

RÁKOSMENTE KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI AKCIÓTERVE

„START 17”

Beindítjuk Rákosmentét!



2008 - 2020

RÁKOSMENTE KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI AKCIÓTERVE

TARTALOMJEGYZÉK

1. Bevezetés	3
2. Stratégiai célok	4
2.1. A közösségi közlekedés versenyképességének javítása, a használók számának gyarapítása.....	4
2.2. A közlekedés-orientált területfejlesztés	5
2.3. Sugárirányú, városközponti irányú közösségi közlekedési kapcsolatok javítása ..	6
2.4. Kerületen belüli közösségi közlekedési kapcsolatok fejlesztése.....	7
2.5. A kerület közúti kapcsolatainak fejlesztése	8
2.6. Transzitforgalom csökkentése	8
2.7. A kerékpáros közlekedés infrastrukturális feltételeinek megteremtése	9
3. A rendelkezésre álló eszközzrendszer és fejlesztési környezet.....	10
4. Fejlesztések az aktuális uniós fejlesztési ciklusban (2008-2013)	12
4.1. A Rákoskeresztúr - Örs vezér tere buszkorridor	12
4.2. A kerületi autóbuszhálózat átszervezése	15
4.3. A kerületi tömegközlekedési megállók infrastrukturális helyzetének javítása	18
4.4. A vasúti megállók elérhetőségének javítása.....	21
4.5. Új vasúti megállók kiépítése	25
4.6. A kerületi kerékpárutak hálózattá alakítása, bővítése	28
4.7. Felkészülés az M0 autópályát átadásának hatásaira	33
4.8. A kerületbe a városhatáron beáramló forgalom csillapítása	35
4.9. A Keresztúri út meghosszabbítása Rákosliget felé	37
4.10. Új közúti kapcsolat: a Ferihegyi út meghosszabbítása.....	39
4.11. A vasúti átjárók különszintűsítési programjának megkezdése.....	41
4.12. A belterületi földutak szilárd burkolattal történő ellátása	44
5. Hosszútávú fejlesztések, 2014-től.....	47
5.1. A vasútvonalakban rejlő lehetőségek kiaknázása: az S-Bahn fejlesztés.....	47
5.2. Önálló kötőtpályás kapcsolat Rákosmente számára	50
5.3. A 31-es sz. főút bevezető szakaszának tehermentesítése.....	59
5.4. A vasúti átjárók különszintűsítési programjának folytatása.....	61
5.5. A Külső Keleti Körút megépítése	63
5.6. A tervezett M4-es autópálya viszonya a kerületi úthálózathoz.....	65

RÁKOSMENTE KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI AKCIÓTERVE

1. Bevezetés

Rákosmente Közlekedési Akcióterve a kerületi önkormányzat közlekedésfejlesztési prioritásainak, céljainak deklarálását, a szükséges teendők és lépések irányának kijelölését és a reális alapokon nyugvó, hosszú távra tervező közlekedés- és várospolitikai alapját jelenti. Célunk, hogy lépcsőzetes, illetve párhuzamos fejlesztésekkel a kerület áldatlan közlekedési viszonyai lényegesen javuljanak a következő években. Kerületünk alapvetően fenn kívánja tartani zöldövezeti jellegét, mivel tisztában vagyunk azzal, hogy ez Budapesten egyre nagyobb értéket képvisel. Ez a dokumentum a kerület fenntartható fejlődésének egyik kulcseleme, melyet a korábban elkészült, elsősorban helyzetelemző, a problémákat és a lehetséges megoldásokat vizsgáló tanulmányok eredményeképp létrejött intézkedési tervnek, projektgyűjteménynek szánjuk. Éppen ezért nem eltúlzottan nagyívű ábrándokat fogalmaztunk meg benne, hanem fontos, hétköznapi, de mégis évtizedes problémákra választ adó egyszerű, jól előkészíthető és kivitelezhető projekteket. A hagyományos, éves ciklusú magyar állami, illetve fővárosi és kerületi költségvetés mellett fontos az Európai Unió 7 éves költségvetési ciklusaihoz való igazodás is, hiszen napjainkban a közlekedésfejlesztés legfőbb háttérét és alapját az uniós fejlesztési támogatások jelentik.

Kerületünk közlekedésfejlesztésében új szemléletre van szükség: szakmailag megalapozott, reális tervek kellenek, különben esélyük sem marad a megvalósulásra. Az alátámasztottság, a pozitív megtérülés, az önrész biztosíthatósága, az alapos és lehető legkorábban megtörténő részletes előkészítés nélkül egy projekt sem lesz életképes. Mindehhez szükséges a főváros és az állam felé való hatékony érdekérvényesítés.

A közlekedési akcióterv projektjei révén az életminőség számottevő javulását kell elérnünk kerületünkben, annak érdekében, hogy Rákosmente végre bekapcsolódhasson egy valódi nagyvárosi közlekedési hálózatba. Ez elemi érdeke a kerületnek, Budapest városának és a környező agglomerációnak egyaránt. Szeretnénk a régió fejlődési motorjának része lenni és ehhez a magunk részéről a kezdeményező szerepet vállalva, az egyszerű kerületi önkormányzat fejlesztésekre váró szerepén messze túlmutatva hozzájárulni. Meggyőződésünk, hogy Rákosmente fejlődése csak akkor kaphat lendületet, ha a kerületben élő emberek és az őket képviselő helyi döntéshozók tudják és merik vállalni fejlesztési elképzeléseiket és akkor is tesznek azok megvalósulásáért, ha ez meghaladja közvetlen döntési és anyagi lehetőségeiket. Nem lehet elégszer hangsúlyozni: ha Rákosmente nem tudja megfogalmazni, hogy mit vár a közlekedésfejlesztéstől, akkor nem várhatja el, hogy

RÁKOSMENTE KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI AKCIÓTERVE

odafigyeljenek, komolyan vegyék problémáit. Az eddigieknél sokkal erőteljesebben és határozottabban kívánunk megjeleni elképzeléseinkkel a szakmai fórumokon, a döntéshozók felé pedig egyértelműen jelezni kívánjuk: a XVII. kerület nem várhat tovább, a fejlesztések nem tűrnek további halasztást.

2. Stratégiai célok

Stratégiai célok megfogalmazásával keretrendszert biztosítunk a fejlesztésekhez. A célok kitűzése után a korábbi tanulmányok, vizsgálatok, lakosságtól és civil szervezetektől érkező javaslatokat, magyarul a konkrét teendőket projektekbe foglaltuk, melyek külön-külön, de egyes esetekben akár együttesen is kivitelezhetőek. A magasszintű célok megfogalmazása mind helyi gyakorlati tapasztalatokon nyugszik: kijelenthető, hogy az utóbbi két évtizedben jelentős közlekedésfejlesztés nem történt, miközben a lakosság száma robbanásszerűen megnövekedett, a napi ingázók száma folyamatosan gyarapodott. Az autóval közlekedők számának növekedése nominálisan és arányait tekintve is növekvő tendenciája figyelmeztet a beavatkozás szükségességére: cél a közösségi közlekedés vonzóbbá tételével a trend lelassítása, ideális esetben megállítása illetve megfordítása.

2.1. A közösségi közlekedés versenyképességének javítása, a használók számának gyarapítása

Budapest Közlekedési Rendszerének Fejlesztési Tervéhez igazodva, a kerület fejlesztési lehetőségeit és fejlődésének fenntarthatóságát szem előtt tartva le kell szögezzük, hogy a közösségi közlekedés fejlesztése prioritást élvez a közúti közlekedés általános fejlesztéséhez képest. Kerületünknek elvi álláspontként rögzítenie kell, hogy kiemelten kezeli a napi hivatásforgalomban a közösségi közlekedést, mert a növekvő forgalommal csak az tarthatja a lépést és nem utolsósorban a személygépkocsi használatához képest a közösségi közlekedés a környezeti, gazdasági és élelhetőségi szempontból kedvezőbb, fenntarthatóbb megoldás. Stratégiai célként tűzzük ki tehát a közösségi közlekedési rendszer színvonalának általános emelését, a környezet, a minőség javítását, az eljutási idők csökkentését, az utasok elégedettségének növelését.

A közösségi közlekedés fejlesztésére koncentráló szemléletmód mellett nem hagyhatjuk figyelmen kívül a hiányzó közúti kapcsolatok miatt is nehézkes közlekedést, a balesetveszélyes és időrabló szintbeli vasúti átjárókat, a kerületen átmenő tranzitforgalmat és a Rákosmente környezetében zajló és várhatóan megvalósuló gyorsforgalmi közúti

RÁKOSMENTE KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI AKCIÓTERVE

fejlesztéseket. Éppen ezért akciótervünk a közösségi közlekedési kapcsolatok átütő színvonalemelésén túl a kerület közúti kapcsolati hálójának fejlesztésére, a fejlődő környezet és a versenyképesség jegyében történő átalakítására is hangsúlyt helyez.

2.2. A közlekedés-orientált területfejlesztés

Kerületünkben – egyedi földrajzi adottságainak köszönhetően – nagykiterjedésű beépítetlen területek vannak, melyek részben mezőgazdasági művelésűek, részben erdős területek. Rákosmente jelenlegi közlekedési infrastruktúrája – közülük kiemelve a közlekedésit – viszont a ma beépített városrészek kiszolgálására is csak korlátozottan alkalmasak. Elsődlegesen azt kell biztosítanunk, hogy a kerület létrejötte és Budapesthez csatlakozása (1950) óta létező, szinte külön életet élő egykori falvak, ma kerületszomszédok egy valódi egésszé fűződjenek. A kerület „egyesítése” érdekében tehát a kerület külső kapcsolatainak javítása mellett a belső átjárhatóság megteremtése előfeltétele minden további fejlesztésnek. Miután realitássá válik, hogy a kibővített infrastruktúra lehetővé teszi további fejlesztéseket, akkor kerülhet szóba a ma még lakatlan területek parcellázása, akár ipari zóna, vagy felsőoktatási campus esetleg újabb lakóterületek kialakítása céljából. Szerencsés esetben a közlekedési infrastruktúra-fejlesztés motorja lehet a területfejlesztés, ehhez azonban a kerület határozott és átgondolt fellépése és közreműködése szükséges.

A Helikopter úti lakópark példája mutatta, hogy a lakóterület-fejlesztések esetében sokszor nem megoldott a közösségi közlekedési szolgáltatás biztosításának feltételrendszere, ahogy a közúti kapcsolatok hiányos kialakítása is probléma lehet az új beépítésű területek esetén. Ebből tanulva kerületünk elvárja, hogy minden jelentősebb, a kerület forgalmát befolyásoló ingatlanfejlesztés esetében a tömegközlekedési kiszolgálás megoldásának költségeihez való hozzájárulást vagy ha szükséges, például megállóhelyi infrastruktúra vagy belső úthálózat kiépítését a beruházó vállalja fel. A kerületben lezajló ingatlanfejlesztések engedélyezése során szükséges a közösségi közlekedési ellátás feltételeinek megteremtése, különben ennek hiányában a személygépkocsi közlekedés marad a beköltözők, az új létesítményeket igénybe vevők egyetlen lehetősége, ez pedig az amúgy is elviselhetetlen közúti terhelés további növekedéséhez vezet.

Olyan úthálózatot és közösségi közlekedési hálózatot kell kialakítani, illetve úgy kell a meglévő rendszereket fejleszteni, hogy a ma még helyenként erősen különálló kerületszomszédok egymástól való elzártsága oldódjon és az összeköttetések javításával hatékonyan és olcsóbban

RÁKOSMENTE KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI AKCIÓTERVE

lehesse kiszolgálni területeket. Biztosítani kell, hogy az átmenőforgalom a lakóterületeken keresztül vezető mellékutakat ne vegye igénybe, hanem helyette elkerülő utakon folyjon az ilyen típusú forgalom. Ez a közlekedés-orientált fejlesztési szemlélet, mely Rákosmente jövőjét meg kell, hogy határozza. A kerület fejlesztése során mindig, a közlekedés fejlesztésétől látszólag független területfejlesztési projektek esetén is figyelembe kell venni a közlekedésfejlesztés szempontjait, ezeket érvényesíteni kell és ennek biztosítására kiszámítható és működő eljárásrendet kell kidolgozni. A magánszférából bevonható források hasznosításához és a kerületben megvalósuló fejlesztések szinergiájához a közlekedés-orientált településfejlesztés alkalmazása elengedhetetlenül szükséges.

2.3. Sugárirányú, városközponti irányú közösségi közlekedési kapcsolatok javítása

Világos képet kell alkotnunk azokról a célokról, amelyeket a közlekedésfejlesztés különböző eszközeivel el kívánunk érni a XVII. kerületben a következő években.

A közösségi közlekedés szempontjából egyértelműen a legnagyobb problémát ma a városközpont felé irányuló utazások lassúsága és kényelmetlensége okozza. Ma a XVII. kerületből a budapesti átlagnak hosszban közel duplája egy átlagos BKV-utazás hossza (12,2 kilométer), ezért a kényelem és a gyorsaság szinte bármely más kerületnél fontosabb lenne. Ennek ellenére a helyzet épp fordított: az utazási időt tekintve még a távolság által indokoltnál is rosszabb a helyzet és évről évre tovább romlik. A 2x1 sávós bevezető utakon az autóbuszok a torlódások hatásait a személygépkocsikkal együtt kénytelenek elszenvedni, a közösségi közlekedés ma lassú és versenyképtelen. A lassúság egyébként a közösségi közlekedés elégtelen utasvonzó-képességének egyik legfőbb oka: a BKV Zrt. által végzett kutatások egyértelműen alátámasztották, hogy az autósok elsöprő többsége a BKV járatok lassúságát nevezte fő indokként a személygépkocsi használata mellett. Ez azt jelenti, hogy a BKV járatainak azonnali beavatkozásokkal történő gyorsítása vonzóbbá teheti a tömegközlekedést, ezzel egy olyan folyamatot indítva el, ami hosszabb távon magával hozhatja a környezetvédelmi értékek javulását és a torlódások csökkenését.

Míg sok más városrészben az átszállásmentes belvárosi tömegközlekedési kapcsolat megteremtése jelenti az elsőszámú prioritást, addig a XVII. kerületben egyelőre a metróvonalak külső végpontjainak (Örs vezér tere, Kőbánya-Kispest) elviselhető színvonalon, kiszámítható és a forgalmi torlódásoktól mentesített autóbuszos elérése a reális rövidtávú cél. Ezzel egyidejűleg a vasúti infrastruktúra által megszabott lehetőségek kihasználása is fontos,

RÁKOSMENTE KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI AKCIÓTERVE

de hozzátesszük; az elővárosi vasútvonalak bevonása a kerület és Budapest központja között a buszhálózat fejlesztésének nem alternatívája, hanem szükséges kiegészítője.

Hosszabb távon az átszállásmentes és már a mai utasszámból következően is indokolt kötöttpályás belvárosi kapcsolat megteremtése is a kerület érdeke, az ehhez szükséges nagyberuházás azonban mindenképpen teljesen új infrastruktúra kiépítését igényli.

2.4. Kerületen belüli közösségi közlekedési kapcsolatok fejlesztése

Napjainkban a kerület központjában egy nagy kiterjedésű buszvégállomás található, mely központi átszállóhelyként funkcionál a négy égtáj felé kiinduló járatok számára. Ennek eredményeként a Férihegyi úttól keletre eső területekről a kettes vagy a hármas metró, de akár csak a városközponttól keletre fekvő területek (pl. bevásárlóközpontok) elérése csak kényszerátszállással érhető el. A rákoskeresztúri gyűjtőpontú autóbusz-hálózat fentiek melletti másik óriási hátránya, hogy kerületen belül, városrészek között jellemzően csak egy, de több esetben csak két átszállással lehet közösségi közlekedést igénybe véve eljutni. A kerület egyre több intézménye „jelenik meg” Rákoskeresztúr központjától távol; ezeknek az elérése nem megoldott, a kerületi közösségi közlekedési hálózatának fejlődése nem követte Rákosmente településszerkezetének változását.

A kerületen belüli közösségi közlekedési kapcsolatok két irányban fejlesztendők:

- Észak-dél
 - o Rákosliget és Rákoscsaba-Újtelep – Rákoskeresztúr és Rákoshegy
 - o Rákoscsaba-Újtelep – Rákoscsaba – Rákoskert
- Kelet-nyugat
 - o Rákoskeresztúr és Rákoscsaba illetve Rákoskert összekötése

Az egyéb „L” irányú közlekedési kapcsolatok fejlesztése során azok volumene miatt cél a maximum egyszeri átszállás biztosítása.

Az észak-déli irányú járatok összekötését sokáig nehezítették a kerületet lényegében három, jól elkülöníthető részre vágó vasútvonalak. A közelmúltban modernizált biztosítóberendezések, illetve a fénysorompók rövidebb zárási ideje mérsékelte a torlódásokat és lehetővé teszi, hogy a vasúti átjárók különbszintűsítése előtt a hiányzó kapcsolatok létrejöhessenek úgy, hogy egyik buszjárat se tegyen akkora kitérőt, ami elfogadhatatlan mértékű érdeksérelmet okozzon egyik vagy másik városrész lakóinak.

