



## Aquincumi híd

### A budapestiek dönthetnek az északi új Duna-hídról

Budapest, 2022. május 18.

BKK Budapesti Közlekedési Központ  
Zártkörűen Működő Részvénytársaság  
cégjegyzékszám: 01-10-046840  
cím: 1075 Budapest, Rumbach S. u. 19-21.

telefonszám: +36 30 774 1000  
fax: +36 30 774 1001  
web: [www.bkk.hu](http://www.bkk.hu)  
e-mail: [bkk@bkk.hu](mailto:bkk@bkk.hu)

## Általános információk

Évtizedek óta szerepel Budapest fejlesztési és szabályozási terveiben egy új északi híd építése Aquincumnál, a Pók utca és a Váci út között. Ezen a vonalon az Újpesti vasúti hídon jelenleg is van vasúti, gyalogos és kerékpáros kapcsolat a Duna két partja között, ugyanakkor gépjárművel és helyi közösségi közlekedéssel csak nagy kerülővel lehet elérni a Duna áttelenes partján lévő területeket. Egy új híd rövidebb, gyorsabb utazásokat tenne lehetővé Budapest északi területei között, illetve segítené az egykori ipari-vasúti barnamezős területek fejlesztését.

A Budapesti Közlekedési Központ a Fővárosi Önkormányzat megbízásából most részletes megvalósíthatósági tanulmányt készít az Aquincumi híd megépítéséről, ami segít eldönteni, hogy szükséges-e egy új híd megépítése Óbuda és Újpest között, és ha igen, milyen kialakítással és kapcsolódó úthálózattal.

### 1. A projekt célja

A projekt célja megvizsgálni azt, hogy érdemes-e egy új kapcsolatot kiépíteni a Duna két oldala között, és ha igen, akkor milyen kialakítású hídral és kapcsolódó úthálózattal. Az első lépésben készül egy részletes megvalósíthatósági tanulmány, melynek célja a lehetséges műszaki megoldások feltárása, az egyes változatok többkritériumos elemzése és egy költség-haszon elemzés elkészítése. Mindezek eszközök ahhoz, hogy megfelelő döntést lehessen hozni a híd megépítésének szükségességéről és megvalósíthatóságáról. A tervezési feladat része nem csak az Aquincum híd, hanem a kapcsolódó közlekedési hálózat tanulmányának elkészítése. A vizsgálat határai a 10 sz. főút és az M3-as autópálya bevezető szakasza, a szükséges keresztirányú kapcsolódó beruházásokkal együtt.

A kapcsolódó úthálózat és a híd együttes fejlesztése során fontos a forgalmi terhelést tekintve az egyensúlyi állapot fenntartása. Az új átkelő révén rövidülhetnek az utazási hosszok mind térben, mind időben egyéni és közösségi közlekedést tekintve egyaránt. Ugyanakkor a Budapesti Mobilitási Terv célkitűzéseit is figyelembe véve forgalomcsillapítási intézkedésekre is sor kerülhet az új híd tágabb területén.

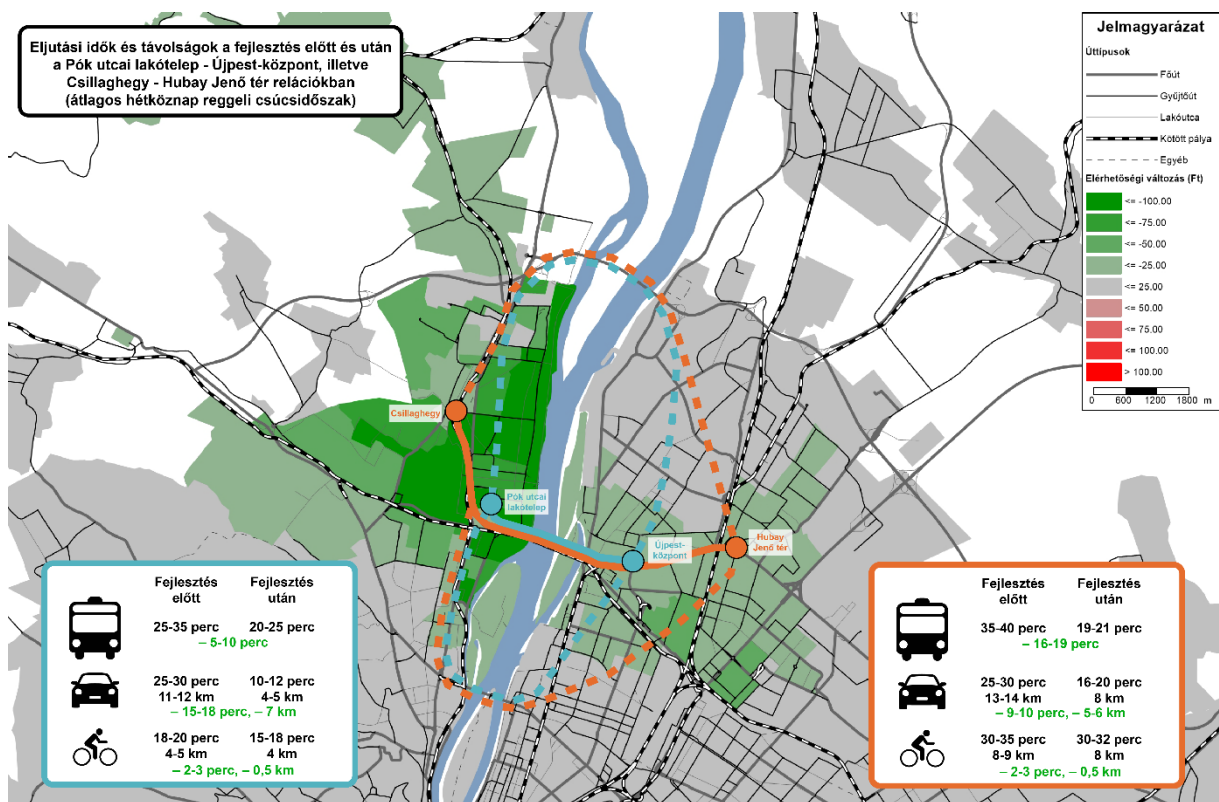


## 2. Fejlesztési célok

A tervezési folyamat korábbi lépéseként elvégzett helyzetértékelés, illetve problémafeltárás eredményeként a fejlesztés a következő célokat hivatott szolgálni.

- **Kerületközpontok összekapcsolása – javuló elérhetőség**

Gépjárművel és közösségi közlekedéssel az Árpád híd és a Megyeri híd közötti, a Duna átellenes partján lévő területeket jelenleg csak nagy kerülővel lehet elérni. A tervezett új kapcsolat jelentős mértékben csökkentené az érintett területek közötti utazások térbeli hosszát és időszükségletét is. Csillaghegy és Rákospalota között például 5-6 kilométerrel lenne rövidebb az út, gépjárművel 10 perccel, közösségi közlekedéssel pedig közel 20 perccel lenne gyorsabb a közlekedés. Rómaifürdő és Újpest-központ kapcsolata szintén nagymértékben javulna, 7 kilométerrel kevesebb út megtételére lenne szükség, amelyet gépjárművel negyedórával, míg közösségi közlekedéssel 5-10 perccel rövidebb idő alatt tehetnének meg irányonként. A tervezett fejlesztés a kerékpárral közlekedők számára is kedvező változást jelent új infrastruktúra elemek kiépítésével.



Az új közlekedési folyosó térségében tehát javulhat a meglévő munkahelyek és lakóhelyek közötti elérhetőség, illetve a lakosság fogyasztási igényeinek kielégítéséhez is kevesebb közlekedés lehet szükséges. Mindemellett a fejlesztés infrastrukturális előfeltételként elősegítheti a térség gazdasági fejlődését, új szolgáltatások és munkahelyek lokális létrejöttét. E folyamatok a kerületi központok szerepének erősödését, valamint új kerületi alközpontok kialakulását is elősegíthetik.

E célokat ugyanakkor oly módon szükséges megvalósítani, hogy a közúthálózat fejlesztése ne okozzon – kedvezőtlen irányú – eltolódást a jelenleg jellemző közlekedési módváltás arányokban. Ennek érdekében a fejlesztésen belül egyrészt a közúti kapacitások mérsékelt biztosítása, másrészt a fenntartható közlekedési módok kapcsolatai és azok előnyben részesítése kiemelt szempontok.

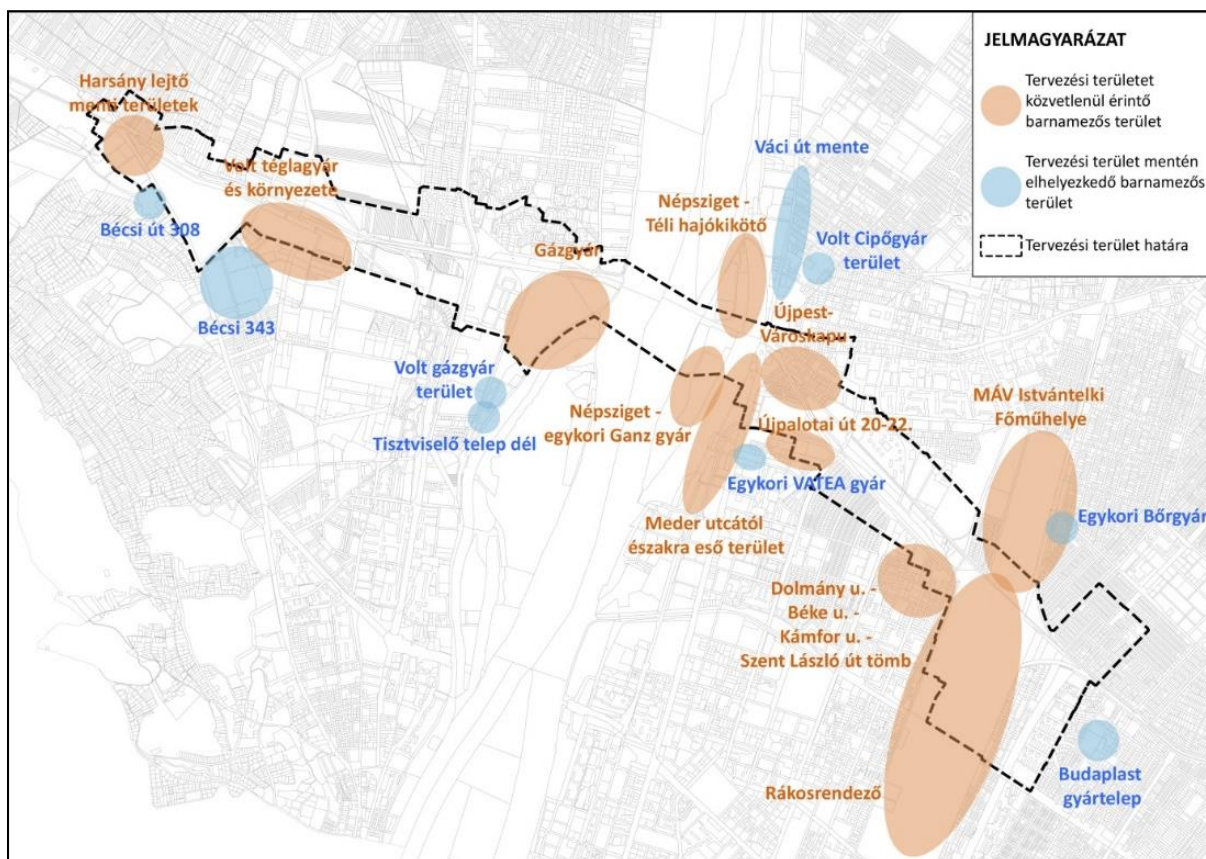
- **Tehermentesítés az utakon – csökkenő környezetterhelés**

A projekt egyik deklarált célja a meglévő, túlsúlyolt utak, területek tehermentesítése. A forgalmi szimulációk alapján a projekt megvalósítása kedvezően befolyásolja, csökkenti például az Árpád híd, a Hungária körút, a Szentendrei út és a Váci út forgalmát is. Jelenleg, aki például Óbudáról szeretne Újpestre menni autóbusszal vagy gépjárművel, az csak jelentős kerülő utak igénybevételével teheti ezt meg és feleslegesen terheli a Szentendrei utat és a Váci utat, illetve az Árpád hidat és a Megyeri hidat. Az új átkelő révén, a csökkenő utazási távolságoknak köszönhetően a kibocsátás és így a környezeti terhelés is csökkenne.

A vizsgált fejlesztés fontos tulajdonsága ezzel összhangban – minden vizsgált műszaki változat esetében, – hogy Budapest egészét tekintve jelentősen csökken a rendszerszintű futásteljesítmény, vagyis összességében kevesebb kilométert fognak megtenni a járművek. Ez a változás nem csak a közlekedő egyének pénztárcája és szabadideje számára jelent megtakarítást. Statisztikai adatokra épülő számítások alátámasztják, hogy a forgalom várható mérséklődése a személyi sérüléssel járó balesetek, illetve a közlekedésből adódó környezetterhelés – zajterhelés, levegőszennyezés és éghajlatváltozásra gyakorolt hatás – csökkenését eredményezi a társadalom számára.

- **Barnamezős területek revitalizációjának elősegítése**

A fejlesztés infrastrukturális előfeltételként elősegítheti a közlekedési folyosó által érintett térség barnamezős területeiben rejlő fejlesztési potenciál kiaknázását, valamint hozzájárulhat a szegregációs veszélyeztetettség csökkentéséhez, megszűnéséhez a területek elérhetőségének javítása, felértékelődése által. A tervezett hálózat számos rozsdavezetést érint. Ilyen területek például a budai oldalon a Kaszásdűlő menti gazdasági területek vagy az Óbudai Gázgyár területe, míg a pesti oldalon a Váci út mentén szórványosan elhelyezkedő területek, valamint egybefüggő barnamezőként jelenik meg Istvántelek városrész jelentős része, Rákosrendező környéke, valamint a 2. sz. vasútvonal menti területek.



### 3. A fejlesztés elemei

- **Új híd és út elemek**

Az Aquincumi híd építése mellett olyan csatlakozó úthálózat kerül megvalósításra, amely megfelelő kapcsolatokat biztosít a meglévő hálózathoz. A hálózati kapcsolatok esetében kulcsfontosságú, hogy a fejlesztés ne okozzon forgalomműködést a védendő kerületközponti és egyéb érzékeny területeken. Az M0 autópályát észak-nyugati (10. és 11. sz. főút közötti) szektorának megvalósulása a fejlesztés előfeltételének tekintendő. Az új hálózati elemek 10. sz. főúttal való kapcsolata korlátozott kapacitással kerül biztosításra annak érdekében, hogy a városhatáron kívülről érkező, átmenő jellegű forgalom ne terhelje a térséget. A fejlesztéshez kapcsolódóan egyéb járulékos beruházások is megvalósulnak: az Újpalotai úti és a Szent László úti meglévő szintbeni vasúti átjárók különbszintű keresztezésekkel kerülnek kiváltásra.

- **Forgalomcsillapítási intézkedések**

Kiemelt szempont, hogy az elérhetőség javulása mellett a közlekedési módváltási arányok a híd megvalósítása után is kedvezően alakuljanak. Ennek érdekében kiegészítő forgalomcsillapítási intézkedések bevezetésére is sor kerül olyan helyeken, ahol ez az új kapcsolatok nélkül nem teremthető meg, például az új hídtól beljebb eső sugárirányú utakon. Emellett helyi forgalomcsillapítási intézkedésekkel ellensúlyozhatók a fejlesztés esetleges nemkívánatos mellékhatásai is, különös tekintettel a hídfők közvetlen környezetében és Újpesten az Árpád út környékén.

- **Közösségi közlekedési hálózat fejlesztése**

Olyan közösségi közlekedési fejlesztés kíséri a beruházást, amely rövidebb utazási távolságokat és utazási időket, a jelenleginél rugalmasabb és sűrűbb kiszolgálást nyújt, valamint az észak-budai és észak-pesti kerületközpontok, városi alközpontok, lakóterületek minél kevesebb átszállással történő összekötését teszi lehetővé. A környező kötöttpályás közlekedési eszközök, elsősorban az M3-as metró és a H5-ös HÉV elérése is kedvezőbbé válik.

- **Aktív- és mikromobilitás feltételeinek javítása**

A fejlesztés részeként a gyaloglás, a kerékpározás és a további mikromobilitási eszközök kényelmes használatát lehetővé tevő infrastruktúra kerül létrehozásra. Biztonságos és vonzó felületeket segítik a leginkább környezetbarát és fizikai aktivitást ösztönző közlekedési formákat. A tervezett kerékpárhálózattal egy új haránt irányú főhálózati elem jön létre, amely csatlakozik az észak-déli (sugár) irányú meglévő és tervezett kerékpárhálózatba. A mikromobilitási eszközök támogatása érdekében a kerékpárforgalmi létesítmények mellett magas komfortszintű, a minimális tervezési szélességet meghaladó járdák kerülnek kialakításra. A gyalogos átkelések alapvetően szintbeni megoldásokkal biztosítottak, ugyanakkor a különbszintű átvezetéseknel is kiszolgálásra kerül a gyalogos forgalom. A hídfők esetében liftek kialakítására is sor kerül.

