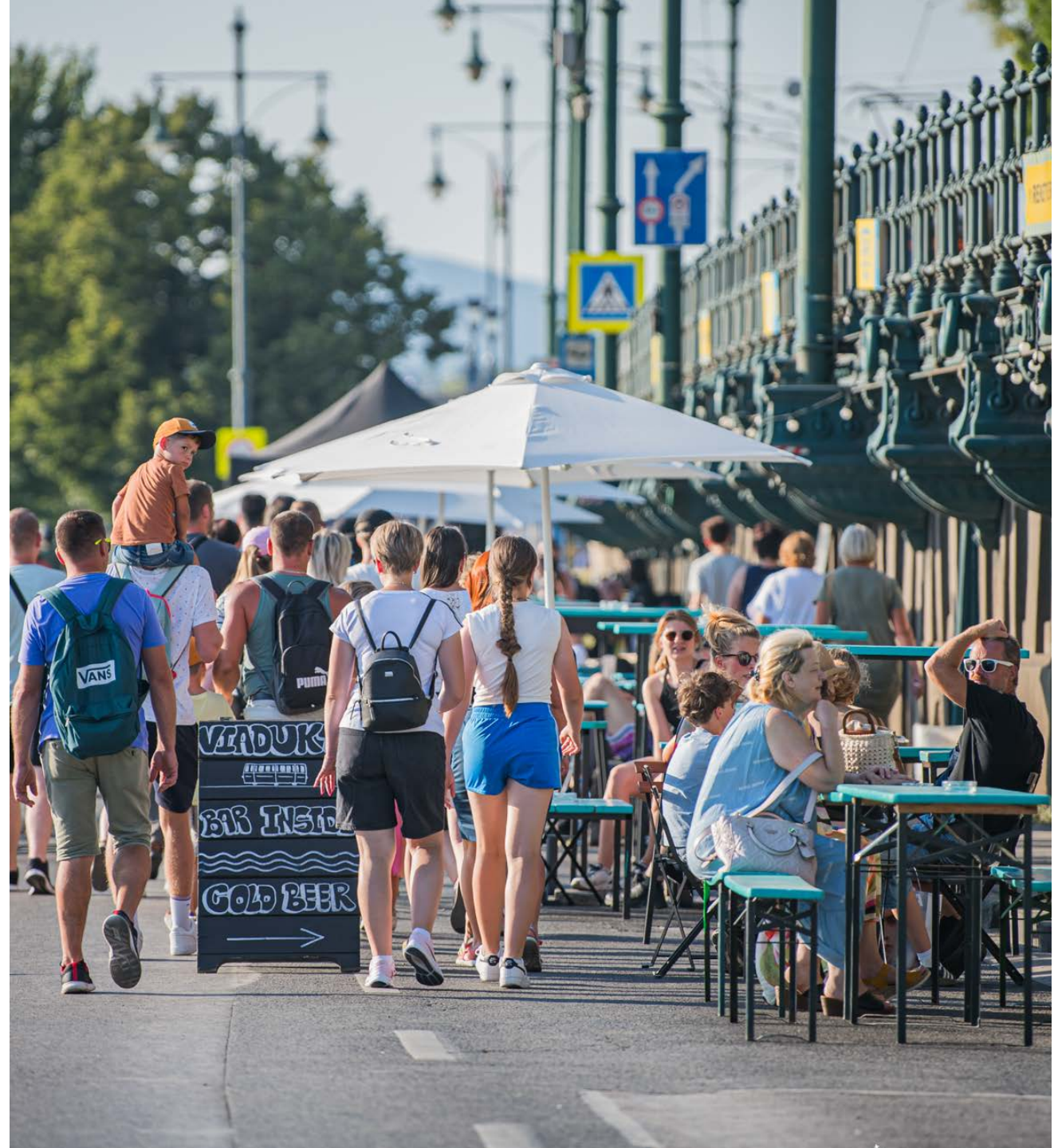


Rákosrendező helyzete és fejlesztésének kihívásai Budapest készülő gyalogos stratégiájának perspektívájából

Rab Judit

Közterület- és közlekedési infrastruktúra fejlesztési vezető, BKK

Rákosrendező konferencia
Budapest, 2025. szeptember 11.



Budapest stratégiai céljai a közlekedésben

- **Budapesti Mobilitási Tervben (BMT)** megfogalmazott fenntartható mobilitási célok és az épített infrastruktúra összehangolása – 2030-as modal split cél elérése

