

## Kerékpárosbarát Zugló koncepció Kerékpárforgalmi hálózati terv



2017.

**Megbízó:**

Budapest Főváros XIV. kerület Zugló Önkormányzata

**Kapcsolattartó:**

Szokolay Örs, stratégiai főtanácsadó

**A koncepció készítésében közreműködött:**

Dalos Péter

Erdős Zoltán

Molnár Berta

Radics Miklós

Torma Dániel Attila

Magyar Kerékpárosklub Észak-pesti Területi Szervezete

**A borítóképet készítette:**

Halász Áron - [cyclechic.hu](http://cyclechic.hu)



## Tartalom

Mellékletek jegyzéke .....	5
Vezetői összefoglaló .....	6
1 Bevezető - A kerékpározás szerepe és lehetőségei a kortárs városban .....	9
1.1 Kerékpározás és településfejlesztés .....	9
1.2 Közlekedéspolitikai célok.....	11
1.3 A kerékpározás társadalmi hasznai.....	13
1.4 A kerékpározás egyéni hasznai .....	14
1.5 Gazdasági hasznok .....	15
1.6 Hogyan tehető egy település kerékpárosbaráttá?.....	16
1.6.1 A kerékpáros közlekedés fő célcsoportjai.....	16
1.6.2 Kerékpárosbarát szervezeti háttér megteremtése .....	17
1.6.3 Kerékpárosbarát úthálózat .....	17
1.6.4 Szolgáltatások.....	20
1.6.5 Népszerűsítés, szemléletformálás .....	21
1.6.6 Szabályozási háttér.....	23
2 Helyzetértékelés.....	24
2.1 Vizsgált terület bemutatása.....	24
2.1.1 Településszerkezet, domborzati és klimatikus viszonyok.....	24
2.1.2 Forgalomvonzó létesítmények .....	27
2.2 Megalapozó dokumentumok, illeszkedés .....	27
2.2.1 Budapest Főváros XIV: kerület Zuglói Önkormányzata Településfejlesztési Koncepciója.....	27
2.2.2 Zuglói Integrált Településfejlesztési Stratégiája .....	28
2.2.3 Zuglói közlekedésfejlesztési koncepciója .....	29
2.2.4 Budapest 2020 - Integrált településfejlesztési stratégia.....	30
2.2.5 Budapest 2030.....	30
2.2.6 Balázs Mór Terv.....	31
2.2.7 Területrendezési tervekben szereplő kerékpárforgalmi nyomvonalak .....	32
2.3 Közelmúltban megvalósult és előkészítés alatt álló fejlesztések.....	32
2.3.1 Kerületen belüli fejlesztések .....	32
2.3.2 Szomszédos kerületek kerékpárosbarát fejlesztései.....	33
2.4 A kerékpáros közlekedés helyzete.....	35
2.4.1 Forgalmi adatok, utazási szokások elemzése.....	36
2.4.2 Forgalombiztonság .....	41
2.4.3 Lakossági észrevételek .....	57
2.4.4 Kerékpárforgalmi főhálózati meglévő elemei és azok értékelése.....	57

2.4.5	Forgalomcsillapított, sebességcsökkentett övezetek .....	67
2.4.6	Elválasztó hatás.....	69
2.4.7	Egyirányú utcák.....	71
2.4.8	Kerékpárparkolás, -tárolás .....	71
2.4.9	Kerékpárszállítás közösségi közlekedési járműveken.....	72
2.4.10	Útirányjelző táblarendszer.....	73
2.4.11	Üzemeltetés, fenntartás .....	74
2.4.12	A MOL Bubi közbringarendszer Zuglóban.....	74
2.4.13	Kerékpáros közlekedés népszerűsítése, oktatás-nevelés.....	75
2.4.14	Szervezeti-működési háttér .....	76
2.4.15	Összefoglalás, problématerkép.....	77
3	Javaslatok .....	78
3.1	Szabályozási tervekben szereplő kerékpárforgalmi nyomvonalak .....	78
3.1.1	Budapest településszerkezeti terve.....	78
3.1.2	Zuglói kerület városrendezési és építési szabályzata.....	78
3.1.3	Javaslat a szabályozási tervek módosítására.....	79
3.2	Javasolt fejlesztések és azok ütemezése .....	79
3.2.1	Rövid táv (2017-2022).....	80
3.2.2	Középtáv (2022-2027).....	84
3.2.3	Hosszútáv (2027-) .....	85
3.3	Főbb útvonalak kerékpárosbarát fejlesztése.....	87
3.3.1	Harántirányú hálózati elemek .....	87
3.3.2	Sugárirányú hálózati elemek.....	100
3.3.3	Vasúti keresztezési pontok fejlesztése .....	123
3.3.4	Javaslatok területi fejlesztésekre .....	135
3.4	Kerékpárparkolás, tárolás .....	138
3.4.1	Közterületi kerékpárparkolás .....	138
3.4.2	B+R fejlesztések.....	139
3.4.3	Otthoni kerékpártárolás.....	139
3.4.4	Intézményi kerékpárparkolás.....	140
3.5	Javaslatok a kerületi építési szabályzathoz.....	140
3.6	Közbringa.....	141
3.7	„Szoft” tevékenységek .....	143
3.7.1	Általános szempontok.....	143
3.7.2	Javasolt népszerűsítő intézkedések.....	147

## Mellékletek jegyzéke

### Szöveges mellékletek jegyzéke:

- I. számú melléklet: Tervvélemény - Vezér utca<sup>1</sup>
- II. számú melléklet: Tervvélemény - Rákos-patak
- III. számú melléklet: Egyirányú utcák vizsgálata
- IV. számú melléklet: Kérdőívre adott válaszok<sup>2</sup>
- V. számú melléklet: Budapesti Közlekedési Központ szakmai értékelése
- VI. számú melléklet: Nemzeti Fejlesztési Minisztérium szakmai értékelése
- VII. számú melléklet: Civil szervezet szakmai értékelése

### Rajzi mellékletek jegyzéke:

0. sz. melléklet: Jelmagyarázat az elektronikusan leadott térképekhez<sup>2</sup>
1. sz. melléklet: Zugló kerékpáros problématérképe<sup>2</sup>
2. sz. melléklet: Kérdőívre adott válaszok<sup>2</sup>
3. sz. melléklet: Forgalomvonzó létesítmények térképe<sup>2</sup>
4. sz. melléklet: Baleseti ponttérkép a sérülések súlyossága szerint (2012-2016)
5. sz. melléklet: Baleseti ponttérkép a sérülések súlyossága szerint (2010-2016)
6. sz. melléklet: Meglévő kerékpárforgalmi létesítmények
7. sz. melléklet: Területrendezési tervekben szereplő kerékpárforgalmi nyomvonalak
8. sz. melléklet: Javaslat a szabályozási tervben meghatározott kerékpárforgalmi hálózati elemek nyomvonalára
9. sz. melléklet: Rövidtávon megvalósítható főbb kerékpárforgalmi létesítmények
10. sz. melléklet: Középtávon megvalósítható főbb kerékpárforgalmi létesítmények
11. sz. melléklet: Hosszú távon megvalósítható főbb kerékpárforgalmi létesítmények
12. sz. melléklet: Távlati kerékpárforgalmi fő- és mellékhálózat

---

<sup>1</sup> A melléklethez ábra is tartozik, melyet elektronikusan adtunk át: I\_Vezer\_utca.jpg

<sup>2</sup> Elektronikus melléklet

## Vezetői összefoglaló

A kerékpárhasználat Budapesten ma már meghatározó közlekedési mód, mely nagyban hozzájárul a jó hangulatú, élhető, mobilis és gazdaságilag virágzó városok kialakulásához. A kerékpáros közlekedés az élhető város alapja. A főváros fenntartható városi mobilitási terve, valamint Zugló közlekedésfejlesztési koncepciója is célul tűzi ki a fenntartható közlekedési módok előnyben részesítését, így a mindennapi kerékpárhasználat népszerűsítését és szükséges feltételeinek megteremtését. A motorizált közlekedés robbanásszerű fejlődése és mindent leuraló jellege számos problémával jár, melyre kézenfekvő megoldás a kerékpáros közlekedés térnyerésének biztosítása és népszerűsítése

Zugló Önkormányzata és a Magyar Kerékpárosklub együttműködésében elkészült a Kerékpárosbarát Zugló koncepció. A koncepció vizsgálja a kerékpározás jelenlegi helyzetét és fejlesztési feltételeit, felméri a kerékpáros közlekedést akadályozó tényezőket és ezek alapján javaslatot ad a szükséges jövőbeli fejlesztésekre. Az elkészült koncepció meghatározza a kerékpáros közlekedés és az ahhoz kapcsolódó eszközrendszer fejlesztésének általános irányát, megadja az ehhez szükséges alapelveket, módszertant, eszközöket és intézkedési javaslatokat.

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

A "Kerékpárosbarát Zugló" koncepcióban leírtak megvalósításával sikeresen növelhető a kerékpáros közlekedés aránya, a kerékpározás népszerűsége.

## A koncepció jövőképe, célterületenként

### I. Közlekedési célú kerékpározás

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

### II. Szabadidős célú kerékpározás

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

### III. Népszerűsítés, szemléletformálás-oktatás

- Erősödik, a mindennapok részévé válik a fenntartható közlekedési módok népszerűsítése, a támogató és előnyben részesítő szemléletformálás. Az ehhez szükséges kampányok, események rendszeresek - a bevonható marketingeszközök felhasználásával.
- Kialakul a partnerségen és együttműködésen alapuló közlekedési kultúra.

- A gyermek és felnőtt oktatás szerves része a kerékpáros közlekedéssel kapcsolatos ismeretek tanítása.

#### IV. Intézményi háttér

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

A koncepció felépítését tekintve három jól elkülöníthető fejezetből áll: alapok, helyzetértékelés és javasolt fejlesztések.

#### Alapok

A koncepció nem csak a kerékpárforgalmi létesítmények tervezői számára készült, hanem minden olyan várostervezési, közlekedési szakembernek, mérnöknek, döntéshozónak és önkormányzati tisztviselőnek, aki munkája során a közlekedési rendszer alakításában részt vesz, így akarva-akaratlanul a kerékpáros közlekedés feltételeit is alakítja. Annak érdekében, hogy a különböző háttértudású olvasók betekintést nyerhessenek a szakterület berkeibe a fejezetben az alábbi kérdések kerültek kibontásra:

- Hazai és nemzetközi közlekedéspolitikai célok
- Kerékpározáshoz kapcsolódó egészségügyi, társadalmi és gazdasági hasznok
- Hogyan tehető kerékpárosbaráttá egy település?
  - A kerékpározás és a településfejlesztés kapcsolata
  - Kerékpárosbarát szervezeti háttér megteremtése
  - Kerékpárosbarát úthálózat, kerékpárparkolás/tárolás
  - Szolgáltatások
  - Népszerűsítés, szemléletformálás

#### Helyzetértékelés

A helyzetértékelő munkarész feltárja azokat a problémákat, melyek akadályozzák a kerékpáros közlekedés terjedését. A tanulmány készítése során kiemelten fontos volt a munka közösségivé tétele, a kerületben élők és közlekedők véleményének becsatornázása: on-line kérdőív készült, később közösségi fórumon vitathatták meg az érdeklődők az észrevételeiket. A fejezet az alábbi főbb területekkel foglalkozik:

- Kerület földrajzi, településszerkezeti adottságai
- Közelmúltban megvalósult fejlesztések
- Forgalmi adatok és utazási szokások elemzése
- Forgalombiztonság, kerékpáros érintettségű balesetek vizsgálata
- A kerület úthálózatának értékelése
- Kerékpárparkolás / tárolás

Összességében elmondható, hogy a kerület remek adottságokkal rendelkezik a kerékpáros közlekedés népszerűsítéséhez és a közlekedés rendszerében betöltött arányának növeléséhez. A kerület nagy része már ma is jól kerékpározható, azonban több olyan probléma is van, melyek megoldása létfontosságú:

- Kerületet átszelő forgalmas utak kerékpárosbarát kialakításának hiánya
- Elavult kialakítású, rossz állapotú kerékpárutak, gyalog- és kerékpárutak
- Kerületet határoló vasutak elválasztó hatása, rossz keresztezési lehetőségek
- Gyalogos-kerékpáros konfliktusok
- Kerékpárparkolás / tárolás hiányosságai

### Javasolt fejlesztések

A feltárt problémákra a koncepció lehetőség szerint minimális építési igényű, költséghatékony, a meglévő közlekedési hálózat kerékpárosbaráttá tételével járó infrastrukturális beavatkozásokat, megoldási javaslatokat ad.

A koncepció célja a fontosabb intézmények, nagyobb kerületközpontok és tömegközlekedési átszállópontok kerékpáros elérhetőségének javítása, amit egy kijelölt kerékpárosbarát főhálózat megteremtésével lehet megteremteni. A főhálózat jellegzetessége a magas szolgáltatási színvonalat biztosító vonzó és biztonságos kialakítás, a lehető leggyorsabb A-ból B-be jutást biztosító útvonallal.

A főhálózati elemek mellett meg kell teremteni az ún. kerékpárosbarát alaphálózatot, ami gyakorlatilag a kerület összes utcáját érinti. Célja, hogy Zugló valamennyi utcája kerékpárosbaráttá váljon. Ennek megfelelően az anyag foglalkozik a lakó-pihenő övezetek kérdésével és egyirányú utcák kerékpározók számára való kétirányúsításával is.

Komoly gondot jelent a vasúti átjárók hiánya vagy nem megfelelő kialakítása, ezért az anyag az összes meglévő és a jövőben kialakítandó vasúti keresztezéssel foglalkozik.

Elvárás, hogy a főbb forgalomvonzó létesítményeknél (üzletek, sportlétesítmények, kulturális intézmények, iskolák stb.), nagyobb csomópontokban legyen megfelelő számú és kialakítású kerékpártámasz. Emellett a koncepció javaslatot ad B+R parkolók kialakítására a nagyobb tömegközlekedési átszállóhelyeken, valamint az otthoni kerékpárparkolás problémáira is megoldást kínál.

Az anyag javaslatot tesz MOL BuBi közbringarendszer bővítésére, elsősorban sziget szerű üzemre, mely többek között az Örs vezér tere, Bosnyák tér, M1 metró végállomás és Zugló vasútállomás elérhetőségét javíthatná.

A biztonságos és vonzó létesítmények megteremtése azonban csak egy lépése Zugló élhetőbbé tételének. Szemléletformáló kampányok nélkül az infrastrukturális fejlesztések önmagukban kevésbé válhatnak sikeressé. A kerékpárhasználat elterjedése érdekében tudatosítani és hangsúlyozni kell a kerékpárhasználat előnyeit és lehetőségeit, a legfontosabb a pozitív kommunikáció. A kerékpározás arányának növeléséhez infrastrukturális feltételek javítása mellett kiemelt hangsúlyt kell fektetni a szemléletformálásra, népszerűsítő kampányokra, az oktatási tevékenységekre és a megfelelő intézményi átalakításokra is.



## **1 Bevezető - A kerékpározás szerepe és lehetőségei a kortárs városban**

### **1.1 Kerékpározás és településfejlesztés**

A városok állandóan fejlődő, változó alkotások az ember történelmében. Tükrözik az adott kor szellemét, vívmányait, kultúráját. A kortárs városépítészet fókuszává az élhető város, az emberi lépték vált, amely az előző paradigma tapasztalataira adott reakcióként a motorizált közlekedés előnyeit és hátrányait vizsgálta felül, és a kerékpáros közlekedésben talált a kompakt város elveihez illeszkedő közlekedési megoldásra.

#### **A városok közlekedésszervezés által javítható problémái**

Jelen korunk városai világszerte hasonló problémákkal néznek szembe, amik részben a közlekedési szokásainkra vezethetők vissza. A föld népessége a városok felé áramlik lehetőségeket keresve, ezért a városok működtetése, nagy tömegek elhelyezése és mozgatása elsődleges kérdés.

A városok ugyanakkor különböző ellátottságú területekből állnak, sokszor a funkciók nem keverednek kellőképpen, így a mindennapi élethez szükséges a közlekedés. A személygépjármű használat elterjedése lehetővé tette, hogy a városlakók távolabb költözzenek a munkahelyüktől, a vásárlási lehetőségek tömbösítve, városon kívül kapjanak helyet, a funkciók elkülönüljenek, hiszen nagyobb távolságok megtehetőek gépjárművel. Ez szuburbanizációhoz vezetett, alvóvárosok jöttek létre, ahonnan az emberek kénytelenek autóval ingázni, mert sokszor nem megfelelő a tömegközlekedés, és alapvető funkciók nem találhatóak meg a közelben. Az ilyen városrészek utcái üresek, hiszen nincs miért kimozdulni, ha nincs a környéken látnivaló, szórakozási lehetőség.

A szétterjedt, alacsony beépítettségű városrészek nagy terhet rónak a tömegközlekedés szervezésére, a közúthálózatra és a közműhálózatra is a sűrű beépítettségű városrészekhez képest. A kertvárosokból a belvárosba ingázó gépjárműforgalom hatására a belvárosi életminőség romlik. Levegő és zajszennyezés, hamar koszolódó, rezgésektől repedező épületállomány, túlterhelt, romló állapotú közutak, parkoló autóktól zsúfolt közterületek teszik kellemetlenné a belvárosban lakók mindennapjait. Sokan erre úgy reagálnak, hogy a zajos belvárosból a csendes kertvárosba költöznek, így eszkalálva a problémát.

#### **Kompakt város, élhető város**

A probléma megoldását a különböző szakterületek többféleképpen közelítik meg, a következtetések mégis hasonlóak.

A városépítészet a funkciók keveredésében, alközpontok fejlesztésében látja a megoldást, ami csökkenti az utazási igényeket, távolságokat, ami kevesebb autóhasználatot eredményez.

A közlekedéstervezés módváltásra ösztönöznék az embereket az útfelületek újrafelosztásával és a kerékpáros és tömegközlekedési hálózat olyan fejlesztésével, amely figyelembe veszi a különböző sűrűségű és funkciójú területek igényeit. Rövid távú utazások esetén érdemes a környezetbarát közlekedési módokat, mint a gyaloglás és a kerékpározás előnyben részesíteni, hosszabb távra pedig a tömegközlekedés jó alternatíva a személygépjárművek helyett, akár kerékpáros közlekedéssel kombinálva.

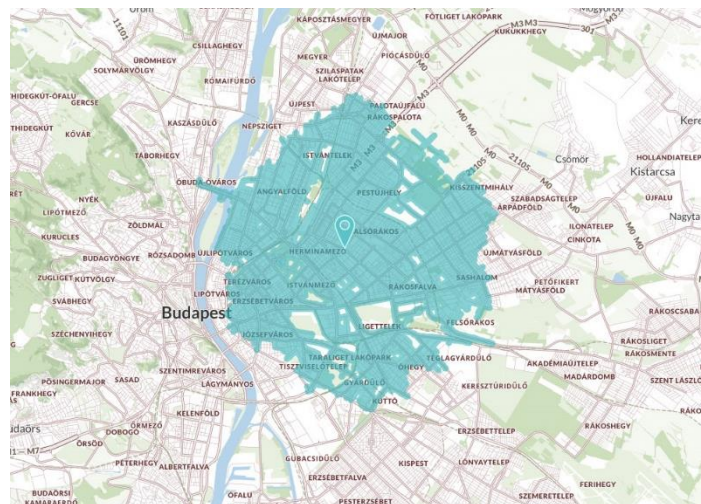
A két megközelítés egymást erősíti, együtt működik igazán hatékonyan.

A város jövőjét alapvetően meghatározza, hogy milyen használati módokat invitál a közterületekre. Ezt pedig az által teszi, hogy milyen közlekedési módoknak, tevékenységeknek biztosít teret, a szó szoros értelmében. Ha az a cél, hogy a települések központjai újra versenyképes alternatívái legyenek egy zöldövezeti családi háznak, akkor olyan

tevékenységeket kell az utcára hívni, amik egy hátsó kertben is megjelenének. Biztonságos játékot, csendesebb pihenőhelyeket, találkozóhelyeket, aktív kikapcsolódást, közlekedési módokat. Ez akkor tud megvalósulni, ha a használók is úgy érzékelik, hogy megfelelően biztonságos a hely, tisztább a levegő, csillapított a forgalom, beszélgetésre alkalmas a zajszint. A közlekedés humanizálása kéz a kézben jár a vonzó, kikapcsolódásra ösztönző közterületek létrejöttével, így segít a városközpontokat szerethetővé tenni, felpezsdíti a városi életet és ez által segíthet a szuburbanizáció fékezésében.

