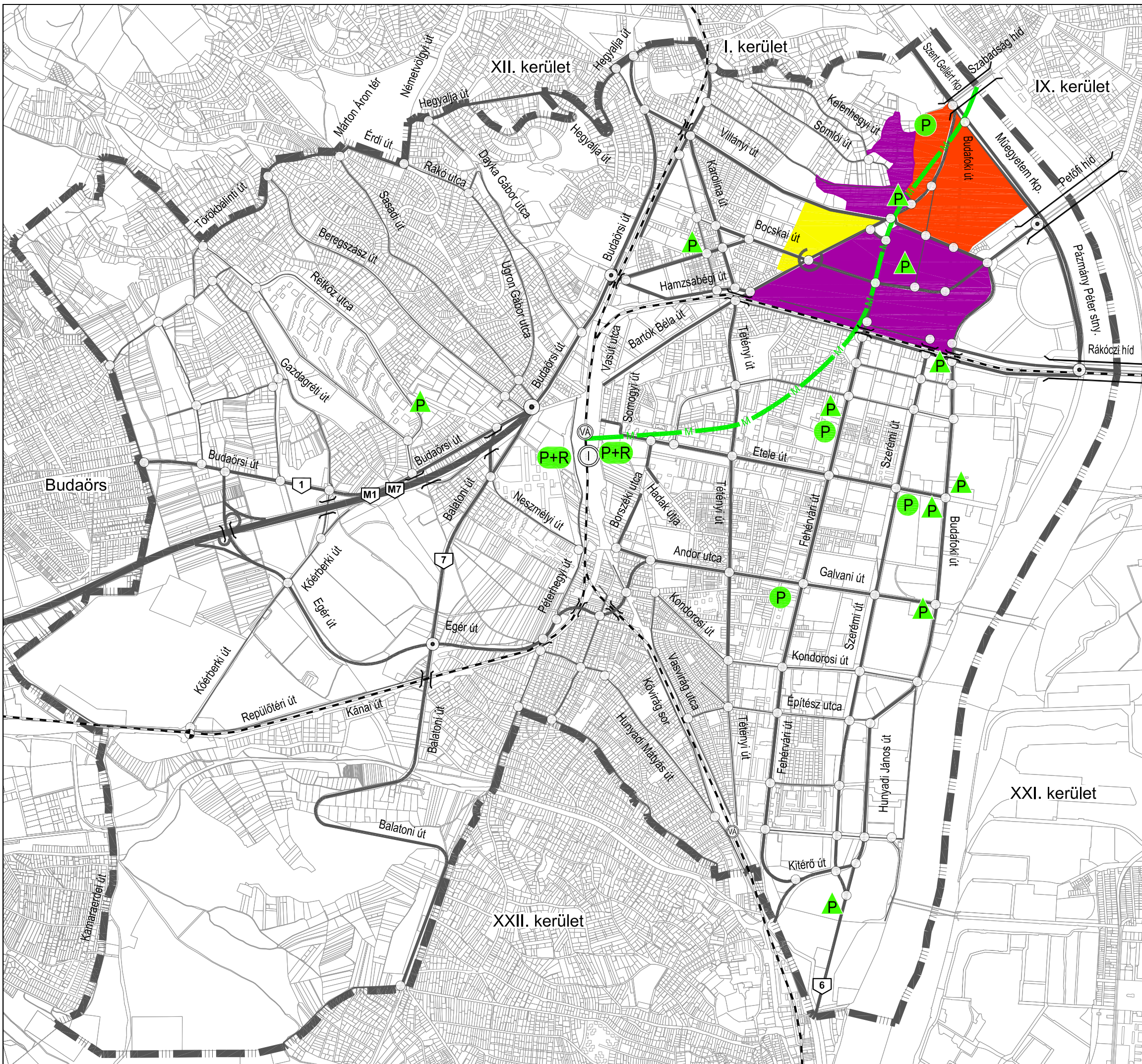
## Parkolás

## Meglevő

jelmagyarázat:

meglevő:

-  kerülethatár
-  autópálya
-  I. és II. rendű főút
-  helyi gyűjtőút
-  fontosabb szintbeni közúti csomópont
-  fontosabb különszintű közúti csomópont
-  vasútvonal
-  szintbeni vasúti kereszteződés
-  meglévő metróvonal
-  vasútállomás
-  híd
-  175 ft/h díjfizetésű övezet
-  265 ft/h díjfizetésű övezet
-  350 ft/h díjfizetésű övezet
-  meglévő jelentős felszíni parkoló
-  meglévő mélygarázs, parkolóház
-  meglévő P+R parkoló
-  intermodális csomópont



M = 1 : 25 000

# Budapest, XI. kerület

## Parkolás Javaslat

jelmagyarázat:

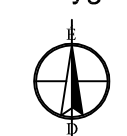
megevő:

- kerülethatar
- autópalya
- I. és II. rendű főút
- helyi gyűjtőút
- fontosabb szintbeni közúti csomópont
- fontosabb különszintű közúti csomópont
- vasútvonal
- szintbeni vasúti kereszteződés
- vasútállomás

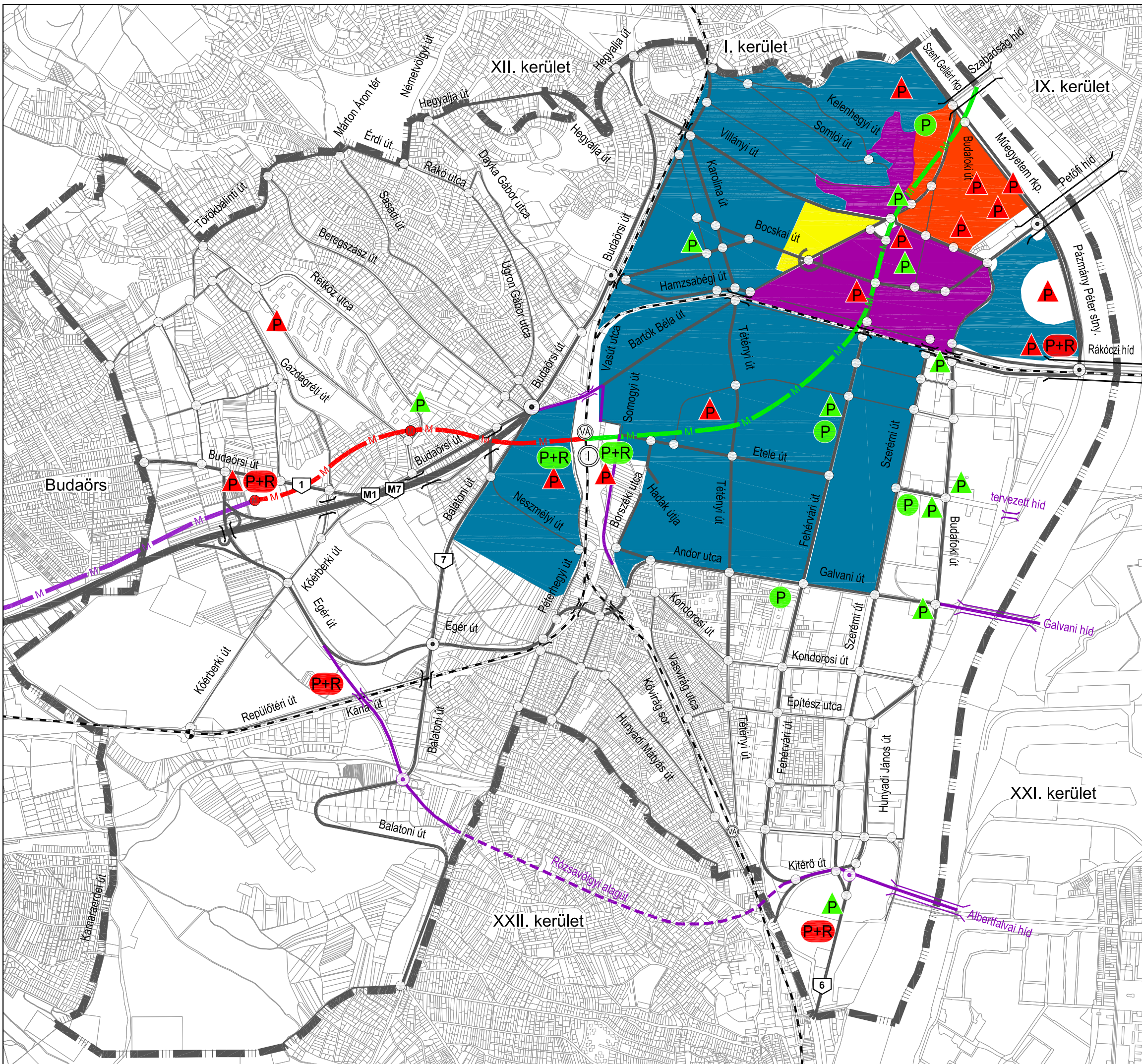
- híd
- tervezett híd
- tervezett főút fejlesztés
- tervezett különszintű csomópont
- megevő metróvonal
- tervezett metróvonal
- távlati tervezett metróvonal

- tervezett metró megálló
- 175 ft/h díjfizetésű övezet
- 265 ft/h díjfizetésű övezet
- 350 ft/h díjfizetésű övezet
- megevő jelentős felszíni parkoló
- megevő mélygarázs, parkolóház
- megevő P+R parkoló
- intermodális csomópont

- javaslat:**
- tervezett parkolási övezet
- tervezett P+R parkoló
- tervezett mélygarázs, parkolóház