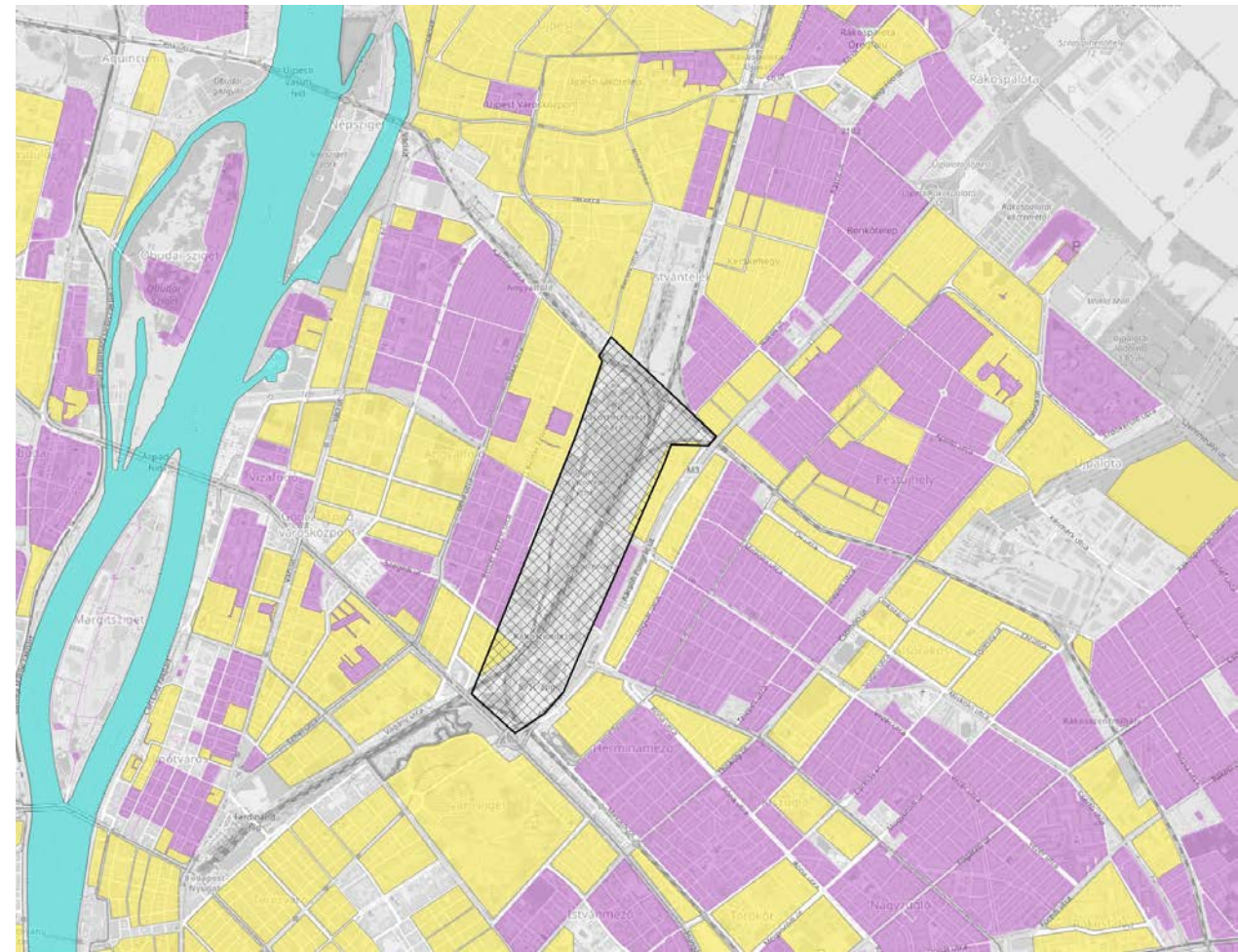
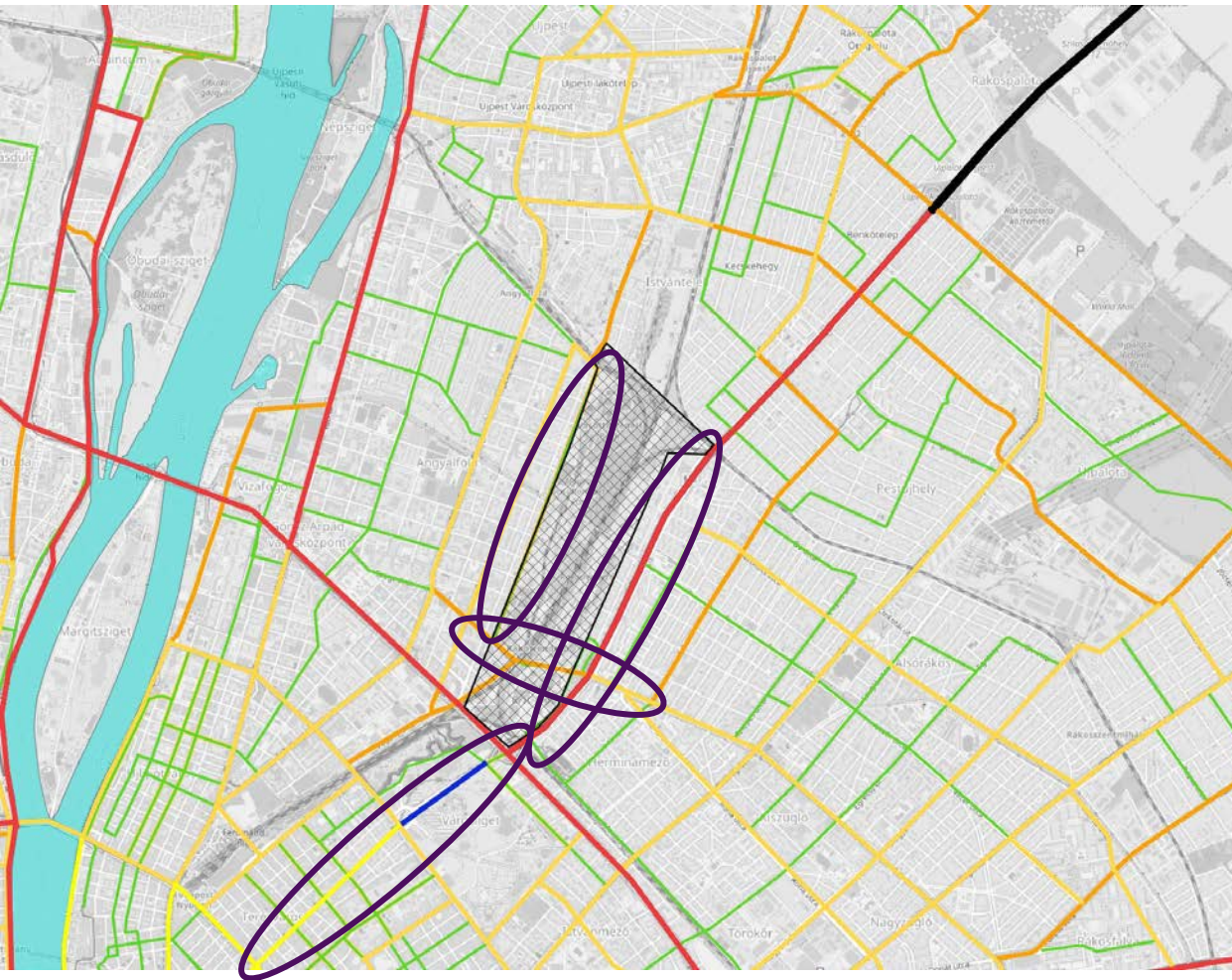
- **Élhető városi környezet**

- városfejlesztésbe integrált közlekedésfejlesztés,
- a közlekedési igények és módválasztás befolyásolásával,
- a környezetterhelés csökkentésével,
- az esélyegyenlőség erősítésével



Rákosrendező esetében ezek a minimum/maximum paraméterek!!

Közúthálózat és forgalomcsillapítás 2030-ban a Rákosrendező környezetében



Forgalomcsillapítás, hálózati-közterületi szerepváltozás és új hálózati elemek is érintik a területet

Utcamátrix alkalmazása Rákosrendező esetében

Gépjárműforgalmi szerep

Gyorsforgalmi/térségi
jelentőségű utak
50-70 km/h

Főutak
30-70 km/h

Gyűjtőutak
30-50 km/h

Helyi utak/utcák
20-40 km/h

Gépjárműforgalom mentes
utcák

Autópálya bevezető 70-100 km/h	Térségi jelentőségű út 50-70 km/h	
Városi főút 50-(70) km/h	Városközponti főút 40-50 km/h	Emblematikus főút 30-40 km/h
Bekötő út 40-50 km/h	Kerületi gyűjtőút 30-(50) km/h	Kerületközponti utca 30-(40) km/h
Ipari utca 40 km/h	Lakó/Helyi utca 20-30 km/h	Kiemelt közterület csak célforgalommal 20 km/h
	Gyalogos- és kerékpáros övezet	Sétálóutca

Gyengye

Közepes

Erős

Közterületi szerep

Rákosrendező tervezett
külső hálózati kapcsolatai

Rákosrendező belső
hálózata

Gyalogos Főhálózati Terv célja

Kiemelt területek és tengelyek

Területek, melyek működésében a gyaloglásé legyen a főszerep

(közlekedés és időtöltés)

