

Megrendelő

Készítette

VERESEGYHÁZ
ÖNKORMÁNYZATA

CREATE VALUE KFT.



CREATE VALUE
2011

Veresegyház közlekedési koncepciója – Javaslatértékelési munkarész

Cselekvési terv

2024. június

1381 Veresegyház közlekedési koncepció
Javaslattevési munkarész – Cselekvési terv

P-1381

Veresegyház közlekedési koncepciója
Javaslattevési munkarész – Cselekvési terv

UF-TAN-04-001

Készítették

Dobrocsi Tamás 13-3416	Ügyvezető igazgató
---------------------------	--------------------

Pusztai Ádám 01-16733	Műszaki igazgató
--------------------------	------------------

Gregorich Ákos	Tervezőmérnök
----------------	---------------

Kruppa Gergely	Tervezőmérnök
----------------	---------------

Dudás Péter Alex	Tervezőmérnök
------------------	---------------

Budapest, 2024.06.

TARTALOM

1.	Módszertani háttér	2
1.1	Prioritások meghatározása.....	2
1.2	Műszaki tartalom szerinti kategorizálás.....	3
1.2.1	Kisbeavatkozás (MT1).....	3
1.2.2	Típusterv alapján megvalósítható beavatkozás (MT2)	3
1.2.3	Terveztetést igénylő beavatkozás (MT3).....	3
1.2.4	Komplex, önálló koncepció alapján kidolgozandó beavatkozás (MT4)	3
1.3	Felülvizsgálat és monitoring.....	4
1.4	A megvalósítás koordinációja	5
1.5	Költségvetés	5
2.	Új forgalmi rend.....	6
2.1	Ütemezés.....	6
2.2	Prioritás	7
2.3	A bevezetés gyakorlata	7
3.	További beavatkozások	9
3.1	Pontszerű beavatkozások.....	9
3.1.1	Csomópontok	10
3.1.2	Gyalogátkelők.....	10
3.1.3	forgalomcsillapító elemek.....	10
3.3	Vonalas létesítmények.....	11
3.3.1	Közúti beavatkozások.....	11

3.3.2	Kerékpáros infrastruktúra beavatkozások.....	11
3.3.3	Gyalogos infrastruktúra beavatkozások.....	12
4.	Cselekvési terven kívüli beavatkozások.....	1
4.1	Komplex beavatkozások	1
4.2	Területi egységhez nem köthető beavatkozások	2
5.	Táblázatok kezelése	4
5.1.1	Típustervek munkalap	4
5.1.2	Táblakataszter munkalap	4
5.1.3	ÚFR összefoglaló munkalap.....	5
5.1.4	ÚFR beavatkozásokat tartalmazó munkalapok.....	5
5.1.5	Egyéb beavatkozásokat tartalmazó munkalapok.....	6
6.	Mellékletek.....	1

1. MÓDSZERTANI HÁTTÉR

A Közlekedési Koncepció elfogadását követően kezdődhet a tényleges munka, a koncepció bevezetése. A koncepció eredményterméke egy, az egész városra kiterjedő, összetett és robosztus beavatkozás-halmaz. Ennek okán az átállás bizonyosan nem lesz zökkenőmentes, nagy erőfeszítést igényel a város (és természetesen az itt élők) részéről. Ennek megkönnyítése érdekében készült el a cselekvési terv, ami a Közlekedési Koncepció melléklete. Ebben részletesen le vannak írva az egyes beavatkozások, a megvalósítás sorrendje, a prioritások, és a javasolt reális időtávok. A módszertani fejezetben azt mutatjuk be, hogy a cselekvési terv készítése során milyen szempontokat vettünk figyelembe. Általánosan az alábbiak a fő szempontok a sikeres átálláshoz:

- közlekedési lehetőségek biztosítása, mielőtt korlátozunk
- folyamatos tájékoztatás, transzparencia
- utánkövetés, monitoring, az eredmények kommunikálása
- visszajelzések beépítése
- pilotok, tapasztalatgyűjtés
- példamutatás, promotálás
- terv felülvizsgálata bizonyos rendszerességgel.

1.1 PRIORITÁSOK MEGHATÁROZÁSA

A projektek ütemezésénél alapvetően kétféle ütemezést vettünk figyelembe. Az egyik a mai forgalmi rend felülvizsgálata, aminek módosítása mielőbb szükséges, azaz ez rövidtávon megvalósítandó. Emellett a további beavatkozásokra (forgalom- és sebességcsillapítás, járdák, gyalogátkelők, kerékpárutak, nagyobb

volumenű beavatkozások) a cselekvési terv három időtávot határoz meg, ezeket első, második és harmadik prioritásként kezelve, az alábbiak szerint:

- 1. prioritás:** már folyamatban lévő, vagy a 2024/25-ben megvalósuló fejlesztések (ide sorolva a új forgalmi rend kialakítását is)
- 2. prioritás:** 2026/27-ben megvalósuló fejlesztések
- 3. prioritás:** távlati fejlesztések, amikhez egyelőre költségeket nem rendelünk. Ezek egy részének a megvalósíthatósága nem a városon múlik, mivel nagyberuházáshoz kapcsolódik, annak a függvénye.

A prioritások közlekedésszakmai-költségvetési szempontok alapján kerültek meghatározásra, úgymint:

- mennyire könnyen, gyorsan megépíthető, rövid a hiányzó szakasz
- minden városrészből legalább egy gyalogos-kerékpáros útvonal vezessen be a városközpontba
- iskolák, óvodák, játszóterek, egészségügyi intézmények elérhetősége
- minden városrész közel ugyanolyan mértékben fejlődjön
- van-e valamilyen előfeltétele a fejlesztésnek, kapcsolódik-e más projekthez
- mekkora mértékben a város kompetenciáján túl mutató beavatkozástól függ (pl. vasútépítés).

1.2 MŰSZAKI TARTALOM SZERINTI KATEGORIZÁLÁS

Az egyes beavatkozások műszaki tartalma, vagy más néven a bonyolultsága széles skálán mozog, ezeket a sztenderdizált szinteket az alábbiakban mutatjuk be, egyes beavatkozások e négy kategória valamelyikébe tartoznak bele, amit a táblázatokban is külön jelöltünk.

1.2.1 KISBEAVATKOZÁS (MT1)

Olyan fejlesztés, ami a koncepció térképi mellékleteiről leolvasható, az alapján egyértelműen megvalósítható (pl. hiányzó tábla, forgalomtechnikai tükör, járdaépítés stb.). Alapvetően az új forgalmi rend legtöbb eleme önmagában a koncepció tervlapjairól megvalósítható.

A Cselekvési tervhez nagyságrendi táblakataszter készült a szükséges KRESZ táblák típusáról és mennyiségéről.

A vonalas létesítmények építési munkáinak költségbecslése megtörtént.

1.2.2 TÍPUSTERV ALAPJÁN MEGVALÓSÍTHATÓ BEAVATKOZÁS (MT2)

Valamivel bonyolultabb beavatkozások, amik azért még tipizálhatók. Az új közlekedési rend nagy mennyiségben tartalmaz tipizálható beavatkozásokat, például forgalomcsillapító elemeket, átvezetéseket vagy éppen csomóponti kiemeléseket. Ezeket irányadó helyszínrajzzal és költségeivel együtt az **UF-TAN-04-701**-től az **UF-TAN-04-705**-ig terjedő tervlapok tartalmazzák, illetve az **UF-TAN-04-002** táblázat **Típustervek** munkalapja, ami bemutatja milyen elemekből és milyen hozzávetőleges költségekkel alakíthatók ki az egyes típusbeavatkozások.

A koncepcióterv hatálya eddig a típustervekig terjed. A tipizálható beavatkozásokra típustervek készültek, melyek segítségével egyértelműbben lehet költséget becsülni, illetve arcuatban egységes lehet a város a továbbiakban is. Ilyen típustervek például gyalogos átvezetésre, T30 övezet kiemelt belépési pontjára, sebességcsillapító szűkítésre stb.

A további beavatkozás típusok már önálló projekteket generálnak.

1.2.3 TERVEZTETÉST IGÉNYLŐ BEAVATKOZÁS (MT3)

Egyedileg tervezendő, de önmagában nem komplex feladat. Ide tartoznak az országos közúthálózatot érintő beavatkozások is, amikhez minden esetben szükséges a Magyar Közút Nzt. hozzájárulása is. Tipikusan ilyen feladatok gyalogátkelők kijelölése, csomópontok átépítése.