M = 1 : 25 000



## 7. Parkolás

### 7.1. Jelenlegi állapot

A XI. kerületben a parkolással kapcsolatban a különböző funkciójú területeken más-más problémák merülnek fel. A férőhelyek hiánya általános gondot okoz Újbudán, ez alól a családi házas övezet a kivétel, ahol a telekméretnek és a közterületi, beépítési adottságoknak köszönhetően a gépjárművek tárolása általában telken belül történik, ill. a az ingatlanokról kiszoruló járművek a közterületen parkolni tudnak. A hatályos 253/1997. (XII. 20.) Korm. rendelet az országos településrendezési és építési követelményekről (OTÉK) szerint minden lakás önálló rendeltetési egysége után 1 db. személygépkocsi elhelyezését biztosítani kell. Újépítésű társasházias övezetben általában lakásonként az első járművek telken belüli parkolása emiatt megoldott, azonban ma főleg az új építésű, módosabb társadalmi réteg által preferált ingatlanoknál nem ritka a családonként, lakásonként a 3-4 autó sem. A motorizációs fejlődés miatt a háztartásonkénti második gépjármű elhelyezésére egyre több az igény, azonban az ingatlanok építői csak lakásonként 1 parkolóhely építésére kötelezhetőek. Ezt a Helyi Építési Szabályzatban lehet szigorítani, de ez országos viszonylatban is nagyon kevés helyen került bele az építési előírásokba. Sok esetben a már megépült ingatlanok esetén, vagy bővítésük esetén a telken belüli többlet parkolóhely biztosítására fizikailag nincs lehetőség, azonban a többlet parkolási igény itt is jelentkezik. Ezek a járművek közterületen, vagy ritkán más ingatlanon, garázsban bérelt helyen parkolnak. Mivel egyre nagyobb az igény a közterületi parkolásra, ezáltal megnő a lakás és a parkolóhely közötti távolság, ami a lakosok komfortérzetét csökkenti, konfliktushoz vezet. A kerület régebben beépült részén sokszor a lakásonkénti 1 db férőhely sem biztosított.

Az 1960-as évektől a rendszerváltásig épültek ki hazánkban panelházas lakótelepek, az akkori tervezési útmutatók, és az akkori igények is jelentősen elmaradtak a jelenlegi parkolási igénytől. Ezek a lakóterületeken jelentős parkolóhely hiányok vannak. A néhány, fogadósinten kialakított garázs nem fedezi a lakók igényeit, így csak a felszínen kialakított közterületi zsúfolt parkolók állnak rendelkezésre.

A belvárosi, sűrűn beépített, bérházas városrészekben a közterületeken a parkolóhelyek szinte teljes telítettsége tapasztalható. A lakások udvarain nincs lehetőség a gépjárművek elhelyezésére. Az utcán elhelyezett járművek elveszik a hasznos területet,

jelentősen rontják a városképet. Az elvétve kialakított garázsokat, tárolóhelyeket raktározási és kereskedelmi célra bérbe adják, lokális forgalomvonzó létesítményeket létrehozva.

Gondot jelent az egykori nagyüzemek helyén létesített raktárak, kisebb üzemek miatt megnövekedett parkolási igény. Sokszor nem áll rendelkezésre dolgozói- és ügyfélparkoló, a gépjárművek a közterületet használják.

Újbuda szórakoztató, kulturális és sport céllal kialakított létesítményeinek, jelentős forgalmat vonzó létesítményeinek környezetében gondot jelent a koncentráltan jelentkező parkolási igény, aminek csak kis része biztosított. További problémákat okoz a megnövekedett agglomerációs közlekedés miatt a P+R rendszerű parkolók kapacitás hiánya, valamint a kerületben található felsőoktatási intézmények parkolóhely hiánya.

Általánosságban elmondható, hogy a kertvárosias területeken kívül minden kerületrész bármelyik utcájában tapasztalhatók parkolási problémák, jellemzően a kevés parkolási lehetőség miatt, ill. meglévő parkolóhelyek állapota miatt. Nem elhanyagolható káros hatás, hogy a sokszor tilosban, szabálytalanul várakozó gépjárművek tönkreteszik a zöldfelületeket is. A szabálytalanul parkolók rendszeres, szigorúbb büntetése nem jelent hosszú távú megoldást ezen problémákra, a jó minőségű lakókörnyezethez, a jól működő városhoz, magas színvonalú szolgáltatásokhoz hozzátartozik a megfelelő számú és jó minőségű parkolóhely biztosítása is.

A metróberuházás keretein belül a Kelenföldi vasútállomás örmezei és Etele téri oldalán 2-2 db, összesen 1500 férőhelyes P+R parkoló létesítését irányozták elő, melyből az utolsót várhatóan 2016 végén adják át.

A P+R olyan parkolók megnevezése, melyek közvetlenül egy busz-, vasúti-, vagy egyéb tömegközlekedési eszköz megállója, vagy pályaudvara mellett, vagy annak közvetlen közelében kerültek kialakításra azon céllal, hogy a városba tartók ott leparkolhassák gépjárműveiket és átszállhassanak a városközpontba tartó tömegközlekedési eszközre.

Újbudán jelenleg a Rákóczi híd és a Szabadság híd között, a belvárosi részen található fizető parkolási övezet. A XI. kerület jelenlegi díjfizető övezetei a 30/2010 (IV.4.) Főv. Kgy. rendelet szerint az alábbiak:

#### 3. díjtételű övezet (jelenleg 350 Ft/ó/gk.):

A Szent Gellért tér-Budafoki út-Bertalan Lajos utca- Stoczek utca- Egry József utca- Karinthy Frigyes út-Móricz Zsigmond körtér-Bartók Béla út- Ménesi út- Mányoki út- Kelenhegyi út által határolt terület, beleértve a határoló utakat és tereket.

#### **4. díjtételű övezet (jelenleg 265 Ft/ó/gk.):**

A Villányi út-Tas vezér utca-Ulászló utca-Bartók Béla út- Móricz Zsigmond körtér által határolt terület, beleértve - a Móricz Zsigmond körtér, a Bartók Béla út és a Villányi út kivételével - a határoló utakat és tereket.

#### **5. díjtételű övezet (jelenleg 175 Ft/ó/gk.):**

5./I. A Móricz Zsigmond körtér-Bartók Béla út- Hamzsabégi út- Budafoki út- Bogdánfy Ödön utca- Karinthy Frigyes út által határolt terület, beleértve - a Móricz Zsigmond körtér, a Bartók Béla út és a Bogdánfy út kivételével - a határoló utakat és tereket.

5./II. A Kelenhegyi út- Minerva utca- Kelenhegyi út - Kelenhegyi köz - Kelenhegyi lépcső - Ménesi út - Balogh lejtő - Villányi út - Móricz Zsigmond körtér - Bartók Béla út - Ménesi út - Mányoki út által határolt terület, beleértve - a Villányi út, a Móricz Zsigmond körtér, a Bartók Béla út és a Ménesi út kivételével - a határoló utakat és tereket, valamint a Pipacs utca.

A táblával jelölt területeken a várakozási díjfizetés esetén legfeljebb az időtartam korlátozásnak megfelelő ideig lehet várakozni, az időtartam lejártá után a várakozóhelyet el kell hagyni. A kerület díjfizető övezeteinek nagy részére jellemző parkolási időtartam maximuma jelenleg 4 óra. Az övezetek nagy részén a díjfizetés időszaka hétköznapokon 8 órától 18 óráig tart.

Újbudán kevés a nagykapacitású parkolóház/mélygarázs. A nagyobb bevásárlóközpontok (Savoya Park, Allee, Eleven Center, Újbuda Center) a vásárlók és dolgozók számára az épület alatti mélygarázsban, parkolóházban vagy telken belül biztosítják a parkolóhelyet.

#### **7.2. Rövid távú fejlesztési javaslat**

A XI. kerület motorizációs szintje eléri a 400 személygépjármű/1000 lakos átlagértéket, mely meghaladja a fővárosi átlagot. A hegyvidéki területeken jellemző a háztartásonkénti 2 személygépkocsi, míg a lakótelepeken az ellátottság alacsonyabb. Újbuda parkolási szempontból kritikus területei a lakótelepek, valamint a belvárosi zárt sorú beépítésű részei. A kerület központi részén található lakóterületek és a lakótelepek többségéhez

nem épült telken belüli parkoló. Több helyen a járdák részleges használatával biztosítható a parkolóhelyek száma.

A jelenlegi fizető parkolási övezetek és a lakóterületek mentén tapasztalható kapacitáshiány miatt a parkoló autók a környező ingyenes területeken várakoznak, ezért javasoljuk újabb területek fizető övezetbe vonását: Órmező, Kelenföld jelentős része, Szentimreváros, Gellérthegy, Infopark.

A várakozási övezetek kijelölésével kapcsolatos jogszabályi feltételek az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről szóló 20/1984. (XII. 21.) KM rendelet mellékletét képező Forgalomszabályozási műszaki szabályzatban található meg.

A várakozási övezetként kijelölt területnek egybefüggőnek, a szabályozásnak egységesnek, a terület határainak egyértelműnek kell lennie. Amennyiben a várakozási területen a közterületeknek nem azonos a tulajdonosa, abban az esetben a tulajdonosok előzetes egymás közötti megállapodását követően lehet csak bevezetni a díjfizetési kötelezettséget.

Rövid távú elsődleges fejlesztések:

- Órmező parkolási övezetbe vonása
- Infopark parkolási övezetbe vonása

Rövid távú másodlagos fejlesztések:

- Kelenföld parkolási övezetbe vonása

#### **7.3. Közép távú fejlesztési javaslat**

A kerületben a lakóterületek parkoló kapacitáshiánya mellett a kerület nagyobb felsőoktatási intézményeinél, a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem és az Eötvös Loránd Tudományegyetem és az Infopark számára sem áll rendelkezésre telken belül elegendő kapacitással bíró parkolási létesítmény, így a közterületi parkolóhelyek legtöbbször 100%-os kihasználtságúak.

A kerület belső, központi részén és az egyetemi területeken a parkolóhelyek zsúfoltsága korlátozza vagy ellehetetleníti a területen található intézmények, vállalkozások várakozási igényeinek kielégítését, problémát okoz azok működésében.















Egyes városrészekben (többek között a lakótelepeken) folyamatos a feszültség a parkolók kapacitáshiánya miatt, mivel a lakótelepek építése idején a lakások számához viszonyítva alacsony volt a parkoló építési norma.