## Zugló városépítészeti adottságai a fenntartható közlekedés szempontjából

Zugló átmeneti helyet foglal el Budapest belvárosa és kertvárosi területei között, így mindkettő előnyeiből és problémáiból részesül. A kerületen belüli forgalomvonzó létesítmények és közösségi közlekedési csomópontok rövid idő alatt elérhetőek kerékpárral, és a belváros még a Bosnyák térről is megközelíthető fél óra alatt. Ezeknek a közlekedési igényeknek a kielégítéséhez nincs szükség gépjárműre, ami lehetőséget jelent arra, hogy a kerület megőrizze csendes, természetközeli kertvárosias jellegét.



1. ábra: A Bosnyák térről fél órán belül a térképen jelölt területet lehet elérni (kerékpárral)  
(forrás: [bikecitizens.net](http://bikecitizens.net))

A kerület egyes területei a környező vasútvonalak elválasztó hatása miatt védett, zsákszerű pozícióban fekszenek, ami meggátolja az átmenő forgalmat. Ez előny lehet, ha a gyalogos és kerékpáros forgalmat át tudjuk engedni a vasútvonalakon, és így a szelídebb, környezetbarát közlekedési formák számára átjárhatóvá tesszük a kerületet, míg a zajjal és szennyezéssel járó gépjárműforgalom számára nem növeljük az átjárhatóságot. Ezzel előnyhöz juttatjuk a város számára hasznos közlekedési módokat, mert vonzóbb kerékpárra váltani, ha kerülőket spórolunk meg a gépjárművekhez képest.

A kertvárosias beépítésű területek jelenleg is jól kerékpározhatóak, de kerékpárosbarát forgalomcsillapításra szükség van az autóvezetők megfelelő sebességválasztásának elősegítéséhez.

A legforgalmasabb útvonalak ott helyezkednek el, ahol a kerületet körülvevő elválasztó hatású vonalas létesítmények (autópálya és vasutak) átjárhatóak. Ezekon a tengelyeken nagy az átmenő forgalom. Problémát jelent, hogy az ezen útvonalak közelében fekvő utcákat is alternatív „menekülő” útvonalként használják a kerületen autóval átsiető emberek, így olyan helyeken is megjelenik az intenzívebb átmenő gépjárműforgalom, ahol célforgalomnak lenne helye, vagy forgalomcsillapítással jól kerékpározható útvonalak lehetnének. Ezekon az útvonalakon helyezkednek el a főbb tömegközlekedési vonalak is, metszéspontjaiknál pedig a városközponti jellegű, funkciókban gazdagabb területek. Sajnos ezekre a helyekre

jellemző, hogy a gépjármű-közlekedési funkció uralja a közterületek hangulatát, ami nem vonzó az egyéb tevékenységek szempontjából. Túlburjánzó parkolással és szinte a teljes keresztmetszetet elfoglaló egyéni motorizált közlekedéssel nehéz együtt élni a védtelegebb közlekedőknek, így épp a városközponi területek nem vonzzák a városi életet generáló gyalogos és kerékpáros forgalmat – ezért ezek a területek jelen formájukban nem vonzóak ott tartózkodásra, időtöltésre.

A kerületben gondot okoz, hogy a külső városrészekből érkezők előszeretettel parkolnak itt gépjárműveikkel, hiszen jelenleg ingyenes a parkolás. Bár a népszerűbb, belvároshoz közeli területeken, valamint az Örs vezér terénél ez változni fog a közeljövőben, fontosnak tartjuk megemlíteni, hogy a közterületeken való autóparkolás támogatása (a kerületi lakosok részére) a közterületek minőségét rontja más területeken is, más városi tevékenységek elől vonja el a helyet. A gépjárművel nem rendelkezők számára nem vehető igénybe ez a kedvezmény, miközben a közterületekre mindenki igényt tartana. Előnytelen aránytalanság áll fenn a városi telekárak és a gépkocsi tárolásra ingyenesen használható közterületek között.

Zugló szerencsés helyzetben van, ami a kiszabályozott közterületeket illeti. Az 1920-as években széles utcákat hoztak létre, amit végül nem vett igénybe teljes keresztmetszetben a mozgó gépjárműforgalom, a várt fokú motorizáció elmaradt. E helyett az átlagosnál több helyet vesznek igénybe a parkoló autók, érvényesül az a törvényszerűség, hogy amennyi helyet biztosítunk a közlekedés egyes résztvevőinek, annyit el is foglalnak. Az adott tágas utcák a gépjárműforgalom számottevő csökkentése nélkül is be tudnak fogadni irányhelyes kerékpárforgalmi létesítményeket, ezt a lehetőséget az utak felújításakor, fejlesztésekor mindenképpen ki kell használni, különösen, hogy ezen utcák a kerékpárforgalmi főhálózat elemeit jelenthetik.

## 1.2 Közlekedéspolitikai célok

A nemzetközi, Európai Uniós és hazai közlekedéspolitika egyik fő célja a fenntartható közlekedési módok, köztük a kerékpáros közlekedés népszerűsítése, feltételeinek megteremtése, fejlesztése – amit a Balázs Mór Terv és Zugló közlekedési koncepciója is támogat.

A városok magasabb népsűrűsége és vegyes funkciójú területei megkönnyítik és ösztönzik a fenntartható közlekedési módok használatát, mert rövidebb utazásokat tesznek lehetővé. Hogy vonzóbbá tegyük a módváltást, javítandó a tömegközlekedési kínálat, emellett javítani kell a gyaloglás és a kerékpározás feltételeit is – emeli ki az *EU Fehér könyve*. Az Európai Uniós stratégiai dokumentum értelmében a gyalogos és kerékpáros közlekedés megkönnyítésének szervesen be kell épülnie a városi mobilitás és infrastruktúra tervezésébe, emellett a kombinált közlekedés feltételeit is szükséges javítani, népszerűsíteni.<sup>3</sup> A hazai gyakorlatba is kezd beépülni ez az emberközeli szemléletmód, stratégiai és tervezési szinten egyaránt.

A *Nemzeti Közlekedési Stratégia* kiegészítő dokumentuma, az *Országos Kerékpáros Koncepció és Hálózati Terv* (továbbiakban NKS-OKKHT) foglalkozik az alágazatot érintő kérdésekkel. Célja, hogy a kerékpáros közlekedés számára hosszú távú, átfogó és következetes irányelvek fogalmazódjanak meg, melyek a jövőbeni fejlesztéseknek a szinergiáját kellőképpen megalapozzák és elősegítik a kerékpárt mint közlekedési és szabadidős eszközt használók számának növelését. Mivel a kerékpáros közlekedés versenyképességének növeléséhez az infrastrukturális beavatkozások mellett a kerékpárhasználatot

---

<sup>3</sup> Fehér könyv - Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé

támogató működési környezet kialakítása is szükséges, ezért közlekedéspolitikai, valamint számos szemléletformálást, jogszabályváltozást célzó összehangolt intézkedést is megfogalmaz a stratégiai dokumentum.

*„A kerékpáros közlekedést a közlekedési rendszer fontos részének kell tekinteni, amelyet a biztonságos, kényelmes és akadálymentes kerékpáros közlekedés feltételeinek megteremtésével kell a teljes közlekedési rendszerbe integrálni.”*

Az NKS-OKKHT főbb célkitűzései:

- Kerékpáros közlekedés részarányának növelése a közlekedési munkamegosztásban (modal split).
- Kerékpáros turizmus feltételeinek javítása, kerékpáros turisták számának növelése.
- Biztonságos kerékpározás feltételeinek biztosítása, balesetek csökkentése.
- Rekreációs kerékpározás és kerékpársport fejlesztése.

A vonatkozó üzemi műszaki előírás<sup>4</sup> az alábbi közlekedéspolitikai célokat határozza meg:

- Integrált közlekedési rendszer megteremtése: A kerékpáros közlekedés feltételeinek javítása szükséges, melynek érdekében nem feltétlenül új kerékpárforgalmi létesítményeket kell építeni, hanem egy adott területen a biztonságos és vonzó kerékpárosbarát feltételek megteremtése a cél.
- A kerékpárhasználat részarányának növelése: Alapvető célnak tekintendő a településeken az egyéni gépjárműforgalom fokozatos és céltudatos csökkentése, a városi életminőség javítása a közösségi közlekedés és a kerékpáros forgalom részarányának növelésével. Közepes nagyságú síkvidéki településeken a kerékpárhasználat 30-50 %-os, nagyvárosokban 10-20 %-os részarány tekintendő elérendő közlekedéspolitikai célnak.
- Kínálati jelleg megteremtése: A kerékpáros forgalom jelentősebb növekedése akkor várható, ha ez a közlekedési mód kínálati jellegűvé válik, azaz ha a kerékpáros forgalmat a biztonságos, összefüggő, a városi úti célokkal összhangba hozott, folyamatos hálózatot alkotó kerékpárforgalmi létesítmények rendszerbe szervezeten biztosítják.
- Kerékpárosbarát közlekedési rendszer megteremtése: A kerékpáros forgalom szervezése során tett intézkedések akkor tekinthetők sikeresnek és kerékpárosbarátnak, ha:
  - o a kerékpározók a lehető legnagyobb biztonságban vannak,
  - o a kerékpáros forgalom folyamatosan, a lehető legkevesebb megállással, a lehető legrövidebb útvonalon haladva érhet célba,
  - o a kerékpározók a lehető leggyorsabban, könnyen, akadálymentesen és kényelmesen haladhatnak a település bármely területén,
  - o a kerékpározás nincs korlátozva, hanem a feltételei, az útpálya, a biztonságos parkolás és a kiváló tájékoztatás biztosítottak.
- A közlekedési mód szabad megválasztásának lehetővé tétele: A közlekedők számára lehetővé kell tenni azt, hogy a különböző közlekedési módok közül a céljaiknak és lehetőségeiknek legmegfelelőbb közlekedési módot szabadon választhassák meg, és azokat a lehető legrugalmasabban kombinálni is tudják (célszerűen kerékpár és közösségi közlekedés kombinálása).

<sup>4</sup> e-UT 03.04.11:2010 (ÚT 2-1.203) Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése



### 1.3 A kerékpározás társadalmi hasznai

A kerékpározás:

- **Környezetkímélő** – Nem igényel fosszilis üzemanyagot és nem bocsát ki káros anyagokat, nem szennyezi a levegőt. Minimális zajjal jár, ami kedvez a városi életnek. Könnyű, így az utak és épületek állagát sem károsítja. A háztartások CO<sub>2</sub> kibocsátásának harmada a közlekedésből származik, ezért ez egy nagyon fontos szempont.
- **Egészséges** – Az elhízás világszerte problémát jelent, sokaknak nem fér bele az idejébe és a költségvetésébe a rendszeres mozgás. Kerékpárral közlekedve a mozgás széles társadalmi csoport számára válna a mindennapok részévé, nagyon olcsón. Ennek nem csak az egyénre nézve van jelentősége, a társadalom is megtakarít az egészségesebb, idősebb korban is mobil emberek által.
- **Demokratikus** – Kevés befektetést igénylő, az egyik legolcsóbb, de hatékony közlekedési mód, így bárki számára elérhető. A gépjárműforgalomtól fizikailag elválasztott kerékpárforgalmi létesítmények alkalmasak mozgássérültek, idősek emberek mobilitási eszközeinek fogadására is, így igazán inkluzív megoldást jelentenek. Ezt az útfelületek újraosztásakor is érdemes szem előtt tartani. Budapesten az utazások csupán 35 %-a történik autóval, eközben a város jelentős részén az útfelületek aránya mégis az egyéni motorizált közlekedésnek kedvez. Érdemes inkább demokratikus és szolidáris elven, a gyengébbeket védve kialakítani a közterületeket.
- **Közösségi** – A kerékpáron ülő ember nincs elszigetelve a környezetétől, valamint alacsony sebességének köszönhetően részletesebben érzékeli a környezetét. Ennek köszönhetően együtt tud működni a többi közlekedővel, interakcióba lép velük, pozitív impulzusokat kaphat és adhat. Az utca a találkozások színtere lesz, ami megakadályozza a különböző csoportok elszigetelődését. Kötődést alakít ki a helyek iránt, segíti a bizalom kialakulását, az elfogadást erősíti. Megakadályozza a társadalmi csoportok közötti elidegenedést, széthúzás kialakulását.
- **Illeszkedik a történelmi városrészek léptékéhez** – A kialakult városszerkezet sokszor nem alkalmas nagy gépjárműforgalom fogadására, e mellett viszont funkciókban, látványosságokban gazdag terület, így sok ember számára vonzó. Viszonylag rövid távú közlekedési igények jellemzik, amire a kerékpáros és gyalogos közlekedés jelentenek megoldást.
- **Kis helyigény** – A haladás közbeni kisebb helyigény miatt csökkenthetők a torlódások, ezáltal minden egyes közlekedő profitálhat a kerékpáros közlekedés népszerűsítéséből, az is, aki kénytelen autóba ülni.
- **Segíti a tömegközlekedést** – A kerékpár és a közösségi közlekedés kombinálása jól kiegészíti és erősíti egymást, - legyen szó saját kerékpárról vagy akár közbringáról - a kerékpár segítségével megoldható a háztól-házig utazás. Ha a megállóknál, állomásoknál megoldott a kerékpárok biztonságos napközbeni parkolása, tovább növelhető a közösségi közlekedés utasforgalma.



3. ábra: Balra - Az ábra jól szemlélteti, hogy a gépjármű-közlekedés önmagában jelentős területeket foglal el városainkban (60 ember által elfoglalt terület autó, busz, illetve kerékpár esetén)<sup>5</sup>  
Jobbra - Egyetlen autóparkoló "feláldozásával" akár 10 db kerékpár parkolása is megoldható

- **Biztonságos** - A kerékpár önmagában ritkán okoz súlyos baleseteket alacsony sebessége és tömege révén.
- **Átjárható, összeköt** - A kerékpárosbarát kialakítású területek átjárhatóbbak a gyalogosok számára is, a kerékpárral kényelmesen járható közutak jellemzően nem darabolnak fel városi területeket.
- **Megtérülő** - A kerékpárosbarát infrastruktúrába és szemléletformálásba fektetett összegek jellemzően többszörösen megtérülnek.

#### 1.4 A kerékpározás egyéni hasznai

Ha a biztonságos infrastruktúra adott, a kerékpározás legfőbb vonzereje, hogy egyszerű, gyors és olcsó.

- **Gyors és kiszámítható** - Városi környezetben 5 km távolság alatt a kerékpár a leggyorsabb és - távolságtól függetlenül - a legkiszámíthatóbb menetidejű közlekedési eszköz. Ez annak köszönhető, hogy a torlódások kevésbé vannak rá hatással.
- **Rugalmas** - Nem függ menetrendtől, parkolóhelytől, sokszor az egyirányú utcákba is behajthat ellenirányban is, zsákutcák is átjárhatók megfelelő kialakítás mellett.
- **Szabadságérzetet nyújt** - A kerékpározás kötetlensége miatt nagyfokú szabadságérzetet nyújt, az esetlegesen zsúfolt tömegközlekedési eszközökkel szemben.
- **Elérhető** - A kerékpár költséghatékony jármű. Alacsony beszerzési és üzemeltetési költsége jelentősen csökkentheti a kiadásokat.
- **Egészséges** - Segít olcsón és idővesztés nélkül beépíteni a testmozgást a mindennapokba. Alacsony intenzitású aerob mozgás, ami kíméli az ízületeket és véd a keringési megbetegedések és az elhízás ellen. A kerékpározás, mint a legtöbb mozgásforma hatására a szervezetben endorfin termelődik, ezzel fontos szerepet játszik a stressz levezetésében. Munkába és munkából menet nem növeli a stressz-szintet (vö. torlódások és parkolási gondok). Segít a mentális váltásban munka és magánélet között.
- **Környezetbarát** - A környezettudatos életmód része. A kerékpárhasználat nem jár lokális károsanyag kibocsátással. Csökkenti a városok levegőjének szennyezettségét és a zajterhelést.
- **Életérzés, örömforrás** - Amellett, hogy kerékpározni önmagában is élvezetes, a fenti okok hatására sokaknál pozitív érzelmi kötődés is kialakul a kerékpározással kapcsolatban, ami még jobban erősíti annak hasznosságát.

<sup>5</sup> Forrás: Press Office City of Munster, Németország



## 1.5 Gazdasági hasznok

- A kerékpározás elterjedéséhez komoly gazdasági hasznok is társulnak, melyek számszerűsíthetőek. Az Európai Kerékpáros Szövetség tanulmánya szerint 2010-ben az Európai Unió 27 tagállamában a lakosság 7,4 %-a használt rendszeresen kerékpárt, melynek köszönhetően legalább 205 milliárd eurót sikerült megtakarítani a fent említett pozitív hatások és az alacsony externális költségek miatt.
- A rendszeres kerékpárhasználat révén (közlekedési és rekreációs célú használat egyaránt) jelentős egészségügyi kiadásokat takaríthatunk meg, mivel a rendszeres testmozgás jobb egészségügyi állapothoz vezet, míg a javuló levegőminőség kevesebb megbetegedést okoz.
- A csökkenő tüzelőanyag felhasználás, a csökkenő zaj- és levegőszennyezés további gazdasági előnyökkel jár. A közlekedési dugókban eltöltött idő jelentős gazdasági kiesést okoz, melyet csökkenthet a kerékpáros közlekedés népszerűsítése és ezáltal a torlódások mérséklődése.
- Koppenhágában - ahol az ingázás 45 %-a biciklivel történik - megállapították, hogy minden csúcsforgalomban letekert kilométer 20 eurocent hasznot hoz a társadalomnak és a gazdaságnak, míg az autóval megtett kilométerek 70 eurocent veszteséget jelentenek.<sup>6</sup>
- A fenntartható közlekedési módok élhető közttereket teremtenek, ami jelentős helyi gazdaságélénkítő szereppel bír. A fejlesztésekkel párhuzamosan javul a környezet életminősége, felélénkül a helyi gazdaság (üzletek, éttermek stb. nyílnak), párhuzamosan az ingatlanárak növekedése várható. Számos nemzetközi és magyar jó példa található az urb-i honlapján: <http://www.urb-i.com/world-map>



5. ábra: Jó példa: Kolosy tér, III. kerület. (forrás: <http://www.urb-i.com/>)

További érdekes információk a rendszeresen kerékpárral közlekedők vásárlási szokásairól:

- Hűségesebb, gyakrabban jár üzletekbe, mint a rendszeresen autóval közlekedő társa.
  - Összességében többet költ, mert a sok kisebb, ám gyakori vásárlás során többet hagy a kasszáknál.
- Bővebben: [http://kerekparosklub.hu/bringaval\\_boltba\\_kulfoldi\\_adatok](http://kerekparosklub.hu/bringaval_boltba_kulfoldi_adatok)

<sup>6</sup> Forrás: <https://goo.gl/cXBGpd>

## 1.6 Hogyan tehető egy település kerékpárosbaráttá?

Egy település kerékpárosbaráttá válásának elsődleges mozgatórugója az elkötelezett politikai szándék és az ezt megvalósító naprakész felkészültséggel, megfelelő szakmai szemlélettel rendelkező intézményi háttér. Eszközei az infrastrukturális fejlesztések és a kapcsolódó szemléletformáló, népszerűsítő „szoft” elemek, amiknek szempontrendszerét, alapelveit ebben a fejezetben foglaljuk össze.

### Kerékpárosbarát települések jellemzői:

- A városfejlesztés víziójának szerves része a kerékpáros közlekedés részarányának növelése.
- Minden úticél elérhető kerékpárral biztonságosan, kényelmesen és akadálymentesen, bárki is szeretne kerékpárra ülni.
- A közlekedők egyenrangúak, a járművezetők különös tekintettel vannak a védtelen közlekedőkre: a gyalog és kerékpárral közlekedőkre, idősekre, gyermekekre és mozgáskorlátozottakra.
- A kerékpárral közlekedők komfortérzete mindenhol megfelelő.
- Alacsony a kerékpárral közlekedők baleseti kockázata.
- A kerékpáros közlekedés támogatott közlekedési mód.
- A kerékpáros közlekedés előnyben részesítése jellemző.
- A kerékpárral közlekedők nem kényszerülnek felesleges kerülőkre az útjuk során.
- A kerékpárok parkolása megoldott, a közösségi közlekedés megállóiban és állomásain megfelelő kialakítású B+R parkolók vannak.
- Községi közlekedési járműveken (helyi és helyközi egyaránt) a kerékpárok szállítása megoldott.