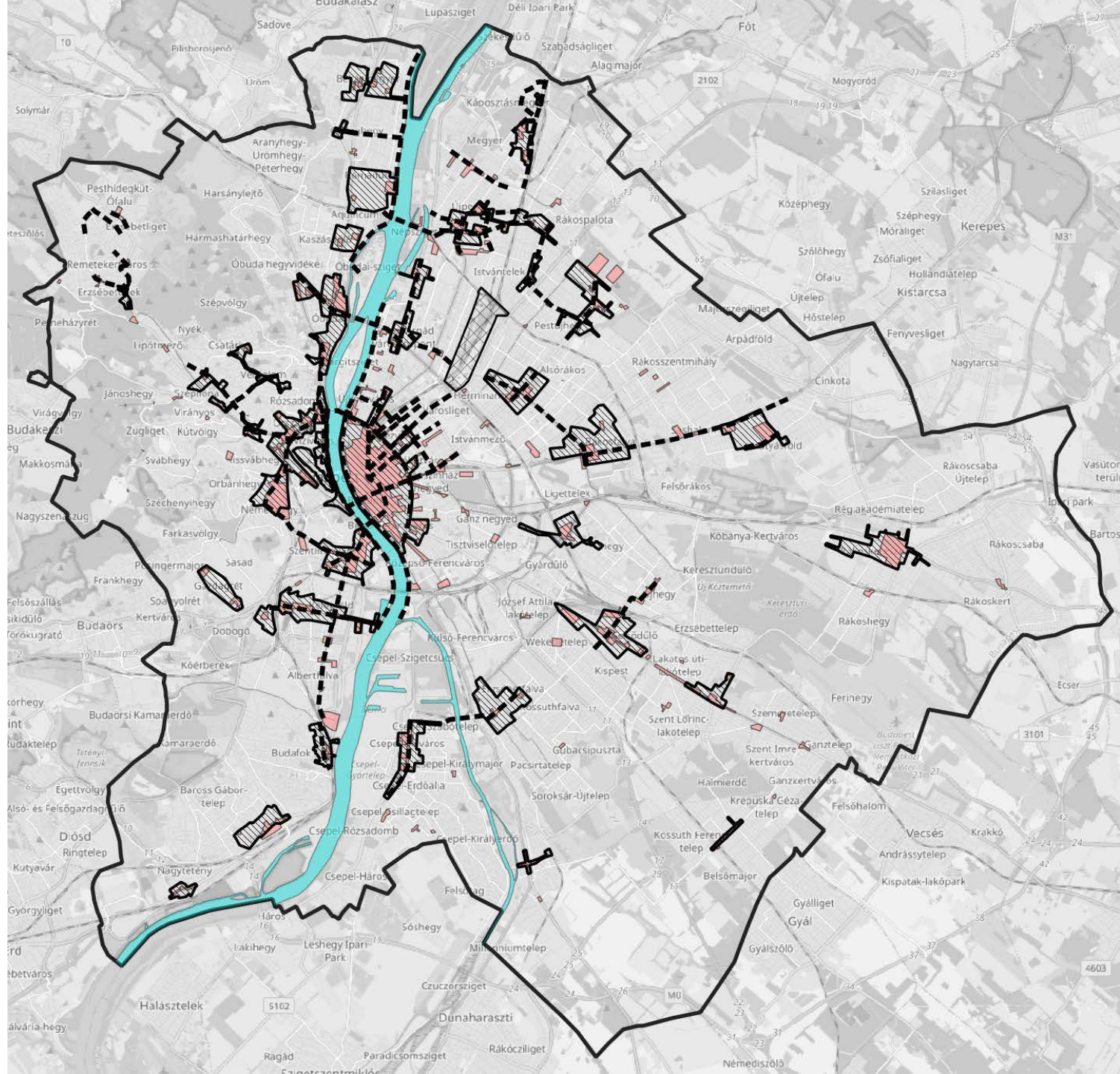
Hálózati szerep alapján fontos tengelyek

(„gyűjtőút” szerep, központok közötti kapcsolat)

(hiányzó sűrű és gyors közösségi közlekedési kapcsolatok feltárása a központok között)

Központképződések detektálása

(szolgáltatások megtelepedésének, koncentrálódásának segítése)