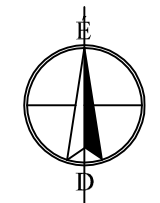
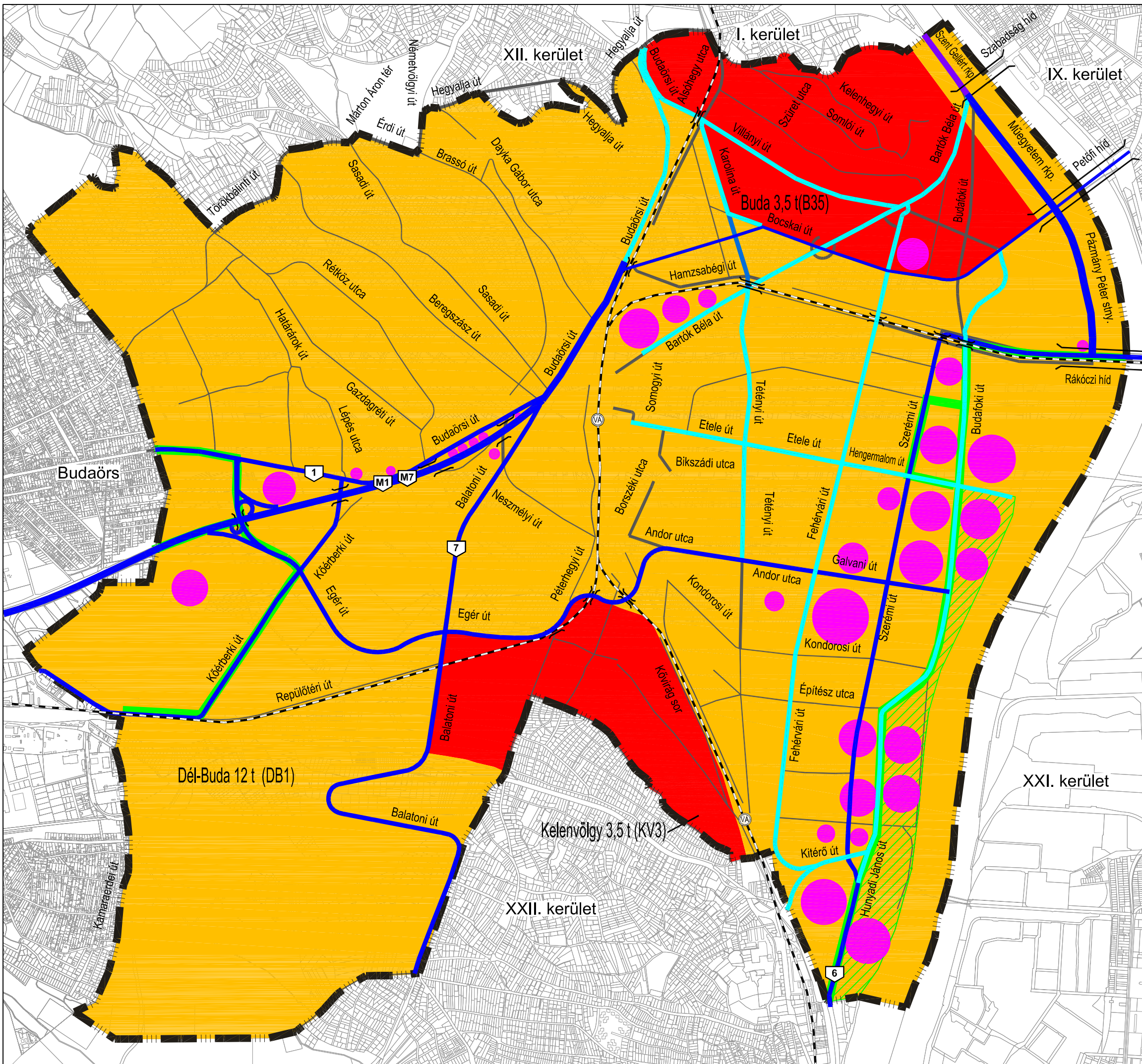
Javasolt az alábbi helyszínek közelében parkolóház vagy mélygarázs kialakítása:

- Gazdagréti út
- Virágpiac P+R
- Őrmező
- Kelenföldi pályaudvar - Etele tér
- Bikás park
- Újbuda-központ
- Infopark P+R
- ELTE (Eötvös Loránd Tudományegyetem)
- Műegyetem rakpart
- BME (Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem) északi campus
- BME déli campus
- Budafoki út - Lágymányosi utca
- Gellért-hegy Verejték utca
- Kőrösy József utca - Váli utca

# Budapest, XI. kerület Teherforgalom

jelmagyarázat:

-  kerülethatár
-  autópálya
-  I. és II. rendű főút
-  helyi gyűjtőút
-  vasútvonal
-  vasútállomás
-  híd
-  nagy teherforgalmú utak
-  közepes teherforgalmú utak
-  célforgalomban megközelíthető utak
-  célforgalomban megközelíthető terület
-  3,5 t össztömeg korlátozott övezet
-  12 t össztömeg korlátozott övezet
-  jelentős teherforgalmat vonzó terület



M = 1 : 25 000

## 8. Teherforgalom

A kijelölt teherforgalmi utak kivételével a főváros teljes területén 12 t össztömegkorlátozás van érvényben. 3,5 t össztömegű korlátozott övezetbe tartozik a Balatoni út - Egér út - vasútvonal által lehatárolt, illetve a Budaörsi út - Villányi út - Karolina út - Bocskai út - Október huszonharmadika utca - rakpart által közrezárt terület. A kerületben kijelölt teherforgalmi út az 1 sz. főút, az M1-M7 bevezető szakasza és a Kőérberki út az Egér út vonaláig, valamint a 6 sz. főút - Hunyadi János út - Budafoki úton - Dombóvári út - Rákóczi híd nyomvonal. A Hunyadi János út - Budafoki út tengelyétől keletre fekvő kereskedelmi-ipari terület célforgalomban megközelíthető. Ezenkívül jelentős teherforgalmat vonzó területek jellemzően az első- és másodrendű főutak mentén találhatók.

## 9. Kulturális városközpont

A Bartók Béla út - Szent Gellért tér - Műegyetem rakpart - Egry József utca - Karinthy Frigyes út - Móricz Zsigmond körtér által közrezárt területen található Újbuda kulturális városközpontja. Az egyirányú lakóutcákban folyamatos problémát jelent a parkolóhelyek zsúfoltsága, a parkoló autók gyalogosfelületen való elhelyezése. A területen javasoljuk a közterület újraszervezését: a közút 5,50 m szélességében az egyirányú gépjárműforgalom mellett kétirányos kerékpárforgalom haladjon. A jelenlegi parkolási helyzetet szegély mellett kialakított párhuzamos parkolókkal javasolt megoldani. Meg kell vizsgálni a kétoldali párhuzamos parkolók helyett egyoldali ferde parkolók építését is. Az így fennmaradó, hasznosítható közterületen 1,50 - 2,00 m széles, zöldsávval elválasztott gyalogjárdákat lehet kialakítani. Az egyirányú utcák fejlesztése előtt rendezni kell a Műegyetem és a belváros parkolását mélygarázsok megépítésével.

A Lakóutcák gyalogos- és kerékpárosbarát kialakítása c. rajz mutatja az utcák elvi kialakítását.

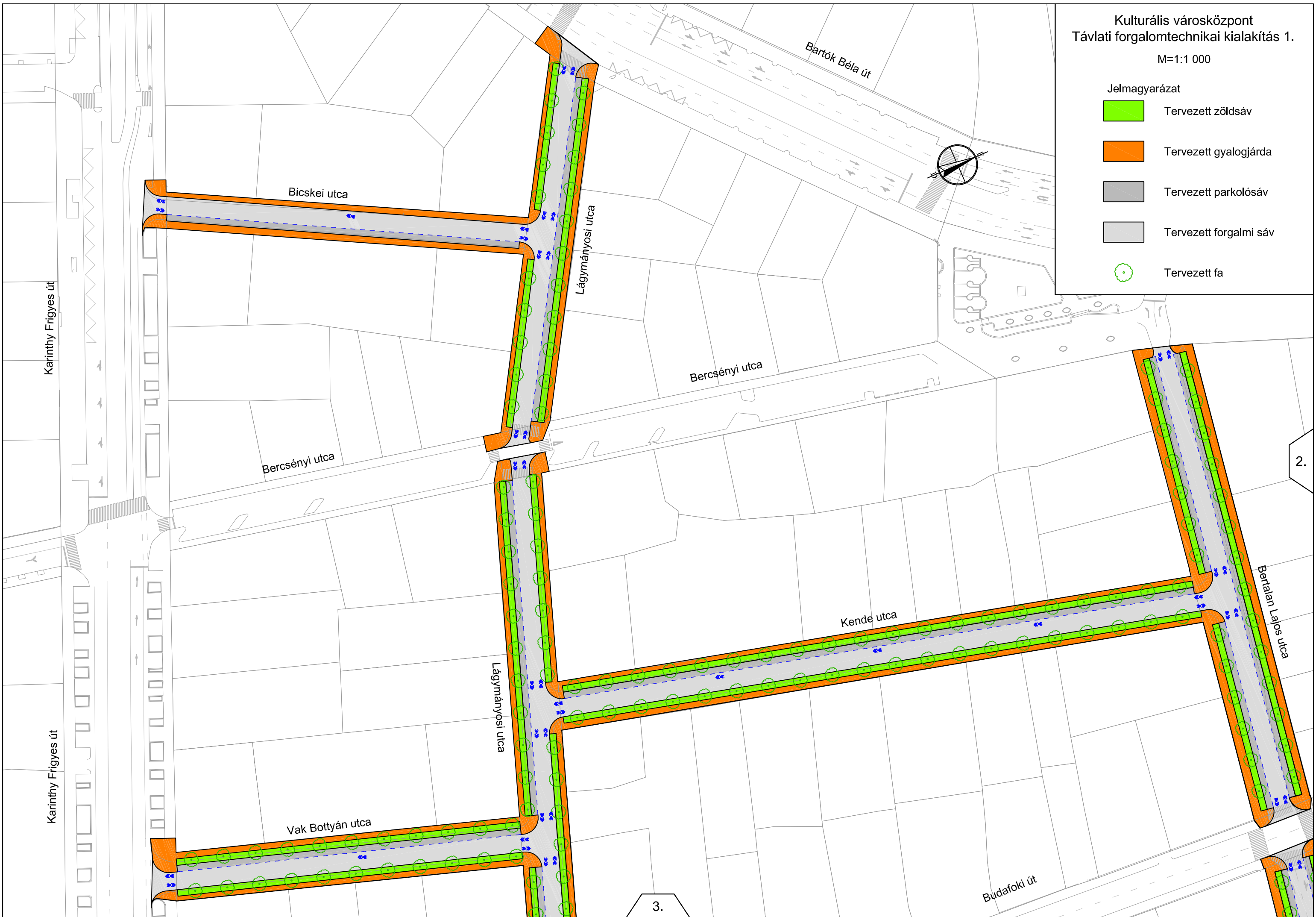


Kulturális városközpont  
Távlati forgalomtechnikai kialakítás 1.