RÁKOSMENTE KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI AKCIÓTERVE

A kerületen belüli közösségi közlekedési kapcsolatok fejlesztése nagyrészt a buszhálózat fejlesztésének függvénye, így ezen stratégiai cél irányában már rövid távon jelentős lépéseket tehetünk.

2.5. A kerület közúti kapcsolatainak fejlesztése

A kerület közúthálózata kevésbé kiterjedtségében és az alkotott kapcsolati háló tekintetében, mint sem kapacitása miatt okoz problémákat a napi közlekedők számára. A hiányzó közúti kapcsolatok megteremtése az előttünk álló években szükséges, ugyanakkor a meglévő utak kapacitásnövelése kevésbé látszik szükségesnek és reálisnak. Ennek oka, hogy a korszerű és fenntartható közlekedésfejlesztési irányzatok, illetve a belvároshoz közeledve egyre jelentősebb torlódásokat okozó kapacitásszűkületek a lényegi mértékű kapacitásnövelést nem teszik lehetővé, illetve szükségessé. A közúthálózat fejlesztési irányai tehát ezen stratégiai cél keretében az alábbiak:

- a hiányzó fontos közúti kapcsolatok megteremtése
- a kerület átjárhatóságának javítása (elsősorban a vasúti átjárók különszintűsítése révén)
- a gyorsforgalmi úthálózat kerületünk környezetében történő fejlesztéseihez való kapcsolódás.
- a mellékútvonalak szilárd burkolattal való ellátása.

2.6. Tranzitforgalom csökkentése

Kerületünk célja, hogy körülvegye Rákosmentét egy olyan útgűrű, mely adottságai révén és az egyéb, közlekedéspolitikai kényszert jelentő intézkedéseknek köszönhetően arra ösztönzi az átmenő forgalmat, hogy elkerülje a kerület útjait. Ez vonatkozik az észak-déli és a kelet-nyugati irányra egyaránt. Ez a forgalom egyrészt az agglomeráció felé illetve felől tart, másrészt Pest belvárosából illetve köztes városrészeiről a sugárirányú autópályák illetve maga az M0 felé illetve felől, továbbá Budapesten belüli olyan észak-déli irányban, mely esetben már nem éri meg az M0 autóútra kihajtani.

A kerületünk által vizionált útgűrű megvalósítása folyamatban van: a keleti ág maga az M0 autóút. A nyugati ágra léteznek fővárosi elképzelések (Külső Keleti körút), azonban a konkrét tervek elkészítése és maga a kivitelezés még várat magára. Rákosmente elemi érdeke mind az

RÁKOSMENTE KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI AKCIÓTERVE

M0 autóút keleti szektorának minél előbbi átadása, csakúgy, mint a Külső Keleti körút tervezésének felgyorsítása.

A teherforgalom tekintetében azt kell célul kitűzni, hogy a Rákosmente és Budapest belvárosa közötti (pl. kőbányai) ipari-kereskedelmi zónákat, illetve Budapest észak- és dél-keleti zónáit ne a XVII. kerületen keresztül, vagy legalábbis ne kerületünk lakott területein keresztül ériék el.

Rákosmente élhetőségének, a lakók életminőségének javítása érdekében minimalizálni kell az átmenőforgalmat, azon belül is kiemelten a tehergépjárművek okozta zaj- és környezetterhelését.

2.7. A kerékpáros közlekedés infrastrukturális feltételeinek megteremtése

Az európai nagyvárosok fejlődésében egyre fontosabb szerepet tölt be a kerékpározás, nem csak a rekreációs és sporttevékenység, hanem a mindennapi, hivatásforgalmi közlekedési rendszer részeként. A városközponttól távolabb fekvő kerületek, így Rákosmente esetében a legfontosabb stratégiai célok a következők:

- a kerületen belüli átjárhatóság biztosítása
- a nagykapacitású, belvárosi irányú közösségi közlekedési eszközök állomásainál olyan eszközváltó pontok létesítése, ahol a kerékpár biztonságosan otthagyható (B+R parkolók)
- a jelentősebb főirányokban (pl. a városközpont felé) kerékpárút kiépítése
- a kerékpárutak hálózattá alakítása, egységes rendszerszemléletben, egymáshoz kapcsolódóan kialakított kerékpárutak létesítése.

3. A rendelkezésre álló eszközrendszer és fejlesztési környezet

A főváros önkormányzati berendezkedéséből adódóan a jelentős közlekedésfejlesztési lépések megvalósítása a kerületi önkormányzatok pénzügyi lehetőségein túlmutat és nem is tartozik azok hatáskörébe. Ennek ellenére kiemelten fontos, hogy a kerületi önkormányzatoknak legyen világos képük a közösségi és közúti közlekedési rendszerek fejlesztésére vonatkozóan, és a szubszidiaritás elvének megfelelően az érintett lakóktól jövő kezdeményezéseket kerületi álláspontként képviseljék a közlekedésfejlesztési beruházásokért felelős szervek felé.

A fent megfogalmazott elveket és stratégiai célokat alkalmazva az alábbiakban két ciklusra bontva fogalmazzuk meg Rákosmente közlekedésfejlesztési prioritásait, a közlekedésfejlesztésben a következő években elérni kívánt célokat. A közlekedésfejlesztésre fordítható források Magyarországon napjainkban jellemzően az Európai Unió fejlesztési és költségvetési ciklusaihoz igazodnak, ezért a rákosmenti közlekedési projekteket is ennek megfelelően rangsoroltuk.

A 2008 és 2013 közötti projektek finanszírozási lehetőségei a következők (ezek együttes alkalmazása is valós, sőt, kívánatos alternatíva, természetesen):

- a néhány, Rákosmentét érintő közlekedésfejlesztési célú, elfogadott uniós projekt esetében elsősorban uniós fejlesztési források, illetve állami vagy fővárosi önrész (példa: Rákoskeresztúr – Örs vezér tere buszkorridor a Közép-Magyarországi Regionális Operatív Programból, elővárosi vasúti fejlesztések a Közlekedés Operatív Programból, stb.)
- fővárosi forrásokból (példa: uniós projektek önrésze, útfelújítási programokhoz kapcsolódó fejlesztések, autóbushálózat fejlesztése, stb.)
- állami forrásokból (példa: egyes uniós projektek önrésze, MÁV saját beruházásából megvalósítható fejlesztések, stb.)
- kerületi forrásokból (szerepvállalás a projektek előkészítésében, egyes projektek megvalósításában, példa: vasúti megállóknál P+R parkoló fejlesztések és buszfordulók építése, stb.)
- magánszférából érkező forrásokból (épülő magánberuházásokhoz kapcsolódó közlekedésfejlesztési lépések megvalósításában való szerepvállalás útján)

RÁKOSMENTE KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI AKCIÓTERVE

A 2014-től kezdődő finanszírozási időszak stratégiai fejlesztési céljai, a fejlesztéspolitikai támogatások keretei jelenleg még nem ismertek, az azonban várható, hogy a klímapolitika egyik fontos részterületként a városi közlekedési rendszerek fejlesztése, a közösségi közlekedés támogatása előtérbe kerül, prioritizált fejlesztési cél lesz.

Itt említendő, hogy vidéki városaink és néhány fővárosi projekt példájából okulni kell és a 2014-től megindítandó uniós nagyprojektek szakmai vitáját és előkészítését nem 2011-ben vagy 2012-ben kell majd elkezdni. Már 2008-2009-ben meg kell kezdeni a hosszútávú tervek között szereplő fejlesztések, elsősorban a kerületet elérő kötöttpályás közlekedési eszközről szóló szakmai vitákat, lakossági egyeztetéseket. El kell készíteni a szükséges tanulmányterveket, előzetes megvalósíthatósági tanulmányokat és legfőbbképp fel kell hívnunk a szakmai és politikai döntéshozók figyelmét projektjeinkre annak érdekében, hogy a következő uniós finanszírozási ciklus tervezésekor a XVII. kerületi fejlesztések már „alapértelmezetten” benne legyenek a programtervezetben. Rákosmente szándéka, hogy az alábbiakban részletesen bemutatott közlekedésfejlesztési projektek előkészítésében részt vegyen, a tervezési és előkészítési folyamatokat elősegítse és azokban szerepet vállaljon, hogy kerületünkben uniós forrásokból történő közlekedésfejlesztések nagy számban valósulhassanak meg. Célunk önmagában megvalósítható, támogathatóságra alkalmas, önállóan is életképes projektek megfogalmazása. Jelen akcióterv éppen ezért projektszemléletben mutatja be a javasolt fejlesztéseket.

Arra nem érdemes várni, hogy a Fővárosi Önkormányzat magától megkezdje a XVII. kerület számára fontos projektek előkészítését, hiszen Budapest számtalan közlekedésfejlesztési igényének mindegyikét nem tudja kiszolgálni. Éppen ezért azt javasoljuk, hogy a középtávon megvalósításra javasolt projektek előkészítését azonnal, míg a hosszútávon javasolt projektek előkészítő tervezését már a következő években meg kell kezdeni, ebben pedig a kerületnek részt kell vennie. Rákosmente közlekedésfejlesztési céljainak eléréséhez a kerületi politika érdekérvényesítő képességének kihasználására, másrésről az előkészítési és tervezési célokra, illetve a fejlesztési projektek „marketingjére” egyaránt hangsúlyt kell helyezni.

Az alábbiakban a javasolt fejlesztési projekteket röviden bemutatva, azokhoz a várható forrásigényeket, a projektek státuszát és az érintettek, a finanszírozásban és a megvalósításban résztvevők körét is meghatároztuk.

4. Fejlesztések az aktuális uniós fejlesztési ciklusban (2008-2013)

4.1. A Rákoskeresztúr - Örs vezér tere buszkorridor

A XVII. kerületben lakóknak – az elővárosi vasútvonalak szolgáltatásait leszámítva – az egyedüli közlekedési eszköze az autóbusz, és ez legalább 2013-ig biztosan így is marad. A kerületet a belvárossal összekötő buszok nagyobb része a Pesti út – Jászberényi út/Keresztúri út – Fehér út útvonalon az Örs vezér teréig közlekedik. Ezen az útvonalon csúcsórában jelenleg 64 jármű közlekedik, tehát kevesebb mint egy perces az átlagos követési idő. Ehhez járul még óránként 15 darab autóbusz, amely szintén az Örs vezér terére érkezik a XVII. kerületből, de nem a X., hanem a XVI. kerület érintésével közlekedik. A Jászberényi úton a Kozma utcai csomópontig óránként további 20 kocsى jár.

A kerületben és az onnan bevezető utakon autóbusz forgalmi sáv a XVI. kerületi Veres Péter út egy szakaszán kívül sehol nem épült ki. A kétszer egysávos utakon csúcsidőben óriási torlódások alakulnak ki, a buszok csúcsidőben rossz esetben akár 50-70 perc alatt teszik meg az egyébként menetrend szerint 15-20 percig tartó utat. Így Budapest külvárosai közül a XVII. kerületnek van a legrosszabb a kapcsolata Budapest belvárosával, még számos budai agglomerációs településről (Budaörs, Törökbálint) is hamarabb lehet beérni a városközpontba, mint Rákosmentéről.

A probléma megoldása a kötöttpályás kapcsolat kiépültéig nem várthat magára, azonnali beavatkozás szükséges, melyet Rákosmente szorgalmazására a Fővárosi Önkormányzat is elismert. Ennek hatására a Fővárosi Közgyűlés döntött a Rákoskeresztúr – Örs vezér tere buszkorridor megépítésére vonatkozó uniós fejlesztési projekt elindításáról, és a projekt bekerült a Közép-Magyarországi Regionális Operatív Programjának fejlesztési projektjei közé is.

A beavatkozás logikája több elemből épül fel:

- A fejlesztendő tengely útjának kiválasztása (Jászberényi út)
- Autóbusz forgalmi sávok létesítése a torlódással leginkább sújtott szakaszokon
- Az autóbuszok kapacitásának az előnyben részesített vonalakra koncentrálása
- A buszsávval nem rendelkező útszakaszokon jelzőlámpa átprogramozásokkal és forgalomtechnikai beavatkozásokkal az áteresztőképesség növelése

RÁKOSMENTE KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI AKCIÓTERVE

- Összefüggő és átfogóan végiggondolt megoldások az útvonal egészén, Rákoskeresztúr központjától az Örs vezér teréig

A fejlesztés eredményei várhatóan az alábbiakban foglalhatók össze:

- a buszok menetideje a vonalon csúcsidőben átlagosan 20, extrém esetben (baleset, szélsőséges időjárás) 30-40 perccel csökkenthető.
- A BKV üzemi költségei terén jelentős megtakarítás érhető el a rövidebb fordulók miatt
- A Keresztúri úton jelentősen csökkenthető a buszok által lefoglalt útkapacitás, mert valamennyi gyorsjárat az Örs vezér tere felé a rövidebb útvonalat jelentő Jászberényi útra terelhető. A Keresztúri úton csak egy 10 percenként induló alapjárat maradna, ezzel a Keresztúri úton igen magas költséggel kiépíthető buszsáv megépítése elkerülhetővé válik.
- Az átalakítások miatt a buszok menetrendjének megbízhatósága nő, ezért lehetőség nyílik a tömegközlekedési útvonalak átalakítására, a buszhálózat átszervezésére, közvetlen kapcsolatok létesítésére az Örs vezér teréről Rákoscsaba, Rákoskert, valamint Pécel felé.

PROJEKT ADATLAP

STRATÉGIAI CÉL:	A közösségi közlekedés versenyképességének javítása, a használók számának gyarapítása. Sugárirányú, városközponti irányú közösségi közlekedési kapcsolatok javítása
KÖZVETLEN PROJEKTCÉL:	Rákosmente és Budapest belső területei közötti eljutás javítása az autóbuszjáratok előnyben részesítésével.
MEGVALÓSÍTÁS VÁRHATÓ IDEJE:	2008-2009
VÁRHATÓ PROJEKTKÖLTSÉG:	1 – 1,2 milliárd forint
FINANSZÍROZÁS FORMÁJA:	KMOP fejlesztési projekt, önrész: BKV

RÁKOSMENTE KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI AKCIÓTERVE

PROJEKT STÁTUSZA:	Előzetes megvalósíthatósági tanulmány elkészült (2007) megvalósíthatósági tanulmány készítés alatt (várható bef.: 2008 eleje), további tervezési feladatokat a BKV Zrt. végzi, ahogy a beruházó is várhatóan a BKV lesz. A projekt végső jóváhagyása kormánydöntés függvénye.
PROJEKTGAZDA:	BKV Zrt., Fővárosi Önkormányzat
TOVÁBBI RÉSZT VEVŐ FELEK:	XVII. kerületi Önkormányzat, X. kerületi Önkormányzat, MÁV Zrt. (ingatlanok átadása miatt)
A KERÜLET FELADATA:	A projektben a kerület érdekeinek, szakmai szempontjainak érvényesítése, engedélyeztetésben való közreműködés.

4.2. A kerületi autóbushálózat átszervezése

A XVII. kerület új buszhálózatát a következő öt alapelv mentén célszerű felépíteni, annak érdekében, hogy a kijelölt stratégiai céloknak megfeleljen:

- Közvetlen kapcsolat a kerület minden pontjáról legalább az egyik metróvonal végállomásához és viszont:
 - Rákoskert – Rákoskeresztúr – Örs vezér tere (teljes üzemidőben, 97-es, 297-es és Rákoskert-buszok bevonásával)
 - (Pécel -) Rákoscsaba – Rákoskeresztúr – Örs vezér tere (új járat, a 69-es, 161-es és 162-es járatok bevonásával)
 - Rákoscsaba – Rákoskeresztúr – Kőbánya-Kispest (új járat, a 161-es, 162-es és Keresztúr-busz járatok bevonásával)
 - Rákosliget és Rákoscsaba-Újtelep nagyobb lefedettséggel – Örs vezér tere (létező 176-os gyorsjárat útvonalmódosításával)
 - Madárdomb – Örs vezér tere (új gyorsjárat)
- Autóbuszos ráhordás megszervezése az elérhető kerületi vasútállomásokra a vonatokhoz történő menetrendi csatlakozásokkal
 - Rákoscsaba és Rákoskert megállóhelyek között, egyúttal a kerületen belüli észak-déli utazási irány javításával
- Kerületen belüli, észak-déli kapcsolatok javítása
 - Rákoshegy – Rákoskeresztúr – Rákosliget – Rákoscsaba-Újtelep összeköttetésének javítása a 80-as és 198-as járatok egyesítésével, betéréssel a Madárdomb felé
- Körforgalmi járatok esetén racionalizálás
 - Rákoskert: egyirányú bejárás elégséges a bejárt hurok kis mérete miatt
 - Rákoscsaba (Zrínyi utca): egyik irányban Örs vezér tere, másik irányban Kőbánya-Kispest elérése
 - Rákosliget – Rákoscsaba-Újtelep: 176gy (új számán 176E) ráfordítása a 198-as útvonalára, biztosítva a nagyobb területi lefedettséget
- Hiányzó kerületközponti kapcsolat biztosítása
 - Madárdomb
 - Helikopter lakópark

RÁKOSMENTE KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI AKCIÓTERVE

A változtatás eredményeképpen a mainál jóval hosszabb viszonylatok jöhetnek létre, amelyek többsége a külső végállomások hiányában körforgalomban kell, hogy végződjön.