Gyaloglás szerepe az utazási láncokban

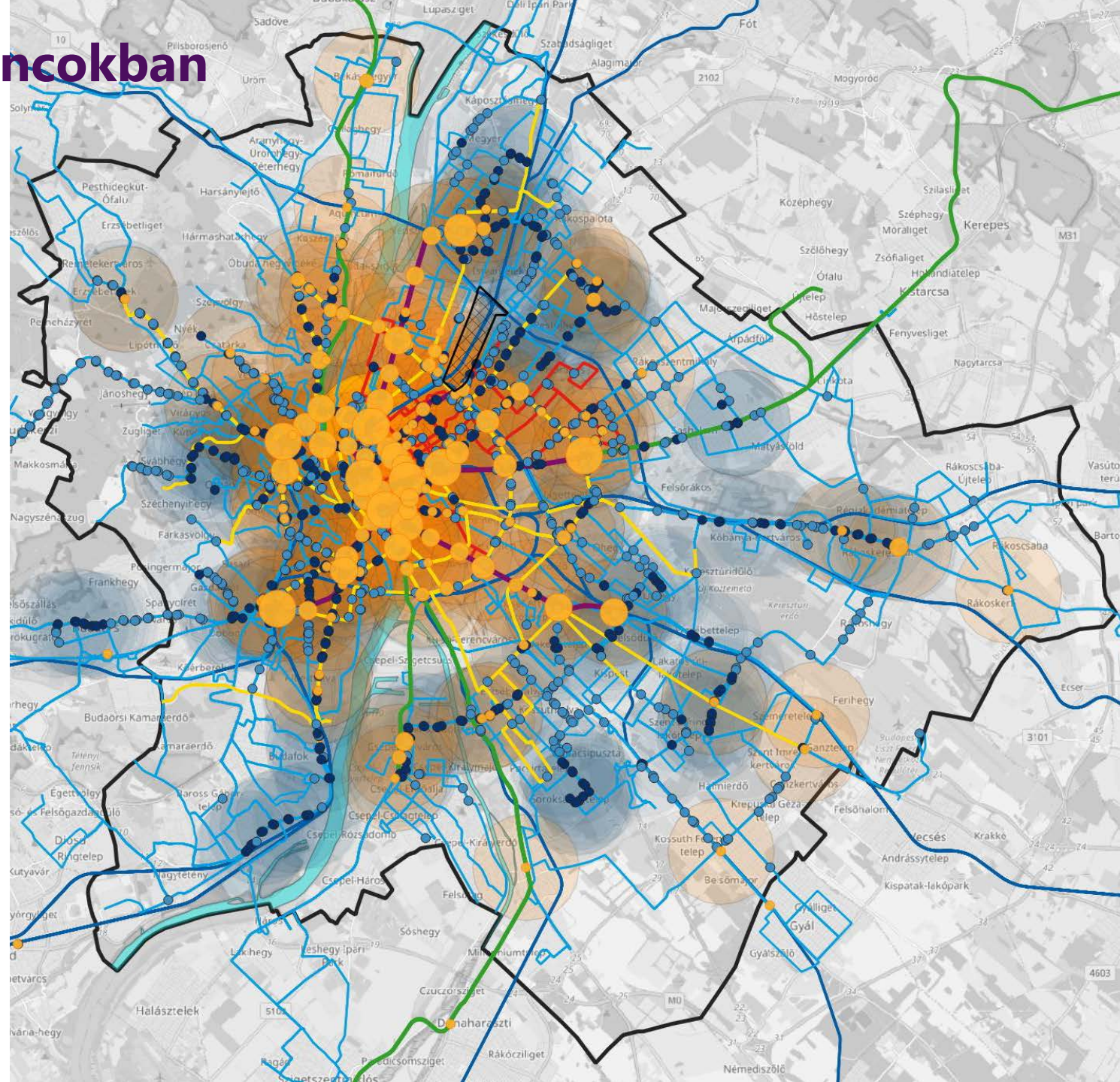
Mindenki gyalogol valamennyit

Közösségi közlekedésben kiemelt szerep

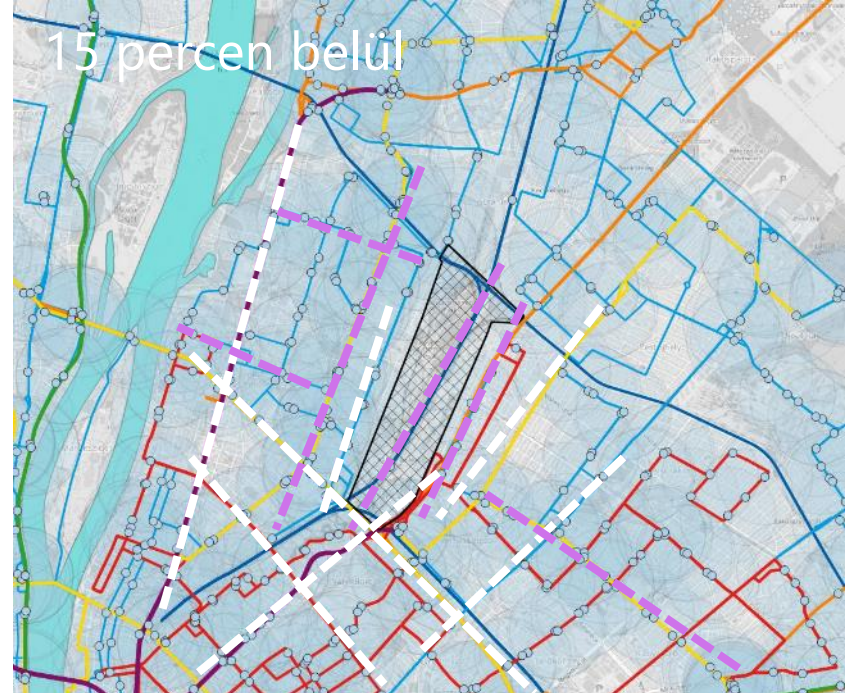
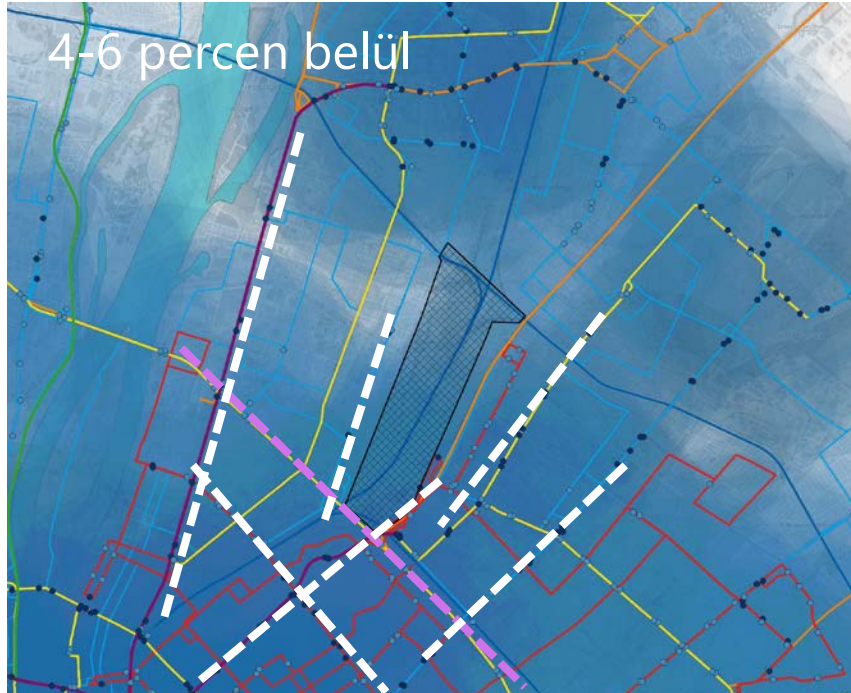
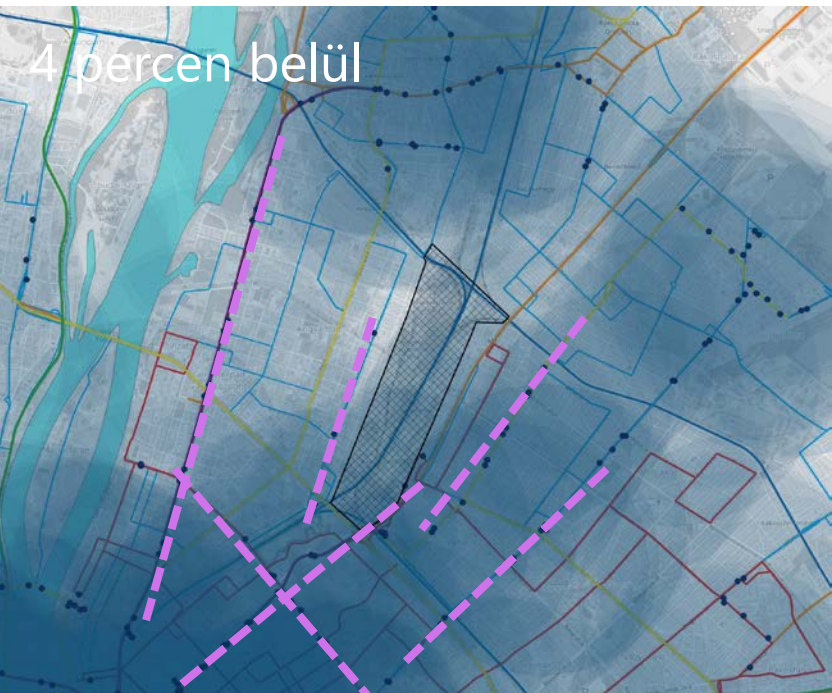
Budapesti megállók sűrűn kiosztva
(500 m-en belül)

Gyakori követési idejű tengelyek
alapvetően centrum-periféria
irányban

Harántirányban hiányzó tengelyek és
viszonylatok



Gyaloglás szerepe az utazási láncokban



Milyen szolgáltatási szint érhető el mekkora távon belül?