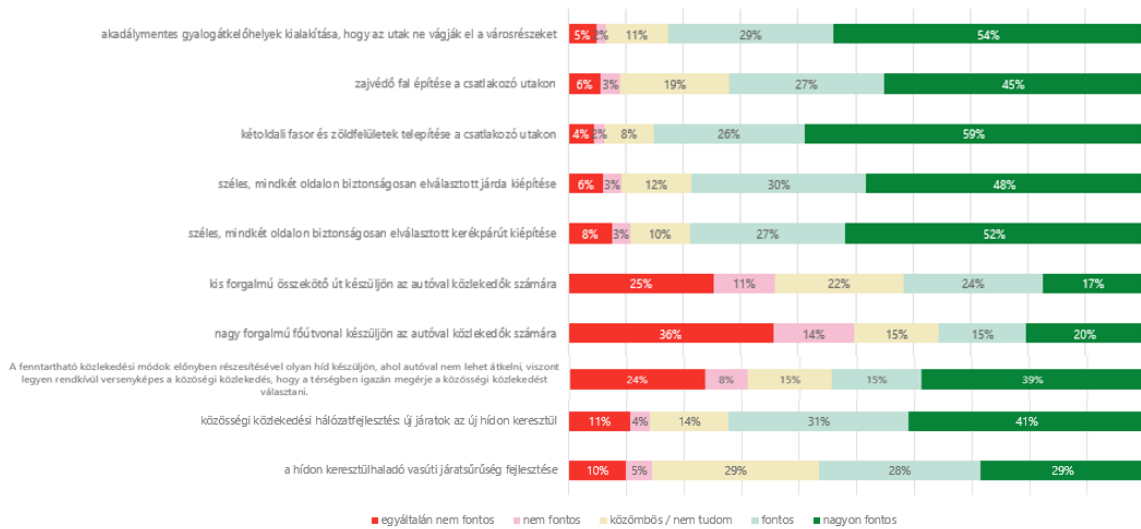
### 4. Társadalmi egyeztetés eredménye

A helyzetfeltáráshoz kötődő társadalmi egyeztetés fő tapasztalati szerint a lakosság elutasítja a nagy autóforgalmat és közösségi közlekedési kapcsolattal bíró hidat tart kedvezőnek. Jelenleg a közösségi közlekedés hiánya, a rosszul használható kapcsolatok az autóhasználat felé terelik az itt közlekedni vágyókat. Veszélyt jelent ugyanakkor, hogy a válaszok alapján a híd építése többeket az autóhasználat felé terelhet, mint a közösségi közlekedés felé, amennyiben személyautók számára is nagy forgalmú kapcsolat épül.

A városszerte lakó megkérdezettek elsődlegesen az autópálya jellegű híd építésétől, zöldfelületek csökkenésétől és a lakóterületeken megjelenő P+R jellegű használattól tartanak, míg a helyi válaszolók a növekvő autóforgalom, zaj és légszennyezettség miatt aggódnak.

A társadalmi egyeztetés eredménye részletesen a [bkk.hu/fejlesztések/aquincumi-híd](http://bkk.hu/fejlesztések/aquincumi-híd) oldalon megtekinthető.

9. Te mennyire tartod fontosnak az alábbi elemeket a hídon és a hírhoz közvetlenül kapcsolódó utakon?



## 5. Változatok

### • Különböző megoldások elvi előszűrése

A lehetséges nyomvonal változatok, illetve műszaki kialakítások a fejlesztési célokból levezethető elvi megfontolások mentén lettek megvizsgálva. Az összes lehetséges kialakítás közül ezen elvek alapján kizárásra kerültek azon változatok, amelyek:

- környezetre gyakorolt hatásai túlságosan kedvezőtlenek (pl. erős régészeti érintettség),
- a várostérség távlati terveibe nem illeszkednek (pl. előzményes tervektől jelentősen eltérő nyomvonalak),
- az elvárt funkciókhoz mérten túlzóak, vagy nem biztosítanak kellő szolgáltatási színvonalat,
- műszaki megvalósíthatóságuk túlzottan kockázatos vagy költséges
- a helyzetfeltárás során tartott társadalmi egyeztetés alapján nem élvezett lakossági támogatást

Előzőek alapján elvetésre került a közúti kapacitást maximáló, városi autópályaszerű kialakítás, a 2. sz. vasútvonaltól délre vezető nyomvonal (amely az Aquincum romterületet jelentősen érintené, illetve a pesti oldalon nem lehetne kapcsolatot kialakítani a meglévő úthálózattal), valamint az M3-as autópálya bevezetőnél nagymértékű lakóterületi érintettségű csomópont kialakítása (a korábbi tervek több lakótömb teljes felszámolásával számolt). Továbbá Újpest-Városcsúcs metróállomás mellett az Árpád út és a Váci út között átmenő forgalmat biztosító közúti kapcsolat is kizárásra került.

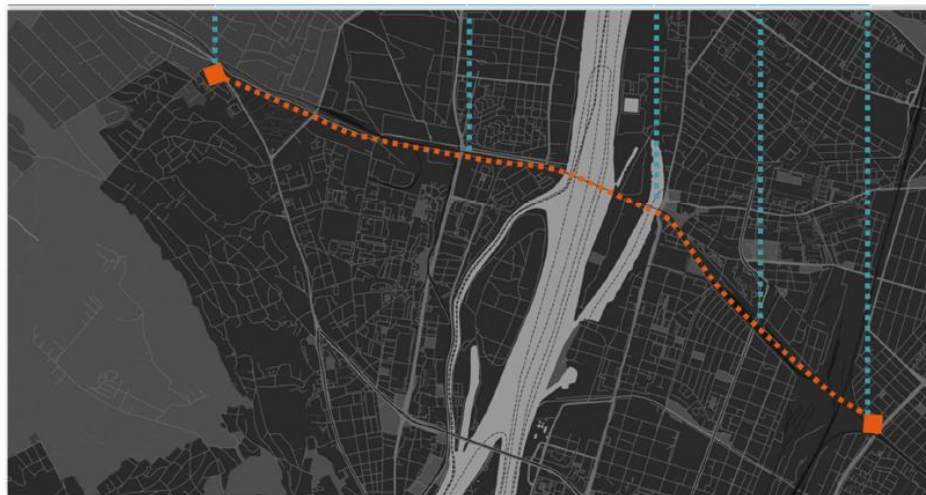
Az előszűrt változatok részletes városrendezési, megvalósíthatósági, forgalmi és környezeti elemzésre kerültek és e vizsgálatok alapján történt azon változatok kiválasztása, amelyeket a következőkben mutatunk be.

A változatok elsősorban a szakaszonként eltérő keresztmetszeti és ezekhez igazodó csomóponti kialakításban térnek el egymástól. Az elvégzett vizsgálatok alapján az Aquincumi híd és kapcsolódó hálózati elemei az Aranyvölgy úton keresztül teszik lehetővé a 10. sz. főúttal való kapcsolatot. A közösségi közlekedési szolgáltatásokat tekintve, a változatok egységes elvek mentén új kapcsolatokat adnak a III., IV. és a XV. kerületi járatok között a meglévő buszhálózat módosításával. Az új hídon keresztül történő villamoshálózati fejlesztés is vizsgálatra került, azonban az elemzési eredmények

alapján egyértelműen az autóbuszos szolgáltatás kedvezőbb, amely rugalmasabb és költséghatékonyabb kiszolgálást tud biztosítani.

• **Vizsgált változatok**

Változat jele	Változat neve	Aranyvölgy út – Szentendrei út	Szentendrei út – Újpest-városkapu	Újpest-Városkapu – Béke utca	Béke utca – M3 ap. bevezető
A	Széles híd nagy kapacitású új levezető utakkal	2x2	2x2	2x2	2x2
B	Széles híd korlátozott kapacitású új levezető utakkal	2x1	2x2	2x1	2x1
C	Híd buszsávval, korlátozott kapacitású új levezető utakkal	2x1	busz + 2x1	2x1	2x2
D	Helyi kapcsolat 10-es főúti csatlakozás nélkül	-	busz + 2x1	2x1	2x1
K	Közösségi közlekedési híd a meglévő úthálózathoz kapcsolódva	-	busz	-	-
O	Nem létesül új híd	-	-	-	-



A változatok által okozott forgalomváltozást a 2030-ra becsülve a híd megépítése nélkül várható forgalom nagyságához viszonyítva mutatjuk be. A forgalmi modellezés során az EFM legújabb verzióját fogják használni a tervezők. Ebben a 2019-es forgalmi adatok szerepelnek. Ez megfelel a korábbi, 2016-os verzióban prognosztizált 2025-ös forgalmi értékekkel. Nem cél a közúti gépjármű forgalom növekedésével számolni, így ezek a forgalmi értékek kerülnek „befagyasztásra”.

Az **A-C változatok** között nincs jelentős eltérés, ezek mindegyike hozzávetőleg napi 9000-11.000 egységjárműnyi forgalommal tehermentesíti az Árpád hidat. Ez körülbelül a Lánchídra jellemző autóforgalommal egyenértékű. A **D változat** esetében Budán nem épül új út az Aranyvölgy utca és a Pók utca között, így a többi változathoz képest sokkal enyhébb forgalmi terhelés éri a környéket, sőt,

az Aranyvölgy utca forgalma csökken. Ezzel együtt majdnem napi 9000 egységjárműnyi forgalommal tehermentesíti ez a változat is az Árpád hidat, tehát hasonlóan hatékonyan használható a belső területek forgalomcsillapítására a környező területek terhelése nélkül, inkább a Duna két partján lévő városrészek összekötését szolgálja a hosszabb átmenő utazások helyett. A **Közösségi közlekedési változat** esetén nem épülnek ki új utak az egyéni gépjárműforgalom számára, így kevésbé alakul át a közúti forgalom, kevésbé enyhül az Árpád híd terhelése, ugyanakkor az utazások egy része autóról közösségi közlekedésre válthat.

Mindegyik változatban közös, hogy a Reitter Ferenc utcát a Berliu utcával összekötő műtárgy miatt a Tatai út forgalma a Reitter Ferenc utcára terelődik. Ennek előnye lehet, hogy a Tatai úttal szomszédos vasúti területek revitalizációjakor a Tatai út forgalomcsillapított formában újulhat meg.

Amennyiben létesül új híd, könnyebb lehet forgalomcsillapítási intézkedéseket bevezetni a Szentendrei úton és a Váci úton is.

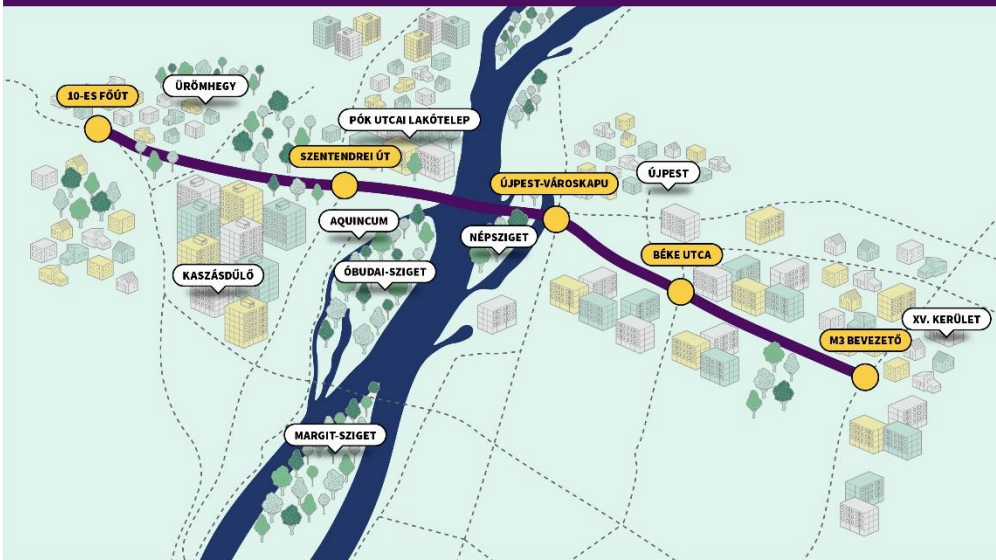


„A” változat – Széles híd nagy kapacitású új levezető utakkal



**A** VÁLTOZAT

# Széles híd nagy kapacitású új levezető utakkal



	10-ES FŐÚT és SZENTENDREI ÚT között	SZENTENDREI ÚT és ÚJPEST-VÁROSKAPU között	ÚJPEST-VÁROSKAPU és BÉKE UTCA között	BÉKE UTCA és M3 BEVEZETŐ között	
tervezett sávkiosztás					
tervezett közúti forgalomnagyság	<b>11 100</b> jármű/nap	<b>34 600</b> jármű/nap	<b>22 000</b> jármű/nap	<b>30 400</b> jármű/nap	

**UTAZÁSI IDŐMEGTAKARÍTÁS**  
(Egyéni közlekedés, utasóra/év)

**1 523 159**

**UTAZÁSI IDŐMEGTAKARÍTÁS**  
(Közösségi közlekedés, utasóra/év)

**811 217**

**PÉNZÜGYILEG MEGTÉRÜLŐ  
A BERUHÁZÁS?**

**IGEN**

BCR:  
**1,52**

### M3 autópálya bevezető – Béke utca

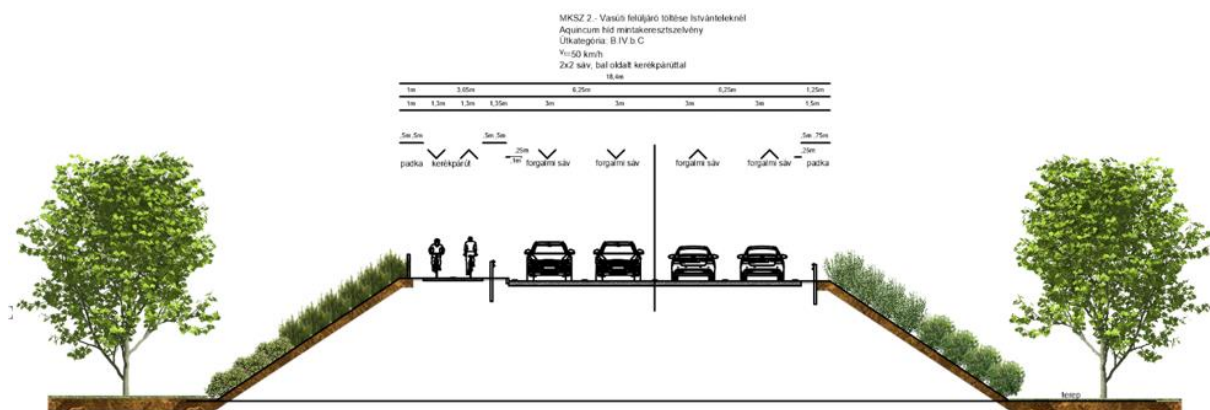
A tervezési szakasz kezdőcsomópontja a vasúti vágányok felett létesülő új 2 sávós körforgalom, amely a tervezett új út forgalmát osztja szét az M3 autópálya bevezető északi és déli irányába, továbbá kapcsolódik a Rákospalotai és a Szuglói körvasút sorhoz. Az M3 bevezető főpályája a vasutat tervezett állapotban alulról keresztezi, tehát egy három szintes csomópont jön létre, középen a vasúttal. A körforgalom kétirányú rámpákkal kapcsolódik az autópálya bevezetőbe.

A nyomvonal a külső körvasúti vágányokat, a 70. sz. vasútvonalai vágányokat, valamint az Istvántelki műhely vágányait felüljárón keresztezi 2x2 sávon.

A Berliini utcánál jelzőlámpás csomópont létesül. A jelenleg itt található Szent László úti szintbeli vasúti átjáró helyett a Reitter Ferenc u. – Berliini utca nyomvonalon új közúti aluljáró létesül a 2. sz. vasútvonal alatt.

A nyomvonal a Madridi utca mellett halad. A Béke utcánál külön szintű csomópont létesül.

A tervezési szakasz kezdetén az M3 autópálya bevezető tervezett külön szintű csomópontjában annak szeparáltsága, valamint a jelentős szintkülönbségek miatt kerékpáros infrastruktúra nem tervezett. A kerékpáros infrastruktúra ezzel összhangban a Rákos út magasságában kezdődik kétirányú kerékpárút kialakítással, önálló nyomvonalon. A kerékpárút a Szent László utca - Berliini utca csomópontban csatlakozik a meglévő észak-déli irányú kerékpárúthoz. A Berliini utca – Béke utca szakaszon kétoldali irányhelyes kerékpáros infrastruktúra tervezett. A kiépített kerékpáros kapcsolat létesül a Béke utcával.



### Béke utca – Újpest-városkapu

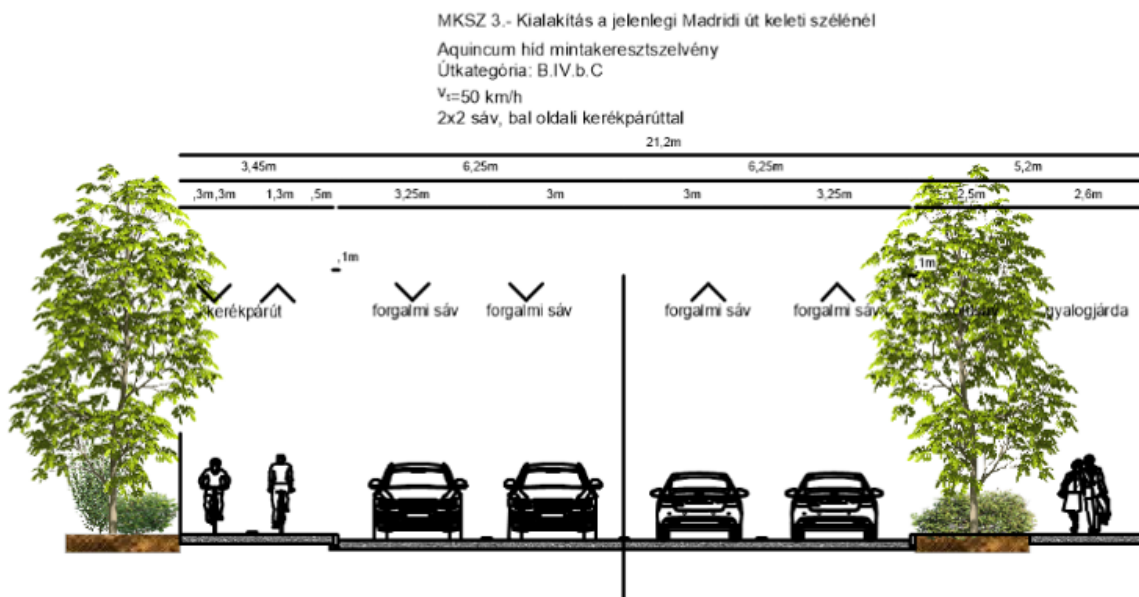
A tervezett út innentől 2x2 sávós keresztmetszettel folytatódik a Dugonics utca jelenlegi nyomvonalát felhasználva az Árva utca – Temesvári utcai csomópontig.