A beavatkozás hatására a rákoskeresztúri buszvégállomás területének mintegy 50%-a felszabadul, melyet kerületünk az új városközponti beruházás keretében fel kíván használni.

A hosszú járatok minden nap, a nap minden szakában azonos útvonalon és végállomásokkal kell, hogy üzemeljenek, mert egy részlegesen bevezetett félmegoldás a bonyolultságával a minőség rovására mehet és elriasztja az utasokat a közösségi közlekedés használatától.

A hosszabb járatokon legalább részleges alacsonypadlós üzem bevezetése azért indokolt, mert relatíve kis járműszámmal a legnagyobb területi lefedettség így adható meg.

PROJEKT ADATLAP

STRATÉGIAI CÉL:	A közösségi közlekedés versenyképességének javítása, a használók számának gyarapítása. Sugárirányú, városközponti irányú közösségi közlekedési kapcsolatok javítása Kerületen belüli közösségi közlekedési kapcsolatok javítása.
KÖZVETLEN PROJEKTCÉL:	Az igényekhez igazodó új autóbushálózat kialakítása, figyelembe véve a kerületen belüli kapcsolatok fejlesztését és az átszállások számának radikális csökkentését.
MEGVALÓSÍTÁS VÁRHATÓ IDEJE:	2008-2009
VÁRHATÓ PROJEKTKÖLTSÉG:	a bevezetési költségek miatt max. 50 millió Ft
FINANSZÍROZÁS FORMÁJA:	BKV, esetleg egyes megállóépítések esetén a XVII. kerületi Önkormányzat

RÁKOSMENTE KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI AKCIÓTERVE

PROJEKT STÁTUSZA:	Előkészítő tanulmányok készültek (BKV, VEKE), a pontos menetrendi paraméterek és a bevezetés részleteinek meghatározása fővárosi szakpolitikai döntés függvénye, de az elvi támogatás adott.
PROJEKTGAZDA:	BKV Zrt., Fővárosi Önkormányzat
TOVÁBBI RÉSZT VEVŐ FELEK:	XVII. kerületi Önkormányzat
A KERÜLET FELADATA:	A projektben a kerület érdekeinek, szakmai szempontjainak érvényesítése, a megvalósításban való közreműködés, a Fővárosi Önkormányzatnál a végső döntéselőkészítés, illetve a döntés meghozatala során a kerületi érdekek képviselése.

4.3. A kerületi tömegközlekedési megállók infrastrukturális helyzetének javítása

A közösségi közlekedés színvonalát erősen befolyásoló tényező a megállóhelyek megközelíthetőségének színvonala és a várakozás helyének minősége, az időjárás viszontagságaitól való védelem és az utastájékoztatás biztosíthatósága. Míg például a járműpark tekintetében egy kerületi önkormányzat ráhatási képessége igen korlátozott a közlekedési társaságokra, a megállóhelyi infrastruktúra fejlesztésében kerületünk tud és kíván szerepet vállalni, részben kezdeményezőként, részben a megvalósítás partnereként.

Autóbusz megállóhelyek

A meglevő buszmegállók peronjainak üzemeltetése, karbantartása a BKV Zrt. feladata, míg a szolgáltatásfejlesztéshez kapcsolódóan újak építése fővárosi hatáskör, bár utóbbi jobbra a helyi önkormányzatokra hárul. Mivel a kerületben összefüggő területeken, elsősorban a kertvárosi részeken gyakoriak az áldatlan állapotok, ezért az alábbi két területre kell összpontosítani az infrastrukturális körülmények javítását:

- Hiányzó megállói járdakapcsolatok kiépítése
- Hiányzó esőbeállók telepítése

A járdakapcsolatok javítása érdekében Rákosmente kiterjeszti kerületi járdaprogramját úgy, hogy a felmérés után integrálja a programba a hiányzó járdakapcsolatok kivitelezését.

Az esőbeállók telepítését a BKV megállóiban az Intermédia Kft. végzi egész Budapest területén. A rendelkezésre álló adatok alapján megállapítható, hogy a XVII. kerületben nem koncepcionális módon kerültek kihelyezésre beállók, ugyanis vannak kifejezetten kevés beállóval rendelkező városrészek (Rákoscsaba-Újtelep), és akad szinte teljesen lefedett városrész is (Rákoskeresztúr). Nagyságrendileg 50 új esőbeálló telepítése szükséges a forgalmasabb megállóhelyek lefedéséhez. Az előzetes felmérés alapján a prioritási sorrend:

1. Legkevésbé lefedett városrészekben a belváros, illetve a kerületközpont felé menő busz megállói (Rákoscsaba-Újtelep, Rákosliget, Rákoshegy), mivel ott jelentkeznek inkább várakozó utasok
2. Jól lefedett városrészekben a belváros illetve a kerületközpont felé menő busz megállói (elsősorban Rákoskert, Rákoscsaba, de Rákoskeresztúr bizonyos területei is)
3. Legkevésbé lefedett városrészekben a külső végállomások felé menő busz megállói

RÁKOSMENTE KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI AKCIÓTERVE

4. Jól lefedett városrészekben a külső végállomások felé menő busz megállói
5. További hiányzó helyszínek

A fővárosi útfelújítási programban érintett útfelújításoknál a tervekbe betekintve a kerület a megállóperonok felújításának körülményeit véleményezve (pl. megállóperon-hossz, kialakítás, öböl kialakításának lehetősége, bazaltbeton burkolat alkalmazása, esőbeálló stb.) érhet el a projekten kívül is eredményeket.

Az új buszhálózat kialakítása együtt jár a csuklós buszok megjelenésével olyan területeken, ahol eddig nem jártak, ennek az infrastrukturális biztosítása (megállóperon-hosszabbítás) a BKV feladata.

A kialakítandó új autóbusz járáshálózat bevezetéséhez kapcsolódóan egyes helyszíneken (pl. Széchenyi utca, Szent Imre herceg útja) új megállóhelyek kiépítésére van szükség. Amennyiben a hálózatfejlesztést nagyban előmozdítja, hogy kerületünk önkormányzati beruházásban egyes peronokat saját beruházásban épít ki, akkor erre készek vagyunk, egyeztetve a Fővárossal, illetve a BKV-val.

Vasúti megállóhelyek és vasútállomások

Kerületünk minden vasúti megállóhelyén, illetve a rákoshegyi állomáson egyaránt szükséges:

- a járdakapcsolatok, gyalogskapcsolatok, kerékpárral történő megközelítés biztosítása, az akadálymentesítésre is tekintettel
- az időjárás viszonyosságaitól az utasokat megóvó várók telepítése
- dinamikus utastájékoztató rendszer kiépítése annak érdekében, hogy a központilag vezérelt kijelzőkön a nap minden szakában aktuális információ álljon az utasok rendelkezésére.

PROJEKT ADATLAP

STRATÉGIAI CÉL:	A közösségi közlekedés versenyképességének javítása, a használók számának gyarapítása.
KÖZVETLEN PROJEKTCÉL:	A megállóhelyi infrastruktúra fejlesztése a BKV és a MÁV kerületi megállóhelyein.

RÁKOSMENTE KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI AKCIÓTERVE

MEGVALÓSÍTÁS VÁRHATÓ IDEJE:	2008-2009
VÁRHATÓ PROJEKTKÖLTSÉG:	BKV esetében: max. 50 millió forint, MÁV esetében: max. 20 millió forint
FINANSZÍROZÁS FORMÁJA:	közlekedési társaságok saját finanszírozása, illetve érdekelt magánbefektetők (reklámfelületekkel felszerelt megállóhelyi várak telepítése kapcsán)
PROJEKT STÁTUSZA:	Az érintett közlekedési társaságokkal a kapcsolatfelvétel megtörtént, a VEKE-tanulmány a helyzetről képet alkotott, a részletes végrehajtási terv elkészítése a szolgáltatókkal szorosan együttműködve 2008 tavaszáig szükséges.
PROJEKTGAZDA:	BKV Zrt., MÁV Zrt.
TOVÁBBI RÉSZT VEVŐ FELEK:	XVII. kerületi önkormányzat, Fővárosi Önkormányzat, BKSZ
A KERÜLET FELADATA:	A kerületi érdekek érvényesítése, a projekt előremozdítása, a szolgáltatók felé történő folyamatos problémafelvetés és javaslattétel, ha szükséges, az előkészítésben való aktív közreműködés.

4.4. A vasúti megállók elérhetőségének javítása

A kerületben elhelyezkedő vasúti megállók elérhetőségének javítása kulcsfontosságú ahhoz, hogy a vasútvonalak mentén fekvő területekről a közösségi közlekedést választók száma növekedjen, a vasútvonalak mai szolgáltatási szintjük mellett a lehető legtöbb kerületi utas átcsabítására alkalmasak legyenek. Az elérhetőség javítása a következő kritériumoknak megfelelő beavatkozásokat jelenti:

- a buszhálózattal való kapcsolat biztosítása, ahol ennek infrastrukturális feltételei hiányoznak, ennek megteremtése
- a személygépkocsival érkezők számára P+R parkoló létesítése
- a kerékpárral érkezők számára B+R parkoló létesítése
- a gyalogosan érkezők számára a járdakapcsolatok biztosítása.

A fenti elveknek megfelelően a kerület az elmúlt hónapokban megfogalmazta fejlesztési igényeit a Rákosmentén elhelyezkedő vasútállomásokra vonatkozóan, melyek fejlesztésének aktuális állását és további teendőit az alábbiakban ismertetjük.

Rákoskert és Rákoscsaba

A rákoscsabai és rákoskerti vasúti megállók környezetében a leendő ráhordó buszjáratok számára szükséges buszforduló, illetve kulturált színvonalú megállóperon, esőbeálló és a vasúti megállókhoz vezető szilárd burkolatú járda és közvilágítás, továbbá megfelelő kapacitású P+R parkoló kiépítése, melynek tervei készen állnak, megrendelője a BKSZ Kht. volt, 2007 végén az engedélyeztetési eljárást kezdjük meg. A gyaloglási távolság minimalizálása érdekében a buszmegállót a lehető legközelebb kell helyezni a vasúti megállóhoz.

A megállóhelyek engedélyeztetését követően a buszfordulók és a P+R, illetve B+R parkolók létesítése várhatóan uniós források bevonásával történik.

Rákosliget

Kerületünk beruházásában 2007 novemberében P+R parkoló kivitelezése kezdődött meg a megálló északi oldalán, így a rákosligetiek rendezett körülmények között történő parkolása a megállóhely közvetlen környezetében elért célnak tekinthető. A megállóhely tömegközlekedési kiszolgálása kielégítő.

RÁKOSMENTE KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI AKCIÓTERVE

Rákoshegy

Az állomás dedikált P+R parkolóval nem rendelkezik, itt célszerű kerületi beruházásban ilyen létesítmény kiépítése; a tömegközlekedési kiszolgálás színvonala Rákoshegy felől megfelelőnek tekinthető az adott körülményekhez képest. A P+R parkoló tervezetése és az előkészítés megkezdése a 2008. év egyik fontos feladata.

Az állomás Rákoskeresztúr felől aluljárón át megközelíthető, azonban annak állapota nem kielégítő. A biztonság fokozása érdekében elsősorban a környék és maga az aluljáró vandálbiztos közvilágítását kell megoldani. Vizsgálandó, hogy az aluljáró ezen oldalán kialakítható-e P+R parkoló.

Rákoscsaba-Újtelep

A Szent Imre herceg út és a vasúti vágányok határolta területen P+R parkoló kerül kiépítésre. Rákosmente a tervezési feladatok finanszírozását magára vállalta, a tervek elkészültek, jelenleg engedélyeztetésük zajlik, a kivitelezés pedig várhatóan megindulhat 2008. év folyamán.

A megállóhely tömegközlekedési kapcsolata Rákoscsaba-Újteleppel jelenleg csak egyirányú a speciális településszerkezet adottságai miatt. Ezen részben lehet segíteni a fentebb ismertetett buszhálózat-átszervezéssel (176E útvonal-módosítása), kétirányúvá téve és leegyszerűsítve a megállóhely elérését, legalábbis munkanapokon csúcsidőben.

PROJEKT ADATLAP

STRATÉGIAI CÉL:	A közösségi közlekedés versenyképességének javítása, a használók számának gyarapítása. Sugárirányú, városközponti irányú közösségi közlekedési kapcsolatok javítása A kerékpáros közlekedés infrastrukturális feltételeinek megteremtése.
KÖZVETLEN PROJEKTCÉL:	A MÁV-megállók elérhetőségének javítása, a tömegközlekedési infrastruktúra és a P+R, B+R parkolók kiépítése.
MEGVALÓSÍTÁS VÁRHATÓ IDEJE:	2008-2009

RÁKOSMENTE KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI AKCIÓTERVE

VÁRHATÓ PROJEKTKÖLTSÉG:	összesen kb. 200 millió forint
FINANSZÍROZÁS FORMÁJA:	KMOP pályázati fejlesztési projekt (önrész: Fővárosi Önkormányzat), illetve kerületi saját beruházás
PROJEKT STÁTUSZA:	Rákosliget: P+R parkoló kivitelezése 2007 végéig megvalósul. Rákoskert, Rákoscsaba: P+R parkoló és autóbuszforduló engedélyezési terve lezárás alatt, a projekt megvalósítása várhatóan fővárosi pályázatként, KMOP forrásokból valósul meg. A beruházó és a projektgazda 2007 őszétől a Főváros parkolási cége, a Parking. Rákoscsaba-Újtelep: P+R parkoló tervezetése saját forrásból, megvalósítás a Fővárossal együttműködve, várhatóan pályázati úton, a Rákoscsabánál és Rákoskertenél is alkalmazandó módon. Rákoshegy: a pontos fejlesztési igény megfogalmazás alatt, illetve különböző tulajdoni kérdések függvénye, várható megvalósítás pályázati forrásokból, a Fővárosi Önkormányzattal együttműködve.
PROJEKTGAZDA:	Rákosliget esetében: XVII. kerület Önkormányzata Rákoskert és Rákoscsaba esetében: Parking Kft. Rákoscsaba-Újtelep esetében: jelenleg XVII. ker. Önk., később várhatóan Parking Kft. Rákoshegy esetében: Parking Kft.
TOVÁBBI RÉSZT VEVŐ FELEK:	BKSZ, BKV Zrt., MÁV Zrt., Fővárosi Önkormányzat

RÁKOSMENTE KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI AKCIÓTERVE

A KERÜLET FELADATA:	Rákosliget esetében: használatba vétel, későbbiekben az üzemeltetés esetleges átadása a Parking számára. Rákoscsaba és Rákoskert esetében: a pályázat benyújtásában való közreműködés, a kerület szakmai szempontjainak érvényesítése, a megvalósítás elősegítése. Rákoscsaba-Újtelep esetében: a terveztetés befejezése, a Parking Kft-vel együttműködve a pályázati forrásokból történő mihamarabbi megvalósítás elősegítése. Rákoshegy esetében: tulajdonviszonyi kérdések rendezésében való közreműködés, ennek tükrében fejlesztési igény pontos megfogalmazása, pályázati úton való megvalósítás elősegítése
----------------------------	--

4.5. Új vasúti megállók kiépítése

A már meglévő vasúti megállók helyek infrastruktúrájának és elérhetőségének javítása mellett szükséges új, vasúti megállókkal nem ellátott területek bevonása is a vasúti közlekedésbe. Rákosmentén két ilyen különösen ellátatlan, a vasút mentén, de a legközelebbi megállótól messze fekvő, az elmúlt évtizedekben benépesült terület van: a Madárdomb – Akadémia-Újtelep – Helikopter lakópark környéke, illetve a legnagyobb népsűrűséggel rendelkező Rákoskeresztúr.

Akadémia-újtelep – Madárdomb - Helikopter Lakópark megállóhely

Három kerületrészt, a Madárdomb, az Akadémia-Újtelep és a Helikopter lakópark által alkotott terület középpontjában elhelyezendő új vasúti megállóhely megépülése esetén mindhárom kerületrészt lakói számára megnyílna a vonattal történő belvárosba jutás lehetősége. A vasúti megállónál P+R, illetve B+R parkoló kialakítandó, de fontos egy olyan autóbusszforduló kiépítése is, melyen mind az Akadémia-Újtelepről, mind a Madárdomb felől beérkező autóbussz vissza tud fordulni. A megálló túlsó oldalán, a Helikopter úton közlekedő buszjárat betérésének lehetősége szintén biztosítandó. A megállóhely peronjait úgy célszerű kialakítani, hogy a busszal érkezőknek legyen a legkényelmesebb és legrövidebb a rágyaloglás – szélső peron esetén szintbeli buszmegálló erre a megoldás.