### 1.6.1 A kerékpáros közlekedés fő célcsoportjai

Alapvetően három jól elkülöníthető céllal használhatjuk a kerékpárunkat:

- **Közlekedési célú kerékpározás**  
Célja a mindennapi élet közlekedési igényeinek kielégítése, A-ból B-be való eljutás (pl.: iskolába/munkába járás, ügyintézés, bevásárlás, szórakozóhely, sportpálya, közforgalmú közlekedési megállóhely stb. megközelítése).
- **Szabadidős célú kerékpározás**  
Elsődleges célja a kerékpározás élményének átélése. Jellemzően természeti környezetben végzett, és/vagy épített/kulturális értékek megtekintéséhez kapcsolódó, és/vagy egészség-megőrzési célú tevékenység, amely megvalósulhat lakóhelyen belül, illetve annak közvetlen környezetében, továbbá lehet „turisztikai célú kerékpározás”, vagy sport célú kerékpározás.
- **Turisztikai célú kerékpározás**  
Speciálisan két hely közötti, a szabadidőt turisztikai céllal eltöltő kerékpározó által végzett tevékenység, amely lehet kerékpáros nyaralás (vándortúra, csillagtúra), rövidebb (1-3 éjszakás) kerékpáros utazás, egynapos kerékpáros kirándulás (lakóhelyi, környéki, nyaralás alatti kerékpározás) és fogyasztás, költés kapcsolódik hozzá.

Zuglóban a városokra jellemző közlekedési célú kerékpározáson túl a Rákospatakknak köszönhetően szabadidős és turisztikai célú kerékpározás is jellemző. A Rákospatak revitalizációja után vélhetően felélénkül a szabadidős célú kerékpározás a patakhoz kötődő egyéb szabadidős tevékenységekkel együtt. A patak revitalizációjával a XIII. kerület felé a kerékpárral való átjutás könnyebbé válik, így a közlekedési célú használat is erősödni fog.

### 1.6.2 Kerékpárosbarát szervezeti háttér megteremtése

Első lépésként közlekedéspolitikai döntések meghozatalára van szükség arról, hogy az egyes közlekedési módokat hogyan priorizálja a kerület, milyen szerepet szán a kerékpáros közlekedésnek. A későbbi döntéseket, majd konkrét lépéseket alapvetően ez határozza meg.

A kerékpáros közlekedést támogató közlekedés- és várospolitikai célja nem az, hogy a ma már kerékpárral közlekedők igényeit kielégítse, hanem az, hogy az összes városlakó érdekeit szolgálja. A kerékpározáshoz kapcsolódó hasznok miatt az egész város profitálhat a kerékpárosbarát fejlesztésekből. A cél az, hogy mindenki számára elérhetővé és vonzóvá váljon a rendszeres kerékpárhasználat. Ennek szellemében nem oszthatjuk „kerékpárosokra”, „tömegközlekedőkre” vagy „autósokra” a városlakókat. Közlekedőkről beszélünk, akik mindig az aktuális úti céljuknak megfelelő közlekedési eszközt választják. Zugló vezetése felismerte a kerékpáros közlekedésben rejlő előnyöket. A következő évek ütemezett fejlesztéseivel, valamint a jelen hálózati tervben javasoltak megvalósításával a kerület valóban kerékpárosbarát várossá válhat.

A mai korszerű városi közlekedéspolitika így rangsorolja a közlekedési módokat:

1. Gyalogos közlekedés
2. Közösségi közlekedés
3. Kerékpáros közlekedés
4. Egyéni gépjármű közlekedés

A fenti prioritási sorrend alapján a kevésbé környezetszennyező és az élhetőbb városok kialakulását segítő közlekedési módok támogatása szükséges az egyéni motorizált (autó-) közlekedéssel szemben. Javasolt megfogalmazni egy konkrét célt, hogy hány százalékra szeretnénk emelni a kerékpáros közlekedés részarányát (illetve ezzel párhuzamosan milyen közlekedési munkamegosztást kívánunk elérni a városban). Ennek megfelelően kell a szervezet humán és a pénzügyi forrásait biztosítani a célok elérése érdekében. Budapest fenntartható városi mobilitási terve, a Balázs Mór Terv szerint 2030-ra a kerékpáros közlekedés részaránya 10 %-ra növelendő.

### 1.6.3 Kerékpárosbarát úthálózat

Városon belül alapvető, hogy minden úticél kerékpárral is gyorsan, akadálymentesen és biztonságosan elérhető legyen. *Településeken belül elsősorban nem elkülönített kerékpárforgalmi létesítményeket kell építeni, hanem a meglévő közúthálózatot kell kerékpárosbaráttá tenni.* A kerékpáros közlekedést segítő forgalomtechnikai megoldásokkal azok az útvonalak is alkalmassá tehetők a kerékpározásra, ahol ma még ez nehézségekbe ütközik. Az intenzíven beépített, gépjárműforgalommal túlterhelt környezetben különösen érdemes előnyben részesíteni a kerékpáros közlekedést.

*Minden egyes utcában önálló kerékpárút építésére sem mód, sem szükség nincs.* Kerékpárral ugyanis mindenütt szabad közlekedni, ahol azt a KRESZ nem tiltja. A kerékpárosbarát közlekedési hálózat kialakításához a cél elsősorban nem új önálló kerékpárutak építése, hanem a meglévő infrastruktúra kerékpárosbaráttá tétele.

A brit közlekedési minisztérium és a UK's National Cyclists' Organisation - CTC (az Egyesült Királyság Nemzeti Kerékpáros Szervezete)<sup>7</sup> 1997-ben dolgozta ki a kerékpárosbarát

---

<sup>7</sup> <http://www.ctc.org.uk/>

úthálózat kialakítását célzó beavatkozások hierarchikus sorrendjét, mely azóta a magyar tervezési gyakorlatba is beépült<sup>8</sup>.

*„A kerékpárforgalmi nyomvonalat alkotó létesítmények egy része csak költséges építési beavatkozással valósítható meg, ezért a kerékpárforgalmi nyomvonalak és hálózatok kialakításakor minden esetben meg kell vizsgálni azt, hogy forgalomszervezési intézkedésekkel, vagy kis költségű építési beavatkozásokkal ki lehet-e alakítani a biztonságos kerékpározás feltételeit.”<sup>9</sup>*

Meglévő közlekedési hálózat kerékpárosbarát fejlesztésének lépései, sorrendben:

1. Forgalomcsillapítás
2. Sebességcsökkentés
3. Konfliktuspontok kezelése, forgalomszervezés
4. Útpálya újrafelosztása
5. Önálló kerékpárút építése
6. Gyalog- és kerékpárút létrehozása

A sorrend szerint *először a forgalomcsillapítás és sebességcsökkentés lehetőségeit kell megvizsgálni*, mivel potenciálisan ez a leghatékonyabb megoldás a kerékpárosbaráttá tétel szempontjából (sebességkülönbség csökkentése, pl. sebességkorlátozás, sávelhúzás, sebességcsökkentő küszöb, rázók, burkolati jelek stb.)

*Ezután a csomópontok és más konfliktuspontok kezelése szükséges*, baleseti gócpontok vizsgálata és a konfliktusok megoldása forgalomszervezési, forgalomtechnikai eszközökkel (kiemelt átvezetések, színes burkolat, jelzőlámpás csomópont korrekciója, előretolt kerékpáros felállóhely, kanyarodó sávok kialakítása stb.).

Ha ez még mindig *nem ad kielégítő megoldást, akkor az útpálya újrafelosztása szükséges*. Ide tartozik az új sáv szélességek meghatározása, széles külső sáv, buszsáv, közös busz-kerékpársáv, kerékpársáv, nyitott kerékpársáv kialakítása.

*Indokolt esetben önálló kerékpárút építése válhat szükségessé*. Kétirányú kerékpárút belterületen csak ott támogatható, ahol nincs párhuzamos gyalogjárda és/vagy úttest. Az irányhelyesség belterületen különösen fontos.

Legvégső esetben megoldás lehet a *járda átminősítése gyalog- és kerékpárúttá, ami belterületen szintén csak indokolt esetben javasolt*. Ebben az esetben is különösen fontos az irányhelyesség szem előtt tartása.

Elválasztott, egyoldali, kétirányú kerékpárút kiépítésére kizárólag akkor kerülhet, kerüljön sor, ha a sorrend szerint magasabb rangú megoldások közül egyik sem valósítható meg, vagy azok bizonyítottan nem hoznák meg a várt előnyt a kerékpárral közlekedőknek. Érdeemes ugyanakkor elkülönített, lehetőleg gépjárműforgalomtól távoli helyen kialakított kerékpárutat építeni nagyobb távolságok megtételére, akár, mint a város *kerékpárforgalmi főhálózata*, főbb desztinációk összekötésére, akár mint turisztikai útvonal.

<sup>8</sup> Lásd ÚT 2-1.203:2010 - Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése

<sup>9</sup> Részlet a vonatkozó ÚT 2-1.203:2010 - Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése műszaki előírásból



2. ábra: Egy meglévő útvonal kerékpárosbarát fejlesztésének döntési hierarchiája

A fentiek fényében könnyen belátható, hogy nem a kerékpárutak hossza, hanem a kerékpárosbarát terület nagysága mutatja meg, hogy egy város mennyit tesz a fenntartható közlekedésért.

#### További hasznos tudástárak:

- Magyar Kerékpárosklub: Mit tehet az önkormányzat a kerékpáros közlekedés fejlesztése érdekében?<sup>10</sup>
- Magyar Kerékpárosklub: A kerékpárosbarát úthálózat kialakításának eszközei<sup>11</sup>
- Útügyi Műszaki Előírás - e-UT 03.04.11 (ÚT 2-1.203): Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése
- Osztrák Közlekedési Klub (VCÖ): „Utak a kerékpározáshoz” - Tudomány és közlekedés 2/1995<sup>12</sup>
- Mobile2020 projekt (Kerékpárosbarát tervezés és promóció - kézikönyv)<sup>13</sup>
- További szakmai anyagok:  
<http://kereparosklub.hu/szakmanak/kozlekedes/szakmai-anyagok>

<sup>10</sup> A kiadvány elérhető: [http://kereparosklub.hu/koltseghatekony\\_fejlesztések](http://kereparosklub.hu/koltseghatekony_fejlesztések)

<sup>11</sup> A kiadvány elérhető: <http://kereparosklub.hu/szakmanak/kozlekedes/velemenyek/2015>

<sup>12</sup> A kiadvány elérhető: <http://kereparosklub.hu/utak-a-kereparozashoz-tudomany-es-kozlekedes-2-1995>

<sup>13</sup> Bővebben: <http://www.mobile2020.eu/>



#### 1.6.4 Szolgáltatások

*„Elengedhetetlen a városi közösségi közlekedés jó minőségű intermodális kapcsolatainak kiépítése a vasúti közlekedéssel a belföldi regionális és transzeurópai kapcsolatok magas szintű biztosításához. Az intermodális központok esetében az utasbarát és akadálymentes kialakítás elsőrendű fontosságú, szem előtt tartva a B+R és P+R funkciók kialakítását is.”<sup>14</sup>*

A kerékpár nem csak rövidtávú utazásoknál lehet jó alternatíva. Akár elővárosi vasúttal kombinálva az ingázók belvárosi közlekedésének is lehet rugalmas kiegészítője. A közösségi közlekedés csomópontjaira ráhordó közlekedési eszközként is funkcionálhat, ami a közösségi közlekedés számára is többlet utasokat jelent. Kerékpárral adott idő alatt lényegesen nagyobb utat tudunk megtenni, mint gyalog (10 perc alatt gyalog kb. 0,7 km tehető meg, kerékpárral kb. 2,5-3,5 km).

A megszokott közlekedési szokások megváltoztatásához tudatosítani kell a közlekedőkben az új lehetőségeket, a megfelelő eszközök meglétére és információra, esetleg további előnyökkel való motivációra van szükség.

Annak érdekében, hogy a fejlesztések valóban növeljék a közösségi közlekedés utasforgalmát, a megvalósítással párhuzamosan tájékoztató kiadvány megjelentetésére és terjesztésére van szükség. A kiadvány bemutatja a kombinált kerékpáros közlekedés előnyeit és a helyi lehetőségeket.

#### „Kerékpározz és utazz tovább!” (B+R)

A közösségi közlekedés megállóihoz olyan kerékpártárolót célszerű telepíteni, ahol az őrzés, megfigyelés, illetve a csapadék elleni védelem megoldott. Ha jó feltételeket teremtünk, és a használat lehetőségeiről tájékoztatjuk őket, az emberek szívesen élnek egy igényes és használható kialakítású kerékpártárolási lehetőséggel. Egy helytelen kialakítású tárolónak a sokszor kényelmetlen vagy nem biztonságos kialakítása miatt valós kapacitása sokkal kisebb, mint lehetne, így nem is használják ezeket szívesen.



3. ábra: Jó példa, fedett B+R parkoló

Kerékpárt használva a munkába járók gyorsabban elérik a közösségi közlekedés megállót, ezzel pedig jelentős időt takaríthatnak meg. A kombinált utazások támogatása Zugló esetében a forgalomcsillapított lakóterületekről a tömegközlekedési csomópontokra való ráhordást segítené, buszjáratokkal kevésbé kiszolgált területekről könnyítené meg a csomópontok elérését.

<sup>14</sup> Részlet a Nemzetközi Közlekedési Stratégiából



A Magyar Kerékpárosklub kerékpártámaszok kialakítására és telepítésére vonatkozó műszaki ajánlása az alábbi oldalon érhető el: <http://kerekpárosklub.hu/parkolas>

### Kerékpárszállítás, kerékpárral való együtt utazás

A közösségi közlekedés járművein való kerékpárszállítás lehetővé teszi az ajtótól ajtóig tartó rugalmas közlekedést nagyobb távolságok esetén is, így egyesítve a két közlekedési mód előnyeit.

Kerékpár (a mozgáskorlátozottak kerekesszékei és babakocsik mellett) szállíthatósága a közösségi közlekedési eszközökön alapvető szolgáltatás kell, hogy legyen. A lehetőség megteremtése növeli mindkét modalitás kihasználtságát és hatékonyságát. Különösen nagy igény lehet rá a kiránduló területek felé menő járműveken, rossz időjárás esetén, illetve a hétköznapokban, kerékpárral nehezebben megközelíthető területeken. Bővebben a kerékpáros- és közösségi közlekedés kapcsolatáról:

<http://kerekpárosklub.hu/a-kozossegi-kozlekedes-es-a-kerepar-kapcsolata>

### 1.6.5 Népszerűsítés, szemléletformálás

A kerékpáros közlekedés – mint fenntartható közlekedési mód – feltételeinek megteremtése jelentősen hozzájárul egy élhetőbb város kialakulásához. Ehhez a kerékpárosbarát közlekedési hálózat megteremtése mellett jelentős, célirányos hangsúlyt kell fektetni a szemléletformálásra és az oktatás-nevelésre. A közlekedési szokások mélyen berögzülnek a mindennapi rutinba, így az infrastrukturális beavatkozások önmagukban nem elegendőek. Szükséges eljuttatni a közlekedőkhöz azt a tudásanyagot, ami meggyőzi őket a rendszeres kerékpárhasználatról (miért éri meg kerékpárral közlekedni, hogyan kell kerékpárral közlekedni stb.). Összehangolt, jól megtervezett lépésekkel eredményesen népszerűsíthető a mindennapi kerékpárhasználat.

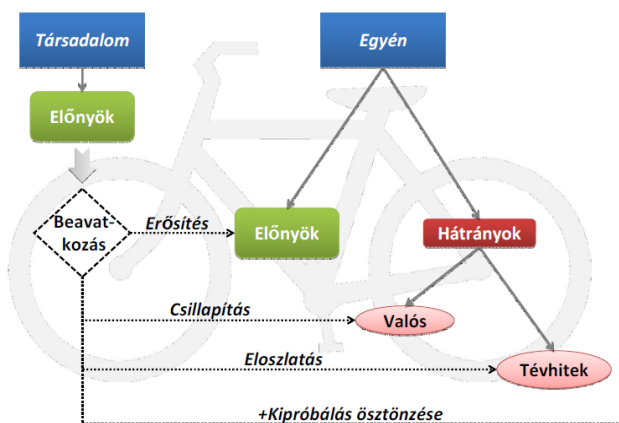
A népszerűsítés és a szemléletformálás eszközrendszerük, üzenetük, intenzitásuk és hosszuk alapján erősen elkülönülő tevékenységek, azonban mindkét esetben különösen érdemes hangsúlyozni a célcsoport-specifikus kommunikáció fontosságát.

- Népszerűsítés: A népszerűsítő tevékenységek elsődleges célja a felhasználók számának növelése. A népszerűsítő tevékenységek jól integrálhatóak, pontszerű tevékenységekből is hatékonyan szervezhetőek, koordinálhatóak.
- Szemléletformálás: A szemléletformáló tevékenységek alapvető célja kultúraformálás, a „mentális” gátak lazítása, feloldása. A szemléletformálásnak (a népszerűsítéshez képest) összetettebb tervezésre, hosszabb kampányidőszakra van szüksége a sikerességhez.<sup>15</sup>

Első lépésként tudatosítani kell az emberekben, hogy a kerékpározás egy reális és előnyös alternatíva a mindennapi közlekedésben. Ezzel párhuzamosan növelni kell a kerékpározás, mint közlekedési mód elfogadottságát, megbecsültségét és vonzerejét. A kerékpározás eredményes népszerűsítésének elengedhetetlen kellékei a reklámok, népszerűsítő kampányok és kiadványok. A cél, hogy az utazási mód kiválasztásánál egyre többen döntsenek a kerékpár mellett - főleg személygépkocsiról átváltva. Ezt a fajta szemléletet már gyerekkortól szükséges kommunikálni tudatos közlekedésre neveléssel. Emiatt oktatási jellegű feladatok is felmerülnek, melyeknek a biztonságos és tudatos közlekedésre, tudatos módválasztásra való nevelést kell célozniuk (az általános és a speciálisan kerékpáros közlekedési ismeretek egyaránt fontosak).

<sup>15</sup> Idézet a Nemzeti Közlekedési Stratégia - Országos Kerékpáros Koncepció és Hálózati Tervből

A kizárólag közlekedésbiztonsági megközelítés könnyen félelemkeltéshez, veszélyérzet kialakításához vezet. Az elkerülendő balesetveszélyes szituációk és követendő közlekedési szabályok bemutatása önmagában nem teszi vonzó alternatívává a kerékpárt. A tudatos közlekedésre és racionális eszközválasztásra nevelésnek a közlekedésbiztonság csupán része, emiatt az oktatási jellegű feladatok megvalósítását nem szabad összekeverni a népszerűsítő tevékenységgel. Az oktatásban és együttműködő közlekedésre nevelésben az általános és a speciálisan kerékpáros közlekedési ismeretek egyaránt fontosak.



4. ábra: A népszerűsítő tevékenység logikai felépítése

A kerékpárhasználat elterjedése érdekében tudatosítani és hangsúlyozni kell a kerékpárhasználat előnyeit és lehetőségeit, a legfontosabb a pozitív kommunikáció. El kell oszlatni a jelenleg komoly gondot jelentő, elterjedt félelmeket és tévhiteket. A kampányokba bele kell foglalni a szimbolikus és érzelmi elemeket, amik nagy arányban szerepet játszanak egyes társadalmi csoportok közlekedésmód-választásánál. A célcsoportok hatékony eléréséhez részletes marketingterv kidolgozása szükséges. Az alapvető célokhoz illeszkedve kiemelt fontosságú a jelenleg gépkocsival közlekedők csoportja: a tényleges viselkedésmód-váltáshoz elengedhetetlen a célzott reklám alkalmazása is.

A kommunikáció mellett fontos a tényleges kipróbálás lehetőségének biztosítása minél szélesebb körű megteremtése és ösztönzése. A kerékpározás ellen szóló érvek, sztereotípiák olyan mélyen gyökereznek sokak gondolkodásában, hogy azt pusztán kommunikációval korlátozottan lehet megváltoztatni - több tanulmány is rámutat, hogy a kerékpárt nem, vagy alig használók körében a kerékpározás előnyei csak korlátozottan tudatosulnak. A saját tapasztalat sokat segíthet a probléma megoldásában.

Részletes javaslatokat a „Szoft” tevékenységek c. fejezetben adunk (143. oldal). A téma összetettsége és sokszínűsége miatt javasoljuk a lent felsorolt anyagok átnézését a számos további jó példa és javaslat miatt.

