



---

# Zugló fenntartható városi mobilitási terve (SUMP)

## *Előkészítő munkarész*

Dokumentum előzmények

Verzió	Dátum	Megjegyzés

## Tartalomjegyzék

Vezetői előszó.....	4
1 Vezetői összefoglaló.....	4
1.1 Bevezetés.....	4
1.2 Helyzetelemzés.....	5
1.2.1 Szakpolitikai keretek.....	5
1.2.2 A helyzetelemzés eredményei.....	5
1.2.3 Teszt scenáriók.....	6
1.3 Célkitűzés.....	8
1.3.1 Jövőkép.....	8
1.3.2 Átfogó célok.....	8
1.3.3 Prioritások és további célkitűzések, indikátorok.....	9
1.3.4 Indikátorok.....	10
1.4 Intézkedések.....	10
2 Bevezetés.....	14
3 Helyzetelemzés.....	16
3.1 SUMP lehatárolása.....	16
3.2 Mobilitás: Mi jellemzi a kerületben és vonzáskörzetében közlekedő emberek mobilitását? 17	
3.3 Városszerkezet.....	19
3.4 Elérhetőség, akadálymentesség.....	24
3.5 Gépjárműközlekedés.....	24
3.6 Úthálózat (üzemeltetés) és kapcsolódó szolgáltatások.....	29
3.7 Közösségi közlekedés.....	31
3.8 Kerékpáros közlekedés.....	35
3.9 Gyalogos közlekedés.....	38
3.10 Szakpolitikai háttér.....	40
3.10.1 Megalapozó dokumentumok.....	42
3.11 Kapcsolódó projektek.....	57
3.11.1 Komplex útfelújítások.....	58
3.11.2 Nagyberuházások.....	58
3.11.3 Rákospatak menti ökoturisztikai folyosó VEKOP-5.3.1-15-2016-0012 engedélyezési és kiviteli terveinek elkészítése.....	58
3.11.4 Önálló, kerületi fejlesztések a BKK szakmai támogatásával.....	58
3.11.5 Balázs Mór-terv II. kötet: Közlekedésfejlesztési Beruházási Program és alátámasztó anyagainak kidolgozása (véleményezés alatt).....	59
3.12 Összefoglaló értékelés.....	61

3.12.1	Közösségi közlekedés összegző értékelése .....	62
3.12.2	Közúti közlekedés összegző értékelése .....	62
3.12.3	Lágy közlekedési módok összegző értékelése .....	62
4	Lehetséges forgatókönyvek felvázolása .....	63
5	Célkitűzések.....	65
5.1	Jövőkép.....	65
5.2	Átfogó célok.....	65
5.3	Beavatkozási területek, prioritások.....	66
5.4	Javasolt intézkedések .....	72
5.5	Javasolt intézkedések hatásainak értékelése .....	113
6	Mellékletek.....	114

## Vezetői előszó

Vezetői előszó (városi mobilitással kapcsolatos állásfoglalás, meglévő, kapcsolódó irányelvek, tervezési irányok meghatározása)

### 1 Vezetői összefoglaló

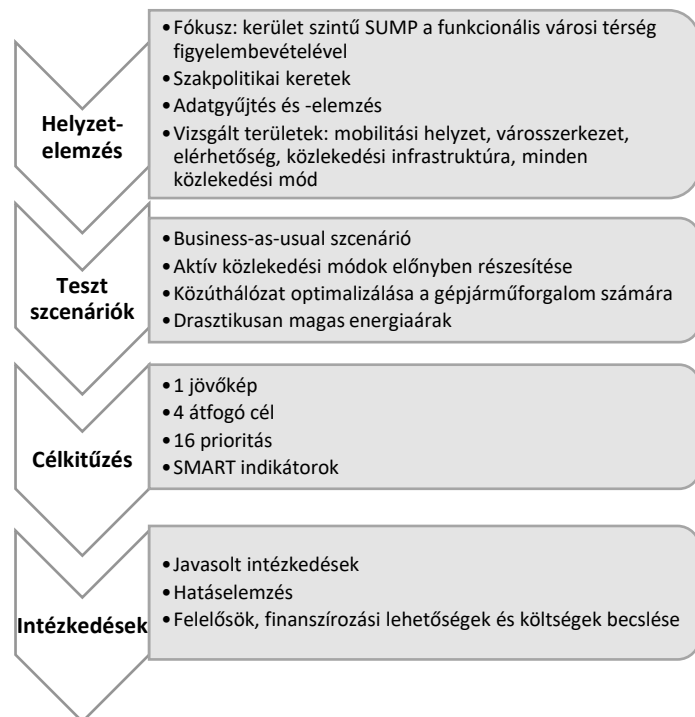
Rövid, lényegre törő összefoglalás, amely ismerteti Zugló és vonzaskörzetének mobilitási helyzetképét, meglévő problémákat, a kialakított cél és intézkedésrendszert, valamint a mobilitási terv megvalósításának főbb lépéseit (javasolt terjedelem: 3-5 oldal)

#### 1.1 Bevezetés

Budapest XIV. kerület – Zugló Önkormányzata elkötelezett a fenntartható városi mobilitás támogatása és feltételeinek javítása mellett. Zugló célja, hogy egészséges, élhető, biztonságos és fenntartható városi környezetet nyújtson mindazoknak, akik a kerületben élnek, dolgoznak vagy közlekednek. A jelenleg érvényben lévő közlekedési koncepció 2012-ben készült. Annak ellenére, hogy a koncepció készítése során a fenntartható városi mobilitástervezés alapjaiból indultunk ki, a dokumentum felülvizsgálata és megújítása időszerű.

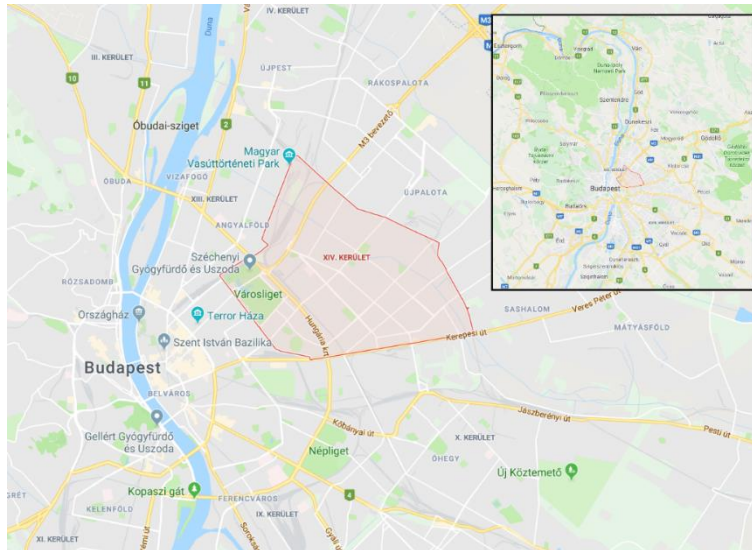
Zugló javasolt fenntartható városi mobilitástervének készítése négy fő lépésből állt. A következő diagram mutatja be ezeket a lépéseket és azok részleteit.

1. Az első lépés a helyzetelemzés volt, melynek keretén belül felmértük Zugló és vonzaskörzetének mobilitási helyzetét.
2. A helyzetelemzés fő megállapításainak alapján négy lehetséges teszt scenáriót készítettünk és értékeltük azok lehetséges hatásait.
3. A harmadik lépés volt a célkitűzés, mely az előző lépések eredményeire épül. Összességében egy jövőkép, négy átfogó cél és tizenhat prioritást fogalmaztunk meg.
4. Végül lehetséges intézkedéseket javasoltuk, melyek megvalósulásuk esetén hozzájárulhatnak a kitűzött célokhoz.



## 1.2 Helyzetelemzés

A mobilitási terv célterülete Budapest főváros XIV. – Zugló kerülete, valamint annak vonzáskörzete (funkcionális városi terület, Budapest és agglomerációja).



1. ábra: Területi lehatárolás

### 1.2.1 Szakpolitikai keretek

A mobilitási terv készítése integrált szemlélettel történt, hazai és nemzetközi szakpolitikai dokumentumok és célkitűzések figyelembevételével. A vonatkozó módszertani segédleteknek megfelelően a helyzetelemzés a közlekedést nem önmagában, hanem kontextusában, tágabb értelemben vett mobilitási kérdésekkel foglalkozik úgy mint: területhasználat, városszerkezet, városfejlesztési kérdések, infrastruktúra, minden közlekedési mód, áruszállítás, intézményi háttér és oktatás, szemléletformálás. A következő táblázat bemutatja a szakpolitikai kereteket és azokat a főbb dokumentumokat, melyeket megvizsgáltunk.



2. ábra: Szakpolitikai keretek (főbb dokumentumok)

### 1.2.2 A helyzetelemzés eredményei

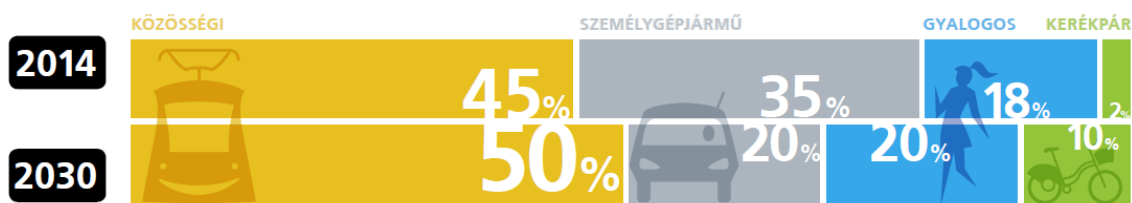
A munka megalapozó munkarésze alapot ad a későbbi scenárió elemzéshez. Első lépésként releváns, mobilitási kérdésekkel kapcsolatos adatokat gyűjtöttünk és elemeztük azokat. A helyzetelemzés célja

hasonló kérdések megválaszolása: Hol és milyen problémák vannak? Hogyan jutnak el az emberek A-ból B-be? Milyen sajátosságai vannak Zugló városszerkezetének? Milyen általában a közlekedésbiztonsági helyzet? Hol vannak hiányosságok a közlekedési hálózatban? A gyengeségek mellett az erősségek és lehetőségeket is feltártuk.

Zugló elhelyezkedéséből adódóan komoly problémát jelent az átmenőforgalom, mely számos területen gyakorol negatív hatást a kerület életére: rendszeresek a torlódások, zaj- és levegőszennyezés, túlszűfolt közösségi közlekedés stb. További probléma, hogy ezen problémák megoldása nem minden esetben tartozik önkormányzati kompetenciába.

Zuglót minden irányból vasutak és forgalmas utak határolják, mely komoly akadályt és elszigetelő hatást eredményez minden közlekedési mód számára, különösen a gyaloglás és kerékpározás számára. A gyalogos- és kerékpáros átkelési lehetőségek száma és minősége egyaránt kifogásolható. Annak ellenére, hogy Zugló mérete és elhelyezkedése kedvez a kerékpáros közlekedés tömegessé válásának, az infrastrukturális feltételek nem adottak, összefüggő kerékpárforgalmi hálózatról nem beszélhetünk.

A közösségi közlekedési hálózat jól lefedi Zugló területét. Azonban nagy kapacitású, sugár irányú viszonylatok hiányoznak, miközben az intermodális feltételek rosszak, a kerületben lévő vasútállomások nem illeszkednek szervesen a városi közösségi közlekedés rendszerébe. Emellett a kerületi fő terek, átszállópontok is többnyire rossz állapotúak, felújításra szorulnak.



3. ábra: A Balázs Mór terv modalsplit célkitűzése

### 1.2.3 Teszt scenáriók

Lehetséges jövőbeli forgatókönyveket készítettünk és értékeltük azok hatásait. A módszertan lényege, hogy illusztrálja a lehetséges jövőbeli változásokat és segítse az azokra való felkészülést, megalapozza a célkitűzést és az intézkedések kiválasztását. Emellett ez a fajta megközelítés párbeszédet indukált a lehetséges fejlesztési irányokról és azok lehetséges hatásairól, az előidézett változásokról. A következő teszt scenáriókat készítettük.

#### Szenárió 01: Business as usual scenárió

A forgatókönyv alapja, hogy Zugló követi a budapesti Balázs Mór Tervben (BMT) foglalt célkitűzéseket. A BMT célkitűzései hozzájárulnak egy élhetőbb és fenntarthatóbb Budapest kialakulásához. Zugló a BMT-ben foglaltaknak megfelelően cselekszik és fejleszt. Minden döntés és intézkedés követi és megfelel a BMT célrendszerének.

A scenárió fókuszterületei:

- Közlekedési módok hatékonyabb összekapcsolása, javuló intermodalitás
- Javuló gyaloglási és kerékpározási feltételek
- Javuló közösségi közlekedési szolgáltatások és megújuló járműpark
- Hatékonyabb intézményi háttér
- Folyamatos monitoring, visszajelzések értékelése

## **Szenárió 02: Aktív közlekedési módok előnyben részesítése**

A szenárió feltételezi, hogy Zugló előnyben részesíti az aktív közlekedési módok (gyaloglás, kerékpározás stb.) fejlesztését, elérhetővé tételét, biztonságos és vonzó körülményeket minden korcsoport számára a gyerekektől az idősekig.

A szenárió fókuszterületei:

- Vonzóbb körülmények gyaloglásra és kerékpározásra
- Közlekedésbiztonság
- Vonzó, összefüggő kerékpárforgalmi hálózat, zöldutak
- Javuló kerékpárparkolási feltételek
- Vonzóbb mobilitási feltételek, akadálymentesítés az idősek, gyerekek, mozgáskorlátozottak és egyéb speciális igényű csoportok számára

## **Szenárió 03: Közúthálózat optimalizálása a gépjárműforgalom számára**

A szenárió feltételezi, hogy Zugló a közúthálózatán optimalizálására törekszik. A technológiai fejlesztések javítják a közlekedésbiztonságot és forgalomlefolysást (pl. ITS megoldások, önvezető járművek). A megújuló energiaforrások és intelligens megoldások széleskörű elterjedése csökkenti a környezetterhelést és a közúti közlekedés negatív hatásait (pl. zaj és levegőszennyezés).

A szenárió fókuszterületei:

- Közúti kapacitások optimalizálása
- ITS megoldások
- Elektromobilitás
- Parkolási helyzet rendezése
- Közlekedésbiztonság

## **Szenárió 04: Drasztikusan magas energiaárak**

A szenárió megközelítése és felépítése eltér az előzőktől. Feltételezzük, hogy az üzemanyag- és energiaárak drasztikus emelkedése miatt drágává válik a motorizált közlekedés. Miközben a többi forgatókönyv egy-egy közlekedési módra fókuszál, addig ebben az esetben egy várható jövőbeli változásra igyekszünk felkészülni. A fókusz az elektromobilitáson, aktív közlekedési módokon, intermodalitáson és mobilitásmenedzsmenten van.

A szenárió fókuszterületei:

- Csökkenő gépjárműhasználat, javuló kihasználtság
- Növekvő gyalogos- és kerékpáros közlekedési részarány
- Hatékony mobilitásmenedzsment

### 1.3 Célkitűzés

A mobilitási terv a 2030-ig terjedő időszakig tűzi ki Zugló mobilitási rendszerének fejlesztési irányait.

#### 1.3.1 Jövőkép

Az előzőekben bemutatott lépések eredményeire alapozva meghatároztuk Zugló mobilitási tervének jövőképét:

***Zugló célja olyan mobilitási rendszer kialakítása, mely fenntartható, esélyegyenlő, biztonságos, vonzó, ezáltal hozzájárul a zuglói életminőség javulásához, a kerület fejlődéséhez.***

#### 1.3.2 Átfogó célok

A fenti jövőkép alapján meghatároztunk négy átfogó célt melyek egyben kijelölik a fő beavatkozási területeket is.

<b>Élhető környezet - emberközpontú városi élettér</b>
Zugló közlekedési rendszerének fejlesztése hozzájárul a kerület közterületeinek élhető, emberközpontú fejlődéséhez, az egészséges életkörülmények megteremtéséhez. A közterületek felosztása úgy történik, hogy hangsúlyt kapnak a fenntartható közlekedési módok, a motorizált közlekedés térnyerése helyett a városi élettér funkció kerül előtérbe.
<b>Esélyegyenlőség, hozzáférhetőség és biztonság</b>
A kerületben a jövőben mindenki biztonságosan, kényelmesen, vonzó körülmények között, fenntartható módon juthat el úticéljához, különös tekintettel a védtelenekre (gyerekek, idősek, mozgásukban korlátozottak, munkanélküliek, hátrányos szociális helyzetűek stb.).
<b>Környezetbarát és energiatakarékos közlekedési rendszer</b>
A közlekedéshez kötődő szennyezés és energiafelhasználás minimalizálása érdekében előtérbe kerülnek az energiatakarékos és fenntartható megoldások, az alternatív energiaforrások, az aktív (gyaloglás és a kerékpározás) és fenntartható közlekedési (közösségi közlekedés) módok. Emellett a különböző közlekedési módok közötti átjárhatóság, az átszállási kapcsolatok javítása különösen fontos.
<b>Átjárhatóság, partnerség, együttműködés</b>
Az intézményi háttér hatékonysága is kulcskérdés a hatékony és megbízható közlekedési rendszer megteremtéséhez. Hatékonyabb együttműködésre és koordináltságra van szükség a közlekedés- és városfejlesztés terén dolgozó szereplők (önkormányzati irodák, helyi érdekeltek, lakosság, civil szervezetek stb.) között, kerületi és fővárosi szinten egyaránt. A közlekedésfejlesztési kérdések az élet számos területére hatással vannak, ennek meg kell jelennie a döntéshozatali folyamatokban is (területfejlesztés, oktatás, egészségügy stb.)



### 1.3.3 Prioritások és további célkitűzések, indikátorok

A következő táblázat összefoglalja a prioritásokat és további célkitűzéseket átfogó célonként.

Prioritások	Mérhető célok
<b>Élhető környezet - emberközpontú városi élettér</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Élhető, elérhető lakóövezetek, forgalommentes közterületek</li> <li>• Zugló elérhetőségének és az ingázási feltételek javítása a kerületet terhelő átmenő gépjárműforgalom csökkentése érdekében</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gépjárműforgalom csökkentése</li> <li>• Közlekedés környezetterhelő hatásainak csökkentése</li> <li>• Lakossági elégedettség növelése: városi életminőség, közterületek minősége</li> </ul>
<b>Esélyegyenlőség, hozzáférhetőség és biztonság</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Közlekedésbiztonság</li> <li>• Iskolák, óvodák biztonságos elérhetősége</li> <li>• Fenntartható közlekedési módok előnyben részesítése</li> <li>• Elérhető fenntartható közlekedés</li> <li>• Intézmények, szolgáltatások, munkahelyek elérhetőségének javítása</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Közlekedési balesetek számának és súlyosságának csökkentése</li> <li>• Díjköteles parkolási övezetek kiterjesztése</li> <li>• Gépjárművek által elfoglalt közterületek csökkentése</li> <li>• Forgalomcsillapított övezetben lévő oktatási intézmények számának növelése</li> <li>• Gyaloglásra és kerékpározásra rendelkezésre álló közterületek, útfelületek növelése</li> <li>• Közösségi közlekedés és megosztott közlekedési módok szolgáltatási területének növelése</li> </ul>
<b>Környezetbarát és energiatakarékos közlekedési rendszer</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Intermodalitás javítása</li> <li>• Aktív közlekedési módok előnyben részesítése</li> <li>• Javuló közösségi közlekedési szolgáltatások</li> <li>• Energiahatékony, zöld járművek</li> <li>• Környezetbarát városi áruszállítás</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gyaloglás, kerékpározás és közösségi közlekedés forgalmi részarányának növelése</li> <li>• Aktív életmódot élő lakók arányának növelése (rendszeres gyaloglás, kerékpározás)</li> <li>• Optimalizált P+R és B+R parkolók, növekvő számú férőhelyek</li> <li>• Energiahatékony, zöld járművek arányának növelése</li> <li>• Közlekedés energiaigényének csökkentése</li> </ul>
<b>Átjárhatóság, partnerség, együttműködés</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hatékony együttműködés a partnerekkel és helyi közösségekkel</li> <li>• Lobbizás a szükséges fejlesztésekért</li> <li>• Hatékonyabb intézményi háttér</li> <li>• Szemléletformálás, marketing, oktatás a fenntartható mobilitásért</li> <li>• Nemzetközi kapcsolatok erősítése</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Együttműködés kezdeményezése, fenntartása a helyi szakmai és gazdasági szereplőkkel és civil szervezetekkel</li> <li>• Közösségi tervezés minden fontosabb projektnél, közösségi bevonás rendszresítése</li> <li>• Hatékonyság növelése az önkormányzati szereplők együttműködésében</li> <li>• Szemléletformálási, oktatási kampányok, tevékenységek által elérték számának növelése</li> </ul>

### 1.3.4 Indikátorok

A javasolt intézkedések hatásainak mérésére és a kitűzött célértékek monitorozására indikátorokat határoztunk meg. A főbb indikátorok: modalsplit, CO<sub>2</sub> kibocsátás és energifelhasználás, zajterhelés, területhasználat, általános lakossági vélemény, baleseti mutatók, aktív népesség aránya stb.

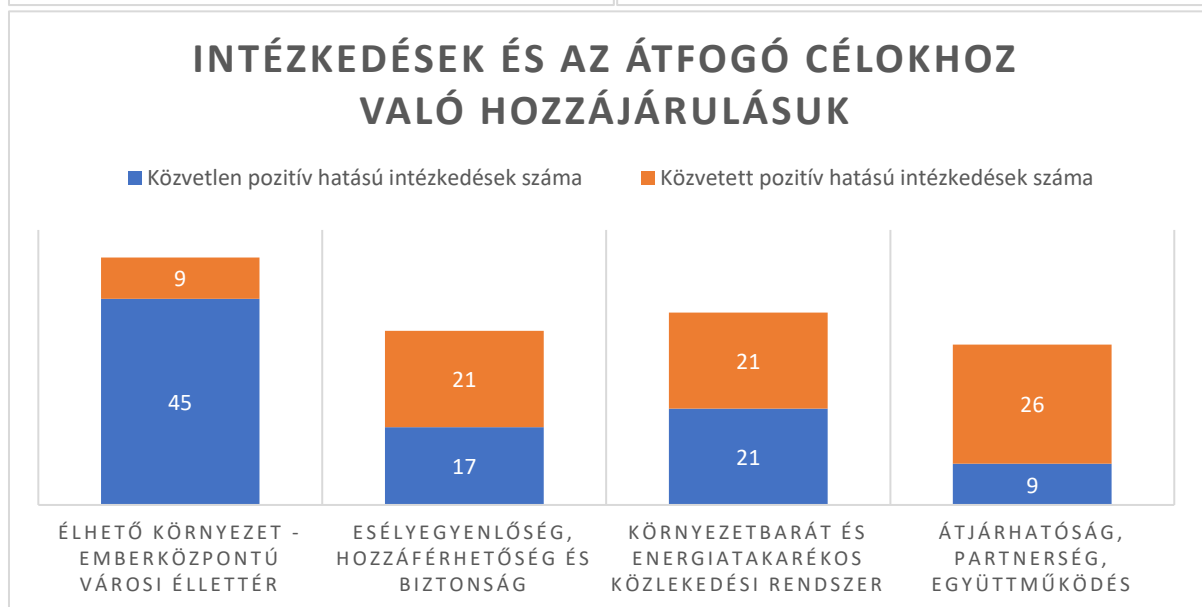
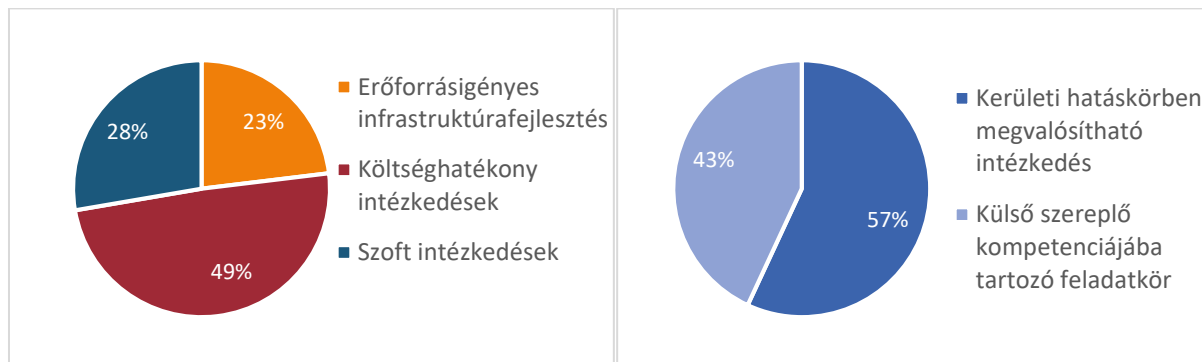
Mivel bázisértékek nem érhetőek el minden esetben, ezért első lépésként ezek meghatározása, mérések folytatása szükséges. Ezután, a bázisérték ismeretével, a pontos célértékek minden esetben meghatározhatóvá válnak. Minden célkitűzés SMART, azaz specifikus, elérhető, realiztikus és időben határolt.

### 1.4 Intézkedések

A mobilitási terv javaslatot tesz olyan intézkedésekre, melyek hozzájárulhatnak a feltárt problémák megoldásához és a kitűzött célok eléréséhez.

A javasolt intézkedések többsége az aktív közlekedési módokra és a gépjárműforgalom káros hatásainak mérséklésére koncentrál. Kerületi hatáskörben megvalósítható, könnyen és költséghatékonyan kivitelezhető intézkedések szintén előnyt élveztek a tervezés során.

Emellett természetesen javasoltunk átfogó, komplex problémákat megoldó, nagyobb léptékű fejlesztéseket is. Ezek az intézkedések többnyire nem kerületi kompetenciába tartoznak, külső szereplők és forrás bevonását igénylik: nem kerületi utak fejlesztése, közösségi közlekedést érintő intézkedések stb. A következő diagramok bemutatják a javasolt intézkedések jellemzőit.



A következő lista összefoglalja a javasolt intézkedéseket átfogó célonként.

Élhető környezet - emberközpontú városi élettér:

- Mobilitási folyamatok és döntések támogatása ITS elemekkel - információk megosztása a fenntartható közlekedési módok előtérbe helyezéséhez
- Közúti infrastruktúra átfogó fejlesztése, rehabilitálása a fenntartható közlekedési módok előnyben részesítésével
- A közlekedési infrastruktúra elválasztó hatásának csökkentése a meglévő átjárók fejlesztésével és újak létesítésével
- Nagy Lajos király útja keresztmetszetének átalakítása
- Erzsébet királyné útja profiljának átalakítása a villamosmegállók térségében
- Jobb minőségű, emberközpontú, attraktív és akadálymentes városi életterek fejlesztése – esélyegyenlő, vonzó és komfortos kialakítás
- Fő közlekedési csomópontok megújítása az átszállási kapcsolatok, intermodalitás feltételeinek javításával és akadálymentesítéssel
- Csökkentett sebességű övezetek kiterjesztése, meglévő övezetek (forgalomtechnikai) felülvizsgálata, önmagát magyarázó kialakítás fokozása, átmenő forgalom kizárása
- Városliget közlekedési problémáinak kezelése a fenntartható módok előnyben részesítésével, parkolás rendezésével és az átmenő gépjárműforgalom kizárásával

Esélyegyenlőség, hozzáférhetőség és biztonság:

- Balesetveszélyes csomópontok felülvizsgálata, átalakítása
- Gyalogos és kerékpáros közlekedésbiztonsági szempontok fokozott figyelembevétele a fejlesztések során
- A gyalogátkelőhelyek fokozott védelme, új gyalogátkelőhelyek kijelölése
- Gépjármű parkolási problémák kezelése (tilosban parkolás felszámolása, elhanyagolt parkolóhelyek fejlesztése a férőhelyek bővítése nélkül)
- Fizetős parkolóövezet kiterjesztése a védendő területek érdekében, díjstruktúra folyamatos felülvizsgálata
- Rákosrendező (kötőtpályás) közösségi közlekedési kapcsolatainak fejlesztése a terület felértékelődésével párhuzamosan
- Közbringarendszer fejlesztése új rendszer kiépítésével vagy a MOL Bubi bővítésével
- Vasúti szolgáltatások javítása, városi közösségi közlekedésbe való integrálása
- A közösségi közlekedés járműparkjának és infrastruktúrájának megújítása, akadálymentesítése
- A közösségi közlekedéssel nem kielégítően feltárt területek kiszolgálásának javítása, a trolibusz- és autóbusz hálózat kapcsolati hiányainak orvoslása
- Közautó és autómegosztó szolgáltatások támogatása, népszerűsítése
- Közlekedésbiztonság javítása, utcák rehabilitálása az iskolák körül forgalomcsillapító, sebességcsökkentő intézkedésekkel (Oktatási, nevelési intézményekhez kapcsolódó közlekedési konfliktusok kezelése)
- Helyi mobilitási tervek készítése, mobilitási tanácsadás (önkormányzati intézmények, egyetemek, iskolák, főbb munkaadók és lakosság számára)
- Intézményi, munkahelyi car-pooling népszerűsítése

## Környezetbarát és energiatakarékos közlekedési rendszer:

- Szükséges anyagi és szervezeti keretek biztosítása az aktív közlekedési módok feltételeinek javítására
- Kedvező kerékpározási és gyaloglási feltételek megteremtése útfelújítások során
- Kerékpárforgalmi fő- és alaphálózat fejlesztése Zugló teljes területén
- Kerékpárparkolás és tárolás teljeskörű javítása (közterületen, munkahelyi, iskolai és otthoni tárolás stb.)
- Kerékpáros szervizpontok kialakítása, közpumpák telepítése
- Pénzügyi és egyéb ösztönzők bevezetése a mindennapi kerékpárhasználat és kerékpárvásárlás támogatására
- Aktív közlekedési módok és egészséges, aktív életmódot népszerűsítő, figyelemfelhívó kampányok indítása
- Zöld közlekedési tengely kialakítása a Rákos-patak mentén
- Belváros - Bosnyák tér - Újpalota kötőtpályás kapcsolat megvalósítása
- Szegedi úti kapcsolat kiépítése
- B+R szolgáltatások javítása, férőhelyek számának növelése
- P+R szolgáltatások javítása, férőhelyek számának növelése
- Közlekedési módok hatékonyabb összekapcsolása, intermodalitás feltételeinek javítása
- A távolsági közösségi közlekedés városi integrációjának elősegítése
- Zugló vasúti megállóhely komplex felújítása és elérhetőségének javítása
- M1 metróvonal meghosszabbítása, intermodalitás erősítése
- Az M2-es metró és a H8-as HÉV összekötése és rákoskeresztúri szárnyvonal kiépítése
- A Bosnyák téri városközpont, mint az intermodalitás és városfejlesztés harmonikus egysége
- Áruszállítás problémáinak feltérképezése, rakodóhelyek felülvizsgálata, újak létesítése
- Környezetbarát és hatékony áruszállító járművek térnyerésének támogatása, ösztönzők bevezetése
- Elektromos és más zéró emissziós járművek használatának anyagi és egyéb úton való támogatása, népszerűsítése > Elektromos töltőállomások telepítése, fejlesztések ösztönzése
- Önkormányzati tulajdonban lévő járműflotta megújítása zéró emissziós járművekkel

## Partnerség, együttműködés, átjárhatóság:

- Hatékonyság növelése és együttműködés javítása az önkormányzati és szakmai szereplők között együttműködési megállapodások és rendszerek találkozási kezdeményezésével
- Együttműködés javítása a helyi gazdasági szereplőkkel és beruházókkal, külső szereplők beruházásainak hatékony nyomonkövetése és koordinálása
- Gyaloglás és kerékpározás támogatásának ösztönzése helyi vállalkozók és üzlettulajdonosok körében
- Munkafolyamatok optimalizálása: rendszeres és hatékony együttműködés a kerületi szereplők között
- Fenntartható közlekedésfejlesztésért felelős biztos vagy munkacsoport felállítása
- Fenntartható városi mobilitás népszerűsítése a közlekedési szokások formálásáért: információs, marketing és oktatás kampányok
- Információs és marketing kampányok indítása a közlekedési magatartás formálására (együtt közlekedünk kampányok)
- Autómentes napok, ideiglenes forgalomkorlátozások és installációk rendezése az aktív közlekedési módok térnyeréséért
- Minden korosztályt és társadalmi csoportot elérő népszerűsítő kampányok indítása a kerékpározás és gyaloglás népszerűsítéséért

- Bringával boltba kampány indítása > Gyaloglás és kerékpározás népszerűsítése iskolákban, gyalog- és kerékpárral való iskolába járás népszerűsítése
- Bringával munkába kampányhoz való csatlakozás
- Tudatos mobilitás oktatása iskolákban
- Részvételi demokrácia és tervezés alkalmazása minden nagyobb projektnél
- Tudásmegosztáson alapuló, innovatív tevékenység folytatása

## 2 Bevezetés

A mobilitási terv közérthető, világos lényegre törő bemutatása, valamint a Zuglóra vonatkozó kihívások és lehetőségek felvázolása.

A mobilitás terv előkészítése az InterregDanubeTransnational program CHESTNUT projekt keretén belül valósult meg. A CHESTNUT egy nemzetközi projekt, amely a fenntartható és környezetbarát városi közlekedés fejlesztését, javítását szeretné elősegíteni a funkcionális városi területeken (FUA), főként a Duna Régió területén.

A mobilitási terv a vonatkozó *Fenntartható Városi Mobilitási Tervek kidolgozása és végrehajtása*<sup>1</sup> című módszertani útmutató alapján készült. Definíció szerint a fenntartható városi mobilitási terv:

*“A Fenntartható stratégiai terv vállalkozások Városi Mobilitási Terv egy a városlakó közlekedési kielégítésére, az életminőség emberek és igényeinek javítására. A meglévő tervezési gyakorlatra épül és különös figyelmet szentel az integráció, konzultáció és értékelés elveinek.”*

A fenntartható városi mobilitástervezés fő szempontjait az alábbi ábra szemlélteti:

Hagyományos közlekedéstervezés		Fenntartható városi mobilitástervezés
Központban a forgalomszervezés	→	Központban az ember
Legfőbb cél: forgalmi kapacitás és sebesség	→	Legfőbb célok: elérhetőség és életminőség, valamint fenntarthatóság, gazdaságélénkítés, szociális egyenlőség, közegészség és környezetminőség.
Alapvetően egy fajta közlekedési módot kezel	→	Az összes közlekedési mód összehangolt fejlesztésével foglalkozik, ahol az átfogó cél az alacsony károsanyag-kibocsátású és fenntartható közlekedési módok előnyben részesítése.
Központban az infrastruktúra-fejlesztés	→	Integrált intézkedéscsomag a költséghatékony megoldások érdekében.
Szektoralapú tervdokumentáció	→	Szektoralapú tervdokumentáció mely összhangban van illetve kiegészíti a kapcsolódó szakpolitikákat (mint pl. a területhasználat és területfejlesztés, szociális szolgáltatások, egészségügy, közbiztonság stb.)
Rövid- és középtávú megvalósítási terv	→	Rövid- és középtávú megvalósítási terv, mely része egy hosszú távú stratégiának.
Közigazgatási területhez kapcsolódik	→	Munkabajrási szokásokon alapuló funkcionális területhez kapcsolódik
Közlekedésmérnökök területe	→	Szakterületeket egyesítő tervező csapatok
Szakértők terveznek	→	Érdekcsoportok bevonásával, átlátható és valódi társadalmi részvétellel történik a tervezés.
Korlátozott hatásértékelés	→	Rendszeres hatásfigyelés és értékelés. Ezen alapján folyamatos visszacsatolás, tanulás és korrigálás.

4. ábra: A hagyományos közlekedési koncepció és a fenntartható mobilitástervezés alapvető különbségeit, a tervezési folyamat „evolúcióját” mutatja be a fenti összehasonlítás (forrás: SUMP útmutató)

A mobilitási terv készítése négy fő lépésből álló, közösségi tervezésen és bevonáson alapuló ciklikus folyamat. A tervezés első lépése a széleskörű helyzetelemzés, mely felméri a mobilitással kapcsolatos aktuális helyzetet és problémákat. Erre épül a célkitűzés, mely meghatározása a mobilitási terv jövőképét, átfogó céljait, prioritásait, a fő beavatkozási területeket. Az előző lépésekre épül az intézkedések tervezése, melyek segítenek a feltárt problémák leküzdését és a kitűzött célok elérését. Az intézkedések végrehajtása, azok hatásainak értékelése, az esetleges tanulságok levonása, a folytonos monitoring zárja a ciklust, melyet az alábbi ábra szemléltet:

<sup>1</sup> [http://www.bump-mobility.eu/media/76533/bump\\_guidelines\\_hu\\_def.pdf](http://www.bump-mobility.eu/media/76533/bump_guidelines_hu_def.pdf)



5. ábra: A fenntartható városi mobilitási terv tervezési ciklusa (forrás: SUMP útmutató)

A kerület érvényben lévő közlekedési koncepciója ugyan már a SUMP készítés alapelvei szerint készült, azonban felülvizsgálatra szorul. A koncepció 2012-ben készült, így a felülvizsgálata időszerű. A koncepcióban kitűzött projektek jelentős része nem valósult meg, ennek okait fel kell tárni és a leszűrt tapasztalatok alapján kell a mobilitási terv intézkedéseit meghatározni.

A kerületi mobilitási alapelve, hogy átfogó elképzelést, jövőképet nyújt Zugló fejlődéséről és közlekedési rendszeréről. Fekvéséből adódóan a kerületet jelentős mértékű átmenőforgalom terheli, mely számos problémát okoz. Ezen problémák jelentős része olyan megoldásokat kíván, mely túlmutat a helyi önkormányzat kompetenciáin és költségvetésén. A közösségi közlekedés, a nem kerületi kezelésű utak fejlesztési kérdései és az átmenő gépjárműforgalom mérséklése min ilyen feladatok. A mobilitási terv a külső szereplők feladatkörébe tartozó projektekről átfogó elvárásokat fogalmaz meg a kerületi, helyi érdekek érvényesítése érdekében. Ebben az esetben cél a fejlesztések megvalósulásáért való lobbizás, kezdeményező szerep vállalása. A saját hatáskörben megvalósítható projekteket a mobilitási terv hangsúlyosan kezeli, cél, hogy kézzel fogható eredmények legyenek, tanulva a közlekedési koncepció meg nem valósult intézkedéseinek példájából.