A költségvetés ezek terveztetését nem tartalmazza.

1.2.4 KOMPLEX, ÖNÁLLÓ KONCEPCIÓ ALAPJÁN KIDOLGOZANDÓ BEAVATKOZÁS (MT4)

olyan feladatok, amik összetettségük révén jelen koncepció csak a feladat jellegét határozza meg, a tervezést koncepcióalkotás, döntéselőkészítés kell, hogy megelőzze. Ilyenek pl. a helyi autóbusz-hálózat felülvizsgálata, vagy a parkolási rendelet elkészítése, de a Mogyoródi utca átalakítása a Mézesvölgyi iskola környezetében, vagy a Budapesti út tulajdonosának „cseréje” is.

Ezek a tételek nem szerepelnek a költségvetésben, a Cselekvési terv önálló fejezetben mutatja be ezeket tájékoztató jelleggel a 4. fejezet mutatja be.

1.3 FELÜLVIZSGÁLAT ÉS MONITORING

A koncepció nem ér véget annak elfogadásakor, a különféle belső-külső tényezők a koncepció környezetét folyamatosan alakítják. A koncepció élettartama alatt fontos annak rendszeres időközönkénti felülvizsgálata is, hogy reagálni lehessen a valóságban elért eredményekre, illetve felszínre került hiányosságokra. Feladat továbbá meghatározni ezek okait és levonni a megfelelő következtetéseket, ezen tapasztalatok alapján pedig meghatározni a következő időtáv reálisan elérhető céljait. Javasolt felülvizsgálat két évente, a Cselekvési tervben meghatározott prioritási időtávokat lekövetve.

A koncepció sikeressége szempontjából fontos a folyamatos önellenőrzés, illetve néhány olyan objektív és szubjektív indikátor meghatározása, amely rendszeresen ellenőrizhető.

Mindezek alkalmasak arra, hogy objektív, mérhető módon is látni lehessen, a tervezett úton halad a koncepció megvalósítása, vagy valamilyen okból az elakadt. Ezek egyfelől alkalmasak arra, hogy a felülvizsgálat során a konzekvenciát levonva javítsunk a koncepciót, másfelől pedig az itt élők számára kommunikálni is lehet a sikereket, tapasztalatokat, ezzel még inkább bevonva a lakosságot a munkába.

Indikátortípusból megkülönböztethetünk ún. output indikátorokat, eredményindikátorokat, illetve hatásindikátorokat.

Egy lehetséges monitoring jegyzőkönyvet mutat be az **UF-TAN-04-801** melléklet.

Output indikátorok

Az output indikátorok egyszerűen megállapítható, számértékileg értelmezhető beavatkozásokat fejeznek ki. Ilyenek például az újonnan megépített járdák/kerékpárutak/utak hossza, vagy a

létesült gyalogátkelőhelyek száma. A projekt sajátosságait figyelembe véve az ajánlott output indikátorok:

- épített járda [m/év]
- létesített gyalogátkelőhely/gyalogos átvezetés [db]
- épített önálló kerékpáros infrastruktúra [m/év]
- összes létesített kerékpáros infrastruktúra [m/év]
- szilárd burkolattal ellátott utak [km/év]
- épített utak [km/év]

Eredményindikátorok

A beavatkozások mobilitási hatásait összegzik az eredményindikátorok. Ilyen típusú indikátor főként a modal split változása, azaz, hogy az utazások milyen arányban történnek egyik vagy másik eszközzel (pl.: közösségi közlekedéssel, kerékpárral, autóval), az érintetteknek felmerülő költségek összege vagy az utazási idők változása. Ajánlott eredményindikátorok:

- Gépjárművel szállított (közlekedő) diákok aránya (%)
- Gyalog/kerékpárral megtett utak aránya (%)
- Parkolási feszültségek
- Önkormányzat adóbevétele

Hatásindikátorok

A hatásindikátorok a fejlesztések társadalmi hatásait vizsgálják. Általában az érintett lakosok életminőségével, érzékelt javulásával/romlásával, annak okaival foglalkozik, de mérheti a légminőséget, a motorizációs fokot (db gépjármű/1000 lakos) stb. Célszerű eszköze a kérdőíves kikérdezés. A kérdőívben az adott projektév/projektszakasz megvalósult fejlesztéseinek hatását lehet mérni, ezért előzetes javaslat annak tartalmára nem adható.

1.4 A MEGVALÓSÍTÁS KOORDINÁCIÓJA

ami akkor tud a leghatékonyabban megvalósulni, ha a stratégia utóéletét deklarálta egy személy vagy egy szervezet menedzseli, melyet célszerűen Veresegyház Önkormányzata jelöl ki. Ez azért fontos, hogy az itt leírt projekteknek később is legyen gazdája, aki felelős azért, hogy a koncepció idővel valósággá váljon. Az ő feladata:

- a projektek illesztése város költségvetésébe
- a projektekkel kapcsolatos közbeszerzések, pénzügyi elszámolások megvalósítása
- a projektekre felhasználható pályázatok és egyéb források azonosítása, ehhez kapcsolódóan a projektek ütemezése, figyelembe véve a legmagasabb prioritású projekteket
- összegezi, rendszerezi az indikátorok aktuális eredményeit, gondozza az ebből készült adatbázist
- folyamatos, kétirányú kommunikációt folytat a szereplőkkel
- rendszeres időközönként gondoskodik a koncepció felülvizsgálatáról.

1.5 KÖLTSÉGVETÉS

Az árak 2024-es árszinten érvényesek. Az árak a bontást, törmelék elszállítását, kivitelezés költségeit és alapanyagot is tartalmaznak. Az árak nettóban értendők, az ÁFA-t nem tartalmazzák.

A meghatározott árak becsült árak. A komplex tervezést igénylő beavatkozások árai jelentősen eltérhetnek a becsléstől.

A 3. időtávra, a távlati fejlesztésekre a bizonytalanság magas foka miatt költségbecslést nem készítettünk, ez a koncepció időszakos felülvizsgálatával történik majd meg fokozatosan.

A koncepció a 1. táblázat szerinti költségekkel és előirányzott műszaki tartalommal számol:

1. táblázat: a beavatkozás-típusok költségvonzatai

Beavatkozás jellege	Rövid műszaki tartalom	Egységár	Mennyiség
Útépítés	5 méteres szélesség, szegély, útalap, aszfalt burkolat	130000	Ft/fm
Burkolatfelújítás	Aszfalt burkolat	100000	Ft/fm
Terelővonal felmarása	-	5000	Ft/fm
Járda	1,5 méteres szélesség, térkő burkolat	30000	Ft/fm
Önálló kerékpárút	2,55 méteres szélesség, aszfalt/térfő burkolat	51000	Ft/fm
Gyalog- és kerékpárút	3-4,25 méteres szélesség, aszfalt/térfő burkolat	60000	Ft/fm
KRESZ tábla	83/2004. (VI. 4.) GKM rendelet szerinti kialakítással	32000	Ft/db
Oszlop	83/2004. (VI. 4.) GKM rendelet szerinti kialakítással	38000	Ft/db
Burkolati jel	Sárga vagy fehér, 12 cm szélességben, tartós kivitel	7000	Ft/m2
Kerékpártámasz	P, U vagy A geometriájú támasz	50000	Ft/db

2. ÚJ FORGALMI REND

2.1 ÜTEMEZÉS

Az új forgalmi rendet lehet lépcsőzetesen bevezetni, de csak teljes városrészenként bontható, egyes városrészek több részre nem bonthatók, mert ezek egységet alkotnak. Bonthatósága az **ÚFR összefoglaló** sorai szerint lehetséges. A javasolt sorrend:

1. Mézesvölgy, Belváros, Laposok, Ivacsok
2. Csonkás, Táborhely, Tópart
3. Ligetek, Ligetek 2, Revetek, Vicziántelep
4. Hegyek, Harmatok, Széchenyidomb, Öreghegy

Az új forgalmi rendhez kapcsolódó beavatkozásokat az **UF-TAN-04-002** táblázat alábbi munkalapjai tartalmazzák:

- Pontszerű beavatkozások: **ÚFR pontszerű (UF-TAN-04-104)**
- Közúti beavatkozások: **ÚFR közút (UF-TAN-04-105)**
- Kerékpárforgalmi beavatkozások: **ÚFR kerékpár (UF-TAN-04-106)**

A forgalmi rend bevezetésének ütemeit térképes formában is ábráztuk. Ezeken a térképeken csak azok a beavatkozások láthatók, amik az Új Forgalmi Rend kialakításához szükségesek. A tervlapi hivatkozások:

Pontszerű beavatkozások

- **UF-TAN-04-201** Új Forgalmi pontszerű beavatkozások I. - Mézesvölgy, Belváros, Laposok, Ivacsok
- **UF-TAN-04-202** Új Forgalmi Rend pontszerű beavatkozások II. - Csonkás, Táborhely, Tópart
- **UF-TAN-04-203** Új Forgalmi Rend pontszerű beavatkozások III. - Ligetek, Ligetek 2, Revetek, Vicziántelep
- **UF-TAN-04-204** Új Forgalmi Rend pontszerű beavatkozások IV. - Hegyek, Harmatok, Széchenyidomb, Öreghegy

Közúti és kerékpáros beavatkozások

- **UF-TAN-04-201** Új Forgalmi Rend közúti és kerékpáros beavatkozások I. - Mézesvölgy, Belváros, Laposok, Ivacsok
- **UF-TAN-04-202** Új Forgalmi Rend közúti és kerékpáros beavatkozások II. - Csonkás, Táborhely, Tópart
- **UF-TAN-04-203** Új Forgalmi Rend közúti és kerékpáros beavatkozások III. - Ligetek, Ligetek 2, Revetek, Vicziántelep
- **UF-TAN-04-204** Új Forgalmi Rend közúti és kerékpáros beavatkozások IV. - Hegyek, Harmatok, Széchenyidomb, Öreghegy

Az egyes ütemekhez és prioritásokhoz kapcsolódó költségeket a 2. táblázat foglalja össze.

2. táblázat: az Új Forgalmi Rend bevezetésének költségei ütemenként, prioritásonként

Összesen	1. prioritás	2. prioritás	3. prioritás	Összesen
1	83 164 268 Ft	16 239 172 Ft	4 604 400 Ft	104 007 840 Ft
2	61 616 364 Ft	49 591 280 Ft	13 154 000 Ft	124 361 644 Ft
3	127 478 488 Ft	43 378 840 Ft	3 285 952 Ft	174 143 280 Ft
4	121 825 460 Ft	46 566 160 Ft	2 270 000 Ft	170 661 620 Ft
Összesen	394 084 580 Ft	155 775 452 Ft	23 314 352 Ft	573 174 384 Ft

2.2 PRIORITÁS

Azok a típusbeavatkozások, melyek a város új forgalmi rendjének kialakításához elengedhetetlenek, területi egységekként az **UF-TAN-04-002** táblázat **ÚFR összefoglaló** munkalapján láthatók beavatkozástípusokkal és azok áraival együtt. (Ezek minden vonatkozó táblázatban is benne vannak tételenként, külön oszlopban.) Azok a beavatkozások, amelyek a forgalmi rend kialakításához elengedhetetlenek, a következők:

- Temp30 belépési-kilépési pontok
- 3,5t zónák be- és kilépő pontjai
- egyirányúsítások
- forgalomtechnikával kialakítható kerékpáros infrastruktúra (kerékpársávok, nyomok, szembekerékpározható egyirányú utcák)
- terelővonal felmarása
- parkolási tiltások bevezetése
- útzár

- elsőbbséget szabályozó táblák felülvizsgálata (T30 övezeten belül nincs, viszont annak minden kihajtó csomópontjában van)

Vannak olyan típusbeavatkozások, melyek egyenként lettek elbírálva, hogy az új forgalmi rend kialakításához szükségesek-e. Amelyik konkrét elem szükséges az új forgalmi rend kialakításához, az szerepel az **ÚFR összefoglaló** táblázatban, mint költségtényező, a további táblázatokban pedig a prioritása 1-es. A nem 1-es prioritással (tehát 2 vagy 3) ellátott elemek a későbbiekben is megépíthetők, ezzel a kialakított forgalmi rend egysége nem bomlik meg. Ezen utóbbi beavatkozástípusok tehát:

- csomópont kiemelése
- kiemelt T30 belépési pont
- szűkítés T30 övezetben
- tervezett átvezetés
- tervezett sebességcsillapító szűkítés kiszolgálóúton

Általánosságban, az egyes prioritást kell mind a 4 ütemen végig vinni, majd ezt követően a kisebb prioritású beavatkozásokat már kevésbé kötötten kell kezelni, ezek már egymástól függetlenül is megvalósíthatók.

2.3 A BEVEZETÉS GYAKORLATA

Az új forgalmi rend bevezetése egy-egy logikai egységben egyszerre történik, az átmenetnek minél rövidebbnek kell lennie. A forgalmi rend bevezetésének sorrendje:

1. Táblák kihelyezése lefóliázva, majd, ha mindegyik kint van, a fólia eltávolítása, ezzel párhuzamosan a meglévő táblák (sebességkorlátozás, elsőbbségadás) leszerelése. A kihelyezendő táblázások:

- Tempo30 be- és kilépő pontjai, elsőbbségadás kötelező táblák
 - 3,5t zónák be- és kilépő pontjai
 - vonali sebességcsillapítás táblái a becsatlakozó utcák sarkán
 - megállni tilos táblák kihelyezése
 - egyirányúsításhoz kapcsolódó táblázás (behajtani tilos, egyirányú utca, kötelező haladási irány)
2. Burkolati jelek kialakítása, az alábbiak szerint
- terelővonal felmarása
 - (nyitott) kerékpársáv kijelölése
 - kerékpáros nyom felfestése
3. Forgalomcsillapító elemek telepítése, a tapasztalatok gyűjtése, hogy mennyire hatásosak.

Városrészenként és ütemenként is összegezve lettek a szükséges beavatkozások.

3. TOVÁBBI BEAVATKOZÁSOK

A fejezet azokat a beavatkozásokat mutatja be, ami nem kötődik szorosan az Új Forgalmi Rendhez, azonban a városi közlekedés hozzáférhetőségét, hatékonyságát és nem utolsó sorban biztonságát növeli. A 3. táblázattáblázat mutatja be, hogy az egyes időtávokon milyen költségek mellett lennének ezek megvalósíthatók.

3. táblázat: a további beavatkozások költségvonzatai

Városrészek	2024/25	2026/27	Távlat	Összesen
Alvég	18 030 000 Ft	24 514 600 Ft	53 900 000 Ft	96 444 600 Ft
Csonkás	32 290 000 Ft	23 210 000 Ft	35 550 000 Ft	91 050 000 Ft
Fővég	19 670 000 Ft	50 000 Ft	65 900 000 Ft	85 620 000 Ft
Harmatok	165 963 600 Ft	1 007 837 100 Ft	282 453 000 Ft	1 456 253 700 Ft
Hegyek	96 790 000 Ft	85 200 000 Ft	8 370 000 Ft	190 360 000 Ft
Ivacsok	32 710 000 Ft	3 080 000 Ft	- Ft	35 790 000 Ft
Laposok	32 230 000 Ft	18 050 000 Ft	4 350 000 Ft	54 630 000 Ft
Ligetek	47 430 000 Ft	119 340 000 Ft	108 750 000 Ft	275 520 000 Ft
Ligetek 2	100 000 Ft	25 086 250 Ft	33 280 000 Ft	58 466 250 Ft
Mézesvölgy	28 544 100 Ft	6 000 000 Ft	18 700 000 Ft	53 244 100 Ft
Öreghegy	47 090 000 Ft	43 160 000 Ft	- Ft	90 250 000 Ft
Revetek	76 000 000 Ft	122 253 000 Ft	132 214 000 Ft	330 467 000 Ft
Széchenyidomb	54 264 600 Ft	60 750 000 Ft	6 690 000 Ft	121 704 600 Ft
Táborhely	10 100 000 Ft	65 034 600 Ft	- Ft	75 134 600 Ft
Tópart	18 530 000 Ft	32 843 000 Ft	85 060 000 Ft	136 433 000 Ft
Vicziántelep	20 620 000 Ft	- Ft	- Ft	20 620 000 Ft
Főúthálózat	607 440 300 Ft	1 176 544 550 Ft	950 563 000 Ft	2 734 547 850 Ft
Egyéb	24 960 000 Ft	81 480 000 Ft	- Ft	106 440 000 Ft
Összesen	1 332 762 600 Ft	2 894 433 100 Ft	785 780 000 Ft	6 012 975 700 Ft

3.1 PONTSZERŰ BEAVATKOZÁSOK

Pontszerű beavatkozásnak nevezzük azokat a beavatkozásokat, melyeknek egy pontban koncentrálnak, hosszúsággal nem rendelkeznek, például gyalogátkelőhelyek, csomóponti átépítések stb.