További hasznos tudástárak:

- Magyar Kerékpárosklub szakmai anyagai  
<http://kerekparosklub.hu/szakmanak/kozlekedes/szakmai-anyagok>
- Nemzeti Közlekedési Stratégia Országos Kerékpáros Koncepció és Hálózati Terv  
Elérhető itt: <http://goo.gl/mtX0Ot>
- Mobile2020 Kerékpárosbarát tervezés és promóció - kézikönyv  
Elérhető magyar nyelven is: <http://www.mobile2020.eu/>
- Ben Hummer: Marketing Cycling Handbook (angol nyelvű kiadvány)

- PRESTO - Promoting cycling for everyone as a daily transport mode (részben magyar nyelven): <http://kerekpárosklub.hu/szakmanak/kozlekedes/kulfoldi-anyagok>
- Transport Learning képzési anyagok (magyar): [www.transportlearning.net](http://www.transportlearning.net)
- Kerékpáros fogalomtár: <http://kerekpárosklub.hu/szakmanak/kozlekedes/kerekpáros-fogalomtar>

### 1.6.6 Szabályozási háttér

Az érvényben lévő jogszabályok szerint a kerékpár jármű, a kerékpározó pedig járművezető. A 1988. évi I. törvényben foglaltak szerint a különböző kerékpárforgalmi létesítmények a közút részét képezik, a KRESZ 54. §-a szabályozza azt, milyen esetben hol kell kerékpárral közlekedni. A különböző kerékpárforgalmi létesítmények tervezési szempontjait az útügyi műszaki előírások szabályozzák, melyek közül a legfontosabb az e-UT 03.04.11:2010 (ÚT 2-1.203) Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése és a kapcsolódó tervezési útmutató (e-UT 03.04.12:2012), de egyéb kötetek is tartalmaznak vonatkozó elemeket. Megemlítendő, hogy a műszaki előírások nem minősülnek jogszabálynak, de alkalmazásuk kötelező az állami közutakra vonatkozóan, és jellemzően pályázati forrásokból megvalósuló fejlesztések esetén is, egyéb esetben ajánlásként szolgálnak.

## 2 Helyzetértékelés

A hálózati terv Budapest XIV. kerület Zugló területét vizsgálja, beleértve a fontosabb kerékpáros közlekedés kapcsolatokat a szomszédos kerületek felé. A tanulmány a szükséges mértékben kitér a kerületet érintő fővárosi vagy regionális szinten is fontosabb útvonalakra.

### 2.1 Vizsgált terület bemutatása

#### 2.1.1 Településszerkezet, domborzati és klimatikus viszonyok

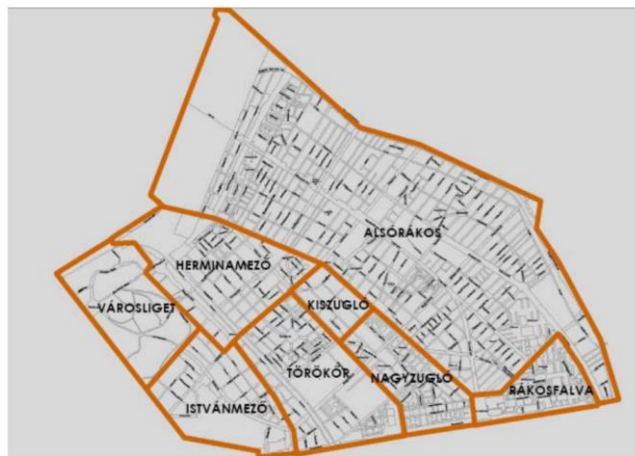
Zugló területe 18,15 km<sup>2</sup>, lakossága kb. 124 ezer fő, ezzel a kerület viszonylag kis kiterjedése ellenére a főváros harmadik legnépesebb kerülete Újbuda és Óbuda mögött.

Budapest XIV. kerületének szinte teljesen sík. Zugló területét, mint általában a főváros pesti oldalát sem hegyek, sem dombok nem tagolják. A kerület ezen adottsága kifejezetten kedvez a kerékpározás terjedésének.

Zugló legnagyobb zöld területe a Városliget. Zugló folyóvize a Rákos-patak, amely a kerületet teljes egészében keresztülszeli.

A kerület városrészei:

- Alsórákos
- Herminamező
- Istvánmező
- Kiszugló
- Nagyzugló
- Rákosfalva
- Törökőr
- Városliget



5. ábra: Zugló városrészei  
(forrás: Zugló Integrált Városfejlesztési Stratégia, 2008)

Budapest a mérsékelt öv alatt helyezkedik el, kontinentális éghajlatú város, az éves középhőmérséklet 11,0 °C. A július a legmelegebb hónap, a havi középhőmérséklet ekkor a 21°C-ot is megközelíti. A leghidegebb hónap a január, ilyenkor az átlagértékek -1,6 °C körül alakulnak. A napsütéses órák száma évi 2040. A csapadékmennyiség éves átlaga 516 mm, a legcsapadékosabb hónapok a június és a november. Az uralkodó szélirány északnyugat-délkelet irányú. Az őszi és téli időszakban gyakori a szélcsend, emiatt a ködképződés. (forrás: Wikipédia)

Budapest éghajlati jellemzői												
Hónap	I.	II.	III.	IV.	V.	VI.	VII.	VIII.	IX.	X.	XI.	XII.
Rekord max. hőmérséklet (°C)	18,1	19,7	25,4	30,2	34,0	39,5	40,7	39,4	35,2	20,8	22,6	19,3
Átlagos max. hőmérséklet (°C)	1,2	4,5	10,2	16,3	21,4	24,4	26,5	26,0	22,1	16,1	8,1	3,1
Átlaghőmérséklet (°C)	-1,6	1,1	5,6	11,1	15,9	19,0	20,8	20,2	16,4	11,0	4,8	0,4
Átlagos min. hőmérséklet (°C)	-4,0	-1,7	1,7	6,3	10,8	13,9	15,4	14,9	11,5	6,7	2,1	-1,8
Rekord min. hőmérséklet (°C)	-25,6	-23,4	-15,1	-4,6	-1,6	3,0	5,9	5,0	-3,1	-9,5	-16,4	-20,8
Átl. csapadékmennyiség (mm)	39	37	37	47	65	70	50	50	43	47	60	49
Havi napsütéses órák száma	55	84	137	182	230	248	274	255	197	156	67	48

1. táblázat: Budapest éghajlati jellemzői (forrás: Wikipédia)

Zuglóban a kerületen belüli és a kerületen (sugár- és haránt irányban) átmenő kerékpáros forgalom egyaránt jellemző, közlekedési és rekreációs céllal is. A kerületben fővárosi szinten is fontos rekreációs célpontok és útvonalak vannak: Városliget, Rákospatak mente.

*„Zuglóról összességében elmondható, hogy jóval nagyobb közlekedési terhelést szenved el, mint amit a kerület mérete, az itt élők száma indokolna. Ez részben a városszöveten belüli elhelyezkedéséből, részben az infrastrukturális elemek helyzetéből adódik. A jelentős mértékű egyéni és közösségi átmenő forgalom mellett bizonyos mértékig a fővárost átszelő tranzit is Zuglón keresztül áramlik”* – fogalmaz Zugló közlekedésfejlesztési koncepciója.

Zugló sajátos helyet foglal el Budapest városszerkezetében: a kerület egyértelműen lazább beépítésű, mint más, a városközpontoz folyamatos beépítéssel kapcsolódó kerületek (pl. a szomszédos XIII. kerület). Ugyanakkor a „rozsdazóna” elsősorban sugárirányban jelenik meg, ezért a városlakók mentális térképén sokkal szorosabb a kapcsolat a belső városrészekkel, mint az e szempontból kevésbé szerencsés városrészek esetén (pl. Kőbánya vagy Pesterzsébet). A belső kerületek elérését segíti a Városliget és az Andrassy út népszerűsége is, mint kerékpáros (és gyalogos) útvonal. Összességében Zugló északi része és a belső városrészek között nincsenek ingerszegény vagy riasztó városrészek, forgalmas utak sem darabolják fel túlzottan, ezért vonzó kerékpárral közlekedni. Ez a jelleg a kerület déli része felé fokozatosan csökken, a Kerepesi út környékére már egyáltalán nem igaz.

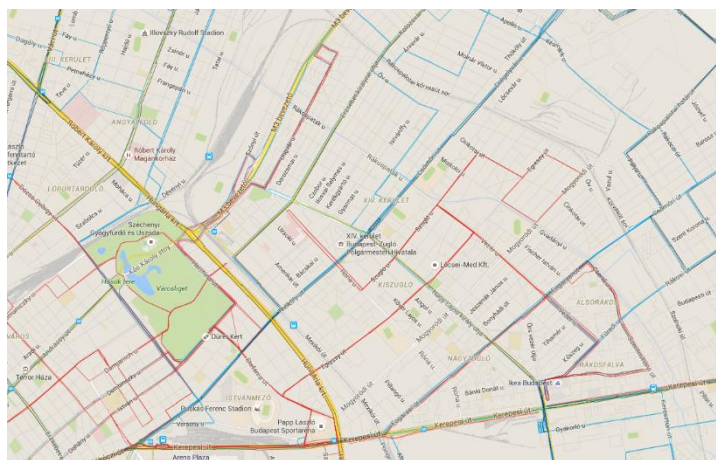
A kerületen belüli távolságok szinte minden esetben 5 km alatt vannak, ami különösen kedvez a kerékpárhasználat terjedésének (lásd 1. ábra, 10. oldal). Elsődlegesek a kerületen belüli kerékpáros kapcsolatok, amelyeket elsősorban a legnagyobb sűrűsödéseknél szükséges javítani (pl. Bosnyák tér, Örs vezér tere környéke). Egyes, ritkábban lakott kertvárosi területeken (pl. Öv utca térsége) ugyanakkor a gyenge közösségi közlekedési kiszolgálás miatt lehet kiemelt szerepe a kerékpározásnak. Ezekben a területeken a kerékpár közösségi közlekedésre ráhordó és akár az azt kiváltó lehetséges szerepét kell hangsúlyozni.

Közösségi közlekedési kiszolgálás szempontjából a két közvetlen belvárosi kapcsolatot adó tengely a 2-es metró és a Thököly út. Ezek mellett az 1-es és a 3-as villamos tölt be jelentős harántoló szerepet. Nem véletlen, hogy e tengelyek keresztezései alkotják a kerület legfőbb sűrűsödéseit (Stadionok, Örs vezér tere, Zugló vasútállomás, Bosnyák tér). A tengelyek közé eső területek kevésbé jól kiszolgáltak és kevésbé sűrűn lakottak.



Összefoglalva mindezt a kerékpározás szempontjából:

- A kerületen belüli távolságok szinte minden esetben 5 km alatt vannak, ezért a kerületen belüli kapcsolatok fejlesztése elsődleges cél, hiszen ezek könnyedén megtehetőek kerékpárral. Budapesten a 4-6 km távolságú kerékpáros utazások a leggyakoribbak.<sup>16</sup>
- A fent említett jellegzetességek és a kisebb távolság miatt elsősorban a kerület északi részén van potenciál a városközpont irányú kerékpáros utazások feltételeinek fejlesztésében. A jelenlegi feltételek (Thököly úti kerékpársáv folytonossági hiányai, Ajtósi Dürer sor nagy autóforgalma, vasúti átkelők szűkösége) nem biztosítják a gyors és biztonságos kerékpáros elérést.
- A kerület déli részén az Örs vezér terere történő ráhordás kaphat kiemelt szerepet, a fő tengelyek kerékpárosbarát átalakítása mellett.



6. ábra: Zugló közösségi közlekedési hálózata: Jól látszik, hogy a gyűjtőutak által határolt tömbbelső feltárása ritka (forrás: Google)

Zugló úthálózatára jellemző, hogy a kerület jelentős részét forgalomcsillapított övezetek fedik le, melyek már ma is jól kerékpározhatóak – azonban további fejlesztések is szükségesek. A kerületet átszelő nagyobb forgalmú utak elszigetelik egymástól a jól kerékpározható területeket, ráadásul ezen utak jelentős része rosszul kerékpározható a nagy gépjárműforgalom és a nem kerékpárosbarát kialakítás miatt. A kerület fekvéséből adódóan jelentős átmenő gépjárműforgalmat bonyolít a külső és belső kerületek között. A kerületet övező vasutak és az autópálya jelentős elválasztó hatása miatt a szomszédos kerületekbe való átjárás gyalog és kerékpárral is korlátozott.

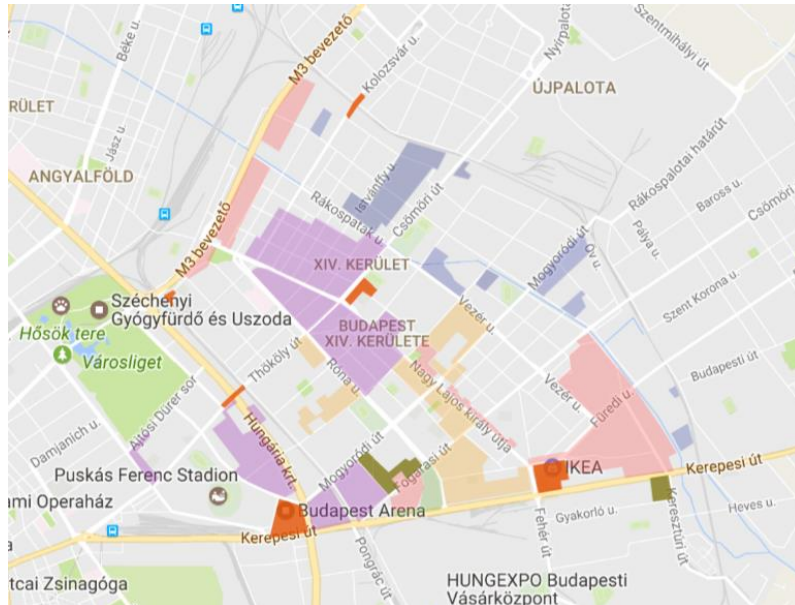
Jelentős a belváros irányú forgalom (kb. a Nagy Lajos király útja vonaláig), ám a Thököly út további fejlesztések nélkül nem tudja a kerékpáros tengely szerepét betölteni (Baross térig tart a kerékpársáv, Hungária körút – Thököly út csomópont jelenlegi nehezen kerékpározható kialakítása). A Rákóczi út távlatban tervezett funkcióváltásáig a belső városrészek elérésére jelenleg is legnépszerűbb városligeti irány alkalmas, Herminamezőn keresztül – a városrész hátránya a gyors eljutás szempontjából a nem szabályos utcaszerkezet és a vasúti átjárók szűkösége.

<sup>16</sup> BKK – FŐMTERV: A kerékpáros forgalom elemzése Budapesten



## 2.1.2 Forgalmvonzó létesítmények

A kerület fő forgalmvonzó létesítményeit az alábbi ábra tartalmazza, melyet a 3. számú rajzi melléklet mutat be részletesen.



7. ábra: Zugló forgalmvonzó létesítményei, részlet (Jelmagyarázat: narancs: lakótelep alacsonyabb házakkal, rózsaszín: lakótelep magas házakkal, lila: zárt sorú, többszintes beépítés, kék: nagyobb intenzitású új lakóparkok, sötét narancs: városközponti területek, khakizöld: kereskedelmi zónák, zöld: parkok)

A 3. számú rajzi melléklet az alábbi rétegeket tartalmazza:

- Sűrűsödések (7. ábra)
- Intézmények (sport/szabadidő, ügyintézés, egészségügy, közművelődés)
- Oktatás (óvoda, általános iskola, középiskola, felsőoktatás, kollégium)
- Kereskedelem (bevásárlás)
- Közlekedés (főbb közösségi közlekedési csomópontok, átszállóhelyek)

## 2.2 Megalapozó dokumentumok, illeszkedés

### 2.2.1 Budapest Főváros XIV: kerület Zugló Önkormányzata Településfejlesztési Koncepciója

A koncepció a 2015-2030-as időszakra általános célként jelöli meg a kerékpáros közlekedés feltételeinek javítását, a Rákospatak esetében a turisztikai/rekreációs célú kerékpározás is előtérbe kerül. A településrészek tételes fejlesztési céljai között is markánsan megjelenik a fenti célkitűzés.

Célkitűzés, hogy Zugló a fővárossal és környező kerületekkel együttműködve kiépíti a még hiányzó kerékpárforgalmi hálózatát. Zugló együttműködve a fővárossal és a BKK-val, mérsékli, valamint gyorsítja a közúti átmenő forgalmat, a közösségi közlekedési lehetőséggel nem rendelkező területek ellátásáról gondoskodik. Utóbbi célkitűzés esetén a közúti átmenő forgalom gyorsítása aggályos, ehelyett a forgalom sebességének mérséklésére van szükség.

Átfogó cél a közlekedési infrastruktúra fejlesztése, melynek rész célja a kerékpáros infrastruktúra hálózat bővítése (amely a feljebb kifejtett értelmezés szerint a teljes közúthálózatot jelenti). Utóbbi indikátoraként a kerékpárutak hossza és a bérelhető kerékpárok száma van

megjelölve. Ahogy a 1.6. fejezetben kifejtettük, nem a kerékpárutak hossza, hanem a kerékpárosbarát terület nagysága mutatja meg, hogy egy település mennyit tesz a kerékpáros közlekedés feltételeinek javításáért. Tehát az indikátor torz eredményt adhat, célszerű azt a fenti gondolatmenetnek megfelelően módosítani.

## 2.2.2 Zugló Integrált Településfejlesztési Stratégiája

A településfejlesztési stratégia jövőképe:

- Zugló közúti kapcsolatai, közúti közlekedése, a kerékpáros és gyalogos forgalom létesítményei megfelelnek a kor színvonalának, elvárásainak.
- Zuglóban kiépül a - szomszédos kerületekhez kapcsolódó - kerékpáros(barát) infrastruktúra.

Átfogó célok:

- Közlekedésfejlesztés az élhetőség jegyében.
- Sérülékeny társadalmi csoportok integrációjának, esélyegyenlőségének támogatása.
- Közlekedési infrastruktúra fejlesztése.
- Kerékpáros infrastruktúra hálózat bővítése.

Középtávú célok:

- Kerékpáros infrastruktúra hálózatának bővítése.
- Közlekedésbiztonság fokozása.
- A kerékpáros infrastruktúra hiányzó elemeinek kiépítése.
- Kerékpártárolók építése

Akcióterületek:

A stratégia kitér az egyes akcióterületeken szükséges kerékpáros fejlesztésekre és jelzi, hogy hol van lehetőség a MOL Bubi közbringa-rendszer kiterjesztésére. Kerékpáros(barát) fejlesztések szempontjából fontosabb akcióterületek a stratégia szerint:

- Rákosrendező
- Rákos-patak revitalizációja
- Kacsóh Pongrác úti lakótelep
- Alsórákos északi terület
- Belső Zugló - Városliget térsége
- Belső Zugló Herminamező - Törökőr
- Belső-Zugló - Stadionok térsége
- Füredi úti lakótelep (Rákos-patak kapcsán)

A SWOT analízisből kiemeljük a kerékpárosbarát fejlesztés szempontjából lényeges pontokat:

- Erősségek:
  - Sűrű közösségi közlekedés, de egyes területek ellátatlanok.
  - A közterületek lehetővé teszik a kerékpárforgalmi hálózat fejlesztését a belső utazások lebonyolításához.
- Lehetőségek:
  - Kerékpáros infrastruktúra fővárosi szintű fejlesztése.
  - Területileg differenciált parkolás szabályozás bevezetése.
  - Intelligens közlekedési rendszerek alkalmazása.
  - FUTÁR bővítése az utas tájékoztatás javítására.
  - Regionális gyorsvasúti megállók (S-Bahn) kiépítése a körvasúton.

- Elektromos üzemű autóbuszok üzemeltetése.
- A MFAV meghosszabbításánál a területfejlesztési (Rákosrendező pályaudvar rekonstrukciója) szempontokat és a lakótelepi forgalmi igényeket össze kell hangolni.
- Gyengeségek:
  - Jelentős közúti átmenő forgalom.
  - Lakosság telken belüli parkolási igényeinek megoldatlansága.
  - Egyes területek közösségi közlekedéssel ellátatlanok, ugyanakkor túlzott kapacitások vannak egyes vonalakon, a Thököly utat jelentős átmenő autóbusz forgalom érinti.
- Veszélyek:
  - Tervezett tehermentesítő hálózatfejlesztések elmaradása.
  - Személygépjármű ellátottság további növekedése.

### 2.2.3 Zugló közlekedésfejlesztési koncepciója

A 2011-ben készült felülvizsgálat eredményeire alapozó 2012-es koncepció célkitűzése egy fenntartható, biztonságos, minőségi mobilitási rendszer megteremtése, amely hozzájárul Zugló élhetőségének erősítéséhez. Az utóbbi gondolatmenetnek megfelelően hangsúlyosan támogatandók a fenntartható közlekedési módok, tehát a gyalogos, kerékpáros és közösségi közlekedés. Az anyag kiemeli, hogy az utóbbi években jelentősen, helyenként akár 15-30%-kal is csökkent a gépjárműforgalom, ennek megtartására a kerületnek különös figyelmet kell szentelnie.