### 3 Helyzetelemzés

A helyzetelemzés a Bécsi Műszaki Egyetem által megadott tematikát követi. A javasolt témákat (lásd további fejezetek) érdemes lenne még az alábbiakkal kiegészíteni:

- *Áruszállítás: vasút, közút, citylogisztika*
- *Általános baleseti helyzet (részletesebben megvizsgálva)*
- *Szemléletformálás, oktatás, képzés*

#### 3.1 SUMP lehatárolása

A SUMP lehatárolása során az alábbi szempontokat kell figyelembe venni:

- Területi lehatárolás: kerületi szintű SUMP. Mivel a problémák jelentős része a kerület határain kívül generálódik (jelentős átmenő forgalom), ezért a külső területeket (Budapest és agglomerációja, mely Zugló szempontjából releváns) és problémákat is figyelembe kell venni.
- SUMP készítéséért felelős: Budapest Főváros XIV. kerület Zuglói Önkormányzata
- Bevonandó érdekeltek, partnerek:
  - Kerületi érintettek:
    - Önkormányzat különböző releváns szervezeti egységei
    - Oktatási intézmények
    - Helyi vállalkozások (Siemens, IKEA, Bravo Holding, Sugár Üzletközpont)
  - Budapest
    - Budapesti Közlekedési Központ
    - Budapesti Közlekedési Vállalat
    - Budapest Közút
    - Budapest Főváros Önkormányzata
    - Szomszédos kerületek
  - Regionális és országos közlekedési vállalatok, szolgáltatók:
    - MÁV
    - VOLÁN társaságok
    - Közbringa üzemeltető (BKK / MOL Bubi)
    - Taxi szolgáltatók (BKK-n keresztül)
    - Budapest Airport
  - Államigazgatási szereplők:
    - Nemzeti Fejlesztési Minisztérium
    - Nemzeti Infrastruktúrafejlesztő
  - Közútkezelők:
    - Magyar Közút
    - Budapest Közút
  - Civil szervezetek:
    - Helyi (pl. CivilZuglói Egyesület)
    - Magyar Kerékpárosklub



- Közlekedő Tömeg
- Levegő Munkacsoport

### „0.lépés” Adatelemzés, adatok és információk rendelkezésre állása:

- Van-e elegendő és megfelelő minőségű adatunk ahhoz, hogy értékelni tudjuk a kerület és vonzaskörzetének mobilitási rendszerét (a soron következő témakörök szerint)?
- Milyen adatgyűjtésre és információkra lenne szükség ahhoz, hogy a hiányosságokat pótolni lehessen? Közlekedési szokásvizsgálat? Forgalomszámlálások? Háztartásfelvétel?
- Milyen akadályai (humán erőforrás, pénzügyi stb.) vannak az adatgyűjtéseknek?
- Milyen adatok érhetőek el városi/regionális/országos szinten?

Csatolmányok:

- Data\_collection mappa (adatgyűjtés eredményei - Mobilissimus)
- Data\_analysis mappa (feldolgozott adatok - PBN)
- Zuglo\_deliverables mappa (Helyzetelemzés eredménye angolul)
- 02\_Scenario\_Analysis\_Ver1.0\_2017\_10\_03.pdf (módszertan - VUT)

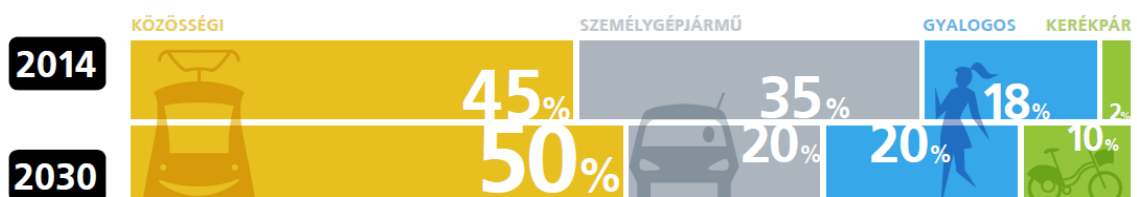
### 3.2 Mobilitás: Mi jellemzi a kerületben és vonzaskörzetében közlekedő emberek mobilitását?

Fő szempontok:

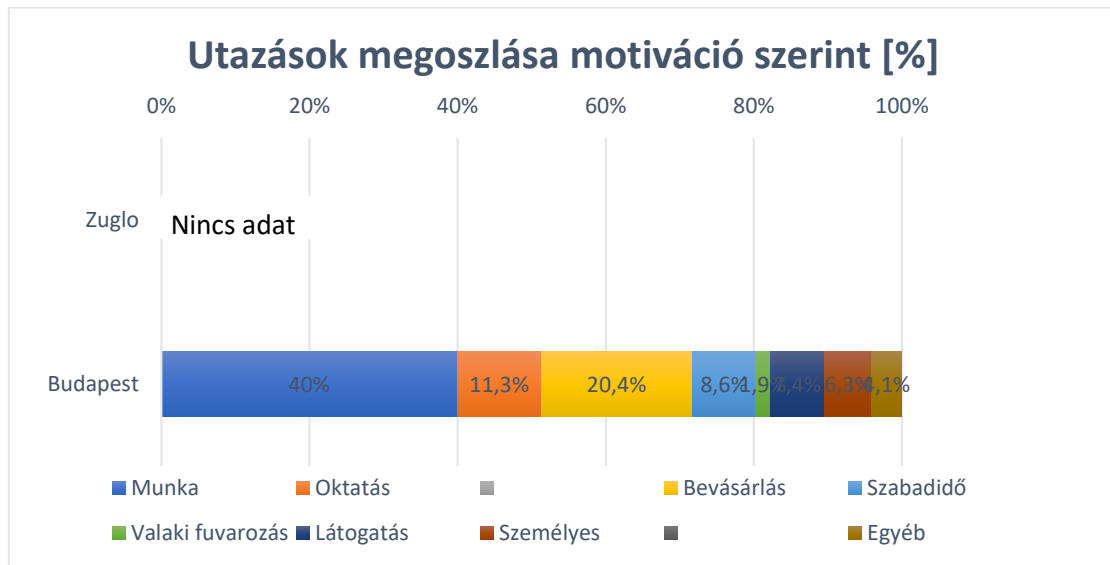
- Budapesti/kerületi (regionális, országos) modal split? A modal split eltér-e a regionális, országos átlagtól?
- Milyen következtetések vonhatóak le, ha életkor vagy nem szerint vizsgáljuk a közlekedési szokásokat?
- Milyen területi különbségek vannak (vannak-e)?
- Mik a fő motivációk? Ki, miért utazik? Milyen mobilitási igények merülnek fel? Van-e jellemző területi megoszlásuk?
- Az egyes közlekedési módok esetén milyen átlagos utazási távolságokkal számolhatunk?
- Milyen következtetéseket lehet levonni a fenti kérdésekre adott válaszokból?

Modal split Budapesten és a kerületben:

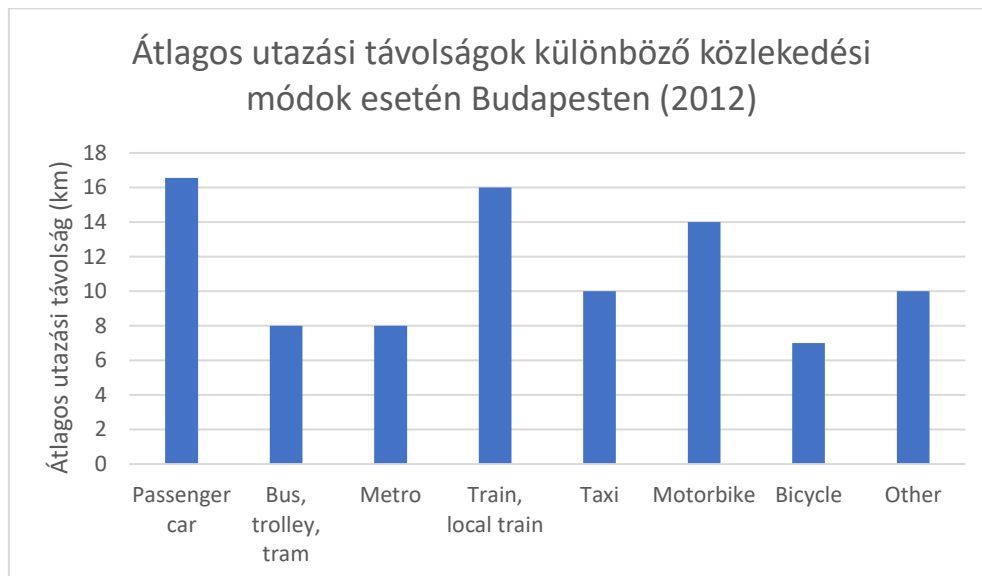
Megbízható adatok csak fővárosi szinten érhetőek el, a kerületi szintű modal split nem ismert. A lenti ábra a 2014-es budapesti adatokat mutatja, valamint a Balázs Mór Terv szerint 2030-ra elérni kívánt arányt.



A helyváltoztatás motivációja szerint is vizsgálhatóak az utazási szokások, melyet a lenti diagram mutat be. Sajnos ebben az esetben sem érhetőek el kerületi szintű adatok, csak fővárosiak.



Napi utazással töltött időadat nem elérhető. A különböző közlekedési módokra jellemző átlagos úthossz azonban igen, amit a következő diagram szemléltet. Ez az adat szintén csak Budapestre vonatkozóan érhető el, sem a kerületre, sem az agglomerációra vonatkozóan nincs hasonló adatunk.



Csatolmányok:

- Data\_collection mappa
- Data\_analysis mappa

### 3.3 Városszerkezet

Főbb szempontok:

- Lakossűrűség, népesség megoszlása, városszerkezeti jellemzők területi funkciók alapján, fő desztinációk és forgalomvonzó helyek, főbb átszállópontok stb.
- Melyek a fő közlekedési útvonalak, van-e erre vonatkozó elérhető adat?

---

1960 óta Budapest népesség folyamatosan nő, a folyamat 1980-ban tetőzött. A dinamikus növekedés elsősorban a városba költözők magas számának köszönhető, ebben az időszakban a halálozások száma folyamatosan meghaladta a születések számát.

1990-as évek óta a beköltözések száma lecsökkent, sőt, szuburbanizációs folyamatok indultak be. Budapest lakóinak jelentős része költözött a környező agglomerációba. 2011-ben érte el a mélypontot Budapest lakosainak száma 1 745 000 fővel. 2011 óta újra lassú növekedés tapasztalható. A növekedés főbb okai a halálozási arány csökkenése, a kiköltözések lassulása, a visszaköltözések megindulása. Összességében, ahogy a lenti táblázat is mutatja, Budapest agglomerációs vonzáskörzetének népessége folyamatosan nőtt az elmúlt évtizedek során, ami komoly közlekedési igényt generál.

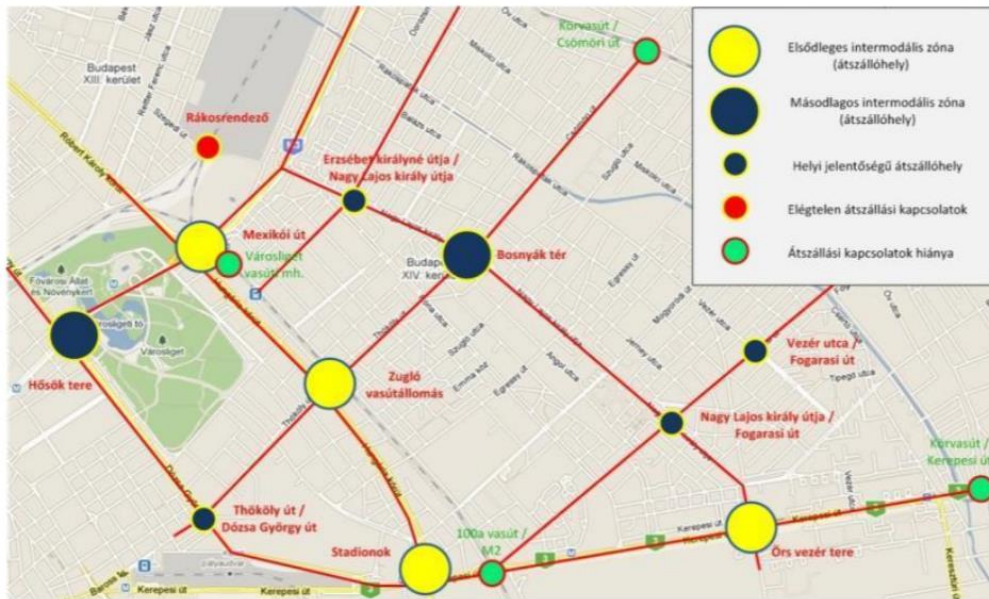
Budapest belső kerületeinek és Zuglónak a népessége is csökkent az elmúlt évtizedekben. Az átlagéletkor növekedése, a népesség öregedése jellemző. A születések száma csökken, miközben az idősek száma növekszik a fővárosban és a kerületben egyaránt. Becslések szerint 2030-ig a trend folytatódik.

Zugló népessége 1990 óta folyamatosan csökkent, majd 2010 körül stabilizálódott, azóta lassú növekedés indult.

	<b>Budapest</b>	<b>Budapest agglomeráció</b>	<b>Összesen</b>	<b>Budapest XIV. Zugló</b>
1990	1 777 920	675 390	2 453 320	143 501
2001	1 729 040	805 850	2 534 890	123 510
2011	1 745 000	1 555 000	3 000 000	127 000

1. táblázat: A népesség változása kerületi, fővárosi és agglomerációs szinten

A kerület közlekedési koncepciója meghatározza a fő intermodális zónákat, a fő átszállóhelyeket, melyet az alábbi ábra mutat be.



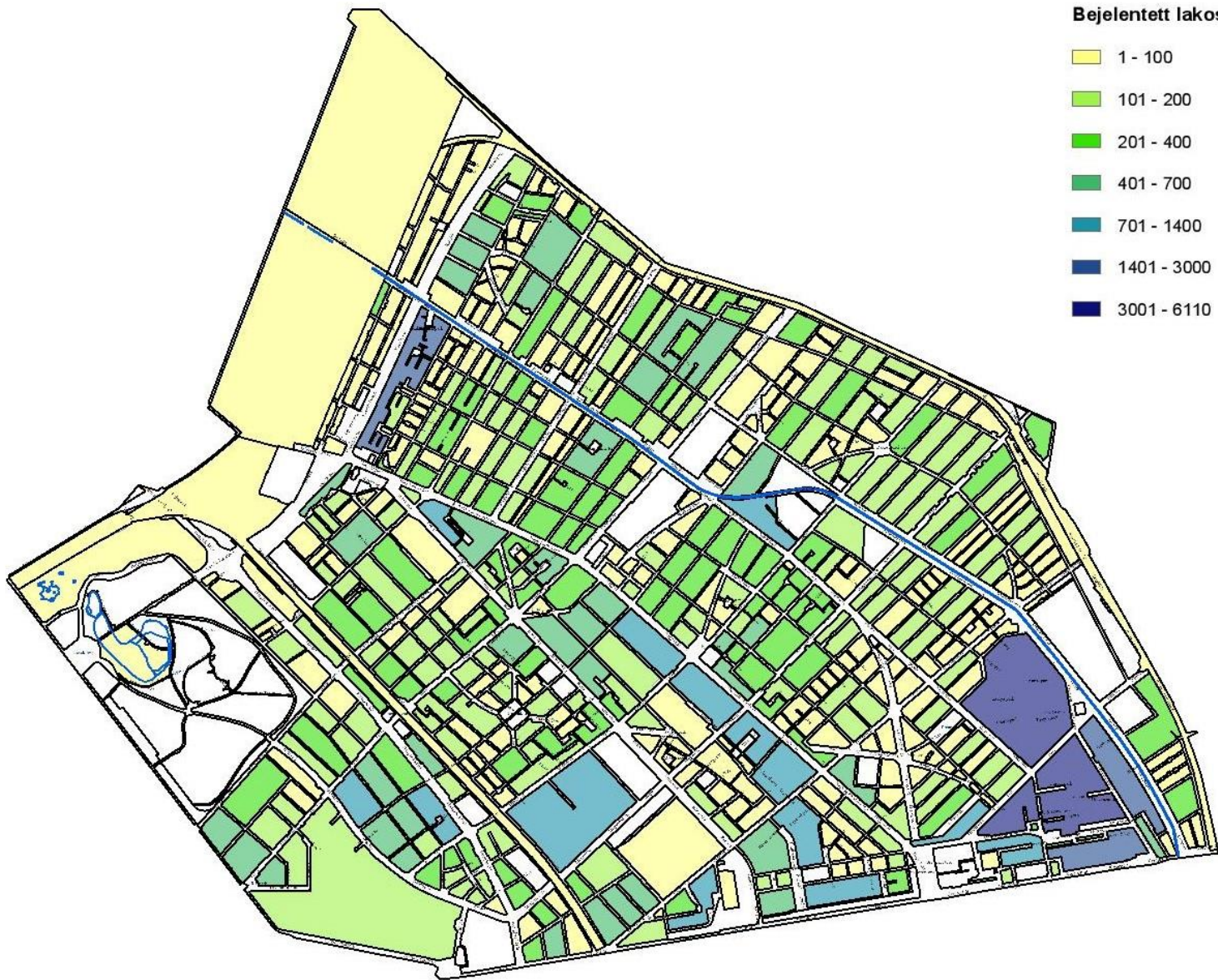
6. ábra: Fő átszállópontok Zuglóban (forrás: Közlekedési koncepció)

Zugló a főváros átmeneti zónájában van, ezért a kerületet jelentősen terheli átmenő forgalom. A kerület közlekedési problémáinak jelentős része a kerület határain kívül keletkezik, a közlekedési igény nem csupán a kerületen belül generálódik (vagy érkezik), meghaladják a kerület hatáskörét. A hatások azonban a kerületben realizálódnak, az itt élő lakosok életminőségére gyakorolnak hatást, ezért Zuglónak reagálnia kell a problémákra. Ennek megfelelően az átmenő forgalom kérdése az egyik legfontosabb témakör, amit Zugló SUMP-jának figyelembe kell vennie.

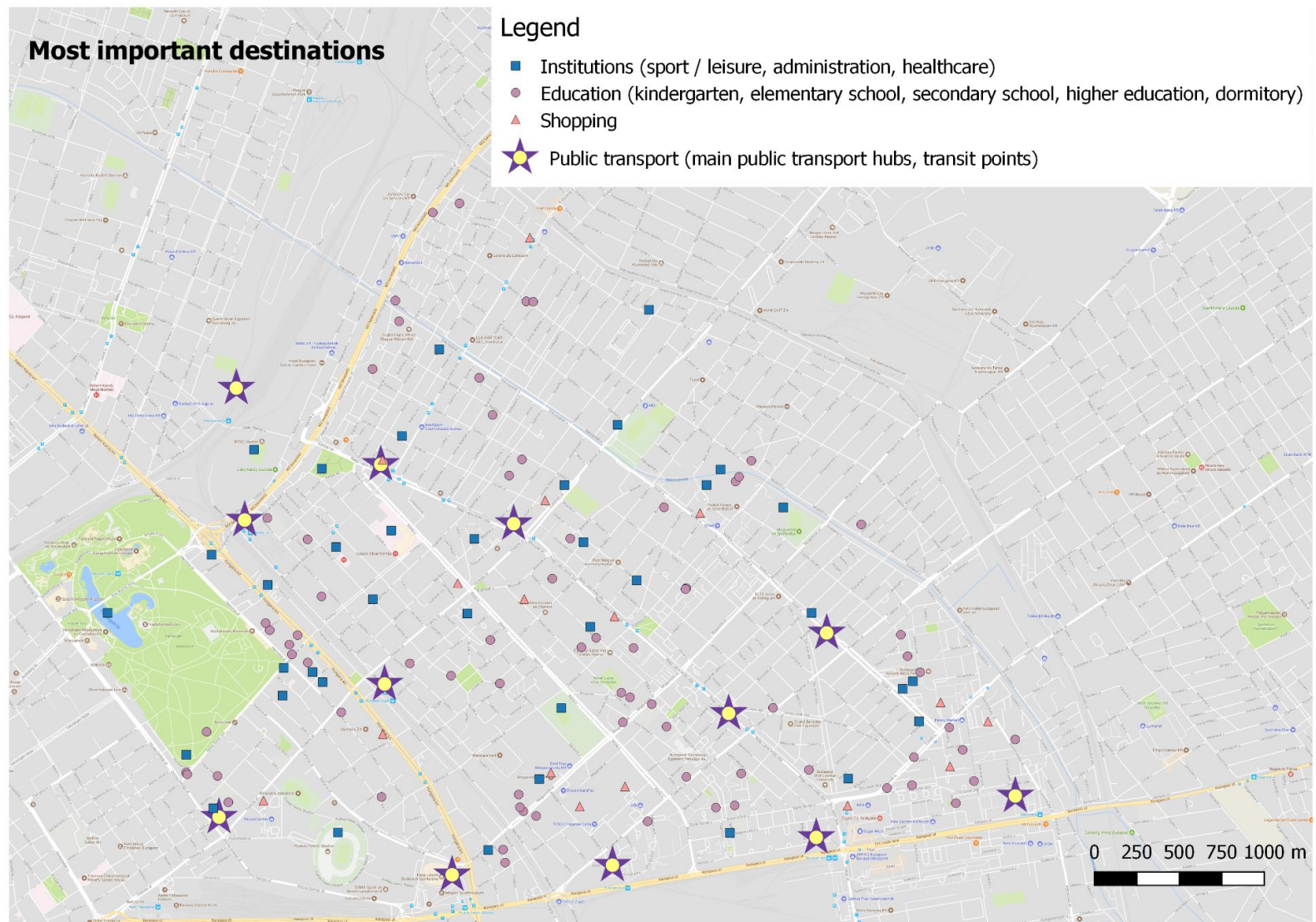
Jelmagyarázat:

Bejelentett lakosok száma (fő) 2016.12.31.

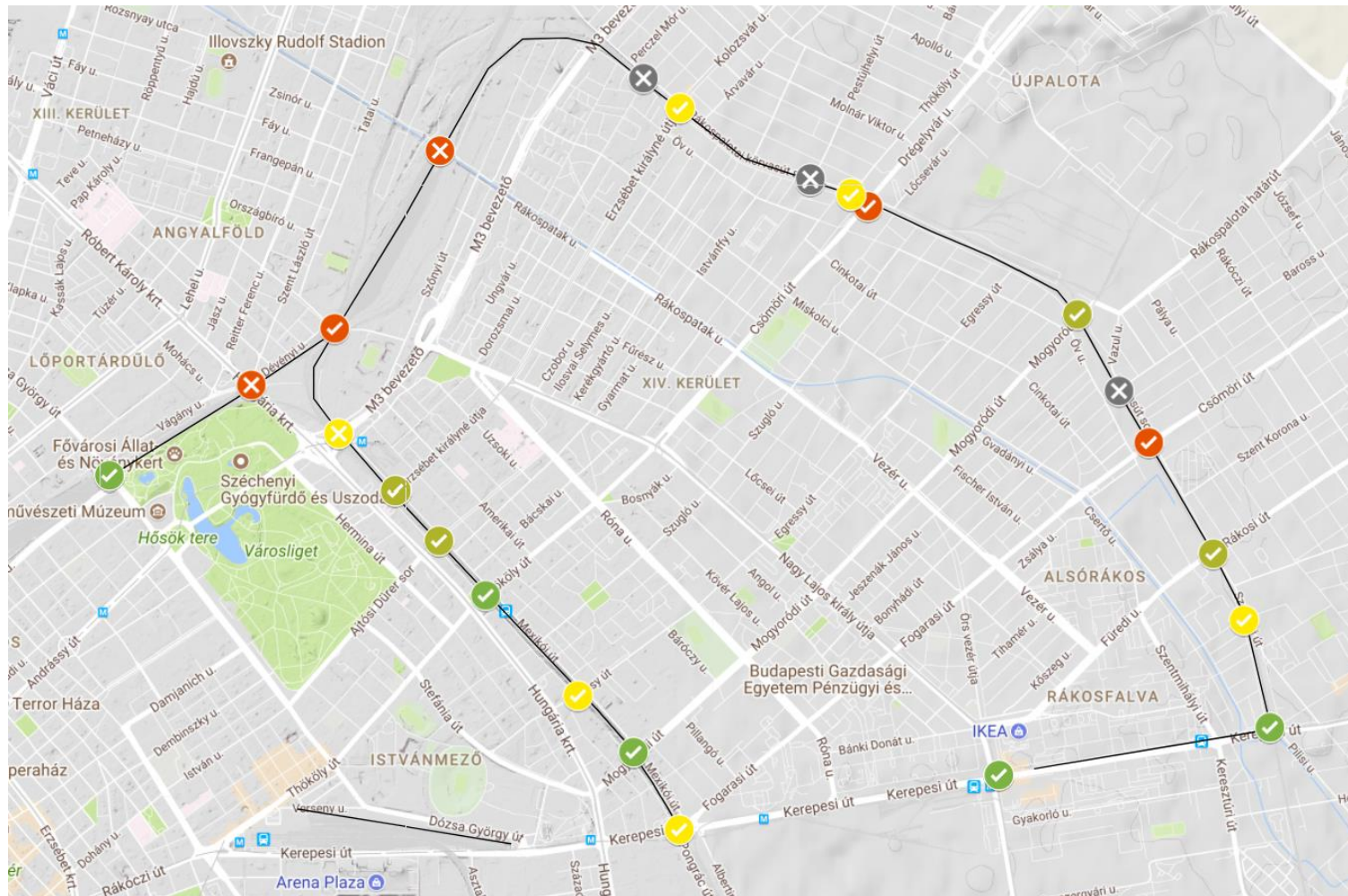
- 1 - 100
- 101 - 200
- 201 - 400
- 401 - 700
- 701 - 1400
- 1401 - 3000
- 3001 - 6110







7. ábra: Zugló fontosabb forgalomvonzó létesítményei (négyzet – intézmények [sport, szabadidő, ügyintézés, egészségügy], kör – oktatás [óvoda, általános és középiskola, felsőoktatás és kollégium], háromszög – bevásárlás, csillag – fő közösségi közlekedési átszálló pontok)



8. ábra: Zuglót vasút és forgalmas főutak, autópálya veszi körül, melyek komoly elszigetelhetőséget fejtenek ki. A térkép a keresztezési lehetőségek minőségét mutatja be a kerékpározás szemszögéből. (fekete – nincs átjárási lehetőség pedig szükséges lenne, piros – meglévő átjáró, de nem kerékpárosbarát kialakítású, sárga – fejlesztendő átjáró, zöld – megfelelő kialakítású átjáró)

### 3.4 Elérhetőség, akadálymentesség

Főbb szempontok:

- Elérhető megbízható, átfogó eljutási idő adat?
  - Hogyan alakul az utazási idő különböző közlekedési módok esetén a városközpont és a város különböző részei között?
  - Mi és hogyan szabályozza a városfejlesztés és közösségi közlekedési fejlesztések kapcsolatát? (Pl. új építés esetén biztosítani kell-e x. távolságon belül közösségi közlekedési megállóhelyet)
- 

Részletes közlekedési szokásvizsgálatok nem készültek. Az egyes közlekedési módok átlagos utazási távolságait bemutató diagrammot lásd. a 3.2 fejezetben.

Budapest közlekedését a reggeli (6:30-9:00, 7:00-8:00 között csúcsosodik) és délutáni (14:00-18:00, 16:00-17:00 között csúcsosodik) csúcsidőszak határozza meg. A város és a kerület több pontján jellemző rendszeres torlódás.

### 3.5 Gépjárműközlekedés

Főbb szempontok:

- Hány regisztrált gépjármű van a kerületben, Budapesten (gjmű/ezer lakos)? Hogyan viszonyul ez az adat a regionális, országos számokhoz?
  - A kerületben regisztrált gépjárművek száma valóban a kerületben mozgó gépjárművek számát tükrözi? Előfordulhat, hogy a járművek más címen vannak bejelentve.
  - Úthálózat szerkezete: vonalas/radiális/vagy ezek kombinációja?
  - Van-e valamilyen földrajzi, természetes vagy mesterséges akadály, ami elválasztó hatást fejt ki, nehezíti a hálózatfejlesztést (pl. folyó, ipari terület, pályaudvar stb.)?
  - Hol vannak konfliktuspontok, hol jellemzőek rendszeresen torlódások?
  - Hol vannak sebességkorlátozott, forgalomcsillapított övezetek?
  - Közlekedésbiztonság helyzete? Hol vannak baleseti gócpontok? Milyen jellegű balesetek jellemzőek? Milyen a balesetek jellemző kimenetele?
- 

A közlekedési koncepció az alábbi gépjárműközlekedéssel kapcsolatos problémákat emeli ki:

- Zugló úthálózatát gyűrűs és sugár irányú utak határozzák meg, melyek többnyire kis forgalmú, forgalomcsillapított lakóövezeteket határolnak. A lakóövezeteket gyakran terheli torlódásokat elkerülő átmenőforgalom.
- Hiányzó gyűrű irányú útvonalak a szomszédos kerületek irányába (pl. Szegedi út, Körvasúti körút). A Körvasúti körút fejlesztésének szükségessége kérdéses.
- Földrajzi, természetes akadályok: lásd Városszerkezet c. fejezet
- Közlekedési balesetek: adatkérés és feldolgozás folyamatban
- Nagy Lajos király útja és közlekedési problémái
- Kerületet terhelő átmenő forgalom és annak negatív hatásai
- Parkolási problémák, díjköteles parkolási övezetek kiterjesztésének szüksége



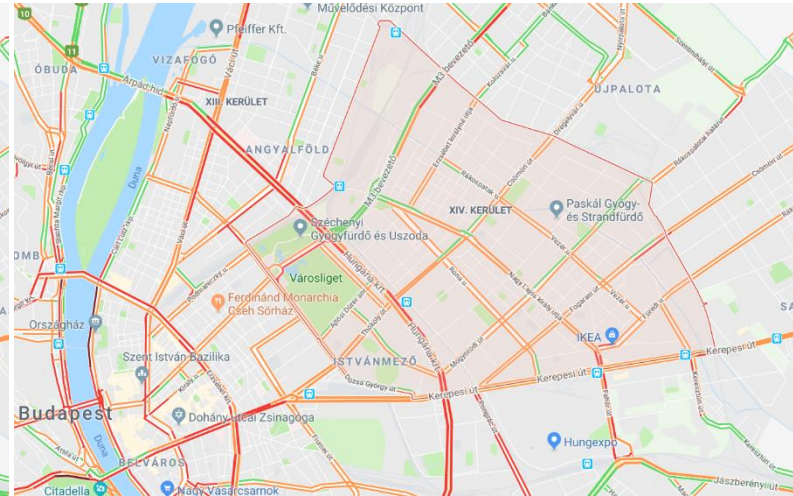
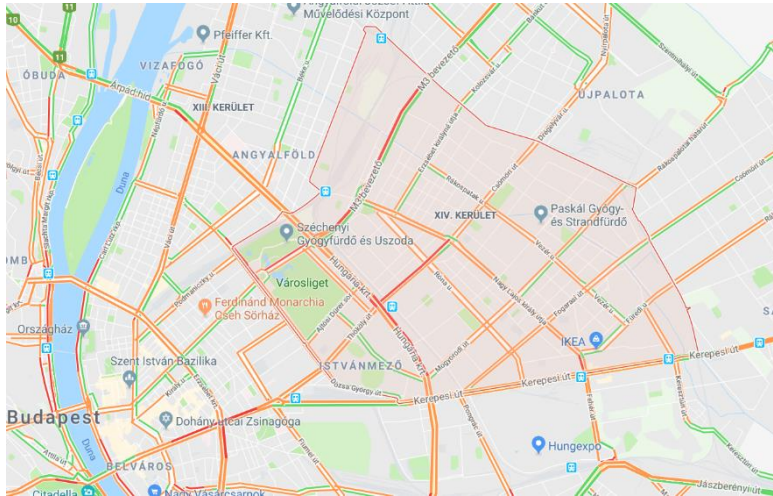
Baleseti helyzet:

- Kerékpáros érintettségű balesetek: Kerékpárforgalmi Hálózati Terv
- 2012-ben készült egy forgalombiztonsági vizsgálati jelentés Zugló csomópontjairól

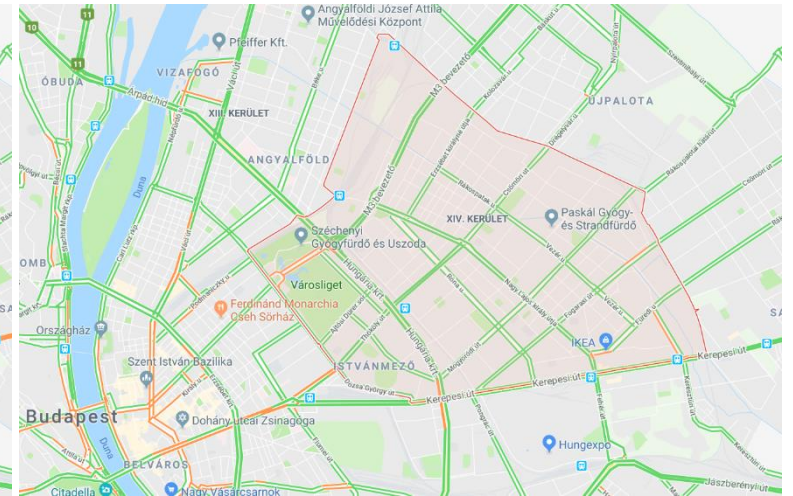
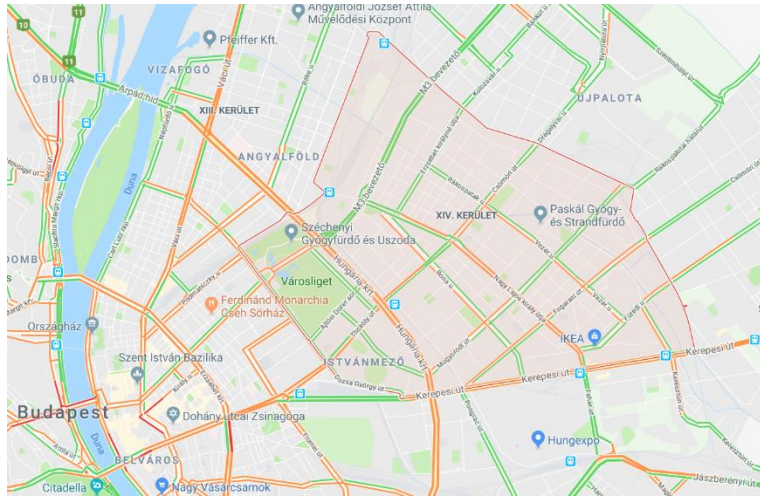
Gépjárműbirtoklás:

Év	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Budapest	581 991	573 315	566 790	565 563	573 264	583 694	597 337	611 941
Zugló	Ismeretlen							

2. táblázat: Regisztrált személygépjárművek száma

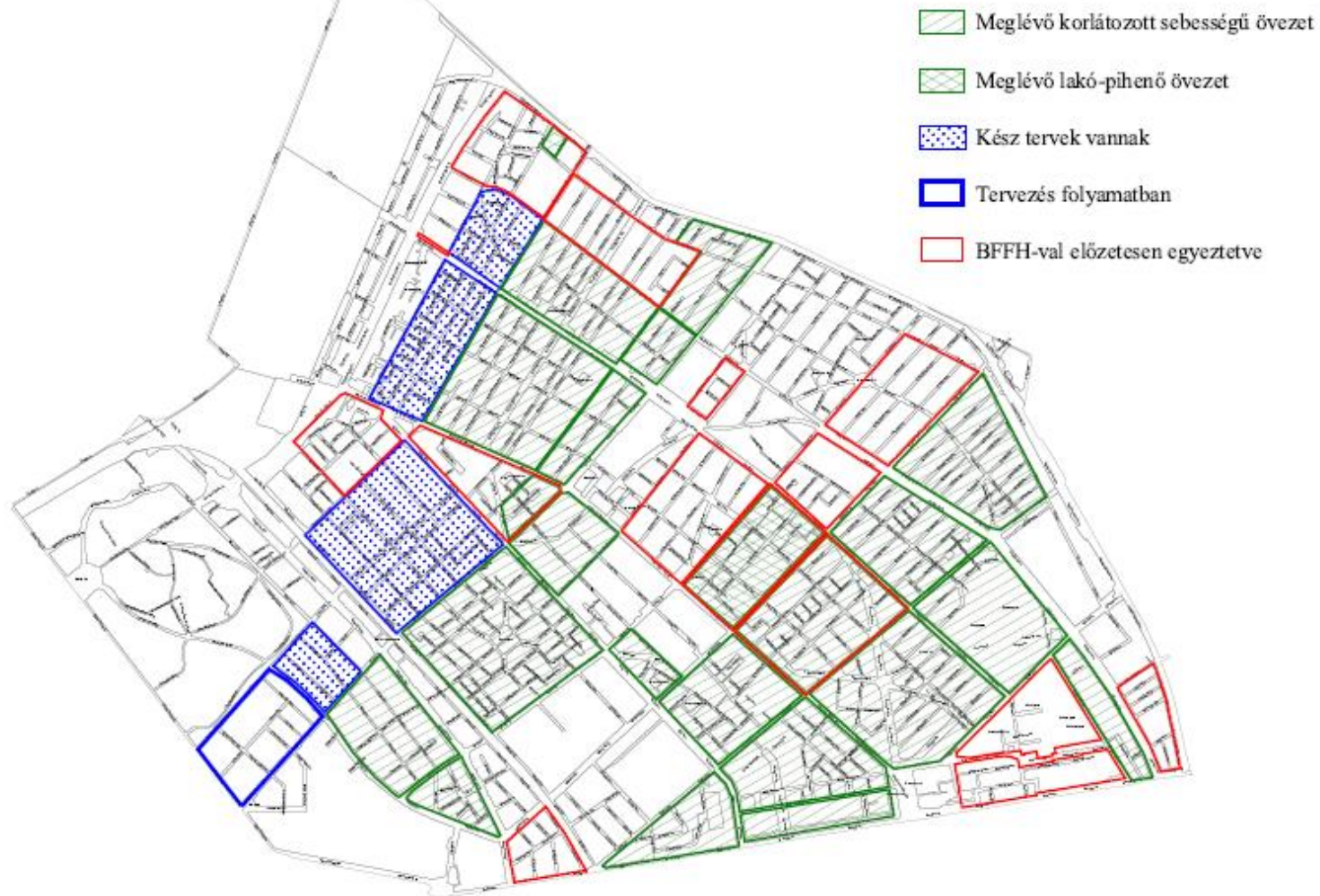


Csúcsforgalom munkanapokon reggel (7:30 - 8.00) és délután (16:30 – 17:30) (forrás: Google Traffic)



Csúcsforgalmon kívüli időszak hétköznap és hétvégén (forrás: Google Traffic)

## Korlátozott sebességű övezetek





**BUDAPEST FŐVÁROS  
TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVE**

**M = 1 : 50000**

**III. KÖZLEKEDÉS**

**I. KÖZÜTI KÖZLEKEDÉSI HÁLÓZAT**

Aktualizálva: 2014. augusztus 15.