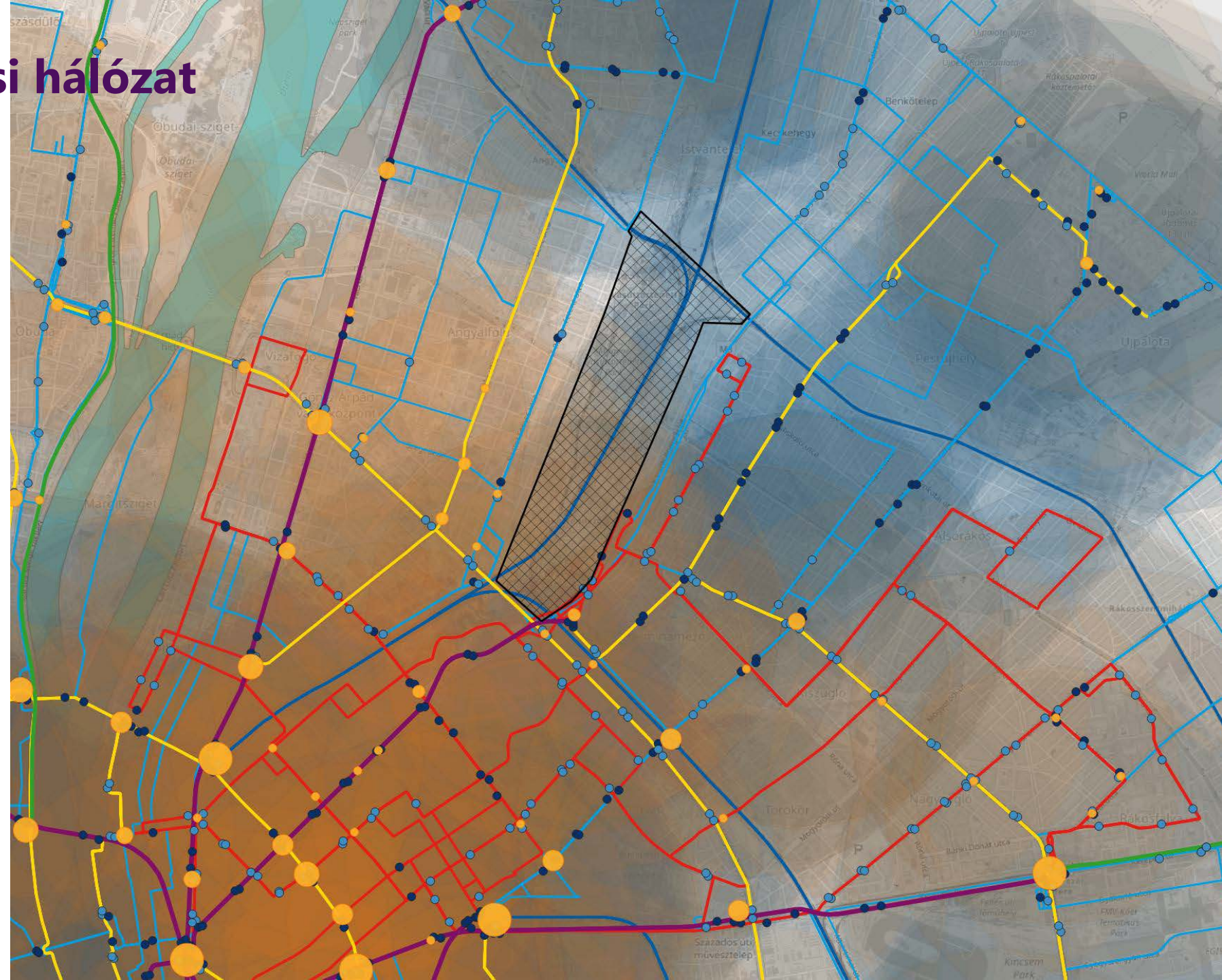
Ha a gyaloglás a fő közlekedési mód a területen belül, akkor gyors és sűrű közösségi közlekedést kell elérni 10-15 percen belül (1 km)

már az első beépítési tömb megvalósulásától!

Közösségi közlekedési hálózat

Átmeneti zóna szerep
(hálózat, frekvencia,
utasforgalom)

Fejlesztés sikere:
beépítés és
közlekedésfejlesztés
összehangolása a nem csak
a végállapotra, hanem a
folyamat során!



Közösségi közlekedési hálózat javítása

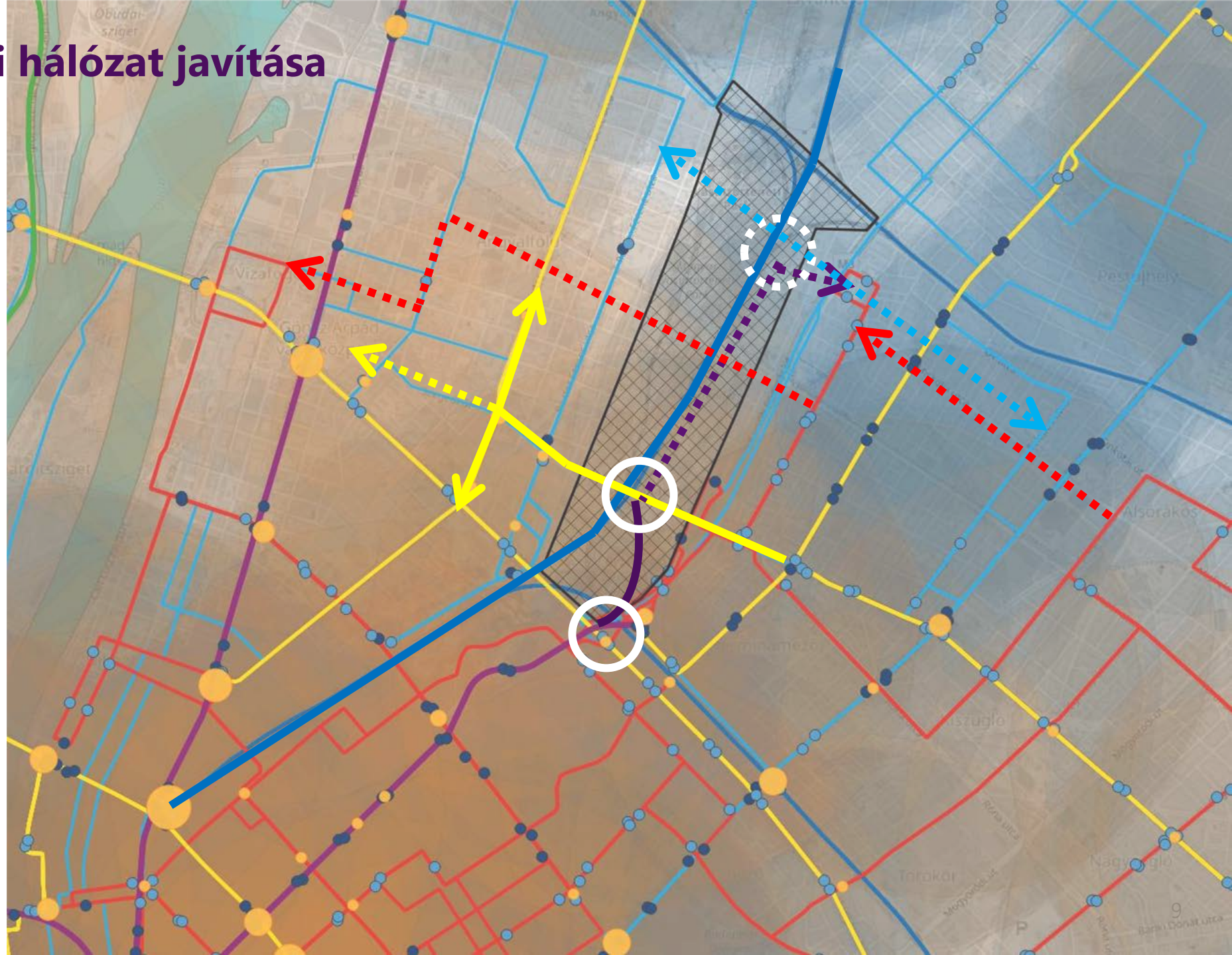
Sűrű követésű vasúti gerincvonal, kevés megállóval (gyors eljutás tengely irányban)