Fontos elv, hogy ne keresztezzék a síneket szintben a ráhordó buszok, főleg ne a vasúti megállóhely közelében, ezért szintbeli közúti átkelőhely kiépítését nem javasoljuk a térségben. Az Akadémia-Újtelep dél-keleti sarka és az újszászi vasútvonal találkozásánál a néhány éve megszüntetett aluljáró gyalogos- és kerékpáros forgalomra alkalmas újrainvitása azonban szükséges. Rákosmente önkormányzata az átjáró újrainvitása esetén biztosítana szilárd burkolatú eljutást az alagút mindkét oldalán a gyalogosoknak és a kerékpárosoknak egyaránt.

Rákoskeresztúr megállóhely

A régi Rákoskeresztúr megállóhely (Cinkotai út keresztezésénél) évek óta zárva van, vonat nem áll meg ott; Rákos állomástól kelet felé a legközelebbi megálló Rákosliget. Rákoskeresztúr térségében nincs megállóhely, pedig a kerület legsűrűbben lakott övezetei (lakótelepek) is ebben a városrészben találhatóak, így a környék vasúti ellátottságának biztosítása indokolt. A ráhordás tekintetében célszerű az autóbusszjáratok átszervezése úgy,

RÁKOSMENTE KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI AKCIÓTERVE

hogy az Újlak utcai lakótelep felől legyen ráhordó járat az új megállóra, emellett P+R parkoló kiépítése is szükséges.

PROJEKT ADATLAP

STRATÉGIAI CÉL:	A közösségi közlekedés versenyképességének javítása, a használók számának gyarapítása. Közlekedés-orientált területfejlesztés. Sugárirányú, városközponti irányú közösségi közlekedési kapcsolatok javítása
KÖZVETLEN PROJEKTCÉL:	Egy-egy új vasúti megállóhelyek kiépítése a kerület mindkét vasútvonalán, a sűrűn lakott, de vasúti megállóhelyekkel nem kiszolgált területeken.
MEGVALÓSÍTÁS VÁRHATÓ IDEJE:	2009-2011, előkészítettség függvényében
VÁRHATÓ PROJEKTKÖLTSÉG:	kb. 300 millió forint (jelentősen változhat az előkészítés és a részletesebb tervezés során!)
FINANSZÍROZÁS FORMÁJA:	nem eldöntött, várhatóan KözOP elővárosi vasút fejlesztési projekt, vagy esetleg MÁV saját beruházás
PROJEKT STÁTUSZA:	Kerületi igényt megfogalmazó előzetes vizsgálat elkészült, előzetes egyeztetések a vasúttársaság vezetőivel megtörténtek. Előzetes megvalósíthatósági tanulmány még nem készült, a projektnek hivatalos támogatása jelenleg nincs.
PROJEKTGAZDA:	MÁV Zrt. (a későbbiekben várhatóan NIF Zrt.)
TOVÁBBI RÉSZT VEVŐ FELEK:	XVII. kerületi önkormányzat, BKV Zrt., BKSZ

RÁKOSMENTE KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI AKCIÓTERVE

A KERÜLET FELADATA:	A projekt elindítása, az érdekelt felek bevonása, az előkészítési munkák elindítása és felgyorsítása, ha kell, az ezekben történő szerepvállalás. A MÁV-val, a NIF-fel és a BKSZ-szel együttműködve a KözOP-ból megvalósítandó elővárosi vasúti fejlesztési programban történő szerepeltetés érdekében a felekkel történő egyeztetés, a kerület érdekeinek képviselése. A projekt szakmai támogatásának megteremtése, a Budapest Közlekedési Rendszerének Fejlesztési Terve felülvizsgálata során a projekt hivatalos fővárosi tervekben való szerepeltetése.
---------------------	--

4.6. A kerületi kerékpárutak hálózattá alakítása, bővítése

Jelenleg a kerületben mintegy 3 kilométer kerékpárút található, melynek döntő hányada a 2006-ban megkezdődött közúthálózat-felújítás során került kialakításra. Mivel a kerékpárút-építések az útfelújítások nyomvonalát követték, azok nem alkotnak egybefüggő hálózatot, hanem az alábbi szakaszokra bomlanak a Pesti út, a Bakancsos utca és a Cinkotai út mentén:

- Lőrinci út és az Aranylúd utca között (gyalogos és kerékpárút)
- Újlak utca és a Cinkotai út között
- Bökényföldi út és a Gyöngytyúk utca között
- Kucorgó tér és a Bodonyi utca között

E szakaszok kialakításukban megfelelnek a kerékpárutakkal szemben támasztott követelményeknek, azonban hivatásforgalmi szerepüket csak a szakaszok összekapcsolása után nyerhetik el.

A Rákos-patak mentén jelenleg kijelölt kerékpár-útvonal található, ami csak a kerékpárosok részére történő ajánlásnak tekinthető, mivel kiépített kerékpárút a patak mentén nem található.

A kerékpárút-hálózat létrejötte az alábbi fejlesztési célok megvalósításával történhet:

Hivatásforgalmi kerékpárút a Pesti út mentén

Kerületünk közlekedési csomópontja és legfrekvenciáltabb célállomása a Pesti út és a Ferihegyi út kereszteződése, illetve annak közvetlen környezete. E terület kerékpáros megközelítésére és a kerületet érintő kelet-nyugati irányú kerékpáros tranzitforgalom lebonyolítására a Pesti út teljes szakaszán kialakítandó elsősorban hivatásforgalmi célú kerékpárút biztosít lehetőséget.

A Pesti út burkolatát a X.-XVII. kerület határán elhelyezkedő nyugati belépőtől, az 501. utcától a Ferihegyi útig a Fővárosi Önkormányzat 2008-ban felújítja, melynek keretében a kerékpárút is kiépítésre kerül.

A Ferihegyi úttól a Kucorgó térig, illetve a Bodonyi utcától a keleti kerülethatárig a XVII. kerületi önkormányzat a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium által, kerékpárutak építésének és tervezésének támogatására kiírt 2007. évi pályázaton nyert, így 2008 tavaszán az említett szakaszokra vonatkozóan engedélyes tervek állnak majd rendelkezésre. A tervek

RÁKOSMENTE KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI AKCIÓTERVE

alapján a kerékpárút megépítését - jövőbeli egyeztetések eredményétől függően - várhatóan a terület tulajdonosa, a Fővárosi Önkormányzat végzi.

A fent említett beruházások megvalósításával a Pesti út teljes kerületi szakasza mentén biztonságos közlekedésre alkalmas kerékpárút jön létre, melyhez csatlakozik a már meglévő, az Újlak utcát a Cinkotai úttal összekötő kerékpárút-szakasz.

Turisztikai célú kerékpárút a Rákos-patak mentén

A Rákos-patak revitalizációja, illetve a partján megépítendő kerékpárút és sétány régóta célja kerületünknek. A XVII. kerületi Önkormányzat a Rákos-patak mentén, a Rákoscsaba utca és a Cinkotai út közötti szakaszon 3,6 méter burkolatszélességű elválasztott, közös gyalog- és kerékpárút létesítésének projektjével vesz részt a Közép-Magyarországi Operatív Program Kerékpárutak fejlesztésére kiírt pályázatán. A Rákos-patak menti kerékpárutat össze kívánjuk kötni a Pesti úti kerékpárúttal, ezért pályázatunk része a Cinkotai úton – annak egy 150 méter hosszúságú szakaszán - 2,7 méter szélességű osztatlan gyalog- és kerékpárút építése, amely a Pesti útba torkollik.

A pályázat elnyerése esetén megvalósuló kerékpárút modellként szolgálna a Rákos-patakkal érintett többi kerület számára is. Turisztikai és rekreációs szempontból indokolt a Rákos-patak mentén a későbbiek folyamán a teljes kerületi szakasz kiépítése, mely csak külső forrásból, és területvásárlás útján lehetséges.

Észak-déli irányú kerékpárút elképzelések

Észak-dél irányban két párhuzamos kerékpárút megvalósulásával a vasútállomások is bekapcsolódnának Rákosmente kerékpárhálózatába. Azonban e vonalak kialakítására csak az adott területet érintő teljes közútfelület rekonstrukciója esetén van lehetőség a rendelkezésre álló hely szűkössége miatt.

Az első szakasz a Rákoshegy vasútállomás és a Rákosliget vasútállomás között teremtené kerékpáros kapcsolatot a Férihegyi út mentén. A tervezett nyomvonal áthalad a XVII. kerület központján, a Férihegyi út – Pesti út kereszteződésén, továbbá keresztezi a Rákos-patakot..

A második nyomvonal a Zrínyi utcát követi a rákoskerti vasútállomástól indulva, majd a Zrínyi utca végén a Rákoscsaba utcába torkollva éri el a rákoscsabai vasútállomást, mely a kerékpárút egy közbenső állomásaként szerepel a tervben. A nyomvonal északi része a Naplás úton halad tovább egészen a Naplás-tóig, mely már a XVI. kerületben található. Ez az alapvetően hivatásforgalmi kerékpárút egyben turisztikai célokat is szolgál, hiszen Budapest

RÁKOSMENTE KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI AKCIÓTERVE

egyetlen mocsarát, a rákoskerti vasútállomás szomszédságában elhelyezkedő Merzse mocsarat köti össze a Naplás-tóval.

PROJEKT ADATLAP (RÁKOS-PATAK MENTI KERÉKPÁRÚT)

STRATÉGIAI CÉL:	A kerékpáros közlekedés infrastrukturális feltételeinek megteremtése.
KÖZVETLEN PROJEKTCÉL:	Turisztikai és rekreációs célú kerékpárút létesítése a Rákos-patak mentén, a Rákoscsaba utca és a Cinkotai út között, továbbá a Cinkotai út Rákos-patak - Pesti út közötti szakaszán.
MEGVALÓSÍTÁS VÁRHATÓ IDEJE:	2008-2009
VÁRHATÓ PROJEKTKÖLTSÉG:	310 MFt
FINANSZÍROZÁS FORMÁJA:	KMOP-2007-2.1.2 pályázat 80% XVII. kerületi Önkormányzat 20%
PROJEKT STÁTUSZA:	A pályázat beadásra került, elbírálás 2008 elején.
PROJEKTGAZDA:	XVII. kerületi Önkormányzat
TOVÁBBI RÉSZT VEVŐ FELEK:	Fővárosi Önkormányzat
A KERÜLET FELADATA:	A projekt menedzselése, önrész biztosítása.

RÁKOSMENTE KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI AKCIÓTERVE

PROJEKT ADATLAP (KERÉKPÁRÚT A PESTI ÚT HIÁNYZÓ SZAKASZAIN)

STRATÉGIAI CÉL:	A kerékpáros közlekedés infrastrukturális feltételeinek megteremtése.
KÖZVETLEN PROJEKTCÉL:	A Pesti út mentén a Férihegyi úttól a Kucorgó térig, illetve a Bodonyi utcától a kerülethatárig kerékpárút kialakítása
MEGVALÓSÍTÁS VÁRHATÓ IDEJE:	2009-2011
VÁRHATÓ PROJEKTKÖLTSÉG:	400 MFt
FINANSZÍROZÁS FORMÁJA:	XVII. kerületi Önkormányzat és Fővárosi Önkormányzat, esetleg uniós források bevonásával
PROJEKT STÁTUSZA:	A terveztetés kerületi és GKM pályázati források (50-50%) felhasználásával 2008-ban megtörténik. A kivitelezés újabb GKM pályázati forrás, esetleg fővárosi támogatás függvénye.
PROJEKTGAZDA:	XVII. kerületi Önkormányzat
TOVÁBBI RÉSZT VEVŐ FELEK:	Fővárosi Önkormányzat
A KERÜLET FELADATA:	A projekt menedzselése, önrész biztosítása. Megállapodás a Fővárosi Önkormányzattal a kivitelezés finanszírozására vonatkozóan.

RÁKOSMENTE KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI AKCIÓTERVE

PROJEKT ADATLAP (ÉSZAK-DÉL IRÁNYÚ KERÉKPÁRUTAK)

STRATÉGIAI CÉL:	A kerékpáros közlekedés infrastrukturális feltételeinek megteremtése. A közösségi közlekedés versenyképességének javítása, a használók számának gyarapítása.
KÖZVETLEN PROJEKTCÉL:	Kerékpárút létrehozása a Ferihegyi út mentén (a rákosligeti és a rákoshegyi vasútállomások között), illetve a Zrínyi út, a Rákoscaba utca és a Naplás út mentén (a rákoskerti és rákoscsabai vasútállomás, illetve a Merzse-mocsár és a Naplás-tó között)
MEGVALÓSÍTÁS VÁRHATÓ IDEJE:	2012-2013
VÁRHATÓ PROJEKTKÖLTSÉG:	585 MFt
FINANSZÍROZÁS FORMÁJA:	Pályázati forrás, XVII. kerületi Önkormányzat, Fővárosi Önkormányzat
PROJEKT STÁTUSZA:	Az útvonal felmérése, véleményeztetése. Csak az érintett utak rekonstrukciójával egybekötve lehetséges a kivitelezés
PROJEKTGAZDA:	Fővárosi Önkormányzat, XVII. kerületi Önkormányzat
TOVÁBBI RÉSZT VEVŐ FELEK:	MÁV Zrt. és Parking Kft. a B+R-ekhez való kapcsolódás miatt.
A KERÜLET FELADATA:	A projektben a kerület érdekeinek, szakmai szempontjainak érvényesítése, az előkészítésben és a projekt elfogadtatásában aktív közreműködés.

4.7. Felkészülés az M0 autóút átadásának hatásaira

Az M0 autóút keleti szektorának megépülésével a teherforgalom és az egyéb észak-déli tranzitforgalom jelentős átrendeződése várható a kerületben. Várhatóan egyetlen ütemben fogják forgalomba helyezni 2008-ban az M0 2x2 sávós autóút keleti szektorának egészét. Ekkor a teherforgalom számára kijelölt útvonal a Hungária körút helyett az M0 útgyűrű lesz.

Az új gyűrűirányú útvonal megjelenésével a Hungária körúti torlódások jelentősen csökkenni fognak, ami szintén azt eredményezi, hogy jelentősen csökkenni fog a kerületet érintő észak-déli irányú teherforgalom.

A tranzitútvonal M0 autóútra történő áthelyezésével a kelet-nyugat irányú teherforgalom is jelentősen enyhülni fog azáltal, hogy a Pest megyei településekről érkező teherforgalom a jelenlegi töredékére fog visszaesni.

A kerületben új terhelésként azonban számítani kell azon teherforgalom megjelenésére, amely a X. kerület ipari, kereskedelmi létesítményeiből az M0 körgyűrű felé irányul és eddig a Hungária körút felé közlekedett.

Az autóút átadására kell időzíteni a kerületi utakat sújtó tranzit (teher)forgalom szigorú korlátozását, azaz kitiltását az alábbi utakon:

- Lőrinci út
- Baross utca
- Táncsics Mihály utca – Bakancsos utca
- Zrínyi utca
- Czeglédi Mihály utca
- Tarcsai út

PROJEKT ADATLAP

STRATÉGIAI CÉL:	Közlekedés-orientált területfejlesztés. Tranzitforgalom csökkentése
KÖZVETLEN PROJEKTCÉL:	A kerületen átviramló tranzitforgalom csökkentése, a

RÁKOSMENTE KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI AKCIÓTERVE

	lakóterületek élhetőségének javítása, az autóút környezetében létesülő fejlesztési zóna közlekedési kiszolgálására való felkészülés.
MEGVALÓSÍTÁS VÁRHATÓ IDEJE:	2008
VÁRHATÓ PROJEKTKÖLTSÉG:	várhatóan 10 millió forint alatt (táblák költsége)
FINANSZÍROZÁS FORMÁJA:	Fővárosi Önkormányzat
PROJEKT STÁTUSZA:	Az intézkedések az M0 átadására előkészítendőek, az előkészítés még nem kezdődött el.
PROJEKTGAZDA:	Fővárosi Önkormányzat, XVII. kerületi Önkormányzat
TOVÁBBI RÉSZT VEVŐ FELEK:	NIF Zrt.
A KERÜLET FELADATA:	Az előkészítési folyamat megkezdése, a Fővárosnál a szükséges intézkedések kezdeményezése.

4.8. A kerületbe a városhatáron beáramló forgalom csillapítása

Az M0 autópályát keleti szektorának átadásához kapcsolódó, a tranzit teherforgalmat korlátozó intézkedések mellett szükséges a városon kívülről a kerületen át érkező nagy járműtömeg számának korlátozása.

A 31-es sz. főúton érkező gépjárműforgalom kapuzása ezért Rákoskerten a Zsigmond utca – Pesti út kereszteződésben jelzőlámpa létesítésével indokolt. Az agglomerációból érkező autók számának korlátozásával a kerületen belüli közlekedés akadályoztatása csökken, a torlódás mérséklődik.