Az Újpalotai úti keresztezés jelzőlámpás forgalomirányítású. Az Újpalotai út tervezett állapotban aluljárón keresztezi a vasutat.

Az Újpest-városkapu térségének közötti kapcsolatait az Árva utca – Temesvári utca tengelyében kialakítandó külön szintű, a vasúti bújtatás miatt terep alatt pár méterrel elhelyezkedő, jelzőlámpás forgalomirányítással biztosított csomópontban adja meg, amelyben a keresztirányú (Váci út és Árpád út közötti) mozgásokat nem engedi meg.

A Béke utcától az Árva utca - Temesvári utca csomópontig kétoldali irányhelyes kerékpáros keresztmetszet tervezett. Az Újpalotai úti csomópontban biztosított a teljes kerékpáros átjárhatóság és kapcsolat létesül a meglévő észak-déli irányú kerékpárhálózati elemekhez. Újpest-városkapu a kerékpáros főhálózat egy jelentős csomópontja, itt kerül megadásra a kapcsolat a Váci úti (EuroVelo 6, országos 1C), illetve a Bocskai utcai nyomvonallal. Észak - déli irányban az Árva utca - Temesvári utca vasút alatti közúti átkötéssel együtt kerékpáros nyomvonal létesül. Ebben a csomópontban a kétoldali

irányhelyes kerékpárút elváltak a tervezett, hídra tartó közút nyomvonalától. A kerékpáros nyomvonal külön vezetett kerékpárúton megközelíti a metró megállót, majd a jelenleg is meglévő kerékpárút nyomvonalán a tervezett közút mentén hajt fel a töltésre, és simul hozzá a közúthoz.



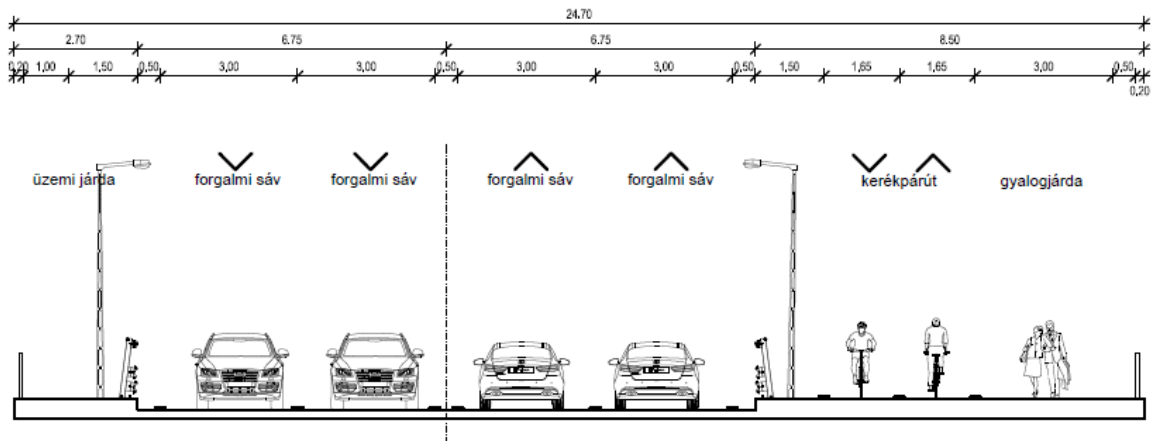
### Újpest-városkapu – Szentendrei út

Az Újpesti-öböl és a Duna feletti hídon a tervezett keresztmetszet 2x2 sáv. A Népsziget nem kap közúti kapcsolatot a híd felől.

A budai oldalon az új út a Pók utca jelenlegi nyomvonalán halad. A Gázgyár utca vonalában szintbeni csomópont létesül. A Nánási út tengelyében csomópont nem tervezett, az csak közvetett módon, a Gázgyár utca felől közelíthető meg, annak érdekében, hogy a híd forgalma ne terhelje a Pók utcai lakótelepet.

A Szentendrei úti csomópontban új alcsomópont épül a Szentendrei úton, kiváltva a jelenlegi Pók utcai csomópontot. A Szentendrei utat külszintben keresztezi az út.

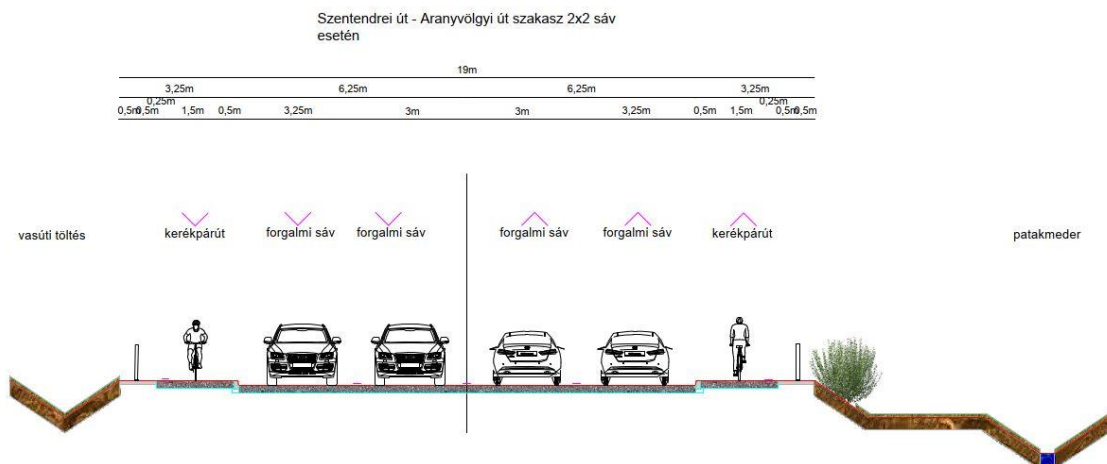
A Népszigeten a maihoz hasonló kialakítással, rámpán keresztül biztosított a kerékpáros és gyalogos kapcsolat. A Zsilip utcán kerékpáros átkelő is létesül. A budai hídfőben a szerkezetről leérve gyalogos lépcső és kerékpáros rámpa épül, közvetlen kapcsolatot adva a Római parthoz, a meglévő gyalogos-kerékpáros híddal leérkezve. A Dunaparti kerékpárút (EuroVelo 6, országos 1C) a hídfő alatt átbújva éri el a Gázgyár utcát és az új Nánási úti nyomvonalat a vasúttól délre. A patak mentén különálló nyomvonalon kerékpárút épül az árvízvédelmi töltésen, elérve a Városház utcát. A Gázgyár utca vonalában gyalogos-kerékpáros híd épül, amely észak-déli irányban adja meg a hálózati kapcsolatokat. A Városház utca mentén vezetve a kerékpáros nyomvonal eléri a tervezett Szentendrei úttal alkotott csomópont lehajtó ágát, amelynek töltése alatt átbújva éri el a szintbeni kapcsolatokat.



### Szentendrei út – Aranyvölgy út

A csomóponttól nyugatra 2x2 sávval halad tovább az új út a Pomázi úti felüljáróig és becsatlakozik az Aranyvölgy útba.

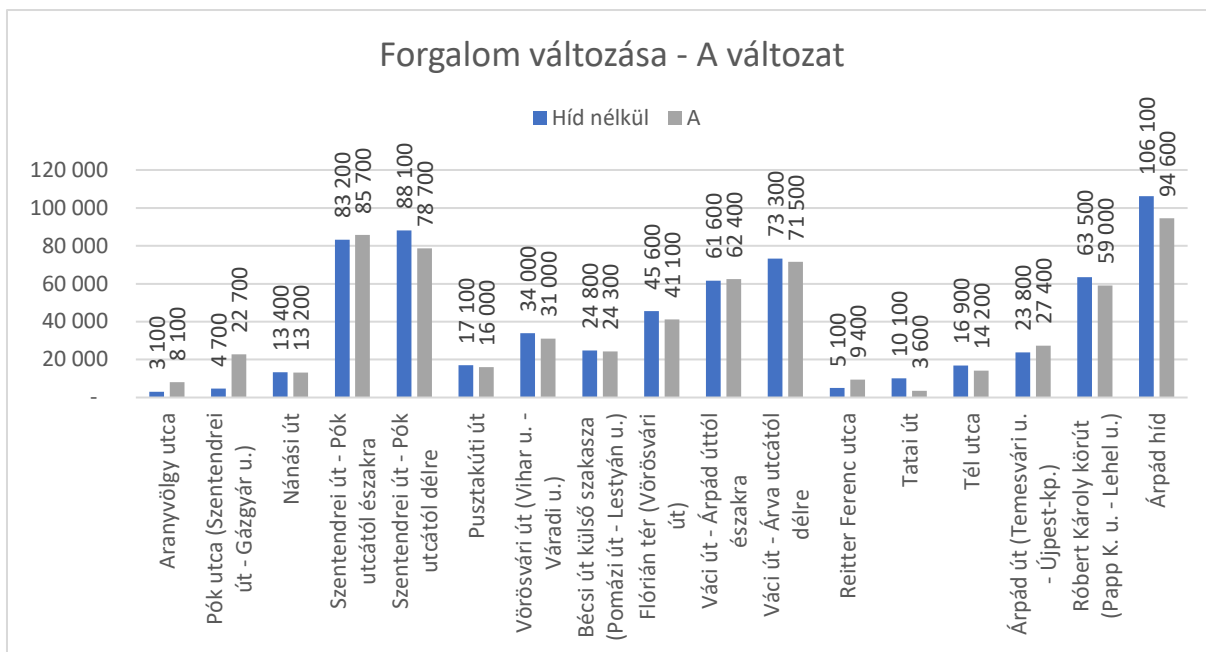
A Szentendrei út feletti hídműtárgyon az egyik irány keresztezi az utat majd irányhelyes kerékpárútként halad tovább az Aranyvölgy út irányába. A kerékpárút a Pomázi úti felüljáró alatt áthaladva éri el az Aranyvölgy út mentén húzódó meglévő kerékpárutat.



### Közösségi közlekedés

Az új hídon keresztül a meglévő 34-es és 196A autóbusszvonalak kerülnek összekötésre, megközelítően a 196A-ra jellemző járatsűrűséggel. Emellett a 160-as autóbussz új betétjárataként Békásmegyér és a Marcheggi híd között létesül kapcsolat. A 134-es autóbussz déli végállomása a Szentlélek térről a Göncz Árpád városközpontba kerül áthelyezésre.

A következő új autóbussz megállóhelyek létesülnek: Óbuda vá. (160), Aquincum (160), Pók utca/Gázgyár utca (34-196A, 160), Római part (34-196A, 160), Népsziget (34-196A, 160), Újpest-városkapu (34-196A, 160), Újpalotai út (160), Béke utca (160), Berlini utca (160), Marcheggi híd (160).



#### A változat főbb mutatói

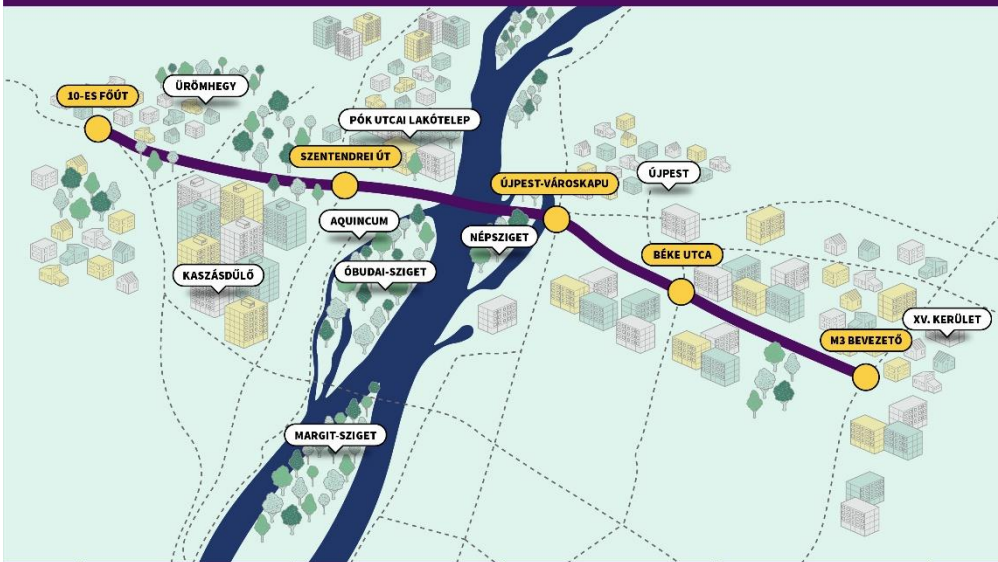
Irányonkénti sávszám szakaszonként		2/2/2/2	
Társadalmi szintű hatások		magyarázat	
		A	
1	Utazási időmegtakarítás - összesen [éves átlagos megtakarítás, utasóra]	A Budapesten közlekedő emberek egy év alatt összesen ennyivel kevesebb időt töltenek közlekedéssel a híd megépítésének hatására	2 334 376
1a	<i>Utazási időmegtakarítás - egyéni közlekedés [éves átlagos megtakarítás, utasóra]</i>	A Budapesten autóval közlekedő emberek egy év alatt összesen ennyivel kevesebb időt töltenek közlekedéssel a híd megépítésének hatására	1 523 159
1b	<i>Utazási időmegtakarítás - közösségi közlekedés [éves átlagos megtakarítás, utasóra]</i>	A Budapesten közösségi közlekedéssel közlekedő emberek egy év alatt összesen ennyivel kevesebb időt töltenek közlekedéssel a híd megépítésének hatására	811 217
2	Jármű-futásteljesítmény megtakarítás [millió járműkilométer megtakarítás évente]	A Budapesten közlekedő emberek egy év alatt összesen ennyivel kevesebb távolságot közlekednek a híd megépítésének hatására	14,3
3	Megelőzhető személyi sérülések száma [éves átlag]	Ha a híd megépül, ennyivel kevesebben sérülnek meg közlekedési balesetben	16,4
4	Jármű-üzemeltetési költségmegtakarítás [éves átlagos megtakarítás, millió Ft]		1 881,9
5	Szén-dioxid megtakarítás [éves átlagos megtakarítás, tCO <sub>2e</sub> ]	Ennyivel kevesebb tonna szén-dioxidot bocsátanak ki a járművek, amik Budapesten közlekedünk, ha az adott változat megépül.	2 226
6	Érintett, meglévő zöldfelület nagysága [ha]	A híd építésével érintett zöldfelület mérete	12,5
7	Tervezett új zöldfelület nagysága [ha]	Nyomvonal mentén létesülő új zöldfelület mérete	
8	Becsült beruházási költség [milliárd Ft]		187,6
9	Haszon-költség hányados [1 Ft befektetés társadalmi megtérülése]	Minden egyes hídra költött forint után a fenti hatások miatt, mint például kevesebb baleset, ennyi hasznot, vagy épp megtakarítást termel a híd megépítése.	1,522

„B” változat – Széles híd korlátozott kapacitású új levezető utakkal



**B** VÁLTOZAT

# Széles híd korlátozott kapacitású új levezető utakkal



	10-ES FŐÚT és SZENTENDREI ÚT között	SZENTENDREI ÚT és ÚJPEST-VÁROSKAPU között	ÚJPEST-VÁROSKAPU és BÉKE UTCA között	BÉKE UTCA és M3 BEVEZETŐ között
tervezett sávkiosztás				
tervezett közúti forgalomnagyság	<b>10 400</b> jármű/nap	<b>33 500</b> jármű/nap	<b>18 900</b> jármű/nap	<b>24 900</b> jármű/nap

**UTAZÁSI IDŐMEGTAKARÍTÁS**  
(Egyéni közlekedés, utasóra/év)

**1 425 396**

**UTAZÁSI IDŐMEGTAKARÍTÁS**  
(Közösségi közlekedés, utasóra/év)

**740 425**

**PÉNZÜGYILEG MEGTÉRÜLŐ  
A BERUHÁZÁS?**

**IGEN**  
  
BCR:  
**1,55**

### M3 autópálya bevezető – Béke utca

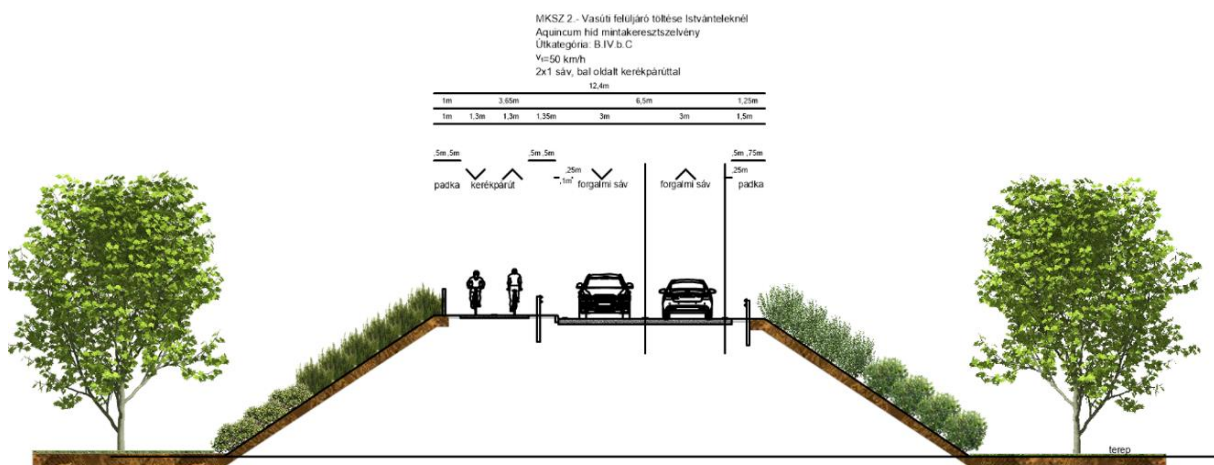
A tervezési szakasz kezdőcsomópontja a vasúti vágányok felett létesülő új 2 sávós körforgalom, amely a tervezett új út forgalmát osztja szét az M3 autópálya bevezető északi és déli irányába, továbbá kapcsolódik a Rákospalotai és a Szuglói körvasút sorhoz. Az M3 bevezető főpályája a vasutat tervezett állapotban alulról keresztezi, tehát egy három szintes csomópont jön létre, középen a vasúttal. A körforgalom kétirányú rámpákkal kapcsolódik az autópálya bevezetőbe.