Sűrű követésű feltáró M1 meghosszabbítása (lassabb tengely irányú eljutás, de sűrűbb megállókiosztás)

Harántirányban kötőtpályás gyors kapcsolat a fő tengelyen, két további tengely

Intermodális csomópontok:

Meglévő megállók felfejlesztése új kapcsolatokkal, távlatban új csomópont az északi térségben



Gyalogos akadályok a városban

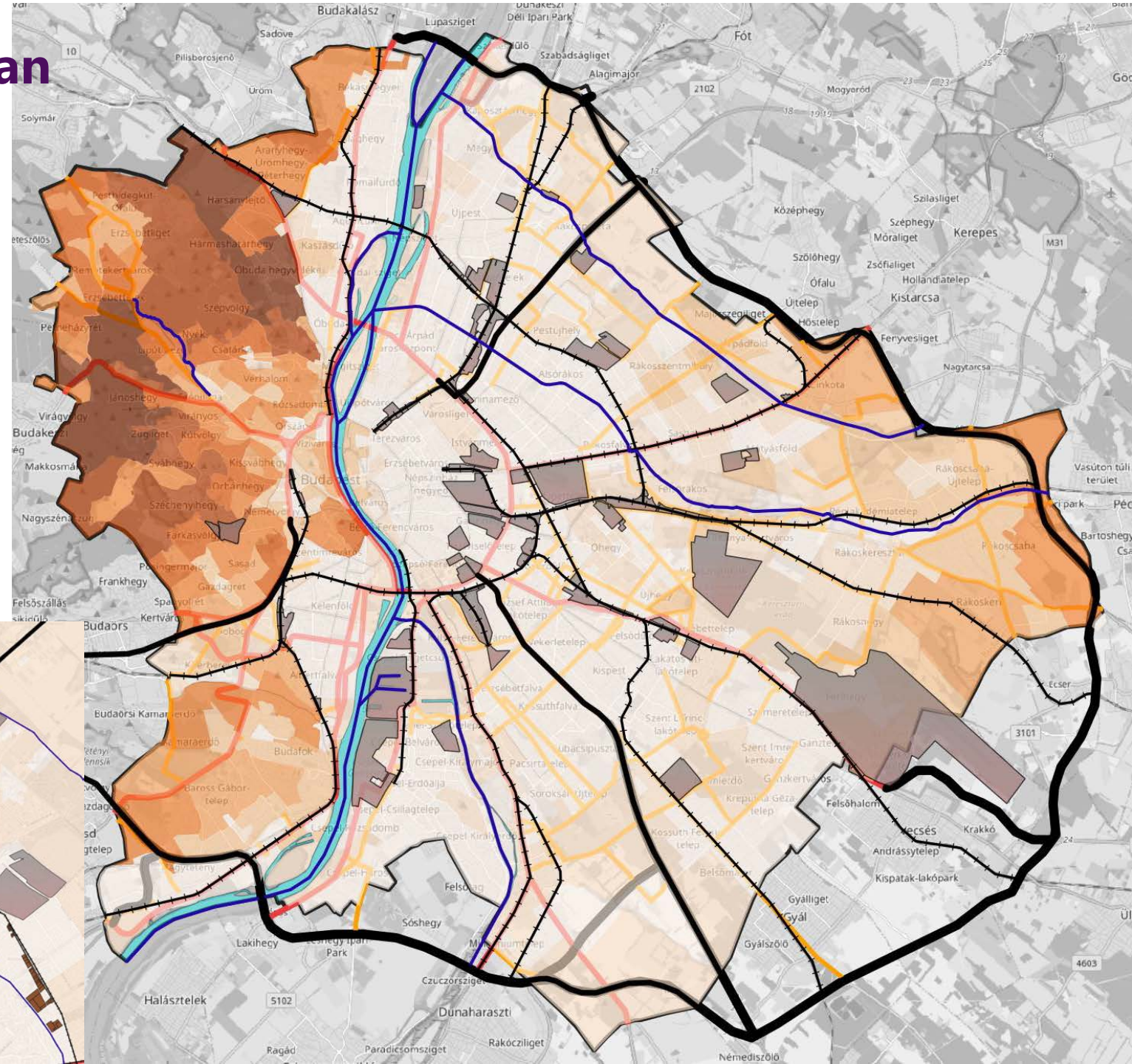
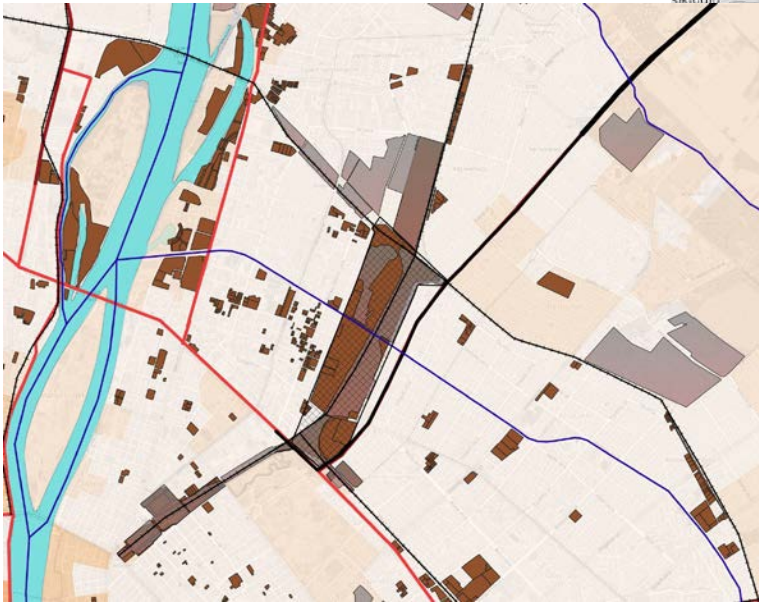
Akadálymentesség makro