Ecser felől a Zrínyi utcában a Rákoskert sugárút kereszteződésénél hasonló elvek alapján lehet jelzőlámpát lehet létesíteni. Itt a Páztortúz és Pásztorfalva utcák egyirányúsítása, illetve torkolatuk lezárása szükséges annak érdekében, hogy ne váljanak menekülőúttá. Amikor néhány év múlva várhatóan teljesen összenő Rákoskert Ecserrel, az utcahálózat felülvizsgálatával (pl. váltakozó irányú egyirányú utcák) kell fenntartani a kapuzási rendszert.

A Pécel felőli irányon a forgalom kapuzására alkalmas ideális csomópont a városhatáron belül nem áll rendelkezésre. Az elővárosi forgalom kapuzása tehát ezen az útirányon alapos forgalomtechnikai vizsgálatot és tervezést igényel. Megfontolandó a Színes utcánál való kialakítás.

PROJEKT ADATLAP

STRATÉGIAI CÉL:	A kerület közúti kapcsolatainak fejlesztése Tranzitforgalom csökkentése Sugárirányú, városközponti irányú közösségi közlekedési kapcsolatok javítása
KÖZVETLEN PROJEKTCÉL:	A kerületbe beáramló közúti forgalom kapuzása, a kerületen belüli főbb tömegközlekedési útvonalak torlódásmentesítését és a kerület élhetőségének javítását célozva.
MEGVALÓSÍTÁS VÁRHATÓ IDEJE:	előkészítés és finanszírozás függvénye, de célszerűen

RÁKOSMENTE KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI AKCIÓTERVE

	2009-2010
VÁRHATÓ PROJEKTKÖLTSÉG:	max. 100 millió forint
FINANSZÍROZÁS FORMÁJA:	Jelenleg kérdéses, uniós támogathatósága még vizsgálendő, fővárosi finanszírozhatósága előkészítést és politikai támogatást igényel.
PROJEKT STÁTUSZA:	A projekt előkészítése egyelőre a helyszínekre vonatkozó igények megfogalmazásán nem jutott túl, az előkészítő tanulmányok elkészítése szükséges.
PROJEKTGAZDA:	még nincs, későbbiekben várhatóan: Fővárosi Önkormányzat
TOVÁBBI RÉSZT VEVŐ FELEK:	XVII. kerületi önkormányzat, BKV Zrt.
A KERÜLET FELADATA:	A projektben a kerület érdekeinek, szakmai szempontjainak érvényesítése, az előkészítésben és a projektek elfogadtatásában aktív közreműködés.

4.9. A Keresztúri út meghosszabbítása Rákosliget felé

Az összekötés célja Rákosligetnek új sugárirányú útkapcsolat biztosítása úgy, hogy a napi ingázóforgalom mellett a Cinkotai út környéki iparterületek forgalma is a Pesti utat akár teljes egészében elkerülhesse. Nem elhanyagolható szempont, hogy a Keresztúri úti felüljáró rossz állapota miatti felújítása hosszú távon nem halasztható. Azonban még akkor is, ha megépül a Jászberényi úti buszsáv, a felüljáró akár ideiglenes, nyári lezárása megbéníthatja a terület kelet-nyugati forgalmát, hiszen azt a Pesti út és a Jászberényi út egymagában nem bírná el. A Keresztúri út meghosszabbítása a terület közúthálózatának egy hiányzó kapcsolatát, a kerületi közúti rendszer egyik legszűkebb keresztmetszetét jelentő Pesti úti szakaszt oldaná fel, ezzel egyidejűleg tehermentesítve a terület központját is.

Vizsgálandó, hogy a Keresztúri út a Liget sorba kerüljön-e bekötésre vagy ennél északabbra a Gyöngytyúk vagy Vidor utca magasságában. A Liget sornál történő végződtetés esetén célszerű a Cinkotai útnál a külön szintű vasúti átjáró építésével összekötni az új csomópont kialakítását. A projektek összehangolása már csak azért is szükséges, mert a vasúti átjáró átépítése magával vonhatja annak hosszú ideig történő lezárását, mely állapoton segíthetne, ha a Keresztúri út már addigra elérné Rákosligetet. Mindkét nyomvonal esetében érvényes KSZT áll rendelkezésre, a térrajz 2007 novemberére elkészült, az ingatlanok jogi helyzetének rendezése elindult, a tervezési munka 2008-ban kezdődik meg.

PROJEKT ADATLAP

STRATÉGIAI CÉL:	Közlekedés-orientált területfejlesztés. Tranzitforgalom csökkentése Sugárirányú, városközponti irányú közösségi közlekedési kapcsolatok javítása A terület közúti kapcsolatainak fejlesztése.
KÖZVETLEN PROJEKTCÉL:	A Pesti úti szűk közúti keresztmetszet feloldása, a városközpont térségének közúti tehermentesítése, a közúti kapcsolati háló javítása és Rákosliget városközponti irányú kapcsolatainak jelentős fejlesztése, a Keresztúri út meghosszabbításával.

RÁKOSMENTE KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI AKCIÓTERVE

MEGVALÓSÍTÁS VÁRHATÓ IDEJE:	leghamarabb 2010-2011, de finanszírozásfüggő
VÁRHATÓ PROJEKTKÖLTSÉG:	500-1000 millió forint között, de az előkészítettség jelenlegi fázisában pontosabban nem becsülhető
FINANSZÍROZÁS FORMÁJA:	Csak fővárosi vagy a környező terület fejlesztése esetén magán forrásból elképzelhető, jelenleg nem ismert.
PROJEKT STÁTUSZA:	Térrajz elkészült, tervezés 2008-ban indul
PROJEKTGAZDA:	Fővárosi Önkormányzat, XVII. kerületi Önkormányzat
TOVÁBBI RÉSZT VEVŐ FELEK:	esetleges magánberuházó(k)
A KERÜLET FELADATA:	A projekt elindítása, elfogadtatása, az előkészítés megkezdésében való közreműködés, a finanszírozási konstrukció felállításában való szerepvállalás.

4.10. Új közúti kapcsolat: a Ferihegyi út meghosszabbítása

Régi kerületi terv a rákoshegyi Baross utca tehermentesítése, mely út alkalmatlan tranzitforgalom lebonyolítására a környék kertvárosi jellege és a szűk útszelvény miatt. A településrész súlyvonalából középtávon is el kell vinni a 31-es út, illetve a Cinkotai út felől Dél-Pest felé tartó forgalmat. Erre a legegyszerűbb és egyúttal leginkább költséghatékony megoldás a Ferihegyi út meghosszabbítása déli irányban, mely nagy ívben – a lakott területeket kikerülve – érne el a Bélatelepi utat (Csévész utcát). Nyomvonalának kialakításakor figyelembe kell venni, hogy hosszútávon a 31-es út kerületi elkerülőszakasza ebbe az útba csatlakozhatna be és haladna a Bélatelepi út nyomvonalán a Külső Keleti körútig. Tekintettel arra, hogy a javasolt útszakasz egy része két projektnek is részét képezi, ezeket együtt, összehangoltan, modulárisan kell kezelni, terveztetni és kivitelezni is. A Ferihegyi út meghosszabbítása ezért logikailag előbb kell, hogy bekövetkezzen, mint az egyébként hosszabb távon javasolt 31-es út kerületet délről elkerülő szakasza, illetve ha finanszírozási oldalról lehetséges, célszerű összevonni a fejlesztést a Ferihegyi út újszászi vasútvonalon átvezető külön szintű vasúti átjárójának létesítésével, legalább az előkészítés során. A területen érvényes KSZT áll rendelkezésre, a térrajz 2007 novemberére elkészült, az ingatlanok jogi helyzetének rendezése elindult, a tervezési munka 2008-ban kezdődik meg.

PROJEKT ADATLAP

STRATÉGIAI CÉL:	Közlekedés-orientált területfejlesztés. Tranzitforgalom csökkentése A kerület közúti kapcsolatainak fejlesztése.
KÖZVETLEN PROJEKTCÉL:	Rákoshegy közlekedési kapcsolatainak fejlesztése, a lakóterület közúti terhelésének csökkentése.
MEGVALÓSÍTÁS VÁRHATÓ IDEJE:	leghamarabb 2010-2011, de finanszírozásfüggő
VÁRHATÓ PROJEKTKÖLTSÉG:	500-1000 millió forint között, az előkészítettség jelenlegi fázisában pontosabban nem becsülhető
FINANSZÍROZÁS FORMÁJA:	Fővárosi és/vagy kerületi forrásból, esetleg Budapest

RÁKOSMENTE KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI AKCIÓTERVE

	Airport támogatásával
PROJEKT STÁTUSZA:	Térrajz elkészült, tervezés 2008-ban indul
PROJEKTGAZDA:	Fővárosi Önkormányzat, XVII. kerületi Önkormányzat
TOVÁBBI RÉSZT VEVŐ FELEK:	Budapest Airport, ha a projektbe finanszírozó partnerként bevonható
A KERÜLET FELADATA:	A projekt elindítása, elfogadtatása, az előkészítés megkezdésében való közreműködés, a finanszírozási konstrukció felállításában való szerepvállalás. A projekt szakmai támogatásának megteremtése, a Budapest Közlekedési Rendszerének Fejlesztési Terve felülvizsgálata során a projekt hivatalos fővárosi tervekben való szerepeltetése.

4.11. A vasúti átjárók külön szintűsítési programjának megkezdése

A vasútvonalak jelenleg demarkációs vonalakként választják el kerületünk városrészeit. Ezt a fragmentációt a következő években részben, hosszabb távon pedig teljes egészében fel kell számolni, mert ez az előfeltétele annak, hogy a kerületen belüli, azaz a városrészeket összekötő utakon a forgalom folyamatossá válhasson és a szintbeli vasúti átjárók által okozott balesetveszély nullára csökkenhessen, egyúttal csökkentve az elővárosi vasutak zavarérzékenységét is. Ez nem jelenti azt, hogy automatikusan a mai helyeken létező összes szintbeli vasúti átjárót külön szintűvé kell építeni, de a mai egynél (Keresztúri út) mindenképp több külön szintű átjáróra van szükség. Célszerű felülvizsgálni a létező szintbeli átjárókat úthálózati, településfejlesztési és biztonsági szempontból is, figyelembe véve, hogy 2008 közepétől az M0 autópályát mindkét vasútvonal fölött áthalad, biztosítva a kerület keleti szomszédságában a nagykapacitású külön szintű átjárást.

Egy-egy alul- vagy felüljáró kiépítése milliárdos tétel, ezért alaposan kell mérlegelni, hogy hova, mikor és milyen műtárgy kerül megtervezésre és kivitelezésre. Van példa uniós forrásból történő finanszírozásra (pl. Érd), de alkalmat adhat egy nagyobb ingatlanfejlesztés is a beruházás lebonyolítására. Kiváló példa erre a ferihegyi repülőtér déli oldalán, Vecsés határában elhelyezkedő Airport Business Park, ahol az ingatlanfejlesztők úgy kezdtek neki a beruházásnak, hogy a Vecsést kettészelő vasútvonal alá közúti aluljárót építettek.

A szintbeli vasúti kereszteződések kiváltásának várhatóan hosszú folyamatát tehát úgy célszerű priorizálni, hogy az észak-déli átjárhatóság elősegítése érdekében ki kell jelölni az újszászi és a hatvani vasútvonal kerületi szakaszán először egy-egy pontot, amely a legtávolabb esik a meglévő és kiépülő külön szintű átjáróktól. Ez – az M0 átadásával számolva – a hatvani vonalon nyugaton a Keresztúri úti felüljáró, keleten az M0 felüljárója. Az újszászi vonalon a nyugati pont a Jászberényi úti felüljáró, illetve keleten ugyancsak az M0 felüljárója.

Ugyan a mai nagy forgalmi terhelés miatt nyilvánvalónak tűnik a Cinkotai úti átjáró külön szintűsítésének a lista elejére való helyezése, de az a vasúti átjáró valójában kiváltható és tehermentesíthető lenne a Keresztúri út előző fejezetben ismertetett módon történő meghosszabbításával, illetve tranzitforgalmát részben kiváltja az M0 átadása.

Az előbbi logikát követve mindkét vasútvonalon a Ferihegyi út kereszteződésében célszerű az első két külön szintű útátjáró megépítése. Rákoskeresztúr és Rákosliget térségében (Nyílástábla) a környezet maximális védelme mellett (Rákospatak) új városközpontot tervezünk

RÁKOSMENTE KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI AKCIÓTERVE

építeni. Ehhez kapcsolódó beruházásként épülhet meg – akár magántőke bevonásával – a külön szintű vasúti kereszteződés.

A 2008 és 2013 közötti fejlesztési ciklusban tehát közberuházásban még szerencsés esetben is legfeljebb egy vasúti átjáró külön szintűsítése tűnik reálisnak, azonban célszerű ezen fejlesztéseket a magánberuházásokhoz kötni a közlekedés-orientált településfejlesztés jegyében.

A fentieknek megfelelően a Férihegyi út újszászi vonalat keresztező átjárójának, mint az autóbuszok által leginkább használt szintbeli vasúti átjáró külön szintűsítését tartjuk elsődleges, közberuházásban is megvalósítandó fontosságúnak. Ettől függetlenül magánberuházásokhoz kapcsolódóan további külön szintűsítések megvalósítására törekedni kell.

RÁKOSMENTE KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI AKCIÓTERVE

PROJEKT ADATLAP

STRATÉGIAI CÉL:	A kerület közúti kapcsolatainak fejlesztése Közlekedés-orientált településfejlesztés
KÖZVETLEN PROJEKTCÉL:	Az egyik legforgalmasabb, autóbuszok által legintenzívebben használt kerületi vasúti átjáró külső szintűsítése, a közúti akadályoztatás és a balesetveszély jelentős csökkentésével, a kerület átjárhatóságának javításával.
MEGVALÓSÍTÁS VÁRHATÓ IDEJE:	leghamarabb 2011-2013, de finanszírozásfüggő
VÁRHATÓ PROJEKTKÖLTSÉG:	1,5 – 2 milliárd forint, az előkészítettség jelenlegi fázisában pontosabban nem becsülhető.
FINANSZÍROZÁS FORMÁJA:	Előkészítettség esetén a fejlesztési ciklus végi uniós maradványpénzek elnyerésére lehet alkalmas, illetve esetlegesen fővárosi, kerületi részfinanszírozás elképzelhető.
PROJEKT STÁTUSZA:	Előkészítő tanulmány még nem készült, az előkészítés megkezdése szükséges.
PROJEKTGAZDA:	még nincs, de későbbiekben várhatóan Fővárosi Önkormányzat vagy XVII. kerület Önkormányzata
TOVÁBBI RÉSZT VEVŐ FELEK:	MÁV Zrt., NIF Zrt., esetlegesen magánberuházó(k)
A KERÜLET FELADATA:	A projekt elindítása, elfogadtatása, az előkészítés megkezdésében való közreműködés, a finanszírozási konstrukció felállításában való szerepvállalás. A projekt szakmai támogatásának megteremtése, a Budapest Közlekedési Rendszerének Fejlesztési Terve felülvizsgálata során a projekt hivatalos fővárosi tervekben való szerepeltetése.

4.12. A belterületi földutak szilárd burkolattal történő ellátása

Rákosmentén található a legtöbb belterületi földút Budapest kerületei közül, ezek szilárd burkolattal történő ellátásának folytatása ezért a következő évek egyik fontos feladata.

A több mint 120 kilométernyi belterületű földút felszámolása várhatóan legalább 5-6 évet vesz igénybe, az eddigi tapasztalatok alapján évente 6-8 kilométer szilárd burkolat építését tudtuk finanszírozni kerületi forrásból. Remélve, hogy a beruházások finanszírozásához szükséges összeg kiegészíthetővé válik fővárosi, illetve európai uniós támogatásokkal, az útépitési program meghatározásánál évente 15-20 kilométer új út építése a célunk. Az elkövetkező évekre az alábbi szempontok szerint szükséges meghatározni az útépitési programba bevonandó utcákat:

- a program első éveiben csak összközműves utcában készüljön szilárd burkolat,
- ahol a csapadékvíz-elvezetéshez alapközmű építése szükséges, ott a költséghatékonyság érdekében egyidejűleg épüljön meg az összes csatlakozó utca szilárd burkolata.

Az elmúlt évek „költségkímélő” gyakorlatától eltérően a szabályozási vonalak között a teljes terület rendezését, azaz a járdák megépítését is a program részének kell tekinteni.

Jelenleg 23 kilométernyi út megépítéséhez rendelkezünk engedélyezett kiviteli tervekkel, melyből 8 kilométer megépítéséhez a közbeszerzési eljárás elindult, és közel 10 kilométer megépítésére pedig pályázatot nyújtott be az önkormányzat. A Képviselő-testület 11 kilométer út megépítéséhez szükséges kiviteli tervek készíttetéséről döntött, ezeknek az engedélyei 2008 év végén, 2009 év elejére várhatóak. 2008-tól a kerület költségvetésében ez eddigiekhez képest érdemben növelni kívánjuk az utak terveztetésére biztosított forrást.