A koncepció részletes helyzetelemzést tartalmaz a kerékpáros közlekedés feltételeire vonatkozóan. A gyalogos és kerékpáros közlekedést összegző értékelésben az alábbi fő megállapításokat olvashatjuk:

- Zuglóban jelentős fejlődésnek indult a kerékpáros forgalom, elsősorban a hivatásforgalom növekedése volt robbanásszerű, de a rekreációs használat is fontos. Mind a helyi, mind az átmenő forgalom nagy.
- A kerékpárforgalmi főhálózat hiányos, a meglévő szakaszok csak részben alkotnak összefüggő rendszert.
- Legfőbb hiányosságok a vasúti területeken való átvezetések és a fontosabb főútvonalak hiányzó szakaszai.
- A teljes utcahálózat kerékpárosbaráttá tételéről gondoskodni kell a 2010-es KRESZ módosítás által biztosított eszközökkel.
- A meglévő, jellemzően járdák terhére kialakított kerékpárutak problémáira felhívja a figyelmet a koncepció.
- A kerékpártárolás lehetőségeit bővíteni szükséges.
- Gyalogos és kerékpáros szempontból is problémát jelent a vasutak és a főútvonalak elválasztó hatása, keresztezések kedvezőtlen kialakítása.
- Problémát jelent az útburkolati jelek karbantartásának hiánya.
- Fizikai forgalomcsillapítás nélkül a csillapított zónák nem működnek hatékonyan.

A koncepció a fenntartható közlekedési módok, elsősorban a kerékpározás szempontjából a következő típusú intézkedési javaslatokat fejt ki:

- Zugló külső elérhetőségének javítása az átmenő gépjárműforgalom mérséklése mellett.
- A főhálózati elemek keresztmetszetének felülvizsgálata a fenntartható közlekedési módok előnyben részesítése érdekében.
- A már meglévő, kedvezőtlen kialakítású és balesetveszélyes kerékpárforgalmi létesítmények felülvizsgálata.

- A kerékpárforgalmi főhálózat hiányzó elemeinek kiépítése.
- Zöld közlekedési tengely kialakítása a Rákos-patak mentén.
- P+R és B+R parkolók létesítése kötöttpályás vonalak megállóinál.
- Parkolási koncepció elkészítése, ami segíthet abban, hogy több felület jusson a kerékpárral való közlekedés számára.
- Forgalomcsillapított övezetek forgalomtechnikai felülvizsgálata.
- A teljes utcahálózat kerékpárosbaráttá tétele.
- Lakóhelyi kerékpártárolás fejlesztése.
- Közterületi és intézményi kerékpárparkolás lehetőségeinek javítása.
- Fejlesztési területek fenntartható közlekedési kapcsolatainak biztosítása.
- Utak, kerékpárutak, járdák fejlesztése, üzemeltetési feltételek biztosítása.
- Balesetveszélyes csomópontok felülvizsgálata.
- Mobilitástudatosság erősítése a helyi közösségben.
- Mobilitástudatosság erősítése az önkormányzatnál és intézményeinél.
- MOL Bubi közbringa-rendszer kiterjesztése.

#### **2.2.4 Budapest 2020 - Integrált településfejlesztési stratégia**

A stratégia a közterület-használat újragondolása, az utak humanizálása, gazdasági vonzerejük növelése és a környezetvédelem szempontjából tartja fontosnak a kerékpárosbarát fejlesztéseket. Integrált projektek keretében javasolja és horizontális szempontként kezeli minden közterület átalakítás során a kerékpárosbarát beavatkozásokat.

A főhálózat fejlesztése és a meglévő elemek korszerűsítése mellett kiemeli, hogy a meglévő, jól kerékpározható utak és területek összekötése, integrálása is fontos szempont. A helyi központok, közösségi közlekedési eszközváltó pontok elérhetőségének javítása, B+R parkolás, közösségi közlekedési eszközökön való kerékpárszállítás, a MOL Bubi közbringa-rendszer kiterjesztése is említésre kerül.

A dokumentum a zöld városi környezet létrehozásához jó eszköznek tartja a kerékpáros és gyalogos közlekedés feltételrendszerének javításával a közlekedésből származó emisszió csökkenését, valamint a belső kapcsolatok fejlesztését, amik lehetővé teszik a gyaloglást, kerékpárhasználatot.

#### **2.2.5 Budapest 2030**

*„A fenntartható város hatékony és kiegyensúlyozott városszerkezettel rendelkezik, kompakt és vegyes használatú, ahol előnyben részesül a közösségi, a gyalogos és kerékpáros közlekedés.”*

Budapest hosszútávú városfejlesztési koncepciója, ami 2030-ig határozza meg a főváros fejlesztési terveit.

Az egészséges környezeti feltételek megteremtése érdekében általánosságban az egyéni gépjárműhasználat mértékét csökkenteni kell, amely a környezetbarát közlekedési módok, így többek között a kerékpár előnyben részesítésével érhető el. Ennek érdekében a kerékpárral biztonságosan és kényelmesen bejárható területek kiterjesztésére, a várost behálózó kerékpáros főhálózat kiépítésére kell törekedni. Emellett a közúthálózat egészét kell kerékpárosbarát módon kialakítani.

Támogatandóak a közlekedési módok közötti váltást segítő pontok, így a B+R rendszerek kiépítése. A kerékpáros közlekedés részarányának növelése érdekében közterületi kerékpárparkoló telepítési programot kell megvalósítani a beépítés és a területfelhasználás igényeinek figyelembevételével. A kerékpárok létesítmény szintű tárolásának kötelező jellegű biztosítását szükséges szabályozni.

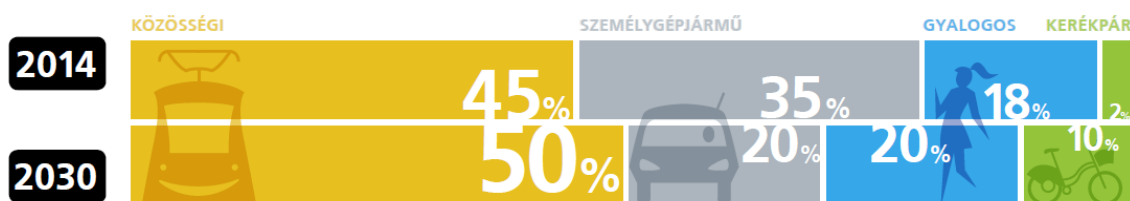
A koncepció a következő eszközöket említi a kerékpárosbarát városfejlesztés kapcsán:

- A közlekedési eszközváltás feltételrendszerének biztosítása.
- Utazási láncban a kötöttpályás eszközökre való kerékpáros ráhordás lehetővé tétele.
- Kerékpárok kötöttpályás eszközökön való tovább szállításának biztosítása.
- A kerékpárral biztonságosan és kényelmesen bejárható területek kiterjesztése, a várost behálózó kerékpárforgalmi főhálózat kiépítése.
- Hatékony és kiegyensúlyozott városszerkezet, kompakt város.
- Közterületek igényes, vegyes használatú közterekké alakítása. Az adott helyhez illően biztosítani szükséges a gyalogos-, a kerékpáros- és a közösségi közlekedés sok esetben azonos térfelületen való együttélését.
- Közterületek újraosztása, gyalogos- és kerékpárosbarát átalakítása.
- Kerékpártárolás biztosítása.
- Környezeti nevelés, lakossági szemléletformálás, környezetbarát közlekedési módok népszerűsítésére.
- Forgalomcsillapítás, lakó-pihenő övezetek, Tempo 30 zónák létrehozása.

## 2.2.6 Balázs Mór Terv

„Az élhető városi térhasználathoz, illetve a mobilitás kívánatos alakításához a kompakt város elveit követő, kiegyensúlyozott városszerkezeti fejlődés mellett a megépített infrastruktúrák környezettudatos használata is hozzájárul, ezért könnyen elérhetővé kell tenni a közlekedési lehetőségek közül a környezetünket kevésbé terhelő közlekedési módokat, segítenünk kell a gyalogos, kerékpáros és közösségi közlekedés magától értetődő, mindennapi használatát.”

A Balázs Mór-terv Budapest 2014 - 2030 időszakra vonatkozó közlekedésfejlesztési stratégiája, amely már a fenntartható városimobilitás-tervezés szellemében készült. Az élhető városi környezet kialakítása, a várostervezésbe integrált közlekedésfejlesztés nagy szerepet kap a dokumentumban. A közlekedési módok közti arány változását a közlekedési felületek arányának újraosztása előzi meg, ami a közterület-használat újragondolásával orvosolni tudja a közlekedési hálózat aránytalanságait és így alakít ki vonzó, egészséges, élhető városi környezetet. Mivel integrált infrastruktúrafejlesztési koncepcióról van szó, a módváltás lehetővé tétele különösen hangsúlyos.



8. ábra: A Balázs Mór Tervben meghatározott modal split célkitűzés  
(Forrás: Balázs Mór Terv)

2030-ra kitűzött cél a fenntartható közlekedési módok részarányának növelése az egyéni gépjárműforgalom rovására.

A főbb beavatkozási területeket tekintve hangsúlyosan kezelendő a hálózatoság fejlesztése, a fővárosi kerékpárforgalmi hálózat hiányzó elemeinek kialakítása. Emellett célkitűzés a kerékpárosbarát közúthálózat, mint alaphálózat megteremtése a kiegészítő létesítmények megvalósításával együtt. „Önmagukat magyarázó utak” rendszerének következetes kialakítására van szükség (vö. korlátozott sebességű övezetek fizikai forgalom-



csillapítása). Felesleges, túlméretezett kapacitások csökkentésére, a közlekedésbiztonságot fokozó elemek kiépítésére van szükség a sebesség helyes megválasztását segítő. Sűrű beépítésű területen nem maradhatnak emelt sebességű, vagy ilyen közlekedésre alkalmas városias útszakaszok. Célként megjelenik az országos és regionális kerékpáros turisztikai kapcsolatok fejlesztése, amelynek eleme Zugló esetében a Rákospatak fejlesztése lehet. Fontos továbbá az intermodalitás, az eszközök közötti módváltás lehetőségének és feltételeinek megteremtése, így B+R parkolók kiépítése, valamint a közösségi közlekedési járműveken való kerékpárszállítás feltételeinek megteremtése. A fenntartható mobilitást hatékonyan támogató intézményrendszer, mellett hangsúlyt kell fektetni szemléletformálásra, tudatos mobilitásra és biztonságos közlekedésre nevelésre. A fenntartható mobilitást hatékonyan támogató intézményrendszer, mellett hangsúlyt kell fektetni szemléletformálásra, tudatos mobilitásra és biztonságos közlekedésre nevelésre.

### **2.2.7 Területrendezési tervekben szereplő kerékpárforgalmi nyomvonalak<sup>17</sup>**

A fejezet az áttekinthetőség miatt a Javaslati részbe került: *Szabályozási tervekben szereplő kerékpárforgalmi nyomvonalak* fejezet, 78. oldal

## **2.3 Közelmúltban megvalósult és előkészítés alatt álló fejlesztések**

A koncepció léptékéhez igazodva a fejezetben csak a szorosan kerékpáros közlekedést érintő közelmúltban megvalósult és előkészítés alatt álló projekteket vizsgáltuk.

### **2.3.1 Kerületen belüli fejlesztések**

Közelmúltban befejezett útfelújítások:

- Füredi u. (Örs vezér tere - Körvasúti sorompó)
- Kerepesi út / Hungária krt. csomópont
- Kacsóh Pongrác út szervízút kifelé irány (Amerikai út - Róna park)
- Zsálya u. (Csertő u. - Fischer I. u.)
- Fischer István u. (Zsálya u. - Fogarasi út)
- Hősök tere (kerékpársáv) + Kós Károly sétány - Herminaút kerékpáros átvezetés
- 3-as villamoshoz kapcsolódó közlekedésbiztonsági program
- Erzsébet királyné útja aluljáró, trolibusz végállomás

Kivitelezés előkészítése alatt álló beruházások:

- Stefánia út kerékpáros főútvonal korszerűsítése I. és II. ütem

Előkészítés alatt álló útfelújítások:

- Nagy Lajos király útja (Kassai tér - Bosnyák tér): Kassai tér és Erzsébet királyné útja között a meglévő kerékpáros infrastruktúra fejlesztése, önálló irányhelyes kerékpársáv bekészítése. Az Erzsébet királyné útja és a Bosnyák tér között távlati kerékpársáv bekészítése. A meglévő porond terület más projekt keretében megújul, azon lehet majd kerékpározni.
- Fogarasi út (Kerepesi út - vasúti felüljáró): Vizsgálat alatt áll, hogy lehet-e önálló kerékpárforgalmi létesítmény kialakítani.

---

<sup>17</sup> Kapcsolódó térképes melléletek:

7. sz. melléklet: Területrendezési tervekben szereplő kerékpárforgalmi nyomvonalak

8.sz. melléklet: Javaslat a szabályozási tervben meghatározott kerékpárforgalmi hálózati elemek nyomvonalára

- Vezér u. I. ütem (Füredi utca-Fogarasi út): Parkolás rendezése, irányhelyes kerékpársávok kialakítása, gyalogos közlekedés forgalombiztonságának növelése.
- Vezér u. II. ütem (Fogarasi út-Komócsy utca): Útpálya felújítása, gyalogátkelőhelyek forgalombiztonsági korszerűsítése.<sup>18</sup>

Jövőben várható útfelújítások:

- Nagy Lajos király útja (Bosnyák tér - M3 bevezető)
- Róna u. (Szuglói u. - Erzsébet királyné útja)
- Ond vezér útja (Füredi u. - Szentmihályi út)
- Kerepesi út (Hungária krt. - Örs vezér tere)
- Fogarasi út (Kerepesi út - Gvadányi u.)
- Horvát Boldizsár u. (Mexikói út - Amerikai út)

VEKOP-5.3.1-15, Fenntartható közlekedésfejlesztés:

- Rákospatak menti ökoturisztikai folyosó
- Közlekedésbiztonsági és kerékpárosbarát fejlesztések Budapest XVI. kerületében<sup>19</sup>

Kerékpártámaszok telepítése:

2016-ban Zuglói önkormányzata 12 helyszínen, összesen 43 db kerékpártámaszt telepített a kerületben. Jelenleg a második megrendelésben a maradék összeg felhasználására 1 helyszínen 5 db támasz van tervezve. További szerződés terhére pedig 13 helyszínen, összesen 50 db támasz kihelyezése tervezett.

### **2.3.2 Szomszédos kerületek kerékpárosbarát fejlesztései**

A szomszédos kerületek fejlesztési törekvéseinek vizsgálata során elsősorban a Rákospatakra, illetve a külső kerületeket a belső városrészekkel összekötő kerékpáros útvonalak fejlesztésére koncentráltunk – haránt irányban a csatlakozási lehetőségek száma jóval csekélyebb. A külső kerületek belvárossal való kerékpáros összekötése megoldandó probléma, melynek érdekében javasoljuk a XV. és XVI. kerülettel való szoros együttműködést. A X. – XIII. – XVI. kerületekkel való szoros együttműködés kifejezetten fontos, hiszen mindegyik kerület érintett a VEKOP-5.3.1-15, Fenntartható közlekedésfejlesztés Budapesten pályázatban.

#### **XIII. kerület**

Rákospatak gyakorlatilag elvágyja a két kerületet egymástól, a meglévő kapcsolatok javítására és azok számának lehetőség szerinti bővítésére van szükség (Madridi utca, mint új lehetséges kapcsolat).

Az Angyalzöld+ program stratégiai célként jelöli meg a kerület határain a kapcsolati elemek fejlesztését, külön nevesítve a Rákospatak menti gyalogos és kerékpáros kapcsolatot. A Rákospatak és környezetének revitalizációja c. tanulmány<sup>20</sup> az alábbi javaslatokat teszi:

- A Tatai utca és a vasúti vágányok között kerékpárút és járda kiépítése
- Rákospatak felett a meglévő híd korszerűsítése, spirál rámpák kiépítése
- A vasútvonal és a Komáromi utca között kerékpársáv és közvilágítás létesítése

<sup>18</sup> Javaslatunkat az I. számú szöveges melléklet tartalmazza.

<sup>19</sup> A XVI. kerületi fejlesztésekkel kapcsolatos részletek a következő alfejezetben találhatóak.

<sup>20</sup> VEKOP-5.3.1-15, Fenntartható közlekedésfejlesztés Budapesten pályázat keretén belül készült

- Az M3 feletti felüljáró kialakítása a tanulmány szerint megfelelő, spirál rámpák építése javasolt<sup>21</sup>

A kerület közúti kapcsolatrendszerének bővítésében további kulcsfontosságú bővítés, hogy várhatóan a fővárosi önkormányzat révén, valamint állami beruházás keretében sor kerül a Szegedi úti felüljáró közúti és villamosvasúti kapcsolatainak kiépítésére Zugló irányába - a pontos időpont nem ismert.

Kapcsolódási pontok:

- Madridi utca: kapcsolat a XIV - XV. kerület felé
- Rákos-patak (VEKOP forrásból megvalósuló fejlesztés)
- Teleki Blanka utca - Szegedi úti kapcsolat
- Hungária körút - Róbert Károly körút
- Varannó utca (a felhagyott vasúti felüljáró jelentette kapcsolat újbóli létrehozása, mely a Liget Budapest projekt hosszabb távú beavatkozásai között is szerepel)
- Dózsa György XIII. szakaszának forgalomtechnikai felülvizsgálata és kerékpárosbaráttá tétele

## XV. kerület

A két kerületet a körvasút választja el egymástól. A XV. kerületben a Rákos út fontos kerékpáros útvonal, melynek folytatása nem megoldott a XIV. kerület felé. Az átjárást célszerűen a Kolozsvári út - Erzsébet királyné útja aluljáróban tervezik megvalósítani.

A XV. kerület jelzése szerint a Rákospalotai körvasút sor Rákos út - Lőcsevár utca szakaszán gyakorlatilag minden keresztutcában - a körvasúton keresztül - problémát okoz az átjáró hiánya, melyet a kitaposott csapások jól mutatnak. A BKK vizsgálja a további átjárók létesítését.

Egy új lehetséges XIV. - XV. kerületi kapcsolat a tervezett villamos projekt keretében valósulhat meg a Csömöri út - Drégelyvár út nyomvonalon. A körvasút alatti új aluljáróban kerékpársáv kialakítása várható.

Főbb kapcsolódási pontok:

- Dorozsmai utca - Csajág utca
- Erzsébet királyné útja - Kolozsvár utca
- Csömöri út - Drégelyvár utca

## XVI. kerület

A kerület fő célkitűzése a Rákos-patak menti nyomvonalhoz való csatlakozás, közvetetten a Duna elérése. Cél továbbá a belső városrészek felé tartó útvonalak fejlesztése.

Kapcsolódási pontok:

- Veres Péter út (kulcsfontosságú útvonal, jelenleg nincs közvetlenül összekötve a belső városrészekkel)
- Remény utca
- Rákosi út - Füredi utca
- Csömöri út (felújítása várható: busz-kerékpársáv) - szintbeni vasúti átkelőre lenne szükség
- Mogyoródi út - Vezseny utca - Kinizsi utca - Baross utca, ill. Rákospalotai határút
- Szolnoki út - Körvasút sor

---

<sup>21</sup>A Rákos-patak revitalizációjával kapcsolatos észrevételeink elérhetőek a II. számú szöveges mellékletben

## X. kerület

A Rákos-patak menti VEKOP projektben a X. kerület is érintett, a már említett tanulmány<sup>22</sup> az alábbi kialakításra tesz javaslatot:

- A XIV.-X. kerület közötti kapcsolat közvetlenül a Rákos-patak mentén, a Kerepesi út külön szintű keresztezésével csak hosszútávon valósulhat meg.
- A javasolt útvonal: Rákos-patak bal part - Ond vezér útja gyalogos és kerékpáros híd - Rákos-patak jobb part - Kerepesi út, szervizút - Egyenes utca - Pogány utca - Pesti Gábor utca - Pilisi utca

Kapcsolódási pontok:

- Rákos-patak menti nyomvonal
- Szentmihályi út - Keresztúri út
- Vezér utca térsége
- Nagy Lajos király útja - Fehér út
- Fogarasi út, Mexikói út, Kerepesi út - Albertirsai út

## Kapcsolatok a belső kerületek felé

Kapcsolódási pontok:

- Dózsa György út - Podmaniczky utca (a Dózsa György úti meglévő gyalog- és kerékpárútnak nincs kapcsolata a Podmaniczky utcával)
- Gundel Károly út (Állatkerti út) - Szondi utca
- Városliget - Andrassy út (meglévő, kiépített kerékpáros kapcsolat)
- Városliget - Városligeti fasor (meglévő kapcsolat, nem főhálózati elem)
- Dvorák stny. - Damjanich utca (fejlesztendő kapcsolat)
- Asztana utca (Városligeti körút) - Dembinszky utca (fejlesztendő kapcsolat, a kapcsolat jellege a Liget Budapest projekttel megváltozik)
- István utca - Ajtósi Dürer sor (fejlesztendő kapcsolat)
- Thököly út (fejlesztendő kapcsolat)
- Kerepesi út - Rákóczi út (fejlesztendő kapcsolat)

## 2.4 A kerékpáros közlekedés helyzete

A kerület laza városszerkezete miatt a kereskedelmi, kulturális, oktatási célpontok a négy városközponti területen koncentrálnak, vagyis az itt lakók és dolgozók ritkán hagyhatják ki napi útvonalaikból ezeket a pontokat: Örs vezér tere, Bosnyák tér, Zuglói vasútállomás környéke és a Stadionok. Ezzel élesen szemben áll, hogy kerékpározás szempontjából ezek a kerület legriasztóbb és legkevésbé kerékpárosbarát csomópontjai, területei. Beavatkozás szempontjából ezért kulcsfontosságú helyek ezek.