Fizikai akadályok a városban:

- Domborzat
- **Infrastruktúra**
- **Zárvány területek**

Akadálymentesség mikro

beépítés típustól , szolgáltatás-
és laksűrűségtől függő normatív
szabályozás szükséges



Amikor a gyaloglásnak közvetlen gazdasági hatása van

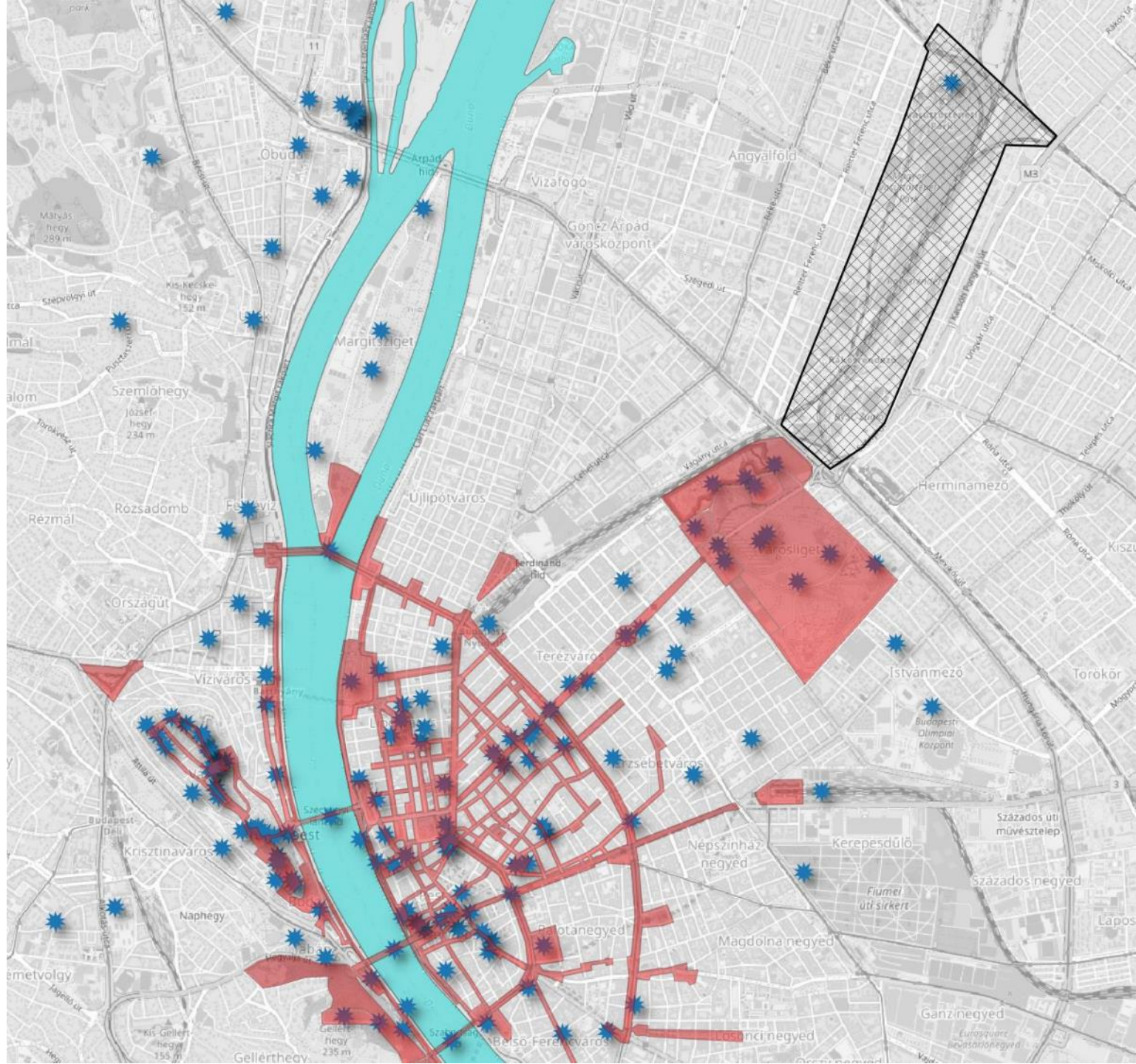
A „jó” turista gyalogol

Túlhasználat jellemzi Budapestet
(sok a turista, de kevés helyen
összpontosul)

Hálózati hiányok: meglévő attrakciók
felfűzése új útvonalakra
(közterületfejlesztési kérdés)

Új attrakciók létrehozása a városban
(városfejlesztési kérdés)