A nyomvonal a külső körvasúti vágányokat, a 70. sz. vasútvonalai vágányokat, valamint az Istvántelki műhely vágányait felüljárón keresztezi 2x1 sávon.

A Berli utcánál jelzőlámpás csomópont létesül. A jelenleg itt található Szent László úti szintbeli vasúti átjáró helyett a Reitter Ferenc u. – Berli utca nyomvonalon új közúti aluljáró létesül a 2. sz. vasútvonal alatt.

A nyomvonal a Madridi utca mellett halad. A Béke utcánál külön szintű csomópont létesül.

A tervezési szakasz kezdetén az M3 autópálya bevezető tervezett külön szintű csomópontjában annak szeparáltsága, valamint a jelentős szintkülönbségek miatt kerékpáros infrastruktúra nem tervezett. A kerékpáros infrastruktúra ezzel összhangban a Rákos út magasságában kezdődik kétirányú kerékpárút kialakítással, önálló nyomvonalon. A kerékpárút a Szent László utca - Berli utca csomópontban csatlakozik a meglévő észak-déli irányú kerékpárúthoz. A Berli utca – Béke utca szakaszon kétoldali irányhelyes kerékpáros infrastruktúra tervezett. A kiépített kerékpáros kapcsolat létesül a Béke utcával.



### Béke utca – Újpest-városkapu

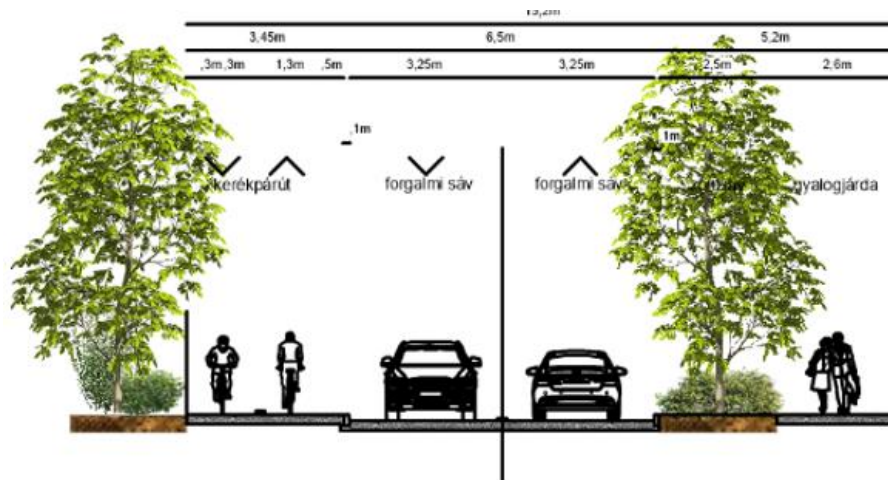
A tervezett út inntől 2x1 sávós keresztmetszettel folytatódik a Dugonics utca jelenlegi nyomvonalát felhasználva az Árva utca – Temesvári utcai csomópontig.

Az Újpalotai úti keresztezés jelzőlámpás forgalomirányítású. Az Újpalotai út tervezett állapotban aluljárón keresztezi a vasutat.

Az Újpest-városkapu térségének közúti kapcsolatait az Árva utca – Temesvári utca tengelyében kialakítandó külön szintű, a vasúti bűjtetés miatt terep alatt pár méterrel elhelyezkedő, jelzőlámpás forgalomirányítással biztosított csomópontban adja meg, amelyben a keresztirányú (Váci út és Árpád út közötti) mozgásokat nem engedi meg.

A Béke utcától az Árva utca - Temesvári utca csomópontig kétoldali irányhelyes kerékpáros keresztmetszet tervezett. Az Újpalotai úti csomópontban biztosított a teljes kerékpáros átjárhatóság és kapcsolat létesül a meglévő észak-déli irányú kerékpárhálózati elemekhez. Újpest-városkapu a kerékpáros főhálózat egy jelentős csomópontja, itt kerül megadásra a kapcsolat a Váci úti (EuroVelo 6, országos 1C), illetve a Bocskai utcai nyomvonallal. Észak - déli irányban az Árva utca - Temesvári utca

vasút alatti közúti átkötéssel együtt kerékpáros nyomvonal létesül. Ebben a csomópontban a kétoldali irányhelyes kerékpárút elválk a tervezett, hídra tartó közút nyomvonalától. A kerékpáros nyomvonal külön vezetett kerékpárúton megközelíti a metró megállót, majd a jelenleg is meglévő kerékpárút nyomvonalán a tervezett közút mentén hajt fel a töltésre, és simul hozzá a közúthoz.



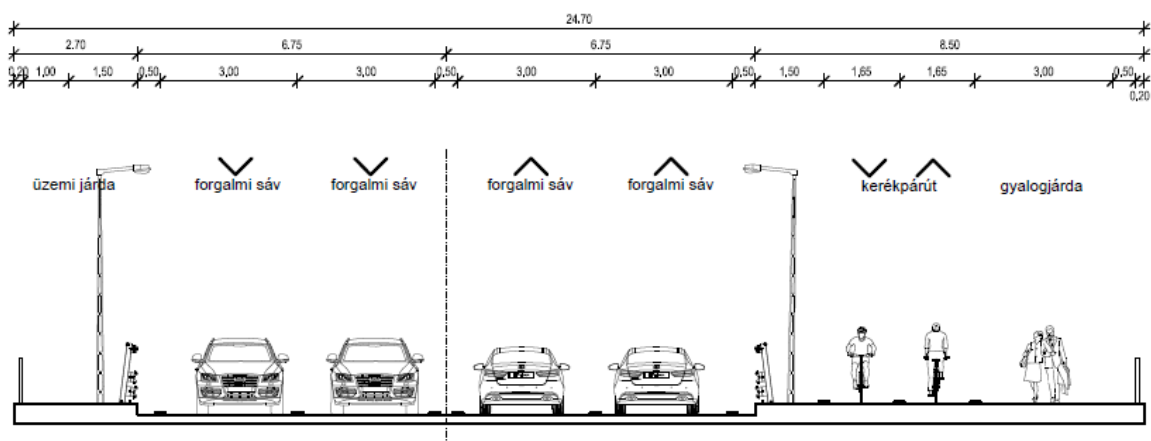
### Újpest-városkapu – Szentendrei út

Az Újpesti-öböl és a Duna feletti hídon a tervezett keresztmetszet 2x2 sáv. A Népsziget nem kap közúti kapcsolatot a híd felől.

A budai oldalon az új út a Pók utca jelenlegi nyomvonalán halad. A Gázgyár utca vonalában szintbeni csomópont létesül. A Nánási út tengelyében csomópont nem tervezett, az csak közvetett módon, a Gázgyár utca felől közelíthető meg, annak érdekében, hogy a híd forgalma ne terhelje a Pók utcai lakótelepet.

A Szentendrei úti csomópontban új alcsomópont épül a Szentendrei úton, kiváltva a jelenlegi Pók utcai csomópontot. A Szentendrei utat külön szintben keresztezi az út.

A Népszigeten a maihoz hasonló kialakítással, rámpán keresztül biztosított a kerékpáros és gyalogos kapcsolat. A Zsilip utcán kerékpáros átkelő is létesül. A budai hídfőben a szerkezetről leérve gyalogos lépcső és kerékpáros rámpa épül, közvetlen kapcsolatot adva a Római parthoz, a meglévő gyalogos-kerékpáros hídhöz leérkezve. A Dunaparti kerékpárút (EuroVelo 6, országos 1C) a hídfő alatt átbújva éri el a Gázgyár utcát és az új Nánási úti nyomvonalat a vasúttól délre. A patak mentén különálló nyomvonalon kerékpárút épül az árvízvédelmi töltésen, elérve a Városvfal utcát. A Gázgyár utca vonalában gyalogos-kerékpáros híd épül, amely észak-déli irányban adja meg a hálózati kapcsolatokat. A Városvfal utca mentén vezetve a kerékpáros nyomvonal eléri a tervezett Szentendrei úttal alkotott csomópont lehajtó ágát, amelynek töltése alatt átbújva éri el a szintbeni kapcsolatokat.

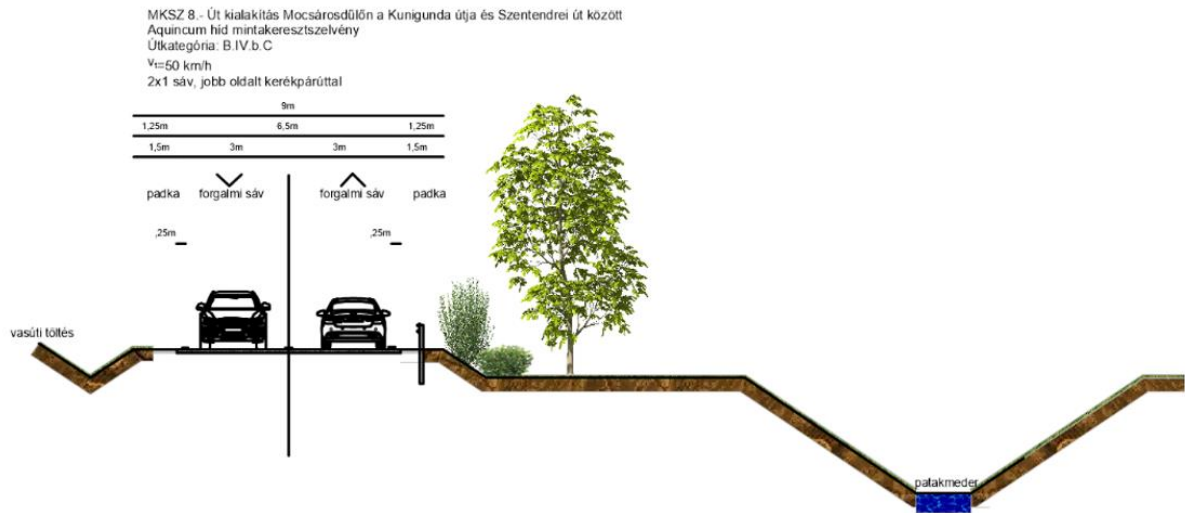




## Szentendrei út – Aranyvölgy út

A csomóponttól nyugatra 2x1 sávval halad tovább az új út a Pomázi úti felüljáróig és becsatlakozik az Aranyvölgy útba.

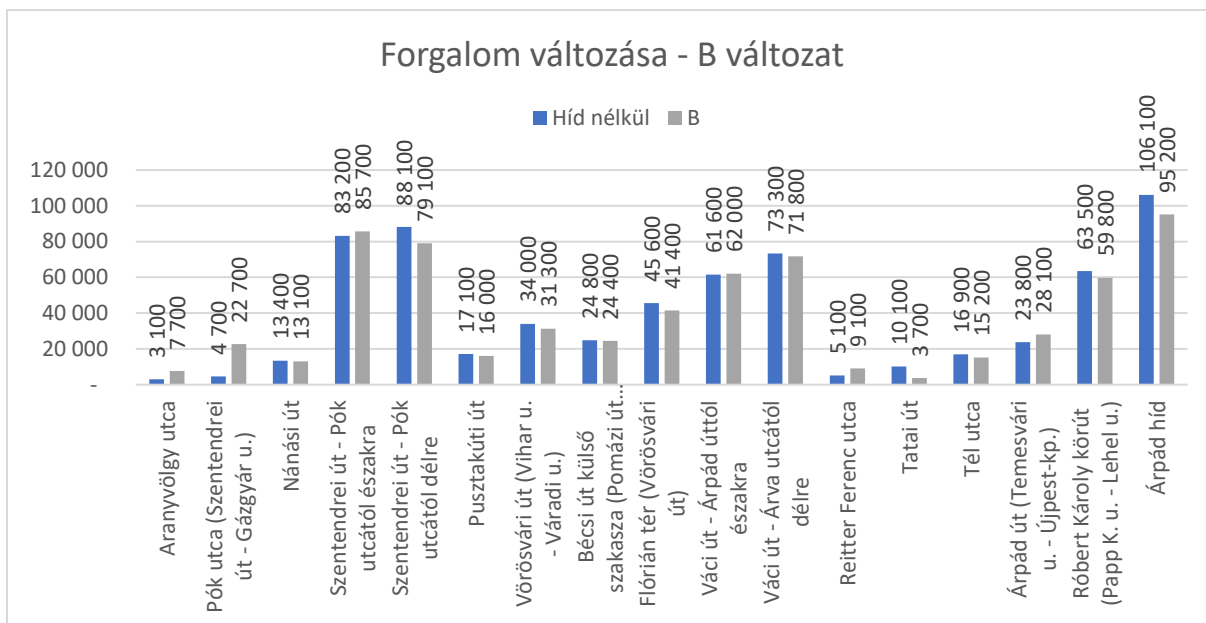
A Szentendrei út feletti hídműtárgyon az egyik irány keresztezi az utat majd irányhelyes kerékpárútként halad tovább az Aranyvölgy út irányába. A kerékpárút a patak északi oldalán halad, majd a Pomázi úti felüljáró alatt áthaladva éri el az Aranyvölgy út mentén húzódó meglévő kerékpárutat.



## Közösségi közlekedés

Az új hídon keresztül a meglévő 34-es és 196A autóbusszvonalak kerülnek összekötésre, megközelítően a 196A-ra jellemző járatsűrűséggel. Emellett a 160-as autóbusz új betétjárataként Békásmegyér és a Marcheggi híd között létesül kapcsolat. A 134-es autóbusz déli végállomása a Szentlélek térről a Göncz Árpád városközpontba kerül áthelyezésre.

A következő új autóbusz megállóhelyek létesülnek: Óbuda vá. (160), Aquincum (160), Pók utca/Gázgyár utca (34-196A, 160), Római part (34-196A, 160), Népsziget (34-196A, 160), Újpest-városkapu (34-196A, 160), Újpalotai út (160), Béke utca (160), Berliini utca (160), Marheggi híd (160).



#### A változat főbb mutatói

Irányonkénti sávszám szakaszonként		1/2/1/1	
Társadalmi szintű hatások		magyarázat	
		B	
1	Utazási időmegtakarítás - összesen [éves átlagos megtakarítás, utasóra]	A Budapesten közlekedő emberek egy év alatt összesen ennyivel kevesebb időt töltenek közlekedéssel a híd megépítésének hatására	2 165 821
1a	Utazási időmegtakarítás - egyéni közlekedés [éves átlagos megtakarítás, utasóra]	A Budapesten autóval közlekedő emberek egy év alatt összesen ennyivel kevesebb időt töltenek közlekedéssel a híd megépítésének hatására	1 425 396
1b	Utazási időmegtakarítás - közösségi közlekedés [éves átlagos megtakarítás, utasóra]	A Budapesten közösségi közlekedéssel közlekedő emberek egy év alatt összesen ennyivel kevesebb időt töltenek közlekedéssel a híd megépítésének hatására	740 425
2	Jármű-futásteljesítmény megtakarítás [millió járműkilométer megtakarítás évente]	A Budapesten közlekedő emberek egy év alatt összesen ennyivel kevesebb távolságot közlekednek a híd megépítésének hatására	15,8
3	Megelőzhető személyi sérülések száma [éves átlag]	Ha a híd megépül, ennyivel kevesebben sérülnek meg közlekedési balesetben	15,5
4	Jármű-üzemeltetési költségmegtakarítás [éves átlagos megtakarítás, millió Ft]		1 875,5
5	Szén-dioxid megtakarítás [éves átlagos megtakarítás, tCO <sub>2e</sub> ]	Ennyivel kevesebb tonna szén-dioxidot bocsátanak ki a járművek, amik Budapesten közlekedünk, ha az adott változat megépül.	2 515
6	Érintett, meglévő zöldfelület nagysága [ha]	A híd építésével érintett zöldfelület mérete	12,0
7	Tervezett új zöldfelület nagysága [ha]	Nyomvonal mentén létesülő új zöldfelület mérete	8,6
8	Becsült beruházási költség [milliárd Ft]		172,5
9	Haszon-költség hányados [1 Ft befektetés társadalmi megtérülése]	Minden egyes hídra költött forint után a fenti hatások miatt, mint például kevesebb baleset, ennyi hasznot, vagy épp megtakarítást termel a híd megépítése.	1,548

„C” változat – Híd buszsávval, korlátozott kapacitású új levezető utakkal



# Híd buszsávval, korlátozott kapacitású új levezető utakkal



	10-ES FŐÚT és SZENTENDREI ÚT között	SZENTENDREI ÚT és ÚJPEST-VÁROSKAPU között	ÚJPEST-VÁROSKAPU és BÉKE UTCA között	BÉKE UTCA és M3 BEVEZETŐ között	
tervezett sávkiosztás					
tervezett közúti forgalomnagyság	<b>9 600</b> jármű/nap	<b>29 000</b> jármű/nap	<b>17 900</b> jármű/nap	<b>29 400</b> jármű/nap	

**UTAZÁSI IDŐMEGTAKARÍTÁS**  
(Egyéni közlekedés, utasóra/év)

**1 383 351**

**UTAZÁSI IDŐMEGTAKARÍTÁS**  
(Közösségi közlekedés, utasóra/év)

**835 094**

**PÉNZÜGYILEG MEGTÉRÜLŐ  
A BERUHÁZÁS?**

**IGEN**  
  
BCR:  
**1,53**

### M3 autópálya bevezető – Béke utca

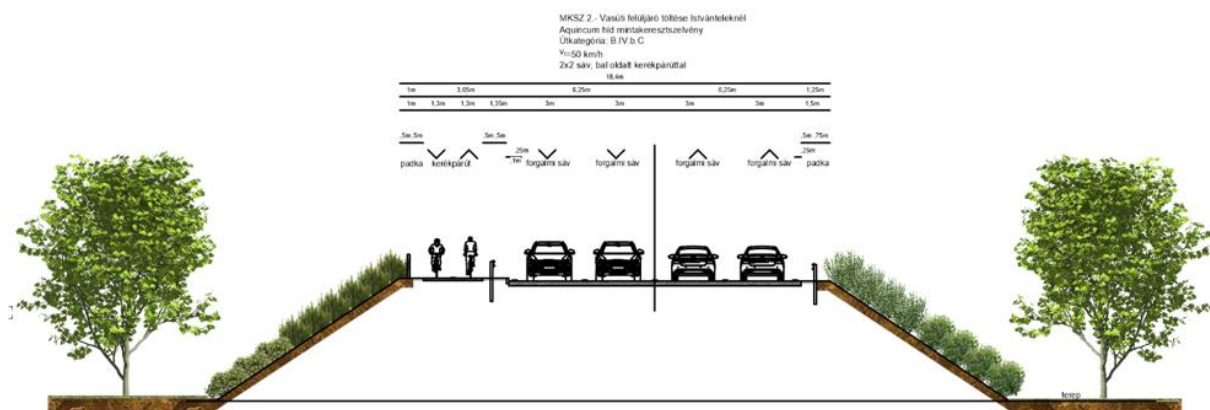
A tervezési szakasz kezdőcsomópontja a vasúti vágányok felett létesülő új 2 sávú körforgalom, amely a tervezett új út forgalmát osztja szét az M3 autópálya bevezető északi és déli irányába, továbbá kapcsolódik a Rákospalotai és a Szuglói körvasút sorhoz. Az M3 bevezető főpályája a vasutat tervezett állapotban alulról keresztezi, tehát egy három szintes csomópont jön létre, középen a vasúttal. A körforgalom kétirányú rámpákkal kapcsolódik az autópálya bevezetőbe.