**BEJEGYZÉS:**

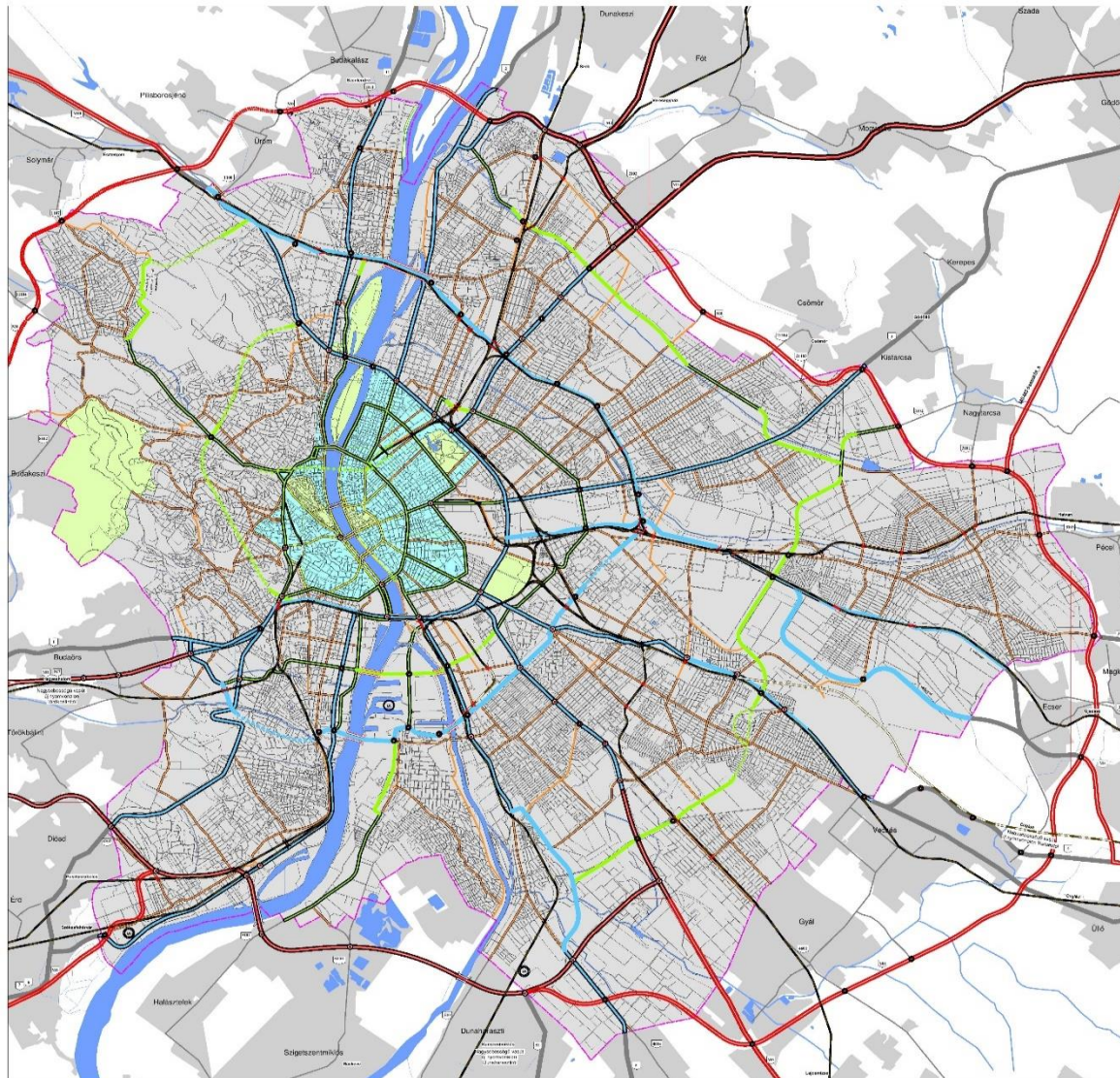
**JÖVŐHÁGYANDÓ ELEMOK**

HELYI KÖZLEKEDÉS  
KÖZLEKEDÉS

- |  |                                      |     |
|--|--------------------------------------|-----|
|  | Gyermekjártó út                      | -   |
|  | Országos jelentőségű főút            | "6" |
|  | Felvi közlekedési főút               | "6" |
|  | Keretköz., kerületi jelentőségű főút | "6" |
|  | Felújítandó/újított főút             | "6" |
|  | Közp., vasúti állomás                |     |
|  | Felújítandó állomás                  |     |
|  | Közút, vasúti állomás                |     |
|  | Előrejelzett közlekedési csomópont   |     |
|  | Közút, vasúti állomás                |     |

- TERVEZETT ELEMOK**
- |  |                                      |
|--|--------------------------------------|
|  | Gyermekjártó út                      |
|  | Országos jelentőségű főút            |
|  | Felvi közlekedési főút               |
|  | Keretköz., kerületi jelentőségű főút |
|  | Felújítandó/újított főút             |
|  | Közp., vasúti állomás                |
|  | Felújítandó állomás                  |
|  | Közút, vasúti állomás                |
|  | Előrejelzett közlekedési csomópont   |
|  | Közút, vasúti állomás                |

- TÁJÉKOZTATÓ ELEMOK**
- |  |                                               |
|--|-----------------------------------------------|
|  | Közp., vasúti állomás                         |
|  | Közlekedési vasútvonal felújítás (megújított) |
|  | Közlekedési vasútvonal felújítás (megújított) |
|  | Közlekedési vasútvonal felújítás (megújított) |
|  | Közlekedési vasútvonal felújítás (megújított) |
|  | Közlekedési vasútvonal felújítás (megújított) |
|  | Közp., vasúti állomás                         |
|  | Közp., vasúti állomás                         |
|  | Közp., vasúti állomás                         |
|  | Közp., vasúti állomás                         |
|  | Közp., vasúti állomás                         |



### 3.6 Úthálózat (üzemeltetés) és kapcsolódó szolgáltatások

Főbb szempontok:

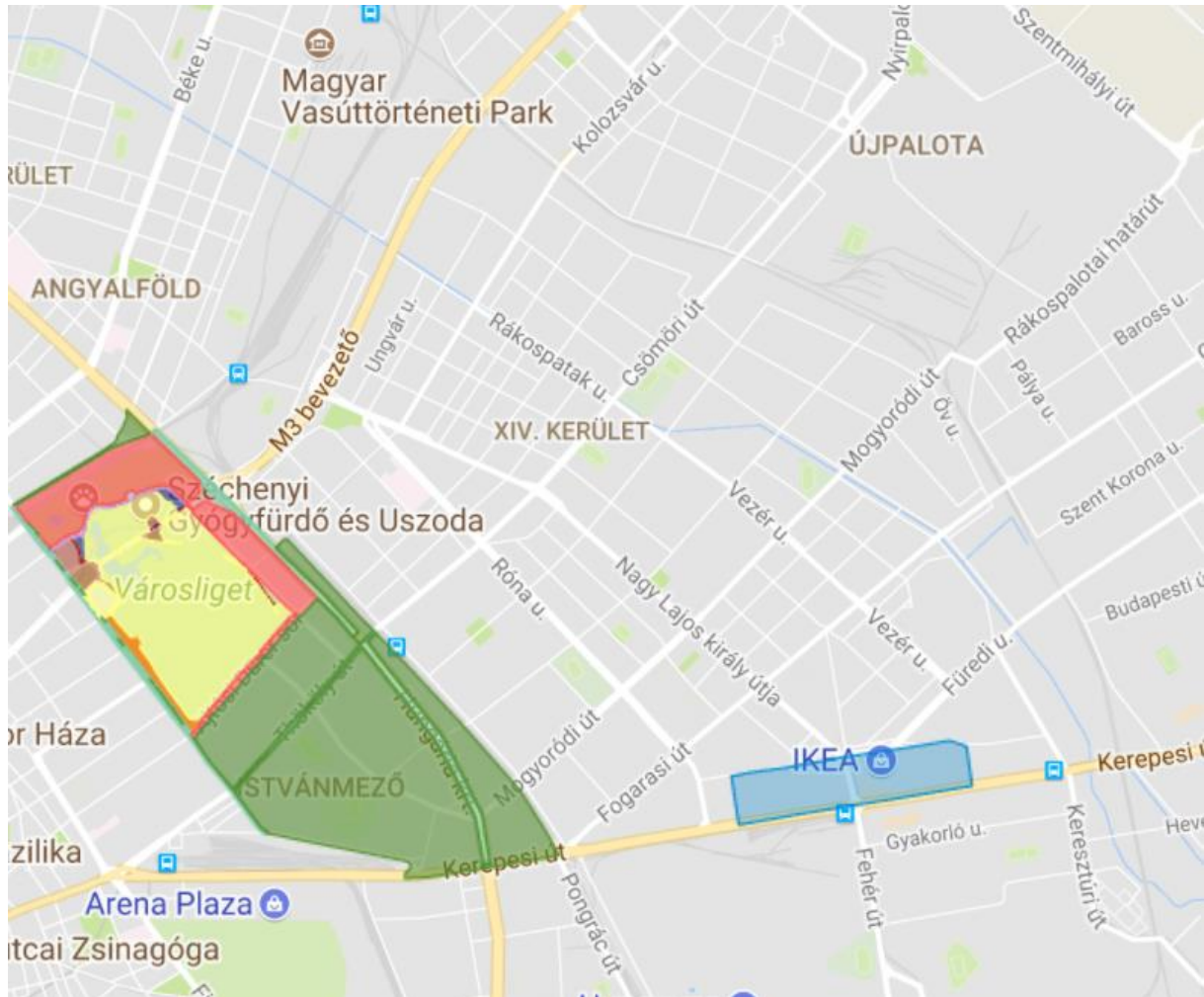
- Útállapot: van elérhető értékelés (készült?)?
    - Ha igen:
      - Milyen megállapításokat tesz az értékelés? Milyen következtetéseket vonhatunk le belőle?
      - Az értékelés foglalkozik a gyalogos-kerékpáros közlekedés szempontjaival? Figyelembe veszi a közösségi közlekedés szempontjait, a megállók elérhetőségét, akadálymentességét?
    - Ha nem:
      - Milyen állapotú a kerület úthálózata általánosságban és csoportosítva (pl. területi alapon - kerületrészek, funkció vagy útkategória szerint)? Az értékelésnél az alábbi szempontokat kell figyelembe venni: gyalogos és kerékpáros közlekedés szempontjai, rendelkezésre álló infrastruktúra minősége, szélessége; közterületek és útfelület megoszlása a különböző funkciók és közlekedési módok tekintetében; árnyékolás/esőbeálló; burkolatállapot stb.
  - (Közterületi) parkolás:
    - Általános helyzetkép
    - Melyek a túlterhelt területek? Hol jellemző tilosban parkolás? Vannak túlterhelt, esetleg kihasználatlan parkolók?
    - Díjszabás: hol és mennyibe kerül a közterületi parkolás? A lakosok milyen módon járulnak hozzá a közterületi parkoláshoz, a díj fedezi a felmerülő externális költségeket? A parkolási díjak megfelelőek?
    - Milyen módon van szabályozva a kialakítandó parkolóhelyek száma különböző létesítmények esetén? Van-e valamilyen területi vagy kapacitásbeli limit?
    - P+R parkolók: hol vannak, milyen díjszabással és kihasználással üzemelnek, szükségesek-e további fejlesztések?
  - Car-sharing:
    - Elérhető-e a kerületen belül valamilyen közautó szolgáltatás?
      - Ha igen:
        - Milyen módon üzemel a rendszer? (fix állomás, free-floating, privát-állami)
        - Hány regisztrált és rendszeres felhasználó van? Milyen jellegűek a megtett utak?
      - Ha nincs:
        - Van érdeklődő, piacra lépni szándékozó szereplő?
- 

Car-sharing:

A GreenGo a legnagyobb budapesti szolgáltató, a szolgáltatási terület azonban csak Budapest belső városrészeit fedi le, Zuglónak csak egy kis részén érhető el a szolgáltatás.

Név	Kapacitás
Mexikói út	257 (díjmentes)
Papp László Sportaréna	300 (őrzött, díjköteles)
Pillangó utca	121 (őrzött, díjköteles)
Őrs vezér tere	265 (őrzött, díjköteles)
<b>Összesen</b>	<b>943</b>

3. táblázat: P+R parkolók Zuglóban<sup>2</sup>



9. ábra: Díjköteles parkolóövezetek Zuglóban

<sup>2</sup> [http://bkk.hu/apps/img/budapest\\_parkolok.pdf](http://bkk.hu/apps/img/budapest_parkolok.pdf)

### 3.7 Közösségi közlekedés

Főbb szempontok:

- Milyen a vasúti szolgáltatás színvonala Budapesten, a kerületben?
  - Állomások elérhetősége, menetrend (csúcsidő-holtidő, hétköznapi-hétvége) stb.
  - A lakosság hány %-a él a kerület vasútállomásainak (és kötöttpályás közlekedésének) 500 m-es sugarában?
  - Üzemeltetési háttér
  - Elhagyott vasúti, barnamezős területek és fejlesztésük.
- Milyen a kerület közúti tömegközlekedési kínálata?
  - Hálózat felépítése (radiális, gyűrűs, vegyes, sűrűség, elérhetőség stb.)
  - Melyek a főbb átszállópontok?
  - Melyek a főbb átszállópontok a vasútra, HÉV-re, metrora?
  - A HÉV milyen módon integrálódik a városi közlekedésbe? Tram-train, mint opció?
  - A járművek hány százaléka akadálymentes?
  - A közösségi közlekedési megálló 300 m-es sugarú vonzaskörzete lefedi a kerület nagy részét? Vannak rosszul feltárt területek? Vannak erre vonatkozó tanulmányok, hálózatfejlesztési elképzelések?
  - Vannak a tömegközlekedést akadályozó tényezők (pl. rendszeres torlódások)?
- Hányan és milyen utazásokra használják a közösségi közlekedést? Milyen trendek vannak (növekvő, csökkenő, stagnáló használat)?
- A fontos forgalomvonzó létesítmények elérhetőek közösségi közlekedéssel (főbb munkahelyek, iskolák, egészségügyi intézmények, ügyintézés, sport stb.)? Milyen a szolgáltatás színvonala?
- Díjszabás? A jelenlegi díjszabás vonzóvá/elérhetővé teszi a közösségi közlekedést? Van integrált jegy a városi és az agglomerációs járatok összekapcsolására?
  - Intézményi háttér
  - Díjszabás felépítése
  - Milyen jövőbeli fejlesztések, tervek vannak?
  - Mely járatokon és hogyan fogadják el a Budapest bérletet és a kiegészítő jegyeket?
  - Melyek azok a járatok amelyeken nem érvényes a Budapest bérlet?

---

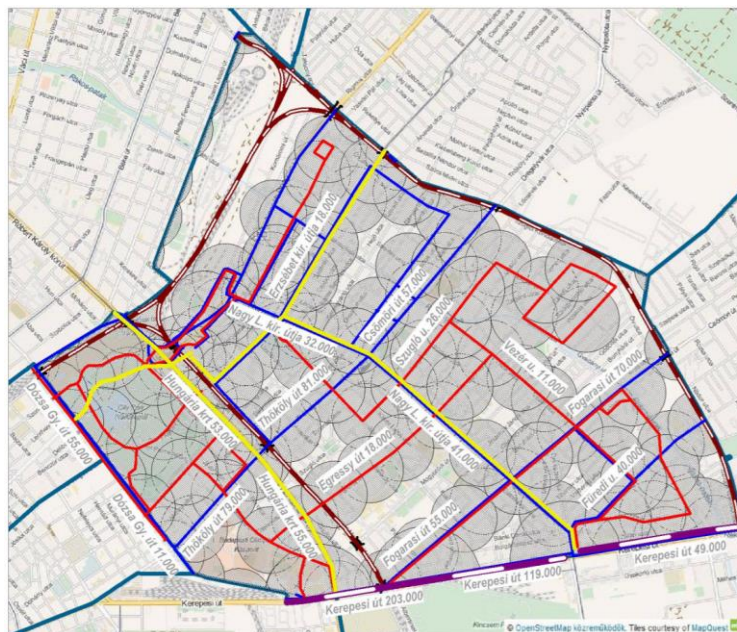
Zuglót minden irányból vasútvonalak határolják, van két vasútállomása, ennek ellenére a vasúti kapcsolatok nem kapcsolódnak szervesen a város és a kerület közlekedési hálózatába. Az állomások rossz, elhanyagolt állapotúak, nincsenek B+R parkolók vagy közbringa kapcsolatok. Rákosrendező a kerület egyik évtizedek óta megoldásra, fejlesztésre váró barnamezős területe. Zugló vasútállomás ugyan jó közösségi közlekedési kapcsolatokkal bír, az akadálymentesítés, a B+R és közbringa állomás hiány komoly probléma.





10. ábra: Rákospatak– részben felújított, többnyire elhanyagolt állapotok

A budapesti közösségi közlekedési hálózat jól lefedi Zugló területét. Villamos, autóbusz, trolibusz, metró és HÉV vonalak egyaránt megtalálhatóak a kerületben. A Rákospatak, Miskolci út tengelye, valamint a Mogyoródi út környéke, ahogy a lenti ábrán is látható, közösségi közlekedéssel kevésbé feltárt. A lenti ábra az egyes közösségi közlekedési megállók 300 méteres vonzaskörzetét ábrázolja (500 m metró és vasútállomások esetén)



11. ábra: Zugló közösségi közlekedési hálózata és az állomások vonzaskörzete az egyes viszonylatok napi utasforgalmának feltüntetésével (fekete – vasút, piros-trolibusz, lila – HÉV és metró, sárga – villamos, kék - autóbusz)

A közösségi közlekedés szervezeti hátterét az alábbi táblázat foglalja össze:

<p><b>Megrendelő</b></p>	<p>Budapest Főváros Önkormányzata rendeli a közösségi közlekedési szolgáltatásokat minden helyi közösségi közlekedési mód esetén (autóbusz, villamos, metró, trolibusz, hajó). A feladat szakmai irányítása a Budapesti Közlekedési Központ feladata. A HÉV esetében a megrendelői szerepet 2017-től a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium tölti be. Üzemeltetésért felelős a MÁV-HÉV Zrt.</p>
--------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



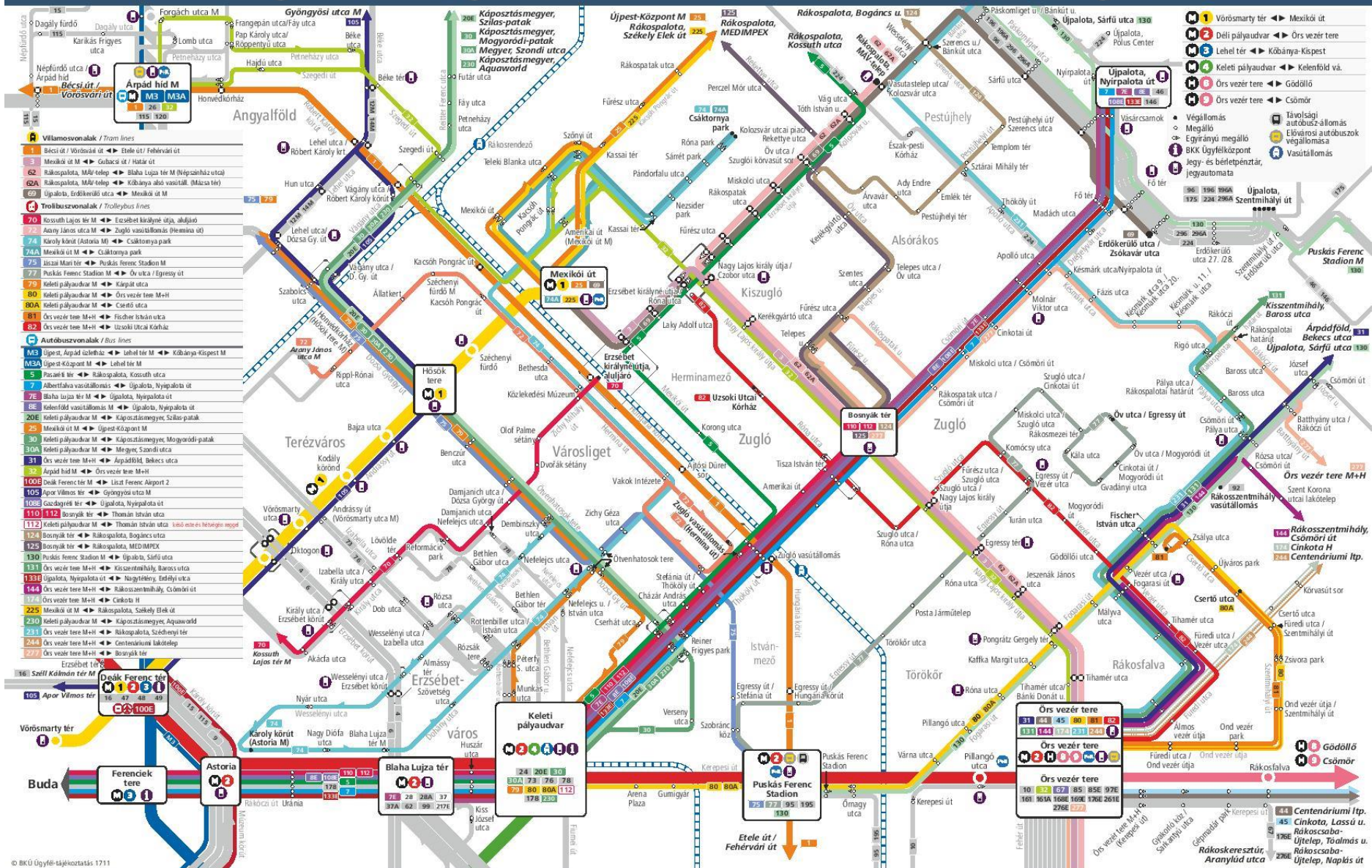
<b>Koordináló szervezet</b>	A Budapesti Közlekedési Központ látja el a koordináló, forgalomirányító szerepet Budapest Főváros Önkormányzatának megrendelése alapján.
<b>Üzemeltetők</b>	Az üzemeltetést a fővárosi tulajdonban lévő BKV és egyéb magánszolgáltatók végzik 8 évre szóló szolgáltatási szerződés alapján.

A közösségi közlekedés főbb problémái:

- A kerület bizonyos területei nem megfelelően kiszolgáltak
- Akadálymentesítés hiányosságai: mind a járművek, mind a megállók egy része
- Lassú, zsúfolt agglomerációs kapcsolatok
- Vasút-városi közösségi közlekedés közötti kapcsolatok hiánya
- Leromlott állapotú, elhanyagolt, nem akadálymentes átszállópontok, közterek

2014 óta üzemel a FUTÁR rendszer, Budapest közösségi közlekedésének valós idejű forgalomirányítási és utastájékoztatói rendszere. Az utasok az aktuális forgalmi helyzetről folyamatosan tájékozódhatnak, valós idejű adatok alapján utazást tervezhetnek okostelefonos applikációval. A járművek és a megállók egy része szintén új utastájékoztató berendezésekkel van felszerelve.

# Zugló közösségi közlekedése / Transport network in Zugló



© BKK Ügyfélszolgálat 1711

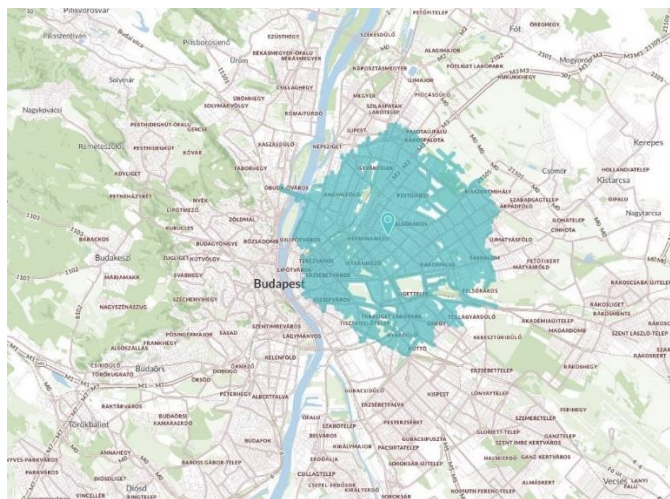


### 3.8 Kerékpáros közlekedés

Főbb szempontok:

- Földrajzi, domborzati adottságok:
  - Az adottságok kedveznek a kerékpározásnak?
  - Vannak-e földrajzi akadályok
- Kerékpárforgalmi hálózat
  - Meglévő kerékpárforgalmi hálózat: minőség, biztonság, lefedettség stb.
  - A főbb forgalomvonzó létesítmények elérhetőek biztonságos útvonalon kerékpárral?
  - Van elérhető kerékpáros térkép?
  - Milyen állapotúak a kerékpáros felületek?
  - Milyen állapotúak a rekreációs útvonalak?
  - Kerékpárral kétirányban megnyitott egyirányú utcák?
- Kerékpárparkolás: a fő forgalomvonzó létesítmények, közösségi közlekedés megállóiban van megfelelő számú és minőségű kerékpártámasz, B+R parkoló?
- Az építési szabályok hogyan rendelkeznek a kerékpárparkolásról?
- Elérhető közbringa rendszer a kerületben?
- Közlekedésbiztonsági helyzet
- Helyi civil szervezetek és javaslataik, észrevételeik

Zugló jó adottságokkal rendelkezik a kerékpáros közlekedés tömegessé válásához. A kerékpáros közlekedés Budapesten a '90-es évek óta 10-szeresére növekedett. A kerületen belüli távolságok könnyen leküzdhetőek kerékpárral, miközben a szomszédó kerületek vagy a városközpont is kerékpározási távolságra van.



12. ábra: 30 perc kerékpározással elérhető területek Zugló központjából (forrás: bikecitizens.net)

Budapest fenntartható városi mobilitási terve, a Balázs Mór Terv, Zugló közlekedési koncepciója és kerékpárosbarát koncepciója egyaránt célul tűzi ki a kerékpáros közlekedés részarányának növelését, a szükségek kerékpárosbarát infrastruktúra megteremtését, valamint az kerékpározást népszerűvé tevő intézkedések rendszeresítését.

A Magyar Kerékpárosklub Zugló Önkormányzatának megbízásából 2107-ben elkészítette a kerület kerékpárforgalmi hálózati tervét. A dokumentum széleskörű helyzetelemzés keretében vizsgálja a kerület közlekedési rendszerét a kerékpározás szemszögéből, miközben a megalkotott célrendszerre

építkezve javaslatot tesz infrastrukturális és egyéb, szoft intézkedésekre, melyek révén a kerületben a kerékpározás bárki számára elérhető és vonzó alternatívává válhat.

A hálózati terv átfogó célja a következő:

*„Cél, hogy Zuglóban korra és gyakorlottságra való tekintet nélkül bárki dönthessen úgy, hogy kerékpárral indul el a napi dolgára, mert ezt bárhonnán-bárhová könnyedén megteheti biztonságosan és biztonságérzettel, kerülőutak megtétele nélkül. Ez a cél kiterjesztendő a környező kerületekből kerékpárral ingázókra is. Általános cél a kerékpározás elfogadottságának, mindennapi használati arányának és a közlekedés biztonságának a növelése, a konfliktusok csökkentése.”*

A koncepció jövőképe, célterületenként:

#### I. Közlekedési célú kerékpározás

- A kerékpározás integráns része a közlekedési rendszernek. A kerület útjai és csomópontjai jól kerékpározhatóak, kialakul az összefüggő és hiánytalan kerékpárforgalmi főhálózat.
- A kerékpáros közlekedés részaránya növekedik, elsősorban az egyéni gépjármű-használat kiváltásával. Kívánatos a 10 %-os részarány elérése 2030-ig, összhangban a főváros célkitűzéseivel.
- A kerékpárforgalmi létesítmények fenntartása megoldott.

#### II. Szabadidős célú kerékpározás

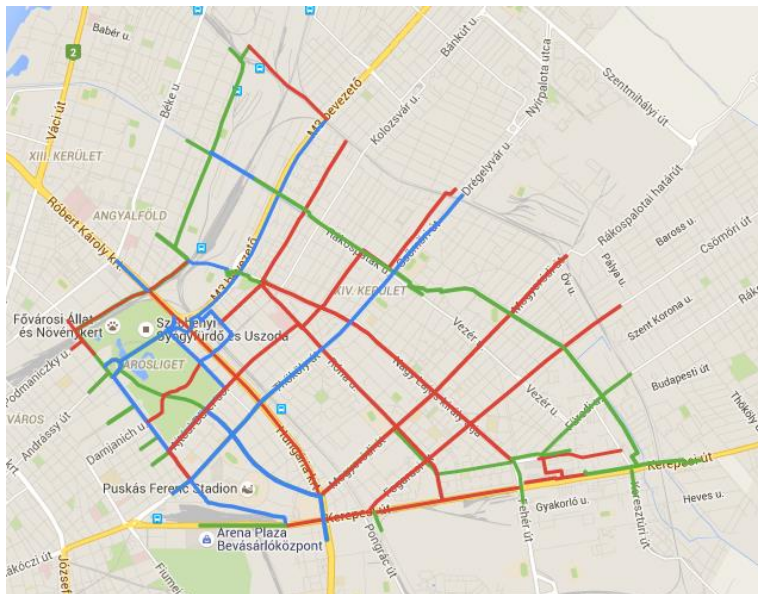
- Zugló életében a szabadidős kerékpározás a mindennapok része, a kerületet átszelő zöld folyosók kerékpárosbarát kialakítása, a szükséges infrastruktúra, szolgáltatások és feltételrendszer adott.
- Létrejönnek a szabadidős kerékpározást segítő szolgáltatások, illetve az ezeket segítő és ösztönző rendszerek

#### III. Népszerűsítés, szemléletformálás-oktatás

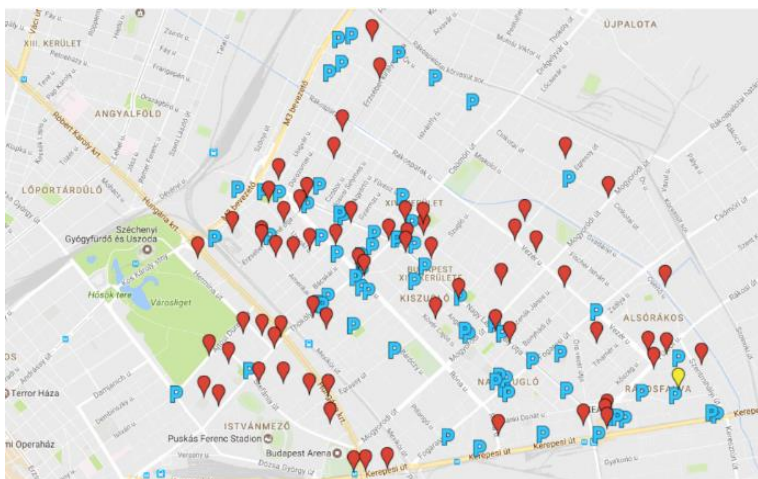
- Erősödik, a mindennapok részévé válik a fenntartható közlekedési módok népszerűsítése, a támogató és előnyben részesítő szemléletformálás. Az ehhez szükséges kampányok, események rendszeresek - a bevonható marketingeszközök felhasználásával.
- Kialakul a partnerségen és együttműködésen alapuló közlekedési kultúra.
- A gyermek és felnőtt oktatás szerves része a kerékpáros közlekedéssel kapcsolatos ismeretek tanítása.

#### IV. Intézményi háttér

- Létrejön a kerékpárosbarát önkormányzat, megtörténnek a szükséges szervezeti átalakítások, van kerékpáros referens.
- Rendszeres az együttműködés a helyi civil szervezetek és a kerület vezetése között.
- A külső szereplők beruházásai során az önkormányzat aktívan és proaktívan képviseli a kerékpárosbarát szempontokat.
- A város településrendezési terveiben, közlekedési és egyéb (pl. oktatás, egészségügy) koncepcióiban, konkrét projektjeiben a kerékpározás természetes és támogatott közlekedési módként, szakszerűen jelenik meg.



13. ábra: Távlati kerékpárforgalmi főhálózat  
(zöld – meglévő, kék – tervezés alatt, piros – fejlesztendő)



14. ábra: Kerékpárparkolás Zuglóban  
(P – meglévő, piros - javasolt)



15. ábra: Kerékpáros hőtérkép (forrás: [llabs.strava.com](http://llabs.strava.com))

### 3.9 Gyalogos közlekedés

Főbb szempontok:

- Hol vannak a fontosabb gyalogos övezetek? Hol jelennek meg nagy számban gyalogosok? Hol vannak a fontos rekreációs útvonalak, területek?
- Milyen a gyalogos felületek, zónák minősége (burkolat, megvilágítás, akadálymentesség, árnyékolás, tisztaság, utcabútorok stb.)?
- Milyen állapotúak a gyalogos aluljárók? Megfelelő kialakításúak?
- Hol vannak a kerületben olyan természetes vagy mesterséges akadályok, melyek elválasztó hatást gyakorolnak a gyalogos közlekedésre (vasút, autópálya stb.)?
- Milyen konfliktusok érik a gyalogosokat? Hol vannak problémák? (gépjárműforgalom, kerékpárforgalom)
- Közlekedésbiztonsági helyzet
- A közösségi közlekedési megállók, közterek, járdák, gyalogátkelőhelyek akadálymentesítettek (mozgássérültek, idősek, látássérültek stb.)?

Ahogy a Városszerkezet c. fejezetben már említésre került, Zuglóra komoly elválasztó hatást gyakorolnak a kerületet határoló nagy forgalmú utak és vasútvonalak. Az elválasztó hatást nem ellensúlyozzák jó minőségű, attraktív gyalogos-kerékpáros keresztezési lehetőségek. Emiatt a szomszédos kerületek irányába problémásak a gyalogos- és kerékpáros kapcsolatok.



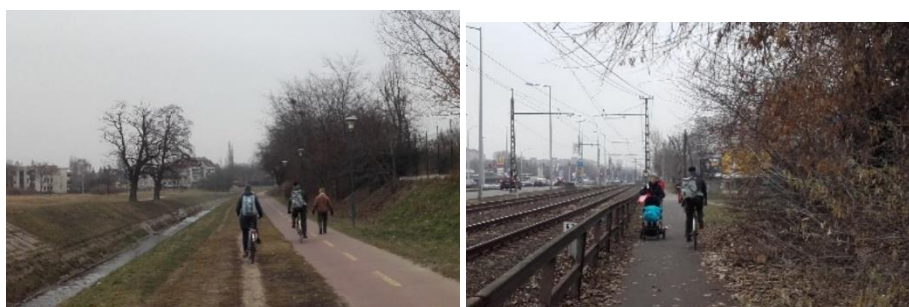
16. ábra: Keskeny aluljárók, melyeket közösen használnak a gyalogosok és kerékpárosok





*17. ábra: Bal – Átjárók hiányában a síneken keresztül, balesetveszélyes körülmények között lehet átkelni  
Jobb – A meglévő átjárók gyakran kerékpárral nem átjárhatóak, illetve az akadálymentesítés is problémás*

A kerületet átszelő Rákospatak Zugló és a város fontos zöldútja. A teljes nyomvonalra jellemzőek a gyalogos-kerékpáros konfliktusok a keskeny kialakítás miatt. A nyomvonal felülvizsgálata VEKOP projekt keretében folyamatban van.



*18. ábra: Gyalogos-kerékpáros konfliktusok, mely többnyire a rossz infrastruktúrára vezethető vissza*



*19. ábra: Vonzó, megfelelően kialakított gyalogos-kerékpáros övezetek*

A mozgáskorlátozottak számára elérhető a Route4U alkalmazás, mely a speciális igényeknek megfelelő útvonalat tervez.

### 3.10 Szakpolitikai háttér

Az alábbi fejezet a fontosabb megalapozó dokumentumok, a szakpolitikai keretek és illeszkedést mutatja be. A fontosabb nemzetközi és hazai dokumentumokat az alábbi lista foglalja össze.

- Nemzetközi, Európai Unió szakpolitikai dokumentumok
  - SUMP útmutató - Fenntartható Városi Mobilitási Tervek kidolgozása és végrehajtása
  - Európa 2020 stratégia
  - Fehér könyv
  - Zöld könyv
  - Európai teherszállítási logisztika: a fenntartható mobilitás kulcsa
  - A közúti közlekedésbiztonság európai térsége felé
- Hazai
  - Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptió
  - Országos Területrendezési Terv
  - Második Nemzeti Éghajlatváltozási Stratégia 2014-2025
  - Nemzeti Energiastratégia 2030
  - Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-Fejlesztési Stratégia
  - Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram
  - Jedlik Ányos Terv
- Regionális
  - Pest Megye Területfejlesztési Konceptiója
  - Pest Megye Területfejlesztési Program 2014-2020
  - Pest Megye Területrendezési Terve
- Fővárosi
  - Budapest 2020 – Integrált településfejlesztési stratégia
  - Budapest Területfejlesztési Konceptiójával (BTFK)
  - Budapest 2030
  - Balázs Mór Terv
- Kerületi
  - Budapest Főváros XIV: kerület Zuglói Önkormányzata Településfejlesztési Konceptiója
  - Zugló Integrált Településfejlesztési Stratégiája
  - Zugló közlekedésfejlesztési koncepciója
  - Kerékpárosbarát Zugló koncepció

A legfontosabb dokumentumok célkitűzéseit és prioritásait az alábbi lista foglalja röviden össze.

- Nemzetközi, Európai Unió szakpolitikai dokumentumok:
  - Fehér könyv
    - Tiszta városi közlekedés, CO<sub>2</sub> mentes városi áruszállítás
    - A közúti áruszállítás vasútra és vízi útra terelése
    - Európai gyorsvasúti hálózat kialakítása és fenntartása
    - Európai szintű multimodális információs, management és fizetési rendszer
    - Hagyományos tüzelőanyaggal üzemelő járművek kiszorítása a városokból
  - SUMP útmutató - Fenntartható Városi Mobilitási Tervek kidolgozása és végrehajtása
    - Közösségi tervezésen és bevonáson alapuló tervezési folyamat a kezdetektől
    - Fenntarthatóság melletti elköteleződés a gazdasági fejlődés, társadalmi igazságosság és környezeti minőség közötti egyensúly érdekében



- Integrált megközelítés, mely egységesen és hangsúlyosan kezeli a különböző szakterületek politikáit és stratégiát
  - Egyértelmű jövőkép, célok és az eredményeket mérhetővé tevő indikátorok
  - Közlekedés társadalmi hasznosságának és negatív externáliáinak mérlegelése
- Hazai:
  - Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptió
    - Versenyképes, innovatív gazdaság
    - Egészséges társadalom
    - Környezetvédelem és energiahatékonyság
    - Országon belüli kapcsolatok: elérhetőség és mobilitás
  - Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-Fejlesztési Stratégia
    - Környezetvédelem
    - Egészségesebb közlekedési rendszer
    - Területi egyenlőtlenségek csökkentése
    - Társadalmi egyenlőség a mobilitás területén
    - Jobb nemzetközi kapcsolatok
- Regionális:
  - Pest Megye Területfejlesztési Konceptiója
    - EU szinten versenyképes régió, magas életszínvonal és körülmények
    - Jól kiegyensúlyozott és decentralizált közlekedési rendszer
    - Megbízható közlekedési szolgáltatások
    - Az agglomerációs közösségi közlekedési kapcsolatokat javítani kell, cél a közösségi közlekedési szolgáltatások általános javítása
    - Társadalmi igazságosság a mobilitás területén is
    - Jobb közlekedésbiztonsági helyzet és javuló közlekedési magatartás, attraktív közösségi közlekedési járművek
    - Intelligens közlekedési megoldások, elektromobilitás, fenntartható közlekedés és áruszállítás
- Budapest:
  - Budapest 2030:
    - A jövőkép szerint Budapest egy élhető város, mely egészséges és egyenlő feltételeket teremt a lakóinak
    - Budapest védi a környezetet és intelligens közlekedési rendszert fejleszt
    - A klímavédelmi szempontok fontos szerepet játszanak a fejlesztések során
  - SUMP - Balázs Mór Terv:
    - Több kapcsolat
    - Vonzó járművek
    - Jobb szolgáltatások
    - Hatékony intézményrendszer
- Budapest XIV. – Zugló:
  - Zugló Integrált Településfejlesztési Stratégiája
    - Zugló előnyben részesíti a megújuló energiaforrások használatát és a klímavédelmi intézkedéseket
    - A kerület vezetése együttműködik a helyi civil szerveződésekkel
    - Zugló fejleszti a területén átvezető zöldutakat
    - Zugló intelligens közlekedési rendszert fejleszt és megoldja a parkolási problémákat
    - Zugló egy élhető, egészséges és zöld kerület marad

- A terület úthálózata, a gyalogos és kerékpáros közlekedés feltételei a kitűzött céloknak megfelelően fejlődnek
- A városi közösségi közlekedés és vasúti szolgáltatások integrációja megtörténik
- Összefüggő kerékpárforgalmi hálózat kialakítása
- Zugló közlekedésfejlesztési koncepciója
  - A koncepció célja egy fenntartható, esélyegyenlő, biztonságos, minőségi mobilitási rendszer megteremtése, amely hozzájárul Zugló elérhetőségének erősítéséhez.
  - Zugló külső elérhetőségének javítása az átmenő gépjárműforgalom mérséklése mellett
  - Zugló belső elérhetőségének javítása a fenntartható közlekedési módok előnyben részesítésével
  - Komfortos és biztonságos mobilitás lehetőségének biztosítása mindenkinek
  - Mobilitástudatosság erősítése a helyi közösségben
- Kerékpárosbarát Zugló koncepció
  - Közlekedési célú kerékpározás
  - Szabadidős célú kerékpározás
  - Népszerűsítés, szemléletformálás-oktatás
  - Intézményi háttér

### 3.10.1 Megalapozó dokumentumok

#### 3.10.1.1 Nemzetközi gyakorlat

A következő példák jó nemzetközi példákat, módszertani útmutatókat tartalmaznak.