Rákosrendező mindkettőben szerepet
játszhat



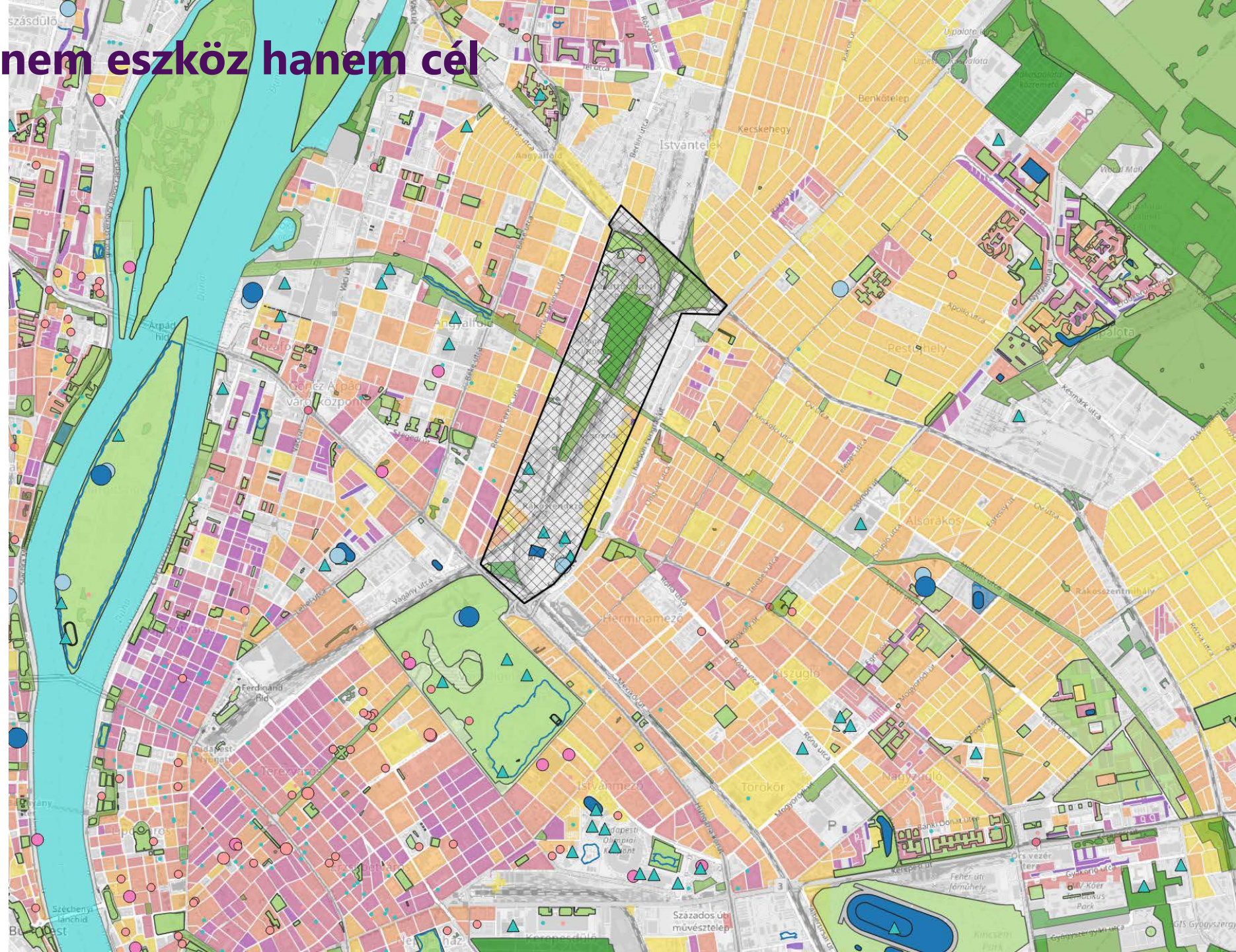
Amikor a gyaloglás nem eszköz hanem cél

Gyaloglás mint rekreáció

Fizikai és mentális jóllét –
zöld és gyalogos
hálózatok kapcsolata

Rákospatak kiemelt
szerepe

Mikroklíma
(árnyék, hősziget, ivóvíz)



Lokális központok, jó helyek kialakulása – Rákosrendező szerepe

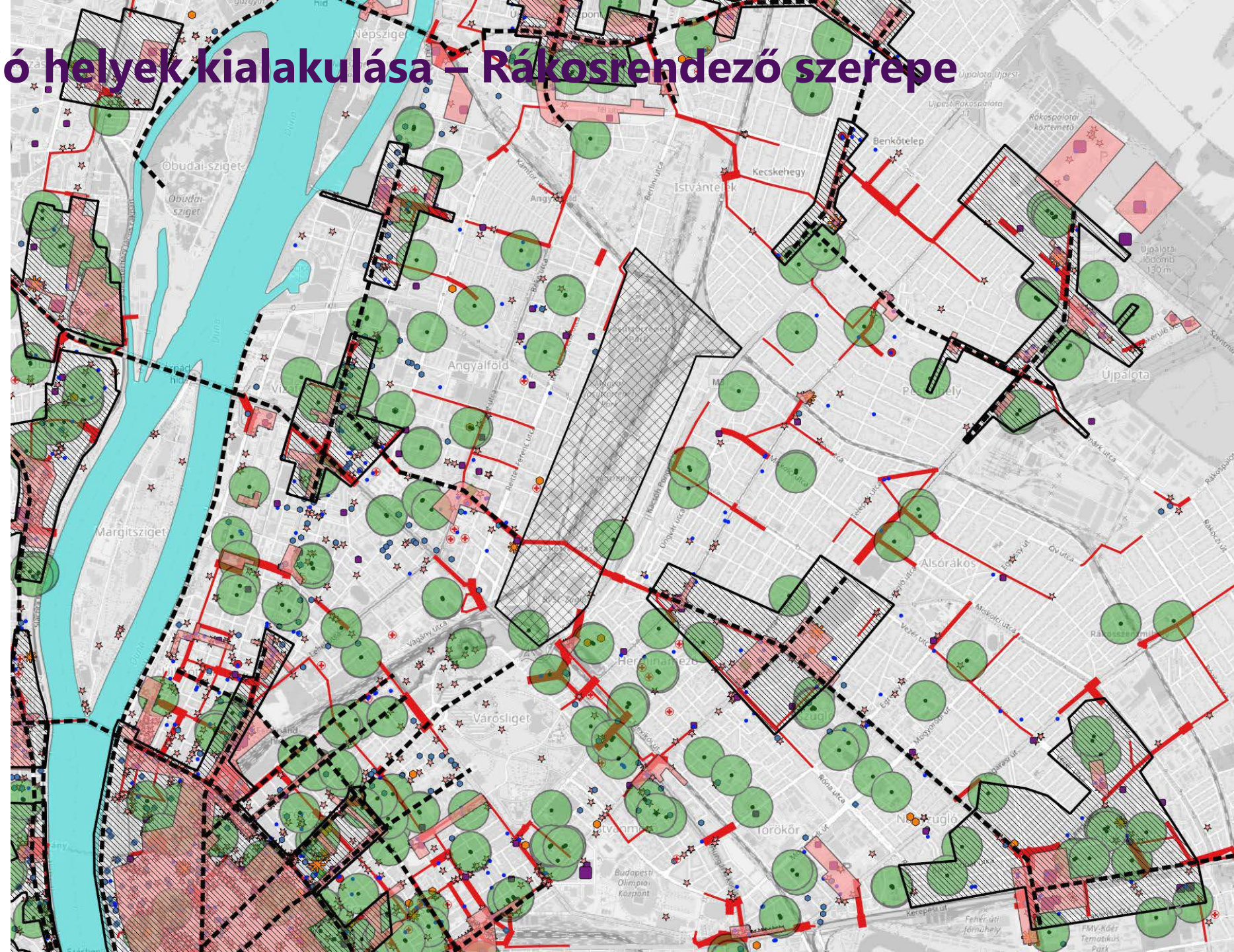
15 perces város

– alapvető szolgáltatások
gyalogos távon belül (1,5-2
km)

Ott gyalognak az
emberek, ahol van valami

Ütemes beépülés –
meglévő központokkal való
kapcsolat

Szolgáltatások
megtelepedése –
dinamikusan változik
(tervezés vs 3-5 éves távlat)



Köszönöm a figyelmet!