M=1:1 000

Jelmagyarázat

-  Tervezett zöldsáv
-  Tervezett gyalogjárda
-  Tervezett parkolósáv
-  Tervezett forgalmi sáv
-  Tervezett fa



3.

2.








1.

4.

Kulturális városközpont  
Távlati forgalomtechnikai kialakítás 2.  
M=1:1 000

Jelmagyarázat

	Tervezett zöldsáv
	Tervezett gyalogjárda
	Tervezett parkolósáv
	Tervezett forgalmi sáv
	Tervezett fa

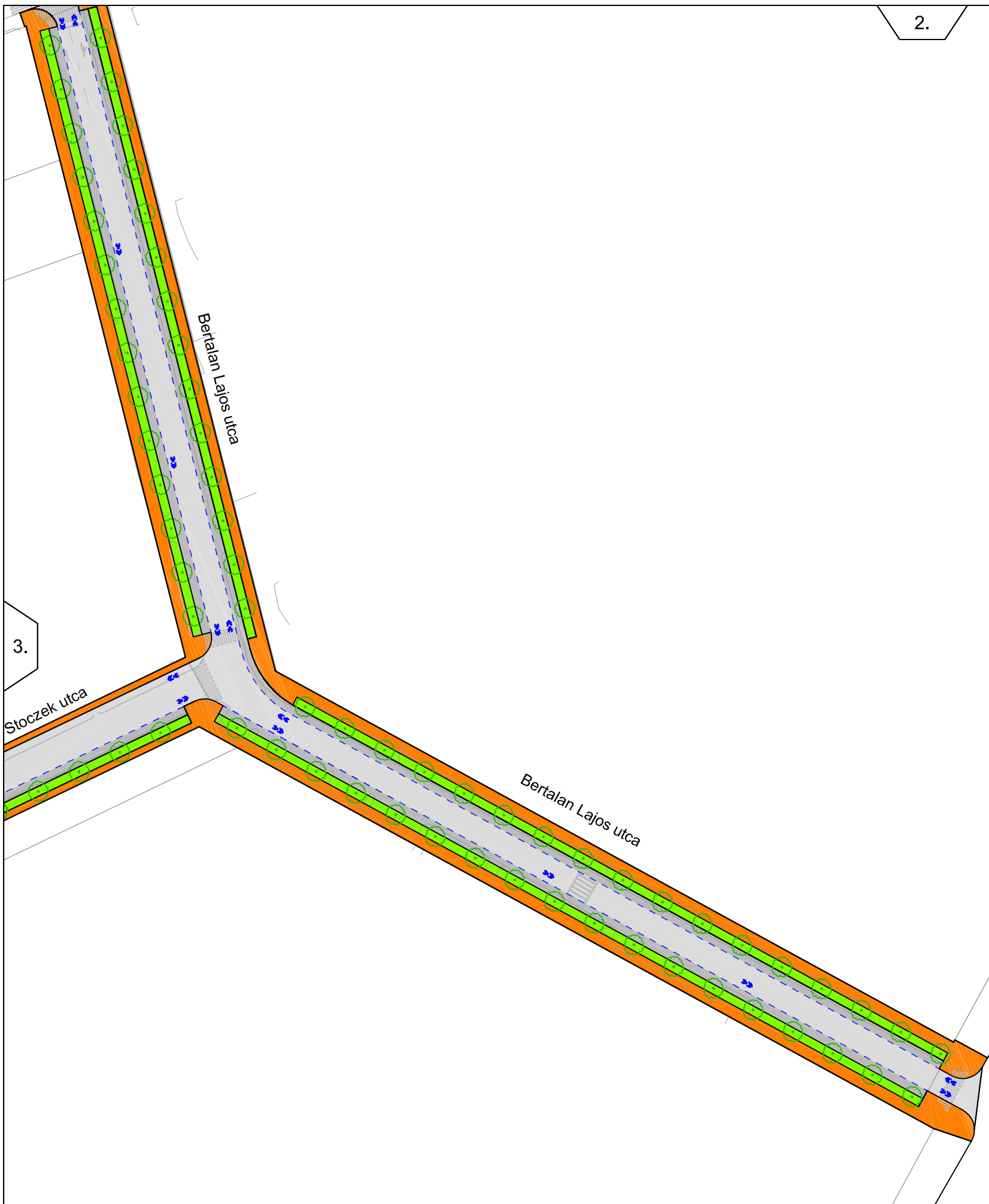


Kulturális városközpont  
Távlati forgalomtechnikai kialakítás 3.

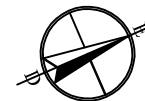
M=1:1 000

- Jelmagyarázat
- Tervezett zöldsáv
  - Tervezett gyalogjárda
  - Tervezett parkolósáv
  - Tervezett forgalmi sáv
  - Tervezett fa

2.








3.



**Kulturális városközpont**  
Távlati forgalomtechnikai kialakítás 4.  
M=1:1 000

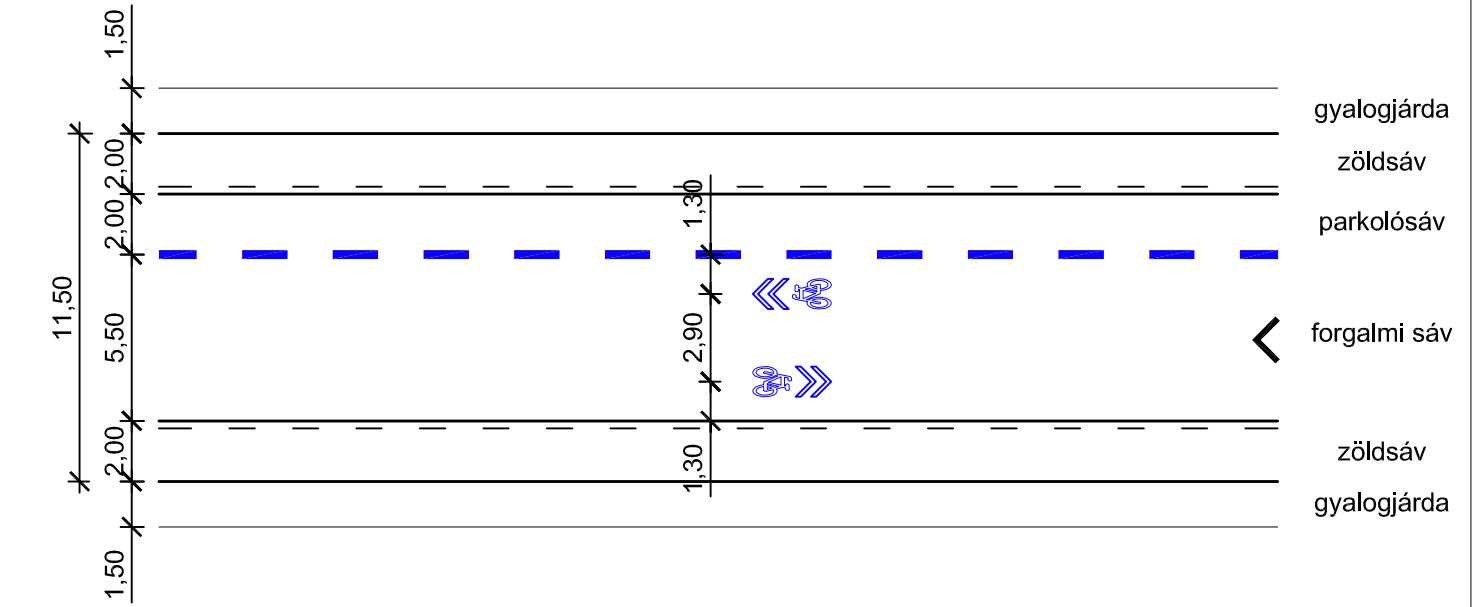
**Jelmagyarázat**

-  Tervezett zöldsáv
-  Tervezett gyalogjárda
-  Tervezett parkolósáv
-  Tervezett forgalmi sáv
-  Tervezett fa