A nyomvonal a külső körvasúti vágányokat, a 70. sz. vasútvonal vágányokat, valamint az Istvántelki műhely vágányait felüljárón keresztezi 2x2 sávon.

A Berli utcánál jelzőlámpás csomópont létesül. A jelenleg itt található Szent László úti szintbeli vasúti átjáró helyett a Reitter Ferenc u. – Berli utca nyomvonalon új közúti aluljáró létesül a 2. sz. vasútvonal alatt.

A nyomvonal a Madridi utca mellett halad. A Béke utcánál külön szintű csomópont létesül.

A tervezési szakasz kezdetén az M3 autópálya bevezető tervezett külön szintű csomópontjában annak szeparáltsága, valamint a jelentős szintkülönbségek miatt kerékpáros infrastruktúra nem tervezett. A kerékpáros infrastruktúra ezzel összhangban a Rákos út magasságában kezdődik kétirányú kerékpárút kialakítással, önálló nyomvonalon. A kerékpárút a Szent László utca - Berli utca csomópontban csatlakozik a meglévő észak-déli irányú kerékpárúthoz. A Berli utca – Béke utca szakaszon kétoldali irányhelyes kerékpáros infrastruktúra tervezett. A kiépített kerékpáros kapcsolat létesül a Béke utcával.



### Béke utca – Újpest-városkapu

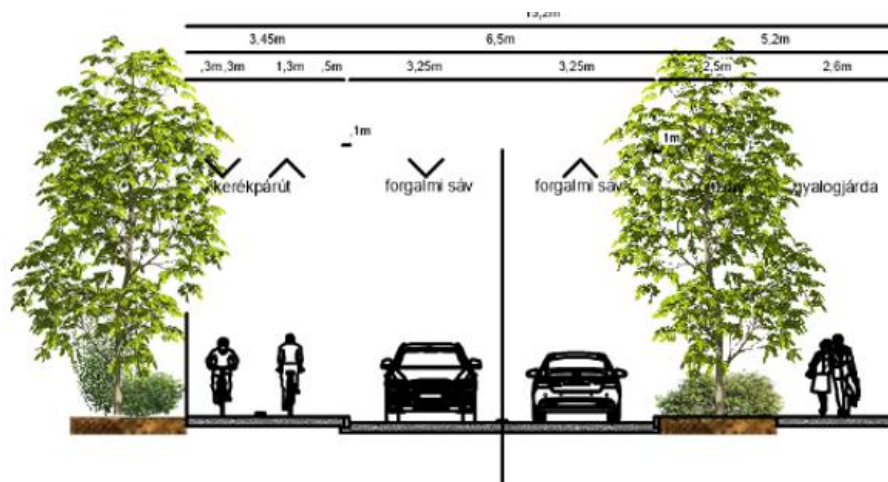
A tervezett út innentől 2x1 sávú keresztmetszettel folytatódik a Dugonics utca jelenlegi nyomvonalát felhasználva az Árva utca – Temesvári utcai csomópontig.

Az Újpalotai úti keresztezés jelzőlámpás forgalomirányítású. Az Újpalotai út tervezett állapotban aluljárón keresztezi a vasutat.

Az Újpest-városkapu térségének közúti kapcsolatait az Árva utca – Temesvári utca tengelyében kialakítandó külön szintű, a vasúti bújtatás miatt terep alatt pár méterrel elhelyezkedő, jelzőlámpás forgalomirányítással biztosított csomópontban adja meg, amelyben a keresztirányú (Váci út és Árpád út közötti) mozgásokat nem engedi meg.

A Béke utcától az Árva utca - Temesvári utca csomópontig egyoldali, kétirányú kerékpáros keresztmetszet tervezett. Az Újpalotai úti csomópontban biztosított a teljes kerékpáros átjárhatóság és kapcsolat létesül a meglévő észak-déli irányú kerékpárhálózati elemekhez. Újpest-városkapu a kerékpáros főhálózat egy jelentős csomópontja, itt kerül megadásra a kapcsolat a Váci úti (EuroVelo 6, országos 1C), illetve a Bocskai utcai nyomvonallal. Észak - déli irányban az Árva utca - Temesvári utca vasút alatti közúti átkötéssel együtt kerékpáros nyomvonal létesül. Ebben a csomópontban a kétoldali

irányhelyes kerékpárút elválik a tervezett, hídra tartó közút nyomvonalától. A kerékpáros nyomvonal külön vezetett kerékpárúton megközelíti a metró megállót, majd a jelenleg is meglévő kerékpárút nyomvonalán a tervezett közút mentén hajt fel a töltésre, és simul hozzá a közúthoz.



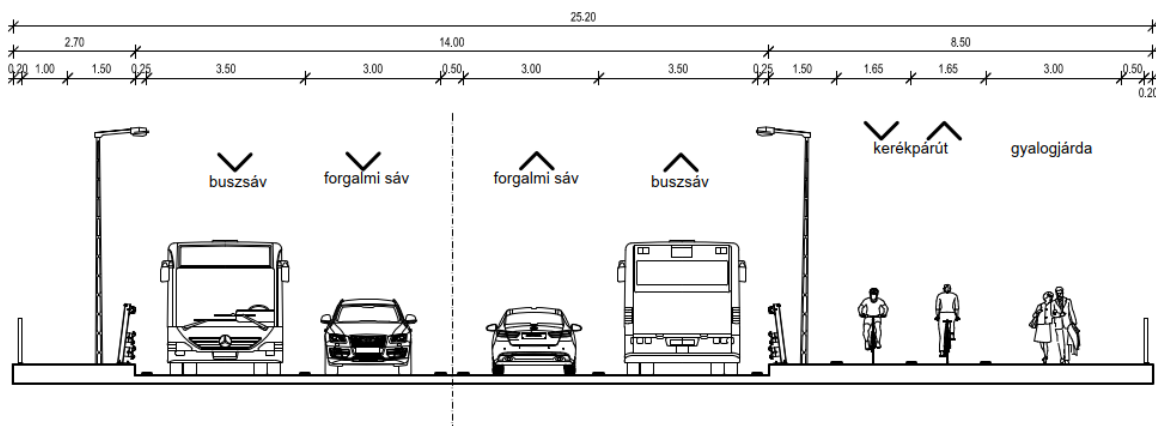
### Újpest-városkapu – Szentendrei út

Az Újpesti-öböl és a nagy Duna ág felett is 2x1 közúti sávval és kétoldalt buszsávval kialakított műtárgy épül. A Népsziget nem kap közúti kapcsolatot a híd felől.

A budai oldalon az új út a Pók utca jelenlegi nyomvonalán halad. A Dunán átvezetett 2x1 sáv plusz két oldali buszsáv keresztmetszet a Szentendrei úttal közös csomópontig halad. A Gázgyár utca vonalában szintbeni csomópont létesül. A Nánási út tengelyében csomópont nem tervezett, az csak közvetett módon, a Gázgyár utca felől közelíthető meg, annak érdekében, hogy a híd forgalma ne terhelje a Pók utcai lakótelepet.

A Szentendrei úti csomópontban új alcsomópont épül a Szentendrei úton, kiváltva a jelenlegi Pók utcai csomópontot. A Szentendrei utat külön szintben keresztezi az út.

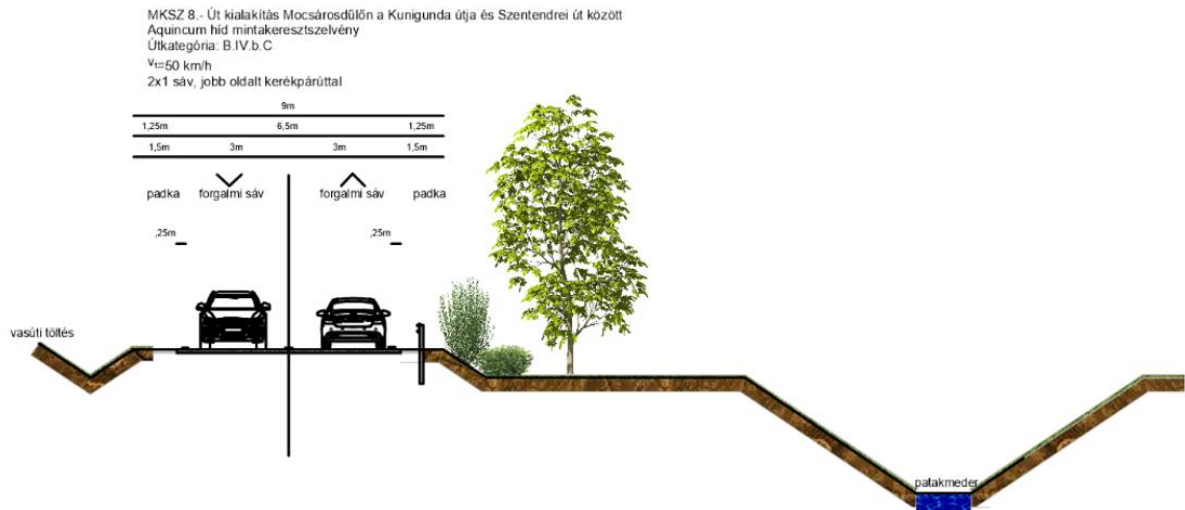
A Népszigeten a maihoz hasonló kialakítással, rámpán keresztül biztosított a kerékpáros és gyalogos kapcsolat. A Zsilip utcán kerékpáros átkelő is létesül. A budai hídfőben a szerkezetről leérve gyalogos lépcső és kerékpáros rámpa épül, közvetlen kapcsolatot adva a Római parthoz, a meglévő gyalogos-kerékpáros hídhöz leérkezve. A Dunaparti kerékpárút (EuroVelo 6, országos 1C) a hídfő alatt átbújva éri el a Gázgyár utcát és az új Nánási úti nyomvonalat a vasúttól délre. A patak mentén különálló nyomvonalon kerékpárút épül az árvízvédelmi töltésen, elérve a Városvfal utcát. A Gázgyár utca vonalában gyalogos-kerékpáros híd épül, amely észak-déli irányban adja meg a hálózati kapcsolatokat. A Városvfal utca mentén vezetve a kerékpáros nyomvonal eléri a tervezett Szentendrei úttal alkotott csomópont lehajtó ágát, amelynek töltése alatt átbújva éri el a szintbeni kapcsolatokat.



## Szentendrei út – Aranyvölgy út

A csomóponttól nyugatra 2x1 sávval halad tovább az új út a Pomázi úti felüljáróig és becsatlakozik az Aranyvölgy útba.

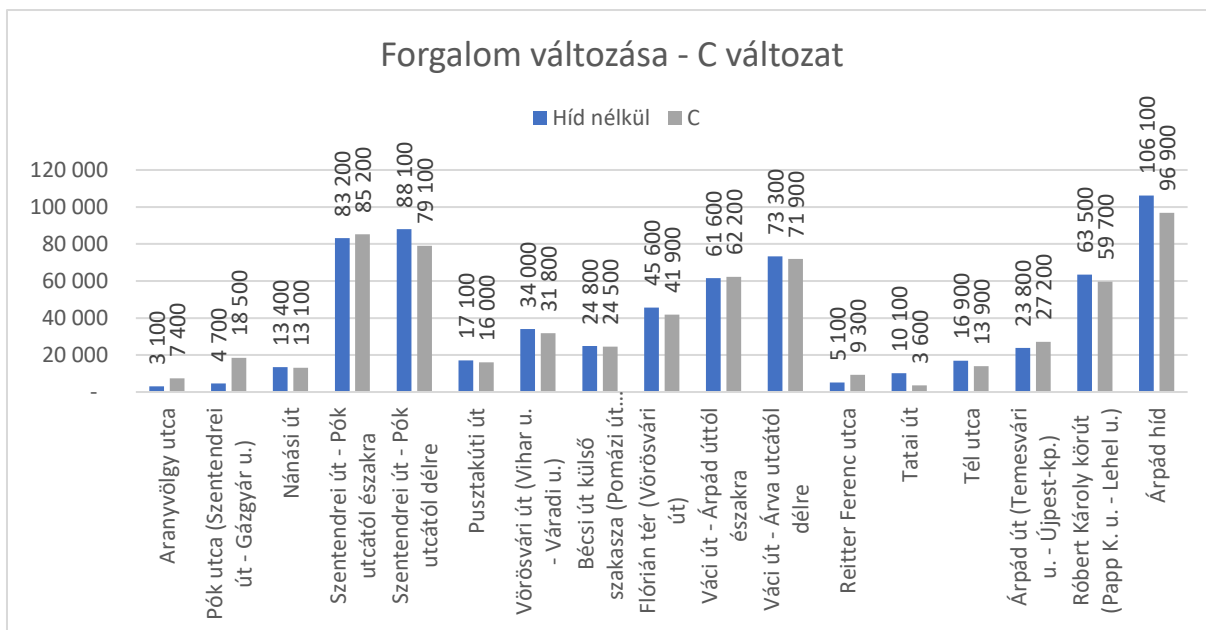
A Szentendrei út feletti hídműtárgyon az egyik irány keresztezi az utat majd irányhelyes kerékpárútként halad tovább az Aranyvölgy út irányába. A kerékpárút a patak északi oldalán halad, majd a Pomázi úti felüljáró alatt áthaladva éri el az Aranyvölgy út mentén húzódó meglévő kerékpárutat.



## Közösségi közlekedés

Az új hídon keresztül a meglévő 34-es és 196A autóbusszvonalak kerülnek összekötésre, megközelítően a 196A-ra jellemző járatsűrűséggel. Emellett a 160-as autóbusz új betétjárataként Békásmegyér és a Marcheggi híd között létesül kapcsolat. A 134-es autóbusz déli végállomása a Szentlélek térről a Göncz Árpád városközpontba kerül áthelyezésre.

A következő új autóbusz megállóhelyek létesülnek: Óbuda vá. (160), Aquincum (160), Pók utca/Gázgyár utca (34-196A, 160), Római part (34-196A, 160), Népsziget (34-196A, 160), Újpest-városkapu (34-196A, 160), Újpalotai út (160), Béke utca (160), Berliini utca (160), Marcheggi híd (160).