A telepszerűen beépített lakóterületeken (Füredi utcai, Kerepesi úti lakótelepek, Wass Albert tér környéke), bár nincs nagyobb forgalom, az egymáshoz nem kapcsolódó utcák, szervizutak miatt biciklivel bonyolult és kényelmetlen az ilyen területek átszelése. Néhol egészen apró beavatkozásokkal (rövid kerékpárút szakaszokkal, egyirányú utcák ellenirányú megnyitásával) lehet segíteni ezen. Megemlítendő még a lakóhelyi kerékpárparkolás kérdése, ami különösen az elmúlt évtizedekben épült, paneltechnológiájú lakóövezetekben jelent problémát.

A kerület kertvárosias területeinek jó része ma is Tempo 30 övezetbe tartozik: ezek az utcák ma is könnyen kerékpározhatóak. Ahol azonban a csillapított forgalmú utcák folytonossága megszakad (vasút, forgalmas utak mentén), a kerékpáros eljutás is akadályozott. Itt

---

<sup>22</sup> Rákos-patak és környezetének revitalizációja c. tanulmány

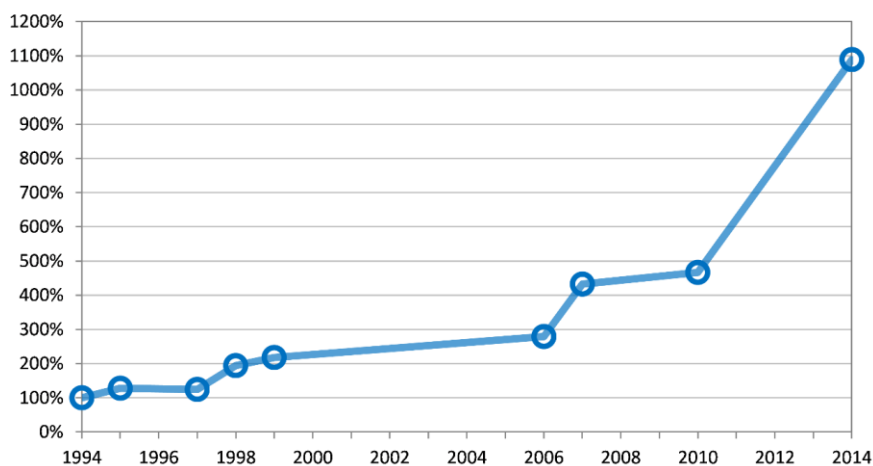
elsősorban a ceglédi vasútvonal, a Nagy Lajos király útja, a Csömöri út, a Fogarasi út és az M3 autópálya bevezetője jelentenek problémát.

Külön kiemelendő a Nagy Lajos király útja, amit elhelyezkedése mindenképpen a kerület főutcájává predesztinál, de a rendezetlen környezet riasztó hatással van a gyalogos és kerékpáros forgalomra. Jelenleg kerékpárral nem járható kényelmesen, így az utca fejlesztése esetén erre is különös figyelmet kell fordítani.

### 2.4.1 Forgalmi adatok, utazási szokások elemzése

A kerékpáros forgalom a 2000-es évektől jelentős mértékben megnövekedett Budapesten. Az 1990-es évekhez képest a forgalomnövekedés mértéke mintegy tízszeres. A növekedés ugyan elsősorban a belvárosi területeken érzékelhető, a XIV. kerületben is találhatóak olyan útvonalak, ahol rendszeresen 1000-2000 kerékpározó halad el naponta (Stefánia út, Rákosrendező átkelés stb.).

Kerékpáros forgalom változása, 1994. bázisra vetítve,  
6 helyszín átlaga alapján, tavaszi mérés, hétköznap



9. ábra: Kerékpáros forgalom változása (forrás: BKK, Útügyi lapok)<sup>23</sup>

A fejezet készítésekor a Budapesti Közlekedési Központ adataira, Zugló Közlekedési koncepciójára, illetve saját méréseinkre támaszkodtunk.

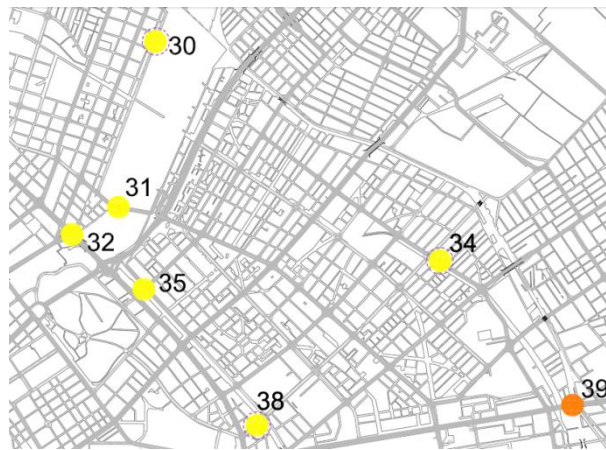
#### 2.4.1.1 A Budapesti Közlekedési Központ mérései

A BKK a kerékpárforgalmi főhálózat elemeire vonatkozóan rendelkezik tavaszi, őszi forgalmi adatokkal. A mérések 2014. őszén és 2015. tavaszán történtek. A Budapesti Közlekedési Központ az alábbi helyszínek kerékpáros forgalmi adataival rendelkezik:

- Szegedi út (5 órás mérés)
- Gvadányi utca (5 órás mérés)
- Erzsébet királyné útja, aluljáró (5 órás mérés)
- Kerepesi út - körvasút (5 órás mérés)
- Mogyoródi út (egész napos mérés)

<sup>23</sup> Bencze-Kovács Virág, Bereczky Ákos, Ábel Melinda: A kerékpáros forgalom elemzése Budapesten. Útügyi lapok, 2015-5.





10. ábra: A mérési helyszínek (Forrás: BKK)

### Szegedi út

A Budapesti Közlekedési Központ Szegedi útra vonatkozó adatai az alább beszűrt táblázatban láthatóak. A Szegedi út legnagyobb óraforgalmi adatai a két irányban 160-170 kerékpározó körül alakultak 2015 tavaszán, ami alapján 1850-1900 kerékpár/nap/két irány napi forgalom becsülhető<sup>24</sup>.

ssz: 31	SZEGEDI ÚT					
idő	2014 ŐSZ			2015 TAVASZ		
ÓRA	Zugló felé	Angyalföld felé	ÖSSZESEN	Zugló felé	Angyalföld felé	ÖSSZESEN
7	<b>29</b>	<b>70</b>	<b>99</b>	<b>53</b>	<b>112</b>	<b>165</b>
8	21	58	79	37	96	133
16	<b>63</b>	<b>21</b>	<b>84</b>	82	44	126
17	52	28	80	<b>93</b>	<b>73</b>	<b>166</b>
18	39	21	60	81	54	135

2. táblázat: A Szegedi út mérési adatai (forrás: BKK)

A Szegedi úti, rákosrendezői kerületközi kapcsolat jelentőségét mutatja, hogy annak ellenére ilyen jelentős kerékpáros forgalom alakul ki, hogy az út nem kerékpárosbarát. A kockaköves utca állapota leromlott, esetenként balesetveszélyes. Az út menti felületek rendezetlenek, a gyalogos és kerékpáros forgalom sokszor azonban itt zajlik. (Az elmúlt évben egy szakaszon járda létesült a sportpálya mentén.)

A kerékpáros forgalom nagysága alapján nagy a potenciál a rákosrendezői kapcsolatban, ezért rövid távon is egy jobban használható kerékpárforgalmi létesítmény kialakítása szükséges (célszerűen a kockaköves útpálya két szélén ráaszfaltozással / felújítással kerékpársáv kialakításával).<sup>25</sup>

<sup>24</sup> Ez a forgalomnagyság az Andrásy út belső szakaszának forgalmával hasonló nagyságrendű, kimagasló érték.

<sup>25</sup> További javaslatok a 3.3.3.2 fejezetben, a 116. oldalon.

### Gvadányi utca

A Gvadányi utca menti kerékpárút a Rákos-patak menti nyomvonal része. Jelentős kerékpáros forgalmat bonyolít.

ssz: 34	GVADÁNYI UTCA					
idő	2014 ŐSZ			2015 TAVASZ		
ÓRA	Mogyoródi út felé	Fogarasi út felé	ÖSSZESEN	Mogyoródi út felé	Fogarasi út felé	ÖSSZESEN
7	<b>33</b>	<b>23</b>	<b>56</b>	<b>89</b>	<b>48</b>	<b>137</b>
8	38	13	51	43	22	65
16	25	33	58	58	83	141
17	<b>24</b>	<b>36</b>	<b>60</b>	61	85	146
18	18	26	44	<b>58</b>	<b>91</b>	<b>149</b>

3. táblázat: A Gvadányi utca mérési adatai (forrás: BKK)

A Gvadányi utcai kerékpáros forgalom nem sokkal marad el a Szegedi úti mérőponton mért értékektől. Az itteni legnagyobb óraforgalmak alapján becsülhető napi forgalom 1500-1650 kerékpár/nap/két irány. A tervezett Rákos-patak menti fejlesztések nyomán a kerékpáros forgalom további növekedése várható, ezért ennek figyelembe vételével szükséges a fejlesztés tervezése (önálló gyalogos felületek, jelzőlámpánál legalább két kerékpározó egymás melletti felállását biztosító járműosztályozó stb).

### Erzsébet királyné útja, aluljáró; Korong utca, aluljáró

Az aluljáró a vasút két oldala közötti kerékpáros átjárás fontos pontja, jelentős kerékpáros forgalommal. Az aluljáró forgalomnagyságára vonatkozóan a BKK adatai mellett rendelkezésre áll egy saját mérés is, mely alapján a Korong utcai aluljáró forgalmával összevethető.

ssz: 35	ERZSÉBET KIRÁLYNÉ ÚTJA, ALULJÁRÓ					
idő	2014 ŐSZ			2015 TAVASZ		
ÓRA	Hungária felé	Mexikói út felé	ÖSSZESEN	Hungária felé	Mexikói út felé	ÖSSZESEN
7	<b>31</b>	<b>9</b>	<b>40</b>	<b>55</b>	<b>14</b>	<b>69</b>
8	19	8	27	45	9	54
16	26	24	50	26	35	61
17	<b>19</b>	<b>40</b>	<b>59</b>	28	45	73
18	13	29	42	<b>32</b>	<b>52</b>	<b>84</b>

4. táblázat: Az Erzsébet királyné úti aluljáró forgalmi adatai (forrás: BKK)

Az aluljáró legnagyobb óraforgalmait a BKK 2015 tavaszán mérte. Reggel a legnagyobb érték 69, délután pedig 84 kerékpár volt a két irányban (egy órában). Ez alapján a napi érték 750-950 kerékpár/nap/két irány értékben becsülhető.

Saját 2015. tavaszi mérés alapján délutáni csúcsórában az Erzsébet királyné úti aluljárón befelé 35, kifelé 59 kerékpározó haladt el (a két irányban ez összesen 94 kerékpár a két irányban). Ez a BKK méréséhez hasonló értéket jelent.

Ehhez képest a Korong utcai vasúti aluljárón hasonló délutáni csúcsórában befelé 25, kifelé 42 kerékpározó haladt el. Ez a két irányban 67 kerékpár, ami alapján a napi forgalom 750 kerékpár/nap/két irányra becsülhető. A Korong utcai aluljáró nagyságrendileg hasonló kerékpáros forgalmat bonyolít az Erzsébet királyné útival, annak forgalmáról kissé elmaradva, mely elsősorban a belváros felé csatlakozó úthálózat nem kerékpárosbarát kialakításával magyarázható.

A két aluljáró együttes kerékpáros forgalma 1700 kerékpár körül alakul a két irányban naponta.

### Kerepesi út a körvasútnál

A Kerepesi útnál a XIV. és XVI. kerület közötti kerékpáros kapcsolaton is jelentős forgalmi adatokat mértek. A legmagasabb 2015. tavaszi értékek 85-98 kerékpározt mutatnak a két irányban, óránként, ami alapján 950-1100 kerékpár/nap/két irány forgalom becsülhető. Az első táblázat szerinti 2014. őszi értékek is jelentősek, a napi forgalom az akkori adatok alapján 800 kerékpár/nap/két irányra becsülhető.

A forgalomnagyság az útvonal fejlesztésének fontosságát is hangsúlyozza. A Kerepesi út menti nyomvonal a Rákosfalva HÉV megállóhelynél egy alig 2 m széles kerékpárút, melyen jelentős gyalogos forgalom is zajlik. Ekkora forgalomnagyság mellett a gyalogos közlekedőkkel közös és ilyen szűk nyomvonal rendszeres konfliktusokat jelent, esetenként balesetveszélyes lehet.

ssz: 39	<b>KEREPESI ÚT (KÖRVASÚT)</b>					
idő	2014 ŐSZ			2015 TAVASZ		
ÓRA	Belváros felé	Kifelé	ÖSSZESEN	Belváros felé	Kifelé	ÖSSZESEN
7	<b>48</b>	<b>9</b>	<b>57</b>	<b>67</b>	<b>18</b>	<b>85</b>
8	28	10	38	49	13	62
16	<b>26</b>	<b>43</b>	<b>69</b>	31	40	71
17	19	42	61	<b>48</b>	<b>50</b>	<b>98</b>
18	8	30	38	39	58	97

5. táblázat: A Kerepesi út forgalmi adatai a körvasútnál (forrás: BKK)

ssz: 39	<b>KEREPESI ÚT (KÖRVASÚT)</b>					
idő	2014 ŐSZ			2015 TAVASZ		
ÓRA	Belváros felé	Kifelé	ÖSSZESEN	Belváros felé	Kifelé	ÖSSZESEN
7	10	12	22	<b>NEM VOLT MÉRÉS</b>		
8	<b>14</b>	<b>19</b>	<b>33</b>			
16	<b>12</b>	<b>6</b>	<b>18</b>			
17	6	4	10			
18	15	0	15			

6. táblázat: A Kerepesi út forgalmi adatai a körvasútnál (forrás: BKK)

### Mogyoródi út

A Mogyoródi úti kerékpáros forgalmi adatokat a Hungária körúti csomópont környezetében mérték. Az adatok jól tükrözik azt a forgalomnagyságot, ami a vasúti keresztezésen áthalad. A 2014-es őszi adatok alapján a legnagyobb óraforgalmak 66 és 71 kerékpár voltak a két irányban összesen. Ezek alapján a napi forgalom becsült értéke 750-800 kerékpár/nap/két irány. A 2015 tavaszán mért értékek ennél lényegesen nagyobbak, a legnagyobb óraforgalom 182 és 268 kerékpár/óra/két irány. A napi forgalom becsült értéke 2000-3000 kerékpár/nap/két irány.

ssz: 38	MOGYORÓDI ÚT						
	idő	2014 ŐSZ			2015 TAVASZ		
		ÓRA	Hungária felé	Rákos-patak felé	ÖSSZESEN	Hungária felé	Rákos-patak felé
6	32	13	45	73	25	98	
7	<b>48</b>	<b>18</b>	<b>66</b>	<b>138</b>	<b>44</b>	<b>182</b>	
8	29	11	40	126	27	153	
9	13	7	20	58	15	73	
10	15	11	26	15	10	25	
11	10	7	17	21	11	32	
12	8	5	13	11	10	21	
13	9	9	18	16	11	27	
14	17	17	34	18	22	40	
15	26	22	48	29	42	71	
16	<b>23</b>	<b>48</b>	<b>71</b>	75	110	185	
17	22	38	60	63	149	212	
18	13	39	52	<b>85</b>	<b>183</b>	<b>268</b>	
19	16	21	37	62	118	180	
20	9	21	30	36	69	105	
21	5	19	24	13	21	34	

7. táblázat: A Mogyoródi út forgalmi adatai (forrás: BKK)

A Mogyoródi út forgalma rendszeresen meghaladja a 2000 kerékpár/nap/két irány forgalomnagyságot. Forgalomnagysága az Andrassy úthoz hasonlítható. 2000 kerékpár/nap/két irány forgalomnagyság felett az útügyi műszaki előírás a létesítményt „A” hálózati szerepűvé minősíti, melyhez a legmagasabb műszaki paramétereket rendeli. A Mogyoródi út belső szakasza mindenképpen ebbe a kategóriába esik.

#### 2.4.1.2 Kerékpáros forgalmi adatok Zugló közlekedési koncepciójából<sup>26</sup>

A koncepció által közölt 2011. évi kerékpáros forgalmi adatok csúcsórai forgalomnagyságokra vonatkoznak. Ezek alapján becsültünk napi forgalmi adatokat, 9 % csúcsóra tényező feltételezésével. Néhány főbb helyszínen az alábbi forgalomnagyságok voltak jellemzőek:

Út	Helyszín	Csúcsórai forgalom két irányban	Becsült napi forgalom két irányban
Stefánia út	Ajtósi Dürer sornál	204	2300
Stefánia út	Hungária körútnál	119	1300
Teleki Blanka utca	Rákosrendező	131	1500
Erzsébet királyné útja	Hungária körút	104-106	1200
Erzsébet királyné útja	Nagy Lajos király útja	30-31	350
Kerepesi út	Rákosfalva	81-99	1000
Mogyoródi út	Hungária körút	69	800
Mogyoródi út	Rákos-patak	53-64	700
Hungária körút	Stadionok	73	800
Róna utca	Thököly út	46-48	500
Thököly út	Hungária körút	46-48	500

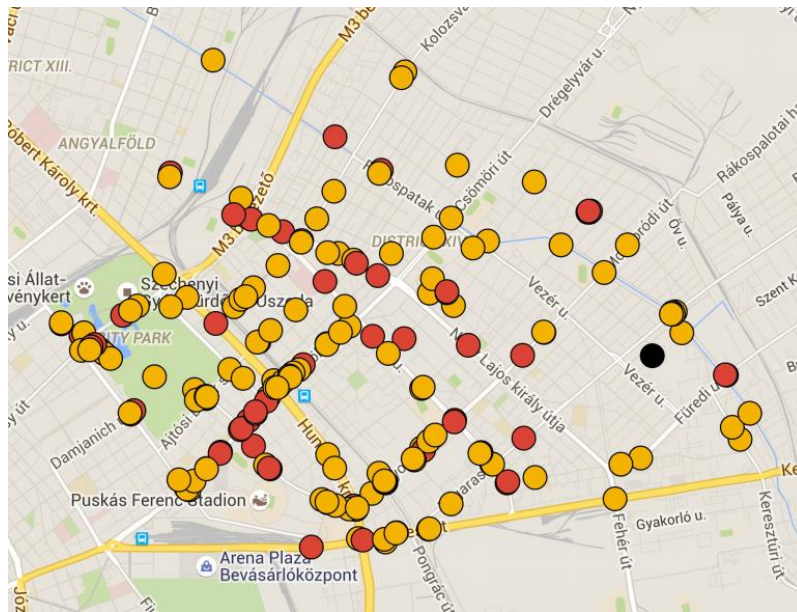
8. táblázat: Kerékpáros forgalmi adatok Zugló közlekedési koncepciójából

<sup>26</sup> Zugló közlekedési koncepciójának felülvizsgálata, Városkutatás Kft, 2011.