Az **Új Forgalmi Renden kívüli** pontszerű beavatkozásokat az alábbi mellékletek tartalmazzák táblázatosan:

- **UF-TAN-04-107 További pontszerű beavatkozások**
- **UF-TAN-04-002 Cselekvési terv táblázatai - Pontszerű munkalap**

A táblázat a javasolt időtávjának meghatározásával és költségével együtt szerepel.

Térképes formában az alábbi tervlapok mutatják be a beavatkozásokat:

- **UF-TAN-04-301 További pontszerű beavatkozások I.**
- **UF-TAN-04-302 További pontszerű beavatkozások II.**
- **UF-TAN-04-303 További pontszerű beavatkozások III.**
- **UF-TAN-04-304 További pontszerű beavatkozások IV.**

Külön fejezetben tárgyaljuk az átépítendő csomópontok és a tervezett gyalogátkelőhelyek helyzetét.

A 4. táblázat tartalmazza az ide tartozó beavatkozások becsült költségeit.

4. táblázat: A pontszerű beavatkozások költségbecslése időtávonként
(2024-es árszint, nettó)

Városrészek	2024/25	2026/27	Távlat	Összesen
Alvég	2 400 000 Ft	364 600 Ft	2 000 000 Ft	4 764 600 Ft
Csonkás	2 350 000 Ft	1 250 000 Ft	- Ft	3 600 000 Ft
Egyéb	50 000 Ft	50 000 Ft	100 000 Ft	200 000 Ft
Főúthálózat	134 733 600 Ft	1 004 117 100 Ft	251 823 000 Ft	1 390 673 700 Ft
Fővég	6 100 000 Ft	- Ft	- Ft	6 100 000 Ft
Harmatok	4 000 000 Ft	2 000 000 Ft	- Ft	6 000 000 Ft
Hegyek	8 050 000 Ft	2 000 000 Ft	- Ft	10 050 000 Ft
Ivacsok	4 200 000 Ft	- Ft	- Ft	4 200 000 Ft
Laposok	100 000 Ft	876 250 Ft	- Ft	976 250 Ft
Ligetek	2 894 100 Ft	6 000 000 Ft	- Ft	8 894 100 Ft
Mézesvölgy	2 150 000 Ft	2 000 000 Ft	- Ft	4 150 000 Ft
Öreghegy	2 050 000 Ft	- Ft	- Ft	2 050 000 Ft
Revetek	414 600 Ft	- Ft	- Ft	414 600 Ft
Széchenyidomb	10 100 000 Ft	2 364 600 Ft	- Ft	12 464 600 Ft
Táborhely	2 000 000 Ft	2 000 000 Ft	- Ft	4 000 000 Ft
Tópart	8 500 000 Ft	- Ft	- Ft	8 500 000 Ft
Összesen	190 092 300 Ft	023 022 550 Ft	253 923 000 Ft	1 467 037 850 Ft

3.1.1 CSOMÓPONTOK

A csomópontok átépítése komplexitása okán egyedi tervezést igénylő feladat, legyen szó csomópontátépítésről, vagy csomóponti korrekcióról. A **Pontszerű** munkalapon a teljesség kedvéért egy durva becsléssel élve ugyan, de azért megtaláljuk ezek költségeit, időtávokba sorolását.

3.1.2 GYALOGÁTKELŐK

A gyalogátkelőhelyek tervezése önállóan értelmezendő tervezési feladat, de durva költségbecslés, és időtávba sorolás hasonlóan a csomóponti komplex tervezéshez, itt is megvan. Elsődleges prioritásként kezelt beavatkozások:

- a már tervezés alatti szakaszok (P-1405 és P-1408 projektek keretén belül tervezettek)
- Fő utcán az iskola mögötti pékséghez
- T30 övezeteken belül a forgalomvonzó pontokhoz vezető átvezetések

3.1.3 FORGALOMCSILLAPÍTÓ ELEMEEK

A Cselekvési terv teljeskörűen tartalmazza a tervezett forgalomcsillapító elemeket, de javasolt teszt jelleggel egy választott városrészben megvalósítani először a beavatkozást és értékelni az eredményét, majd kiterjeszteni a város egészére a Cselekvési terv szerint.

3.3 VONALAS LÉTESÍTMÉNYEK

Ez a fejezet a hosszúsággal rendelkező infrastrukturális beavatkozásokat tartalmazza közlekedési módonként.

3.3.1 KÖZÚTI BEAVATKOZÁSOK

Az **Új Forgalmi Renden kívüli** vonalas, közúti beavatkozásokat az alábbi mellékletek tartalmazzák táblázatosan:

- **UF-TAN-04-108 További közúti beavatkozások**
- **UF-TAN-04-002 Cselekvési terv táblázatai - Közút** munkalap

Térképes formában az alábbi tervlapok mutatják be a beavatkozásokat:

- **UF-TAN-04-401 További közúti beavatkozások I.**
- **UF-TAN-04-402 További közúti beavatkozások II.**
- **UF-TAN-04-403 További közúti beavatkozások III.**
- **UF-TAN-04-404 További közúti beavatkozások IV.**

A beavatkozások között van új út építése, meglévő út szilárd burkolattal való ellátása és burkolat cseréje is. A 5. táblázat tartalmazza az ide tartozó beavatkozások becsült költségeit.

5. táblázat: A közúti beavatkozások költségbecslése időtávonként (2024-es árszint, nettó)

Sorcímke	2024/25	2026/27	Távlat	Összesen
Alvég	- Ft	- Ft	- Ft	- Ft
Csonkás	- Ft	- Ft	- Ft	- Ft
Fővég	- Ft	- Ft	65 800 000 Ft	65 800 000 Ft
Harmatok	- Ft	- Ft	- Ft	- Ft

Hegyek	- Ft	- Ft	- Ft	- Ft
Ivacsok	- Ft	- Ft	- Ft	- Ft
Laposok	- Ft	- Ft	- Ft	- Ft
Ligetek	- Ft	- Ft	- Ft	- Ft
Ligetek 2	- Ft	- Ft	27 040 000 Ft	27 040 000 Ft
Mézesvölgy	- Ft	- Ft	18 700 000 Ft	18 700 000 Ft
Öreghegy	- Ft	- Ft	- Ft	- Ft
Revetek	- Ft	- Ft	30 160 000 Ft	30 160 000 Ft
Széchenyidomb	- Ft	- Ft	- Ft	- Ft
Táborhely	- Ft	- Ft	- Ft	- Ft
Tópart	- Ft	- Ft	62 620 000 Ft	62 620 000 Ft
Vicziántelep	- Ft	- Ft	- Ft	- Ft
Főúthálózat	- Ft	- Ft	66 100 000 Ft	66 100 000 Ft
Egyéb	- Ft	- Ft	- Ft	- Ft
Összesen	- Ft	- Ft	270 420 000 Ft	270 420 000 Ft

3.3.2 KERÉKPÁROS INFRASTRUKTÚRA BEAVATKOZÁSOK

Az **Új Forgalmi Renden kívüli** vonalas, közúti beavatkozásokat az alábbi mellékletek tartalmazzák táblázatosan:

- **UF-TAN-04-109 További kerékpáros beavatkozások**
- **UF-TAN-04-002 Cselekvési terv táblázatai - Kerékpár** munkalap

Térképes formában az alábbi tervlapok mutatják be a beavatkozásokat:

- **UF-TAN-04-501 További kerékpáros beavatkozások I.**
- **UF-TAN-04-502 További kerékpáros beavatkozások II.**
- **UF-TAN-04-503 További kerékpáros beavatkozások III.**
- **UF-TAN-04-504 További kerékpáros beavatkozások IV.**

A 6. táblázat tartalmazza az ide tartozó beavatkozások becsült költségeit.