Célunk, hogy 2013-ig Rákosmente összes belterületi földútjának szilárd burkolattal történő ellátása megvalósulhasson, biztosítva ezzel a kerületi életminőség és az ingatlanárak emelkedését, egyidejűleg pedig a porszennyezés drasztikus visszaszorítását.

RÁKOSMENTE KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI AKCIÓTERVE

PROJEKT ADATLAP

STRATÉGIAI CÉL:	A kerület közúti kapcsolatainak fejlesztése Közlekedés-orientált településfejlesztés
KÖZVETLEN PROJEKTCÉL:	2013-ig a kerület összes földútjának szilárd burkolattal történő ellátása, folyamatos, ütemezett program keretében.
MEGVALÓSÍTÁS VÁRHATÓ IDEJE:	2008-2013
VÁRHATÓ PROJEKTKÖLTSÉG:	összesen mintegy 4-6 milliárd forint, évente 1200 millió forint
FINANSZÍROZÁS FORMÁJA:	Állami, kerületi források, illetve pályázati támogatás.
PROJEKT STÁTUSZA:	Folyamatos, ütemezett program keretében a terveztetés, engedélyeztetés és kivitelezés zajlik.
PROJEKTGAZDA:	XVII. kerület Önkormányzata
TOVÁBBI RÉSZT VEVŐ FELEK:	Fővárosi Önkormányzat (csatornázás ütemezése miatt)
A KERÜLET FELADATA:	A projekt folyamatos, ütemezett végrehajtása, a lehetséges források bevonása, összehangolás a fővárosi csatornázási programmal.

RÁKOSMENTE KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI AKCIÓTERVE
2008 – 2013 közötti fejlesztések

4.1: Rákosszentmihály - Ors vezér tere buszkorridor
4.2: Új határoló autóbusszvonál
4.4: Buszfordulók, P+R és B+R parkolóhelyek
4.5: Új vasúti megállók
4.6: Keresztút fejlesztés
4.7: M0 autópálya és határainak kezelése
4.8: Gépjárműforgalom kapuzása, jelzőlámpával
4.9 és 4.10: Közútfejlesztés
4.11: Vasúti átjárók korszerűsítése

[illegible]

RÁKOSMENTE KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI AKCIÓTERVE
2008 – 2013 közötti fejlesztések

Legenda:

- 4.1: Rákosszentmihály - Ors vezér tere buszkorridor
- 4.2: Új határoló buszvezetési sáv
- 4.4: Buszfordulók, P+R és B+R parkolóhelyek
- 4.5: Új vasúti megállók
- 4.6: Keresztút fejlesztés
- 4.7: M0 autópálya és határainak kezelése
- 4.8: Gépjárműforgalom kapuzása, jelzőlámpával
- 4.9 és 4.10: Közútfejlesztés
- 4.11: Vasúti átjárók korszerűsítése

Fejlesztési területek és leírások:

- Rákosszentmihályi új megálló és P+R, B+R, 4.5
- Rákosszentpéter új megálló és P+R, B+R, 4.6
- Rákosszentmihályi új megálló és P+R, B+R, 4.7
- Rákosszentpéter új megálló és P+R, B+R, 4.8
- Rákosszentmihályi új megálló és P+R, B+R, 4.9
- Rákosszentpéter új megálló és P+R, B+R, 4.10
- Rákosszentmihályi új megálló és P+R, B+R, 4.11
- Rákosszentpéter új megálló és P+R, B+R, 4.12
- Rákosszentmihályi új megálló és P+R, B+R, 4.13
- Rákosszentpéter új megálló és P+R, B+R, 4.14
- Rákosszentmihályi új megálló és P+R, B+R, 4.15
- Rákosszentpéter új megálló és P+R, B+R, 4.16
- Rákosszentmihályi új megálló és P+R, B+R, 4.17
- Rákosszentpéter új megálló és P+R, B+R, 4.18
- Rákosszentmihályi új megálló és P+R, B+R, 4.19
- Rákosszentpéter új megálló és P+R, B+R, 4.20

RÁKOSMENTE KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI AKCIÓTERVE
2008 – 2013 közötti fejlesztések

Legenda:

- 4.1: Rákosszentmihály - Ors vezér tere buszkorridor
- 4.2: Új határoló buszvezetési sáv
- 4.4: Buszfordulók, P+R és B+R parkolóhelyek
- 4.5: Új vasúti megállók
- 4.6: Keresztút fejlesztés
- 4.7: M0 autópálya és határainak kezelése
- 4.8: Gépjárműforgalom kapuzása, jelzőlámpával
- 4.9 és 4.10: Közútfejlesztés
- 4.11: Vasúti átjárók korszerűsítése

Fejlesztési területek és leírások:

- Rákosszentmihályi új megálló és P+R, B+R, 4.5
- Rákosszentpéter új megálló és P+R, B+R, 4.6
- Rákosszentmihályi új megálló és P+R, B+R, 4.7
- Rákosszentpéter új megálló és P+R, B+R, 4.8
- Rákosszentmihályi új megálló és P+R, B+R, 4.9
- Rákosszentpéter új megálló és P+R, B+R, 4.10
- Rákosszentmihályi új megálló és P+R, B+R, 4.11
- Rákosszentpéter új megálló és P+R, B+R, 4.12
- Rákosszentmihályi új megálló és P+R, B+R, 4.13
- Rákosszentpéter új megálló és P+R, B+R, 4.14
- Rákosszentmihályi új megálló és P+R, B+R, 4.15
- Rákosszentpéter új megálló és P+R, B+R, 4.16
- Rákosszentmihályi új megálló és P+R, B+R, 4.17
- Rákosszentpéter új megálló és P+R, B+R, 4.18
- Rákosszentmihályi új megálló és P+R, B+R, 4.19
- Rákosszentpéter új megálló és P+R, B+R, 4.20

5. Hosszútávú fejlesztések, 2014-től

5.1. A vasútvonalakban rejlő lehetőségek kiaknázása: az S-Bahn fejlesztés

Rákosmente kötőtpályás közlekedéssel történő kiszolgálása szempontjából vitathatatlanul fontos és minden remény szerint erősödő szerepe van a két meglévő vasútvonalnak.

A MÁV elővárosi vasútvonalainak átfogó és jelentős fejlesztése jelenleg napirenden van, ezt megcélozva folyik egy ún. „S-Bahn” tanulmány elkészítése, mely a Budapestre beérkező elővárosi vasútvonalak fejlesztési lehetőségeit igyekszik számba venni.

Amikor a kerület szempontjából a vasúti fejlesztési lehetőségeit vizsgáljuk, tisztában kell lennünk azzal, hogy a számos távolsági vonat közlekedése mellett a kerületi igényeket is ellátó sűrű és megbízható közlekedés kialakítására csak a kerület határain jelentősen túlmutató infrastrukturális beruházásokkal van mód (minimálisan biztosítóberendezés-csere, de akár vágányszám-bővítés hosszabb távon). A vonatokon csúcsidőben már most is zsúfoltság tapasztalható, mire az elővárosi szerelvények Budapestre érnek, már nagyrészt tele vannak, így a kerület utasait nem tudnák elszállítani, ha a mainál tömegesebb igény mutatkozna. A legnagyobb gondot azonban mégsem a kevés jármű, hanem a szűkös pályakapacitás jelenti. A jelenlegi vasúthálózat kapacitása ugyanis teljesen kimerült, tovább érdemben nem terhelhető. Így új vágányok építése nélkül lényegileg nem lehetséges újabb vonatok beállítása, a közlekedés sűrítése. Ráadásul a vasúti átjárók különszintűsítése sem megkerülhető, a vasúti közlekedés sűrítése ugyanis az átjárók zárási idejének elviselhetetlen növekedését hozná magával.

A mai infrastruktúrán tehát a középtávon végrehajtható színvonaljavító intézkedéseken (új megállók, megállóhelyi infrastruktúra fejlesztése, esetleges járműcsere) túl további szolgáltatásfejlesztés csak hosszú távon várható, a mainál sűrűbb vonatközlekedéshez új vágányok és a kerületi végállomás építése mellett szükséges infrastrukturális beruházás. Rákos és Kőbánya felső pályaudvar átépítése, valamint az útátjárók különszintűsítése is. Mindezen igen drágán megvalósítható beruházások elkészülte esetén is kérdéses marad azonban a Keleti pályaudvar, mint belső végállomás kapacitása és elhelyezkedése. A Keleti már ma is képtelen több vonat fogadására és technológiai kiszolgálására, mert már nem elegendő a meglévő 13 fogadó vágány. A MÁV egyelőre letett a pályaudvar Kerepesi úti oldalán, a parkoló alatt létesítendő, kifejezetten az elővárosi vonatok fogadására szánt három

RÁKOSMENTE KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI AKCIÓTERVE

vágányos fejállomás létesítéséről. A pályaudvar bevezető vágányai ugyanis önmagukban is komoly kapacitáshiánnyal rendelkeznek, sokszor hosszú várakozásra kényszerítve a beérkező vonatokat, ezen a helyen, az ún. „százlábú híd” alatt plusz vágányok építésére nincs hely. A Nyugati pályaudvar csak a forgalom kis része számára lehet célpont, az utasforgalomnak a szintbeli vágánykapcsolatok korlátozott forgalmi terhelhetősége miatt legfeljebb 20-30%-a irányulhat erre, ráadásul a kormányzati negyed miatt a pályaudvar kapacitásának jelenleg csökkentése, mint sem növelése van napirenden.

Összességében leszögezendő, hogy a vasút fejlesztése a XVII. kerület szempontjából fontos feladat, hiszen a vasút mentén fekvő területekről (ez a kerület egy igen tekintélyes része) a vasút versenyképes szolgáltatást nyújt egy másik, csak a kerületközpontig kiépített kötőpályás kapcsolathoz képest. Az agglomerációból érkező forgalom kezelése miatt is fontos érdek a vasút lehetséges eszközökkel történő fejlesztése és végső soron ez is a Rákosmente érdeke, az autós tranzitforgalomra gyakorolt esetleges átvonzó hatás miatt.

A tervezett elővárosi vasúti fejlesztési program során célként kell megfogalmazni egy olyan vasúti kiszolgálás létrejöttét, mely:

- sűrű és ütemes kiszolgálást biztosít
- közvetlen belvárosi kapcsolatot ad legalább a Keleti pályaudvarig
- megállóhelyei korszerűek, megközelítésük biztosított
- megállóhelyeinek elhelyezkedése illeszkedik a településszerkezet változásaihoz (új megállók létesítése)
- járművei korszerűek.

PROJEKT ADATLAP

STRATÉGIAI CÉL:	A közösségi közlekedés versenyképességének javítása, a használók számának gyarapítása Közlekedés-orientált településfejlesztés Sugárirányú, városközponti irányú közösségi közlekedési kapcsolatok javítása Kerületen belüli közösségi közlekedési kapcsolatok
-----------------	---

RÁKOSMENTE KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI AKCIÓTERVE

	javítása
KÖZVETLEN PROJEKTCÉL:	Az elővárosi vasútvonalak S-Bahn jellegű fejlesztése, sűrű és ütemes menetrenddel, kényelmes, elővárosi célú szerelvényekkel, jó belvárosi kapcsolatokkal és ráhordással, regionális szinten átfogó szemléletben kezelt fejlesztés során, a kerületet is érintően.
MEGVALÓSÍTÁS VÁRHATÓ IDEJE:	2014 – 2020, kerületet érintő szakaszának ütemezése még nem ismert
VÁRHATÓ PROJEKTKÖLTSÉG:	kerületi szinten nem értelmezhető
FINANSZÍROZÁS FORMÁJA:	KözOP, illetve 2014 és 2020 közötti uniós források
PROJEKT STÁTUSZA:	A megvalósíthatósági tanulmány a BKSZ, illetve a NIF megbízásának megfelelően készítés alatt áll, a projekt uniós nagyprojektként a teljes régió fejlesztésére vonatkozóan előkészítés alatt áll.
PROJEKTGAZDA:	NIF Zrt.
TOVÁBBI RÉSZT VEVŐ FELEK:	MÁV Zrt., BKSZ, érintett önkormányzatok (XVII. ker. is)
A KERÜLET FELADATA:	A projektben a kerület érdekeinek, szakmai szempontjainak érvényesítése, a még készülő részletes tervek megismerését követően.

5.2. Önálló kötőtpályás kapcsolat Rákosmente számára

A XVII. kerületben régóta megfogalmazódott már egy önálló, nagy kapacitású, elsősorban Rákosmente érdekeit kiszolgáló kötőtpályás közlekedési eszköz létesítésének gondolata, mivel a kerület lakossága növekszik, és az autóbuszokkal a közúti torlódások miatt nem lehet versenyképesen megoldani a felmerülő igények kielégítését. Az autóbusszávok kiépítése részben megoldja ezt a problémát, azonban az autóbuszok sebessége, megbízhatósága ekkor sem lesz megfelelő, másrészt az óriási utasmennyiség kis befogadóképességű autóbusz járművekkel való utaztatása gazdaságtalan, a zsúfoltságból eredően kényelmetlen és környezetszennyező. Ráadásul a színvonalas közösségi közlekedésnek még esélye sincs új utasokat vonzani magához, amíg az autóbuszok a jelenlegi utasaikat is csak komoly kényelmi kompromisszumok árán tudják elszállítani.

Hosszútávon a kerület közlekedését csak kötőtpályás közlekedéssel lehet hatékonyan megoldani, amellyel szemben alapvető követelmény, hogy megfelelő kapacitással rendelkezzen, sűrűn közlekedjen, a belváros felé közvetlen eljutási lehetőséget nyújtson. Sajnos ilyen infrastruktúra a kerületben nem áll rendelkezésre, ezért a fejlesztés csak viszonylag hosszú szakaszon új pálya építésével oldható meg. Felmerülhet a meglévő vasútvonalak bekötése, azonban a két vonal egyike sem érinti a kerület központját és a legnagyobb sűrűséggel lakott területeket, fejlesztésük pedig az előzőekben leírtaknak megfelelően önmagában is jelentős, több évtizedre szóló feladat.

Szerencsés tény ugyanakkor az is, hogy a X. kerület külső részének alacsony beépítettsége miatt az új közlekedési eszköz vonala zömében a felszínen, viszonylag kevés műtárggyal építhető.

A realitások talaján állva látni kell, hogy a kötőtpályás kapcsolat megépítése 2013-ig nem reális cél, az addig tartó időszakot a projekt előkészítésére érdemes felhasználni. Abban az esetben, ha valamely EU-forrásból tervezett projekt megvalósul, tartalékként a XVII. kerületi tervek – megfelelő kidolgozottsági szint esetén – előrevehetők. Épp ezért az előzetes szakmai és társadalmi vitákkal, majd az előkészítési és tervezési feladatokkal nem érdemes további éveket várni.

A hosszú távú megoldást jelentő kötőtpályás közlekedési eszköznek a következő paraméterekkel kell rendelkeznie:

RÁKOSMENTE KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI AKCIÓTERVE

- A kerület központját és a lakosság elhelyezkedésének súlypontját érintse, hogy minél kevesebb ráhordásra legyen szükség. Jelenleg a kerületközpontnak a Pesti út Borsó utcától a Ferihegyi útig tartó szakaszát lehet tekinteni, mivel a lakótelepi beépítettség miatt itt a legnagyobb a népsűrűség, továbbá itt található a Polgármesteri Hivatal, az orvosi rendelő, a Rendőrség, a piac, a posta és emiatt a legnagyobb forgalom is itt koncentrálódik. Emellett a sugárirányú bevezető utak a külső városrészek többségéből – elég szerencsétlenül ugyan, de – szintén ide vezetnek.
- Közvetlenül, átszállás nélkül juttassa el az utasokat a belvárosba. Nincs helye egyik kötőtpályás járműről a másikra történő átszállásnak, ha az csak kellemetlen, nyílt térben történő gyaloglással, szintkülönbséggel oldható meg. A ma ismert és alkalmazott technológiai megoldások alapján a kötőtpályás járművek összekötése, akár különböző eszközök közötti átjárással is különösebb gond nélkül megoldható. A ma Budapesten oly sokat hangoztatott intermodális csomóponton történő átszállási kényszer jelentette megoldás lényege, hogy az utas viszonylag kellemes körülmények között száll át. A kutatások azonban bizonyítják: az autósok számára még ez is olyan elrettentő erő, ami miatt inkább az autójukat választják. Épp ezért mozdult el a nyugat-európai közlekedésfejlesztés túlnyomó része az interoperabilitás felé, ahol az átszállásmentesség érdekében hosszú vonalakat hoznak létre, melyeket még akkor is összekötnék, ha teljesen eltérő üzemű vonalokról van szó és azokat közös műszaki platformra kell hozni.
- Az új eszköz útja során nyújtson kapcsolatot a legtöbb jelenlegi nagykapacitású kötőtpályás közlekedési eszköz elé (metróvonalak: M2, M3, tervezett M4 és M5, gyűrűirányú villamosvonalak: 1, 3-62, 4-6), és azokhoz színvonalas átszállási lehetőséget biztosítson
- Menetideje a belvárosig lényegesen kevesebb legyen a mai tömegközlekedési lehetőségeknél, és a személyautó által elérhető menetidőnél is, hiszen ez a versenyképesség legalapvetőbb kritériuma
- Tervezhető menetidővel, védett, zavarásmentes pályán közlekedhessen vonalának túlnyomó részén
- Elegendő kapacitással és kapacitástartalékkal rendelkezzen
- Járatsűrűsége a kora reggeli és a késő esti időszakokat kivéve nem lehet több, mint 10 perc

RÁKOSMENTE KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI AKCIÓTERVE

A szükséges utaskapacitást a reggeli csúcsidőre, tanítási időszakban a belváros felé irányuló utasforgalomra kell méretezni. Az előzetes számítások alapján az is kimondható, hogy csak olyan kötöttpályás megoldás építése célravezető, amely képes csúcsidőben legalább tízezer utas irányonkénti és óránkénti elszállítására, de a későbbiekben akár még tovább bővíthető.