## Előtte

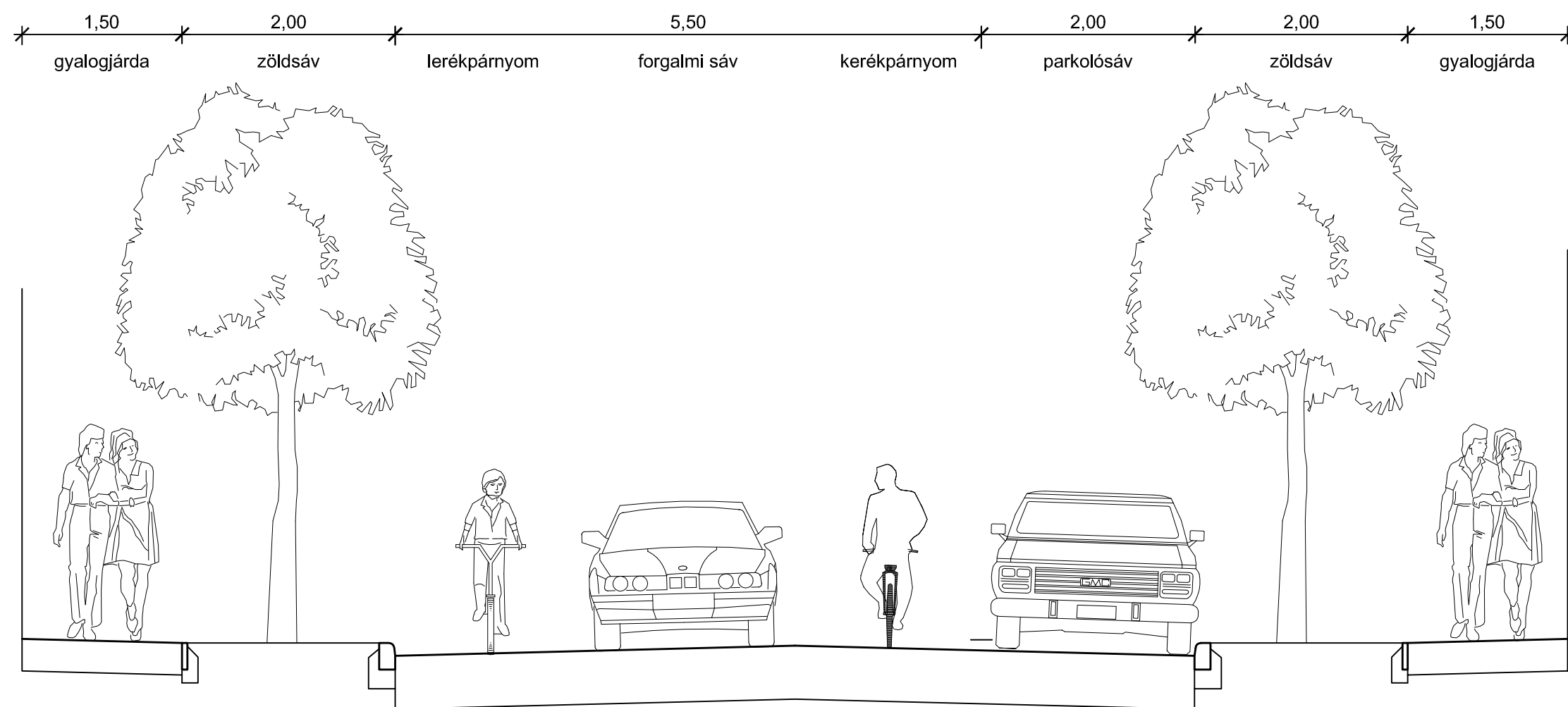


## Utána



### Jelmagyarázat

















-  Tervezett süllyesztett szegély
-  Tervezett kiemelt szegély
-  Kiemelt szegély-süllyesztett szegély átmenet

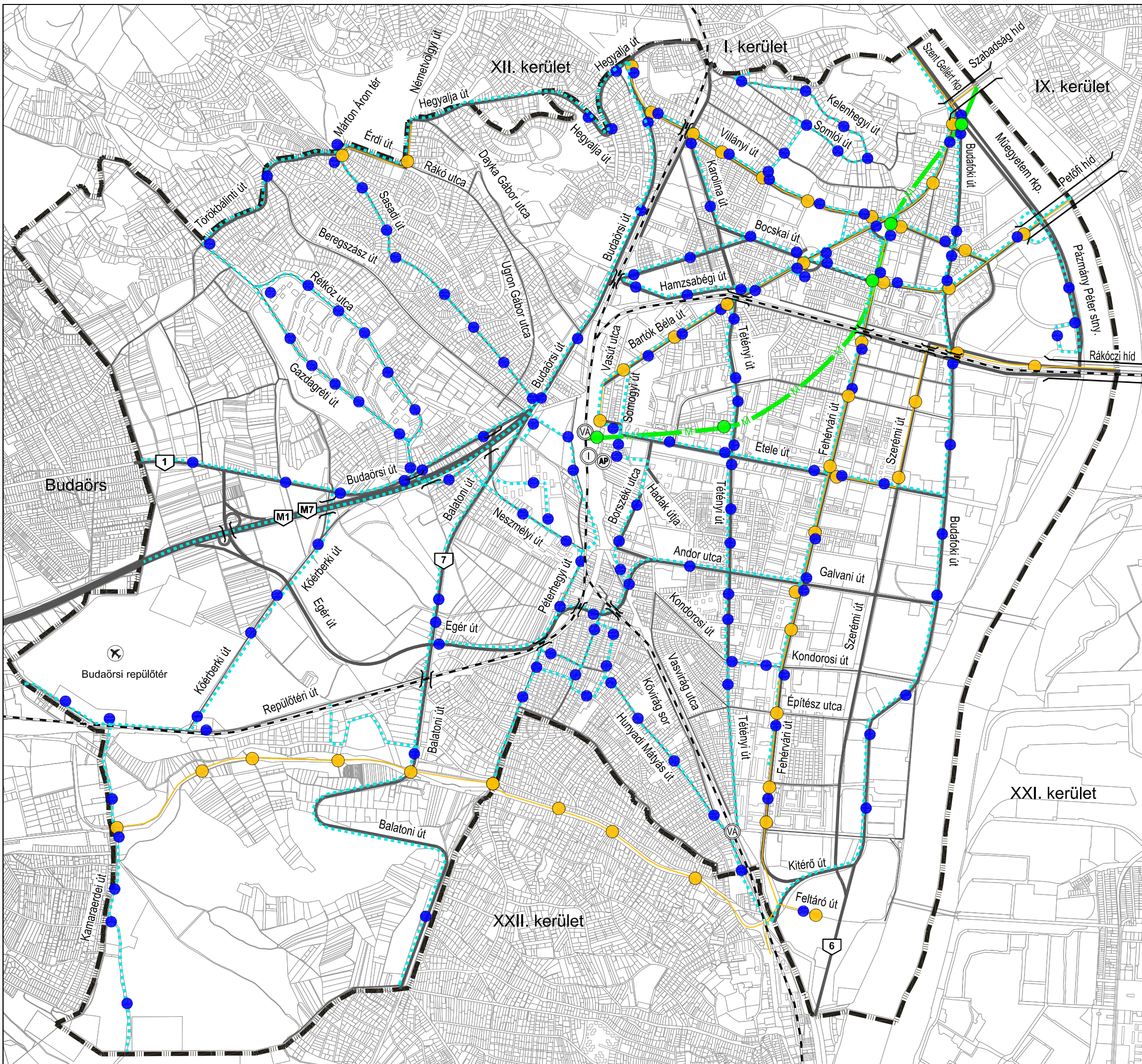


Lakóutcák gyalogos- és kerékpárosbarát kialakításának mintakeresztmetszelvénye a kulturális városközpont területén

Budapest, XI. kerület  
Közösségi közlekedés  
Meglevő

jelmagyarázat:  
meglevő:

-  kerülethatar
-  autópálya
-  I. és II. rendű főút
-  helyi gyűjtőút
-  vasútvonal
-  híd
-  villamosvonal
-  metróvonal
-  autóbuszvonal
-  buszmegálló
-  villamosmegálló
-  vasútállomás
-  metrómegálló
-  intermodális csomópont
-  repülőtér
-  autóbusz pályaudvar



















M = 1 : 25 000









# Budapest, XI. kerület Közösségi közlekedés Javaslat

jelmagyarázat:

megelevő:

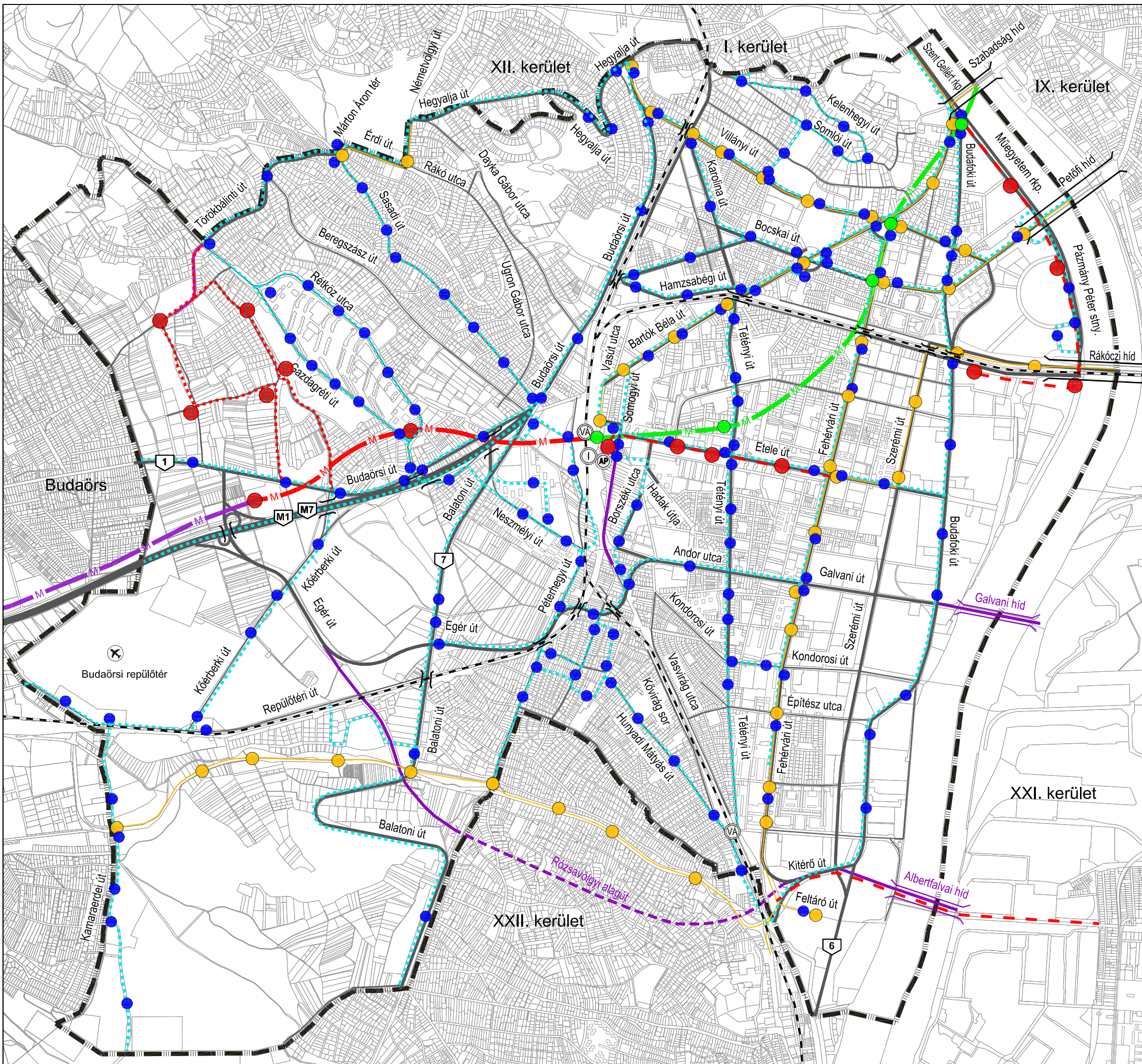
-  kerülethatar
-  autópálya
-  I. és II. rendű főút
-  helyi gyűjtőút
-  vasútvonal
-  híd
-  villamosvonal
-  metróvonal
-  autóbuszvonal
-  buszmegeálló
-  villamosmegeálló
-  vasútállomás
-  metrómegeálló
-  intermodális csomópont
-  repülőtér
-  autóbusz pályaudvar