6. táblázat: A kerékpáros beavatkozások költségbecslése időtávonként
(2024-es árszint, nettó)

Sorcímkék	2024/25	2026/27	Távlat	Összesen
Alvég	5 520 000 Ft	- Ft	23 280 000 Ft	28 800 000 Ft
Csonkás	- Ft	- Ft	- Ft	- Ft
Fővég	- Ft	- Ft	- Ft	- Ft
Harmatok	- Ft	- Ft	- Ft	- Ft
Hegyek	- Ft	63 780 000 Ft	- Ft	63 780 000 Ft
Ivacsok	- Ft	- Ft	- Ft	- Ft
Laposok	3 960 000 Ft	- Ft	- Ft	3 960 000 Ft
Ligetek	31 860 000 Ft	22 500 000 Ft	35 940 000 Ft	90 300 000 Ft
Ligetek 2	- Ft	- Ft	- Ft	- Ft
Mézesvölgy	- Ft	- Ft	- Ft	- Ft
Öreghegy	29 100 000 Ft	- Ft	- Ft	29 100 000 Ft
Revetek	- Ft	36 873 000 Ft	71 454 000 Ft	108 327 000 Ft
Széchenyidomb	- Ft	3 360 000 Ft	- Ft	3 360 000 Ft
Táborhely	- Ft	- Ft	- Ft	- Ft
Tópart	- Ft	16 473 000 Ft	8 880 000 Ft	25 353 000 Ft
Vicziántelep	- Ft	- Ft	- Ft	- Ft
Főúthálózat	309 738 000 Ft	153 522 000 Ft	379 740 000 Ft	843 000 000 Ft
Egyéb	- Ft	81 480 000 Ft	- Ft	81 480 000 Ft
Összesen	70 440 000 Ft	142 986 000 Ft	139 554 000 Ft	352 980 000 Ft

Kerékpáros infrastruktúra prioritásból is a legfontosabbakként megállapíthatóak a következő szakaszok:

- azok a szakaszok, ahol az új forgalmi rend részeként alakítandó ki a kerékpáros infrastruktúra **UF-TAN-04-002 Cselekvési terv táblázatai – ÚFR Kerékpár** munkalap
- azok az átvezetések, ami meglévő gyalogátkelőhely mellől hiányoznak, és kerékpáros infrastruktúrát kötnek össze
- már folyamatban lévő, SKS-18/65 tervszámú „Veresegyház, Andrassy úti kerékpárút építésének, Mogoródi utcai gyalog- és kerékpárút szélesítésének terve”
- Patak utca és Kisrét utca menti gyalog- és kerékpárút építése

3.3.3 GYALOGOS INFRASTRUKTÚRA BEAVATKOZÁSOK

Az **Új Forgalmi Renden kívüli** vonalas, közúti beavatkozásokat az alábbi mellékletek tartalmazzák táblázatosan:

- **UF-TAN-04-110 Járdaépítések**
- **UF-TAN-04-002 Cselekvési terv táblázatai - Gyalogos** munkalap

Térképes formában az alábbi tervlapok mutatják be a beavatkozásokat:

- **UF-TAN-04-601 További kerékpáros beavatkozások I.**
- **UF-TAN-04-602 További kerékpáros beavatkozások II.**
- **UF-TAN-04-603 További kerékpáros beavatkozások III.**
- **UF-TAN-04-604 További kerékpáros beavatkozások IV.**

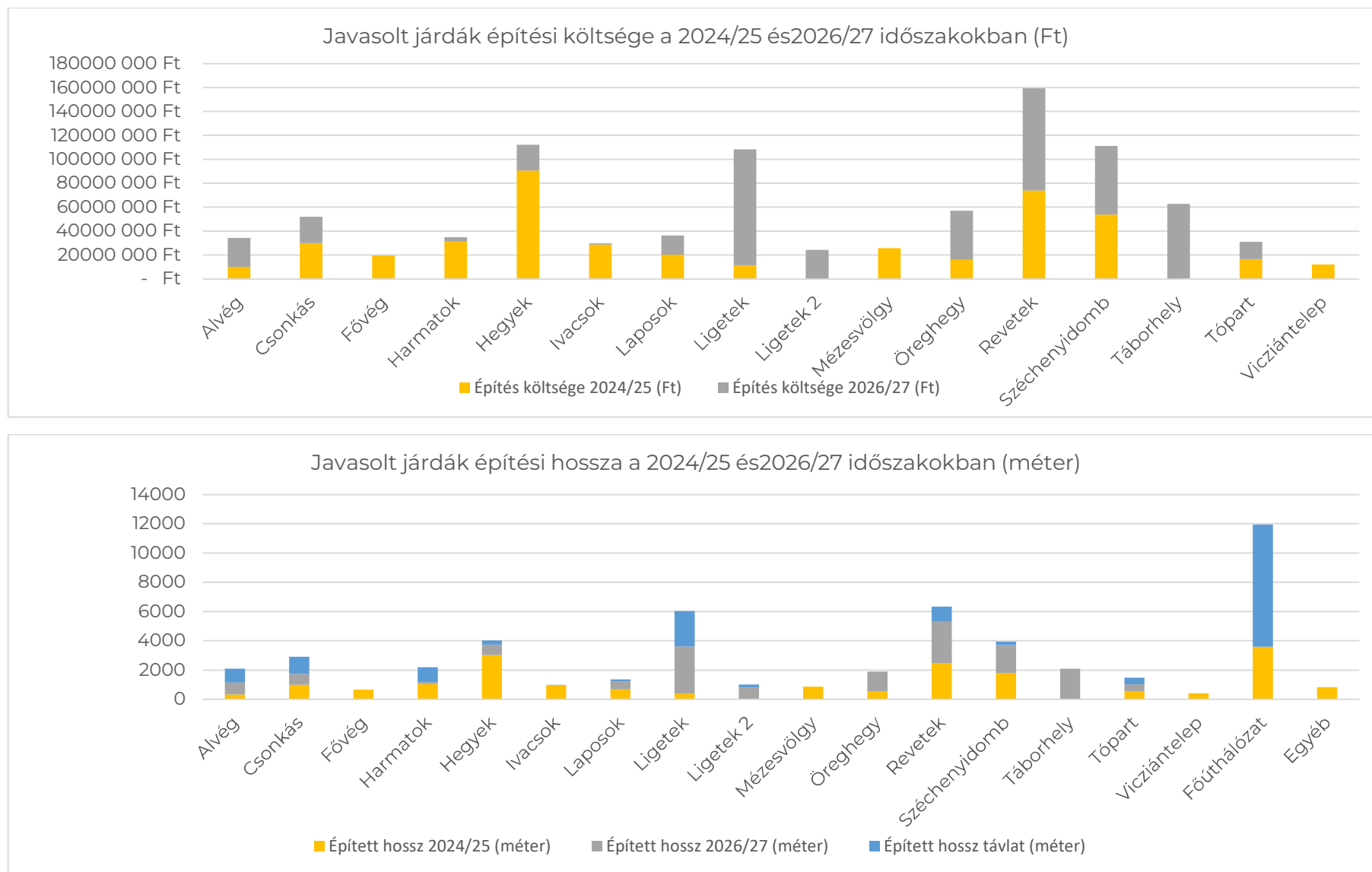
A 7. táblázat tartalmazza az ide tartozó beavatkozások becsült költségeit táblázatosan, diagramon pedig a 1. ábra mutatja be.