A XVII. kerületi Önkormányzat 2006-ban a Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesülettől tanulmányt rendelt meg annak vizsgálatára, hogy milyen kötöttpályás közlekedési megoldás szolgálhatja legjobban a fenti prioritások és célok megvalósulását. A különböző, vasúti szárnyvonalról villamosvonalon át önálló metrószárnyvonalig történő vizsgálatok eredményeképp a kettes metró és gödöllői HÉV összekötése és egy abból Rákosmente felé leágazó szárnyvonal javaslata fogalmazódott meg. A javaslat a költségek, az eljutási idő, a szükséges kapacitás és a beruházási, projektszempontok együttes mérlegelése alapján előzte meg az egyéb, önmagukban többnyire egyébként szintén életképes fejlesztési javaslatokat.

A metró-HÉV összekötés

A korábbi évtizedekben többször felmerült és az elmúlt években is előkerült a kelet-nyugati (2-es számú) metróvonal keleti irányú továbbfejlesztésének egyszerű, és könnyen megvalósítható módja, a szintén Örs vezér terén állomásozó HÉV vonal és a metróvonal egyesítése által. Egy egységes gyorsvasúti hálózat megteremtésének irányába tett előremutató lépésnek tekinthető a szakmai körökben egyöntetűen támogatott Észak-Déli Regionális Gyorsvasút (5-ös metró) terve, azaz a meglévő északi és déli irányú HÉV vonalak belváros alatti összekötése. Ehhez hasonló technikai megoldásokkal, de ennél, azaz egy új metróvonal építésénél lényegesen kisebb, könnyen és viszonylag olcsón megvalósítható beruházás a kelet-nyugati metróvonal és a gödöllői HÉV-vonal összekötése. A pusztán az összekötés által jelentett fejlesztés egyértelmű előnye a kényelmetlen és az utazási időt jelentősen növelő, az autósok számára egyik legfőbb elriasztó erőt jelentő Örs vezér terei átszállási kényszer kiiktatása.

Jelenleg a metró járművei, a HÉV-járművek, valamint a HÉV-vonal infrastruktúrája is olyan állapotban van, hogy a járműcsere, illetve a HÉV teljes rekonstrukciója néhány éven belül elkerülhetetlen. A kettes metró járműcseréje folyamatban van, de ez nem jelenti a fejlesztés akadályát, a járművek ugyanis a HÉV-összekötés szükségletei szerint átalakíthatóak vagy áttehetőek a hármass metró szintén cserére érett járműveinek helyére. A szükségből erényt kovácsolva a rekonstrukció kiegészíthető azokkal a fejlesztésekkel, melyek a két vonal egységes használatát lehetővé teszik. Így az új járművek beszerzésén és az egyszerű felújítás

RÁKOSMENTE KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI AKCIÓTERVE

költségein felül minimális többletberuházással válhat a gödöllői HÉV a kettes metró külső szakaszává, közvetlen belvárosi eljutást biztosítva az érintett térségek lakóinak.

Az összekötéséhez szükséges technológiai feltételek könnyen biztosíthatóak, hiszen a két vonal műszaki paraméterei – a látszólagos nagy különbségek ellenére – igen hasonlóak. A két vonal korszerű felújítása és fizikai összekötése után kizárólag arra van szükség, hogy olyan új járműveket szerezzünk be, melyek mind a metró-, mind a HÉV-szakaszon közlekedni tudnak. Ilyen járműveket az összes nagyobb járműgyártó sorozatban gyárt, kiforrott, a világ több városában már sikerrel alkalmazott technikáról van szó. A szerelvényekkel szemben támasztott legfontosabb követelmények:

- Szükséges a 120 méteres szerelvényhossz bevezetése a teljes metróvonalon, amely egyébként is ajánlott a mai zsúfoltság csökkentése miatt. Ma technikai korlát áll ennek útjában, amely az Örs vezér tere javasolt átépítésével megszűnik.
- Az ülőhelyek számát növelni kell, hiszen hosszú távon a kényelem növelése nélkül nem lehet utasokat nyerni, vagy akár csak megtartani. A megfelelő kapacitást a szerelvények hosszának növelésével és sűrűbben járó vonatokkal kell biztosítani. A külső és belső szakasz igényeinek egyaránt megfelelő a 2+1-es üléselrendezés.

A fejlesztés során a XVI. kerületi, immár metrómegállók optimális, a lakók igényeihez jobban alkalmazkodó elhelyezése szükséges. Ez utóbbi egyébként azért is fontos, mert a XVII. kerület északi feléről (Rákosligetéről és Rákoscaba-Újtelepről) már csak ezen megoldás megvalósulása esetén is a mainál lényegesen könnyebben elérhető metrókapcsolatot jelentene a Veres Péter útnál.

A XVII. kerületi szárnyvonal

Az előzőekben ismertetett terv megvalósulása esetén az utazási szokások átalakulásával lehet számolni szakértői becslések és forgalmi modellezések alapján. A HÉV irányából az utasok minimálisan 50%-a lenne várható, a metró jelentős átvonzó hatása miatt. A megbízható, nagykapacitású, gyors és környezetbarát közlekedést biztosító metróvonal felértékeli a környező területeket, azokat az eddiginél lényegesen jobban bekapcsolja a Főváros vérkeringésébe. A színvonal ugrásszerű növekedésével az egyéni közlekedést használók táborából is utasok nyerhetők, ez évi több százmillió forint plusz bevételt jelenthet az üzemeltetőnek, valamint részben tehermentesíti az Örs vezér tere környéki bevezető utakat. Önmagában is rendkívül jelentős, bár kissé nehezebben számszerűsíthető pozitív hatás az utasok időmegtakarítása a rövidebb menetidő és a megbízható közlekedés segítségével.

RÁKOSMENTE KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI AKCIÓTERVE

Logikus gondolat tehát az egyszerű összekötésen túl a projekt további ütemének felvázolása és szárnyvonal leágasztatása Rákosmente irányában. Két lehetőség adódik az elágazás megépítésére, az egyik közvetlenül a körvasút mellett, a másik a Dömsödi és a Sárga rózsza u. közötti kiserdőnél, mindkettő a X. kerület területére esik. Az előzetes vizsgálatok alapján a Rákospatak és a Körvasút egyidejűleg történő keresztezésének nehézségei miatt az utóbbi, Dömsödi utcai kiágasztatás tűnik szerencsésnek, de ennek alaposabb vizsgálata az előkészítési fázisnak kell, hogy része legyen. Az elágazás és a Kerepesi út külön szintben történő keresztezését követően a vonal alapvetően beépítetlen területen, a felszínen haladhat, így a kivitelezési költségek nagyságrenddel alacsonyabbak a klasszikus mélyvezetésű metróépítés költségeinél.

A XVII. kerületbe érve, a Keresztúri út – Pesti út csomópont előtt kell csak kéregbe helyezni a vonalat, a kéregvezetésű szakasz hossza kb. két és fél kilométer, a szükséges végállomási kihúzóval együtt. A vonalvezetést tekintve a Körvasút keresztezése a jelenlegi HÉV vonal helyén, a Körvasutat alul keresztezve megoldott, a Kerepesi út keresztezése azonban csak külön szintben (praktikusan alulról) lehetséges, a Rákos-patakot pedig a felszínen lehet áthidalni, de az első változat esetén a patak medrének nyomvonalát a rámpa helyigénye miatt korrigálni kell. A vasútvonal keresztezése csak a rákoskeresztúri kéregvezetésű szakasz elején, a mostani Keresztúri úti felüljáró közelében szükséges.

A XVII. kerületi szakaszon legalább három (Akadémia-Újtelep, Kis utca, Ferihegyi út) kéregállomás kiépítése szükséges, de ez a részletes tervezés során pontosítandó.

A X. kerület beépítetlen külső része adhat helyet a leendő új kocsisíznek is, melyre feltétlenül szükség lesz, a Fehér úti és a cinkotai járműtelep ugyanis kapacitáshiány miatt nem tudja a többletjárműveket fogadni.

A kettes metróval összekötött gödöllői HÉV-ből kiágazó rákoskeresztúri vonal valamennyi, korábban megfogalmazott követelménynek eleget tesz. A belvárosba jutás gyorsan és átszállásmentesen történne, a kettes metró pedig minden lényeges budapesti kötőtpályás járáshoz kapcsolódik. Ezzel a megoldással érhető el a legrövidebb menetidő. A Deák tér bármely napszakban 25 perc alatt, átszállás nélkül lenne elérhető Rákosmente központjából. Ez valamennyi közlekedési alternatívával szemben versenyképes. A metró közlekedése nem zavarérzékeny: nincs keresztező felszíni forgalom, pályája teljes hosszában zárt és védett. A felszíni szakaszon csak a Kerepesi utat kell keresztezni, természetesen azt is külön szintben.

RÁKOSMENTE KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI AKCIÓTERVE

A metróág kapacitása bizonyosan elegendő a kitűzött kapacitás eléréshez, azt ugyanis 120 méteres szerelvényekkel hatpercenkénti közlekedéssel ki lehet szolgálni. Így a fejlesztés jelentős kapacitástartalékokkal is rendelkezik, hiszen a kettes metró mai alagúti szakaszán nyújtandó kapacitás még a XVI. és XVII. kerületi ágak összesített kapacitásánál is több, tehát még a kétféle ágazó rendszerben is lennének az Örs vezér terén (vagy Rákosfalva térségében) végződő betétjáratok.

A XVI. kerületet is érintő összekötésen túl a kiépítendő vágányok hossza összesen 9 kilométer, melyből a kéregvezetés hossza kb. három kilométer. A szárnyvonal megépítésének feltétele a metró és a HÉV összekötése az Örs vezér terén, valamint az új kocsisín megépítése, illetve legalább nyolc, 120 méteres szerelvény beszerzése. A beruházás költségei messze elmaradnak a mélyvezetésű metró költségeitől, de vélhetően így is meghaladják a százmilliárd forintot. A pontos költségek és műszaki részletek meghatározásához lényegesen részletesebb tanulmányterv elkészítése szükséges.

A javaslat kapcsán gyakran megjelent alternatív elképzelés, amely csupán az Örs vezér téri átszállás színvonalasabbá tételére szorítkozik, de a két gyorsvasúti vonalat nem köti össze, nem nyújt igazi lehetőséget a XVII. kerületi fejlesztésre. Ebben az esetben ugyanis a HÉV-ből kiágasztott szárnyvonal az Örs vezér teréig közlekedne, ezért az egyik legfontosabb követelménynek, az átszállásmentes belvárosi és egyéb hálózati kapcsolatoknak nem tudna megfelelni.

A metró és HÉV összekötése, majd a XVII. kerület felé történő kiágasztás által elérhető **előnyök** a következők:

- közvetlen, gyors és átszállásmentes belvárosi kapcsolat
- átszállási kapcsolat a többi fontos kötőtpályás közlekedési eszközre
- költséghatékonyság szempontjából a leginkább kedvező fejlesztés
- illeszkedik a budapesti tömegközlekedési hálózatba
- egyidejűleg a metró és HÉV XVI. kerület számára is fontos összekötése is megvalósul, ezzel jobb kiszolgálást adva a XVII. kerület északi részének (ma 276E busz által kiszolgált területek)
- a XVI. kerületi és agglomerációs színvonal-emelkedést is figyelembe véve a beruházás megtérülési mutatói magasan a legjobbak és ezért jó eséllyel pályázhatnak uniós forrásokra

RÁKOSMENTE KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI AKCIÓTERVE

- a mai, a kerületből az Örs vezér tere felé tartó autóbuszok nagyrészt megszüntethetőek, csak a helyi igények kiszolgálása érdekében tartandó fenn buszos közlekedés a bevezető utakon
- a bevezető utak kapacitását a projekt nem érinti

Hátrányok:

- a villamos kiépítésénél lényegesen drágább, még ha arányait tekintve hatékonysága lényegesen jobb is
- az építkezés a felszíni közlekedés számára komoly nehézségeket fog jelenteni

Rákosmente számára az ideális kötőtpályás kapcsolat megvalósulása alapvető cél. Épp ezért az előkészítés megkezdése, a szakmai és társadalmi egyeztetések lefolytatása, a Fővárosi Önkormányzat felé a kerület kötőtpályás közlekedésre vonatkozó igényének bejelentése és elfogadtatása, a projekt Budapest Közlekedési Rendszerének Fejlesztési Tervében történő szerepeltetése kiemelt fontosságú.

PROJEKT ADATLAP

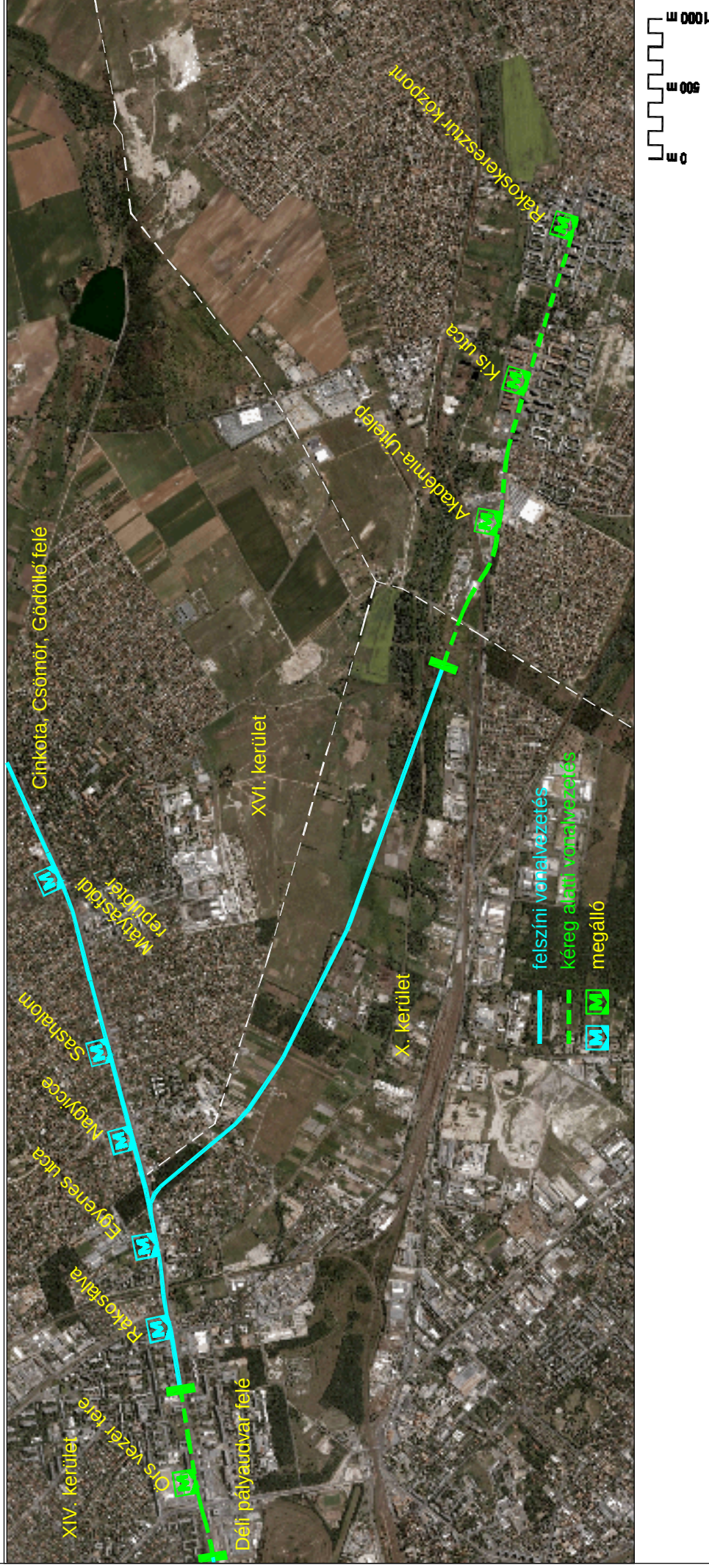
STRATÉGIAI CÉL:	A közösségi közlekedés versenyképességének javítása, a használók számának gyarapítása Közlekedés-orientált településfejlesztés Sugárirányú, városközponti irányú közösségi közlekedési kapcsolatok javítása Kerületen belüli közösségi közlekedési kapcsolatok javítása
KÖZVETLEN PROJEKTCÉL:	A kerületközpont kötőtpályás kapcsolatának kiépítése, a 2-es metró és a gödöllői HÉV összekötését alapul véve, a létrejövő vonalból szárnyvonal kiágaztatásával.
MEGVALÓSÍTÁS VÁRHATÓ IDEJE:	2015-2020
VÁRHATÓ PROJEKTKÖLTSÉG:	az előkészítettség jelenlegi fázisában nem becsülhető

RÁKOSMENTE KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI AKCIÓTERVE

FINANSZÍROZÁS FORMÁJA:	a 2014 és 2020 közötti uniós fejlesztési források
PROJEKT STÁTUSZA:	A projekt előkészítése egyelőre a fejlesztési igény megfogalmazásán nem jutott túl, az alapos előkészítő tanulmányok elkészítése szükséges.
PROJEKTGAZDA:	még nincs, későbbiekben várhatóan: Fővárosi Önkormányzat (BKV Zrt.)
TOVÁBBI RÉSZT VEVŐ FELEK:	X., XIV., XVI. és XVII. kerületi Önkormányzat, Csömör, Kerepes, Kistarcsa, Mogyoród, Gödöllő települések önkormányzatai, Közép-Magyarországi Régió
A KERÜLET FELADATA:	A projekt elindítása, elfogadtatása, az előkészítés megkezdésében való közreműködés, a finanszírozási konstrukció felállításában való szerepvállalás. A projekt szakmai támogatásának megteremtése, a Budapest Közlekedési Rendszerének Fejlesztési Terve felülvizsgálata során a projekt hivatalos fővárosi tervekben való szerepeltetése.