- KONSULT - Measure Option Generator: <http://www.konsult.leeds.ac.uk/mog/>
- CHALLENGE – SUMP Kits: <http://www.sump-challenges.eu/kits>
- EVIDENCE – Measure reviews: <http://www.evidence-project.eu/index.php/resources/the-evidence/measure-reviews>
- Urban Transport Roadmaps – Roadmaps Tool: <http://urban-transport-roadmaps.eu/>
- MaxSumo –Guidance on how to plan, monitor and evaluate mobility projects: [http://epomm.eu/docs/1057/MaxSumo\\_english.pdf](http://epomm.eu/docs/1057/MaxSumo_english.pdf)
- CIVITAS - CIVITAS Guide for the Urban Transport Professional: <http://www.eltis.org/resources/tools/civitas-guide-urban-transport-professional>

#### 3.10.1.2 Zugló közlekedési koncepciójának illeszkedése, a koncepcióban javasolt intézkedések felülvizsgálata

- I. Zugló külső elérhetőségének javítása az átmenő gépjárműforgalom mérséklése mellett

1.1 Külső közösségi közlekedési kapcsolatok fejlesztése – a fejlesztési nagyprojektek és nagyberuházások műszaki tartalmának befolyásolásával és hozzájuk kapcsolódó intézkedésekkel

### 1.1.1 Az M2 metró és a Gödöllői HÉV összekötése és rákoskeresztúri szárnyvonal kiépítése:

Aktualitás	Továbbra is aktuális kérdés, folyamatosan felszínen lévő projekt. <sup>3</sup> A tervezési folyamat nyomonkövetése és a kerületi igények érvényesítése a cél (pl. Kerékpárforgalmi Hálózati Tervben javasolt konkrétumok.).
Megoldódott?	Nem
Zugló SUMP-ba javasolt?	Igen
BMT II. kötetben szerepel?	Nem. MÁV-HÉV Zrt. hatáskör
Kerületi feladat	Érdekérvényesítés, lobbizás

### 1.1.2 A Thököly úton felszíni kötőtpályás kapcsolat kiépíthetőségének vizsgálata

Aktualitás	A fővárosi közgyűlés 2017. április 5-i döntése szerint a 2014-2020 közötti európai uniós támogatási időszakból törölték a projektet. A projekt érdemi előrelépése esetén a kerületi érdekek érvényesítése a cél (pl. Kerékpárforgalmi Hálózati Tervben javasolt konkrétumok.)
Zugló SUMP-ba javasolt?	Igen
BMT II. kötetben szerepel?	Nem szerepel fejlesztési elemként
Kerületi feladat	Érdekérvényesítés, lobbizás

### 1.1.3 Szegedi úti kapcsolat kiépítése

Aktualitás	A probléma továbbra is aktuális.
Zugló SUMP-ba javasolt?	Igen
BMT II. kötetben szerepel?	Igen [2021-2025, 3-as villamos vonal meghosszabbítása a Kassai téren át észak felé (Angyalföld, Árpád híd)] <sup>4</sup>
Kerületi feladat	Érdekérvényesítés, lobbizás

### 1.1.4 A vasúti személyszállítás integrálása a városi közösségi közlekedés rendszerébe

Aktualitás	A probléma továbbra is aktuális. A körvasút fejlesztése, új megállók kialakítása várható. Cél a projektek nyomonkövetése és a kerületi érdekek érvényesítése. Előrelépés az M2-Gödöllői HÉV összekötése c. projekt tervezésében is történt.
Zugló SUMP-ba javasolt?	Igen
BMT II. kötetben szerepel?	Igen, nem (csak) fővárosi hatáskör
Kerületi feladat	Érdekérvényesítés, lobbizás

<sup>3</sup> <https://bkk.hu/fejleszteseink/m2h8/>

<sup>4</sup> <https://bkk.hu/fejleszteseink/1-es-es-3-as-villamos-fejlesztese/>

## 1.2 Külső közúti kapcsolatok áthangsúlyozása – a fejlesztési nagyprojektek műszaki tartalmának befolyásolásával

### 1.2.1 Belváros irányú közúti kapacitások szűkítése, a meglévő eredmények fenntartása

Aktualitás	Továbbra is aktuális kérdés a kerületet átszelő nagy forgalmú útvonalak forgalomcsillapítása, humanizálása.
Zugló SUMP-ba javasolt?	Igen
BMT II. kötetben szerepel?	BMT cél, komplex útfelújítások szerepelnek a projektlistában
Kerületi feladat	Érdekérvényesítés, lobbizás

### 1.2.2 Városliget átmenő forgalmának kezelése

Aktualitás	A probléma továbbra is aktuális, megoldása a Liget Budapest Projekt keretében várható.
Zugló SUMP-ba javasolt?	Igen
BMT II. kötetben szerepel?	Nem
Kerületi feladat	Érdekérvényesítés, lobbizás

### 1.2.3 Körvasúti körút kiépítése a szomszédos kerületekkel összhangban

Aktualitás	A projekt szerepel a fővárosi elképzelések között: körvasút menti körút és kapcsolódó Duna-hidak kiépítése. A Balázs Mór Terv II. kötetének a 2026 és 2030 közötti időszakra vonatkozó javasolt projektcsomagjának része. Körvasút menti körút kiépítése II. szakasz (M3 autópálya - Üllői út közötti szakasz) és Körvasút menti körút kiépítése III. szakasz (Üllői út – Soroksári út között). A projekt kerületi szintű támogathatóságának vizsgálata szükséges.
Zugló SUMP-ba javasolt?	Vizsgálendő (nem javasolt)
BMT II. kötetben szerepel?	Igen [2026-2030, Körvasút menti körút kiépítése II. szakasz (M3 autópálya - Üllői út közötti szakasz), Körvasút menti körút kiépítése III. szakasz (Üllői út – Soroksári út között)]
Kerületi feladat	A projekt kerületi szintű támogathatóságának vizsgálata szükséges.

## 1.3 Főhálózati elemek keresztmetszetének felülvizsgálata a fenntartható közlekedési módok előnyben részesítése érdekében

### 1.3.1 Nagy Lajos király útja keresztmetszetének átalakítása

Aktualitás	2017 őszén a villamosközlekedés gyorsítása és a közlekedés biztonságának javítása érdekében egyes jelzőlámpás szabályozás nélküli villamos átjárókat lezártak: Ilosvai Selymes utca, Gyarmat utca, Szugló utca és a Komócsy utca közötti útátjáró. A Nagy Lajos király útja keleti oldalán szervízút épült a lezárt átjárók és a legközelebbi használható átjárók közötti szakaszokon, így például az Ilosvai utca (átjáró lezárásra került) és a Czobor utca között, Gyarmat utca (átjáró lezárásra került) és Kerégyártó utca között, Benkő utca (átjáró lezárásra került) és Komócsy utca között. A Bonyhádi utca is lett zárva, de mivel a Heveder utca nagyon közel van, itt nem épült szervízút. A Gyarmat kerékpáros átjárhatósága megszűnt, miközben a kerékpárforgalmi hálózati terv főbb kerékpáros zöldútként definiálja. A lezárt átjárók kerékpáros átjárhatóságát a jövőben biztosítani kell.
------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	2014-ben a 3-as villamosvonal felújítása keretében a villamospálya és a megállók is megújultak az Örs vezér tere és az Erzsébet királyné útja közötti szakaszon (átépített, akadálymentesített megállók; új utastájékoztató; átalakított útátjárók; korszerűsített áramellátás) <sup>5</sup>
Zugló SUMP-ba javasolt?	Igen
BMT II. kötetben szerepel?	Igen [2021-2025, Nagy Lajos király útja fejlesztése meglévő nyomvonalon (Kassai tér – Bosnyák tér között, 3,0 km hosszban)]
Kerületi feladat	Érdekérvényesítés, lobbizás, kapcsolódó kerületi közterületek felújítása, kerékpáros átjárhatóság biztosítása

### 1.3.2 Erzsébet királyné útja profiljának átalakítása a villamosmegállók térségében

Aktualitás	A 3-as villamos felújítása során 2013-ban az Erzsébet királyné útja a Mexikói út – Nagy Lajos király útja között teljes felújításon esett át, a megállók környezete a közlekedési koncepcióban javasoltak szerint alakult át. A Nagy Lajos király útja – Rákospalota szakasz felújítása még várat magára
Zugló SUMP-ba javasolt?	Igen
BMT II. kötetben szerepel?	Nem
Kerületi feladat	Érdekérvényesítés, lobbizás

Összevonva:

1.3.3 A már meglévő, kedvezőtlen kialakítású és balesetveszélyes kerékpárútszakaszok felülvizsgálata

1.3.4 A kerékpáros főhálózat hiányzó elemeinek kiépítése

Aktualitás	2017 tavaszán elkészült a kerület kerékpárforgalmi hálózati terve, mely a kerület egészének közlekedési rendszerét vizsgálva foglalkozási a kerékpározhatóság kérdésével. A hálózati terv tartalmazza a közelmúltban megvalósult fejlesztéseket (2.3 fejezet, 32. oldal).
Zugló SUMP-ba javasolt?	Igen
BMT II. kötetben szerepel?	Igen [2021-2025: Közbringa-rendszer továbbfejlesztése, Átjárható, biztonságos kerékpáros főhálózat kialakítása a Hungária gyűűn belül, Egybefüggő városrészek kerékpározásbarát fejlesztése Eldöntött projektek: B+R rendszerű kerékpártárolók létesítése]
Kerületi feladat	Kerékpárforgalmi hálózati terv alapján: kerületi hatáskörben lévő feladatok ellátása, javasolt fejlesztések végrehajtása külső szereplők hatáskörébe tartozó projektek esetén érdekérvényesítés, lobbizás

<sup>5</sup> <https://bkk.hu/2014/06/a-nagy-lajos-kiraly-utjan-folytatodik-a-3-as-villamosvonal-felujitasa/>

### 1.3.5 Zöld közlekedési tengely kialakítása a Rákos-patak mentén

Aktualitás	VEKOP-5.3.1-15 azonosítójú pályázat keretében 2017-ben elindult a tervezése a Rákos-patak menti kerékpáros útvonalnak (XIII. – XIV. – X. – XVII. kerület Dunától a városhatárig). A projekt összesen 2,3 mrd Ft támogatásban részesült. A kivitelezésre kerülő szakaszok listája nem végleges.
Zugló SUMP-ba javasolt?	Igen
BMT II. kötetben szerepel?	Nem – már futó projekt
Kerületi feladat	Érdekérvényesítés, lobbizás. A kerület saját hatáskörébe tartozó területek fejlesztése

### 1.3.6 Intelligens buszsáv kiépítésének vizsgálata az M3 bevezető szakaszán

Aktualitás	Érdemi előrelépés nem ismert
Zugló SUMP-ba javasolt?	Nem egyértelmű, további vizsgálat szükséges
BMT II. kötetben szerepel?	Nem
Kerületi feladat	-

## 1.4 Az intermodalitás szerepének erősítése, a városi átszállópontok minőségi megújítása

### 1.4.1 Zugló vasúti megállóhely komplex felújítása és elérhetőségének javítása

Aktualitás	A megállóhely komplex felújítása nem történt meg, a tervezési munkálatok elindultak. A megállóhely felújításának előkészületei elindultak, az ütemezett munkálatok a tervek szerint 2018-ra várható. A beruházáshoz kapcsolódóan a Hungária krt – Thököly út csomópontjának áttervezése is elindult.
Zugló SUMP-ba javasolt?	Igen
BMT II. kötetben szerepel?	Nem – csak részben fővárosi hatáskör [Eldöntött projektek: B+R rendszerű kerékpártárolók létesítése]
Kerületi feladat	Érdekérvényesítés, lobbizás

### 1.4.2 A mexikói úti MILLFAV végállomás környezetének rendezése, az intermodalitás erősítése

Aktualitás	Az M1 korszerűsítésére és meghosszabbítására megvalósíthatósági tanulmány készült 2013-ban. <sup>6</sup> A 3-as villamos felújításával a villamosvégállomás megújult.
Zugló SUMP-ba javasolt?	Igen
BMT II. kötetben szerepel?	[2021-2025: M1 metró (Millenniumi földalatti vasút) korszerűsítés és meghosszabbítás Eldöntött projektek: A városi közlekedési eszközváltási pontokhoz kapcsolódó P+R parkolók építése Budapesten (IKOP-3.1.0-15-2016-00008) - Mexikói út P+R parkoló (4-600 férőhely)]
Kerületi feladat	Érdekérvényesítés, lobbizás

<sup>6</sup> <https://kimittud.atlatszo.hu/request/3505/response/5984/attach/3/MillFAV.pdf>

### 1.4.3 A Bosnyák téri városközpont, mint az intermodalitás és városfejlesztés harmonikus egysége

Aktualitás	A tér átalakítása, revitalizálása elmaradt. A közlekedési problémák továbbra is aktuálisak. A 3-as villamos felújításával a villamosmegállók és a pálya megújult, valamint az üzemén kívüli vágányok csatlakozását biztosító átszeléseket elbontották, a kocsiszínnel az üzemi kapcsolatot biztosító átszeléseket felújították, és új csatlakozóvágányt építettek.
Zugló SUMP-ba javasolt?	Igen
BMT II. kötetben szerepel?	Nem
Kerületi feladat	Nem tisztázott, kérdéses

### 1.4.4 P+R és B+R parkolók létesítése kötöttpályás vonalak megállóinál

Aktualitás	A metro és HÉV vonalak mentén megindult a B+R parkolók tervezése, kivitelezés is történt, illetve a jövőben folyamatosan várható. A városi közlekedési eszközváltási pontokhoz kapcsolódó P+R parkolók építése Budapesten (IKOP-3.1.0-15-2016-00008) projekt keretében megindult a mexikói úti P+R parkoló tervezése.
Zugló SUMP-ba javasolt?	Igen
BMT II. kötetben szerepel?	Igen
Kerületi feladat	Fejlesztések megvalósulásáért, további tervezések megindításáért való lobbizás, érdekvédelem.

## 2. Zugló belső elérhetőségének javítása a fenntartható közlekedési módok előnyben részesítésével

### 2.1 Parkolási koncepció kidolgozása

#### 2.1.1 Parkolási koncepció elkészítése

Aktualitás	2017-ben új parkolási rendelet lépett életbe <sup>7</sup> , ennek megfelelően új díjfizetési övezeteket jelöltek ki.
Zugló SUMP-ba javasolt?	Igen
BMT II. kötetben szerepel?	Igen [Feladatok: Fővárosi átfogó parkolás szabályozás kialakításának koncepciója]
Kerületi feladat	Díjfizetési övezetek kiterjesztése

<sup>7</sup> <https://www.zugloiparkolas.hu/parkolasi-rendelet/>

## 2.2 Lakóövezetek élıhetőségének és elérhetőségének javítása

### 2.2.1 A közösségi közlekedéssel nem kielégítően feltárt területek kiszolgálásának javítása, a trolibusz- és autóbusz hálózat kapcsolati hiányainak orvoslása

Aktualitás	<p>A közlekedési koncepcióban vázolt kapcsolati hiányok továbbra is megoldásra várnak, ezért a probléma aktuális.</p> <p>A Közlekedő Tömeg Egyesület javaslatai: Városi vasútvonalak jobb kihasználása a városon belüli utak esetén, intermodalitás javítása Pillangó utcai metrómegálló áthelyezése, közös metro-vasút megálló kialakítása Lakásépítések kövessék közösségi közlekedés fejlesztése Vasúti átvezetések hiánya – NIF tervez új aluljárókat M3 bevezető forgalmi helyzetének rendezése Liget projekt: M3 bevezető fogalmát kellene csillapítani</p>
Zugló SUMP-ba javasolt?	Igen
BMT II. kötetben szerepel?	Részben [Zuglót érintő közösségi közlekedési projektek]
Kerületi feladat	Problémák feltérképezése, javaslatok kidolgozása és a megvalósulásukért való lobbizás

### 2.2.2 Forgalomcsillapított övezetek forgalomtechnikai felülvizsgálata

Aktualitás	<p>A vázolt problémakör továbbra is aktuális. Ugyan a kerület jelentős részét forgalomcsillapított övezetek borítják, azonban az utcák kialakítása nem önmagát magyarázó, nem mindenestben sugallja a megfelelő sebességválasztást és magatartást.</p> <p>A kerület forgalomcsillapított övezeteinek felülvizsgálata, a koncepció szerint való fejlesztése szükséges.</p>
Zugló SUMP-ba javasolt?	Igen
BMT II. kötetben szerepel?	Nem releváns, kerületi hatáskör
Kerületi feladat	A kerület forgalomcsillapított övezeteinek felülvizsgálata, a koncepció szerint való fejlesztése szükséges a következő feladattal együtt (eA teljes utcahálózat kerékpárosbaráttá tétele)

### 2.2.3 A teljes utcahálózat kerékpárosbaráttá tétele

Aktualitás	<p>2017-ben elkészült a kerület kerékpárforgalmi hálózati terve, mely javaslatot tesz Zugló közlekedési hálózatának kerékpárosbarát fejlesztésére.</p> <p>Kiseb beavatkozások (pl. kerékpártámaszok kihelyezése, egyirányú utcák ellenirányú megnyitása stb.) történtek.</p> <p>A főhálózati elemek, melyek többnyire fővárosi hatáskörbe tartoznak továbbra is fejlesztésre szorulnak.</p> <p>Az elmúlt években Zugló Önkormányzata saját hatáskörben folyamatosan telepített kerékpártámaszokat a kerület számos pontján. A fővárosi hatáskörű területeken is javultak a kerékpárparkolás körülményei, azonban még mindig komoly hiányosságok vannak. B+R fejlesztések is történtek, illetve folyamatban vannak. (lásd egy korábbi pont)</p>
Zugló SUMP-ba javasolt?	Igen



BMT II. kötetben szerepel?	<p>2021 – 2025: Budapesti városi zöldutak fejlesztése és a környéki zöldutakhoz való kapcsolódás fejlesztése, Átjárható, biztonságos kerékpáros főhálózat kialakítása a Hungária gyűrűn belül, Átjárható, biztonságos kerékpárforgalmi főhálózat kialakítása a Hungária gyűrűn kívül, Egybefüggő városrészek kerékpározásbarát fejlesztése</p> <p>Feladatok: Komplex szemléletű út- és műtárgy felújítások a Fővárosi Önkormányzat út és hídfelújítási programjának keretében,</p> <p>Eldöntött projektek: VEKOP kerékpáros fejlesztések, Hungária krt. - Könyves K. krt. kerékpáros infrastruktúra korszerűsítés</p>
Kerületi feladat	<p>Kerületi hatáskörbe tartozó fejlesztések megvalósítása a kerékpárforgalmi hálózati terv javaslatainak és ütemezésének megfelelően.</p> <p>Fővárosi hatáskörbe tartozó fejlesztésekért való lobbizás, érdekérvényesítés a kerékpárforgalmi hálózati terv javaslatai szerint.</p>

#### 2.2.4 Lakóhelyi kerékpártárolás fejlesztése

Aktualitás	A lakóterületi kerékpártárolás helyzetét javítandó érdemi előrelépés nem történt. A koncepcióban vázolt probléma továbbra is aktuális és megoldásra vár.
Zugló SUMP-ba javasolt?	Igen
BMT II. kötetben szerepel?	Nem releváns, kerületi hatáskör
Kerületi feladat	A kerékpárforgalmi hálózati tervben javasoltak szerint koncepció kidolgozása a lakóhelyi kerékpártárolás fejlesztésére, kerékpártárolók fejlesztése.

#### 2.2.5 Lakóterületi parkolási konfliktusok kezelése

Aktualitás	A probléma részben továbbra is aktuális, a parkolási konfliktusok rendezése szükséges. 2017-ben új parkolási rendelet lépett életbe <sup>8</sup> , ennek megfelelően új díjfizetési övezeteket jelöltek ki.
Zugló SUMP-ba javasolt?	Igen
BMT II. kötetben szerepel?	Elsősorban kerületi hatáskör 2021-2025: Fővárosi átfogó parkolás szabályozás kialakításának koncepciója
Kerületi feladat	Parkolási problémák kezelése a díjfizetési övezetek kiterjesztésével, a gépjárműtulajdonlás arányát csökkentő intézkedésekkel párhuzamosan (kedvezőbb alternatív feltételekkel, megosztás stb.)

#### 2.2.6 Önkormányzati térszín alatti közcélú mélygarázsok fejlesztése

Aktualitás	Érdemi előrelépés nem történt.
Zugló SUMP-ba javasolt?	Igen, finanszírozási kérdések újragondolásával
BMT II. kötetben szerepel?	Elsősorban kerületi hatáskör 2021-2025: Fővárosi átfogó parkolás szabályozás kialakításának koncepciója
Kerületi feladat	Parkolási koncepció továbbfejlesztése a problémák kezelésére

<sup>8</sup> <https://www.zugloiparkolas.hu/parkolasi-rendelet/>

## 2.3 Intézmények, szolgáltatások elérhetőségének javítása

### 2.3.1 Közterületi és intézményi kerékpárparkolás lehetőségeinek javítása

Aktualitás	Zugló saját hatáskörben az elmúlt években a kerület több pontját telepített közterületi kerékpártámaszokat (2016-ban 12 helyszínen összesen 43 db kerékpártámaszt, 2017-ben 14 helyszínen 55 db támaszt). Emellett a fővárosi tulajdonú területeken is történt fejlesztés, valamint új B+R parkolók is létesültek. A fejlesztések ellenére a kerékpárparkolási- és tárolási feltételek javítása továbbra is kulcsfontosságú feladat a kerékpáros közlekedés népszerűsítésére.
Zugló SUMP-ba javasolt?	Igen
BMT II. kötetben szerepel?	Eldöntött projektek - B+R rendszerű kerékpártárolók létesítése
Kerületi feladat	Kerékpárparkolási- és tárolási feladatok javítása közterületen és intézmények esetén. Továbbá az otthoni kerékpártárolás feltételeinek javítása anyagi támogatással.

### 2.3.2 Oktatási, nevelési intézményekhez kapcsolódó közlekedési konfliktusok kezelése

Aktualitás	Komolyabb előrelépés nem történt, emiatt az oktatási intézmények körüli konfliktusok, zsúfoltság érdemben nem változott. Továbbra is szükség van a közlekedési koncepcióban javasolt intézkedésekre.
Zugló SUMP-ba javasolt?	Igen – külön feladatokra bontva
BMT II. kötetben szerepel?	Nem releváns, kerületi hatáskör elsősorban, a fővárosi tulajdonú területeket leszámítva
Kerületi feladat	Oktatási intézmények körül jelentkező közlekedési konfliktusok csökkentése infrastrukturális fejlesztésekkel, a fenntartható közlekedési módok előnyben részesítésével, népszerűsítésével és oktatással

### 2.3.3 Szabadidős és rendezvénycélú parkolás szabályozása fizető övezet kijelölésével

Aktualitás	2017-ben új parkolási rendelet lépett életbe <sup>9</sup> , ennek megfelelően új díjfizetési övezeteket jelöltek ki. A Liget projekt keretében elkezdődtek a mélygarázs építési munkálatai az Ötvenhatosok terén, illetve a Puskás Ferenc Stadion építése, melynek parkolóhely kapacitása kérdéses. <sup>10</sup>
Zugló SUMP-ba javasolt?	Igen
BMT II. kötetben szerepel?	Igen [Feladatok: Fővárosi átfogó parkolás szabályozás kialakításának koncepciója]
Kerületi feladat	Díjfizetési övezetek kiterjesztése, nem kerületi hatáskörbe tartozó nagyberuházások parkolási vonatkozásainak nyomon követése, szükség szerint lobbizás, tervek módosítása.

<sup>9</sup> <https://www.zugloiparkolas.hu/parkolasi-rendelet/>

<sup>10</sup> <https://www.zuglo.hu/a-puskas-stadion-tervezett-parkoloirol-ker-tajekoztatast-zuglo-polgarmestere/>

### 2.3.4 Intézmények elérhetőségének célzott javítása innovatív eszközökkel – igényvezérelt Z-Busz rendszer

Aktualitás	Nem történt előrelépés. A BKK mozgássérülteknek nyújtott midibusz szolgáltatása részben megoldást nyújt a problémára.
Zugló SUMP-ba javasolt?	További vizsgálat szükséges
BMT II. kötetben szerepel?	Nem
Kerületi feladat	Igények felmérése, lehetséges megoldások kidolgozása. A programot a BKK koordinálása alatt, nem önálló kerületi projektként javasolt előkészíteni.

### 2.4 Fejlesztési területek fenntartható közlekedési kapcsolatainak biztosítása

#### 2.4.1 Rákosrendező (kötőtpályás) közösségi közlekedési kapcsolatainak fejlesztése a terület felértékelődésével párhuzamosan

Aktualitás	Rákosrendező barnamezős területének hasznosításában nem történt érdemi előrelépés. M1 metrót érintő kérdések: Lásd 1.4.2 A mexikói úti MILLFAV végállomás környezetének rendezése, az intermodalitás erősítése Szegedi úti kapcsolatot érintő kérdések: Lásd 1.1.3 Szegedi úti kapcsolat kiépítése
Zugló SUMP-ba javasolt?	Igen
BMT II. kötetben szerepel?	A fenti két projekt igen (részleteket lásd a fent hivatkozott két pontban)
Kerületi feladat	A terület hasznosítására vonatkozó elképzelések, tervek tisztázása, érdekérvényesítés, lobbizás.

### 3. Komfortos és biztonságos mobilitás lehetőségének biztosítása mindenkinek

#### 3.1 Utak, járdák, közlekedési felületek fejlesztése, üzemeltetési feltételek biztosítása

Aktualitás	Tisztázatlan kérdés, hogy Pavement Management System – burkolat-üzemeltetési rendszer és kerületi vagyonszámter készült-e.
Zugló SUMP-ba javasolt?	Feltételes – a fenti kérdés függvényében
BMT II. kötetben szerepel?	A kötet szempontjából nem releváns, kerületi hatáskör
Kerületi feladat	Fenti kérdés megválaszolása után

#### 3.1.2 Közúti felületek újraosztása, közúti arculatváltás felújítások során

Aktualitás	A főváros elvben a javasolt elvek mentén tervezi az útfelújításokat, a gyakorlatban ez sokszor csak kompromisszumokkal valósul meg.  A következő költségvetési időszakra tervezett kerületi hatáskörű útfelújítások csak részben e szerint az elv szerint lesznek felújítva.  A kerület kerékpárforgalmi hálózati terve a szemléletmódnak megfelelő javaslatokat tesz a közlekedési felület újragondolásával, a keresztmetszet újrafelosztásával.  A probléma továbbra is aktuális, a szemléletmód beágyazására van szükség.
Zugló SUMP-ba javasolt?	Igen

BMT II. kötetben szerepel?	Feladatok - Komplex szemléletű út- és műtárgy felújítások a Fővárosi Önkormányzat út és hídfelújítási programjának keretében
Kerületi feladat	Útfelújítások komplex szemléletű tervezése és kivitelezése az útpálya újrafelosztásával. Fővárosi tulajdonú utak esetén érdekérvényesítés, lobbizás. Kerületi hatáskörű utak esetén a kerületi koncepciókban javasoltak érvényesítése, a szemléletmód meghonosítása.

### 3.2 Közlekedésbiztonság fokozása, innovatív forgalomtechnikai megoldások alkalmazása

#### 3.2.1 Balesetveszélyes csomópontok felülvizsgálata

Aktualitás	2012-ben elkészült a kerület Közúti Forgalombiztonsági Vizsgálatai Jelentése, mely a kerület összes csomópontjának felülvizsgálatát tartalmazza. A jelentés különös figyelmet fordít a gyalog és kerékpárral közlekedők szempontjaira. Az anyag sok értékes javaslatot tartalmaz, azonban gyakran nem az előző pontnak megfelelő komplex szemléletű javaslatot tesz, a keresztmetszetet és a forgalmi rendet csak részben gondolja újra. Helyenként túlságosan a forgalom biztonságára törekszik, miközben a közlekedők közötti együttműködés, a „váratlan” helyzetek szülte bizonytalanság csökkenti a sebességet, fokozza a figyelmet. A szemléletbeli hiányosságok és az eltelt idő miatt az anyag felülvizsgálata javasolt.  A 2017-ben készült kerékpárforgalmi hálózati terv foglalkozik a kerékpáros közlekedés biztonsági kérdéseivel, a balesetveszélyes csomópontok újragondolásával.
Zugló SUMP-ba javasolt?	Igen
BMT II. kötetben szerepel?	Feladatok - Komplex szemléletű út- és műtárgy felújítások a Fővárosi Önkormányzat út és hídfelújítási programjának keretében
Kerületi feladat	Közlekedésbiztonsági jelentés felülvizsgálata a közlekedési koncepció és a SUMP szemléletének megfelelően. A javasolt intézkedések megvalósítása: Kerületi hatáskörben a javaslatok megvalósítása önállóan vagy útfelújítások keretében Fővárosi hatáskör esetén a javaslatok megvalósulásáért való lobbizás

#### 3.2.2 A gyalogátkelőhelyek fokozott védelme, új gyalogátkelőhelyek kijelölése

Aktualitás	A probléma továbbra is aktuális, a meglévő gyalogátkelőhelyek felülvizsgálatára, újak létesítésére van szükség. Az előző pontban említett közlekedésbiztonsági felülvizsgálat foglalkozik a gyalogátkelőhelyek kérdésével is.
Zugló SUMP-ba javasolt?	Igen
BMT II. kötetben szerepel?	Feladatok - Komplex szemléletű út- és műtárgy felújítások a Fővárosi Önkormányzat út és hídfelújítási programjának keretében
Kerületi feladat	Közlekedésbiztonsági jelentés felülvizsgálata a közlekedési koncepció és a SUMP szemléletének megfelelően. A gyalogátkelőhelyekre vonatkozó javaslatok megvalósítása: Kerületi hatáskörben a javaslatok megvalósítása önállóan vagy útfelújítások keretében Fővárosi hatáskör esetén a javaslatok megvalósulásáért való lobbizás

### 3.2.3 Közlekedési felületek térfigyelő rendszereinek fejlesztése

Aktualitás	A Zuglói Közbiztonsági non-profit Kft 167 db közterületen elhelyezett kamerából álló térfigyelő rendszert üzemeltet, melynek elsődleges feladata a megfigyelésbe bevont területeken történő események (bűncselekmények, szabálysértések, balesetek, stb.) nyomon követése illetve digitális rögzítése. A kameraképek realtime megfigyelését 24 órás szolgálatban a BRFK XIV. kerületi Rendőrkapitányság szabadnapos rendőrei végzik szerződés alapján. <sup>11</sup> Emellett a BKK forgalomfigyelő kamerákat is üzemeltet.
Zugló SUMP-ba javasolt?	Nem
BMT II. kötetben szerepel?	A kötet szempontjából nem releváns
Kerületi feladat	-

### 3.3 Közlekedési eszközök és felületek komplex akadálymentesítése

#### 3.3.1 Attraktív és akadálymentes közterületek kialakítása

Aktualitás	A kerület közterületeinek akadálymentesítése továbbra is várat magára, a probléma rendezése aktuális.  Az Örs vezér tere zuglói oldalán lévő aluljáró akadálymentesítéséről határozat született, azonban a megvalósítás még nem történt meg. <sup>12</sup> 2017-től a Route4U – Gurulj szabadon! útvonaltervező alkalmazás segíti a mozgásukban korlátozottakat. <sup>13</sup>
Zugló SUMP-ba javasolt?	Igen
BMT II. kötetben szerepel?	A kötet szempontjából kevésbé releváns Feladatok - Komplex szemléletű út- és műtárgy felújítások a Fővárosi Önkormányzat út és hídfelújítási programjának keretében
Kerületi feladat	A kerületi hatáskörbe tartozó feladatok megvalósítása, a fővárosi hatáskörbe tartozó feladatok megvalósulásáért való érdekérvényesítés és lobbizás.

#### 3.3.2 A közösségi közlekedés járműparkjának és vonalas infrastruktúrájának megújítása, akadálymentesítése

Aktualitás	A 3-as villamosvonal felújításával a megállókat akadálymentesítették, a járműpark akadálymentes járművekkel újult meg.  Az autóbusz és trolibusz járműpark egy része is megújult, az új járművek akadálymentesek.  A fejlesztések ellenére továbbra is közlekednek nem akadálymentes járművek a kerületben (minden ágazatban). A főbb közlekedési csomópontok, a metro és HÉV vonalak továbbra sem vagy csak részben akadálymentesítettek.
Zugló SUMP-ba javasolt?	Igen
BMT II. kötetben szerepel?	Feladatok - Fővárosi autóbusz járműpark megújítása, Elővárosi vasútállomások, megállóhelyek fejlesztése és felújítása (TEN-T vonalak), Városi kötöttpályás

<sup>11</sup> <http://www.zknp.hu/zugloi-terfigyelo-rendszer/>  
<http://www.zknp.hu/zugloi-terfigyelo-rendszer-kamerak/>

<sup>12</sup> 595/2016. (X. 20.) Öh. számú határozata

<sup>13</sup> <https://www.zuglo.hu/akadalymentes-terkep-segiti-a-kerekesszekkel-kozlekedeket/>



	<p>hálózat fejlesztése, új MÁV kapcsolatok kialakítása, Fővárosi villamos járműpark megújítása 2020-tól, Fővárosi trolibusz járműpark megújítása 2019-től</p> <p>Eldöntött projektek - Gyalogos Eligazító Rendszer (GYERE), Budapesti villamos járműprojekt (IKOP), Budapesti trolibusz járműprojekt (IKOP)</p>
Kerületi feladat	Kerületi hatáskörbe tartozó akadálymentesítési feladatok elvégzése, fővárosi hatáskörbe tartozó feladatok esetén érdekvégyesítés, megvalósulásért való lobbizás.

### 3.3.3 Különszintű gyalogos-kerékpáros átvezetések létesítése a vasútvonalak alatt

Aktualitás	<p>A kerületet határoló vasútvonalak és nagy forgalmú közutak elválasztó hatása akadályt jelent a gyalog és kerékpárral közlekedők számára. 2012 óta érdemi előrelépés nem történt a probléma rendezésére.</p> <p>A VEKOP projekt keretében megvalósuló Rákos-patak menti zöld folyosó fejlesztésekor a Rákosrendező – M3 feletti gyalogos-kerékpáros híd várhatóan megújul.</p> <p>A kerület kerékpárforgalmi hálózati terve a kerékpározás szemszögéből vizsgálja a kerületi átkelőhelyeket és javaslatot tesz a fejlesztésükre.</p>
Zugló SUMP-ba javasolt?	Igen
BMT II. kötetben szerepel?	<p>Részben</p> <p>2021-2025: Átjárható, biztonságos kerékpárforgalmi főhálózat kialakítása a Hungária gyűrűn kívül</p> <p>Eldöntött vasútfejlesztési projektek</p>
Kerületi feladat	A kerületi érdekek érvényesítése, lobbizás a fejlesztésekért.

## 4. Mobilitástudatosság erősítése a helyi közösségben

### 4.1 Mobilitási szemléletformálás, oktatás, nevelés

#### 4.1.1 Mobilitástudatosság erősítése az önkormányzatnál és intézményeinél

Aktualitás	Eseti intézkedések és döntések születtek a javaslatoknak megfelelően, központi koordináció vagy referens nincs. A szakmai szereplőkkel és civil szervezetekkel való egyeztetésnek nincs rendszeresített platformja, azonban az egyes fejlesztések, projektek esetén a szervezeteket bevonják a tervezési, véleményezési folyamatokba.
Zugló SUMP-ba javasolt?	Igen
BMT II. kötetben szerepel?	Nem releváns, kerületi hatáskör
Kerületi feladat	A jelenlegi jó gyakorlatok folytatása egységes stratégia mentén

#### 4.1.2 A kerékpáros közlekedés népszerűsítése

Aktualitás	A kerékpáros közlekedés népszerűsítése a fenti intézkedéshez hasonlóan eseti jellegű, nincs éves program. Az iskolai programok szintén nem rendszeresek. A kerület kerékpárforgalmi hálózati terve hasonló intézkedésekre tesz javaslatot. Kerékpárosbarát munkahely / település pályázat: nem csatlakozott a kerület Bringázz a munkába / suliba: a kerület rendszeresen tart bringás reggelit Iskolai, óvodai programok: eseti jelleggel Népszerűsítő kampányok: eseti jelleggel Közterületi kerékpárpumpa, szerviz: nem valósult meg Kerékpáros számláló: nem valósult meg Lábtámasz: nem valósult meg Városliget KRESZ park felújítása: megvalósult, de nem kerületi hatáskörben További mini KRESZ park: nem valósult meg
Zugló SUMP-ba javasolt?	Igen
BMT II. kötetben szerepel?	Nem releváns, kerületi hatáskör.
Kerületi feladat	A javasolt intézkedések folyamatos megvalósítása.