Gyalogos infrastruktúra prioritásból is a legfontosabbakként megállapíthatóak a következő szakaszok:

- Azok a szakaszok, amik már épülnek (pl. Bartók Béla utca)
- azok a rövid (<50m) járdaszakaszok, amik hiányoznak a hálózatosodáshoz
- Luther utca
- Bánóczy utca
- Ivacs utca
- Temető utca
- Bokréta utca
- Wesselényi utca-Baragödör utca

7. táblázat: A gyalogos beavatkozások volumene és költségbecslése időtávonként (2024-es árszint, nettó)

Városrészek	Meglévő (méter)	Épített hossz 2024/25 (méter)	Épített hossz 2026/27 (méter)	Épített hossz távlat (méter)	Épített hossz összesen (méter)	Járdák hosszának bővülése (%)	Építés költsége 2024/25 (Ft)	Építés költsége 2026/27 (Ft)	Építés költsége összesen (2024-2027) (Ft)
Alvég	4007	337	805	954	2096	34%	10 110 000 Ft	24 150 000 Ft	34 260 000 Ft
Csonkás	1341	998	732	1185	2915	68%	29 940 000 Ft	21 960 000 Ft	51 900 000 Ft
Fővég	2213	654	0	0	654	23%	19 620 000 Ft	- Ft	19 620 000 Ft
Harmatok	1218	1041	124	1021	2186	64%	31 230 000 Ft	3 720 000 Ft	34 950 000 Ft
Hegyek	0	3023	714	279	4016	100%	90 690 000 Ft	21 420 000 Ft	112 110 000 Ft
Ivacskok	0	957	36	0	993	100%	28 710 000 Ft	1 080 000 Ft	29 790 000 Ft
Laposok	450	674	535	145	1354	75%	20 220 000 Ft	16 050 000 Ft	36 270 000 Ft
Ligetek	5518	379	3228	2427	6034	52%	11 370 000 Ft	96 840 000 Ft	108 210 000 Ft
Ligetek 2	168	0	807	208	1015	86%	- Ft	24 210 000 Ft	24 210 000 Ft
Mézesvölgy	4593	855	0	0	855	16%	25 650 000 Ft	- Ft	25 650 000 Ft
Öreghegy	764	528	1372	0	1900	71%	15 840 000 Ft	41 160 000 Ft	57 000 000 Ft
Revetek	847	2465	2846	1020	6331	88%	73 950 000 Ft	85 380 000 Ft	159 330 000 Ft
Széchenyidomb	2633	1795	1913	223	3931	60%	53 850 000 Ft	57 390 000 Ft	111 240 000 Ft
Táborhely	2871	0	2089	0	2089	42%	- Ft	62 670 000 Ft	62 670 000 Ft
Tópart	283	551	479	452	1482	84%	16 530 000 Ft	14 370 000 Ft	30 900 000 Ft
Vicziántelep	0	404	0	0	404	100%	12 120 000 Ft	- Ft	12 120 000 Ft
Főúthálózat	13221	3587	0	8360	11947	47%	107 610 000 Ft	- Ft	107 610 000 Ft
Egyéb	0	832	0	0	832	100%	24 960 000 Ft	- Ft	24 960 000 Ft
Összesen	26906	14661	15680	7914	38255	67%	439 830 000 Ft	470 400 000 Ft	910 230 000 Ft



1. ábra: a javasolt járdák építési hossza és költsége

4. CSELEKVÉSI TERVEN KÍVÜLI BEAVATKOZÁSOK

Olyan beavatkozások, amik a cselekvési tervbe csak koncepcionálisan lehet illeszteni annak volumene, valamint városi kompetenciája révén. Ezeket részletesen a Közlekedési koncepció 6 fejezete tartalmazza, itt csak röviden hivatkozunk.

4.1 KOMPLEX BEAVATKOZÁSOK

- **Városi parkolásszabályozás bevezetése:** A belvárosban tapasztalható parkolási feszültség a kereslet és a kínálat egyensúlyba hozásával, egyértelmű szabályrendszerrel és következetes betartatással oldható fel. Ez egy komplex feladat, ami túlmutat jelen koncepció mélységén, önálló projektként fog elindulni a koncepció elfogadása után. Területi hatálya elsősorban a belvárosra, illetve a tavak környékére fog kiterjedni, azonban kezelni kívánja a városközponti árufeltöltés kérdéseit, valamint az iskolai különjáratok számára a megállási és a tartózkodási helyeket.
- **Új helyi autóbusz viszonylathálózat:** A mai viszonylathálózat felülvizsgálata szükséges, mivel az az igények csak egy töredék részét elégítik ki. A feladat komplexitásából adódóan ezt külön projekt keretében javasolt elvégezni
- **A 71. sz. vv. korszerűsítése:** A Budapest Fejlesztési Központ (BFK) irányításával készült Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégia alapján a többi budapesti elővárosi vonalhoz hasonlóan a 71-es kapacitását is bővíteni kell, hogy valós alternatívát nyújtson a közúti ingázással szemben. Ez a város kompetenciáját meghaladó projekt, így ehhez csak illeszkedni tud a város. Indulása a közeljövőben kétséges

- **Közút tulajdonosának és kezelőjének cseréje:** A 2102 sz. országos közút 21+214 és 22+579 km szelvények között önkormányzati kézbe kerül (Csomádi út-Mogyoródi út), ezzel együtt a Budapesti út a Csomádi út (2102) és a Fő út (2104) között a Magyar Közút kezébe kerül. feltételeit műszaki-jogi előkészítését tartalmazza a projekt
- **301. számú főút, M3 autópálya és M2 gyorsforgalmi út közötti szakasz megvalósítása:** Az M3 és M31 autópályák gödöllői csomópontja és az M2 autót, Dunakeszi/Észak (Göd/Dél) csomópontok közötti, 2*1 (később 2*2) sávós főúti kapcsolatának előkészítése a feladat, 2*1 sávós főúti leágazással az M3 autópályán 2020-ban átadott, Mogyoród/Nyugat (Hungaroring) teljesértékű csomópontba. Ez a város kompetenciáját meghaladó projekt, így ehhez csak illeszkedni tud a város. Indulása a közeljövőben kétséges
- **A Mézesvölgyi iskola és a Mogyoródi utca elérhetőségének javítása:** A Mogyoródi út melletti iskolák elérhetőségének javítása, a gyalogos-kerékpáros megközelíthetőség biztonságának fokozása, a tömegesen generált parkolási igények levezetése, racionalizálása a célja. A beavatkozás keretében a Mogyoródi-Csomádi út csomópontja átépül, rövidtávú K+R férőhelyek épülnek mindkét irányból, a Kinizsi utca felől egyirányúsításra kerül a torkolat, a két kis parkoló megszűnik, helyüket autóbuszmegálló és K+R veszi át
- **A városközpont humanizálása:** A projekt első lépéseként a Fő utca – elsősorban a Postától délre található – megújítása a cél, gyakorlatilag faltól falig történő átépítésével, szegély, járda, parkolóhely, zöldfelület, kerékpárút, autóbusz öböl építése, felújítása a Fő úton. A projekt ütemezetten kell,

hogy elkészüljön, komplex tervezés eredményeképpen. Figyelembe kell vennie a távlati humanizálást, azaz azt, hogy a városközpont már csak helyi jellegű forgalmat bonyolítson, és elsősorban helyként funkcionáljon, ne lehetetlenítse el, ha az elkerülő megépül, és az valós alternatívát nyújt a ma a Fő utat használók számára. Távlati projekt

- **Rekreáció és mobilitás kapcsolata:** A fenntartható közlekedési módok pályája jól illeszthető a rekreáció területeibe, ami kettős célt tud szolgálni; egyfelől a kikapcsolódást nyújtó természetközeli helyek elérhetőségét segítik, másfelől pedig aktív kikapcsolódást nyújtva segíti az itt élők egészségének megtartását, nem utolsósorban pedig hivatásforgalom számára is használható pályák épülnek, amivel a közúti közlekedéssel szemben versenyelőny is biztosítható a rövidebb, biztonságos kapcsolatokkal
 - Lineáris park a Szódrákosi patak völgyében
 - KRESZ park létesítése
 - Rekreációs kerékpárhálózat kijelölése
- **Teherforgalmi korlátozás bevezetése:** A városon ma áthaladó teherforgalom racionális alternatíva hiányában teljesen nem tiltható ki, azonban az együttélés feltételeinek biztosítása érdekében időben korlátozható. A legforgalmasabb csúcsidőszakokban a fő úthálózaton teherforgalmi korlátozás vezetendő be, ezzel növelve a szabad kapacitást.