#### A változat főbb mutatói

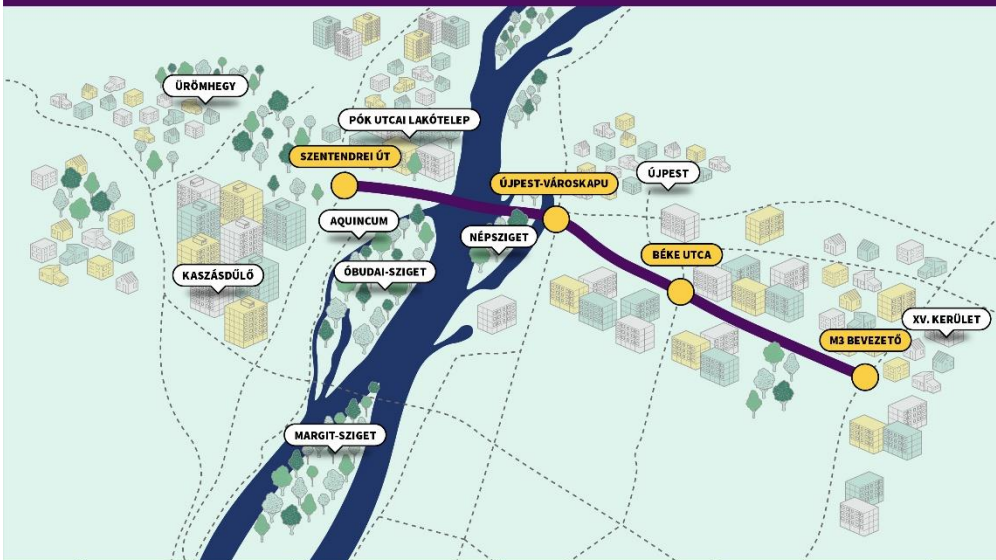
Irányonkénti sávszám szakaszonként		1/1+b/1/2	
Társadalmi szintű hatások		magyarázat	
		C	
1	Utazási időmegtakarítás - összesen [éves átlagos megtakarítás, utasóra]	A Budapesten közlekedő emberek egy év alatt összesen ennyivel kevesebb időt töltenek közlekedéssel a híd megépítésének hatására	2 218 444
1a	Utazási időmegtakarítás - egyéni közlekedés [éves átlagos megtakarítás, utasóra]	A Budapesten autóval közlekedő emberek egy év alatt összesen ennyivel kevesebb időt töltenek közlekedéssel a híd megépítésének hatására	1 383 351
1b	Utazási időmegtakarítás - közösségi közlekedés [éves átlagos megtakarítás, utasóra]	A Budapesten közösségi közlekedéssel közlekedő emberek egy év alatt összesen ennyivel kevesebb időt töltenek közlekedéssel a híd megépítésének hatására	835 094
2	Jármű-futásteljesítmény megtakarítás [millió járműkilométer megtakarítás évente]	A Budapesten közlekedő emberek egy év alatt összesen ennyivel kevesebb távolságot közlekednek a híd megépítésének hatására	16,3
3	Megelőzhető személyi sérülések száma [éves átlag]	Ha a híd megépül, ennyivel kevesebben sérülnek meg közlekedési balesetben	15,0
4	Jármű-üzemeltetési költségmegtakarítás [éves átlagos megtakarítás, millió Ft]		1 887,0
5	Szén-dioxid megtakarítás [éves átlagos megtakarítás, tCO <sub>2e</sub> ]	Ennyivel kevesebb tonna szén-dioxidot bocsátanak ki a járművek, amik Budapesten közlekedünk, ha az adott változat megépül.	2 614
6	Érintett, meglévő zöldfelület nagysága [ha]	A híd építésével érintett zöldfelület mérete	11,5
7	Tervezett új zöldfelület nagysága [ha]	Nyomvonal mentén létesülő új zöldfelület mérete	8,2
8	Becsült beruházási költség [milliárd Ft]		176,8
9	Haszon-költség hányados [1 Ft befektetés társadalmi megtérülése]	Minden egyes hídra költött forint után a fenti hatások miatt, mint például kevesebb baleset, ennyi hasznot, vagy épp megtakarítást termel a híd megépítése.	1,534

„D” változat – Helyi kapcsolat 10-es főúti csatlakozás nélkül



**D** VÁLTOZAT

# Helyi kapcsolat 10-es főúti csatlakozás nélkül



	10-ES FŐÚT és SZENTENDREI ÚT között	SZENTENDREI ÚT és ÚJPEST-VÁROSKAPU között	ÚJPEST-VÁROSKAPU és BÉKE UTCA között	BÉKE UTCA és M3 BEVEZETŐ között	
tervezett sávkiosztás	Nincs új út				
tervezett közúti forgalomnagyság	— jármű/nap	<b>25 800</b> jármű/nap	<b>15 200</b> jármű/nap	<b>23 900</b> jármű/nap	

**UTAZÁSI IDŐMEGTAKARÍTÁS**  
(Egyéni közlekedés, utasóra/év)

**1 112 328**

**UTAZÁSI IDŐMEGTAKARÍTÁS**  
(Közösségi közlekedés, utasóra/év)

**747 574**

**PÉNZÜGYILEG MEGTÉRÜLŐ  
A BERUHÁZÁS?**

**IGEN**

BCR:  
**1,33**



### M3 autópálya bevezető – Béke utca

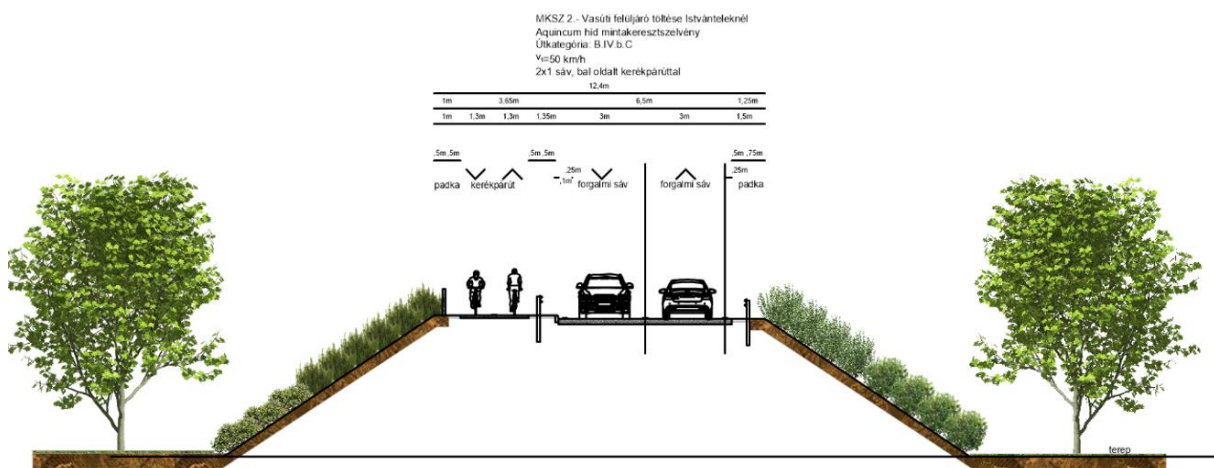
A tervezési szakasz kezdőcsomópontja a vasúti vágányok felett létesülő új 2 sávós körforgalom, amely a tervezett új út forgalmát osztja szét az M3 autópálya bevezető északi és déli irányába, továbbá kapcsolódik a Rákospalotai és a Szuglói körvasút sorhoz. Az M3 bevezető főpályája a vasutat tervezett állapotban alulról keresztezi, tehát egy három szintes csomópont jön létre, középen a vasúttal. A körforgalom kétirányú rámpákkal kapcsolódik az autópálya bevezetőbe.

A nyomvonal a külső körvasúti vágányokat, a 70. sz. vasútvonalai vágányokat, valamint az Istvántelki műhely vágányait felüljárón keresztezi 2x1 sávon.

A Berli utcánál jelzőlámpás csomópont létesül. A jelenleg itt található Szent László úti szintbeli vasúti átjáró helyett a Reitter Ferenc u. – Berli utca nyomvonalon új közúti aluljáró létesül a 2. sz. vasútvonal alatt.

A nyomvonal a Madridi utca mellett halad. A Béke utcánál különszintű csomópont létesül.

A tervezési szakasz kezdetén az M3 autópálya bevezető tervezett különszintű csomópontjában annak szeparáltsága, valamint a jelentős szintkülönbségek miatt kerékpáros infrastruktúra nem tervezett. A kerékpáros infrastruktúra ezzel összhangban a Rákos út magasságában kezdődik kétirányú kerékpárút kialakítással, önálló nyomvonalon. A kerékpárút a Szent László utca - Berli utca csomópontban csatlakozik a meglévő észak-déli irányú kerékpárúthoz. A Berli utca – Béke utca szakaszon kétoldali irányhelyes kerékpáros infrastruktúra tervezett. A kiépített kerékpáros kapcsolat létesül a Béke utcával.



### Béke utca – Újpest-városkapu

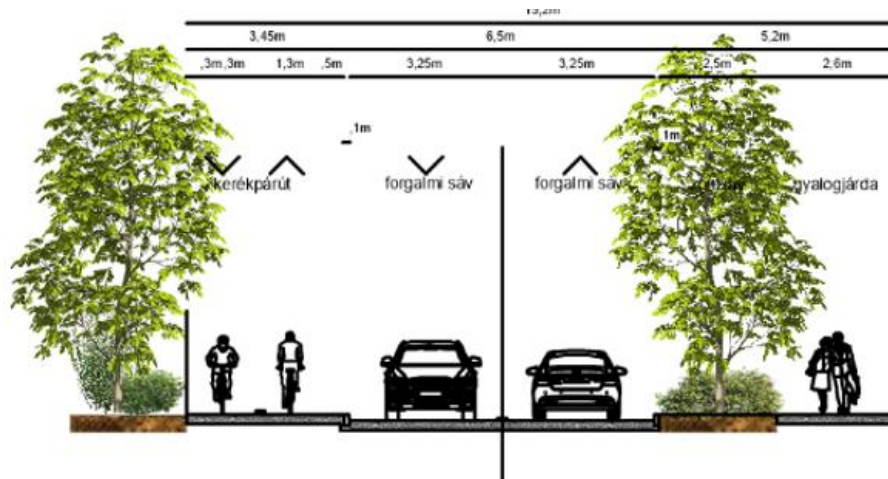
A tervezett út inntől 2x1 sávós keresztmetszettel folytatódik a Dugonics utca jelenlegi nyomvonalát felhasználva az Árva utca – Temesvári utcai csomópontig.

Az Újpalotai úti keresztezés jelzőlámpás forgalomirányítású. Az Újpalotai út tervezett állapotban aluljárón keresztezi a vasutat.

Az Újpest-városkapu térségének közúti kapcsolatait az Árva utca – Temesvári utca tengelyében kialakítandó külön szintű, a vasúti bűjtetés miatt terep alatt pár méterrel elhelyezkedő, jelzőlámpás forgalomirányítással biztosított csomópontban adja meg, amelyben a keresztirányú (Váci út és Árpád út közötti) mozgásokat nem engedi meg.

A Béke utcától az Árva utca - Temesvári utca csomópontig kétoldali irányhelyes kerékpáros keresztmetszet tervezett. Az Újpalotai úti csomópontban biztosított a teljes kerékpáros átjárhatóság

és kapcsolat létesül a meglévő észak-déli irányú kerékpárhálózati elemekhez. Újpest-városkapu a kerékpáros főhálózat egy jelentős csomópontja, itt kerül megadásra a kapcsolat a Váci úti (EuroVelo 6, országos 1C), illetve a Bocskai utcai nyomvonalal. Észak - déli irányban az Árva utca - Temesvári utca vasút alatti közúti átkötéssel együtt kerékpáros nyomvonal létesül. Ebben a csomópontban a kétoldali irányhelyes kerékpárút elválik a tervezett, hídra tartó közút nyomvonalától. A kerékpáros nyomvonal külön vezetett kerékpárúton megközelíti a metró megállót, majd a jelenleg is meglévő kerékpárút nyomvonalán a tervezett közút mentén hajt fel a töltésre, és simul hozzá a közúthoz.

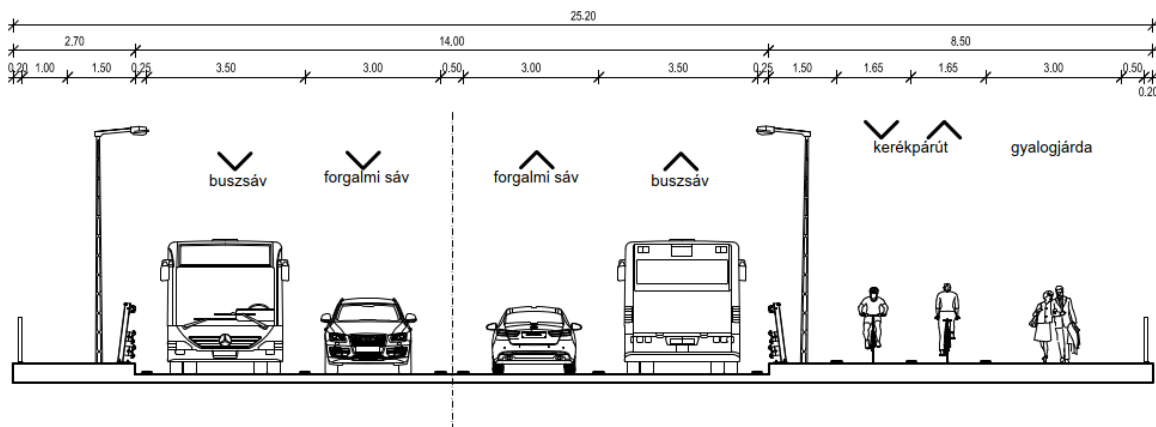


### Újpest-városkapu – Szentendrei út

Az Újpesti-öböl és a nagy Duna ág felett is 2x1 közúti sávval és kétoldalt buszsávval kialakított műtárgy épül. A Népsziget nem kap közúti kapcsolatot a híd felől.

A budai oldalon az új út a Pók utca jelenlegi nyomvonalán halad. A Dunán átvezetett 2x1 sáv plusz két oldali buszsáv keresztmetszet a Szentendrei úttal közös csomópontig halad, ahol a mai kialakításhoz hasonló szintbeni csomópont létesül. A Gázgyár utca vonalában szintbeni csomópont létesül. A Nánási út tengelyében csomópont nem tervezett, az csak közvetett módon, a Gázgyár utca felől közelíthető meg, annak érdekében, hogy a híd forgalma ne terhelje a Pók utcai lakótelepet.

A Népszigeten a maihoz hasonló kialakítással, rámpán keresztül biztosított a kerékpáros és gyalogos kapcsolat. A Zsilip utcán kerékpáros átkelő is létesül. A budai hídfőben a szerkezetről leérve gyalogos lépcső és kerékpáros rámpa épül, közvetlen kapcsolatot adva a Római parthoz, a meglévő gyalogos-kerékpáros híddal leérkezve. A Dunaparti kerékpárút (EuroVelo 6, országos 1C) a hídfő alatt átbújva éri el a Gázgyár utcát és az új Nánási úti nyomvonalat a vasúttól délre. A patak mentén különálló nyomvonalon kerékpárút épül az árvízvédelmi töltésen, elérve a Városház utcát. A Gázgyár utca vonalában gyalogos-kerékpáros híd épül, amely észak-déli irányban adja meg a hálózati kapcsolatokat. A Városház utca mentén vezetve a kerékpáros nyomvonal eléri a tervezett Szentendrei úttal alkotott csomópont lehajtó ágát, amelynek töltése alatt átbújva éri el a szintbeni kapcsolatokat.



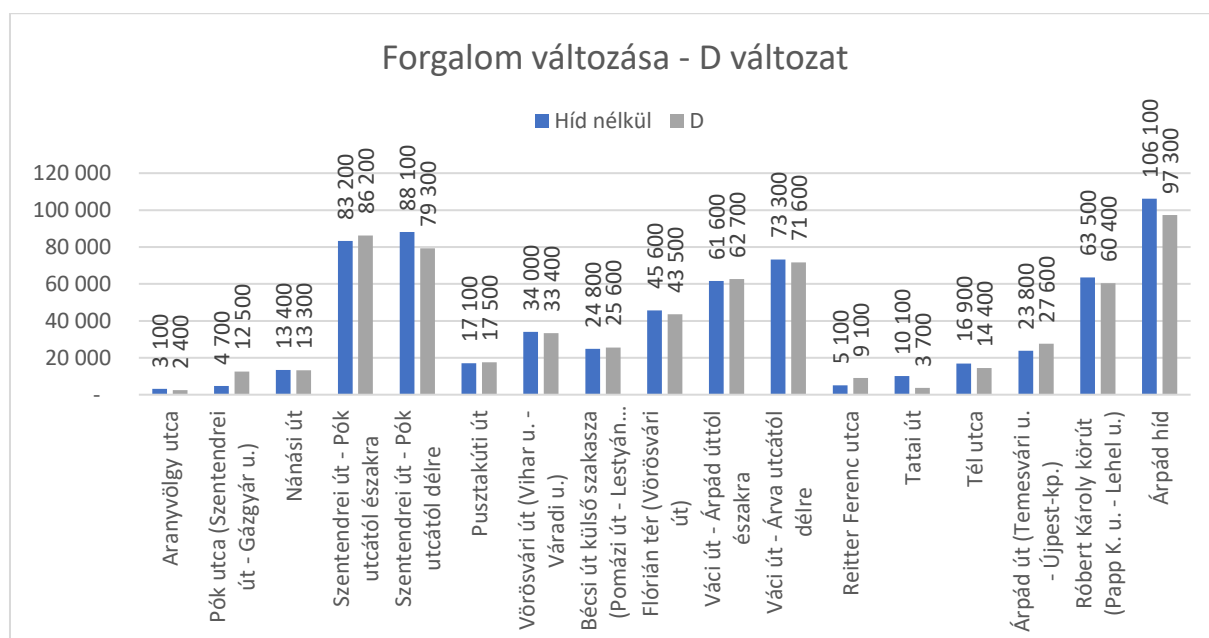
### Szentendrei út – Aranyvölgy út

A Szentendrei úttól nyugati irányba nem épül ki új infrastruktúra.

### Közösségi közlekedés

Az új hídon keresztül a meglévő 34-es és 196A autóbuszvonalak kerülnek összekötése, megközelítően a 196A-ra jellemző járatsűrűséggel. Emellett a 160-as autóbusz új betétjárataként Békásmegyér és a Marcheggi híd között létesül kapcsolat. Ebben a változatban a 160-as betétjárat a Szentendrei úttól nyugatra Kaszásdűlőn keresztül éri el az Aranyhegyi utat. A 134-es autóbusz déli végállomása a Szentlélek térről a Göncz Árpád városközponthoz kerül áthelyezésre.

A következő új autóbusz megállóhelyek létesülnek: Pók utca/Gázgyár utca (34-196A, 160), Római part (34-196A, 160), Népsziget (34-196A, 160), Újpest-városkapu (34-196A, 160), Újpalotai út (160), Béke utca (160), Berliini utca (160), Marcheggi híd (160).