#### 4.2 Mobilitási folyamatok és döntések támogatása ITS elemekkel

##### 4.2.1 Mobilitást támogató ITS alkalmazások

Aktualitás	Elkészült a FUTÁR valós idejű utazástervező alkalmazás, ami részben kerékpáros útvonaltervezésre is alkalmas. Emellett a Route4U alkalmazás mozgásukban korlátozottak speciális igényeit is kielégíti. Elterjedtek az autós útvonal optimalizáló alkalmazások is, mint pl. a Waze.
Zugló SUMP-ba javasolt?	Igen, módosítással. Ezek az alkalmazások továbbra is fontos szerepet játszanak, a kerületnek együtt kell működnie az alkalmazások üzemeltetőivel, hogy azok naprakész adatok szerint tudjanak működni.
BMT II. kötetben szerepel?	Eldöntött projektek: Gyalogos Eligazító Rendszer (GYERE)
Kerületi feladat	Alapadatok naprakészen tartása, valós idejű adatok megosztása Alkalmazások népszerűsítése

#### 4.3 Környezetbarát közlekedési módok használatának ösztönzése innovatív megoldásokkal

##### 4.3.1 Kerékpárkölcsonzó rendszerek kiterjesztés

Aktualitás	A MOL Bubi közbringarendszer 2014 szeptemberi indulása óta a kerületben (és határához közel) az alábbi helyszíneken létesültek gyűjtőállomások: <ul style="list-style-type: none"> <li>Dózsa György út mentén: Dembinszky utca, Városligeti fasor, Hősök tere</li> <li>Városliget: Széchenyi fürdő</li> </ul> Nem várható, hogy a közeljövőben a rendszert Zugló területén bővítik. A kerület kerékpárforgalmi hálózati terve szintén javaslatot tesz közbringarendszer kialakítására: javaslatot ad a főbb tervezési szempontokra és lehetséges gyűjtőállomás helyszínekre. Zuglói Intézményi Kerékpárkölcsonzó Rendszer –Z-BIKE: nem történt előrelépés
Zugló SUMP-ba javasolt?	Igen
BMT II. kötetben szerepel?	Nem
Kerületi feladat	Zugló területét kiszolgáló közbringarendszer kialakítása a MOL Bubi kiterjesztésével vagy önálló, szabad gyűjtésű rendszer kialakításával.

### 3.10.1.3 Illeszkedés a Balázs Mór Tervhez

A fővárosi SUMP és a kerületi közlekedési koncepció stratégiai céljai:

<b>Balázs Mór Terv</b>	<b>Zugló közlekedési koncepciója</b>
Több kapcsolat	Zugló külső elérhetőségének javítása az átmenő gépjárműforgalom mérséklése mellett
Vonzó járművek	Zugló belső elérhetőségének javítása a fenntartható közlekedési módok előnyben részesítésével
Jobb szolgáltatások	Komfortos és biztonságos mobilitás lehetőségének biztosítása mindenkinek
Hatékony intézményrendszer	Mobilitástudatosság erősítése a helyi közösségben

A Balázs Mór Terv intézkedései, összefoglalva:

#### 1. Több kapcsolat

##### 1.1 Integrált hálózatfejlesztés

- 1.1.1 Közvetlen összeköttetést nyújtó közösségi közlekedési vonalak
- 1.1.2 A meglévő kötőtpályás hálózat korszerűsítése
- 1.1.3 Az elvágott városrészek összekapcsolása új dunai átkelésekkel és különszintű közúti–vasúti keresztezésekkel
- 1.1.4 A közúthálózat hiányzó elemeinek kiépítése
- 1.1.5 Komplex szemléletű útfelújítások
- 1.1.6 Összefüggő kerékpáros főhálózat
- 1.1.7 A kerékpáros átjárhatóság javítása, kerékpárosbarát mellékúthálózat

##### 1.2 Élhető közterületek

- 1.2.1 Városszerkezeti jelentőségű gyalogoskapcsolatok kialakítása
- 1.2.2 A gyalogosközlekedés feltételeinek javítása
- 1.2.3 Esélyegyenlőség, akadálymentesítés
- 1.2.4 Balesetmentes megbocsátó környezet
- 1.2.5 Forgalomcsillapított és korlátozott forgalmú zónák kialakítása
- 1.2.7 Élet- és vagyonbiztonság, bűnmegelőzés

##### 1.3 Átjárható rendszerek, kényelmes módváltó pontok

- 1.3.1 Átjárható kötőtpályás rendszerek; városi és elővárosi vasúti hálózat
- 1.3.2 Az elővárosi vasúthálózat és a városi kötőtpályás hálózat kapcsolatának javítása
- 1.3.3 Az országos közúthálózat bevezető és elkerülő szakaszainak a fővárosi közúthálózatba integrálása
- 1.3.4 A távolsági közösségi közlekedés városi integrációjának elősegítése
- 1.3.7 A logisztikai központok, konszolidációs központok és kapcsolataik fejlesztése
- 1.3.8 Országos és regionális kerékpáros turisztikai kapcsolatok fejlesztése
- 1.3.9 Intermodális központok, csomópontok fejlesztése a személyközlekedésben
- 1.3.10 A városi közlekedési eszközváltás feltételrendszerének biztosítása
- 1.3.11 P+R parkolók és B+R tárolók fejlesztése

#### 2. Vonzó járművek

##### 2.1 Kényelmes, utasbarát járművek

- 2.1.1 A közösségi közlekedés járműparkjának és karbantartó hátterének korszerűsítése
- 2.1.2 Akadálymentes járművek
- 2.1.2 Kerékpárszállításra alkalmas közösségi közlekedési járművek elterjesztése

## 2.2 Környezetbarát technológiák

2.2.1 Zéró emissziós járművek beszerzése

2.2.2 Környezetbarát közútközlekedés-technológiák támogatása

2.2.3 A taxiközlekedés környezetvédelmi követelményrendszerének szigorítása

2.2.4 Környezetbarát technológiák az áruszállításban

## 3. Jobb szolgáltatások

### 3.1 A szolgáltatási színvonal javítása

3.1.1 Egységes utastájékoztató és információs szolgáltatások

3.1.2 Elektronikus jegyrendszer

3.1.3 Átjárható menetdíjrendszer és tarifaközösség

3.1.4 A városi–elővárosi menetrend harmonizációja és a szolgáltatások összehangolása

3.1.6 Közösségi kerékpárrendszer működtetése és fejlesztése, a kerékpáros szolgáltatások bővítése

3.1.7 Az igényvezérelt személyszállítási szolgáltatások bővítése

3.1.8 Az egységes budapesti taxiszoállítás fejlesztése

3.1.9 Autómegosztás

3.1.10 A városi közlekedés köztisztasági, közegészségügyi feladatai

### 3.2 Aktív szemléletformálás

3.2.1 Tudatos mobilitásra, biztonságos közlekedésre nevelés

3.2.2 Szemléletformáló kampányok, kommunikáció

## 4 Hatékony intézményrendszer

### 4.1 Következetes szabályozás

4.1.2 Gazdasági és adminisztratív ösztönzők

4.1.3 A parkolás szabályozása

4.1.4 A városnéző járművek, turistabuszok közlekedésének szabályozása

### 4.2 Térségi együttműködés

4.2.4 Teherforgalmi behajtási szabályozási rendszer működtetése és fejlesztése

4.2.5 A logisztikai ellátás területi időbeli szabályozása, city logisztikai feladatok

4.2.6 Intelligens city logisztikai hálózat fejlesztése

## 3.11 Kapcsolódó projektek

Zugló területén előkészítés alatt álló, kivitelezésre váró projektek. Szereplők:

- Futó Európai Uniói projektek
- TÉR\_KÖZ
- Budapesti Közlekedési Központ
- Budapest Közút Zrt.
- MÁV – HÉV
- NIF Zrt.
- Városliget Zrt.

A Budapesti Közlekedési Központ tájékoztatása szerint az alábbi fejlesztések zajlanak vagy állnak előkészítés alatt a kerületben:

### 3.11.1 Komplex útfelújítások

Kivitelezési fázisban van (2017. IV. negyedév):

- Nagy Lajos király útja, 3-as villamos útátjárók megszüntetése és kapcsolódó szervizutak építése, ütemezetten 2017 végéig elkészül, a kivitelezést a BKK menedzseli.
- Kerepesi út (Albertirsai út – Örs vezér tere közötti szakasz), ütemezetten 2017 végéig elkészül, a kivitelezést a Budapest Közút menedzseli

Tervezési fázisban van (BKK által menedzselte):

- Nagy Lajos király útja (Mogyoródi út – Füredi út) és Egressy téri korrekció
- Fogarasi út és a Nagy Lajos király útja (Bosnyák tér – Kassai tér közötti szakasz)
- 3-as villamos északi meghosszabbítása és ehhez kapcsolódóan a Szegedi úti felüljáró tervezése

Tervezési fázisban van (Budapest Közút által menedzselte):

- Róna utca: Füredi utca – Szentmihályi utca (tervezés indítása: 2018)
- Ond vezér útja (2017)
- Horvát Boldizsár utca: Mexikói út – Amerikai út (2018)
- Kerepesi út: Albertirsai út – Hungária körút (2017)
- Mogyoródi út: Nagy Lajos király útja – Hungária körút (2018)

### 3.11.2 Nagyberuházások

- Liget projekt (Dózsa György út, Hermina út, Ajtósi Dürer sor, Állatkerti körút)
- Puskás Ferenc stadion (Dózsa György út)

E fejlesztéseknek nem a Fővárosi Önkormányzat a beruházója és nem a BKK a lebonyolítója, ezzel együtt stratégiai közútkezelőként a rendelkezésünkre álló eszközökkel e projekteknél is igyekszünk biztosítani Budapest közlekedésfejlesztési céljainak érvényesülését.

### 3.11.3 Rákospatak menti ökoturisztikai folyosó VEKOP-5.3.1-15-2016-0012 engedélyezési és kiviteli terveinek elkészítése

A projektet a Fővárosi Önkormányzat, a BKK és a XIII., a XIV., XVI., XVII. kerületi önkormányzatok konzorciuma hajtja végre. A projektben a Rákospatak mellett haladó kerékpárút XIV. kerületi szakaszát is fejlesztik, korszerűsítik. Jelenleg az engedélyezési- és kiviteli tervezés közbeszerzése zajlik (az engedéllyel rendelkező) tervek a jelenleg érvényes ütemezés szerint 2018. júniusban készülnek el. A konzorciumi megállapodásban előírtak szerint a BKK mindvégig bevonja a konzorciumi partnereket, így a XIV. kerületi önkormányzatot is, a szakmai munkába.

### 3.11.4 Önálló, kerületi fejlesztések a BKK szakmai támogatásával

A BKK figyelemmel kísérte hivatalos szakmai partnere, a Magyar Kerékpárosklub munkáját a XIV. kerületi önkormányzat Kerékpárforgalmi Hálózati Tervének (KHT) elkészítésében. A KHT jól kidolgozott, megalapozott, megfelel a modern közlekedésfejlesztési szemléletnek. Mind a Főváros, mind a XIV. kerület érdekeit szolgálná, ha minél több abban rögzített fejlesztés megvalósulna. Amennyiben a XIV. kerületi önkormányzat saját beruházásában megvalósít egyes elemeket a KHT-ban foglaltak közül, ahhoz a BKK szakmai támogatást ad.



### 3.11.5 Balázs Mór-terv II. kötet: Közlekedésfejlesztési Beruházási Program és alátámasztó anyagainak kidolgozása (véleményezés alatt)

„A fenntartható városi mobilitástervezés folyamatának második lépéseként (BMT II. kötet) a stratégiai célokhoz és intézkedésekhez illeszkedő beruházási program került kidolgozásra. Ennek keretében felülvizsgálatra került az I. kötet által felállított célrendszer; meghatározásra kerültek a lehetséges fejlesztési projektek; majd ezt követően egy komplex, társadalmi, gazdasági és környezeti hatásokat egyaránt figyelembe vevő értékelési és programozási módszertan, illetve stratégiai környezeti vizsgálat (SKV) segítségével egy beruházási program került kialakításra a 2018-2030 közötti időszakra.”

A közlekedésfejlesztési beruházás programjai (zuglói érintettségű projektek kiemelve)

#### 4. táblázat: Javasolt projektcsomag a 2021 és 2025 közötti időszakra

ID	Név	Beruházási költség (millió Ft)	Projekt típus	Projektgazda szervezet
P053	<b>Integrált menetrend és menetdíjrendszer kialakítása, a BKK - MAV - Volán szolgáltatásainak harmonizálására</b>	100	Nem konkrét projekt	BKK
P023	Az egységes budapesti taxiszoftver fejlesztése	300	Nem konkrét projekt	Budapest Közút
P028	<b>Budapesti városi zöldutak fejlesztése és a környéki zöldutakhoz való kapcsolódás fejlesztése</b>	2 500	Nem konkrét projekt	BKK
P173	Pesti belvárosi Duna-part Kossuth tér – Fővám tér közötti szakaszának megújítása	15 000	Nem konkrét projekt	BFFH
P026	<b>Közbringa-rendszer továbbfejlesztése</b>	2 000	Nem konkrét projekt	BKK
P086	<b>M1 metró (Millenniumi földalatti vasút) korszerűsítés és meghosszabbítás</b>	39 234	Konkrét, modellezhető projekt	BKK
P056	Káposztásmegyer intermodális központ kialakítása	7 256	Konkrét, nem modellezhető projekt	BKK
P020	<b>Átjárható, biztonságos kerékpáros főhálózat kialakítása a Hungária gyűrűn belül</b>	1 500	Nem konkrét projekt	BKK
P172	Szilas-patak menti kerékpáros infrastruktúra fejlesztése	2 100	Konkrét, nem modellezhető projekt	BFFH
P067	<b>Kossuth Lajos utca – Rákóczi út közterületi megújítása</b>	10 000	Nem konkrét projekt	BKK
P098	<b>Nagy Lajos király útja fejlesztése meglévő nyomvonalon (Kassai tér – Bosnyák tér között, 3,0 km hosszban)</b>	1 000	Konkrét, modellezhető projekt	BKK
P059	Kelenföld intermodális központ kialakítása (Örmező)	10 000	Konkrét, nem modellezhető projekt	BKV DBR igazgatóság
P016	<b>Átjárható, biztonságos kerékpárforgalmi főhálózat kialakítása a Hungária gyűrűn kívül</b>	2 500	Nem konkrét projekt	BKK
P013	Városi és elővárosi hajók és kiszolgáló létesítmények fejlesztése	19 867	Konkrét, nem modellezhető projekt	BKK
P080	Külső Bécsi úti villamos vonal (Vörösvári út - Aranyvölgy)	13 207	Konkrét, modellezhető projekt	BKK
P012	<b>Egybefüggő városrészek kerékpározásbarát fejlesztése</b>	4 000	Nem konkrét projekt	BKK
P054	<b>Fővárosi elektromos töltőinfrastruktúra fejlesztése</b>	1 206	Nem konkrét projekt	BKK
P115	Csepel városközpont és autóbuszállomások	3 000	Konkrét, nem modellezhető projekt	BKK
P004	<b>3-as villamos vonal meghosszabbítása a Kassai téren át észak felé (Angyalföld, Árpád híd)</b>	10 813	Konkrét, modellezhető projekt	BKK
P014	A fővárosi személyforgalmi behajtási díj rendszer bevezetése és kapcsolódó infrastruktúra beruházások	3 301	Konkrét, nem modellezhető projekt	BKK
P037	Kikötőfejlesztés	600	Nem konkrét projekt	BFFH
P003	A 2-es villamos vonal déli meghosszabbítása: 2-es és 24-es villamosok összekötése	1 254	Konkrét, modellezhető projekt	BKK

<b>Összesen:</b>	<b>150 738</b>	
------------------	----------------	--

### 5. táblázat: Javasolt projektcsomag a 2026 és 2030 közötti időszakra

ID	Név	Beruházási költség (millió Ft)	Projekt típus	Projektgazda szervezet
P018	Átfogó city-logisztikai szabályozás - területi, időbeli (IT alapú technológia)	nincs adat	Nem konkrét projekt	BKK
P175	Budai belvárosi Duna-part megújítása	15 000	Nem konkrét projekt	BFFH
P070	<b>Körvasút menti körút kiépítése II. szakasz (M3 autópálya - Üllői út közötti szakasz)</b>	40 000	Konkrét, modellezhető projekt	BFFH
P045	Ferihegyi repülőtérre vezető út rekonstrukciója (meglévő útvonalon - Határ út és Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér I. között)	34 500	Konkrét, modellezhető projekt	BKK
P119	M3 metróvonal állomásaihoz kapcsolódó gyalogos aluljárók és felszíni kijáratok rekonstrukciója	7 971	Konkrét, nem modellezhető projekt	BKK
P077	Józsefvárosi villamos kocsisín kialakítása	10 000	Konkrét, nem modellezhető projekt	BKK
P035	Csepeli gerincút (Teller Ede út) kialakítása II. ütem	8 954	Konkrét, modellezhető projekt	BKK
P110	<b>Városnéző járművek és a turistabuszok közlekedésének szabályozása</b>	1 899	Nem konkrét projekt	BKK
P073	Körvasút menti körút kiépítése III. szakasz (Üllői út – Soroksári út között)	5 000	Konkrét, modellezhető projekt	BFFH
P006	42-es villamos vonal meghosszabbítása a Gloriett lakótelepig	21 653	Konkrét, modellezhető projekt	BKK
P155	Nagykörút komplex keresztmetszeti felülvizsgálata	2 000	Konkrét, nem modellezhető projekt	BKK
<b>Összesen:</b>		<b>146 976</b>		

### 6. táblázat: Feladatok

ID	Név	Beruházási költség (millió Ft)	Projektgazda szervezet
P015	<b>A közösségi közlekedési járművek előnyben részesítése</b>	1 000	BKK
P019	<b>Fővárosi átfogó parkolás szabályozás kialakításának koncepciója</b>	15-20	BKK
P021	Fővárosi autóbusz járműpark megújítása	5 500/év	BKK
P033	Közúti közlekedési baleseti adatgyűjtés egyszerűsítése	4	BKK
P043	<b>Elővárosi vasútállomások, megállóhelyek fejlesztése és felújítása (TEN-T vonalak)</b>	nincs adat	MÁV
P051	<b>Igényvezérelt közösségi közlekedési szolgáltatások fejlesztése</b>	10 000	BKK
P052	Információtechnológiai fejlesztések a városi közlekedésszervezésben	4 000	BKK
P055	Integrált utastájékoztató megvalósítása és kapcsolódó intézkedések	nincs adat	BKK
P064	<b>Komplex szemléletű út- és műtárgy felújítások a Fővárosi Önkormányzat út és hídfelújítási programjának keretében</b>	nincs adat	BKK
P079	<b>Külön szintű közúti-vasúti átvezetések kiépítése</b>	nincs adat	BFFH
P100	Petőfi híd felújítása	23 622	BKK
P109	Városi kötőtpályás hálózat fejlesztése, új MÁV kapcsolatok kialakítása	nincs adat	BKK
P132	XI. Péterhegyi út (Egér út - Neszmélyi út) és XI. Neszmélyi út (Péterhegyi út - Balatoni út)	nincs adat	BKK
P133	VI. Podmaniczky utca (Bajcsy Zsilinszky út - Teréz körút)	nincs adat	BKK
P145	Selmeci utca, Margit kórház peron akadálymentesítés	nincs adat	BKK
P154	Szerémi úti zajvédő fal (Budafoki út- Dombóvári út)	nincs adat	BKK
P166	2-es villamos vonal rekonstrukció	16 194	BKK

P167	<b>M3 zajvédő fal építése</b>	300	BKK
P170	Fővárosi villamos járműpark megújítása 2020-tól	2 000/év	BKK
P171	Fővárosi trolibusz járműpark megújítása 2019-től	800/év	BKK

### 7. táblázat: Eldöntött projektek

ID	Név	Beruházási költség (millió Ft)	Projektgazda szervezet
P002	1-es villamos vonal meghosszabbítása az Etele térig	8 524	BKK
P007	<b>70 sz. vasútvonal Hungária körút - Rákospalota-Újpest vasútvonal szakasz korszerűsítés</b>	10 000	NIF
P008	71 sz. vasútvonal Rákospalota-Újpest – Veresegyház – Vác vasútvonal szakasz korszerűsítése	40 000	NIF
P017	<b>A városi közlekedési eszközváltási pontokhoz kapcsolódó P+R parkolók építése Budapesten (IKOP-3.1.0-15-2016-00008)</b>	3 400	BKK
P024	<b>B+R rendszerű kerékpártárolók létesítése</b>	500	BKK
P025	<b>Blaha Lujza tér közterületi megújítása</b>	1 800	BKK
P032	Budapest-Esztergom vasúti vonalszakasz II. ütem és kapcsolódó beruházások	15 000	NIF
P034	Budapesti villamos járműprojekt (IKOP)	12 570	BKK
P041	Elektronikus, időalapú jegyrendszer és kapcsolódó új tarifarendszer bevezetése a közösségi közlekedésben	22 311	BKK
P058	Kelenföldi pályaudvar térségében P+R parkolók építése	1488	BKV DBR igazgatóság
P075	<b>BKK Ügyfélközpontok megvalósítása</b>	1133	BKK
P092	M3 metró rekonstrukciója	137 500	BKK
P102	Rákos – Hatvan vasútvonal korszerűsítése	70 000	NIF
P105	Széchenyi Lánchíd és Váralagút felújítása	17 583	BKK
P106	<b>STARS projekt</b>	36	BKK
P118	XVII. Kerület Cinkotai út és Keresztúri út összekötése	848	BKK
P120	<b>VEKOP kerékpáros fejlesztések</b>	7 200	BKK
P141	Budafok kocsiszín	6 000	BKK
P142	Dél-budai peronok felújítása	2 000	BKK
P144	50-es villamos peron akadálymentesítés (Kossuth tér, Árpád utca, Baross utca, Szarvas csárda tér)	454	BKK
P152	<b>Gyalogos Eligazító Rendszer (GYERE)</b>	50	BKK
P153	<b>Hungária krt. - Könyves K. krt. kerékpáros infrastruktúra korszerűsítés</b>	600	BKK
P156	<b>EuroVelo6 és EuroVelo14 nemzetközi kerékpár-útvonalak fejlesztése Budapesten</b>	6 000	BKK
P163	II. Pazaréti út komplex szemléletű felújítása	300	BKK
P174	Pesti belvárosi Duna-part Árpád híd – Kossuth tér közötti szakaszának megújítása	5 714	BFFH
P179	<b>Budapesti trolibusz járműprojekt (IKOP)</b>	12 570	BKK

### 3.12 Összefoglaló értékelés

Zugló belváros-közeléi kerületként nem csekély részben olyan közlekedési problémákkal küzd, amelyek területileg, vagy önkormányzati hatásköröket tekintve túlmutatnak a kerületen. Ennek ellenére ilyen jellegű problémák (pl. átmenő forgalom nagysága, közösségi közlekedési infrastruktúra leromlott állapota) napi szinten érintik a zuglói lakosságot, így a kerületi közlekedési koncepciónak foglalkoznia kell e szinttel is.

### 3.12.1 Közösségi közlekedés összegző értékelése

A közösségi közlekedés legfontosabb problémái a közlekedési koncepció szerint:

- Közösségi közlekedéssel nem kielégítően feltárt területek (Róna utca sávja, Rákospatak és Miskolci utca sávja, Mogyoródi út sávja)
- Hiányos akadálymentesség mind jármű, mind infrastruktúra oldalról
- A helyi és helyközi-távolsági autóbuszok közlekedését akadályozó torlódások az M3 bevezető szakaszán, buszsáv hiánya a Szentmihályi út és az Amerikai út között
- Közösségi közlekedést akadályozó és veszélyeztető, balesetveszélyes keresztezések kedvezőtlen kialakítás (Nagy Lajos király útja) vagy túlterheltség (egyes nagyobb forgalmú gyűjtőutak) miatt
- Túlterhelt viszonylatok (1-1A villamos, 5-ös busz, 7-173 buszcsalád), esetenként végállomási és megállóhelyi területek
- Vasúti közlekedés városon belüli forgalomra való alkalmatlansága (megálló hiánya), vasút és városi közlekedés kapcsolati hiányai a Mexikói útnál és Rákosrendezőnél
- Leromlott infrastruktúra (villamospálya, trolivezetékek és -váltók)
- Trolihálózat kapcsolati hiányai

### 3.12.2 Közúti közlekedés összegző értékelése

A közúti közlekedés legfontosabb problémái a közlekedési koncepció szerint:

- Gyűrűirányú kapcsolatok hiánya a XIII. kerület felé (Szegedi út, Körvasúti körút)
- Nagy Lajos király útja kedvezőtlen, konfliktusos keresztszeti elrendezése
- Kielégítetlen, szabályozatlan lakossági és P+R jellegű parkolási igények
- A forgalom és a kapacitások (kereslet és kínálat) aránya a korábbihoz képest egyenletesebb, így bizonyos helyeken kapacitás többlet jelentkezik, és vonzóbb áthaladást jelent a kerületen belüli tranzit közlekedés számára
- M3 intelligens buszsáv hiánya, mint forgalombefolyásoló stratégiai elem
- Erzsébet királyné útja profiljának problémái a villamosmegálló és csomópontok térségében
- Jelentős a kisebb kapacitású, kertvárosi harántoló főútvonalak átmenő forgalma
- Az eredmények átmenetiek, stratégia és tudatos tervezés nélküliek
- Megmaradtak balesetveszélyes csomópontok, átkelőhelyek
- Jelentős az oktatási, nevelési intézmények előtti időszakos torlódás, túlparkolás, szabálytalan megállás, várakozás, ki- és beszállás

### 3.12.3 Lány közlekedési módok összegző értékelése

A lány közlekedési módok legfontosabb problémái a közlekedési koncepció szerint:

- Kerékpáros főhálózat meglévő elemeinek kedvezőtlen kialakítása és karbantartáshiánya
- Kerékpáros főhálózat hiányzó elemei
- Általános úthálózat kerékpározásra alkalmassá tételének hiánya
- Kerékpártárolás, kerékpárkölcsonzés lehetőségeinek hiánya
- Vasúton (főként Rákosrendező, körvasút, részben ceglédi vasút) való átjutás elégtelen lehetősége (gyalogos és kerékpáros szempontból is); főútvonalakon való átjutás nehézségei
- Közterületek és keresztezések gyalogosbarát kialakításának hiánya
- Közterületek akadálymentesítésének elégtelen szintje

## 4 Lehetséges forgatókönyvek felvázolása

Az egyes forgatókönyvek részletes bemutatása és értékelése csatolmányban elérhető. A projektkoordinátorok javaslatára és jóváhagyásával döntöttünk a következő tesztforgatókönyvek mellett. A jövőben javasolt felállítani olyan forgatókönyveket, mely a rendelkezésre álló forrásokon (és politikai döntéseken) alapul. Jó példa: Bréma SUMP. Lehetséges forgatókönyvek az (erő)források függvényében, pl.:

- Optimista - minden szükséges (erő)forrás rendelkezésre áll
- Középút – korlátott (erő)források
- Óvatos – minimálisan állnak rendelkezésre (erő)források

### **Szenárió 01: Business as usual szenárió**

A forgatókönyv alapja, hogy Zugló követi a budapesti Balázs Mór Tervben (BMT) foglalt célkitűzéseket. A BMT célkitűzései hozzájárulnak egy élhetőbb és fenntarthatóbb Budapest kialakulásához. Zugló a BMT-ben foglaltaknak megfelelően cselekszik és fejleszt. Minden döntés és intézkedés követi és megfelel a BMT célrendszerének.

A szenárió fókuszterületei:

- Közlekedési módok hatékonyabb összekapcsolása, javuló intermodalitás
- Javuló gyaloglási és kerékpározási feltételek
- Javuló közösségi közlekedési szolgáltatások és megújuló járműpark
- Hatékonyabb intézményi háttér
- Folyamatos monitoring, visszajelzések értékelése

### **Szenárió 02: Aktív közlekedési módok előnyben részesítése**

A szenárió feltételezi, hogy Zugló előnyben részesíti az aktív közlekedési módok (gyaloglás, kerékpározás stb.) fejlesztését, elérhetővé tételét, biztonságos és vonzó körülményeket minden korcsoport számára a gyerekektől az idősekig.

A szenárió fókuszterületei:

- Vonzóbb körülmények gyaloglásra és kerékpározásra
- Közlekedésbiztonság
- Vonzó, összefüggő kerékpárforgalmi hálózat, zöldutak
- Javuló kerékpárparkolási feltételek
- Vonzóbb mobilitási feltételek, akadálymentesítés az idősek, gyerekek, mozgáskorlátozottak és egyéb speciális igényű csoportok számára

### **Szenárió 03: Közúthálózat optimalizálása a gépjárműforgalom számára**

A szenárió feltételezi, hogy Zugló a közúthálózatán optimalizálására törekszik. A technológiai fejlesztések javítják a közlekedésbiztonságot és forgalomlefollyást (pl. ITS megoldások, önvezető járművek). A megújuló energiaforrások és intelligens megoldások széleskörű elterjedése csökkenti a környezetterhelést és a közúti közlekedés negatív hatásait (pl. zaj és levegőszennyezés).



A scenárió fókuszterületei:

- Közúti kapacitások optimalizálása
- ITS megoldások
- Elektromobilitás
- Parkolási helyzet rendezése
- Közlekedésbiztonság

#### **Scenárió 04: Drasztikusan magas energiaárak**

A scenárió megközelítése és felépítése eltér az előzőktől. Feltételezzük, hogy az üzemanyag- és energiaárak drasztikus emelkedése miatt drágává válik a motorizált közlekedés. Miközben a többi forgatókönyv egy-egy közlekedési módra fókuszál, addig ebben az esetben egy várható jövőbeli változásra igyekszünk felkészülni. A fókusz az elektromobilitáson, aktív közlekedési módokon, intermodalitáson és mobilitásmenedzsmenten van.

A scenárió fókuszterületei:

- Csökkenő gépjárműhasználat, javuló kihasználtság
- Növekvő gyalogos- és kerékpáros közlekedési részarány
- Hatékony mobilitásmenedzsment

Csatolmány: teszt scenáriók várható hatásainak értékelése

## 5 Célkitűzések

A mobilitási terv a 2030-ig terjedő időszakig tűzi ki Zugló mobilitási rendszerének fejlesztési irányait.

### 5.1 Jövőkép

Első lépésként a kerület közlekedési koncepciója és elfogadott településfejlesztési dokumentumai alapján meghatároztuk a kerület SUMPjának lehetséges jövőképét.

Zugló általános jövőképe az integrált településfejlesztési stratégia szerint:

*Zugló a főváros vérkeringésébe szervesen illeszkedő kerület, mely zöld karakteréből fakadóan, annak fenntartható fejlesztésével javítja az itt élők életminőségét, erősíti a társadalmi kohéziót, és elsősorban a környezetkímélő gazdaság fejlesztésével növeli saját gazdasági erejét.<sup>14</sup>*

Zugló közlekedési koncepciójának célja:

*A koncepció célja egy fenntartható, esélyegyenlő, biztonságos, minőségi mobilitási rendszer megteremtése, amely hozzájárul Zugló élhetőségének erősítéséhez.<sup>15</sup>*

Zugló fenntartható városi mobilitási tervének (SUMP) átfogó jövőképe:

**Zugló célja olyan mobilitási rendszer kialakítása, mely fenntartható, esélyegyenlő, biztonságos, vonzó, ezáltal hozzájárul a zuglói életminőség javulásához, a kerület fejlődéséhez.**

### 5.2 Átfogó célok

Az jövőkép alapján a SUMP horizontális céljai az alábbiak:

#### 1. Élhető környezet - emberközpontú városi élettér

Zugló közlekedési rendszerének fejlesztése hozzájárul a kerület közterületeinek élhető, emberközpontú fejlődéséhez, az egészséges életkörülmények megteremtéséhez. A közterületek felosztása úgy történik, hogy hangsúlyt kapnak a fenntartható közlekedési módok, a motorizált közlekedés térnyerése helyett a városi élettér funkció kerül előtérbe.

#### 2. Esélyegyenlőség, hozzáférhetőség és biztonság

A kerületben a jövőben mindenki biztonságosan, kényelmesen, vonzó körülmények között, fenntartható módon juthat el úticéljához, különös tekintettel a védtelenekre (gyerekek, idősek, mozgásukban korlátozottak, munkanélküliek, hátrányos szociális helyzetűek stb.).

#### 3. Környezetbarát és energiatakarékos közlekedési rendszer

A közlekedéshez kötődő szennyezés és energiafelhasználás minimalizálása érdekében előtérbe kerülnek az energiatakarékos és fenntartható megoldások, az alternatív energiaforrások, az aktív (gyaloglás és a kerékpározás) és fenntartható közlekedési (közösségi közlekedés) módok. Emellett a különböző közlekedési módok közötti átjárhatóság, az átszállási kapcsolatok javítása különösen fontos.

#### 4. Átjárhatóság, partnerség, együttműködés

Az intézményi háttér hatékonysága is kulcskérdés a hatékony és megbízható közlekedési rendszer megteremtéséhez. Hatékonyabb együttműködésre és koordináltságra van szükség a közlekedés- és városfejlesztés terén dolgozó szereplők (önkormányzati irodák, helyi érdekeltek, lakosság, civil szervezetek stb.) között, kerületi és fővárosi szinten egyaránt. A

---

<sup>14</sup> Budapest Főváros XIV. Kerület Zugló Önkormányzata, Integrált Településfejlesztési Stratégia

<sup>15</sup> Zugló közlekedési koncepciója

közlekedésfejlesztési kérdések az élet számos területére hatással vannak, ennek meg kell jelennie a döntéshozatali folyamatokban is (területfejlesztés, oktatás, egészségügy stb.)

### **5.3 Beavatkozási területek, prioritások**

A fenti célrendszerre építkezve határoztuk meg a fő beavatkozási területeket és a lehetséges intézkedéseket. Átfogó célokat prioritásokra bontottuk. A kitűzött prioritások megvalósulását mérhető célok megfogalmazásával tesszük lehetségessé, ezek mindegyike esetén meghatároztuk az indikátort is. Bázisérték hiányában a célértéket nem tudtuk meghatározni, emiatt nulladik lépésként mérésekre lesz szükség, ami alapján meg lehet határozni az időhorizont végéig elérendő célértéket. A javasolt mérhető célok számát a kezdeti mérések és további mérleges alapján érdemes csökkenteni az egyszerűbb és átlátható ellenőrizhetőség érdekében. A jelenlegi mérhető célok elsősorban példa jellegűek, túlságosan részletesek.

A következő oldalakon átfogó célonként mutatjuk be az egyes prioritásokat, mérhető célokat és indikátorokat. A táblázatok egyben a javasolt intézkedéseket is tartalmazzák. Megjegyzendő, hogy egy-egy intézkedés több átfogó célhoz és prioritáshoz is hozzájárul, a csoportosítás nem jelent egyértelmű hozzárendelést.