javaslat:

-  tervezett buszvonal
-  tervezett villamosvonal
-  tervezett metróvonal
-  távlati tervezett metróvonal
-  tervezett buszmegeálló
-  tervezett villamosmegeálló
-  tervezett metrómegeálló
-  tervezett főút fejlesztés
-  tervezett híd



M = 1 : 25 000





## 10. Közösségi közlekedés

### 10.1. Jelenlegi állapot

#### 10.1.1. Vasúthálózat

A XI. kerület közepén elhelyezkedő Kelenföld vasútállomás fontos csomóponti szerepet tölt be. A vasútállomáson halad keresztül a Dunántúl felé menő személy- és teherforgalom jelentős része. Kelenföldről a Gellért-hegyi alagúton keresztül érhető el a Déli pályaudvar, valamint a Rákóczi híddal párhuzamosan haladó összekötő vasúti híd által a Körvasút, a Keleti pályaudvar. Az állomáson keresztezi egymást a MÁV 1. sz. Budapest - Hegyeshalom - Rajka, és a MÁV 30a jelű Budapest - Székesfehérvár, valamint a MÁV 40a jelű Budapest - Pusztaszabolcs vasúti fővonal. Kelenföldnek jelentős szerepe van az elővárosi és a szezonális balatoni forgalom lebonyolításában is. A vasútállomáson ezenkívül áthaladnak még a győri, veszprémi, szombathelyi és zalaegerszegi vonatok, a nemzetközi gyorsvonatok, az EuroCityk, a belföldi és nemzetközi InterCityk.

Az elővárosi közlekedés Budapest vonzaskörzetében jelentős, a vonalakon több, ütemes menetrend van érvényben. A MÁV 1. sz. Budapest - Hegyeshalom - Rajka vonalon 1 db személyvonat viszonylat szolgálja ki az agglomerációban élőket. A MÁV 30a jelű Budapest - Székesfehérvár vonalon 3 db személy, 1 db gyorsított személy és egy zónázó személyvonat viszonylat áll rendelkezésre az elővárosi közlekedés számára. A vonalat 2012-2014 között felújították. A MÁV 40a jelű Budapest - Pusztaszabolcs vonalon 1 db személy, 1 db gyorsított személyvonat viszonylat áll rendelkezésre az elővárosi közlekedés számára.

Kelenföld vasútállomás fővároson belüli elérése az M4 metróvonal működése óta jelentősen javult. A metróberuházás keretein belül új aluljárót létesítettek a meglévő mellé, az örmezei oldalon új buszpályaudvart alakítottak ki, az Etele téren a meglévő pályaudvart korszerűsítették, így kialakítva egy teljes értékű intermodális csomópontot. A vasút keleti oldalán található autóbusz-állomás, amiről a környező településekre indulnak járatok.

Kelenföld mellett Újbuda déli részén, a 30a vonalán található Albertfalva állomás. A párhuzamos BKV-járatok miatt az utasforgalom alacsony.

#### 10.1.2. Távolsági buszközlekedés

A vasút keleti oldalán, az Etele téren található a Volán Zrt. által üzemeltetett Kelenföld autóbusz-állomás, ahonnan a Biatorbágy, Érd és Százhalombatta térségét kiszolgáló járatok indulnak.

#### 10.1.3. Helyi közösségi közlekedés

A 2014-ben elkészült M4 metróvonal átadása óta Újbuda is rendelkezik gyorsvasúti kapcsolattal, mely a Kelenföldi pályaudvar és a Keleti pályaudvar között teremt kapcsolatot. A metrónak a XI. kerületben 5 állomása van: Szent Gellért tér, Móricz Zsigmond körtér, Újbuda központ, Bikás park és Kelenföld pályaudvar végállomás. A Kálvin téren az M3 metró felé, a Keleti pályaudvaron az M2 metró felé biztosított az átszállás.

A metró ugyan javította a kerület elérhetőségét, de a Madárhegy felé történő meghosszabbítása nélkül a Gazdagréti lakótelep felől érkező utasokat nem szolgálja ki maradéktalanul. A beruházáshoz kapcsolódó fejlesztések várhatóan 2016 végére készülnek el.

Újbuda tömegközlekedési hálózatának legnagyobb erőssége a villamoshálózat, a főváros többi kerületéhez képest rendkívül jó hálózati kapcsolatokkal rendelkezik, jelenleg 16 villamosviszonylat érinti a kerületet. A kerületet a Kelenföldi villamos kocsiszín és Budafok kocsiszín szolgálja ki.

A budai fonódó villamos projekt következtében a kerületi viszonylatok is megváltoztak. A 17-es jelzésű villamos meghosszabbított útvonalon Óbuda és Dél-Buda között, a Bécsi út/Vörösvári út megállótól Savoya parkig a Széll Kálmán téren keresztül közlekedik. A budai rakpartot is érintő 19-es jelzésű villamos Kelenföld vasútállomás és Óbuda között üzemel. A 41-es jelzésű járat a 19-es villamossal a Móricz Zsigmond körtérig együtt haladva a Clark Ádám tér és a Kamaraerdei Ifjúsági park között közlekedik.

A hétköznaponként csúcsidőben közlekedő 56-os jelzésű villamos Hűvösvölgy és Budafok, Városház tér között biztosít összeköttetést a Széll Kálmán téren és a Fehérvári úton keresztül. Csúcsidőn kívül és hétvégén betétjárata, az 56A villamos közlekedik Hűvösvölgy és a Móricz Zsigmond körtér között. Szintén Hűvösvölgy és a

Móricz Zsigmond körtér között, de a BAH-csomópont érintésével üzemel a 61-es jelzésű villamos.

A kerület északi részét érintő 59, 59A és 59B jelzésű villamosok a Márton Áron tér és a Szent János kórház (59), Széll Kálmán tér(59A) illetve Hűvösvölgy (59B) között üzemelnek. Az 59B jelzésű járat csak hétköznap, a reggeli csúcsidőben közlekedik, ezzel elősegítve a hivatásforgalomban utazók kényelmét.

A XI. kerület villamoshálózata Pesttel is összekapcsolja. Az Etele út - Fehérvári út csomópontig meghosszabbított 1-es jelzésű villamos Óbudát és Újbudát köti össze a Hungária körgyűrűn keresztül. A Nagykörúton közlekedő 4-es és 6-os jelzésű villamosok a Széll Kálmán tér, valamint a Móricz Zsigmond körtér/Újbuda központ között biztosítják a kötöttpályás kapcsolatot Pesten keresztül.

A 47-es jelzésű villamos a pesti belváros, a Deák Ferenc tér és Budafok, Városháza tér között közlekedik. A 47B jelzésű járat a budai fonódó villamoshálózat fejlesztésnek köszönhetően közlekedik munkanapokon a reggeli csúcsidőben a Kamaraerdei Ifjúsági parktól a Deák Ferenc tér felé.

Az M1-M1 autópálya-Sasadi úti csomópont új kapcsolatokat biztosít, ami megváltoztatja a buszjáratok közlekedését.

Az új metróvonal miatti átszervezés következtében indult újra a 48-as villamos a Deák Ferenc tér és a Savoya Park között. A járat a bevásárlóforgalomhoz igazodva csak szombatonként közlekedik a Fehérvári úton keresztül.

A 49-es jelzésű villamos a Deák Ferenc tér és Kelenföld vasútállomás között halad a 47-es és 48-as, valamint a 19-es jelzésű villamosokkal nagyrészt közös útvonalon.

A XI. kerület autóbusz-hálózata sűrű, javarészt a kötöttpályával ki nem szolgált területeken, de a kerület hegyvidéki része jelenleg ellátatlan. Az M4 átadása és a budai fonódó villamoshálózat fejlesztése miatt a hálózat jelentősen megváltozott. Jelenleg a kerületet 47 nappali és 8 éjszakai járat érinti. Az autóbuszvonalak többsége érinti Kelenföld vasútállomást, illetve a belvárost (Móricz Zsigmond körtér, Újbuda központ, Kosztolányi Dezső tér).