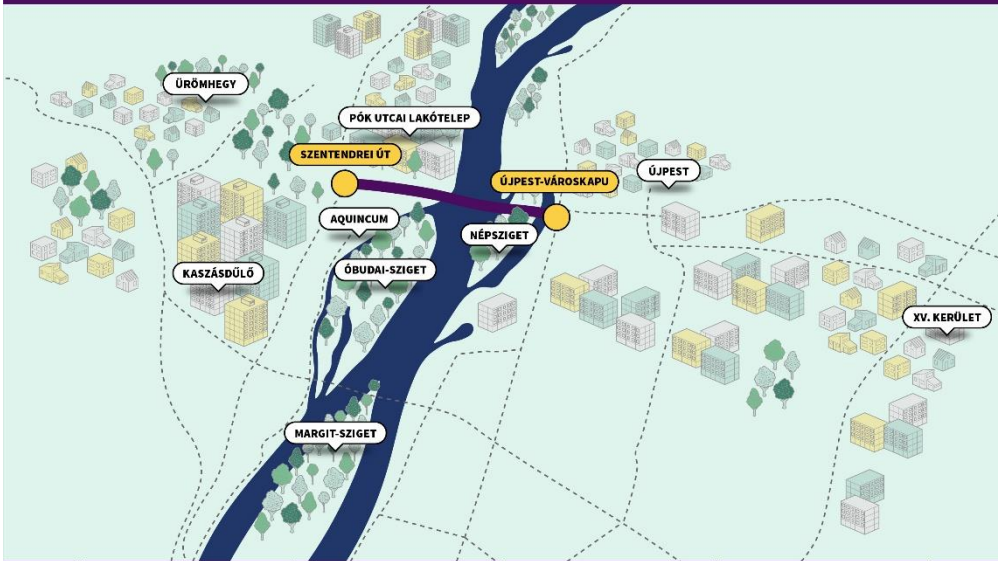
## A változat főbb mutatói

	<b>Irányonkénti sávszám szakaszonként</b>		<b>0/1+b/1/1</b>
	<b>Társadalmi szintű hatások</b>	<b>magyarázat</b>	<b>D</b>
1	Utazási időmegtakarítás - összesen [éves átlagos megtakarítás, utasóra]	A Budapesten közlekedő emberek egy év alatt összesen ennyivel kevesebb időt töltenek közlekedéssel a híd megépítésének hatására	1 859 902
1a	<i>Utazási időmegtakarítás - egyéni közlekedés</i> <i>[éves átlagos megtakarítás, utasóra]</i>	A Budapesten autóval közlekedő emberek egy év alatt összesen ennyivel kevesebb időt töltenek közlekedéssel a híd megépítésének hatására	1 112 328
1b	<i>Utazási időmegtakarítás - közösségi közlekedés</i> <i>[éves átlagos megtakarítás, utasóra]</i>	A Budapesten közösségi közlekedéssel közlekedő emberek egy év alatt összesen ennyivel kevesebb időt töltenek közlekedéssel a híd megépítésének hatására	747 574
2	Jármű-futásteljesítmény megtakarítás [millió járműkilométer megtakarítás évente]	A Budapesten közlekedő emberek egy év alatt összesen ennyivel kevesebb távolságot közlekednek a híd megépítésének hatására	13,1
3	Megelőzhető személyi sérülések száma [éves átlag]	Ha a híd megépül, ennyivel kevesebben sérülnek meg közlekedési balesetben	12,0
4	Jármű-üzemeltetési költségmegtakarítás [éves átlagos megtakarítás, millió Ft]		1 410,8
5	Szén-dioxid megtakarítás [éves átlagos megtakarítás, tCO <sub>2e</sub> ]	Ennyivel kevesebb tonna szén-dioxidot bocsátanak ki a járművek, amik Budapesten közlekedünk, ha az adott változat megépül.	1 973
6	Érintett, meglévő zöldfelület nagysága [ha]	A híd építésével érintett zöldfelület mérete	9,1
7	Tervezett új zöldfelület nagysága [ha]	Nyomvonal mentén létesülő új zöldfelület mérete	
8	Becsült beruházási költség [milliárd Ft]		168,0
9	Haszon-költség hányados [1 Ft befektetés társadalmi megtérülése]	Minden egyes hídra költött forint után a fenti hatások miatt, mint például kevesebb baleset, ennyi hasznot, vagy épp megtakarítást termel a híd megépítése.	1,327

„K” változat – Községi közlekedési híd a meglévő úthálózathoz kapcsolódva



# Közösségi közlekedési híd a meglévő úthálózathoz kapcsolódva



	10-ES FŐÚT és SZENTENDREI ÚT között	SZENTENDREI ÚT és ÚJPEST-VÁROSKAPU között	ÚJPEST-VÁROSKAPU és BÉKE UTCA között	BÉKE UTCA és M3 BEVEZETŐ között	
tervezett sáviosztás	Nincs új út		Nincs új út	Nincs új út	
tervezett közúti forgalmagyság	— jármű/nap	— jármű/nap	— jármű/nap	— jármű/nap	

**UTAZÁSI IDŐMEGTAKARÍTÁS**  
(Egyéni közlekedés, utasóra/év)

**480 135**

**UTAZÁSI IDŐMEGTAKARÍTÁS**  
(Közösségi közlekedés, utasóra/év)

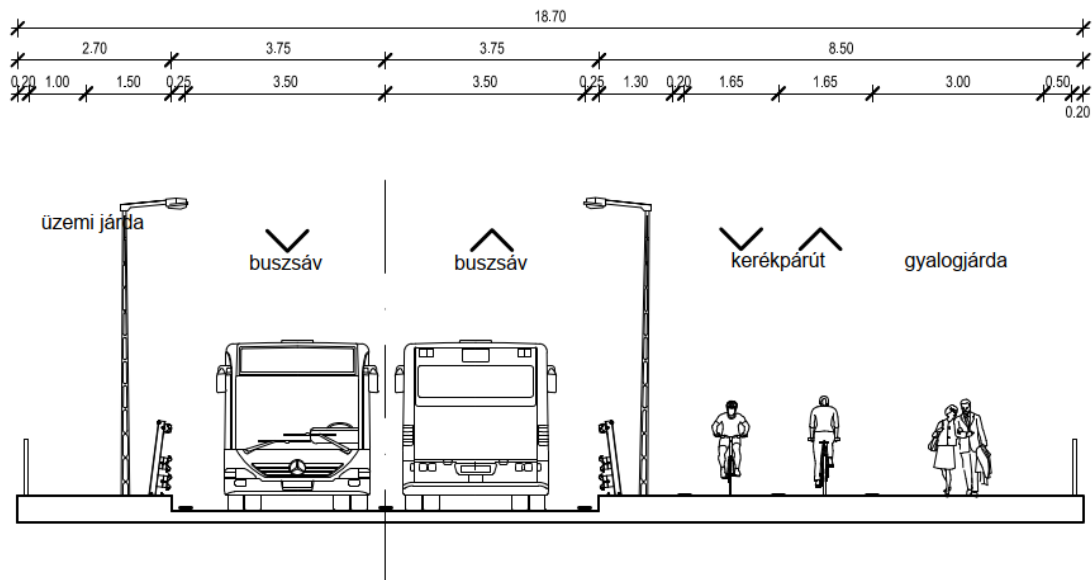
**96 189**

**PÉNZÜGYILEG MEGTÉRÜLŐ  
A BERUHÁZÁS?**

**NEM**  
  
BCR:  
0,95

A „K” változatban a kerékpár és a gyalogos közlekedés mellett csak a buszközlekedést bonyolító Duna-híd és annak közvetlen útkapcsolatai kerülnek kiépítésre. Újpest-városkapu térségében az Árva utca - Temesvári utca csomópontban egy süllyesztett csomópont, valamint annak az Árpád úthoz és a Váci úthoz való kapcsolatai épülnek ki, viszont az M3 autópálya bevezető irányába további beavatkozás nem történik.

A Budai hídfő környezetében a tervezett út a Gázgyár utca vonalában létesülő szintbeni csomópontig tart, amelyen keresztül a Szentendrei úttal is biztosított a kapcsolat.

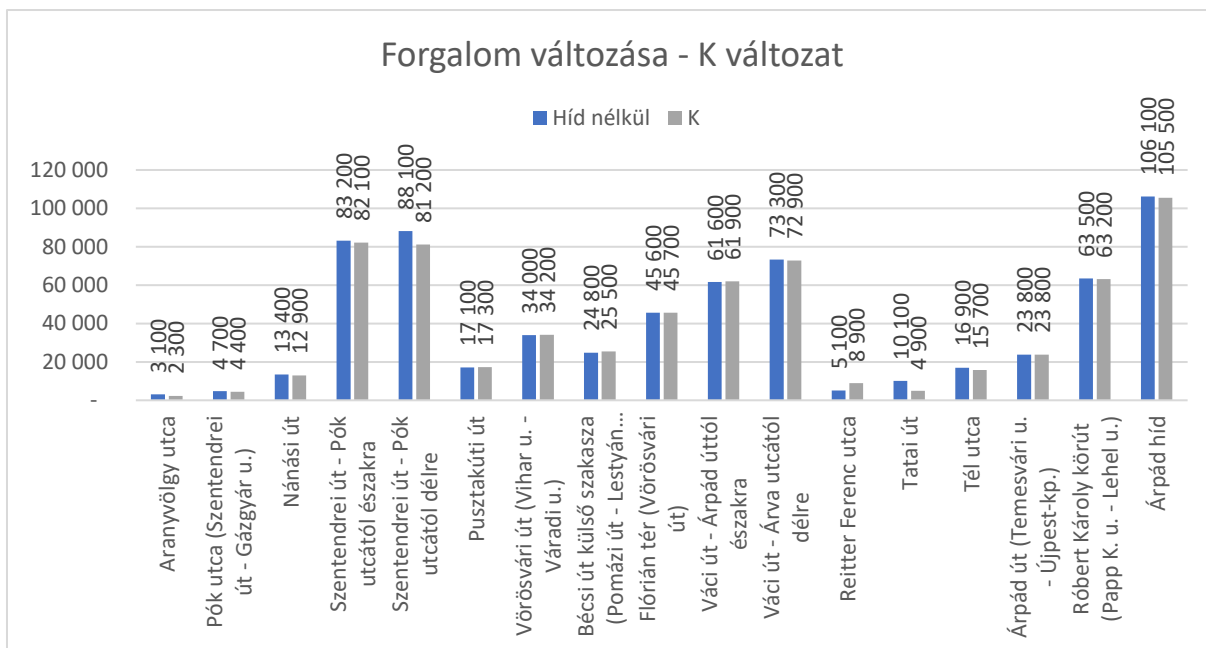


Ebben a változatban kerékpáros infrastruktúra csak a Duna-hídon létesül. A pesti oldalon a kiépülő Árva utca - Temesvári utca átkötés nyomvonalához csatlakozik a tervezett kerékpáros infrastruktúra, így kapcsolódik a meglévő hálózathoz. A Népszigeten a maihoz hasonló kialakítással kerékpáros rámpa létesül. A budai oldalon a kerékpárút rámpán ereszkedve keresztezi az Aranyhegyi patakot és éri el a Duna partján húzódó EuroVelo nyomvonalát.

### Közösségi közlekedés

Az új hídon keresztül a 34-es és a 196A autóbuszok kerülnek összekötése megközelítően a 196A-ra jellemző járatsűrűséggel. Emellett a 134-es autóbusz déli végállomása a Szentlélek térről a Göncz Árpád városközpontba kerül áthelyezésre.

A következő új autóbusz megállóhelyek létesülnek: Pók utca/Gázgyár utca (34-196A), Római part (34-196A), Népsziget (34-196A), Újpest-városkapu (34-196A).



#### A változat főbb mutatói

Irányonkénti sávszám szakaszonként		0/b/0/0	
Társadalmi szintű hatások		magyarázat	
		K	
1	Utazási időmegtakarítás - összesen [éves átlagos megtakarítás, utasóra]	A Budapesten közlekedő emberek egy év alatt összesen ennyivel kevesebb időt töltenek közlekedéssel a híd megépítésének hatására	576 324
1a	Utazási időmegtakarítás - egyéni közlekedés [éves átlagos megtakarítás, utasóra]	A Budapesten autóval közlekedő emberek egy év alatt összesen ennyivel kevesebb időt töltenek közlekedéssel a híd megépítésének hatására	480 135
1b	Utazási időmegtakarítás - közösségi közlekedés [éves átlagos megtakarítás, utasóra]	A Budapesten közösségi közlekedéssel közlekedő emberek egy év alatt összesen ennyivel kevesebb időt töltenek közlekedéssel a híd megépítésének hatására	96 189
2	Jármű-futásteljesítmény megtakarítás [millió járműkilométer megtakarítás évente]	A Budapesten közlekedő emberek egy év alatt összesen ennyivel kevesebb távolságot közlekednek a híd megépítésének hatására	9,9
3	Megelőzhető személyi sérülések száma [éves átlag]	Ha a híd megépül, ennyivel kevesebben sérülnek meg közlekedési balesetben	2,8
4	Jármű-üzemeltetési költségmegtakarítás [éves átlagos megtakarítás, millió Ft]		1 327,6
5	Szén-dioxid megtakarítás [éves átlagos megtakarítás, tCO <sub>2e</sub> ]	Ennyivel kevesebb tonna szén-dioxidot bocsátanak ki a járművek, amik Budapesten közlekedünk, ha az adott változat megépül.	1 860
6	Érintett, meglévő zöldfelület nagysága [ha]	A híd építésével érintett zöldfelület mérete	2,6
7	Tervezett új zöldfelület nagysága [ha]	Nyomvonal mentén létesülő új zöldfelület mérete	
8	Becsült beruházási költség [milliárd Ft]		80,7
9	Haszon-költség hányados [1 Ft befektetés társadalmi megtérülése]	Minden egyes hidra költött forint után a fenti hatások miatt, mint például kevesebb baleset, ennyi hasznot, vagy épp megtakarítást termel a híd megépítése.	0,945

## Ha nem létesül új híd

Amennyiben nem létesül új híd, akkor a Duna két oldala között továbbra is csak az egyvágányú Újpesti vasúti híd és a rajta megtalálható gyalogos, kerékpáros átvezetés marad a közlekedők számára.

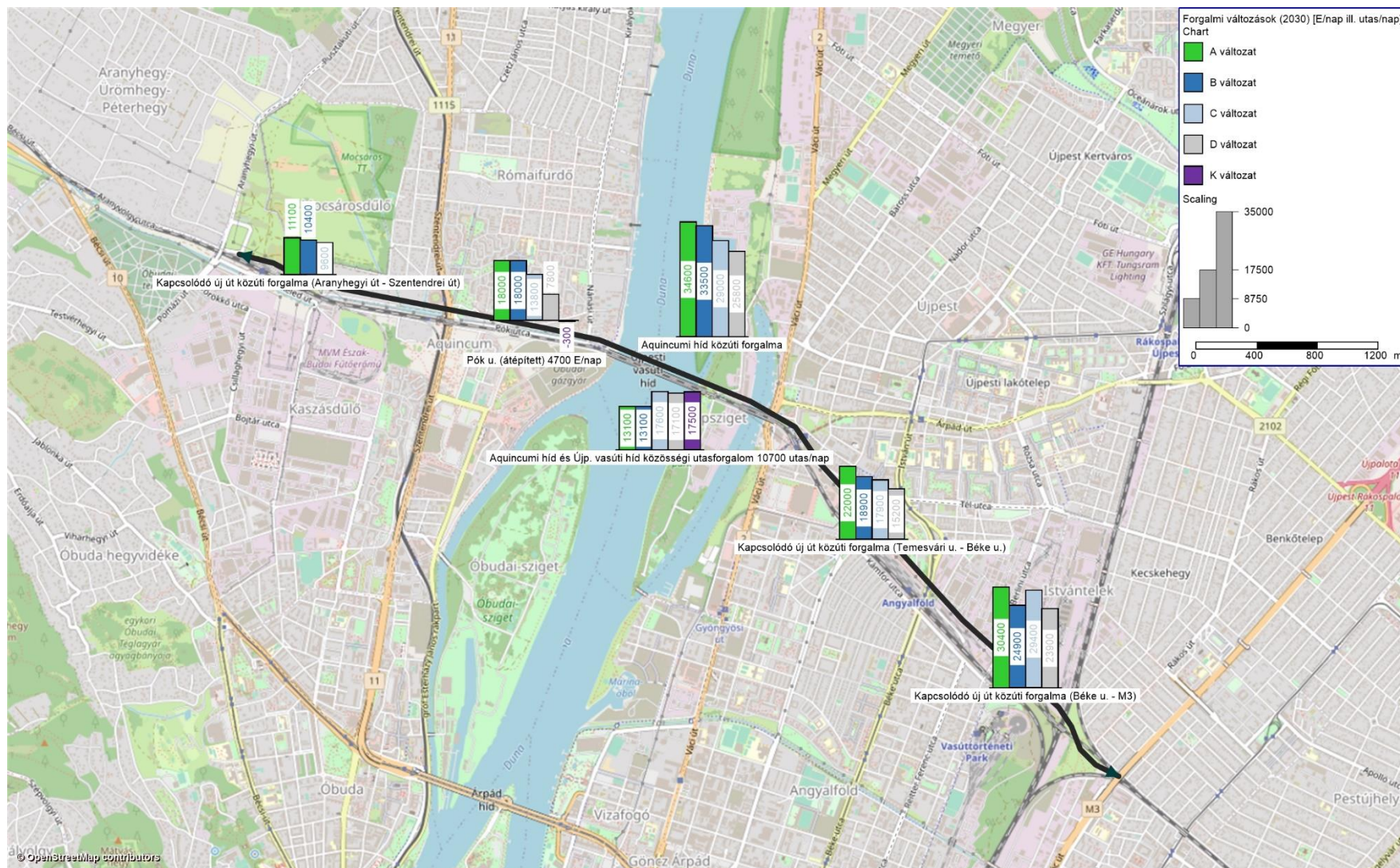
A Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégia sem számol a vasúti híd kapacitásbővítésével, továbbá a 2-es vasútvonalon új megállók létesítésével. Így távlatban sem tud jelentősebb szerepet betölteni a vasút a mai szintnél. A Duna két oldalán fekvő kerületek alközpontjai csak átszállással lesznek elérhetők, míg az új híd esetén közvetlen autóbuszos kapcsolatok létesülhetnek Békásmegyér lakótelepei, Újpest városközpontja és Újpalota között is.

Az új hídon magasabb szolgáltatási színvonalú gyalogos és kerékpáros infrastruktúra alakítható ki. A kapcsolódó beruházások elmaradása révén a hálózati kapcsolatok színvonala sem emelhető a térségben. A meglévő vasúti hídon nincs lehetőség a meglévő infrastruktúra jelentősebb fejlesztésére.