Átfogó cél	Prioritás	Mérhető cél	Indikátor	Intézkedés
Élhető környezet - emberközpontú városi élettér	Zugló elérhetőségének javítása az átmenő gépjárműforgalom mérséklése mellett	Ingázók autóhasználatának csökkentése xx %-ról xx %-ra 2030-ra	Modal split - autóhasználat aránya	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Mobilitási folyamatok és döntések támogatása ITS elemekkel - információk megosztása a fenntartható közlekedési módok előtérbe helyezéséhez</li> <li>&gt; Közúti infrastruktúra átfogó fejlesztése, rehabilitálása a fenntartható közlekedési módok előnyben részesítésével</li> </ul>
		Közlekedéshez köthető CO2 kibocsátás csökkentése 111585 t értékről xx t értékre 2030-ra	Közlekedés CO2 kibocsátása	
		Közlekedés okozta zajterhelés csökkentése - xx dB felett terhelt területek xx km2-ről xx km2-re csökkentése 2030-ra	Közlekedés zajterhelése	
	Zugló belső elérhetőségének javítása a fenntartható közlekedési módok előnyben részesítésével	Zuglón belüli autóhasználat csökkentése xx %-ról xx %-ra 2030-ra	Modal split - autóhasználat aránya	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; A közlekedési infrastruktúra elválasztó hatásának csökkentése a meglévő átjárók fejlesztésével és újak létesítésével</li> <li>&gt; Nagy Lajos király útja keresztmetszetének átalakítása</li> <li>&gt; Erzsébet királyné útja profiljának átalakítása a villamosmegállók térségében</li> </ul>
	Lakóövezetek élhetőségének és elérhetőségének javítása, forgalommentes közterületek	Forgalommentes közterületek növelése xx km2-ről xx km2-re 2030-ra	Területhasználat	
		Lakossági elégedettség növelése a kerületi lakóövezetek és közterületek életminőségével és elérhetőségével kapcsolatban [bázisérték szükséges]	Közvéleménykutatás, elégedettség felmérése	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Jobb minőségű, emberközpontú, attraktív és akadálymentes városi életterek fejlesztése – esélyegyenlő, vonzó és komfortos kialakítás</li> <li>&gt; Fő közlekedési csomópontok megújítása az átszállási kapcsolatok, intermodalitás feltételeinek javításával és akadálymentesítéssel</li> <li>&gt; Csökkentett sebességű övezetek kiterjesztése, meglévő övezetek (forgalomtechnikai) felülvizsgálata, önmagát magyarázó kialakítás fokozása, átmenő forgalom kizárása</li> <li>&gt; Városliget közlekedési problémáinak kezelése a fenntartható módok előnyben részesítésével, parkolás rendezésével és az átmenő gépjárműforgalom kizárásával</li> </ul>

Átfogó cél	Prioritás	Mérhető cél	Indikátor	Intézkedés
Esélyegyenlőség, hozzáférhetőség és biztonság	Javuló közlekedésbiztonság	Közlekedési balesetek számának csökkentése xx-ről xx-re 2030-ra	Közlekedési balesetek száma	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Balesetveszélyes csomópontok felülvizsgálata, átalakítása</li> <li>&gt; Gyalogos és kerékpáros közlekedésbiztonsági szempontok fokozott figyelembevétele a fejlesztések során</li> <li>&gt; A gyalogátkelőhelyek fokozott védelme, új gyalogátkelőhelyek kijelölése</li> </ul>
		Védetelen közlekedők sérelmére elkövetett közlekedési balesetek számának csökkentése xx-ről xx-re 2030-ra	Gyalogos, kerékpáros balesetek száma	
		Közlekedési balesetben sérültek számának csökkentése xx-ről xx-re 2030-ra	Sérülések száma	
	Hatékony területhasználat - Útfelületek újraosztása a fenntartható közlekedési módok előnyben részesítése érdekében	Parkolási övezetek kiterjesztése a kerület xx %-ról xx %-ra 2030-ra	Parkolóövezetek nagysága	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Gépjármű parkolási problémák kezelése (tilosban parkolás felszámolása, elhanyagolt parkolóhelyek fejlesztése a férőhelyek bővítése nélkül)</li> <li>&gt; Fizetős parkolóövezet kiterjesztése a védendő területek érdekében, díjstruktúra folyamatos felülvizsgálata</li> <li>&gt; Rákosrendező (kötőtpályás) közösségi közlekedési kapcsolatainak fejlesztése a terület felértékelődésével párhuzamosan</li> </ul>
		Gépjárművek által foglalt közterület csökkentése a kerület xx %-áról xx %-ra 2030-ra	Területhasználat	
		Gyalogos és kerékpáros felületek növelése xx km2-ről xx km2-re 2030-ra		
	Fenntartható közlekedési módok hozzáférhetősége	Közösségi közlekedéssel kiszolgált terület növelése xx %-ról xx %-ra 2030-ra (Metró és vasút esetén a megálló 500 m-es környezetében, egyéb megálló esetén a megálló 300 m-es környezetében élő lakosság aránya)	Közösségi közlekedési megállók elérhetősége	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Közbringarendszer fejlesztése új rendszer kiépítésével vagy a MOL Bubi bővítésével</li> <li>&gt; Vasúti szolgáltatások javítása, városi közösségi közlekedésbe való integrálása</li> <li>&gt; A közösségi közlekedés járműparkjának és infrastruktúrájának megújítása, akadálymentesítése</li> <li>&gt; A közösségi közlekedéssel nem kielégítően feltárt területek kiszolgálásának javítása, a trolibusz- és autóbusz hálózat kapcsolati hiányainak orvoslása</li> <li>&gt; Közautó és autómegosztó szolgáltatások támogatása, népszerűsítése</li> </ul>
		Háztartások arányának növelése, ahol legalább egy kerékpár van xx %-ról xx %-ra	Kerékpárok száma	
		Közbringa állomások max. 300 m-es körzetében lakók arányának növelése xx %-ról xx %-ra 2030-ra	Közbringa hozzáférhetősége	
		Közautó max. 500 m-es körzetében lakók arányának növelése xx %-ról xx %-ra 2030-ra	Közautó hozzáférhetősége	
		1000 főre jutó személygépjárművek számának csökkentése (vagy legalább megtartása) 313-ről xx-re 2030-ra	Motorizációs fok	
	Iskolák, óvodák biztonságos elérhetőségének biztosítása	Forgalomcsillapított övezetben lévő iskolák arányának növelése xx %-ról xx %-ra 2030-ra	Forgalomcsillapított övezetben lévő iskolák száma	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Közlekedésbiztonság javítása, utcák rehabilitálása az iskolák körül forgalomcsillapító, sebességcsökkentő intézkedésekkel (Oktatási, nevelési intézményekhez kapcsolódó közlekedési konfliktusok kezelése)</li> </ul>
		Fenntartható módon (közösségi közlekedéssel, gyalog vagy kerékpárral) iskolába érkező gyermekek arányának növelése xx %-ról xx %-ra	Iskolás korú gyermekek száma 18 éves korig	
	Intézmények, szolgáltatások, munkahelyek elérhetőségének javítása	Mobilitási tervvel rendelkező vállalkozások és dolgozók arányának növelése xx %-ról xx %-ra 2030-ra	Mobilitási tervek száma	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Helyi mobilitási tervek készítése, mobilitási tanácsadás (önkormányzati intézmények, egyetemek, iskolák, főbb munkaadók és lakosság számára)</li> <li>[&gt; Kerékpárparkolási és tárolási feltételek javítása a kerület intézményeiben]</li> <li>&gt; Intézményi, munkahelyi car-pooling népszerűsítése</li> </ul>
		Fenntartható módon munkába járó dolgozók arányának növelése xx %-ról xx %-ra 2030-ra (gyaloglás, kerékpározás, közösségi közlekedés)	Dolgozók módválasztási aránya	



Átfogó cél	Prioritás	Mérhető cél	Indikátor	Intézkedés
Környezetbarát és energiatakarékos közlekedési rendszer	Aktív közlekedési módok előnyben részesítése	Kerékpározás arányának növelése 2 %-ról (2014) 10 %-ra 2030-ra	Modal split - kerékpározás aránya	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Szükséges anyagi és szervezeti keretek biztosítása az aktív közlekedési módok feltételeinek javítására</li> <li>&gt; Kedvező kerékpározási és gyaloglási feltételek megteremtése útfelújítások során</li> <li>&gt; Kerékpárforgalmi fő- és alaphálózat fejlesztése Zugló teljes területén</li> <li>&gt; Kerékpárparkolás és tárolás teljeskörű javítása (közterületen, munkahelyi, iskolai és otthoni tárolás stb.)</li> <li>&gt; Kerékpáros szervizpontok kialakítása, közpumpák telepítése</li> <li>&gt; Pénzügyi és egyéb ösztönzők bevezetése a mindennapi kerékpárhasználat és kerékpárvásárlás támogatására</li> <li>&gt; Aktív közlekedési módok és egészséges, aktív életmódot népszerűsítő, figyelemfelhívó kampányok indítása</li> <li>&gt; Zöld közlekedési tengely kialakítása a Rákos-patak mentén</li> </ul>
		Gyaloglás arányának növelése 18 %-ról (2014) 20 %-ra 2030-ra	Modal split - gyaloglás aránya	
		Fizikailag aktív lakosság arányának növelése xx %-ról xx %-ra 2030-ra (legalább napi 30 perc aktív közlekedés: gyaloglás, kerékpározás)	Fizikailag aktív lakosság aránya	
	Javuló közösségi közlekedési szolgáltatások	Közösségi közlekedés modal split növelése 45 %-ról (2014) 50 %-ra 2030-ra	Modal split - közösségi közlekedés aránya	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Belváros - Bosnyák tér - Újpalota kötöttpályás kapcsolat megvalósítása</li> <li>&gt; Szegedi úti kapcsolat kiépítése</li> </ul>
		Használói elégedettség növelése a közösségi közlekedési szolgáltatásokról [bázisérték szükséges]	Közvéleménykutatás, elégedettség felmérése	
	Közlekedési módok összekapcsolása, intermodalitás szerepének erősítése	B+R férőhelyek számának növelése xx-ről xx-re 2030-ra	B+R férőhelyek száma	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; B+R szolgáltatások javítása, férőhelyek számának növelése</li> <li>&gt; P+R szolgáltatások javítása, férőhelyek számának növelése</li> <li>&gt; Közlekedési módok hatékonyabb összekapcsolása, intermodalitás feltételeinek javítása</li> <li>&gt; A távolsági közösségi közlekedés városi integrációjának elősegítése</li> <li>&gt; Zugló vasúti megállóhely komplex felújítása és elérhetőségének javítása</li> <li>&gt; M1 metróvonal meghosszabbítása, intermodalitás erősítése</li> <li>&gt; Az M2-es metró és a H8-as HÉV összekötése és rákoskeresztúri szárnyvonal kiépítése</li> <li>&gt; A Bosnyák téri városközpont, mint az intermodalitás és városfejlesztés harmonikus egysége</li> </ul>
		P+R férőhelyek számának növelése 943 férőhelyről xx férőhelyre 2030-ra	P+R férőhelyek száma	
		Multimodális utazások arányának növelése xx-ről xx-re 2030-ra [bázisérték szükséges]	Modal split, háztartásfelvétel	
		Hetente legalább három közlekedési módot használók arányának növelése xx %-ról xx %-ra 2030-ra	Háztartásfelvétel	
	Környezetbarát városi áruszállítás	Városi áruszállítás energiafelhasználásának csökkentése xx GJ/év-ről xx GJ/év-re 2030-ra	Energiafelhasználás a városi áruszállításban	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Áruszállítás problémáinak feltérképezése, rakodóhelyek felülvizsgálata, újak létesítése</li> <li>&gt; Környezetbarát és hatékony áruszállító járművek térnyerésének támogatása, ösztönzők bevezetése</li> </ul>
		Zöld járművek számának növelése a városi áruszállításban (emberi hajtású, hibrid, elektromos és egyéb zéró emissziós járművek) xx %-ról xx %-ra 2030-ra	Zéró emissziós áruszállító járművek aránya	

Átfogó cél	Prioritás	Mérhető cél	Indikátor	Intézkedés
Környezetbarát és energiatakarékos közlekedési rendszer	Energiatakarékos és zöld járművek	Közlekedés energiafelhasználásának csökkentése 6747624 GJ/év-ről xx GJ/év-re 2030-ra	Energiafelhasználás	<p>&gt; Elektromos és más zéró emissziós járművek használatának anyagi és egyéb úton való támogatása, népszerűsítése</p> <p>&gt; Elektromos töltőállomások telepítése, fejlesztések ösztönzése</p> <p>&gt; Önkormányzati tulajdonban lévő járműflotta megújítása zéró emissziós járművekkel</p>
		Elektromos töltőállomások számának növelése 2-ről xx-re 2030-ra	Elektromos töltőállomások száma	
		Zöld járművek számának növelése a közszolgáltatásokban (hibrid, elektromos és egyéb zéró emissziós járművek) xx %-ról xx %-ra 2030-ra	Közszolgáltatásokban használt zöld járművek aránya	
		Zöld járművek számának növelése a lakosság körében (hibrid, elektromos és egyéb zéró emissziós járművek) xx %-ról xx %-ra 2030-ra	1000 főre jutó gépjárművek száma	

Átfogó cél	Prioritás	Mérhető cél	Indikátor	Intézkedés
Partnerség, együttműködés, átjárhatóság	Hatékony együttműködés külső szereplőkkel - Külső szereplők projektjeinek nyomonkövetése, érdekérvényesítés, lobbizás	Gazdasági szereplőkkel való hatékony együttműködés	Nem mérhető, nem javasolt önálló mérés	> Hatékonyság növelése és együttműködés javítása az önkormányzati és szakmai szereplők között együttműködési megállapodások és rendszerek találkozó kezdeményezésével > Együttműködés javítása a helyi gazdasági szereplőkkel és beruházókkal, külső szereplők beruházásainak hatékony nyomonkövetése és koordinálása > Gyaloglás és kerékpározás támogatásának ösztönzése helyi vállalkozók és üzletlajdonosok körében
		Szakmai szereplőkkel való hatékony együttműködés (állami és magánszféra, K+F, egyetemek)	Nem mérhető, nem javasolt önálló mérés	
	Hatékony intézményrendszer	Önkormányzati szereplők közötti rendszeres, hatékonyabb együttműködés	Nem mérhető, nem javasolt önálló mérés	> Munkafolyamatok optimalizálása: rendszeres és hatékony együttműködés a kerületi szereplők között > Fenntartható közlekedésfejlesztésért felelős biztos vagy munkacsoport felállítása
	Mobilitási szemléletformálás, marketing, oktatás, nevelés	Kerékpározás elfogadottságának és kerékpározási hajlandóság növelése xx %-ról xx %-ra 2030-ra [bázisérték szükséges]	Közvéleménykutatás, elégedettség felmérése, háztartásfelvétel	> Fenntartható városi mobilitás népszerűsítése a közlekedési szokások formálásáért: információs, marketing és oktatás kampányok > Információs és marketing kampányok indítása a közlekedési magatartás formálására (együtt közlekedünk kampányok) > Autómentes napok, ideiglenes forgalomkorlátozások és installációk rendezése az aktív közlekedési módok térnyeréséért > Minden korosztályt és társadalmi csoportot elérő népszerűsítő kampányok indítása a kerékpározás és gyaloglás népszerűsítéséért > Bringával boltba kampány indítása > Gyaloglás és kerékpározás népszerűsítése iskolákban, gyalog- és kerékpárral való iskolába járás népszerűsítése > Bringával munkába kampányhoz való csatlakozás > Tudatos mobilitás oktatása iskolákban
		Fenntartható közlekedési módokat használók arányának növelése xx %-ról xx %-ra	Háztartásfelvétel	
	Partnerség, közösség	Lakosság, civil szervezetek és az önkormányzat hatékony együttműködése	Nem mérhető, nem javasolt önálló mérés	> Részvételi demokrácia és tervezés alkalmazása minden nagyobb projektnél
Nemzetközi kapcsolatok erősítése	Jó gyakorlat megtartása, nemzetközi kutatás-fejlesztés, tudáscsere programokban való részvétel.	Nem mérhető, nem javasolt önálló mérés	> Tudásmegosztáson alapuló, innovatív tevékenység folytatása	

## 5.4 Javasolt intézkedések

A közlekedési koncepció számos meg nem valósult javaslatából kiindulva Zugló SUMP-jának elsősorban a kerület saját hatáskörében, reálisan megvalósítható projektekre kell fókuszálnia amellett, hogy a külső szereplőktől függő és a kerület életét, közlekedési rendszerét érintő projektek esetén folyamatos lobbitevékenységre és a projektek nyomon követésére van szükség.

A javasolt intézkedések többsége az aktív közlekedési módokra és a gépjárműforgalom káros hatásainak mérséklésére koncentrál. Kerületi hatáskörben megvalósítható, könnyen és költséghatékonyan kivitelezhető intézkedések szintén előnyt élveztek a tervezés során.

Emellett természetesen javasoltunk átfogó, komplex problémákat megoldó, nagyobb léptékű fejlesztéseket is. Ezek az intézkedések többnyire nem kerületi kompetenciába tartoznak, külső szereplők és forrás bevonását igénylik: nem kerületi utak fejlesztése, közösségi közlekedést érintő intézkedések stb.

Kiemelt, saját hatáskörben megvalósítható fejlesztési területek:

- Gyalogos-kerékpáros közlekedés infrastrukturális feltételeinek javítása
- Fenntartható közlekedési módok népszerűsítése, mobilitási tanácsadás, oktatás

Előfeltételek:

- Kerület intézményrendszer reformja, szervezeti egységek közötti együttműködés, összehangoltság javítása, felelősségi körök pontos meghatározása, rendszeres találkozók, fenntartható mobilitási kérdésekkel foglalkozó munkacsoport vagy biztos kinevezése.
- Kerület és külső szereplők közötti hatékonyabb együttműködés, projektek folyamatos nyomon követése, projektek megvalósulásáért való lobbizás, műszaki tartalom alakítása a kerületi igényeknek megfelelően.

Lehetséges pénzügyi források:

- **Helyi adók:** helyi közlekedési adó kimondottan a tömegközlekedés támogatására, melyet a közületek, magánvállalatok illetve ingatlanfejlesztők fizetnek;
- **Árbevételek:** jegyek, parkolódíjak, kiemelt belvárosi tarifák, dugódíj, hirdetések;
- **Magán** tömegközlekedésszolgáltatók, ingatlanfejlesztők, ipar; tudás és szakértelem – KKV-k;
- Bevételszerző tevékenységek, melyek megfelelő **szponzorokat** vonnak be (figyelembe véve az összegegyeztetetőséget a marketing stratégiával);
- **Helyi költségvetés:** különböző önkormányzatoktól ésszakterületekről;
- **Állami támogatás** (regionális források, ha elérhetőek);
- **EU-s támogatások**<sup>16</sup>

---

<sup>16</sup> [http://www.bump-mobility.eu/media/76533/bump\\_guidelines\\_hu\\_def.pdf](http://www.bump-mobility.eu/media/76533/bump_guidelines_hu_def.pdf)

Javasolt intézkedések:<sup>17</sup>

- **Mobilitási folyamatok és döntések támogatása ITS elemekkel - információk megosztása a fenntartható közlekedési módok előtérbe helyezéséhez**

Utazástervező alkalmazások (Google, FUTÁR, Route4U stb.) adatokkal való feltöltése és széles körben való népszerűsítése. Cél, hogy minden közlekedési mód esetében valós idejű, megbízható utazási adatok álljanak rendelkezésre, mely támogatja a kombinált utazásokat és a fenntartható módon megtett utakat.

Intézkedések:

- Kerületi hatáskörben keletkező térinformatikai, közlekedési adatok publikálása, megosztása (pl. útfelújítások, parkolási adatok, intézmények, szolgáltatások stb.)

Elvárt eredmények:

- Javuló útvonaltervező alkalmazások
- Multimodális utazások számának növekedése
- Új közlekedési módokat kipróbálók számának emelkedése

Indikátorok:

- Általános lakossági elégedettség
- Multimodális utak száma

<b>Beruházásért felelős (hatáskör):</b>	Nem releváns, új alkalmazásra nincs szükség
<b>Üzemeltetésért felelős (hatáskör):</b>	Zugló Önkormányzata
<b>Becsült beruházási költség:</b>	-
<b>Becsült üzemeltetési költség:</b>	5-10 millió Ft / év
<b>Lehetséges forrás beruházásra:</b>	-
<b>Lehetséges forrás üzemeltetésre:</b>	Önkormányzati forrás Magántőke, alkalmazások üzemeltetőinek bevonásával
<b>Megvalósítás:</b>	2019-től folyamatosan
<b>BMT II</b>	Részben – elektronikus jegyrendszer

- **Közúti infrastruktúra átfogó fejlesztése, rehabilitálása a fenntartható közlekedési módok előnyben részesítésével**

A Balázs Mór Terv célkitűzéseinek megfelelően a közúti infrastruktúra fejlesztésekor, felújításakor a közlekedési felületek felülvizsgálata, újraosztása szükséges a közösségi közlekedés, gyaloglás és kerékpározás számára szolgáló felületek növelése érdekében.

Kerületi hatáskörű útfelújítások során a gépjárműkapacitások csökkentésére, megfelelő, önmagát magyarázó kialakításra kell törekedni, egyéb sebességcsökkentő intézkedésekkel

---

<sup>17</sup> Csatolmány: Intézkedéseket és azok értékelését tartalmazó táblázat

párhuzamosan. Lakóövezetek, forgalomcsillapított övezetek esetén az átmenő forgalom kizárása is kulcsfontosságú.

Zugló érdeke, hogy a kerületet átszelő, nem kerületi hatáskörű utak jövőbeli átalakítása, felújítása a gépjármű kapacitások csökkenésével, az alternatív, fenntartható közlekedési módok feltételeinek javításával valósuljon meg a fővárosi Balázs Mór Terv célkitűzéseivel párhuzamosan. Ennek érdekében a projektek tartalmát érdemben befolyásolni tudó fellépésre, együttműködésre és lobbitevékenységre van szükség.

Intézkedések:

- Kerületi útfelújítások során gépjármű kapacitás- és sebességcsökkentő intézkedések a fenntartható közlekedési módok előnyben részesítése mellett
- Érdekérvényesítés, lobbizás a kerületet érintő, nem kerületi hatáskörű útfelújítások előkészítési, tervezési munkálatai során
- Nagy forgalmú, balesetveszélyes csomópontok felülvizsgálata.
- Csökkentett sebességű övezetek kiterjesztése, fizikai kialakításuk felülvizsgálata (önmagát magyarázó utak)
- Zónahatáron kívül eső gyűjtőutak maximális sebességének felülvizsgálata. Gyalogos és kerékpárosbarát szempontok érvényesítése.
- Útállapot javítása, folyamatos burkolatfelújítások. A felújítások a forgalmi rend felülvizsgálatával, a felület újraosztásával történjenek.

Elvárt eredmények:

- (Átmenő) gépjárműforgalom csökkenése
- Alternatív, fenntartható közlekedési módok arányának növekedése

Indikátorok:

- Modal split

<b>Beruházásért felelős (hatáskör):</b>	Zugló Önkormányzata Fővárosi Önkormányzat Budapesti Közlekedési Központ Budapest Közút
<b>Üzemeltetésért felelős (hatáskör):</b>	Zugló Önkormányzata Budapest Közút
<b>Becsült beruházási költség:</b>	konkrét projektek esetén releváns
<b>Becsült üzemeltetési költség:</b>	konkrét projektek esetén releváns
<b>Lehetséges forrás beruházásra:</b>	konkrét projektek esetén releváns
<b>Lehetséges forrás üzemeltetésre:</b>	konkrét projektek esetén releváns
<b>Megvalósítás:</b>	2019-től folyamatosan
<b>BMT II</b>	Részben – tervezett útrekonstrukciók

- **A közlekedési infrastruktúra elválasztó hatásának csökkentése a meglévő átjárók fejlesztésével és újak létesítésével**

A kerületet határoló nagy forgalmú főútvonalak, autópálya és vasutak komoly elszigetelő hatást fejtenek ki, mely minden közlekedési módot érint. Emiatt a meglévő átjárók fejlesztésére és újak létesítésére van szükség, különös tekintettel a gyalogos és kerékpáros aluljárókra és feltételekre az egyéb közúti átkelők esetén. A kerékpárforgalmi hálózati terv



tartalmazza a gyalogos- és kerékpáros átjárók fejlesztésére vonatkozó javaslatokat, a közúti és közösségi közlekedési kapcsolatok fejlesztése csak a Szegedi úti kapcsolat esetén részletezett.

Intézkedések:

- Külső szereplőkkel való együttműködés, lobbizás az átjárhatóság javításáért

Elvárt eredmények:

- Javuló átjárhatóság a kerület határain

Indikátorok:

- Gyalogos, kerékpáros modal split

<b>Beruházásért felelős (hatáskör):</b>	MÁV Fővárosi Önkormányzat NIF
<b>Üzemeltetésért felelős (hatáskör):</b>	MÁV Budapest Közút
<b>Becsült beruházási költség:</b>	Csak konkrét projekt esetén releváns Vasúti fejlesztésekhez kapcsolódóan
<b>Becsült üzemeltetési költség:</b>	Csak konkrét projekt esetén releváns Új létesítményt nem igénylő fejlesztés esetén minimális költségnövekmény várható
<b>Lehetséges forrás beruházásra:</b>	Csak konkrét projekt esetén releváns
<b>Lehetséges forrás üzemeltetésre:</b>	Csak konkrét projekt esetén releváns
<b>Megvalósítás:</b>	2019-től folyamatosan
<b>BMT II</b>	Részben – pl. Szegedi úti kapcsolat

- **Nagy Lajos király útja keresztmetszetének átalakítása**

A Nagy Lajos király útjának átfogó rehabilitálására van szükség a közlekedési koncepcióban javasoltak szerint, különös tekintettel a gyalogos- és kerékpárosbarát feltételek megteremtésére, valamint az akadálymentes, gyors eljutást biztosító közösségi közlekedési kapcsolatok fejlesztésére. A fejlesztés szerepel a Balázs Mór Terv II a 2021-2025 közötti időszakra javasolt projektek között (Nagy Lajos király útja fejlesztése meglévő nyomvonalon (Kassai tér – Bosnyák tér között, 3,0 km hosszban)).

Intézkedések:

- Nagy Lajos király útja felújítását megelőző tervezési munkálatok nyomon követése, projekt formálása a kerület érdekeinek érvényesítésére

Elvárt eredmények:

- Nagy Lajos király útja felújításának megvalósulása

Indikátorok:

- Modal split, fenntartható közlekedési módok arányának növekedése

<b>Beruházásért felelős (hatáskör):</b>	Budapesti Közlekedési Központ Fővárosi Önkormányzat
<b>Üzemeltetésért felelős (hatáskör):</b>	Budapest Közút
<b>Becsült beruházási költség:</b>	1000 millió Ft
<b>Becsült üzemeltetési költség:</b>	-

<b>Lehetséges forrás beruházásra:</b>	Fővárosi költségvetés Állami forrás EU-s forrás
<b>Lehetséges forrás üzemeltetésre:</b>	Fővárosi költségvetés
<b>Megvalósítás:</b>	2021-2025
<b>BMT II</b>	Igen, 2021-2025 közötti időszak

- **Erzsébet királyné útja profiljának átalakítása a villamosmegállók térségében**

Az Erzsébet királyné útja keresztmetszetének átalakítására van szükség a közlekedési koncepcióban javasolt intézkedések szerint a Nagy Lajos király útja – Pestújhely szakaszon is, hasonlóan a Mexikói út – Nagy Lajos király útja közötti szakasz felújításához.

Intézkedések:

- Erzsébet királyné útja rehabilitálásáért való lobbizás, megelőző tervezési munkálatok nyomán követése, projekt formálása a kerület érdekeinek érvényesítésére.

Elvárt eredmények:

- Erzsébet királyné útja felújításának megvalósulása

Indikátorok:

- Modal split, fenntartható közlekedési módok arányának növekedése

<b>Beruházásért felelős (hatáskör):</b>	Budapesti Közlekedési Központ Fővárosi Önkormányzat
<b>Üzemeltetésért felelős (hatáskör):</b>	Budapest Közút
<b>Becsült beruházási költség:</b>	Nem ismert (2-5 milliárd Ft)
<b>Becsült üzemeltetési költség:</b>	Nem ismert
<b>Lehetséges forrás beruházásra:</b>	Fővárosi költségvetés Állami forrás EU-s forrás
<b>Lehetséges forrás üzemeltetésre:</b>	Fővárosi költségvetés
<b>Megvalósítás:</b>	Nem ismert
<b>BMT II</b>	Nem

- **Jobb minőségű, emberközpontú, attraktív és akadálymentes városi életterek fejlesztése – esélyegyenlő, vonzó és komfortos kialakítás**

Cél a kerület közttereinek, folyamatos, ütemezett fejlesztése a forgalom elől elzárt gyalogos-kerékpáros övezetek területének kiterjesztésével a kerület vonzerejének növelésére. Első lépésként szükséges a kerület közttereinek felmérése és ütemezett fejlesztési terv elkészítése. A közutak felújításakor a közlekedési funkció mellett kerüljön előtérbe a városi élettér funkció. A felújítások során törekedni kell a komplex szemléletű tervezésre, a felületek újrafelosztására a fenntartható közlekedési módok javára.

A korábbi évtizedek rossz gyakorlata szerint az utak tervezésekor a motorizált közlekedés igényei domináltak. Javítani kell a gyalogos kapcsolatokat (akadálymentesség, gyaloglási

távolságok rövidítése, szintbeliség előnyben részesítése stb.), csökkenteni kell a közlekedés által elfoglalt területek nagyságát (arrogance of space, járdafülek bővítése stb.)

Intézkedések:

- Kerület közterületeinek felmérése és ütemezett fejlesztési terv összeállítása
- Gyaloglás vonzerejét javító beruházások (szélesebb járdák, akadálymentesítés, leülési lehetőségek stb.)

Elvárt eredmények:

- Közterek minőségének javulása

Indikátorok:

- Általános lakossági elégedettség
- Aktív életmód, aktív közlekedési módok használata

<b>Beruházásért felelős (hatáskör):</b>	Budapesti Közlekedési Központ Fővárosi Önkormányzat Zugló Önkormányzata
<b>Üzemeltetésért felelős (hatáskör):</b>	Budapest Közút FŐKERT Zrt Zugló Önkormányzata
<b>Becsült beruházási költség:</b>	konkrét projekt esetén releváns
<b>Becsült üzemeltetési költség:</b>	konkrét projekt esetén releváns
<b>Lehetséges forrás beruházásra:</b>	Fővárosi költségvetés Kerületi költségvetés Állami forrás EU-s forrás
<b>Lehetséges forrás üzemeltetésre:</b>	Fővárosi költségvetés Kerületi költségvetés
<b>Megvalósítás:</b>	2019 folyamatosan
<b>BMT II</b>	Nem

- **Fő közlekedési csomópontok megújítása az átszállási kapcsolatok, intermodalitás feltételeinek javításával és akadálymentesítéssel**

A fenti ponthoz kapcsolódóan hasonlóan fontos a fő közlekedési csomópontok fejlesztése, megújítása azok vonzerejének növelésére, az intermodális kapcsolatok fejlesztésére. Ehhez elsősorban a külső szereplőkkel való szoros együttműködésre, a fejlesztési tervek megismerésére és azok szükség szerinti módosítására kell törekedni. Emellett a kerületi kezelésben és tulajdonban lévő területek saját hatáskörben is fejleszthetők. Első lépésként a fő közlekedési csomópontok felmérése, a szükséges beavatkozások feltérképezésére és ütemezésére van szükség.

Intézkedések:

- Fő tömegközlekedési csomópontok felmérése, szükséges fejlesztések meghatározása és ütemezése.

Elvárt eredmények:

- Közlekedési csomópontok minőségének javulása, átszállási kapcsolatok rövidülése

Indikátorok:

- Általános lakossági elégedettség, közösségi közlekedést használók aránya, intermodális utazások aránya

<b>Beruházásért felelős (hatáskör):</b>	Budapesti Közlekedési Központ Fővárosi Önkormányzat BKV MÁV Zugló Önkormányzata
<b>Üzemeltetésért felelős (hatáskör):</b>	Budapest Közút MÁV BKV Zugló Önkormányzata
<b>Becsült beruházási költség:</b>	Konkrét projekt esetén releváns
<b>Becsült üzemeltetési költség:</b>	-
<b>Lehetséges forrás beruházásra:</b>	Fővárosi költségvetés Állami forrás EU-s forrás
<b>Lehetséges forrás üzemeltetésre:</b>	Fővárosi költségvetés
<b>Megvalósítás:</b>	2019-től folyamatosan
<b>BMT II</b>	Részben

- **Csökkentett sebességű övezetek kiterjesztése, meglévő övezetek (forgalomtechnikai) felülvizsgálata, önmagát magyarázó kialakítás fokozása, átmenő forgalom kizárása**

A kerület csökkentett sebességű és lakó-pihenő övezeteinek felülvizsgálatára, kiterjesztésére van szükség. Az utcák keresztmetszeti kialakítása sok esetben nem „önmagát magyarázó”, a széles, egyenes utcák nem ösztönzik az elvárt mérsékelt sebességet és elővigyázatosságot. Javítani kell a gyalogos-kerékpáros közlekedés komfortját a kerékpárforgalmi hálózati tervben javasolt intézkedések szerint. Emellett gyakori, hogy a forgalmas, torlódó útvonalakat a védett övezeten keresztül kerülnek ki, így átmenő forgalom terheli azokat. Ezt a problémát szintén kezelni kell, az átmenő forgalom kizárása szükséges, a közlekedési koncepcióban javasolt intézkedések alapján.

Intézkedések:

- Az övezetek ütemezett fejlesztése a meglévő és esetlegesen szükséges felmérések, vizsgálatok alapján.

Elvárt eredmények:

- Átmenő forgalom kizárása, forgalomcsillapítás és sebességcsökkentés a lakóövezetekben a gyalogos-kerékpáros feltételek javulása mellett.

Indikátorok:

- Modal split, gyalogos-kerékpáros közlekedés részaránya.

<b>Beruházásért felelős (hatáskör):</b>	Zugló Önkormányzata
<b>Üzemeltetésért felelős (hatáskör):</b>	Budapest Közút Zugló Önkormányzata
<b>Becsült beruházási költség:</b>	50 millió Ft/év
<b>Becsült üzemeltetési költség:</b>	Jelentős költségtöbbletet nem jelent
<b>Lehetséges forrás beruházásra:</b>	Kerületi költségvetés

<b>Lehetséges forrás üzemeltetésre:</b>	Kerületi költségvetés
<b>Megvalósítás:</b>	2019-től folyamatosan
<b>BMT II</b>	Elsősorban kerületi hatáskör

- **Városliget közlekedési problémáinak kezelése a fenntartható módok előnyben részesítésével, parkolás rendezésével és az átmenő gépjárműforgalom kizárásával**

A Városliget projekt, mint a kerület életét és közlekedését nagyban befolyásoló projekt folyamatos nyomonkövetésére, a kerületi érdekek érvényesítésére van szükség a közlekedési koncepcióban és a kerékpárforgalmi hálózati tervben foglalt elvárásoknak megfelelően.

Intézkedések:

- Projekt nyomon követése, érdekérvényesítés

Elvárt eredmények:

- A megvalósult projektelemek elvárt módon szolgálják a kerület igényeit és érdekeit.

Indikátorok:

- Modal split, gyalogos-kerékpáros közlekedés részaránya
- Forgalommentes közterületek aránya

<b>Beruházásért felelős (hatáskör):</b>	Magyar Állam Városliget Zrt
<b>Üzemeltetésért felelős (hatáskör):</b>	-
<b>Becsült beruházási költség:</b>	Nem ismert, forrás biztosított
<b>Becsült üzemeltetési költség:</b>	-
<b>Lehetséges forrás beruházásra:</b>	Magyar Állam
<b>Lehetséges forrás üzemeltetésre:</b>	-
<b>Megvalósítás:</b>	Folyamatban
<b>BMT II</b>	Nem

- **Balesetveszélyes csomópontok felülvizsgálata, átalakítása**

A forgalombiztonsági vizsgálat, a közlekedési koncepció és a kerékpárforgalmi hálózati terv javaslatainak összesítésével átfogó elemzést kell készíteni a kerület balesetveszélyes, átalakítandó csomópontjairól, külön tekintettel a védtelen közlekedőkre. A szükséges beavatkozások meghatározása után ütemezett intézkedési tervet kell készíteni és a fejlesztéseket el kell végezni önállóan vagy az egyébként is esedékes útfelújítások alatt.

Intézkedések:

- Átfogó forgalombiztonsági elemzés készítése
- Szükséges intézkedések meghatározása és ütemezése
- Fejlesztések kivitelezése

Elvárt eredmények:

- Javuló közlekedésbiztonság
- Vonzóbbá váló gyalogos-kerékpáros közlekedés

Indikátorok:

- Balesetek száma és súlyossága
- Modal split, gyalogos-kerékpáros közlekedés részaránya.

<b>Beruházásért felelős (hatáskör):</b>	Zugló Önkormányzata Budapest Közút
<b>Üzemeltetésért felelős (hatáskör):</b>	Budapest Közút Zugló Önkormányzata
<b>Becsült beruházási költség:</b>	Nem ismert (100-200 millió Ft / év)
<b>Becsült üzemeltetési költség:</b>	Jelentős költségtöbbletet nem jelent
<b>Lehetséges forrás beruházásra:</b>	Fővárosi költségvetés Kerületi költségvetés EU-s forrás
<b>Lehetséges forrás üzemeltetésre:</b>	Fővárosi költségvetés Kerületi költségvetés
<b>Megvalósítás:</b>	2019-től folyamatosan, ütemezetten
<b>BMT II</b>	Részben, tervezett útrekonstrukciók

- **Gyalogos és kerékpáros közlekedésbiztonsági szempontok fokozott figyelembevétele a fejlesztések során**

Az egyéb közlekedésbiztonsági intézkedésekhez szorosan kapcsolódik, azonban fontosságát hangsúlyozandó önálló pontban szerepel a gyalogos- és kerékpáros közlekedés szempontjainak fokozott figyelembevétele az egyes fejlesztések során. A kerékpárforgalmi hálózati terv részletesen kifejtett intézkedéseket tartalmaz, a gyalogos közlekedést érintő problémákat fel kell mérni.

Intézkedések:

- Gyalogos és kerékpáros közlekedésbiztonsági feltételek fokozott figyelembevétele a fejlesztések során

Elvárt eredmények:

- Javuló közlekedésbiztonság és elérhetőbbé váló aktív közlekedési módok

Indikátorok:

- Közlekedésbiztonsági mutatók
- Modal split, gyalogos-kerékpáros közlekedés részaránya.

<b>Beruházásért felelős (hatáskör):</b>	Zugló Önkormányzata Budapest Közút
<b>Üzemeltetésért felelős (hatáskör):</b>	Zugló Önkormányzata Budapest Közút
<b>Becsült beruházási költség:</b>	Konkrét projekt esetén releváns Nem ismert (x millió Ft/év)
<b>Becsült üzemeltetési költség:</b>	Konkrét projekt esetén releváns Jelentő költségtöbblettel nem járó fejlesztések
<b>Lehetséges forrás beruházásra:</b>	Fővárosi költségvetés Kerületi költségvetés EU-s forrás
<b>Lehetséges forrás üzemeltetésre:</b>	Fővárosi költségvetés Kerületi költségvetés



<b>Megvalósítás:</b>	2019-től folyamatosan
<b>BMT II</b>	Részben, gyalogos-kerékpáros fejlesztések

- **A gyalogátkelőhelyek fokozott védelme, új gyalogátkelőhelyek kijelölése**

A közlekedési koncepció javaslatainak megfelelően a gyalogátkelőhelyek kialakításának javítására és újak kijelölésére van szükség. Ehhez első lépésként a gyalogátkelőhelyek állapotának részletes felmérésére van szükség a közlekedésbiztonsági felméréssel párhuzamosan (lásd korábbi pont)

Intézkedések:

- Gyalogátkelőhelyek állapotának részletes felmérése, fejlesztési szükségletek meghatározása és azok ütemezett megvalósítása

Elvárt eredmények:

- Javuló közlekedésbiztonság a gyalogátkelőhelyeken

Indikátorok:

- Közlekedésbiztonsági mutatók
- Modal split, gyalogos közlekedés részaránya.

<b>Beruházásért felelős (hatáskör):</b>	Zugló Önkormányzata Budapest Közút
<b>Üzemeltetésért felelős (hatáskör):</b>	Zugló Önkormányzata Budapest Közút
<b>Becsült beruházási költség:</b>	Konkrét projekt esetén releváns Nem ismert (kb. 50 millió Ft/év)
<b>Becsült üzemeltetési költség:</b>	Konkrét projekt esetén releváns Jelentő költségtöbblettel nem járó fejlesztések
<b>Lehetséges forrás beruházásra:</b>	Fővárosi költségvetés Kerületi költségvetés EU-s forrás
<b>Lehetséges forrás üzemeltetésre:</b>	Fővárosi költségvetés Kerületi költségvetés
<b>Megvalósítás:</b>	2019-től folyamatosan
<b>BMT II</b>	Nem

- **Gépjármű parkolási problémák kezelése (tilosban parkolás felszámolása, elhanyagolt parkolóhelyek fejlesztése a férőhelyek bővítése nélkül)**

Cél a parkolási kérdések komplex módon való kezelése a gépjárművel megtett utak számának csökkentése érdekében. Parkolási probléma alatt az alábbi területek értjük: közterületi parkolás (gépjármű, kerékpár, turistabuszok stb.), áruszállítása rakodóhelyei, otthoni kerékpártárolás, parkolóházak, P+R és B+R parkolók stb. Az egyéni közlekedés közterület-foglalásának csökkentése, racionalizálása a cél.

A konkrét intézkedés célja az elhanyagolt állapotú parkolók állapotának rendezése, javítása, a zöld területek rovására, tilosban parkolás felszámolása. Cél a parkolási problémák rendezése a férőhelyek bővítése nélkül. Sőt, hosszú távon a férőhelyek számának csökkentése szükséges. Első lépésként a parkolási helyzet felmérése és a szükséges intézkedések meghatározása szükséges.

Intézkedések:

- Hatékony, komplex parkolásszabályozás
- Parkolási problémák kezelés, elhanyagolt parkolók megújítása, tilosban/zöldben parkolás felszámolása
- Lakótelepi parkolási konfliktusok kezelése

Várható eredmények:

- Rendeződő parkolási viszonyok, rendezett utcakép
- Parkolási funkció alól felszabadult, humanizált közterületek
- Gépjárművel megtett utak számának csökkenése, alternatív módok arányának növekedése

Indikátorok

- Gépjárművek által elfoglalt terület
- Modal split, gépjármű használat és egyéb közlekedési módok aránya

<b>Beruházásért felelős (hatáskör):</b>	Zugló Önkormányzata Budapesti Közlekedési Központ Budapest Közút
<b>Üzemeltetésért felelős (hatáskör):</b>	Zugló Önkormányzata Budapest Közút
<b>Becsült beruházási költség:</b>	Konkrét projekt esetén releváns Nem ismert (x millió Ft/év)
<b>Becsült üzemeltetési költség:</b>	Konkrét projekt esetén releváns Jelentős költségtöbblettel nem járó fejlesztés
<b>Lehetséges forrás beruházásra:</b>	Fővárosi költségvetés Kerületi költségvetés EU-s forrás
<b>Lehetséges forrás üzemeltetésre:</b>	Fővárosi költségvetés Kerületi költségvetés
<b>Megvalósítás:</b>	2019-től folyamatosan
<b>BMT II</b>	Igen, egységes fővárosi parkolási koncepció

- **Fizetős parkolóövezet kiterjesztése a védendő területek érdekében, díjstruktúra folyamatos felülvizsgálata**

A fenti intézkedéshez kapcsolódóan, lehetőség szerint együtt elvégzendő feladat.

Cél a fizetős parkolóövezetek kiterjesztése a parkolási problémák rendezésére, a gépjárművel megtett utak számának csökkentése és az utcakép javítása érdekében. A parkolási díjak és szabályok folyamatos felülvizsgálata szükséges. Emellett a lakossági és kedvezményes parkolási jogosultságokat is felül kell vizsgálni annak érdekében, hogy a díjszabás egyfajta szabályozóként csökkentse a gépjárművel megtett utak számát a kedvezményes parkolásra jogosultak körében (pl. lakosság, kerületben dolgozók stb., kivéve mozgásukban korlátozottak és egyéb speciális igényű társadalmi csoportok).