## 2.4.2 Forgalmbiztonság

### 2.4.2.1 A vizsgálat célja és tartalma

A munka célja, hogy képet kapjunk a kerületben bekövetkezett kerékpáros érintettségű balesetekről. Vizsgáltuk az események időbeli alakulását (egy napon belül, illetve egy éven belül), illetve területi elhelyezkedését. Kiemelt célunk volt vizsgálni, hogy a kerékpározók jellemzően milyen típusú karambolokban vesznek részt akár okozóként, akár elszenvetőként. Vizsgálatunk tárgyát képezte a karambolok infrastrukturális okának a vizsgálata is, tehát mennyiben játszik szerepet az események kialakulásában, ha a kerékpározó kerékpárúton vagy a gépjárművekkel közös felületen közlekedik.<sup>27</sup>



11. ábra: Zuglói kerékpáros érintettségű balesetek ponttérképe (2010-2015)  
(Jelmagyarázat: narancs - könnyű, piros - súlyos, fekete - halálos)

### 2.4.2.2 Adatok

A kerékpáros érintettségű balesetekről szóló adatokat 2010-ig visszamenőleg, 2016 végéig kértük ki. Az egyes események leírása jellemzően a következőket tartalmazza:

- Időpont (óra:perc pontossággal)
- Helyszín (különböző pontossággal megadva)
- A személyi sérülés foka (könnyű, súlyos, halálos) és darabszáma
- A baleset, esemény típusa
- Az előidéző ok, manőver típusa
- Az esemény rövid leírása (2011-től)

A 2010. évi balesetek esetében az események okozója nem volt megállapítható, így nem tudhatjuk, hogy a kerékpározók melyik események okozói, melyek elszenvetői voltak. Ennek megállapítására a 2011-es adatoktól kezdődően volt lehetőségünk.

<sup>27</sup> Azért kerüljük a „baleset” szó használatát, mert az az esetek véletlenszerűségét, elkerülhetetlenségét („inevitable”) sugallja, pedig a megfelelő forgalomtechnikai és szoft elemek alkalmazásával megelőzhetőek. Bővebben: <http://www.vox.com/2015/7/20/8995151/crash-not-accident>



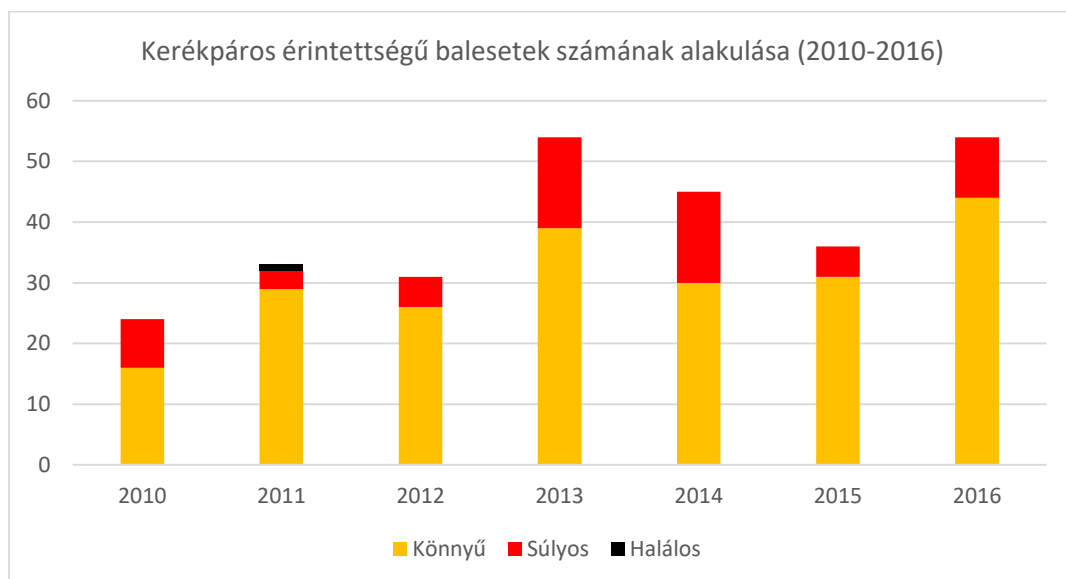
A bekövetkezett eseményeket elsősorban 5 évre visszamenőleg vizsgáljuk, a baleseti gócpontok meghatározása is ez alapján történt. A korábbi eseményeket is ábrázoltuk ugyanakkor a baleseti ponttérképen, illetve felhasználtuk ezeket a tendencia megállapításához is.

### 2.4.2.3 Általános jellemzés

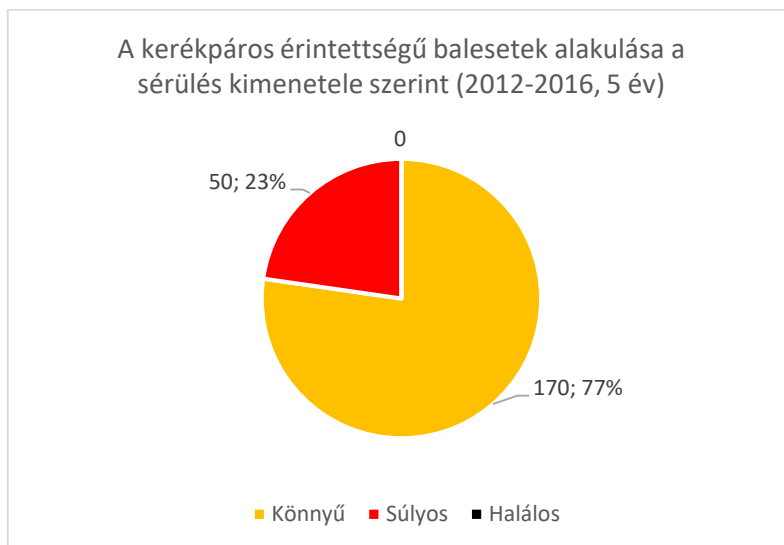
A vizsgált időszakban összesen 277 (az ötéves időszakban pedig 220) személyi sérüléses, kerékpáros érintettségű baleset következett be. Ebből 257 (225) esetben tudtuk vizsgálni az eseményt részletesebben, csak ennyi esetben tudtunk következtetni a karambol okozójára vonatkozóan. A 2010. év esetében csak általános vizsgálatokat tudtunk végezni (személyi sérülés súlyossága, időbeli lefolyás, helyszínek ábrázolása a ponttérképen).

Súlyosság	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	ÖSSZESEN	ÖSSZESEN (5 év)
Könnyű	16	29	26	39	30	31	44	215	170
Súlyos	8	3	5	15	15	5	10	61	50
Halálos	0	1	0	0	0	0	0	1	0
<b>ÖSSZESEN</b>	<b>24</b>	<b>33</b>	<b>31</b>	<b>54</b>	<b>45</b>	<b>36</b>	<b>54</b>	<b>277</b>	<b>220</b>

9. táblázat: Kerékpáros érintettségű balesetek és kimenetelük alakulása (2010-2016)



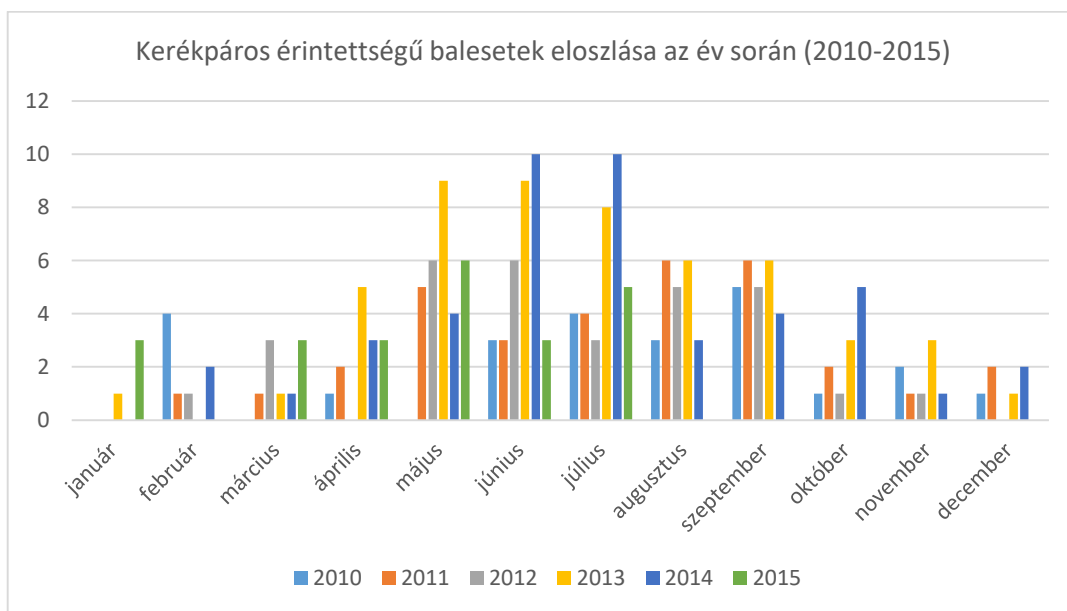
12. ábra: Kerékpáros érintettségű balesetek időbeli alakulása (2010-2016)



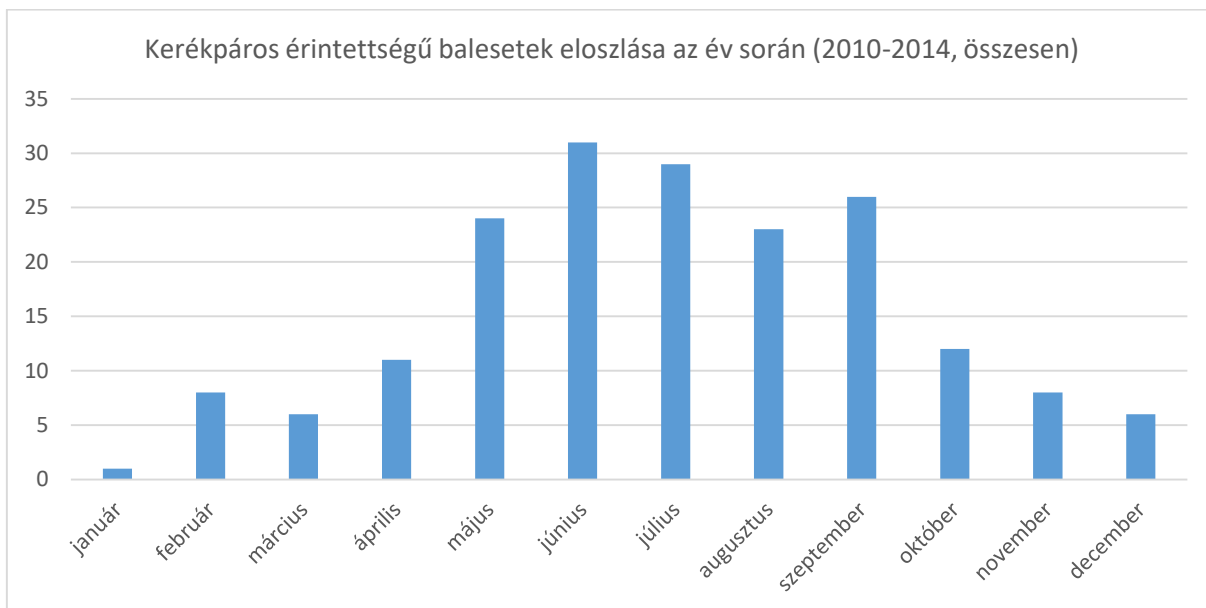
13. ábra: Kerékpáros érintettségű balesetek kimenetel szerinti megoszlása (2012-2016, összesen)

A személyi sérüléssel járó események során a legsúlyosabb sérülés (ha egy ütközés során több személy sérült, akkor a súlyosabb sérülést vettük figyelembe) szempontjából a helyzet az ábrán látható módon alakult. A könnyű sérüléssel járó karambolok körülbelül  $\frac{3}{4}$ -es arányban, a súlyos sérüléssel pedig  $\frac{1}{4}$ -es arányban fordulnak elő. Halálos kimenetelű esemény egyetlen esetben fordult elő, vélhetően rosszullét következtében, magános balesetként, 2011-ben (ez az ötéves vizsgálati időszakba már nem esik bele, ezért a kördiagramon nem látható).

A kerékpáros érintettségű balesetek időbeli lefolyása a következőképpen alakult a 2010-2015-ös időszakban az évek során:



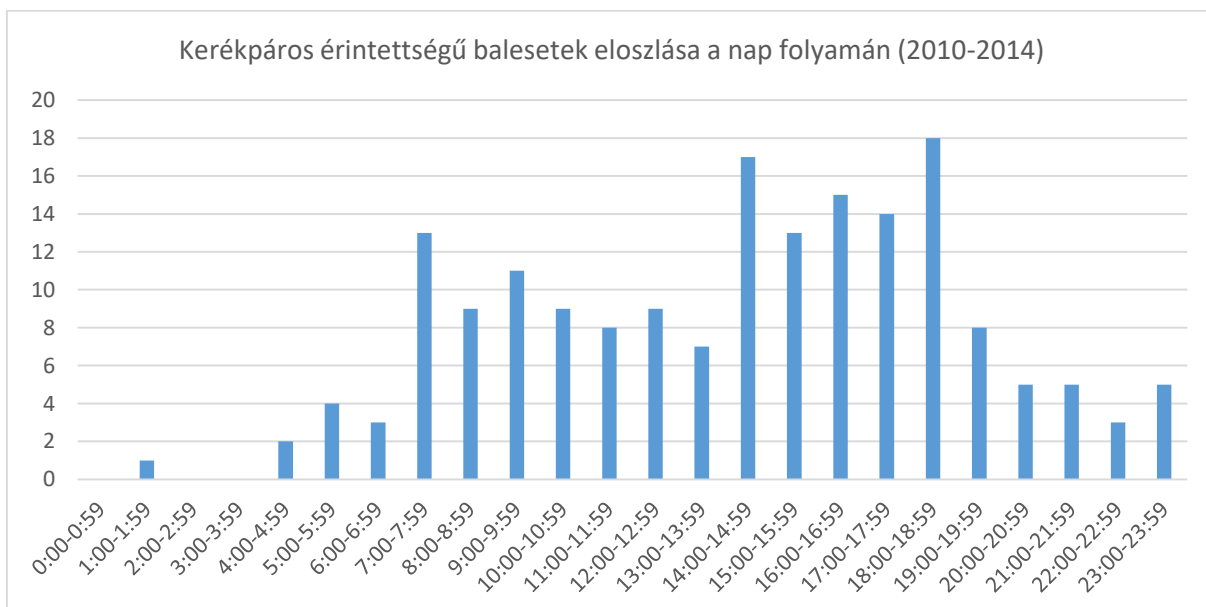
14. ábra: Kerékpáros érintettségű balesetek hónap szerinti megoszlása (2010-2015, évenként)



15. ábra: Kerékpáros érintettségű balesetek eloszlása az év hónapjai szerint (2010-2014, összesen)

Az események számának alakulása hasonló a kerékpáros forgalom nagyságának időbeli alakulásával. A melegebb hónapokban több baleset történik. Január hónapban a vizsgált időszakra mindösszesen egy személyi sérüléssel esett. (A második grafikonon nem ábrázolt 2015. évben három baleset is jutott január hónapra.)

A napi lefolyás is a forgalm nagyságokhoz hasonlóan alakul. A hajnali órákban alig történnek balesetek. Az események száma a reggeli csúcsgorgalomban megugrik, majd csökkenés következik be. A délutáni forgalomban több karambol történik, ekkor a közlekedők vélhetően fáradtabbak, mint a reggeli órákban. A késői órákban ismét csökken a bekövetkezett események száma.



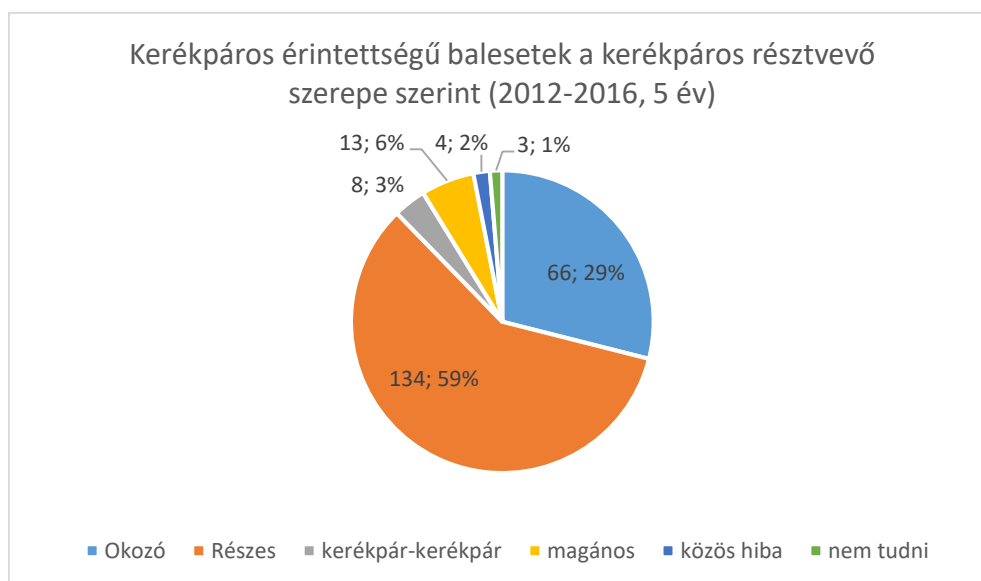
16. ábra: Kerékpáros érintettségű balesetes megoszlása napszak szerint (2010-2014, összesen)

#### 2.4.2.4 Kik okozzák a baleseteket?

A karambolok okozójára 2011-től álltak rendelkezésre adatok ún. rendőrségi kijelentések formájában. Ezek alapján a legtöbb esetben fel tudtuk vázolni az esemény körülményeit. Néhány esetben a leírás alapján közös hibára vezettük vissza az ütközést (közös hibából következett az olyan esemény, ahol mindkét résztvevő egyértelmű szabálytalansága kellett az ütközés bekövetkeztéhez).

Kerékpározó szerepe	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	ÖSSZESEN (7 év)	ÖSSZESEN (5 év)
Okozó		11	10	13	15	13	15	77	66
Részes		15	13	35	25	25	36	149	134
kerékpár-kerékpár		2	4	2	1	0	1	10	8
magános		2	3	3	1	4	2	15	13
közös hiba		2	0	1	1	0	2	6	4
<b>ÖSSZESEN</b>		<b>33</b>	<b>31</b>	<b>54</b>	<b>45</b>	<b>42</b>	<b>56</b>	<b>257</b>	<b>225</b>
nem tudni		1	1	0	2	0	0	4	3

10. táblázat: Balesetek jelleg szerinti megoszlása évenként (2010-2016)



17. ábra: Kerékpáros érintettségű balesetek megoszlása a kerékpárral közlekedő szerepe szerint (2012-2016, 5 év)

A táblázat és a diagram alapján kijelenthető, hogy a kerékpározók inkább elszenvedői, mintsem okozói a személyi sérüléssel járó karamboloknak. Jelentős számban fordulnak elő kerékpárral közlekedők közötti ütközések (3 %) és magános események (6 %). Négy esetben az ütközés kialakulásához mindkét fél szabálytalansága vezetett (2 %), három esetben pedig nem tudtuk meghatározni a leírás alapján a karambol okozóját (1 %).