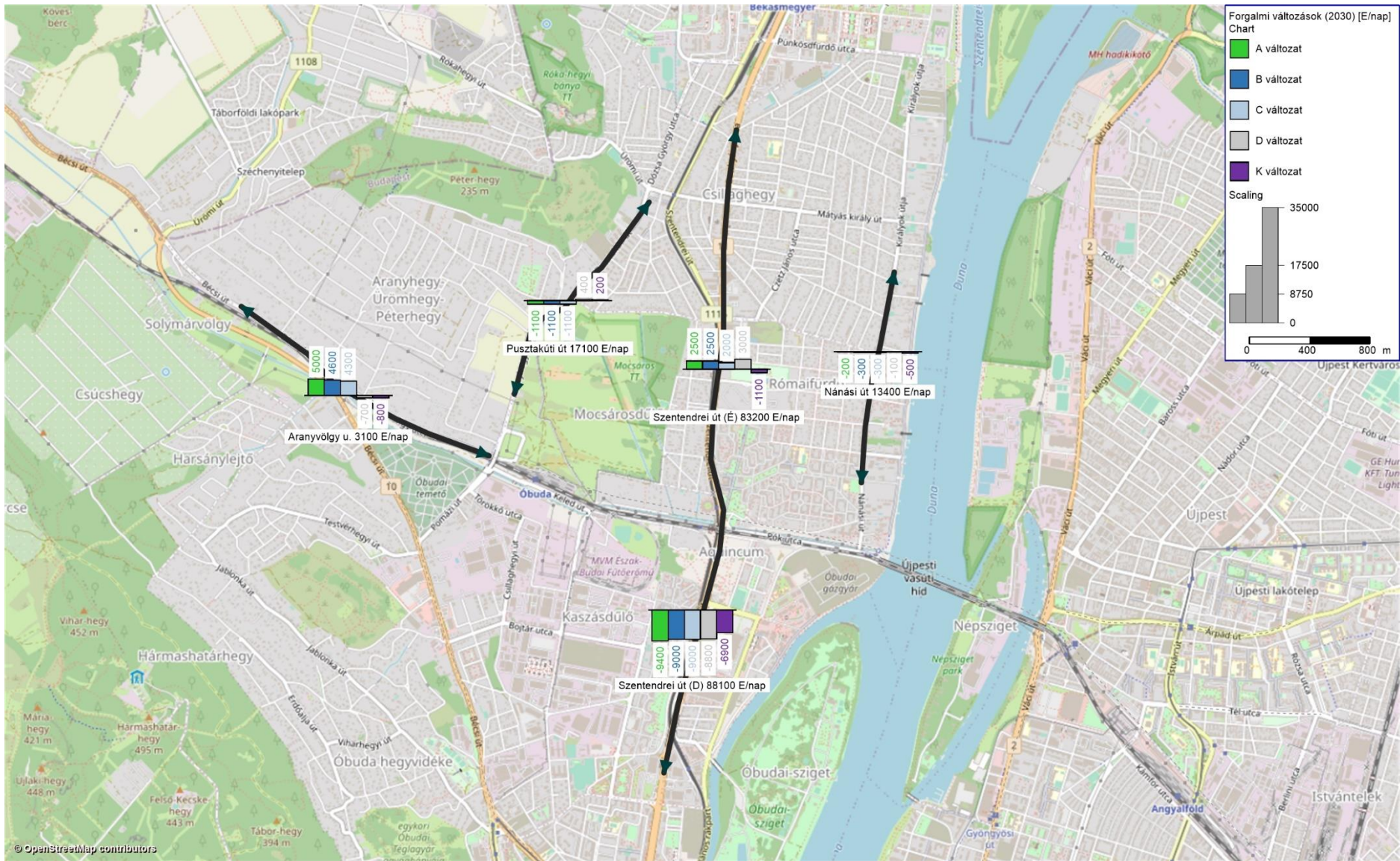
Egyéni gépjármű közlekedés szempontjából az elmaradó beruházás révén megmaradna a Szentendrei út és a Váci út indokoltan terhelése azon utazások tekintetében, melyek a III. kerület és Észak-Pest között bonyolódnak le. A hídon és a kapcsolódó úthálózaton megjelenő forgalom nem újonnan generálódó forgalom lenne, hanem a meglévő kerületek közötti forgalmi átrendezésből származna. Mivel bemenő feltételként kezeltük a vizsgálatok során az M0 északi szektorának megvalósítását (10-es és 11-es számú főutak között), így az agglomerációból vagy a távolabbi területekről érkező átmenő forgalom nem az új hidat és a hozzá tartozó tengelyt terhelné.



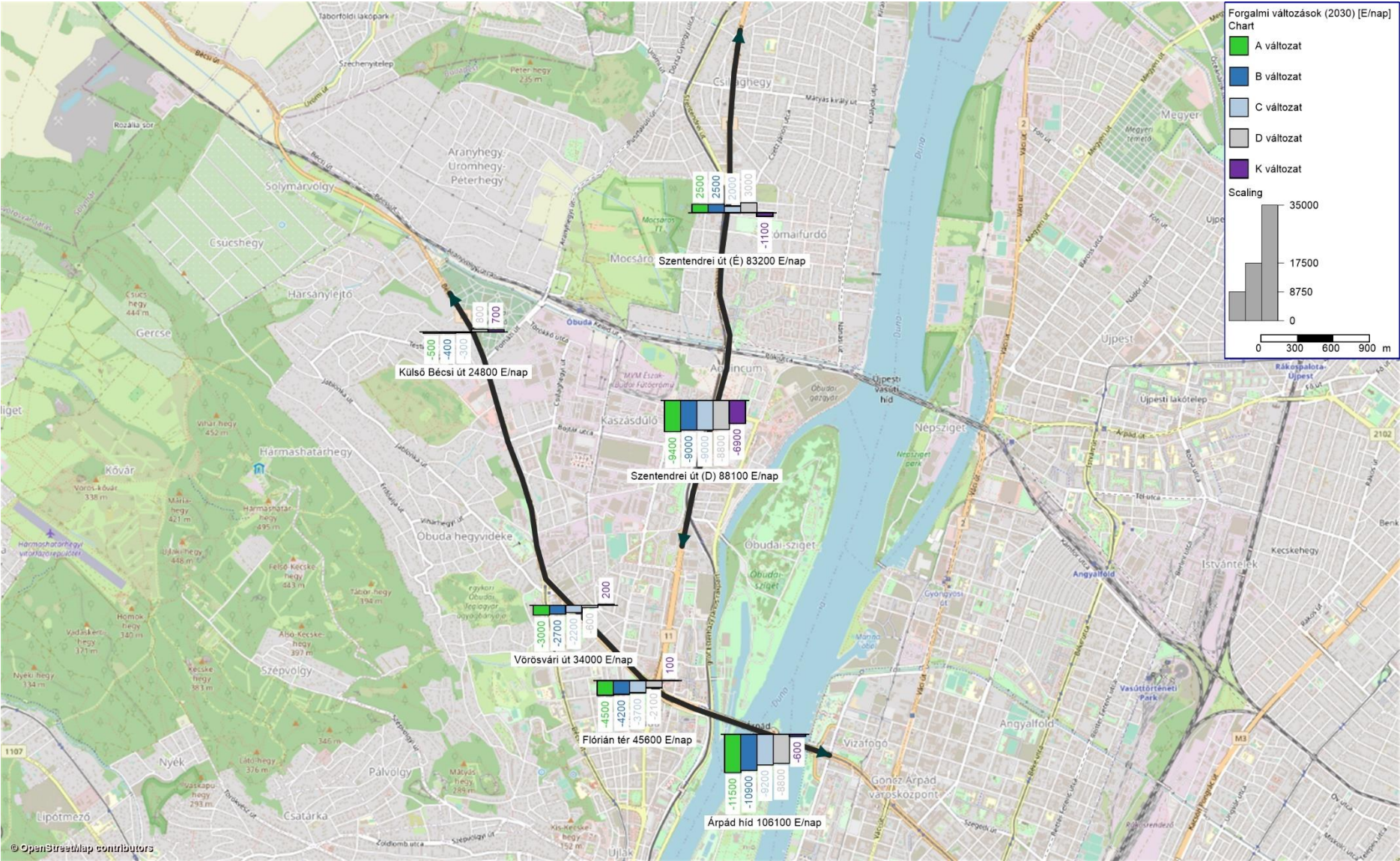
## 6. Forgalmi változások áttekintő térképei Az új tengely mentén változatok szerint



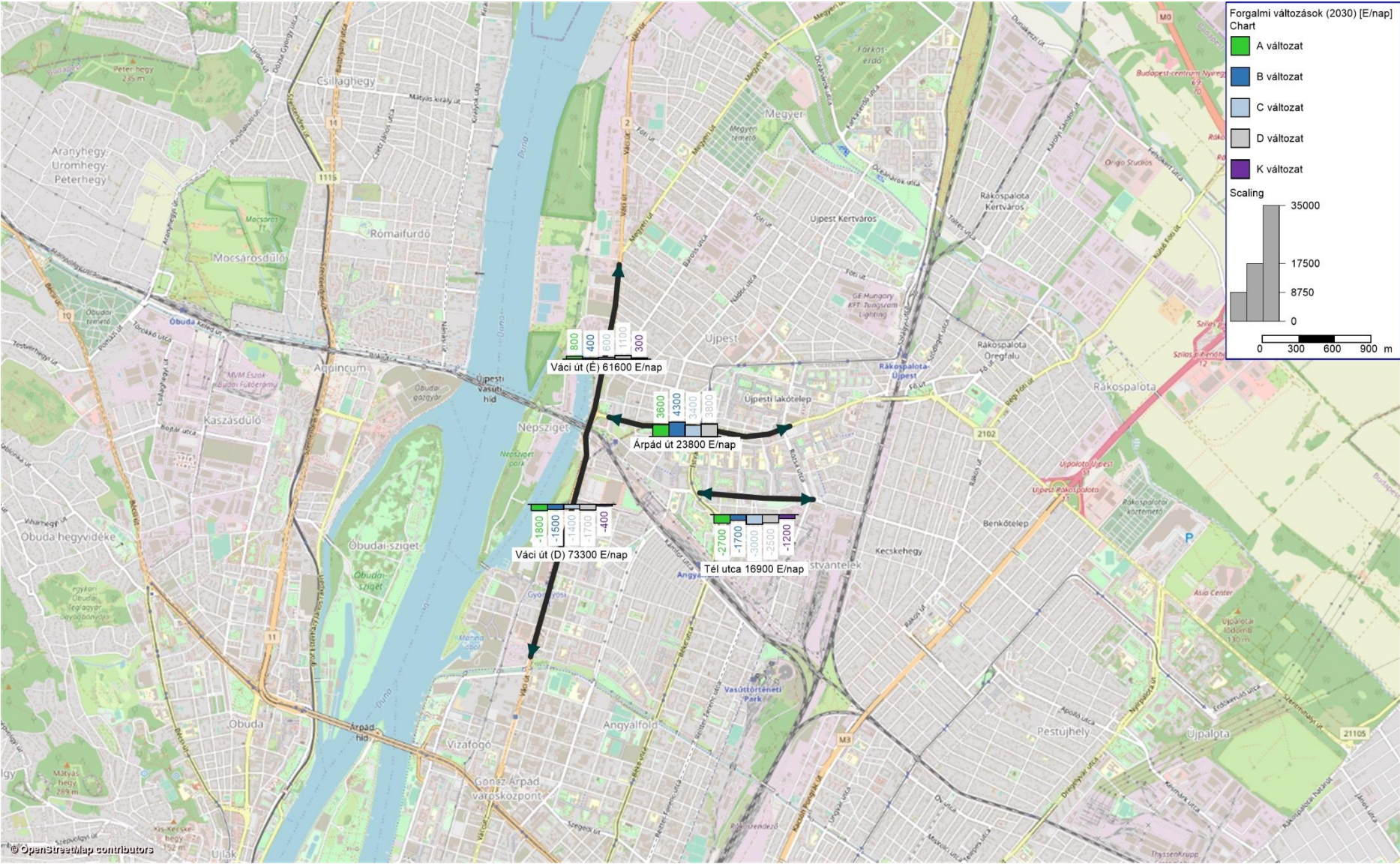
# Óbuda északi részén



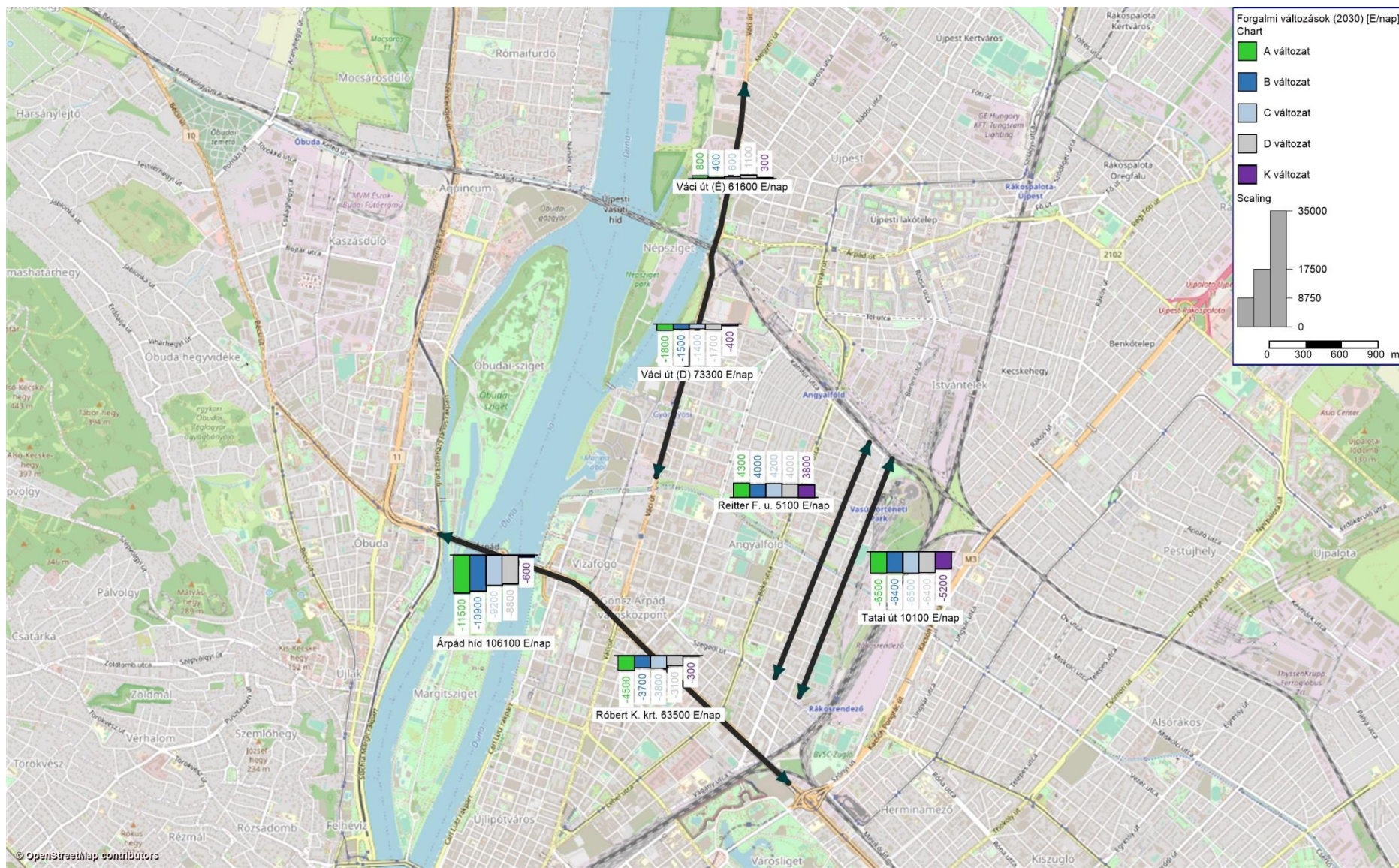
# Óbuda déli részén







# Újpesten



# Angyalföldön



## 7. Várható hatások összefoglalása

	<b>Elvetve:</b> Autópálya jellegű híd buszsávval	Széles híd nagy kapacitású új levezető utakkal	Széles híd korlátozott kapacitású új levezető utakkal	Híd buszsávval, korlátozott kapacitású új levezető utakkal	Helyi kapcsolat 10-es főúti csatlakozás nélkül	Közösségi közlekedési híd a meglévő úthálózathoz kapcsolódva
Társadalmi szintű hatások	X	A	B	C	D	K
Irányonkénti sávszám szakaszonként	1/2+b/1/2	2/2/2/2	1/2/1/1	1/1+b/1/2	0/1+b/1/1	0/b/0/0
Utazási időmegtakarítás – összesen [éves átlagos megtakarítás, utasóra]	2 463 281	2 334 376	2 165 821	2 218 444	1 859 902	576 324
Utazási időmegtakarítás - egyéni közlekedés [éves átlagos megtakarítás, utasóra]	1 577 036	1 523 159	1 425 396	1 383 351	1 112 328	480 135
Utazási időmegtakarítás - közösségi közlekedés [éves átlagos megtakarítás, utasóra]	886 245	811 217	740 425	835 094	747 574	96 189
Jármű-futásteljesítmény megtakarítás [millió járműkilométer megtakarítás évente]	15,7	14,3	15,8	16,3	13,1	9,9
Megelőzhető személyi sérülések száma [éves átlag]	16,3	16,4	15,5	15,0	12,0	2,8
Jármű-üzemeltetési költségmegtakarítás [éves átlagos megtakarítás, millió Ft]	1 979,2	1 881,9	1 875,5	1 887,0	1 410,8	1 327,6
Szén-dioxid megtakarítás [éves átlagos megtakarítás, tCO <sub>2e</sub> ]	2 485	2 226	2 515	2 614	1 973	1 860
Érintett, meglévő zöldfelület nagysága [ha]	12,3	12,5	12,0	11,5	9,1	2,6
Tervezett új zöldfelület nagysága [ha]	8,1		8,6	8,2		
Becsült beruházási költség [milliárd Ft]	204,2	187,6	172,5	176,8	168,0	80,7
Haszon-költség hányados [1 Ft befektetés társadalmi megtérülése]	1,397	1,522	1,548	1,534	1,327	0,945
Rangsor CBA alapján	 4.	 3.	 1.	 2.	5.	6.