Intézkedések:

- Díjfizetős övezetek kiterjesztése, kedvezményes díjú parkolás rendszeres felülvizsgálata

Elvárt eredmények:

- Parkolási konfliktusok csökkenése
- Gépjárművel megtett utak számának csökkenése

Indikátorok:

- Gépjárművek által elfoglalt terület
- Modal split, gépjármű használat és egyéb közlekedési módok aránya

<b>Beruházásért felelős (hatáskör):</b>	Zugló Önkormányzata Budapest Főváros Budapesti Közlekedési Központ
<b>Üzemeltetésért felelős (hatáskör):</b>	Zugló Önkormányzata Budapesti Közlekedési Központ
<b>Becsült beruházási költség:</b>	x millió Ft
<b>Becsült üzemeltetési költség:</b>	x millió Ft / év
<b>Lehetséges forrás beruházásra:</b>	Fővárosi költségvetés Kerületi költségvetés EU-s forrás
<b>Lehetséges forrás üzemeltetésre:</b>	Parkolási díjakból befolyt összeg Fővárosi költségvetés Kerületi költségvetés
<b>Megvalósítás:</b>	2019-től folyamatosan
<b>BMT II</b>	Igen, egységes fővárosi parkolási koncepció

- **Rákosrendező (kötőpályás) közösségi közlekedési kapcsolatainak fejlesztése a terület felértékelődésével párhuzamosan**

Cél Rákosrendező közlekedési kapcsolatainak és az elhanyagolt területek rendezése a közlekedési koncepció, területrendezési terv és egyéb releváns településfejlesztési dokumentumoknak megfelelően.

A probléma hosszú ideje vár megoldásra, eddig sikertelenül. A közlekedési kapcsolatok fejlesztéséért és a rendezetlen területek rendezéséért, hasznosításáért további lobbitevékenység és egyeztetések szükségesek az érintettekkel. A kapcsolódó, kerületi hatáskörű fejlesztési lehetőségek elvégzése mellett.

Intézkedések:

- Fejlesztésekért való lobbizás, tervezési, előkészítési munkák nyomonkövetése

Elvárt eredmények:

- Javuló közlekedési kapcsolatok és az elhanyagolt területek rendeződése

Indikátorok:

- Modal split, közösségi közlekedés és intermodális utazások száma
- Barnamezős területek mérete

<b>Beruházásért felelős (hatáskör):</b>	Magyar Állam, NIF MÁV Budapest Főváros Budapesti Közlekedési Központ Zugló Önkormányzata
<b>Üzemeltetésért felelős (hatáskör):</b>	MÁV Budapest Közút Zugló Önkormányzata
<b>Becsült beruházási költség:</b>	Nem ismert (x milliárd Ft)

<b>Becsült üzemeltetési költség:</b>	Nem ismert
<b>Lehetséges forrás beruházásra:</b>	Állami forrás Fővárosi költségvetés Kerületi költségvetés EU-s forrás
<b>Lehetséges forrás üzemeltetésre:</b>	Fővárosi költségvetés Kerületi költségvetés
<b>Megvalósítás:</b>	Nem ismert
<b>BMT II</b>	Nem

- **Közbringarendszer fejlesztése új rendszer kiépítésével vagy a MOL Bubi bővítésével**

A MOL Bubi közbringarendszer jelenleg csak a kerület Hungária körúton belüli területeit szolgálja, részlegesen. A kerület többi részén a közeljövőben nagy arányú fejlesztés nem várható. Közbringarendszer kialakítása szükséges a kerület többi részén, legalább a kerületközpontok környezetében MOL Bubi kiterjesztésével vagy új szolgáltató(k) megjelenésével. További javaslatok: Kerékpárforgalmi Hálózati Terv

Intézkedések:

- MOL Bubi közbringarendszer kiterjesztése Zugló további területeire
- Új szolgáltatók meghívása

Elvart eredmények:

- Kerékpárral közlekedők számának növekedése
- Intermodális utazások számának növekedése (kerékpár + közösségi közlekedés)

Indikátorok:

- Közbringával lefedett terület nagysága (km<sup>2</sup>) és ennek aránya a kerület egészéhez képest (%)
- Modal split – intermodális utak aránya, kerékpáros közlekedés aránya

<b>Beruházásért felelős (hatáskör):</b>	Zugló Önkormányzata Budapesti Közlekedési Központ Közbringa vállalat
<b>Üzemeltetésért felelős (hatáskör):</b>	Zugló Önkormányzata Budapesti Közlekedési Központ Közbringa vállalat
<b>Becsült beruházási költség:</b>	MOL Bubi kiterjesztése esetén (100-200 millió Ft) Új rendszer, privát üzemeltetés és beruházás – minimális költségek
<b>Becsült üzemeltetési költség:</b>	MOL Bubi kiterjesztése esetén x millió Ft/év Privát üzemeltetés esetén minimális
<b>Lehetséges forrás beruházásra:</b>	Fővárosi költségvetés Kerületi költségvetés EU-s forrás Magánberuházás
<b>Lehetséges forrás üzemeltetésre:</b>	Fővárosi költségvetés Kerületi költségvetés Magánberuházás
<b>Megvalósítás:</b>	2019-2020 (kerületi hatáskörben lehetséges)
<b>BMT II</b>	Igen, 2021-2025 – közbringarendszer továbbfejlesztése

- **Vasúti szolgáltatások javítása, városi közösségi közlekedésbe való integrálása**

Annak ellenére, hogy Zuglót több vasútvonal is érinti, a kerületben csak két megálló van, melyek állapota és megközelíthetőségét is fejleszteni kell. Zugló vasúti közlekedési kapcsolatai gyengék. Szükséges fejlesztések: Zugló vasútállomás és Rákosrendező fejlesztése, körvasút új megállóhelyek létesítése, valamint kapcsoló városi közösségi közlekedési szolgáltatások és gyalogos-kerékpáros elérhetőség javítása. Kerületi hatáskörben a gyalogos-kerékpáros elérhetőség javítása a cél a saját kezelésű utakon.

Intézkedések:

- Fejlesztésekért való lobbizás.
- Kerületi hatáskörben a gyalogos-kerékpáros eljutás feltételeinek javítása

Elvárt eredmények:

- Javuló vasúti szolgáltatások

Indikátorok:

- Modal split, közösségi közlekedés részaránya
- Közösségi közlekedés hozzáférhetősége, kiszolgált területek nagysága

<b>Beruházásért felelős (hatáskör):</b>	NIF MÁV BKK
<b>Üzemeltetésért felelős (hatáskör):</b>	MÁV Budapest Közút
<b>Becsült beruházási költség:</b>	Konkrét projekt esetén releváns
<b>Becsült üzemeltetési költség:</b>	Nem ismert
<b>Lehetséges forrás beruházásra:</b>	Állami forrás Európai Unió forrás
<b>Lehetséges forrás üzemeltetésre:</b>	MÁV Fővárosi költségvetés
<b>Megvalósítás:</b>	Nem ismert
<b>BMT II</b>	Igen, feladatként nevesítve

- **A közösségi közlekedés járműparkjának és infrastruktúrájának megújítása, akadálymentesítése**

A közösségi közlekedés járműparkjának egy része leromlott állapotú. Az utóbbi években számos járműbeszerzés történt (pl. 1-3 villamosvonal és járműpark megújítása), ennek ellenére továbbra is sok a régi, nem korszerű jármű amely kényelmi, akadálymentességi és környezetvédelmi problémákat egyaránt felvet.

A kerület főbb terei, átszállópontjai leromlott állapotúak, az akadálymentesítés sokszor nem megoldott. A közösségi közlekedési rendszer részletes felmérése, a problémák feltárása szükséges első lépésként.

Intézkedések:

- Közösségi közlekedés járműparkjának és a kapcsolódó infrastruktúra részletes felmérése szükséges.

Elvárt eredmények:

- Községi közlekedés szolgáltatási színvonalának növekedése
- Akadálymentes, vonzó megállóhelyek, közterek

Indikátorok:

- Modal split, közösségi közlekedés részaránya

<b>Beruházásért felelős (hatáskör):</b>	Budapest Főváros Kerületi Önkormányzat Budapesti Közlekedési Központ
<b>Üzemeltetésért felelős (hatáskör):</b>	Budapesti Közlekedési Központ
<b>Becsült beruházási költség:</b>	Konkrét projekt esetén releváns Nem ismert, további tervezés szükséges
<b>Becsült üzemeltetési költség:</b>	Nem ismert
<b>Lehetséges forrás beruházásra:</b>	Fővárosi költségvetés Állami forrás Európai Unió forrás
<b>Lehetséges forrás üzemeltetésre:</b>	Fővárosi költségvetés
<b>Megvalósítás:</b>	2019-től folyamatosan
<b>BMT II</b>	Igen, több projekt

- **A közösségi közlekedéssel nem kielégítően feltárt területek kiszolgálásának javítása, a trolibusz- és autóbusz hálózat kapcsolati hiányainak orvoslása**

Cél a közösségi közlekedés fejlesztése, viszonylatok átalakítása vagy újak indítása annak érdekében, hogy a kerület teljes területén javuljon a szolgáltatások elérhetősége.

Első lépésként, a közlekedési koncepció javaslatának alapján, fel kell mérni a kerület közösségi közlekedéssel kapcsolatos problémáit.

Intézkedések:

- Kerület közösségi közlekedési lefedettségének részletes felmérése, problémák feltérképezése és javaslatok készítése a közösségi közlekedési szolgáltatások javítására.

Elvárt eredmények:

- Javuló közösségi közlekedési szolgáltatások és elérhetőség.

Indikátorok:

- Modal split, közösségi közlekedés részaránya
- Községi közlekedés hozzáférhetősége, kiszolgált területek nagysága

<b>Beruházásért felelős (hatáskör):</b>	Budapesti Közlekedési Központ
<b>Üzemeltetésért felelős (hatáskör):</b>	Budapesti közlekedési Központ
<b>Becsült beruházási költség:</b>	Nem ismert
<b>Becsült üzemeltetési költség:</b>	Nem ismert
<b>Lehetséges forrás beruházásra:</b>	Fővárosi költségvetés



<b>Lehetséges forrás üzemeltetésre:</b>	Fővárosi költségvetés
<b>Megvalósítás:</b>	2019-től
<b>BMT II</b>	Nem

- **Közautó és autómegosztó szolgáltatások támogatása, népszerűsítése**

A gépjárműtulajdonlasi arány egyik (vitatottan) hatékony eszköze a megosztáson alapuló rendszerek bevezetése. Kevesebb gépjármű kevesebb értékes közterületet foglal.

Cél, hogy Zuglóban is elérhetőek legyenek hasonló szolgáltatások, ennek érdekében fel kell venni a kapcsolatot a budapesti szolgáltatókkal. Az intézkedések akkor hatékonyak, ha ezzel párhuzamosan a gépjárműtulajdonlás felételei szigorodnak, kedvezőbbé válik közautót használni és a saját autótól megválni. Fontos szempont, hogy összességében a gépjárműhasználat arányának csökkentése a cél és nem újabb gépjárművel megtett utak generálása, tehát párhuzamos intézkedések is szükségesek.

Lehetséges intézkedések:

- Budapesti szolgáltatókkal való kapcsolatfelvétel, szolgáltatási terület Zuglóra való kiterjesztésének vizsgálata
- Párhuzamos ösztönzők bevezetése, melyek csökkentik a gépjárműbirtoklási kedvet

Várható eredmények:

- Az egy járműben utazók átlagos számának növekedése
- Egy főre jutó gépjárművek számának csökkenése

Indikátorok

- Területhasználat – parkoló gépjárművek által foglalt terület nagysága
- Közautóval lefedett terület nagysága (km<sup>2</sup>) és ennek aránya a kerület egészéhez képest (%)
- Közautóval és autómegosztással megtett utak aránya az össze gépjárművel megtett úthoz képest (%)
- Általános járműfoglaltság (fő)
- Modal split – gépjárműhasználat aránya
- 1000 főre eső gépjárművek száma (motorizációs fok)

<b>Beruházásért felelős (hatáskör):</b>	Budapesti Közlekedési Központ Zugló Önkormányzata Magánberuházó
<b>Üzemeltetésért felelős (hatáskör):</b>	Magánberuházó
<b>Becsült beruházási költség:</b>	Nem ismert, további tervezés szükséges
<b>Becsült üzemeltetési költség:</b>	Nem ismert
<b>Lehetséges forrás beruházásra:</b>	Magánberuházó
<b>Lehetséges forrás üzemeltetésre:</b>	Magánberuházó
<b>Megvalósítás:</b>	2019-től folyamatosan
<b>BMT II</b>	Nem

- **Közlekedésbiztonság javítása, utcák rehabilitálása az iskolák körül forgalomcsillapító, sebességcsökkentő intézkedésekkel (Oktatási, nevelési intézményekhez kapcsolódó közlekedési konfliktusok kezelése)**

Cél a kerületi iskolák (elsősorban általános és középiskolák) és óvodák biztonságos gyalogos-kerékpáros elérhetőségének biztosítása annak érdekében, hogy minél több gyermek tudjon önállóan közlekedni és csökkenjen azon gyerekek aránya, akiket autóval visznek a szülei az iskolába azért, mert ez a legbiztonságosabb és legegyszerűbb eljutás.

Mobilitási tervek készítésével párhuzamosan az oktatási intézmények környezetét tehermentesíteni kell a túlzott gépjárműforgalom alól. Cél, hogy minél kevesebb gyermek érkezen autóval. Biztonságos és vonzó utcákat kell kialakítani az intézmények körül, mely növeli a szülők bizalmát, lehetőséget ad a gyermekek önálló biztonságos közlekedésére.

Intézkedések:

- Első lépésként fel kell mérni az iskolák közlekedési helyzetét és intézkedési tervet kell készíteni
- Közlekedésbiztonságot növelő intézkedések
- Kerékpározás és gyaloglás feltételeinek javítása az iskolák körül infrastrukturális beavatkozásokkal és a kerékpárparkolás fejlesztésével
- Parkolási konfliktusokat csökkentő intézkedések, Kiss&Ride pontok kialakítása

Elvárt eredmények:

- Javuló közlekedésbiztonság, csökkenő közlekedési konfliktusok az iskolák körül
- Önállóan iskolába járó tanulók arányának növekedése

Indikátorok:

- Modal split
- Közlekedésbiztonsági mutatók (Balesetek száma iskolák körül (db) és ennek változása (%))

<b>Beruházásért felelős (hatáskör):</b>	Zugló Önkormányzata Budapest Főváros
<b>Üzemeltetésért felelős (hatáskör):</b>	Zugló Önkormányzata Budapest Közút
<b>Becsült beruházási költség:</b>	kb. 50-100 millió Ft/év
<b>Becsült üzemeltetési költség:</b>	Nem ismert
<b>Lehetséges forrás beruházásra:</b>	Önkormányzati költségvetés Fővárosi költségvetés
<b>Lehetséges forrás üzemeltetésre:</b>	Önkormányzati költségvetés Fővárosi költségvetés
<b>Megvalósítás:</b>	2019-től folyamatosan
<b>BMT II</b>	Nem

- **Helyi mobilitási tervek készítése, mobilitási tanácsadás (önkormányzati intézmények, egyetemek, iskolák, főbb munkaadók és lakosság számára)**

A nagyobb intézmények, munkahelyek, oktatási intézmények esetén mobilitási tervek készítése javasolt. A terv felméri az intézmény adottságait és javaslatot ad a közlekedési igények fenntartható módon való kielégítésére, szükséges infrastrukturális vagy egyéb beavatkozásokra, segíti a közlekedési szokások formálását, távmunka bevezetését stb..

A mobilitási tervek kiterjeszthetők helyi közösségekre vagy akár egy-egy háztartásra is. Megfontolandó az igényre szabott mobilitási tanácsadás bevezetése is, hogy a kerület lakói és az itt közlekedők tájékozottan és kellően tudatosan alakítsák közlekedési szokásaikat.

Intézkedések:

- Mobilitási tervek készítése intézmények, lakosság számára
- Mobilitási tanácsadó iroda felállítása

Elvárt eredmények:

- Lakosság és a kerületben dolgozók / tanulók esetén nő a mobilitási tervet elérők aránya
- Nő a fenntartható módon, „tudatosan közlekedők” aránya

Indikátorok

- Elkészült mobilitási tervek száma (db mobilitási terv / év)
- Mobilitási tervvel rendelkező intézmények aránya (%)

<b>Beruházásért felelős (hatáskör):</b>	Zugló Önkormányzata Budapesti Közlekedési Központ
<b>Üzemeltetésért felelős (hatáskör):</b>	Zugló Önkormányzata Budapesti Közlekedési Központ
<b>Becsült beruházási költség:</b>	További tervezés szükséges a pontos költségekhez
<b>Becsült üzemeltetési költség:</b>	Nem ismert, mobilitási iroda felállítása esetén releváns
<b>Lehetséges forrás beruházásra:</b>	Fővárosi költségvetés Kerületi költségvetés Európai Uniói forrás Magántőke
<b>Lehetséges forrás üzemeltetésre:</b>	Fővárosi költségvetés Kerületi költségvetés
<b>Megvalósítás:</b>	2019-től folyamatosan
<b>BMT II</b>	Nem

- **Intézményi, munkahelyi car-pooling népszerűsítése**

Az egyéb intézkedéseket és ösztönzőket kiegészítendő javasolt az önkormányzati intézmények, kerületi munkahelyek esetén a dolgozók közötti autómegosztás népszerűsítése. Praktikusan ez azt jelenti, hogy egy munkahely dolgozói közös autóval járnak dolgozni. Szempont, hogy a rendszer ne ösztönözze az autóhasználatot, hanem racionalizálja azt. Egyébként egyéb, fenntartható módokra való terelés a cél.

Intézkedések:

- Car-pooling megoldás népszerűsítése a kerületi munkahely, intézmények esetén

Elvárt eredmények:

- Gépjárművek javuló kihasználása

Indikátorok

- Gépjárművek kihasználtsága (fő/gpjmű)
- Gépjárművel megtett utak száma

<b>Beruházásért felelős (hatáskör):</b>	Zugló Önkormányzata Helyi munkaadók Budapesti Közlekedési Központ
<b>Üzemeltetésért felelős (hatáskör):</b>	Zugló Önkormányzata Helyi munkaadók
<b>Becsült beruházási költség:</b>	3-5 millió Ft / év
<b>Becsült üzemeltetési költség:</b>	-
<b>Lehetséges forrás beruházásra:</b>	Kerületi költségvetés Helyi munkaadók támogatása
<b>Lehetséges forrás üzemeltetésre:</b>	Kerületi költségvetés Helyi munkaadók támogatása
<b>Megvalósítás:</b>	2019-től folyamatosan
<b>BMT II</b>	Nem

- **Szükséges anyagi és szervezeti keretek biztosítása az aktív közlekedési módok feltételeinek javítására**

Ha el szeretnénk érni a 2030-ra kitűzött modal-split arányt, biztosítani kell a vonzóbb gyalogos és kerékpáros felületek megteremtéséhez szükséges anyagi és szervezeti feltételeket (szakemberképzés, intézményi rendszer hatékonyságának növelése, integrált, komplex szemléletű tervezés stb.)

Lehetséges intézkedések:

- Szükséges anyagi feltételek biztosítása
- Biztos kinevezése
- Szakmai továbbképzések, szemléletformálás, tanulmányutak szervezése

Várható eredmények:

- Gyalogos-kerékpáros közlekedés szükséges forrásigényének biztosítása
- Magas színvonalú hozzáértés, szakmai tudás, hazai és nemzetközi jó példák ismerete

Indikátorok:

- Kerékpárosbarát terület nagysága (km<sup>2</sup>)
- Kerékpárt használók aránya
- Gyalogos közlekedés aránya
- Általános lakossági elégedettség

Lehetőség: lakók általános elégedettségének reprezentatív felmérése a kerület adottságaival, közszolgáltatásokkal kapcsolatban és ennek ismétlése 2-4 évente

<b>Beruházásért felelős (hatáskör):</b>	Zugló Önkormányzata
<b>Üzemeltetésért felelős (hatáskör):</b>	Zugló Önkormányzata
<b>Becsült beruházási költség:</b>	Az egyes konkrét intézkedések esetén releváns
<b>Becsült üzemeltetési költség:</b>	-
<b>Lehetséges forrás beruházásra:</b>	Kerületi költségvetés és egyéb külső források
<b>Lehetséges forrás üzemeltetésre:</b>	Kerületi költségvetés Fővárosi költségvetés
<b>Megvalósítás:</b>	2019-től folyamatosan
<b>BMT II</b>	Igen, több projekt

- **Kedvező kerékpározási és gyaloglási feltételek megteremtése útfelújítások során**

Cél a már bevett jó gyakorlat követése, miszerint egy-egy útfelújítás során nem az aktuális állapot felújítása a cél, hanem felülvizsgálatra kerül az út keresztmetszeti kialakítása a fenntartható közlekedési módok előnyben részesítése érdekében. Pl. sávok megszüntetése vagy szélességük változtatása, ezzel párhuzamosan a gyalogos-kerékpáros felületek növelése, buszsáv kialakítása, zöldterület növelése, jelzőlámpaprogramok felülvizsgálata – hosszabb zöldidő a gyalogosoknak stb.

Lehetséges intézkedések:

- Keresztmetszeti felosztás és az út kialakításának felülvizsgálata útfelújítások során kedvezőbb gyalogos- és kerékpáros feltételek teremtése érdekében

Várható eredmények:

- Kedvezőbb feltételek, akadálymentes körülmények
- Magasabb gyaloglási, kerékpározási hajlandóság, közlekedési részarány

Indikátorok

- Általános lakossági elégedettség
- Gyalogos-kerékpáros közlekedés részaránya
- Területhasználat

<b>Beruházásért felelős (hatáskör):</b>	Zugló Önkormányzata Budapesti Közlekedési Központ Budapest Közút
<b>Üzemeltetésért felelős (hatáskör):</b>	Zugló Önkormányzata Budapest Közút
<b>Becsült beruházási költség:</b>	Konkrét projekt esetén releváns
<b>Becsült üzemeltetési költség:</b>	Nem ismert, többlet üzemeltetési költség minimális, akár költségcsökkentés
<b>Lehetséges forrás beruházásra:</b>	Fővárosi költségvetés Kerületi költségvetés
<b>Lehetséges forrás üzemeltetésre:</b>	Fővárosi költségvetés Kerületi költségvetés
<b>Megvalósítás:</b>	2019-től folyamatosan
<b>BMT II</b>	Igen, több projekt

- **Kerékpárforgalmi fő- és alaphálózat fejlesztése Zugló teljes területén**

A fenti intézkedéshez kapcsolódóan, a kerékpárforgalmi hálózati terv javaslatának megfelelően a meglévő kerékpárforgalmi hálózat elemeinek fejlesztésére van szükség komfort- és biztonságnövelő intézkedésekkel. Emellett a hiányzó elemeket is meg kell valósítani a kerékpározás feltételeinek javítására a nagyobb vonzerő és közlekedési részarány érdekében.

Cél a terület kerékpárforgalmi hálózati tervében javasolt intézkedések megvalósítása. Például: rövidebb, direkt kerékpáros útvonalak, kerékpárparkolás fejlesztése, külváros-belváros kerékpáros kapcsolatok fejlesztésének támogatása stb.

Lehetséges intézkedések:

- A kerékpárforgalmi hálózati terv javaslatai alapján a szükséges fejlesztések végrehajtása, a javasolt ütemezés alapján.
- Kerékpárosbarát infrastrukturális fejlesztések

Várható eredmények:

- Javuló kerékpározási feltételek, kerékpárral közlekedők arányának növekedése
- Kerékpáros balesetek fajlagos csökkenése
- Közvetett egészségügyi hasznok
- Közvetetten javuló városi életminőség, csökkenő zaj- és levegőterhelés

Indikátorok

- Kerékpárhasználók aránya (%)
- Kerékpárosbarát terület nagysága (km<sup>2</sup>)
- Általános lakossági elégedettség

<b>Beruházásért felelős (hatáskör):</b>	Budapesti Közlekedési Központ Budapest Közút Zugló Önkormányzata
<b>Üzemeltetésért felelős (hatáskör):</b>	Budapest Közút Zugló Önkormányzata
<b>Becsült beruházási költség:</b>	Rövid távon – kb. 300 millió Ft Középtávon – kb. 100 millió Ft Hosszú távon – kb. 200 millió Ft (Részben kapcsolódó projektként útfelújításokhoz és egyéb fejlesztésekhez)
<b>Becsült üzemeltetési költség:</b>	Nem ismert
<b>Lehetséges forrás beruházásra:</b>	Fővárosi forrás Európai Unió forrás Önkormányzati költségvetés
<b>Lehetséges forrás üzemeltetésre:</b>	Fővárosi költségvetés Kerületi költségvetés
<b>Megvalósítás:</b>	2019-től folyamatosan
<b>BMT II</b>	Igen, kerékpárforgalmi hálózat fejlesztése

- **Kerékpárparkolás és tárolás teljeskörű javítása (közterületen, munkahelyi, iskolai és otthoni tárolás stb.)**

A kerékpárforgalmi hálózati terv javaslatainak megfelelően fejleszteni kell a kerékpártárolási és parkolási feltételeket, beleértve a közterület kerékpárparkolást és az intézményi vagy otthoni kerékpártárolást.

Intézkedések:

- Közterületi parkolás fejlesztése legalább a kerékpárforgalmi hálózati tervben jelölt helyszíneken
- Koncepció készítése az intézményi és otthoni kerékpártárolás fejlesztésére, kivitelezés ütemezése

Elvárt eredmények:

- Kerékpárparkolási és tárolási körülmények javulása.

Indikátorok:

- Modal split – kerékpározás aránya
- Férőhelyek száma

<b>Beruházásért felelős (hatáskör):</b>	Zugló Önkormányzata Budapesti Közlekedési Központ Budapest Közút
<b>Üzemeltetésért felelős (hatáskör):</b>	Zugló Önkormányzata Budapest Közút
<b>Becsült beruházási költség:</b>	Közterületi parkolás: 20-40 millió Ft Intézményi kerékpártárolás javítása: 5-10 millió Ft/év Otthoni kerékpártárolás javítása: 5-10 millió Ft/év Koncepció: kb. 5 millió Ft
<b>Becsült üzemeltetési költség:</b>	Nem ismert, x millió Ft/év
<b>Lehetséges forrás beruházásra:</b>	Fővárosi költségvetés Kerületi költségvetés
<b>Lehetséges forrás üzemeltetésre:</b>	Fővárosi költségvetés Kerületi költségvetés
<b>Megvalósítás:</b>	2019-től folyamatosan önálló projektként és útfelújításokhoz kapcsolódóan
<b>BMT II</b>	Nem

- **Kerékpáros szervizpontok kialakítása, közpumpák telepítése**

A kerékpározás népszerűsítésére, „láthatóságának” növelésére egy jó marketing eszköz kerékpáros szervizpontok vagy közpumpák telepítése. Javasolt a kerületben 5-10 pont kijelölése és fejlesztése a forgalmas útvonalak, pl. a Rákos-patak mentén.

Intézkedések:

- Szervizpont, közpumpa telepítése

Elvárt eredmények:

- Kerékpározás kényelmének, láthatóságának növelése

Indikátorok:

- Modal split – kerékpározás aránya



<b>Beruházásért felelős (hatáskör):</b>	Zugló Önkormányzata
<b>Üzemeltetésért felelős (hatáskör):</b>	Zugló Önkormányzata
<b>Becsült beruházási költség:</b>	2,5 - 5 millió Ft
<b>Becsült üzemeltetési költség:</b>	Minimális, eszköz pótlása esetén jelentősebb
<b>Lehetséges forrás beruházásra:</b>	Kerületi költségvetés Magán szponzor
<b>Lehetséges forrás üzemeltetésre:</b>	Kerületi költségvetés
<b>Megvalósítás:</b>	2019-től
<b>BMT II</b>	Nem

- **Pénzügyi és egyéb ösztönzők bevezetése a mindennapi kerékpárhasználat és kerékpárvásárlás támogatására**

Cél a kerékpárral munkába járás ösztönzése anyagi támogatással, béren felüli jutatással, útiköltség térítés vagy kerékpárvásárlás támogatásának formájában. Első körben, teszt jelleggel érdemes csak az önkormányzat alkalmazottjait bevonni (jó példa Óbuda Önkormányzata), később a támogatottak köre szélesíthető szponzorok bevonásával vagy a helyi munkaadók ösztönzésével.

Egyéb ösztönző lehet extra szabadnap a kerékpárral közlekedőknek vagy ajándéksorsolás stb.

Intézkedések:

- Pénzügyi és egyéb ösztönzők bevezetése a kerékpározás támogatására.

Elvárt eredmények:

- Kerékpárral munkába járó dolgozók arányának növekedése

Indikátorok:

- Modal split – kerékpározás aránya

<b>Beruházásért felelős (hatáskör):</b>	Zugló Önkormányzata
<b>Üzemeltetésért felelős (hatáskör):</b>	Zugló Önkormányzata
<b>Becsült beruházási költség:</b>	Támogatás mértékétől függően
<b>Becsült üzemeltetési költség:</b>	-
<b>Lehetséges forrás beruházásra:</b>	Kerületi költségvetés Magán szponzorok
<b>Lehetséges forrás üzemeltetésre:</b>	-
<b>Megvalósítás:</b>	2019-től
<b>BMT II</b>	Nem

- **Aktív közlekedési módok és egészséges, aktív életmódot népszerűsítő, figyelemfelhívó kampányok indítása**

A kerület stratégiai célkitűzése az egészséges és aktív életmód népszerűsítése. Ennek része kell, hogy legyen az aktív közlekedési módok népszerűsítése is. Rendszeres kerékpározással, gyaloglással teljesíthető a napi ajánlott 30 perces fizikai aktivitás. Az egyéni hasznok mellett a társadalmi hasznok is jelentősek, hiszen csökkenhet a gépjárműforgalom nagysága, a zaj és levegőszennyezés és minden egyéb negatív hatás.

Intézkedések:

- Aktív közlekedési módokat és életmódot népszerűsítő kampányok indítása, melynek része a rendszeres sportolás és a közlekedési szokások formálása: kerékpározás és gyaloglás pozitív hatásainak hangsúlyozása.

Elvárt eredmények:

- Aktív életmódot élő lakosok arányának növekedése
- Gyalogos-kerékpáros utak számának növekedése

Indikátorok:

- Fizikailag aktív lakosság aránya (%)
- Modal split: gyalogos-kerékpáros közlekedés részaránya

<b>Beruházásért felelős (hatáskör):</b>	Zugló Önkormányzata
<b>Üzemeltetésért felelős (hatáskör):</b>	Zugló Önkormányzata
<b>Becsült beruházási költség:</b>	10-20 millió Ft/év
<b>Becsült üzemeltetési költség:</b>	-
<b>Lehetséges forrás beruházásra:</b>	Kerületi költségvetés Magántőke
<b>Lehetséges forrás üzemeltetésre:</b>	Kerületi költségvetés Magántőke
<b>Megvalósítás:</b>	2019-től folyamatosan
<b>BMT II</b>	Nem

- **Zöld közlekedési tengely kialakítása a Rákos-patak mentén**

A jelenleg futó Rákos-patak menti ökoturisztikai folyosó VEKOP-5.3.1-15-2016-0012 projekt keretén belül elkészülnek a teljes fővárosi, így egyben a kerületi szakaszokat felülvizsgáló engedélyezési és kiviteli tervek. A tervek szerint Zugló területén új rákosrendezői felüljáró fog és a XVII. kerület felé való kapcsolat fog megépülni, azonban a köztes kerületi szakaszok várhatóan nem újulnak meg a projekt keretében. Cél, hogy a köztes szakaszok felújítása, modernizálása (szélesítés, gyalogos-kerékpáros konfliktusok csökkentése, szabadidős funkciók, pihenési, leülési lehetőségek stb.)

Intézkedések:

- A Rákos-patak menti zöld folyosó felújítása a kerékpárforgalmi hálózati terv, az említett VEKOP projekt és a kerület egyéb, a Rákos-patak rehabilitálásával foglalkozó elképzelései alapján.

Elvárt eredmények:

- Rákos-patak menti útvonal megújulása, vonzó, természetközeli zöldút kialakítása.

Indikátorok:

- Modal split: gyalogos-kerékpáros közlekedés aránya
- Lakossági elégedettség

<b>Beruházásért felelős (hatáskör):</b>	Zugló Önkormányzata Budapesti Közlekedési Központ Budapest Közút
<b>Üzemeltetésért felelős (hatáskör):</b>	Zugló Önkormányzata Budapest Közút
<b>Becsült beruházási költség:</b>	200 millió Ft (csak a kerékpárút fejlesztése)
<b>Becsült üzemeltetési költség:</b>	Nem ismert
<b>Lehetséges forrás beruházásra:</b>	Fővárosi költségvetés Kerületi költségvetés Állami forrás Európai Unió forrás
<b>Lehetséges forrás üzemeltetésre:</b>	Fővárosi költségvetés Kerületi költségvetés
<b>Megvalósítás:</b>	2019-től folyamatosan, akár szakaszonként
<b>BMT II</b>	Igen, elfogadott projektként, azonban csak a fent említett elemek fognak megépülni

- **Belváros - Bosnyák tér - Újpalota kötőtpályás kapcsolat megvalósítása**

A kapcsolati hiány régóta ismert és megoldásra váró probléma. A Thököly úti villamos lekerült a napirendről, megvalósulása ismét kérdéses. Az M4 hosszabbítása belátható időn belül nem reális.

Cél a fejlesztésért való lobbizás, a projekt megvalósulásáig a felszíni autóbuzsközlekedés fejlesztése pl. csomópontok átjárhatóságának javításával (pl. Róna utca – Thököly út).

Intézkedések:

- Fejlesztésért való lobbizás (nem tervezett fejlesztés)

Elvárt eredmények:

- Thököly út terhelésének csökkenése, javuló belvárosi összeköttetés

Indikátorok:

- Közösségi közlekedést használók aránya
- Zaj- és levegőszennyezés

<b>Beruházásért felelős (hatáskör):</b>	Budapest Főváros Budapesti Közlekedési Központ
<b>Üzemeltetésért felelős (hatáskör):</b>	Budapest Főváros Budapest Közút BKV
<b>Becsült beruházási költség:</b>	25-30 milliárd Ft
<b>Becsült üzemeltetési költség:</b>	Nem ismert
<b>Lehetséges forrás beruházásra:</b>	Európai Unió forrás Fővárosi költségvetés

<b>Lehetséges forrás üzemeltetésre:</b>	Fővárosi költségvetés BKV
<b>Megvalósítás:</b>	Nem ismert
<b>BMT II</b>	Nem szerepel

- **Szegedi úti kapcsolat kiépítése**

Az egyéni és közösségi közlekedés számára egyaránt komoly akadályt jelent az elavult, Szegedi út – Teleki Blanka utca kapcsolat a XIV. – XIII. kerület között. A probléma régóta vár megoldásra. A vasúti átjáró és a Teleki Blanka utca állapota felújításra szorul a közlekedési koncepció javaslatai szerint. A Balázs Mór Terv II. kötet a 3-as villamos hosszabbítását a 2021-2025 időszakra javasolja, külön szintű kialakítás várható.

Intézkedések:

- Tervezés nyomon követése, műszaki tartalom szükség szerinti módosítása a kerület érdekeinek megfelelően.

Elvárt eredmények:

- Javuló közlekedési kapcsolatok a XIII. kerület irányába.

Indikátorok:

- Modal split

<b>Beruházásért felelős (hatáskör):</b>	NIF MÁV BKK
<b>Üzemeltetésért felelős (hatáskör):</b>	MÁV BKV Budapest Közút
<b>Becsült beruházási költség:</b>	kb. 11 milliárd Ft
<b>Becsült üzemeltetési költség:</b>	Nem ismert
<b>Lehetséges forrás beruházásra:</b>	Állami forrás Európai Unió forrás Fővárosi költségvetés
<b>Lehetséges forrás üzemeltetésre:</b>	Fővárosi költségvetés MÁV
<b>Megvalósítás:</b>	2021-2025
<b>BMT II</b>	Igen, a 2021-2025 közötti időszakra javasolt projekt

- **B+R szolgáltatások javítása, férőhelyek számának növelése**

Az utóbbi években ugyan több B+R fejlesztés is történt a kerületben, azonban vannak kimaradt kulcsfontosságú átszállópontok. Ilyen területek pl. Zugló vasútállomás, Bosnyák tér, Örs vezér tere (részben), Puskás Ferenc stadion stb. Ezeket a BKK fejleszti a jövőben, a kerületi hatáskörbe tartozó területeken, kerületi fejlesztésekre van szükség.

Intézkedések:

- B+R parkolók létesítése a fontosabb átszállópontoknál

Elvárt eredmények:

- Bővülő B+R férőhelyek és javuló körülmények az intermodális utazások támogatására és vonzóvá tételére.

Indikátorok:

- Modal split, intermodális utazások aránya, B+R férőhely

<b>Beruházásért felelős (hatáskör):</b>	Zugló Önkormányzata Budapesti Közlekedési Központ
<b>Üzemeltetésért felelős (hatáskör):</b>	Zugló Önkormányzata Budapest Közút
<b>Becsült beruházási költség:</b>	Részben eldöntött projekt + x millió Ft kerületi hatáskörben és további fejlesztésekre
<b>Becsült üzemeltetési költség:</b>	Nem ismert
<b>Lehetséges forrás beruházásra:</b>	Fővárosi költségvetés Kerületi költségvetés Európai Unió forrás
<b>Lehetséges forrás üzemeltetésre:</b>	Fővárosi költségvetés Kerületi költségvetés
<b>Megvalósítás:</b>	Folyamatosan
<b>BMT II</b>	Igen, eldöntött projekt

- **P+R szolgáltatások javítása, férőhelyek számának növelése**

A közlekedési koncepció javaslatának megfelelően szükséges a P+R parkolók fejlesztése. A kerület több pontján (Mexikói út, Örs vezér tere, Puskás Ferenc Stadion környéke) jellemző, hogy a környéket P+R jellegű parkolóként használják. A fizető parkolóövezetek kiterjesztésekor ezt a szempontot is figyelembe kell venni.

Intézkedések:

- P+R parkolók fejlesztése, tervezés nyomon követése és a kerületi érdekek érvényesítése

Elvárt eredmények:

- P+R férőhelyek bővülése, felszíni elhanyagolt parkolók rendeződése

Indikátorok:

- P+R férőhelyek száma

<b>Beruházásért felelős (hatáskör):</b>	Budapesti Közlekedési Központ
<b>Üzemeltetésért felelős (hatáskör):</b>	Budapest Közút
<b>Becsült beruházási költség:</b>	Nem ismert
<b>Becsült üzemeltetési költség:</b>	Nem ismert
<b>Lehetséges forrás beruházásra:</b>	Fővárosi költségvetés Állami forrás Európai Unió forrás
<b>Lehetséges forrás üzemeltetésre:</b>	Fővárosi költségvetés Parkolási díjak

<b>Megvalósítás:</b>	Nem ismert
<b>BMT II</b>	Igen

- **Közlekedési módok hatékonyabb összekapcsolása, intermodalitás feltételeinek javítása**

Cél a közösségi közlekedést igénybe vevők arányának növelése a kombinált utazások számának növelésével, az intermodális átszállási kapcsolatok javításával, a szolgáltatási színvonal emelésével.