A kerületet 7 helyi járat szolgálja ki, míg Budafok-Tétény irányába 18, Buda északi területei felé 9, a belváros felé 8, a IX. kerület irányába egy, míg Budaörs felé 15 autóbuszvonal közlekedik. A kerületet 8 éjszakai buszjárat érinti. A kerületben

található a Hamzsabégyi úton üzemelő Kelenföldi autóbuszgarázs, illetve az Andor utcai telephely.

#### **10.1.4. Légi közlekedés**

A kerület délnyugati részén elterülő Budaörsi repülőtérnek nincs légi személyforgalmi szerepe. A repteret csak sportrepülési céllal, illetve a légi szolgálatok használják. A környezeti és a légköri adottságok miatt személyforgalomra történő fejlesztése nem lehetséges.

#### **10.1.5. Vízi közlekedés**

2012 júliusában újraindították a Dunán a közösségi közlekedést. A D11 hajójárat a Haller utca és Újpest, Árpád híd között közlekedik egész évben (az időjárástól függően). Ezzel szemben a csak nyári időszakban üzemelő D12 (hétköznaponként) és D13 (hétfégenként) járatok a Rómaifürdő és a Kopaszi-gát között biztosítják az összeköttetést. A vízi közlekedés lehetőségei a délebbi Duna-szakaszokon nincsenek kihasználva.

#### **10.1.6. Fejlesztési javaslat**

A közelmúltban Újbudát több, nagyobb tömegközlekedési fejlesztés is érintette. Többek között az M4 metróvonal megépítésével a kerületnek is lett gyorsvasúti kapcsolata, valamint a budai fonódó villamoshálózat és az 1-es jelzésű villamos meghosszabbítása megváltoztatta a kerület tömegközlekedési hálózatának jellegét. Az autóbusz és a villamos vonalakat módosították, a Kelenföldi metróállomás és a P+R rendszer kiépítésével a távolsági és az agglomeráció felé tartó autóbuszok végállomását áthelyezték a vasútállomás két oldalára. A fonódó villamoshálózat beruházásával Buda északi területei felé több kötöttpályás kapcsolat létesült.

A metróberuházás 3. szakasza a vonal Madárhegy felé történő meghosszabbítása, mely még tovább javítaná a helyi lakosok és az agglomerációból érkezők tömegközlekedési komfortját. A metró a Gazdagréti virágpiac illetve Madárhegy megállókkal bővülne. Hosszú távú fejlesztésként javasoljuk a metróvonal Budaörsig történő meghosszabbítását, ezzel nagymértékben javítva a szomszédos település és a főváros közti tömegközlekedési kapcsolatot.

Az Etele út/Fehérvári út csomópontig meghosszabbított 1-es jelzésű villamos a tervek szerint további 1,5 km megépítésével az Etele úton keresztül érné el Kelenföld vasútállomást, és a 4-es metró. A fejlesztés nagymértékben javítja Dél-Buda és Dél-Pest közlekedési kapcsolatait, valamint elősegíti a XI. kerület közterület-felújítási terveit és a lakótelepek megújítását.

Többször felmerült a rakparti villamosok meghosszabbítása a Rákóczi hídig, majd a Dombóvári út mentén a Budafoki útig. A felsőrakparton vezetett, a Dunával együtt élő város kitűzött céljaival összhangban lévő villamosvonal kialakítását javasoljuk az ELTE és az Infopark könnyebb elérhetősége, valamint az autóbuszok kiváltása miatt.

A TSZT 2015 tartalmazza a tervezett Albertfalvai hídon átvezetett villamos nyomvonalát is, ezáltal Újbuda és Csepel között nem csak közúti, hanem kötöttpályás kapcsolat is létesülne. Jelenleg a két kerület között tömegközlekedéssel 40-60 perc az átjutási idő, melyet a hídon átvezetett villamos 10-15 percre csökkentené.

A XI. kerület északnyugati lakóterület fejlesztéséhez kapcsolódóan a Madárhegy gyűjtőútjain autóbusz-nyomvonal kialakítását javasoljuk, mely csatlakozik a Törökbálinti út/Gazdagréti út és a Budaörsi út autóbuszjárataihoz, növelve a jelenleg ellátatlan terület tömegközlekedési elérését.

A vasúti korszerűsítések Újbudát is jelentősen érintik. A MÁV 40a jelű Budapest - Pusztaszabolcs vonal felújítását tervezik, melyek részét képezi a pályaépítés, Százhalombatta és Ercsi között a nyomvonalkorrekció, mely elkerüli a településeket. Emellett szükséges a biztosítóberendezések felújítása, és az állomások, utasforgalmi területek akadálymentes átépítése.

A jelenleg kihasználatlan dunai vízi közlekedés fejlesztése a jövőben kiemelt fontosságúvá válik mind a városon belüli és az elővárosi közösségi közlekedésben. A budai alsó rakpart nagyforgalmú főút, hiányoznak a gyalogos illetve kerékpáros átkelés lehetőségei. Ezért a vízi közösségi közlekedés fejlesztésekor meg kell teremteni a biztonságos rakparti átkelés lehetőségét. Továbbá a létesítendő kikötők funkcionalitása mellett vonzóvá kell tenni kiemelt infrastrukturális fejlesztésekkel: fedett várótermek, mosdók, büfék, stb. Emellett fontos mind az elővárosi, mind a Budapesten belüli közösségi hajózás fejlesztésekor, hogy kerékpárosok számára is könnyen elérhető legyen a szolgáltatás.

## 11. Környezetvédelem

A Környezetvédelem fejezetben felhasználtuk a Budapest Főváros XI. kerület Újbuda Önkormányzata kerületi környezetvédelmi programja 2016-2020 munkában foglaltakat.

A városban élők számára a városi közlekedés hatásai az egyik legjelentősebb környezeti terhelést jelentik. A belső égésű motorral hajtott járművek jelentős egészségre káros gázt bocsátanak ki, emellett a közlekedésből adódó zajhatások, rezgések, fényszennyezések is jelentős terhelést jelentenek a környezetre.

A kipufogógázok a városi légszennyezés egyik legfőbb okozói, a sűrű beépítés miatt a légszennyezés hatásai még erősebben jelentkeznek.

A közlekedési formák szinte mindegyike (beleértve a kerékpáros közlekedést is és extrém esetben a gyalogos közlekedést is) zajjal és rezgéssel jár. A nagy méretű, nehéz járművek zaj és rezgés hatása nagyságrendekkel nagyobb a kisebb járműveknél. A tömegközlekedési járművek, buszok, villamosok, metró is zaj és rezgés hatásokat okoznak, ezek a hatásoknak egy speciális formáját képezik. A fékezések, indulások, buszok ajtónyitása, végállomások üzemi zajai, váltók kapcsolása is mind speciális részét képezik ezeknek a hatásoknak. A közlekedés üzemi funkciókkal is jár, ami szintén jelentős környezeti terhelést okoz, pl. benzinkutak, buszpályaudvarok, vasútállomások hatásai.

A modern közlekedés minden esetben burkolatot igényel, a városban növekvő burkolatok mennyisége két okból is jelentős káros hatással jár: csökken a zöldterület, a burkolt felületek felmelegedésével nő a hőmérséklet, szárazabb lesz a levegő, nyáron gyakori a hősziget-jelenség kialakulása. A burkolt felületek a csapadékvíz nem engedik magukba, hanem gyorsan továbbvezetik azt. Emiatt változik a terület csapadékvíz ellátása, ami káros a növényzetre, és az élővilágra, ezáltal a lakható környezetre is. A burkolatokról gyorsan a befogadóba érkező csapadékvizek másik káros hatása, hogy a befogadó vízfolyásokat lökésszerűen terhelik, ami ezeknek a befogadónak a fejlesztését kívánja, ami szintén káros környezeti hatásokkal jár.

A környezeti hatások mindegyike összeadódva jelentkezik a többi hatással, és együttesen jelentős környezeti terhelést okoznak, egyes területeken akár ellehetetleníthetik a normális lakókörnyezetet, vagy akár a munkahelyeket is.

Ezek a közlekedésből származó környezetet érő terhelések összességében károsak, az általuk okozott hatások áttételesen újabb káros hatásokat okoznak (pl. betegségek kialakulása, ami kihat a munkavégzésre, egészségügyi kiadásokra stb.). Ezek a hatások végső soron károsak közvetlenül az egészségre, károsak a munkavégzésre, a gazdaság teljesítőképességére, ezek a hatások egyéb beruházásokat indokolnak, pl. az vízkészlet szennyezése a víz kezelését kívánja, a zajhatások miatt zajvédelemről kell gondoskodni, a sok megbetegedés növekvő kórházi kapacitást, egészségügyi beruházásokat kíván, a zöldfelületek gyorsabban tönkremennek, külön locsolásról kell gondoskodni stb.

A közlekedés által okozott káros hatások ellen többféleképpen lehet védekezni. A járműpark modernizációja érezhetően csökkenti ezeket a hatásokat. A forgalom csillapítása, vagy magában a sebesség csökkentése szintén mérséklően hat. Ahol nem lehet, vagy nem cél a forgalom csillapítása, csökkentése, ott a védendő létesítményeket elérő hatásokat lehet csökkenteni. A zajhatások ellen zajvédő fallal, zajvédő üvegezéssel lehet védekezni, modernebb járműpark is kisebb zajterhelést okoz, a sebességcsökkentés is csökkenti a zajhatást.

Az emisszió hatásait növényzet telepítésével, a városi levegőcsere, átszellőzés biztosításával, szigorúbb környezetvédelmi előírásokkal, és ezek betartatásával lehet csökkenteni.

A közlekedéssel járó burkolt felületek hatásai ellen csapadékvíz megtartó képességű vízelvezetést lehet kialakítani, ami közelít a talaj természetes csapadékvíz háztartásához, de a legfontosabb, hogy felesleges burkolt felületek ne alakuljanak ki. A burkolt felületeken kialakuló hőhatás ellen árnyékolással, növénytelepítéssel lehet védekezni, de a legfontosabb itt is, hogy felesleges burkolt felületek ne alakuljanak ki.