4.2 TERÜLETI EGYSÉGHEZ NEM KÖTHETŐ BEAVATKOZÁSOK

- **Szabályozási eszközök felülvizsgálata:** A területfelhasználás hatással van a mobilitási szokásokra. Ezek lassan változó dolgok, amiket a szabályozási terv és egyéb településrendezési dokumentumok tartalmaznak. A településfejlesztési és rendezési dokumentumok soron következő felülvizsgálata egy új, a mobilitást megalapozott szakmaisággal kezelő szempont szerint történjen, bevonva szaktervezőket a folyamatba, illeszkedve a közlekedési koncepcióban foglaltakhoz. A cél a kisebb távolságok megtétele, decentralizáció, fenntartható közlekedési módok fejlesztésének előírása, a parkolási normák korszerű differenciáltsága, illetve az értékes városi közterületek minél hatékonyabb kihasználása, a műszaki infrastruktúra elaprózódásának megelőzése
- **Önkormányzati térinformatikai rendszer:** A városi szolgáltatások üzemeltetését, a vagyon nyilvántartását, városi terveket egységes rendszerként kezelő térinformatikai adatbázis létrehozása és karbantartása. A használata kétirányú, egyfelől a városvezetés számára tartalmaz egy nyilvántartást, kataszteri adatokat, másfelől pedig a lakosok számára elérhető nyilvános adatokat térképes formában tudják böngészni
- **Lakossági hibabejelentő felület létrehozása:** Az egyéni felelősségvállalás és a tudatosság erősítése, hogy tehetünk a környezetünk szebbé-jobbá tételéért. Balesetveszélyes csomópontok, kátyúk, hiányzó táblák, közvilágítási hiányok, elhanyagolt területek, illegális szemétkerítés stb. bejelentésének lehetővé tétele. Magyarországon a [járókelő.hu](http://jarokelo.hu) csapata Budapesten kívül már 22 vidéki

városban van jelen, Veresegyház méretű, vagy annál kisebb méretű településeken is (Pomáz, Csömör, Pilisborosjenő stb.), de saját fejlesztésű, honlapon keresztül történő bejelentés is megoldható

- **Gyermekek mobilitásának segítése:** tudatos mobilitásra, biztonságos közlekedésre nevelés, hogy a gyermekek kíséret nélkül is tudjanak közlekedni bizonyos kor felett:
 - **Programok, aktivitás, edukáció:** Az iskolák és egyéb városi szervezetek által, az önkormányzat támogatásával gyermekek számára mobilitáshoz való hozzáférésük javítása, a tudatosságuk növelése, hogy milyen módokon tudnak közlekedni, illetve hogyan tudják ezt biztonságosan tenni. Ez több fronton is megvalósítható, azonban ezek egyedileg tervezendők, és folyamatosan fenntartandók
 - **Iskolába jutás szervezett formái:** A pedibusz (közös besétálás) vagy bicibusz (közös bebiciklizés) alap gondolata arra épít, hogy az az útvonal, ami egyedül, egyesével sétálva vagy kerékpározva szűknek, veszélyesnek, unalmasnak tűnik, tömegesen már egészen máshogy érzékeljük. A gyermekek csapatát a szülői közösség megegyezése alapján, néhány szülők felváltva, vagy helyi önkéntesek kísérik. Az egyes városrészekből meghatározott útvonalon és menetrend szerint sétálnak végig az iskoláig-óvodáig, felfűzve az ott lakó gyermekeket
 - **Iskolautcák létrehozása:** A gyermekek biztonságos iskolába járását támogatja az iskola utcájának forgalomkorlátozása a be- és kicsöngetés

időszakában. Ennek köszönhetően nem az iskola előtti szűk járdát kell használni, hanem a teljes úttest a tanítási időszak előtt és után a gyermekek és a szüleik rendelkezésére áll. Ennek megvalósíthatóságát ellenőrizni kell, minden esetben az adott intézménnyel közösen kell a kialakítást megtervezni

- **Városi kampányok és rendezvények, felelősségvállalás:** e programok költsége az infrastruktúra beruházások költségeihez képest elhanyagolható, azonban nagyon sok múlik azon, hogy van-e egy olyan szervezet, ami hitelesen, szakmailag felkészülten és szívvel-lélekkel tudja szervezni ezeket. A hitelesség egyik alapfeltétele, hogy a városvezetés részéről példamutatást lássanak az itt élők.

5. TÁBLÁZATOK KEZELÉSE

A fejezet célja, hogy a cselekvési terv elemeit tartalmazó táblázatokat és térképeket könnyen lehessen értelmezni és használni.

A táblázatok két formátumban is szállításra kerültek, egyrészt:

- excel formátumban (**UF-TAN-04-00**), hogy könnyen kereshetők-szűrhetők legyenek az egyes beavatkozások. A munkalapok védve vannak annak érdekében, hogy véletlenül ne lehessen törölni belőle.
- PDF formátumban, az egyes munkalapok külön. A tervlapi hivatkozások az egyes munkalapot bemutató fejezetben kerülnek bemutatásra.

5.1.1 TÍPUSTERVEK MUNKALAP

Az **UF-TAN-04-701**-től **705**-ig számozott tervlapok alapján javasolt típusstervek becsült költsége.

- **Sorszám:** a típussterve sorszáma
- **Beavatkozás:** a típussterve műszaki tartalma, ez a megnevezés egységes a többi táblázatban, a tervlapokon és a térképeken
- **Szükséges táblák [db]:** a kialakításhoz szükséges táblák típusa és mennyisége az egyes beavatkozások szerint
- **Táblamennyiség [db]:** az egyes beavatkozásokonként a teljes táblaszükséglet
- **Táblázás ár [Ft]:** szükséges táblamennyiség és egy tábla árának szorzata

- **Oszlop [db]:** szükséges oszlopok száma. Ez lehet kevesebb, ha a tényleges táblázás során egy oszlopra több tábla is kerülhet
- **Oszlop ár [Ft]:** szükséges oszlopmennyiség és egy oszlop árának szorzata
- **Poller [Ft]:** a szükséges pollerek költsége
- **Burkolati jel [m²]:** az egyes beavatkozásokhoz szükséges festék mennyisége
- **Burkolati jel [m²]:** szükséges festékmennyiség és egy m² árának szorzata
- **Forgalomtechnika összesen [Ft]:** a táblázás és a burkolati jelek költsége összesen
- **Útépités költsége [Ft]:** a szegélyek, burkolatok építésének összköltsége
- **Egyéb úttartozék, eszköz (planténer, támasz stb.) [Ft]:** az egyes típusstervek olyan elemei, ami sem forgalomtechnika, sem útépités kategóriába nem sorolható
- **Összesen [Ft] (2024, nettó):** 2024-es árszinten az egyes típusbeavatkozások nettó költsége
- **Megjegyzés:** típussterve tervlapi hivatkozása, a kialakításhoz kapcsolódó egyéb fontos információ

5.1.2 TÁBLAKATASZTER MUNKALAP

A típusstervek és az egyes ütemekben szükséges beavatkozások alapján egy nagyságrendi táblakatasztert lehet számítani. Az egyes ütemekre bontva, típusstervenként külön és összesítve mutatja be a szükséges táblamennyiséget. Az oszlopok:

- **Sorszám:** a típus-terv sorszáma
- **Beavatkozás:** a típus-terv megnevezése
- **Szükséges táblák [db]:** az egyes KRESZ táblák darabszáma, a KRESZ szerinti kódokkal ellátva
- **Oszlop [db]:** szükséges oszlopok száma (abban az esetben, ha mindenképpen új oszlopra lenne szükség)
- **Tábla-mennyiség [db]:** a KRESZ táblák összesített száma az egyes ütemekben

5.1.3 ÚFR ÖSSZEFOGLALÓ MUNKALAP

A **2. fejezetben** bemutatott Új Forgalmi Rendhez (ÚFR) kapcsolódó, az ehhez szükséges beavatkozásokat összesíti városrészenként, bemutatva a sorrendet, illetve a beavatkozások prioritását is.