Lehetséges intézkedések:

- P+R és B+R feltételek javítása a kötött pályás vonalak mentén
- Átszállópontok megújítása, akadálymentesítése
- Vasúti megállók elérhetőségének javítása
- Közbringarendszer kiterjesztése a főbb átszállópontokra
- Átszállási kapcsolatok javítása a vasút, HÉV és a helyi tömegközlekedés között

Várható eredmények:

- A helyi és helyközi közlekedésben a magasabb szolgáltatási színvonal miatt növekszik a tömegközlekedést használók aránya.

Indikátorok

- Intermodális utazások aránya

<b>Beruházásért felelős (hatáskör):</b>	Konkrét fejlesztés esetén releváns
<b>Üzemeltetésért felelős (hatáskör):</b>	Konkrét fejlesztés esetén releváns
<b>Becsült beruházási költség:</b>	Konkrét fejlesztés esetén releváns
<b>Becsült üzemeltetési költség:</b>	Konkrét fejlesztés esetén releváns
<b>Lehetséges forrás beruházásra:</b>	Konkrét fejlesztés esetén releváns
<b>Lehetséges forrás üzemeltetésre:</b>	Konkrét fejlesztés esetén releváns
<b>Megvalósítás:</b>	Konkrét fejlesztés esetén releváns
<b>BMT II</b>	Igen, több projekt

- **Zugló vasúti megállóhely komplex felújítása és elérhetőségének javítása**

A vasúti szolgáltatások fejlesztésén belül kiemelt jelentőségű Zugló vasúti megállóhely felújítása és elérhetőségének javítása a közlekedési koncepció javaslatainak megfelelően. A felújítási munkálatok tervezése elindult, a kivitelezés várható időpontja nem ismert.

Intézkedések:

- Tervezés nyomon követése, kerületi érdekek érvényesítése
- Kerületi hatáskörben elvégezhető, gyalogos-kerékpáros elérhetőséget javító intézkedések

Elvárt eredmények:

- Javuló vasúti szolgáltatások, rendeződő közterületek és vasúti megállóhely

Indikátorok:

- Modal split – közösségi közlekedés és intermodális utazások arányának növekedése

<b>Beruházásért felelős (hatáskör):</b>	NIF MÁV BKK Zugló Önkormányzata
<b>Üzemeltetésért felelős (hatáskör):</b>	MÁV Budapest Közút Zugló Önkormányzata
<b>Becsült beruházási költség:</b>	Nem ismert
<b>Becsült üzemeltetési költség:</b>	Nem ismert
<b>Lehetséges forrás beruházásra:</b>	Állami forrás Európai Uniós forrás Kerületi költségvetés (kisebb, kapcsolódó fejlesztésekre)
<b>Lehetséges forrás üzemeltetésre:</b>	MÁV költségvetés Fővárosi költségvetés Kerületi költségvetés (kisebb, kapcsolódó fejlesztésekre)
<b>Megvalósítás:</b>	Nem ismert
<b>BMT II</b>	Nem

- **M1 metróvonal meghosszabbítása, intermodalitás erősítése**

A Balázs Mór Terv II javasolt intézkedése a 2021-2025 időszakra az M1 metróvonal meghosszabbítása és korszerűsítése. Cél, hogy a fővárosi célkitűzésekkel párhuzamosan érvényesüljenek a közlekedési koncepcióban lefektetett alapkövetelmények, a kapcsolódó intézkedések is megvalósuljanak (P+R, B+R, felszíni tömegközlekedés átalakítása).

Intézkedések:

- Beruházás nyomon követése, kerületi érdekek érvényesítése, kerületi hatáskörön belül elvégezhető feladatok, pl. gyalogos-kerékpáros elérhetőség javítása

Elvárt eredmények:

- Javuló közösségi közlekedési szolgáltatások

Indikátorok:

- Modal split – közösségi közlekedést használók aránya
- Közösségi közlekedés elérhetősége

<b>Beruházásért felelős (hatáskör):</b>	Budapesti Közlekedési Központ
<b>Üzemeltetésért felelős (hatáskör):</b>	BKV
<b>Becsült beruházási költség:</b>	kb. 40 milliárd Ft
<b>Becsült üzemeltetési költség:</b>	nem ismert
<b>Lehetséges forrás beruházásra:</b>	Állami forrás Európai Uniós forrás Fővárosi költségvetés



<b>Lehetséges forrás üzemeltetésre:</b>	Fővárosi költségvetés
<b>Megvalósítás:</b>	2021-2025
<b>BMT II</b>	Igen

- **Az M2-es metró és a H8-as HÉV összekötése és rákoskeresztúri szárnyvonal kiépítése**

A beruházás megkezdésének és várható időtartamának / befejezésének időpontja nem ismert. Cél, hogy a tömegközlekedési közlekedési kapcsolatok és szolgáltatások javulása mellett a felszíni rendezéssel javuljon az Örs vezér tere felszíni gyalogos-kerékpáros átjárhatósága.

Intézkedések:

- Beruházás nyomon követése, projekt műszaki tartalmának szükség szerinti változtatása a került érdekeinek megfelelően.
- Esetlegesen kapcsolódó, saját hatáskörben megvalósítható fejlesztések megvalósítása (pl. Örs vezér tere és M2, HÉV megálló gyalogos-kerékpáros elérhetőségének javítása, B+R feltételek javítása)

Elvárt eredmények:

- Javuló közösségi közlekedési szolgáltatások és felszíni gyalogos-kerékpáros átjárhatóság.

Indikátorok:

- Modal split
- Multimodális utazások aránya
- 

<b>Beruházásért felelős (hatáskör):</b>	Budapesti Közlekedési Központ Budapest Főváros MÁV-HÉV
<b>Üzemeltetésért felelős (hatáskör):</b>	BKV MÁV-HÉV
<b>Becsült beruházási költség:</b>	kb. 300 milliárd Ft
<b>Becsült üzemeltetési költség:</b>	Nem ismert
<b>Lehetséges forrás beruházásra:</b>	Uniós forrás Állami forrás Fővárosi forrás
<b>Lehetséges forrás üzemeltetésre:</b>	Fővárosi és állami források
<b>Megvalósítás:</b>	2021-2027 (várhatóan)
<b>BMT II</b>	Nem tartalmazza a projektet

- **A Bosnyák téri városközpont, mint az intermodalitás és városfejlesztés harmonikus egysége**

A tér Zugló kereskedelmi és szolgáltató funkcióinak egyik kulcsterülete, egyben fontos közlekedési csomópont, közösségi közlekedési átszállóhely. A tér évtizedek óta leromlott, elhanyagolt állapotú, az egykori villamossínek torzója a mai napig a régi helyén. A városközpont megújítása folyamatosan napirenden van és volt, azonban megvalósulása kétséges.

Intézkedések:

- Tér megújítása, közlekedési kapcsolatainak javítása a közlekedési koncepció javaslatainak megfelelően

Elvárt eredmények:

- Rendezett utcakép, élhető kialakítás
- Javuló közlekedési kapcsolatok

Indikátorok:

- Lakossági elégedettség

<b>Beruházásért felelős (hatáskör):</b>	Zugló Önkormányzata Budapesti Közlekedési Központ
<b>Üzemeltetésért felelős (hatáskör):</b>	Zugló Önkormányzata Budapest Közút
<b>Becsült beruházási költség:</b>	Nem ismert, további tervezés szükséges
<b>Becsült üzemeltetési költség:</b>	Nem ismert
<b>Lehetséges forrás beruházásra:</b>	Állami forrás Európai Unió forrás Fővárosi költségvetés Magántőke
<b>Lehetséges forrás üzemeltetésre:</b>	Fővárosi költségvetés Kerületi költségvetés Magántőke
<b>Megvalósítás:</b>	2020-2030
<b>BMT II</b>	Nem

- **Áruszállítás problémáinak feltérképezése, rakodóhelyek felülvizsgálata, újak létesítése**

Cél a városi áruszállítás problémáinak széleskörű felmérése és a lehetséges megoldások kidolgozása. Vizsgálandó: áruszállító járművek környezetterhelése, parkolási / rakodási pontok, áruszállítási folyamatok optimalizálása stb.

Lehetséges intézkedések:

- Áruszállítás problémáinak felmérése, city-logisztikai koncepció készítése a fővárosi stratégiához kapcsolódóan

Várható eredmények:

- Fenntartható városi áruszállítás
- Rakodási problémák rendeződése

Indikátorok

- Rakodóhelyek száma
- Városi áruszállítás energiafelhasználása

<b>Beruházásért felelős (hatáskör):</b>	Zugló Önkormányzata Budapesti Közlekedési Központ
<b>Üzemeltetésért felelős (hatáskör):</b>	Zugló Önkormányzata Budapest Közút
<b>Becsült beruházási költség:</b>	Nem ismert, további tervezés szükséges
<b>Becsült üzemeltetési költség:</b>	Nem ismert

<b>Lehetséges forrás beruházásra:</b>	Fővárosi költségvetés Kerületi költségvetés
<b>Lehetséges forrás üzemeltetésre:</b>	Fővárosi költségvetés Kerületi költségvetés
<b>Megvalósítás:</b>	2019-től
<b>BMT II</b>	Igen, javasolt projektcsoport a 2026 és 2030 közötti időszakra

- **Környezetbarát és hatékony áruszállító járművek térnyerésének támogatása, ösztönzők bevezetése**

A fenti intézkedéshez kapcsolódóan célszerű olyan ösztönzőket bevezetni, melyek segítik a környezetbarát technológiák, járművek elterjedését. Ilyenek pl. az elektromos áruszállító járművek vagy teherkerékpárok.

Intézkedések:

- Környezetbarát technológiák, járművek terjedését szolgáló ösztönzőrendszer kialakítása

Elvárt eredmények:

- Környezetbarát járművek számának emelkedése

Indikátorok:

- Elektromos járművekkel, teherkerékpárokkal szállított áru mennyisége és ennek aránya a teljes áruszállításhoz képest
- Áruszállítás energiafelhasználása / károsanyag kibocsátása

<b>Beruházásért felelős (hatáskör):</b>	Zugló Önkormányzata Budapesti Közlekedési Központ
<b>Üzemeltetésért felelős (hatáskör):</b>	Zugló Önkormányzata Budapesti Közlekedési Központ
<b>Becsült beruházási költség:</b>	Nem ismert, további tervezés szükséges
<b>Becsült üzemeltetési költség:</b>	Nem ismert
<b>Lehetséges forrás beruházásra:</b>	Fővárosi költségvetés Kerületi költségvetés
<b>Lehetséges forrás üzemeltetésre:</b>	Fővárosi költségvetés Kerületi költségvetés
<b>Megvalósítás:</b>	2019-től
<b>BMT II</b>	Nem

- **Elektromos és más zéró emissziós járművek használatának anyagi és egyéb úton való támogatása, népszerűsítése**

Cél az elektromos és egyéb alternatív meghajtású járművek használatának népszerűsítése. Fontos szempont, hogy az intézkedés ne váljon kontraproduktívá és ne ösztönözze az autót vásárlást olyan esetekben amikor ez nem indokolt. Elsősorban meglévő, hagyományos meghajtású autók cseréjének támogatása a cél. Átfogó cél a gépjárműhasználat arányának és a parkoló gépjárművek által elfoglalt közterületek csökkentése, így ennek az intézkedésnek is ezt szem előtt kell tartania.

Lehetséges intézkedések:

- Alternatív meghajtású járművek népszerűsítése
- Anyagi ösztönzők bevezetése: hagyományos meghajtású autó cseréjének támogatása

Várható eredmények:

- Megújuló energiát használó járművek számának növekedése
- Motorizált közlekedés lokális károsanyag kibocsátásának csökkenése

Indikátorok

- Elektromos és egyéb alternatív meghajtású járművek száma (db) az önkormányzati tulajdonú szervezetek flottájában és aránya (%) a teljes állományhoz képest
- Lakossági elektromos és egyéb alternatív meghajtású gépjárművek száma (db) és aránya (%) gépjárműhöz képest

<b>Beruházásért felelős (hatáskör):</b>	Zugló Önkormányzata Budapesti Közlekedési Központ
<b>Üzemeltetésért felelős (hatáskör):</b>	Zugló Önkormányzata
<b>Becsült beruházási költség:</b>	Támogatás mértékétől függ Nem ismert, további tervezés szükséges
<b>Becsült üzemeltetési költség:</b>	-
<b>Lehetséges forrás beruházásra:</b>	Elsősorban kerületi költségvetés
<b>Lehetséges forrás üzemeltetésre:</b>	-
<b>Megvalósítás:</b>	2019-től folyamatosan
<b>BMT II</b>	Nem

- **Elektromos töltőállomások telepítése, fejlesztések ösztönzése**

Cél az elektromos és egyéb alternatív meghajtású járművek használatának népszerűsítése, ennek szükséges feltétele az elektromos töltőállomások számának növelése. Jelenleg négy töltőpont van a kerületben.

A beruházás könnyen kontraproduktívá válhat, emiatt súlyának megfelelően kell kezelni. Elsődleges cél a gépjárműforgalom csökkentése, a megmaradó gépjárműhasználat káros hatásainak csökkentése. Átfogó cél a gépjárműhasználat arányának és a parkoló gépjárművek által elfoglalt közterületek csökkentése, így ennek az intézkedésnek is ezt szem előtt kell tartania.

Javasolt helyi gazdasági szereplők ösztönzése. Jó példa: Nissan Gablini Zugló

Lehetséges intézkedések:

- Elektromos töltőpontok telepítése helyi gazdasági szereplők bevonásával

Várható eredmények:

- Megújuló energiát használó járművek számának növekedése
- Motorizált közlekedés lokális károsanyag kibocsátásának csökkenése

Indikátorok

- Elektromos és egyéb alternatív meghajtású járművek száma (db) az önkormányzati tulajdonú szervezetek flottájában és aránya (%) a teljes állományhoz képest
- Lakossági elektromos és egyéb alternatív meghajtású gépjárművek száma (db) és aránya (%) gépjárműhöz képest

<b>Beruházásért felelős (hatáskör):</b>	Zugló Önkormányzata Budapesti Közlekedési Központ ELMŰ Egyéb gazdasági szereplők
<b>Üzemeltetésért felelős (hatáskör):</b>	ELMŰ Egyéb gazdasági szereplők
<b>Becsült beruházási költség:</b>	Nem ismert, további tervezés szükséges kb. 15 millió Ft / villámtöltő
<b>Becsült üzemeltetési költség:</b>	Nem ismert
<b>Lehetséges forrás beruházásra:</b>	Kerületi költségvetés Európai Unió forrás Állami forrás Fővárosi költségvetés Magántőke
<b>Lehetséges forrás üzemeltetésre:</b>	Fővárosi költségvetés Kerületi költségvetés Magántőke
<b>Megvalósítás:</b>	2019-től folyamatosan
<b>BMT II</b>	Nem

- **Önkormányzati tulajdonban lévő járműflotta megújítása zéró emissziós járművekkel**

A fenti intézkedésekhez kapcsolódóan javasolt a kerületi közszolgáltatásokat végző járművek folyamatos cseréje példamutatásként.

Intézkedések:

- Önkormányzati tulajdonban lévő gépjárművek folyamatos cseréje

Elvárt eredmények:

- Megújuló energiát használó járművek számának növekedése
- Motorizált közlekedés lokális károsanyag kibocsátásának csökkenése

Indikátorok:

- Elektromos és egyéb alternatív meghajtású járművek száma (db) az önkormányzati tulajdonú szervezetek flottájában és aránya (%) a teljes állományhoz képest
- Lakossági elektromos és egyéb alternatív meghajtású gépjárművek száma (db) és aránya (%) gépjárműhöz képest

<b>Beruházásért felelős (hatáskör):</b>	Zugló Önkormányzata
<b>Üzemeltetésért felelős (hatáskör):</b>	Zugló Önkormányzata
<b>Becsült beruházási költség:</b>	kb. 8-10 millió Ft / gépjármű
<b>Becsült üzemeltetési költség:</b>	Nem ismert
<b>Lehetséges forrás beruházásra:</b>	Kerületi költségvetés Európai Unió forrás Magántőke
<b>Lehetséges forrás üzemeltetésre:</b>	Kerületi költségvetés
<b>Megvalósítás:</b>	2019-től folyamatosan

<b>BMT II</b>	Nem
---------------	-----

- **Hatékonyaság növelése és együttműködés javítása az önkormányzati és szakmai szereplők között együttműködési megállapodások és rendszerek találkozó kezdeményezésével**

A Zugló területén megvalósuló, külső szereplők irányítása alá eső fejlesztések esetén kifejezetten fontos, hogy végeredményben a beruházások összhangban legyenek a kerület célkitűzéseivel és érdekeivel. Ennek megfelelően folyamatos szakmai kapcsolattartásra van szükség a különböző szervezetek és az önkormányzat között. A tervezett fejlesztések véleményezése mellett a kerületi érdekeket szolgáló fejlesztésekért való lobbizás is feladata a kerületnek.

Szereplők: fővárosi (BKK, Budapest Közút, BKV stb.), állami szereplők (MÁV, MÁV-HÉV, NIF, Magyar Közút stb.), kutatóintézetek/egyetemek stb.

Intézkedések:

- Szakmai szereplőkkel való folyamatos konzultáció, fejlesztési elképzelések nyomonkövetése
- Együttműködési megállapodások kezdeményezése a külső vélemények becsatornázására és kapcsolatépítésre

Elvart eredmények:

- Rendszeres szakmai konzultációk, javuló tájékozottság, koordináló szerep erősödése

Indikátorok:

- Nem javasolt önálló mérés
- (Együttműködési megállapodások száma, találkozók rendszeressége)

<b>Beruházásért felelős (hatáskör):</b>	Zugló Önkormányzata
<b>Üzemeltetésért felelős (hatáskör):</b>	-
<b>Becsült beruházási költség:</b>	Nincs jelentős költségigény
<b>Becsült üzemeltetési költség:</b>	-
<b>Lehetséges forrás beruházásra:</b>	Nincs jelentős költségigény
<b>Lehetséges forrás üzemeltetésre:</b>	-
<b>Megvalósítás:</b>	2019-től folyamatosan
<b>BMT II</b>	Nem releváns, kerületi hatáskör

- **Együttműködés javítása a helyi gazdasági szereplőkkel és beruházókkal, külső szereplők beruházásainak hatékony nyomonkövetése és koordinálása**

A helyi gazdasági szereplőkkel való együttműködés kifejezetten fontos annak érdekében, hogy a kerületben zajló beruházások úgy valósulhassanak meg, hogy a kerületi igényeket maximálisan kielégítsék. A helyi ingatlanberuházások esetén a mobilitási kérdések kapjanak hangsúlyt, az új építésű ingatlanoknak legyen jó közösségi közlekedési és kerékpáros kapcsolata.

A kerületi munkahelyek, üzletek esetén szempont, hogy a közlekedési igények minél nagyobb arányban fenntartható módon legyenek kielégítve és a feltételek javításához a szereplők lehetőség szerint járuljanak hozzá.

Cél, hogy a szolgáltatásokat igénybe vevők, vásárlók és dolgozók fenntartható módon elégítsék ki közlekedési igényeiket, az áruszállítás és egyéb helyváltoztatások fenntarthatóan történjenek.

Néhány példa:

- Kerékpárparkolók létesítésének ösztönzése adminisztratív vagy pénzügyi ösztönzőkkel
- Teherkerékpáros, elektromos furgonos szállítás ösztönzése
- Kerékpárral való munkába járás ösztönzése

Lehetséges intézkedések:

- Kerületben zajló külső szereplők projektjeinek folyamatos nyomon követése, a kerületi igények szem előtt tartásával és érvényesítésével
- Pl. helyi üzlettulajdonosok ösztönzése kerékpárparkolók, elektromos töltőállomások telepítésére, ingatlanfejlesztések esetén a beruházó járuljon hozzá az ingatlan közlekedési kapcsolatainak fejlesztéséhez úgy, hogy a fenntartható közlekedési módok előnyt élvezzenek (pl. kevesebb gépjármű parkolóhely és kerékpározást, közösségi közlekedést ösztönző fejlesztések)
- Szabályozók, ösztönzők bevezetése a fenntartható közlekedési megoldások támogatására. Például:
  - Az egy háztartásra jutó kötelező gépjárműparkolóhelyek száma kiváltható kerékpártárolóval
  - Kötelező kerékpártároló létesítése új építés esetén

Várható eredmények:

- A kerület új építésű ingatlanjai kevésbé terhelik a kerület közlekedési hálózatát, mert a lakók elsősorban tömegközlekedéssel, gyalog és kerékpárral közlekednek
- A kerület hatáskörén kívül eső beruházások helyi közösségre gyakorolt pozitív hatása nő
- Javuló együttműködések

Indikátorok

- Nem szükséges külön mérni
- Lehetséges mutatók: kerékpárférőhely / lakás, lakos; legközelebbi közösségi közlekedési megálló távolsága (m, perc gyaloglás), fő átszállási csomópont távolsága (m, perc utazás)

<b>Beruházásért felelős (hatáskör):</b>	Zugló Önkormányzata
<b>Üzemeltetésért felelős (hatáskör):</b>	-
<b>Becsült beruházási költség:</b>	Nincs jelentős költségigény
<b>Becsült üzemeltetési költség:</b>	-
<b>Lehetséges forrás beruházásra:</b>	Nincs jelentős költségigény
<b>Lehetséges forrás üzemeltetésre:</b>	-
<b>Megvalósítás:</b>	2019-től folyamatosan
<b>BMT II</b>	Nem releváns, kerületi hatáskör



- **Gyaloglás és kerékpározás támogatásának ösztönzése helyi vállalkozók és üzlettulajdonosok körében**

Cél, hogy a helyi szolgáltatások, üzletek könnyen megközelíthetőek legyen kerékpárral és gyalogosan, javuljanak a kerékpárparkolás feltételei. Ehhez adminisztratív és anyagi ösztönzőket kell bevezetni, illetve kampányt kell indítani, mely a helyi üzleteket, vállalkozásokat kerékpárosbarát körülmények kialakítására, kerékpárparkolók telepítésére ösztönzi. A kampány egyben eljut a lakossághoz is, cél, hogy a kerékpár a bevásárlás eszközeként is elfogadottá és általánossá váljon. Üzenet: Nem csak autóval lehet bevásárlást intézni.

Intézkedések:

- Bringával boltba kampány indítása
- Egyéb adminisztratív és anyagi ösztönzők bevezetése

Elvárt eredmények:

- Kerékpárparkolás feltételeinek javulása
- Gyalogos és kerékpáros közlekedés részarányának növekedése

Indikátorok:

- Modal split: gyalogos és kerékpáros közlekedés

<b>Beruházásért felelős (hatáskör):</b>	Zugló Önkormányzata
<b>Üzemeltetésért felelős (hatáskör):</b>	Zugló Önkormányzata
<b>Becsült beruházási költség:</b>	További tervezés szükséges, ösztönzők mértékétől függ Kampány: kb. 10 millió Ft / év
<b>Becsült üzemeltetési költség:</b>	-
<b>Lehetséges forrás beruházásra:</b>	Kerületi költségvetés
<b>Lehetséges forrás üzemeltetésre:</b>	-
<b>Megvalósítás:</b>	2019-től folyamatosan
<b>BMT II</b>	Nem

- **Munkafolyamatok optimalizálása: rendszeres és hatékony együttműködés a kerületi szereplők között, fenntartható közlekedésfejlesztésért felelős biztos vagy munkacsoport felállítása**

Az önkormányzat különböző egységei közötti rendszeres és folyamatos kommunikáció, együttműködés elengedhetetlen feltétele az erőforrások hatékony felhasználásának. Az egyes beruházásokat komplex módon kell kezelni a különböző érintettek és szakterületek bevonásával. Cél, hogy a SUMP célkitűzései minden kerületi beruházás esetén érvényesüljenek.

Intézkedések:

- Hatékony, együttműködő intézményrendszer, mely a SUMP alapelveit és céljait magáénak tekinti és annak megfelelően dolgozik
- Fenntartható közlekedésért felelős biztos vagy munkacsoport kinevezése, mely a kerület intézkedéseinek, beruházásainak „minőségbiztosításával” foglalkozik. Feladata

a SUMP célkitűzéseinek érvényesítése a kerület intézkedései során az infrastruktúrafejlesztéstől a szoft tevékenységekig.

Elvárt eredmények:

- Hatékony intézményrendszer, SUMP alapelveinek teljesülése

Indikátorok:

- Önmagában nem mérhető, a SUMP egyéb indikátorai mérvadóak a teljesítmény meghatározásához

<b>Beruházásért felelős (hatáskör):</b>	Zugló Önkormányzata
<b>Üzemeltetésért felelős (hatáskör):</b>	Zugló Önkormányzata
<b>Becsült beruházási költség:</b>	Nem ismert, az intézkedés részleteitől, munkacsoport méretétől függ
<b>Becsült üzemeltetési költség:</b>	Nem ismert, az intézkedés részleteitől, munkacsoport méretétől függ
<b>Lehetséges forrás beruházásra:</b>	Kerületi költségvetés
<b>Lehetséges forrás üzemeltetésre:</b>	Kerületi költségvetés
<b>Megvalósítás:</b>	2019-től
<b>BMT II</b>	Nem

- **Fenntartható városi mobilitás népszerűsítése a közlekedési szokások formálásáért: információs, marketing és oktatás kampányok**

Az infrastrukturális intézkedésekkel párhuzamosan hangsúlyt kell fektetni a hatékonyabb intézményi háttér kialakítására (előző intézkedési javaslat), miközben a közlekedési szokások formálásával, a fenntartható közlekedési módok elfogadottságának javításával is foglalkozni kell. Ennek érdekében két különböző, ám összefüggő területet különböztetünk meg:

- Népszerűsítő, marketing tevékenység: bemutatja a rendszeres gyaloglás, kerékpározás, közösségi közlekedés stb. előnyeit, különböző marketingeszközök bevonásával formálja a közlekedési szokásokat. Cél az esetleges félelmek, gátak legyőzése (pl. a kerékpározás fárasztó, megizzadok, bevásárolni csak autóval lehet stb.), tudatos eszközválasztás ösztönzése, illetve a fenntartható közlekedés társadalmi presztízsének növelése (pl. kerékpárral nem a szegények járnak stb.). Első lépésként össze kell gyűjteni a kerületben megvalósítható jó gyakorlatokat, ez alapján kampánytervet kell készíteni. Ennek elemei lehetnek:
  - Minden korosztályt és társadalmi csoportot elérő népszerűsítő kampányok indítása a kerékpározás és gyaloglás népszerűsítéséért
  - Gyaloglás és kerékpározás népszerűsítése iskolákban, gyalog- és kerékpárral való iskolába járás népszerűsítése
  - Bringával munkába kampányhoz való csatlakozás
  - stb.
- Oktatási, szemléletformálás jellegű intézkedések  
Ebben az esetben cél a helyes közlekedési magatartás bemutatása, az együtt közlekedünk szemlélet meghonosítása, a gyengébb közlekedő védelmének hangsúlyozása, a közlekedési szabályok ismertetése. Az oktatási és marketing jellegű intézkedések kiegészítik egymást, de nem helyettesíthetik egymást. A szabályok ismertetése, a biztonságos közlekedésre való ösztönzés fontos tevékenység, de nem

feltétlenül ösztönzi az eszközváltást. Sőt, a szabályok, a balesetveszélyes szituációk elkerülésének önmagában való hangsúlyozása elrettentő lehet. Konkrétan: KRESZ oktatástól keveseknek jön meg a kedve a kerékpározáshoz, ha egyébként nem látják, hogy ez miért lenne jó nekik. A fent javasolt népszerűsítő intézkedésekkel összhangban javasolt egy oktatási jellegű programsorozat összeállítása mely eljut minden korosztályhoz eszközválasztástól függetlenül. Lehetséges programok:

- Gépjárművezetők oktatásában a gyengébb védelmének hangsúlyozása, együttműködő magatartás
- Információs és marketing kampányok indítása a közlekedési magatartás formálására (együtt közlekedünk kampányok)
- Tudatos mobilitás oktatása iskolákban
- Bbiciklizés, rendszeres KRESZ oktatás
- stb.

Intézkedések:

- A fenti javaslatok alapján kampány és programterv készítése az érdekelt civil és szakmai szervezetek bevonásával

Elvárt eredmények:

- A fenntartható közlekedési módok elfogadottságának javulása, használati arányuk növekedése
- Javuló közlekedési magatartás, együtt közlekedünk szemlélet erősödése

Indikátorok:

- Modal split
- Baleseti mutatók

<b>Beruházásért felelős (hatáskör):</b>	Zugló Önkormányzata és további szakmai, civil szervezetek
<b>Üzemeltetésért felelős (hatáskör):</b>	Zugló Önkormányzata
<b>Becsült beruházási költség:</b>	Az intézkedéscsomag elkészítése után
<b>Becsült üzemeltetési költség:</b>	Az intézkedéscsomag elkészítése után
<b>Lehetséges forrás beruházásra:</b>	Kerületi költségvetés Szponzor bevonása
<b>Lehetséges forrás üzemeltetésre:</b>	-
<b>Megvalósítás:</b>	2019-től
<b>BMT II</b>	Nem

- **Autómentes napok, ideiglenes forgalomkorlátozások és installációk rendezése az aktív közlekedési módok térnyeréséért**

Számos sikeres hazai és nemzetközi példa mutatja, hogy a motorizált forgalom korlátozása vagy ideiglenes kizárása megtölti élettől az egyébként közlekedési funkciónak alávett városi tereket. Cél: hasonló programok, intézkedések bevezetése Zuglóban.

Jó példák:

- Bécs – a város minden évben pályázat útján támogatja a helyi közösségeket installációk telepítésére parkolóhelyek kiváltásával. Az autók által dominált utcaképbe így egy-egy

kis zöld sziget, közösségi kert, játszósziget vagy terasz kerül. A program lényege, hogy a lakók megtapasztalják a városi terekben rejlő potenciált.

- Autómentes Nap
- Ciclovía stb.

Lehetséges intézkedések:

- Fenti példákhoz hasonló programok szervezése
- Aktív szemléletformálás, fenntartható közlekedési módok népszerűsítése és oktatási jellegű intézkedések

Várható eredmények:

- Kerékpározási, gyaloglási kedv javulása
- Helyi közösségek erősödése
- Gépjárművek által foglalt közterület felszabadulása, közösségi térré alakulása

Indikátorok

- Rendezvények rendszeressége, száma (db rendezvény / év)
- Elért emberek száma (fő), elért lakosság aránya az összlakossághoz (%), korcsoportonkénti arány (pl. óvodás – ált. és középiskolás, felsőoktatás, aktív korúak, nyugdíjasok)

<b>Beruházásért felelős (hatáskör):</b>	Zugló Önkormányzata Budapesti Közlekedési Központ
<b>Üzemeltetésért felelős (hatáskör):</b>	-
<b>Becsült beruházási költség:</b>	kb. 10 millió Ft / év
<b>Becsült üzemeltetési költség:</b>	-
<b>Lehetséges forrás beruházásra:</b>	Kerületi költségvetés Fővárosi költségvetés Szponzorok bevonása
<b>Lehetséges forrás üzemeltetésre:</b>	-
<b>Megvalósítás:</b>	2019-től folyamatosan
<b>BMT II</b>	Nem

- **Részvételi demokrácia és tervezés alkalmazása minden nagyobb projektnél**

A MIZuglónk program hatáskörének és alapelveinek kiterjesztése a kerület mobilitási rendszerét érintő kérdésekre, fejlesztési elképzelésekre, tervezési projektekre a kerületben futó vagy már megvalósult hasonló projektek tapasztalatai alapján (Pillangó park tervezése, SUNRISE projekt Törökőr területén stb.)

Lehetséges intézkedések:

- Részvételi tervezés a fontosabb fejlesztések esetén
- Lakossági igények folyamatos monitorozása, fejlesztésekkel kapcsolatos elégedettség mérése

Várható eredmények:

- Erősödő lakossági érdekérvényesítés
- Valós igényekre épülő és azokat szolgáló fejlesztések, növekvő általános elégedettség

Indikátorok

- Nem szükséges külön mérni

<b>Beruházásért felelős (hatáskör):</b>	Elsősorban kerületi hatáskör, egyébként minden külső szereplő érintett lehet
<b>Üzemeltetésért felelős (hatáskör):</b>	Elsősorban kerületi hatáskör, egyébként minden külső szereplő érintett lehet
<b>Becsült beruházási költség:</b>	A fejlesztések költségeihez képest nem jelentős
<b>Becsült üzemeltetési költség:</b>	-
<b>Lehetséges forrás beruházásra:</b>	Elsősorban az adott fejlesztés költségvetésének része
<b>Lehetséges forrás üzemeltetésre:</b>	-
<b>Megvalósítás:</b>	2019-től folyamatosan
<b>BMT II</b>	Nem

- **Tudásmegosztáson alapuló, innovatív tevékenység folytatása**

Cél, hogy a jelenlegi jó gyakorlat megmaradjon és a kerület továbbra is részt vegyen nemzetközi tudásmegosztáson alapuló projekteken, melyek segítenek jó gyakorlatokat meghonosítani, miközben hozzájárulnak az önkormányzat szakértőinek folyamatos fejlődéséhez, oktatásához.

Lehetséges intézkedések:

- Mobilitási kérdésekkel kapcsolatos nemzetközi tudásplatformokhoz való csatlakozás, meglévő tagságok fenntartása

Várható eredmények:

- Nemzetközi jó gyakorlatok megismerése, adaptálása
- Önkormányzat szakembereinek folyamatos fejlődése, tanulása

Indikátorok

- Nem szükséges külön mérni

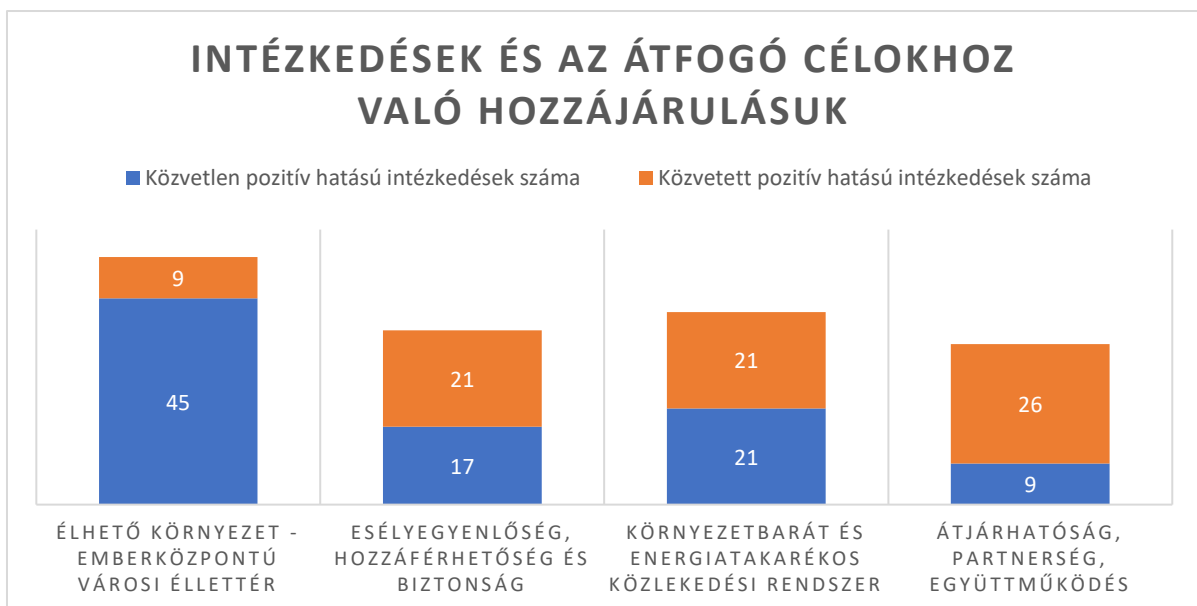
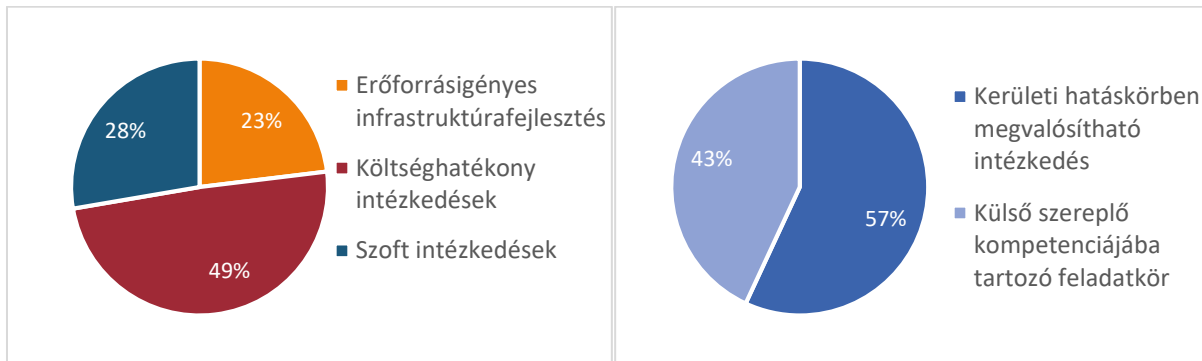
<b>Beruházásért felelős (hatáskör):</b>	Zugló Önkormányzata Budapesti Közlekedési Központ
<b>Üzemeltetésért felelős (hatáskör):</b>	-
<b>Becsült beruházási költség:</b>	Programfüggő
<b>Becsült üzemeltetési költség:</b>	-
<b>Lehetséges forrás beruházásra:</b>	Kerületi költségvetés Európai Unió forrás
<b>Lehetséges forrás üzemeltetésre:</b>	-
<b>Megvalósítás:</b>	2019-től folyamatosan
<b>BMT II</b>	Nem

## 5.5 Javasolt intézkedések hatásainak értékelése

Egyúttal elvégeztük a javasolt intézkedések hatáselemzését is. Megvizsgáltuk, hogy az egyes intézkedések hogyan járulnak hozzá az egyes mérhető célokhoz, ami alapján meghatározható, hogy az egyes prioritásokhoz és átfogó célokhoz mennyi intézkedés járul hozzá.

Az értékelés alapja: megvizsgáltuk, hogy az egyes intézkedések esetén a mérhető célhoz képest közvetett / közvetlen pozitív hatás várható-e, esetleg kontraproduktív vagy semleges-e az adott intézkedés a mérhető célhoz képest.

A következő diagramok bemutatják a javasolt intézkedések jellemzőit.



Csatolmány: Intézkedéseket és azok értékelését tartalmazó táblázat

## 6 Mellékletek

Csatolmányok listája:

- Data\_collection mappa (adatgyűjtés eredményei - Mobilissimus)
- Data\_analysis mappa (feldolgozott adatok - PBN)
- Zuglo\_deliverables mappa (Helyzetelemzés eredménye angolul)
- Teszt szcenáriók várható hatásainak értékelése:  
02\_Scenario\_Analysis\_Ver1.0\_2017\_10\_03.pdf (módszertan - VUT)
- Intézkedéseket és azok értékelését tartalmazó táblázat: Goal\_setting\_Budapest\_XIV