A kerületben az elsődleges légszennyező forrás a közúti közlekedés. Kiemelt szennyezők a bevezető és a kerületen áthaladó utak: M1-M7 közös bevezető szakasza, Budaörsi út, BAH-csomópont, Szerémi és Budafoki út (különösen Lágymányosi hídtól délre), Nagyszőlős utca – Bocskai út – Október 23-a utca – Irinyi

József utca, rakparti út – Petőfi híd, Lágymányosi híd hídfőjének környéke, Karolina út, Andor utca, Fehérvári út. A közúti közlekedésből származik a levegő szén-monoxid, nitrogén-oxid terhelésének és szállópor-terhelésének jelentős része.

A kerékpáros közlekedés Újbuda dinamikusan fejlődő közlekedési módjai közé tartozik. A kerékpáros hálózat legmeghatározóbb szakasza az észak-déli irányú, Duna mentén haladó kerékpárút, mely a part menti sáv rendezetlensége miatt az érintett szakaszon a Szerémi úton halad. Helyenként kisebb hiányosságokkal ugyan, de a Budaörsi út – Bartók Béla út – Hamzsabégi út irányában található összefüggő kerékpáros úthálózat. A kerékpáros közlekedés fejlesztésében fontos szerepet tölthet be a kerékpárutak összekötésében rejlő lehetőségek kihasználása, akárcsak a használaton kívüli közutak kerékpáros útként történő esetleges hasznosítása, mely egyéb pozitív környezeti hatással is járhat.

A tudatos forgalomszabályozás, forgalomcsillapítás adott területen csökkenti a forgalom nagyságát, amivel arányosan csökken a területet érő környezeti terhelés is. Ez lakóterületek esetén különösen fontos, a cél, hogy a lakóterületeken átmenő forgalom lehetőleg ne legyen, a területre csak az ott lakók, vagy azok használják, akiknek a terület a célállomásuk. Ezáltal jelentősen csökken a forgalmi terhelés. Nem szabad elfelejteni, hogy minden területnek van egy kiszolgáló teherforgalmi igénye is (pl: szemétszállítás, üzletek teherforgalma, árufeltöltés, költöztetés, esetleges építési forgalom), ezek egy része állandó (pl: árufeltöltés), egy része alkalmoszerű (pl. költöztetés). A rendszeres működéssel kapcsolatos teherforgalmat be kell ezekre a területekre engedni, de forgalomszabályozással elérhető, hogy ez is kisebb terhelést okozzon, pl: az árufeltöltés ne a reggeli csúcs idején történjen, mert ilyenkor okozhat torlódást a teherjárművek mozgása, ami a dugóban várakozó járművek számával növeli a környezeti terhelést.

### **11.1. Rövid távú fejlesztési javaslat**

A kerületben a vasútvonalak egy részénél épültek zajvédőfalak, rövidtávú feladat a hiányzó szakaszokon a zajvédőfalak kiépítése.

### **11.2. Hosszú távú fejlesztési javaslat**

Környezetvédelemből kiemelt közlekedési fejlesztések:

- M4 metróvonal meghosszabbítása.
- Környezetbarát közösségi közlekedés fejlesztése. Meglevő járműpark modernizációja, alternatív üzemanyaggal működő tömegközlekedési járművek beszerzése. Tömegközlekedés racionalizálása úgy, hogy kevesebb, jobban szervezett járat közlekedjen (pl. telebusz járatok, hívás esetén közlekedő járatok).
- A személygépjárművek mobilitási igényeinek csökkentése várostervezési, forgalomszervezési, és szabályozási eszközök segítségével.
- A nem-motorizált (gyalogos, kerékpáros) és a közösségi közlekedés infrastrukturális feltételeinek javítása .
- Forgalomfigyelő, tájékoztató rendszer kiépítése. Forgalomban résztvevők informáltságát javító, a forgalmi körülményekhez való rugalmasabb alkalmazkodást támogató rendszer. BKK-val közösen történő szakaszos frissítésű újbudai forgalomfigyelő és tájékoztató rendszer fejlesztése már elkezdődött.
- Gyalogosbarát fejlesztések. Járdák felújítása, karbantartása, akadálymentesítése, sétáló utcák kialakítása a vonzó gyalogos közlekedés biztosítása érdekében.
- Hozzájárulás az éghajlatváltozás megelőzéséhez az üvegházhatású gázok (ÜHG) kibocsátásának mérséklésével. Az ÜHG csökkentés integrációja a kerületi szabályozási dokumentumokban, a településfejlesztésben, –rendezésben és –üzemeltetésben
- Vízi közlekedés fejlesztése. Kopaszi-gáttól délre eső vízi közlekedés fejlesztése. Működő közforgalmú víziközlekedés Budafokig történő meghosszabbítása. A nem-motorizált (gyalogos, kerékpáros) és a közösségi közlekedés infrastrukturális feltételeinek javítása

- Kerékpáros-barát Kerület Koncepció kidolgozása, mely többek között tartalmazhatja a kerékpáros közlekedéssel kapcsolatos fejlesztési elképzeléseket, illetve azok gazdasági és környezeti szempontú vizsgálatát.
- A környezettudatos szemlélet és gyakorlat elterjesztése, a kerület természeti és kulturális értékeinek megismertetése a kerületi polgárok minél nagyobb arányú bevonásával
- Kerékpárutak összekötése, hálózatosodás. A jelenleg is funkcionáló kerékpárutak összekötése, becsatlakozás pl. Eurovelo 6 rendszerbe, bővítés, ill. kapcsolódás agglomeráció irányába (pl. Budaörs felé). Az eddigi kerületi kerékpáros forgalom szempontjából történt kétirányúsítási törekvések bővítése.
- Intézményi kerékpártárolók felmérése. A Magyar Kerékpáros Klub közterületekre vonatkozó felmérésének kibővítése. Az igényeknek megfelelő intézményi kerékpártárolók építése.
- Kerületi kerékpár szervizpontok felmérése, bővítése. A kerékpáros közlekedés infrastrukturális hátterének fejlesztése, érintettek tájékoztatottságának javítása.
- BUBI kiterjesztése. A fővárosi illetékességű BUBI rendszer kiterjesztésének (pl. Kelenföldig) támogatása.

## 12. Összefoglalás

Újbuda területén vannak fontos és rövid távon szükséges beavatkozások, és hosszú távon szükséges beavatkozások, egy részüknek a szükségessége más tényezők megvalósulásától függ.

A közlekedési hálózati fejlesztéseknél rendkívül fontos a fokozatosság elve és a folyamatos monitoring. A nagyobb beruházásokat lépcsőzetesen, egymás után, a hatásaikat figyelve és a többi fejlesztést a megváltozott körülményekhez igazítva kell elvégezni. Az infrastrukturális fejlesztéseknél előre ki nem számítható hatások jelentkehetnek, a későbbi beavatkozásoknál ezeket is figyelembe kell venni.

A fejlesztésekhez kapcsolódnia kell megfelelő tájékoztatásnak, kampánynak, reklámnak, ami ezeknek a projekteknek a megismerését, elfogadását segíti. Fontos a közlekedéssel kapcsolatos gondolkodásmód formálása, a városon belül a kis távolságú közlekedésre a gyalogos vagy kerékpáros preferálása, a P+R használatának preferálása, a tömegközlekedés előtérbe helyezése. Minden fejlesztés jár bizonyos hátrányokkal, sérelmekkel, ezek káros hatásainak csökkentésére is alkalmasok ezek a kampányok. A beruházások pozitív és negatív hatásainak bemutatása, és az ezekből származó végső mérleg bemutatása is segíti a beruházások elfogadtatását, támogatását.

### Rövid távú célok

Rövid távú elsődleges cél a Madárhegy tömegközlekedési úthálózatának, kapcsolódó csapadékvíz elvezetésének és közvilágításának kiépítése.

Rövid távú másodlagos cél a nem burkolt, vagy nem megfelelő burkolattal rendelkező utak kiépítése.

Rövid távú cél általánosságban a parkolás rendezése. A felszíni parkolóhelyek által elbitorolt közterületeket javasolt újrendezni, a személygépjárművek telken belüli és/vagy föld alatti tárolását megoldani, főleg új ingatlanfejlesztések esetén. A gyalogos és zöldfelületek növekedésével, a kerékpáros infrastruktúra fejlesztésével, valamint a tömegközlekedés helyzetbe hozásával ösztönözni kell az agglomerációból és a szomszédos kerületekből érkezőket, valamint a helyi lakosokat a közlekedési mód váltására.

Kiemelt rövid távú feladat a közlekedésbiztonság növelése a Közlekedésbiztonsági korrekciók keretében elsősorban a gyerekek által tömegesen használt csomópontokban, utakon, oktatási intézmények közelében, illetve a baleseti gócpontok, közlekedés szempontjából veszélyes helyek felszámolása.

### Közép távú célok

Közép távú célok a nagyobb előkészítést igénylő beruházások, teljes út és közműrekonstrukciók, parkolóházak, P+R parkolók építése.

Ezek általában nagyobb költségű beruházások, amik előkészítéséhez hozzátartozik a költség-haszon elemzés is, és az optimális beavatkozás kiválasztása, ütemezése. Egyes jelentős költségű beruházások megtérülése nem közvetlen anyagi jellegű, hanem a lakókörnyezet javulásában mérhető.

### Hosszú távú célok

A kerület nyugati területein a lakóterület fejlesztésekkel párhuzamosan, azokat kiszolgálva kell a közlekedést rendezni. A benépesülő területeken a közművesítéssel párhuzamosan burkolt úthálózatot kell kiépíteni, valamint biztosítani szükséges a közösségi közlekedési ellátást autóbuszvonalak létesítésével, átszervezésével.

Hosszú távú cél az összes parkolási igény lehetőség szerint legjobb kiszolgálása parkolóházak, mélygarázsok, felszíni parkolók építésével.

Az M4 metróvonal folytatása nyugati irányban, az új Duna hidak építése szintén hosszú távú feladat.