RÁKOSMENTE KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI AKCIÓTERVE

M2 és Gödöllői HÉV összekötése; rákoskeresztúri ág



5.3. A 31-es sz. főút bevezető szakaszának tehermentesítése

A kerületet körülvevő útgűrű (Külső Keleti körút, M0) hiányzó elemét a Rákosmentét délről lezáró út jelentheti, melynek fő funkciója a 31-es számú főút XVII. kerületi szakaszának tehermentesítése.

Mivel a 4. számú főközlekedési út fővárosi bevezetőszakaszának építése a vecsési elkerülő út megépítésével befejeződött (eltekintve a későbbiekben részletezendő, várhatóan ellehetetlenülő autópálya-tervektől), ezért egy új út építése szükséges az M0 autóút és a Külső Keleti körút között oly módon, hogy az a XVII. kerület lakott területeit délről kerülje meg. Rákoskert, illetve Ecser nyugati térségében ennek az útnak az M0 körgyűrűből való kiágaztatása célszerű annak érdekében, hogy a 31-es út XVII. kerületi szakaszán (Pesti út), a mai 2x1 sávós szakaszon ne legyen szükség útpályaszélesítésre. Így a Pesti út kerületi lakóterületeken áthaladó szakasza tehermentesíthető az átmenő forgalomtól, a forgalomvolumen növekedését és az élhetőség romlását hozó 2x2 sávra bővítés pedig szükségtelenné válik. A 31. számú főközlekedési út átmenő forgalmát elvezető, a kerületet délről kikerülő út kiépítése ezért indokolt hosszútávon, melynek vonalvezetésénél az alábbiakat kell figyelembe venni:

- végig 2x1 sávós elosztással tervezendő
- keleti végpontja a városhatáron kívül legyen
- kiindulhat/végződhet az M0 autóúton is, nem feltétlenül kell a 31-es úthoz közvetlenül csatlakoznia
- nyugati végpontja ne közvetlenül egy meglévő bevezető útra csatlakozzon (pl. Jászberényi út), hanem a kerületet nyugatról körbevevő, észak-déli irányú tehermentesítő útra (Külső Keleti körút) forgalom-elosztási célból
- elkerülje a Merzse-mocsarat (természetvédelmi terület)
- a lakóterületektől megfelelő távolságra helyezkedjen el széles zöldsávval elválasztva
- a nyomvonalhoz közeli leendő beépítések, parcellázások kialakításához helyet kell hagyni, azaz ne a mai beépítettség helyzetéből induljon ki a terv
- a kerület főútjainak csatlakozását (meghosszabbított Ferihegyi út, Lőrinci út, Strázsahegy térsége) biztosítani kell
- kerülni kell a lámpás csomópontok kialakítását torlasztó hatásuk miatt

RÁKOSMENTE KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI AKCIÓTERVE

- csak külön szintű vasúti kereszteződés kiépítése javasolt, még a felvezető utakon is

A területet délről, illetve nyugatról határoló erdőket fokozottan kell védeni: ha az út építése miatt szükséges egy részük felszámolása, akkor legalább ugyanolyan mennyiségű előnevelt fa ültetésével ezt ugyanebben a térségben kell pótolni.

A korábbi, más gyorsforgalmi bevezető útszakaszokra vonatkozó tervektől eltérően a Férihegyi útnál célszerű az út továbbvezetése a Bélatelepi/Csévész út felé, onnan pedig a Külső Keleti körútnál történő befejezés. Ezzel a megoldással éri a területet a legkisebb kár és arányaiban a közúti hálózatot pedig a legnagyobb haszon.

PROJEKT ADATLAP

STRATÉGIAI CÉL:	Közlekedés-orientált területfejlesztés. Tranzitforgalom csökkentése
KÖZVETLEN PROJEKTCÉL:	A 31-es sz. főút bevezető szakaszának lakóterületen kívüli átvezetése, a tranzitforgalom csökkentésével, a lakóterületek élhetőbbé tételével és a Külső Keleti Körúthoz való kapcsolódással.
MEGVALÓSÍTÁS VÁRHATÓ IDEJE:	2016-2020
VÁRHATÓ PROJEKTKÖLTSÉG:	az előkészítettség jelenlegi fázisában nem becsülhető
FINANSZÍROZÁS FORMÁJA:	jelenleg nem ismert, ha támogatható közúti fejlesztés, akkor az uniós források bevonásával
PROJEKT STÁTUSZA:	Előkészítése nem kezdődött meg.
PROJEKTGAZDA:	jelenleg nincs, ha lesz, akkor Fővárosi Önkormányzat
TOVÁBBI RÉSZT VEVŐ FELEK:	NIF, XVII. kerületi Önkormányzat
A KERÜLET FELADATA:	A projekt megkezdése, közútfejlesztési tervekben való szerepeltetése, előkészítésének szorgalmazása

5.4. A vasúti átjárók különbszintűsítési programjának folytatása

Hosszútávon célként kell kitűzni a kerületben található összes szintbeli vasúti átjáró megszüntetését, amire különböző megoldási lehetőségek kínálóznak.

A vasúti átjárók különbszintűsítése szükséges a hatvani vasútvonalon a Cinkotai útnál és a Czeglédi Mihály utcánál, illetve a már korábban is jelzett helyszínen, a Ferihegyi útnál is.

Az újszászi vonalon már középtávon is megvalósíthatónak tartjuk a Ferihegyi úti átjáró különbszintűsítését, míg hosszútávon a Külső Keleti körút kiépüléséhez kapcsolódóan az 526. sornál épülhet ki különbszintű átkelési lehetőség. A Táncsics Mihály utcai átkelőhely különbszintűsítése hosszútávon csak az út Madárdomb felé történő meghosszabbításával együtt értelmes és így tervezendő.

Új, ma még parcellázatlan területek esetleges későbbi években, a következő évtizedben történő lakóövezetté történő sorolásakor figyelembe kell venni a vasúton való átjutás igényét, akár összefüggésben egy új vasúti megálló létesítésével (pl. Strázsahegy térségében).

Konkrét terveket a középtávra beállított tervek függvényében célszerű kialakítani, illetve azon belül prioritásokat kijelölni. A fenti vasúti átjárók különbszintűsítésének pontos módját és sorrendjét az előkészítettség jelenlegi fázisában megállapítani nem lehet, a kerület számára azonban stratégiai fontosságú a szükséges előkészítő vizsgálatok lefolytatása a következő években.

PROJEKT ADATLAP

STRATÉGIAI CÉL:	A kerület közúti kapcsolatainak fejlesztése Tranzitforgalom csökkentése
KÖZVETLEN PROJEKTCÉL:	A forgalmas, tömegközlekedés által is használt szintbeli kerületi vasúti átjárók (összesen 3-4 helyszínen) különbszintűsítése, a közúti akadályoztatás és a balesetveszély jelentős csökkentésével, a kerület átjárhatóságának javításával.
MEGVALÓSÍTÁS VÁRHATÓ IDEJE:	2014 és 2020 között
VÁRHATÓ PROJEKTKÖLTSÉG:	helyszínenként 1,5 – 2 milliárd forint, az előkészítettség

RÁKOSMENTE KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI AKCIÓTERVE

	jelenlegi fázisában pontosabban nem becsülhető.
FINANSZÍROZÁS FORMÁJA:	jelenleg nem ismert, ha támogatható ilyen jellegű közúti fejlesztés, akkor az uniós források bevonásával
PROJEKT STÁTUSZA:	Előkészítő tanulmány még nem készült, az előkészítés megkezdése szükséges.
PROJEKTGAZDA:	Még nincs, de későbbiekben várhatóan Fővárosi Önkormányzat vagy XVII. kerület Önkormányzata
TOVÁBBI RÉSZT VEVŐ FELEK:	MÁV Zrt., NIF Zrt.
A KERÜLET FELADATA:	A projekt elindítása, elfogadtatása, az előkészítés megkezdésében való közreműködés, a finanszírozási konstrukció felállításában való szerepvállalás. A projekt szakmai támogatásának megteremtése, a Budapest Közlekedési Rendszerének Fejlesztési Terve felülvizsgálata során a projekt hivatalos fővárosi tervekben való szerepeltetése.

5.5. A Külső Keleti Körút megépítése

A kerületünket észak-déli irányban átszelő tranzitforgalomnak csak egy részét fogja az M0 autópályát elvonni. A dél-pesti eredetű illetve célú, észak-déli irányú, de még Budapesten belül maradó forgalom számára túl távol esik az M0, ezért ez a forgalom nem fog teljes egészében átszokni az új körgyűrűre. Számukra a Főváros hivatalos tervei alapján egy ún. „Külső Keleti körút” megépítése szerepel a közútfejlesztési tervekben, azonban az út kiépítésének részletei mind a kivitelezés időigényét, mind átadásának határidejét, mind ütemezését, mind finanszírozását tekintve jelenleg igen kérdésesek.

Álláspontunk szerint a kerületet nyugatról körbeölelő új körút teheti teljessé a rákosmenti átmenőforgalom teljes megszüntetését. Tervezésénél, kialakításánál az alábbi szempontokat kell figyelembe venni:

- a lakóterületektől megfelelő védőtávolságra fusson a nyomvonala (különösen az Akadémia-Újtelepnél)
- A XVII. kerület nem támogatja a Főváros által az FSZKT-ban szerepeltetni kívánt Helikopter-lakópark melletti nyomvonal-vezetést
- külön szintű csomóponti csatlakozással rendelkezzen az alábbi utakkal:
 - M0 és Külső Keleti körút közötti összekötőút
 - Jászberényi út
 - Keresztúri út
 - Bökényföldi út – Rákoslígyeti határút
 - Cinkotai út – Simongát utca
- külön szintű csomópont a 80-as és 120-as vasútvonalakkal

Mivel az M0 autópályát megépítése át fogja rendezni a Cinkotai úti ipartelepek tehergépkocsi célforgalmát, ezért a Külső Keleti körút megvalósításának első ütemére már középtávon javasoljuk a keleti végpontján, azaz az M0 autópályára való csatlakozás és a Cinkotai út – Simongát utca – Nógrádverőce utca térségének összekötését. Az M0 beruházásának része a Külső Keleti körút csomópontjának kialakítása, így az 2008 közepén a tervek szerint már rendelkezésre áll.

RÁKOSMENTE KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI AKCIÓTERVE

PROJEKT ADATLAP

STRATÉGIAI CÉL:	Közlekedés-orientált területfejlesztés Tranzitforgalom csökkentése A kerület közúti kapcsolatainak fejlesztése.
KÖZVETLEN PROJEKTCÉL:	A Külső Keleti Körút kerületet is érintő szakaszának megépítésével a Hungária körút és az M0 autópálya közötti legfontosabb körgyűrű jön létre, mely a harántirányú tranzitforgalom lakóterületi utakról való teljes eltűnését hozhatja Rákosmentén.
MEGVALÓSÍTÁS VÁRHATÓ IDEJE:	2014 – 2020
VÁRHATÓ PROJEKTKÖLTSÉG:	kerületi szinten nem értelmezhető
FINANSZÍROZÁS FORMÁJA:	nem ismert
PROJEKT STÁTUSZA:	Előkészítő tanulmányok készültek, részletes megvalósíthatósági tanulmány nincs.
PROJEKTGAZDA:	Fővárosi Önkormányzat
TOVÁBBI RÉSZT VEVŐ FELEK:	XVII. kerületi Önkormányzat
A KERÜLET FELADATA:	A projektben a kerület érdekeinek, szakmai szempontjainak érvényesítése, az engedélyeztetésben való közreműködés.

5.6. A tervezett M4-es autópálya viszonya a kerületi úthálózathoz

Az érvényben levő különböző, gyorsforgalmi utak fejlesztésére vonatkozó koncepciókban és tervekben véglegesként jelenik meg a 4. számú főközlekedési útból autópályává fejlesztett M4-es autópálya újonnan kiépítendő budapesti bevezető szakasza. Ugyan a 4-es főút 2005 végén átadott szakasza Üllőt és Vecsést északról elkerüli az M0 autótutat keresztezve, és így csatlakozik be a budapesti Üllői útba, a tervek szerint mégis külön, dedikált fővárosi bevezető szakasz kerülne kiépítésre.

Az első verzió szerint kerületünket Rákoskert térségében, az újszászi vasútvonal déli oldalán haladva, tisztázatlan körülmények között Rákoskeresztúr térségében a vasút északi oldalára áttérve, majd a Lőrinci út térségében visszatérve a déli oldalra a Helikopter útba csatlakozna. A második verzió szerint az autópálya a ferihegyi repülőtér északi oldalán – keresztezve a Merzse-mocsarat, illetve Rákoshegy és Bélatelep között végig az erdősávban haladva – a tervek elkészültekor még nem létező Helikopter lakópark nyugati szélén csatlakozna be érthetetlen módon a Helikopter útba.

Rákosmente ehhez nem adhatja áldását, hiszen egy 2x2 sávós autótutat akár zöldövezeti, kertvárosi lakott területen keresztülvinni nem szabad. Kerületünk érdekeit ez a bevezetőút sérti, hiszen lakóterületeket lehetetlenítene el, melyek a repülőtér közelsége miatt amúgy is egy átlagos budapesti területhez képest nagyobb kihívásokkal küszködnek. A közlekedésszakmai alátámasztottságot gyengíti, hogy a bevezetőútszakasz már ma is igen terhelt és tovább nehezen terhelhető bevezetőútra – a Helikopter úton át a Jászberényi útra – torkollana, ezzel a Rákosmentén élőknek nem csak az általános életminőségén rontva, hanem közlekedési lehetőségeiket is erősen korlátozva.

Álláspontunk szerint – amennyiben az M4-es autópálya a távoli jövőben realitássá válik – az M6-os esetében alkalmazott megoldáshoz hasonlóan az M0 körgyűrűnél kell becsatlakoztatni; ennél beljebb új bevezetőszakasz építése kifejezetten nem kívánatos és káros.

RÁKOSMENTE KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI AKCIÓTERVE

PROJEKT ADATLAP

STRATÉGIAI CÉL:	nem feleltethető meg
KÖZVETLEN PROJEKTCÉL:	Az M4-es autópálya kerületen belüli bevezető szakasza a tranzitforgalom növekedését és a kerületen átáramló, városon kívülről érkező forgalom nagyságát növelné, amely a kerületi és a kerületből a városközpont felé vezető utak terheltségét növelve Rákosmentére igen kedvezőtlen hatást gyakorolna.
MEGVALÓSÍTÁS VÁRHATÓ IDEJE:	ismeretlen
VÁRHATÓ PROJEKTKÖLTSÉG:	ismeretlen
FINANSZÍROZÁS FORMÁJA:	ismeretlen
PROJEKT STÁTUSZA:	Országos közútfejlesztési koncepciók része, de részletes tervei nincsenek.
PROJEKTGAZDA:	konkrétan nincs, átfogóan a NIF Zrt.
TOVÁBBI RÉSZT VEVŐ FELEK:	érintett önkormányzatok, köztük a XVII. kerület és a Főváros is
A KERÜLET FELADATA:	A projektben a kerület érdekeinek képviselője, a kerületen átvezető autópálya-bevezető kiépítésének megakadályozása.