- **Városrész és ütem:** az egyes városrészek ütembe sorolása
- **Típus-terv alapú beavatkozás:** olyan beavatkozások, amik a **Típus-tervek** munkalapon kerültek bemutatásra, úgymint:
 - Sebességcsillapító szűkítés gyalogos átvezetéssel
 - Sebességcsillapító szűkítés kiszolgálóúton
 - Kiemelt T30 belépési pont
 - T30 zónák belépőpontjai
 - Kiemelt csomópont
 - Szűkítés T30 övezetben
 - 3,5t zónák belépőpontjai
 - Egyirányúsítás
 - Vonali sebességcsillapítás kiszolgálóúton
 - Megállni tilos
 - Útzár
 - Megszüntetendő sebességcsökkentő bordák

- **Kerékpáros beavatkozás:** az ÚFR kerékpár munkalapon kerültek bemutatásra, úgymint:
 - Nyitott kerékpársáv
 - Kerékpársáv
 - Kerékpáros nyom
 - Kerékpáros nyom lefelé/sáv fel
 - Kerékpársáv lefelé/út felfelé
 - Ellenirányú kerékpározás
- **Közúti beavatkozás:** az **ÚFR közút** munkalapon kerültek bemutatásra, úgymint:
 - Terelővonal felmarása.

5.1.4 ÚFR beavatkozásokat tartalmazó MUNKALAPOK

Az Új Forgalmi Rendhez kapcsolódó beavatkozásokat az alábbi munkalapok tartalmazzák

- **ÚFR pontszerű** munkalap. Pontszerű beavatkozásnak nevezzük azokat a beavatkozásokat, melyeknek egy pontban koncentrálnak, hosszúsággal nem rendelkeznek
- **ÚFR közút munkalap:** vonalas, azaz hosszanti kiterjedéssel rendelkező, a közúti infrastruktúrát érintő beavatkozásokat tartalmazza.
- **ÚFR kerékpár munkalap:** vonalas, azaz hosszanti kiterjedéssel rendelkező, a kerékpáros infrastruktúrát érintő beavatkozásokat tartalmazza.

A munkalapokon az alábbi oszlopok jelennek meg:

- **Térinformatikai (QGIS) azonosító:** minden beavatkozás egy-egy külön elem a térinformatikai rendszerben, ezáltal mindegyik egyedi azonosítót kapott. A táblázat és a

térképek között ez az azonosító biztosítja az azonosíthatóságot

- **Városrész:** az a városrész, ahol a beavatkozás található. Külön technikai városrész készült a főúthálózatra és az egyéb, városrészhez nem sorolható elemekre
- **Új Forgalmi Rend ütem:** a **2. fejezetben** meghatározott ütem száma, ami a városrésztől függ (1-4)
- **Utca neve:** a közterület neve, ahol a beavatkozás található
- **Szakasz hossza [m]:** a beavatkozással érintett hossz az adott közterületen, méterben kifejezve (csak az ÚFR közút és ÚFR kerékpár munkalapokon)
- **Tervezett beavatkozás:** az ÚFR összefoglaló munkalapon felsorolt beavatkozások valamelyike
- **Műszaki tartalom összetettségének szintje:** az **1.2** fejezetben kategorizált műszaki tartalom szintje, ami az adott beavatkozáshoz tartozik (MT1-MT4)
- **Prioritás:** az adott beavatkozás fontosságának száma
 - 1. prioritás: az Új Forgalmi Rend kialakításához elengedhetetlen
 - 2-4. prioritás: az Új Forgalmi Rend kialakításához járul hozzá, de az alapvető használhatóságot nem befolyásolja, később is megvalósítható elemek
- **Új Forgalmi Rendhez kapcsolódó költségek (2024, nettó):** 2024-es árszinten kalkulált nettó Forint összegek az egyes beavatkozásokhoz rendelve
- **Megjegyzés:** az egyes beavatkozáshoz tartozó szöveges leírás, ami a műszaki tartalmára, a megvalósíthatóságának esetleges körülményeire vonatkozik.

5.1.5 Egyéb beavatkozásokat tartalmazó munkalapok

Kizárólag az Új Forgalmi Rendben kívüli beavatkozásokat tartalmazza. A munkalapokon használt oszlopok megegyeznek az 5.1.4 fejezetben ismertetett oszlopokkal.

6. MELLÉKLETEK

Rajzsám	Rajzcím	Formátum	Lépték
UF-TAN-04-001	Veresegyház közlekedési koncepciója - Cselekvési terv	PDF	-
UF-TAN-04-002	Cselekvési terv táblázatai	Excel	-
UF-TAN-04-101	Típustervek	PDF	-
UF-TAN-04-102	Táblakataszter	PDF	-
UF-TAN-04-103	Új Forgalmi Rend - összefoglaló	PDF	-
UF-TAN-04-104	Új Forgalmi Rend - pontszerű beavatkozások	PDF	-
UF-TAN-04-105	Új Forgalmi Rend - közúti beavatkozások	PDF	-
UF-TAN-04-106	Új Forgalmi Rend - kerékpáros beavatkozások	PDF	-
UF-TAN-04-107	További pontszerű beavatkozások	PDF	-
UF-TAN-04-108	További közúti beavatkozások	PDF	-
UF-TAN-04-109	További kerékpáros beavatkozások	PDF	-
UF-TAN-04-110	Járdaépítések	PDF	-
UF-TAN-04-201	Új Forgalmi Rend pontszerű beavatkozások I. - Mézesvölgy, Belváros, Laposok, Ivacsok	PDF	1:7500
UF-TAN-04-202	Új Forgalmi Rend pontszerű beavatkozások II. - Csonkás, Táborhely, Tópart	PDF	1:7500
UF-TAN-04-203	Új Forgalmi Rend pontszerű beavatkozások III. - Ligetek, Ligetek 2, Revetek, Vicziántelep	PDF	1:7500
UF-TAN-04-204	Új Forgalmi Rend pontszerű beavatkozások IV. - Hegyek, Harmatok, Széchenyidomb, Öreghegy	PDF	1:7500
UF-TAN-04-205	Új Forgalmi Rend közúti beavatkozások I. - Mézesvölgy, Belváros, Laposok, Ivacsok	PDF	1:7500
UF-TAN-04-206	Új Forgalmi Rend közúti beavatkozások II. - Csonkás, Táborhely, Tópart	PDF	1:7500
UF-TAN-04-207	Új Forgalmi Rend közúti beavatkozások III. - Ligetek, Ligetek 2, Revetek, Vicziántelep	PDF	1:7500
UF-TAN-04-208	Új Forgalmi Rend közúti beavatkozások IV. - Hegyek, Harmatok, Széchenyidomb, Öreghegy	PDF	1:7500
UF-TAN-04-209	Új Forgalmi Rend kerékpáros beavatkozások I. - Mézesvölgy, Belváros, Laposok, Ivacsok	PDF	1:7500
UF-TAN-04-210	Új Forgalmi Rend kerékpáros beavatkozások II. - Csonkás, Táborhely, Tópart	PDF	1:7500
UF-TAN-04-211	Új Forgalmi Rend kerékpáros beavatkozások III. - Ligetek, Ligetek 2, Revetek, Vicziántelep	PDF	1:7500
UF-TAN-04-212	Új Forgalmi Rend kerékpáros beavatkozások IV. - Hegyek, Harmatok, Széchenyidomb, Öreghegy	PDF	1:7500

Rajzsám	Rajzcím	Formátum	Lépték
UF-TAN-04-301	További pontszerű beavatkozások I.	PDF	1:7500
UF-TAN-04-302	További pontszerű beavatkozások II.	PDF	1:7500
UF-TAN-04-303	További pontszerű beavatkozások III.	PDF	1:7500
UF-TAN-04-304	További pontszerű beavatkozások IV.	PDF	1:7500
UF-TAN-04-401	További közúti beavatkozások	PDF	1:10000
UF-TAN-04-501	További kerékpáros beavatkozások	PDF	1:10000
UF-TAN-04-601	Járdaépítések I.	PDF	1:7500
UF-TAN-04-602	Járdaépítések II.	PDF	1:7500
UF-TAN-04-603	Járdaépítések III.	PDF	1:7500
UF-TAN-04-604	Járdaépítések IV.	PDF	1:7500
UF-TAN-04-701	Típusterv - Sebességcsillapító szűkítés gyalogos átvezetéssel	PDF	1:250
UF-TAN-04-702	Típusterv - Sebességcsillapító szűkítés kiszolgálóúton	PDF	1:250
UF-TAN-04-703	Típusterv - Kiemelt T30 belépési pont	PDF	1:250
UF-TAN-04-704	Típusterv - Kiemelt csomópont	PDF	1:250
UF-TAN-04-705	Típusterv - Szűkítés T30 övezetben	PDF	1:250
UF-TAN-04-801	Monitoring jegyzőkönyv - példa	PDF	-