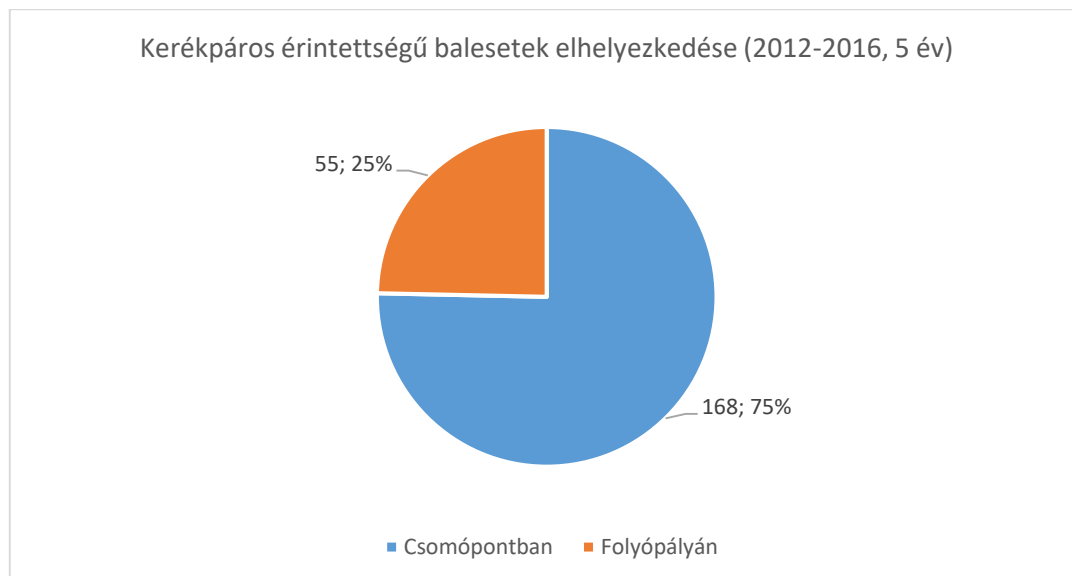
## Területi elhelyezkedés

Helyszín jellege	2011	2012	2013	2014	2015	2016	ÖSSZESEN (7 év)	ÖSSZESEN (5 év)
Csomópontban	20	20	41	34	26	47	<b>188</b>	<b>168</b>
Ebből kerékpárút csomópontjában	5	5	16	5	9	11	<b>51</b>	<b>46</b>
Ebből kerékpársáv csomópontjában	3	2	3	6	4	3	<b>21</b>	<b>18</b>
Úttesten, folyópályán	8	7	6	9	14	8	<b>52</b>	<b>44</b>
Járdán, folyópályán	3	1	4	1	0	0	<b>9</b>	<b>6</b>
Kerékpárúton, folyópályán	2	2	2	1	0	0	<b>7</b>	<b>5</b>

11. táblázat: Kerékpáros érintettségű balesetek helyszín szerinti megoszlása

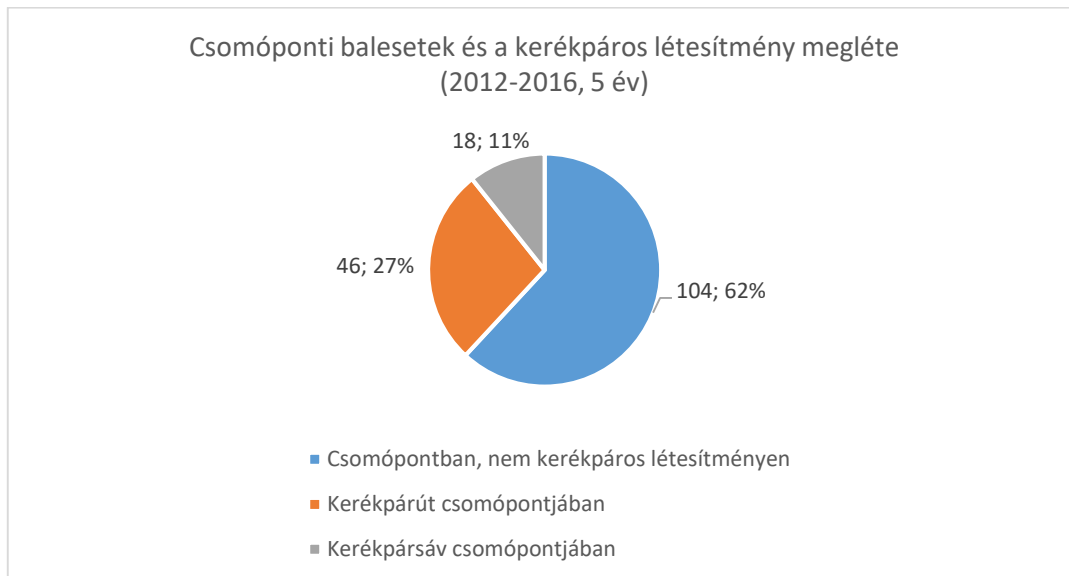
A balesetek mintegy 75 %-a csomópontban történt (168 esemény), 25 % pedig folyópályás esemény (55 darab). A csomópontokban bekövetkezett karambolok 62 %-a (104 darab) nem köthető önálló kerékpárforgalmi létesítményhez (a csomópontban ettől függetlenül lehetett önálló kerékpárforgalmi létesítmény, de a baleset nem az ott közlekedő járművet érintette). 46 esemény (27 %) kerékpárút, 18 pedig (11 %) kerékpársáv csomópontjában történt. Ezekből az adatokból közvetlenül nem vonhatóak le következtetések az önálló kerékpárforgalmi létesítmények forgalombiztonságára vonatkozóan.

A folyópályán bekövetkezett események közül 44 (80 %) úttesten, 5 (9 %) kerékpárúton, 6 (11 %) pedig járdán történt. A járdákon a kerékpárutakon bekövetkezett ütközésekkel, azonos nagyságrendű személyi sérüléssel járó esemény történt, ami komoly aggodalomra akad okot; a járdákon zajló komoly kerékpáros forgalomra utal.

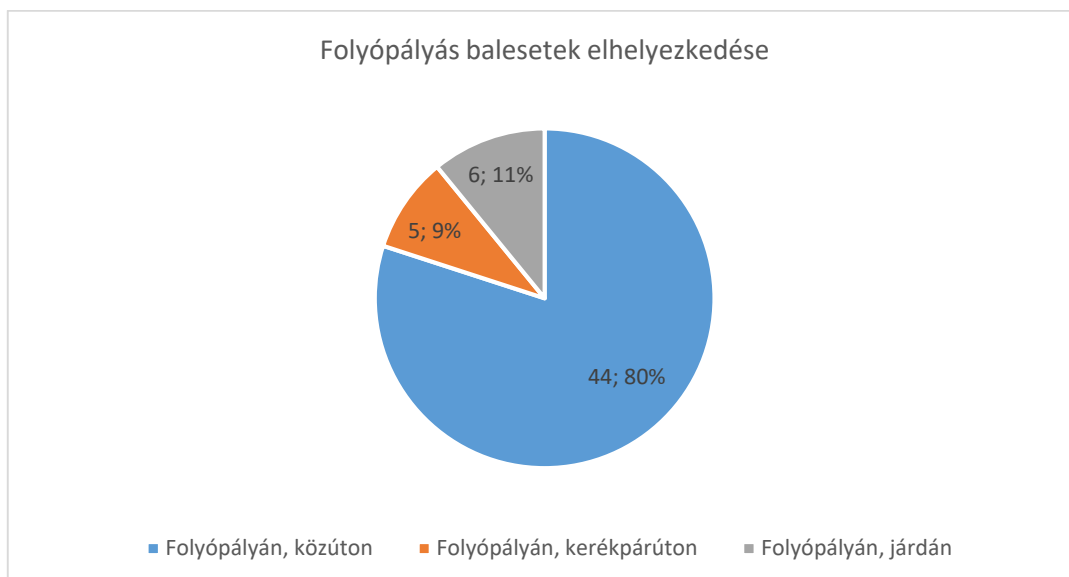


18. ábra: Kerékpáros érintettségű balesetek elhelyezkedése (folyópálya, csomópont)





19. ábra: Csomópontokban bekövetkezett kerékpáros érintettségű balesetek és a kerékpárforgalmi létesítmény megléte



20. ábra: Folyópályán bekövetkezett kerékpáros érintettségű balesetek és a létesítmény típusa

#### 2.4.2.5 Balesetek típusai elhelyezkedés vagy a manőver szerint

##### Járdán történő kerékpáros közlekedésből adódó események

A járdákon, illetve azok kereszteződéseiben bekövetkezett karambolok száma igen jelentős. A 2011 és 2016 között rögzített 261 eseményből 34 ilyen történt (a 2012 utáni öt évben 28 228-ból), ami 13 %-os (12 %-os) arányt jelent. Ezen belül tekintélyes részt foglal el a gyalogátkelőhelyeken bekövetkezett karambolok száma: 20 (18) ilyen eset történt. (Megjegyzendő, hogy a 20 esetből legalább 5 a Hősök terén következett be a jelzőlámpával nem biztosított kijelölt gyalogos átkelőhelyeken. Ez az útvonal az infrastruktúra hiányosságára is utal, mivel a forgalmas Olof Palme sétány - Dózsa György útvonalon ez a legrövidebb eljutási lehetőség.)

Járdán való kerékpáros közlekedésből adódó balesetek típusai Egy esemény több kategóriába is tartozhat								
Esemény	2011	2012	2013	2014	2015	2016	ÖSSZESEN (6 év)	ÖSSZESEN (5 év)
Gyalogos elütése	1	1	1	1	0	0	4	3
Kapuból kiálló gépjárművel való ütközés	1	0	1	1	0	0	3	2
Ütközés kereszteződésben	1	2	0	1	0	0	4	3
Ütközés gyalogátkelőhelyen	2	1	7	6	1	3	20	18
Elesés a járdán (magános)	1	1	1	0	0	0	3	2
<b>ÖSSZESEN</b>	<b>6</b>	<b>5</b>	<b>10</b>	<b>9</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>34</b>	<b>28</b>

12. táblázat: Járdán való kerékpáros közlekedéssel összefüggő balesetek típusai

### Elsőbbségadási kötelezettség elmulasztása a keresztirányban közlekedő részére

Elsőbbségadási kötelezettség elmulasztása a keresztirányban közlekedő részére									
Okozó	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	ÖSSZESEN (7 év)	ÖSSZESEN (5 év)
Gépjármű		2	4	11	4	5	7	33	31
Kerékpár		1	1	1	1	3	6	13	12

13. táblázat: Elsőbbségadási kötelezettség elmulasztásából adódó balesetek száma az okozó szerint

Figyelemreméltó, hogy a gépjárművezetők háromszor annyi esetben nem adnak elsőbbséget a keresztúton közlekedő kerékpározó számára, mint a kerékpározók a keresztirányban közlekedők részére. Abban a 13 esetben, amikor a kerékpáros nem adott elsőbbséget, szerepel egy kerékpáros-kerékpáros karambol is.

### Balra fordulás során történő karambol (mindkét jármű azonos úton halad)

Balra fordulás során okozott balesetek (mindkét résztvevő azonos úton halad) A balra fordulás közben a járdán közlekedő kerékpározóval való ütközés itt nem szerepel									
Manőver	2011	2012	2013	2014	2015	2016	ÖSSZESEN (7 év)	ÖSSZESEN (5 év)	
Gépjármű fordul	3	4	9	8	3	9	36	33	
Kerékpár fordul	2	0	0	1	0	0	3	1	
Gépjármű fordul, szemből érkező kerékpározóval ütközik	3	4	7	8	3	8	33	30	

14. táblázat: Balra fordulás során bekövetkezett balesetek

A másik tipikus típusa a kerékpározóval történő ütközéseknek, ha az egyik résztvevő, jellemzően a gépjármű balra kanyarodik. A 36 gépjármű okozta karambol esetében 33 esetben a szemből érkező kerékpározóval ütköztek. Az ilyen típusú eseményeknél

egyértelműen szerepet játszik az, hogy a gépjárművezetők alábecsülik a kerékpárral közlekedők sebességét.

### Jobbra fordulás során bekövetkező karambolok (mindkét jármű azonos úton halad)

Jobbra fordulás során okozott balesetek (mindkét résztvevő azonos úton halad)								
A jobbra fordulás közben a járdán közlekedő kerékpárossal való ütközés itt nem szerepel								
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	ÖSSZESEN (7 év)	ÖSSZESEN (5 év)
Gépjármű fordul	3	2	8	3	4	6	26	23
Kerékpár fordul	0	0	0	0	0	0	0	0
Gépjármű fordul, kerékpárúton haladóval ütközik	2	2	8	1	3	5	21	19
Gépjármű fordul, kerékpársávon haladóval ütközik	1	0	0	1	1	0	3	2

15. táblázat: Jobbra fordulás során bekövetkezett balesetek

A kerékpárutak tipikus balesetveszélyes szituációja a „jobb horog”, amikor a jobbra kanyarodó gépjármű a párhuzamos kerékpárúton haladó kerékpárral közlekedővel ütközik. Ilyen eseményből 21 (19) következett be a vizsgált időszakban. 3 (2) ilyen eset történt kerékpársávon.

Megjegyzendő, hogy a 21 esetből legalább tíz az Ajtósi Dürer sor és a Stefánia út kereszteződésében történt, ahol telezöldes forgalomirányítás mellett lehet a kerékpáros átvezetést keresztezve a Stefánia útra kanyarodni<sup>28</sup>. Több hasonló esemény következett be a Mogyoródi út és a Zászlós utca kereszteződésében is.

### Jelzőlámpa tilos jelzésén történő áthaladásból következő balesetek

Jelzőlámpa tilos jelzésén való áthaladásból adódó balesetek								
Okozó	2011	2012	2013	2014	2015	2016	ÖSSZESEN (7 év)	ÖSSZESEN (5 év)
Kerékpárossal	2	2	4	3	1	4	16	14
Gépjármű	0	0	2	1	0	2	5	5
Nem ismert	0	0	0	1	0	0	1	1

16. táblázat: Jelzőlámpa tilos jelzésén történő áthaladásból adódó balesetek

Ennél a típusnál a kerékpáros közlekedők okoztak több karambolt, összesen 16-ot (14-et). 5 esetben a gépjármű tilos jelzésén való áthaladása vezetett az ütközéshez. Egy esetben a rendőrségi jelentésből nem derült ki, hogy melyik fél haladt át a tilos jelzésen.

A 16 kerékpárossal okozott baleset esetében legalább 5 kijelölt gyalogátkelőn történő áthajtás közben következett be.

<sup>28</sup> A baleseti gócpontként azonosítható csomópont a kerület neuralgikus pontja. A Stefánia úti kerékpárforgalmi létesítmény felújítása és az irányhelyes kerékpáros közlekedés lehetővé tétele 2017-2018-ban várható. Az átalakítás során a balesetveszélyes kerékpáros átvezetés megszűnik.

### Gépjármű ajtajának kinyitása során bekövetkező ütközések

Gépjármű ajtajának kinyitása során történő ütközés								
Okozó	2011	2012	2013	2014	2015	2016	ÖSSZESEN (7 év)	ÖSSZESEN (5 év)
Gépjármű	2	1	0	2	3	2	10	8

17. táblázat: Gépjármű ajtajának kinyitása során bekövetkezett ütközések

A kerékpározóra nyitott ajtóból 10 személyi sérüléssel járó baleset származott a 7 éves, illetve 8 darab az öt éves vizsgált időszakban. Az események jellemzően a következő helyszíneken történtek:

- Thököly út
- Róna utca
- Erzsébet királyné útja

### Egyenrangú útkereszteződésben bekövetkező balesetek

Elsőbbségadási kötelezettség elmulasztása egyenrangú útkereszteződésben									
Okozó	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	ÖSSZESEN (7 év)	ÖSSZESEN (5 év)
Gépjármű		0	0	1	1	0	1	3	3
Kerékpár		0	1	1	0	2	0	4	4

18. táblázat: Egyenrangú útkereszteződésben bekövetkezett balesetek

Az egyenrangú útkereszteződésekben bekövetkezett ütközések száma kicsi. A gépjármű-vezetők és a kerékpározók gyakorlatilag azonos arányban vettek részt ilyen típusú ütközések okozójaként, 3, illetve 4 ilyen balesetet okoztak.

A baleseti adatok nem támasztják alá (kerékpáros érintettségű balesetek esetén) az egyenrangú keresztezések különösebb veszélyességét. Nem mutatható ki továbbá, hogy ezeken a helyeken a kerékpárral közlekedők vagy a gépjárművezetők lényegesen több baleset okozói lennének.

### Gyalogos hibájából adódó balesetek

Gyalogos hibájából adódó ütközések									
Okozó	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	ÖSSZESEN (7 év)	ÖSSZESEN (5 év)
Gyalogos		1	2	1	0	4	2	10	9

19. táblázat: Gyalogosok hibájából bekövetkezett balesetek

Gyalogosok hibájából adódó ütközések 10 esetben fordultak elő a 6 éves és 9 esetben az 5 éves vizsgált időszakban. A karambolt jellemzően a gyalogos közlekedő hirtelen irányváltása, vagy figyelmetlen úttestre lépése okozta.

Gyalogosokkal történő ütközés a következő helyszíneken történt (a járdákon történő ütközések itt nincsenek megemlítve):

- Gvadányi utca (kerékpárúthoz kapcsolódóan, több alkalommal)
- Szugló utca (álló jármű mögül lépett a kerékpározó elé)
- Olof Palme sétány (pórázon vezetett kutyával keresztbe futott a kerékpározó előtt)
- Olof Palme sétány (gördeszakázó a kerékpározó elé hajtott)

#### 2.4.2.6 Gócpontok, veszélyes helyszínek azonosítása

Gócpontként határoztuk meg azokat a helyszíneket, ahol a vizsgált időszakban legalább 4 személyi sérüléses, vagy legalább 2 súlyos személyi sérüléses karambol következett be.

Ezek alapján a gócpontok a következők:

- **Ajtósi Dürer sor és Stefánia út kereszteződése: 8 esemény, ebből 2 súlyos**
- **Mogyoródi út és Mexikói út kereszteződése: 7 esemény, ebből 2 súlyos**
- **Egressy út és Cinkotai út kereszteződése: 5 esemény, ebből 2 súlyos**
- **Róna utca és Mogyoródi út kereszteződése: 4 esemény, ebből 3 súlyos sérüléses**
- **Mogyoródi út és Báróczy utca csomópontja: 5 esemény, ebből 1 súlyos**
- Hősök tere, Múcsarnok előtti kijelölt gyalogos átkelőhely: 4 esemény, ebből 1 súlyos
- Mogyoródi út és Hungária körút kereszteződése: 4 esemény, ebből 1 súlyos
- Róna utca és az OBI-hoz vezető út csomópontja: 4 esemény, ebből 1 súlyos
- Mogyoródi út és a Zászlós utca kereszteződése: 4 esemény, mind könnyű sérüléses

##### **Ajtósi Dürer sor és a Stefánia út kereszteződése**

A Stefánia úti kerékpárút a Városligethez a csomópontban kétszeri átvezetéssel csatlakozik. Az ütközések az Ajtósi Dürer sorral párhuzamos átvezetésen történtek, ahol azonos fázisban kap zöld jelzést a kerékpáros átvezetés és az Ajtósi Dürer sor (mindkét irányból, telezőlddel). Jellemzően a Thököly út felől érkező kerékpározók (beláthatatlan irányból érkeznek) és a Dózsa György út felől érkező gépjárművek (lendületből, viszonylag nagy sebességgel érkeznek) között történnek az ütközések. A már elkészült tervek alapján az átvezetés megszűnik, a Stefánia úti kerékpárút közvetlen átvezetést fog kapni a Városliget felé. A veszélyes gócpont felszámolása 2017-2018 során várható.

##### **Mogyoródi út és a Mexikói út kereszteződése**

A csomópontban az egyoldali kerékpárút átvezetésén kívül veszélyt rejt magában a Mogyoródi út csomópontban változó keresztmetszeti kialakítása és a nagy sebességgel közlekedő gépjárműforgalom is. Karambolt nem kizárólag kanyarodó járművek okoztak, hanem a Mexikói útról érkezők is ütköztek kerékpárral közlekedővel. A veszélyes csomópont fejlesztése a Mogyoródi úton irányhelyes kerékpárforgalmi létesítmény kialakításával és a csomóponti mozgások szabályozásával elképzelhető.<sup>29</sup>

##### **Egressy út és Cinkotai út kereszteződése**

Az Egressy út és Cinkotai út négyágú csomópontjába három irányból gyűjtőutak, egy irányból pedig mellékút fut be (Cinkotai út, dél-kelet felől). A csomópontban az Egressy útnak van elsőbbsége.

A csomópontban a jelzőtáblákon és az útburkolati jeleken kívül más nem utal az elsőbbségi viszonyokra, azt a geometria, középsziget nem hangsúlyozza. A gyalogos átkelést gyalogos átkelőhely egyik ágon sem segíti.

A csomópontban rövid- vagy középtávon egy kisméretű, mini körforgalom létesítése javasolt, az ágakon a gyalogos átkelőhelyek kijelölésével. A trolibuszok a csomópontban az elsőbbség megadása után a négyágú kereszteződésben megszokott geometrián fordulhatnak a járható gyűrűre ráhajtván, a felsővezeték komolyabb átalakítása nem szükséges.

Hosszabb távon a csomópont megszüntetése és a szabályozásnak megfelelő tér létrehozása javasolható, a közúti forgalom telekhatárok közelébe történő helyezésével. A forgalmi rend a Naphegy térhez vagy a Kós Károly térhez lehet hasonló, az óramutató járásával ellentétes

---

<sup>29</sup> Információnk szerint a csomópontban körforgalom létesülne, ami a járművek lassítása miatt a forgalombiztonságra jótékony hatást gyakorolhat.



egyirányú útpályával, kerékpárral célszerűen kétirányú átjárhatóság biztosítása mellett. Akkor a ma szétszabdalt középső térrész egybenyitható, parkosítható.



21. ábra: A csomópont a Zsigárd utca felől

### **Róna utca és a Mogyoródi út kereszteződése**

A csomópontban két osztottpályás út keresztezi egymást. A csomópont egy jelentős aszfaltozott felületet jelent, ahol a kanyarodó mozgások pontos nyomvonala nincs szabályozva. A csomópontban jelzőlámpás forgalomirányítás működik.

A forgalombiztonság javítása érdekében az alábbiakat javasoljuk:

- Állandó üzemű jelzőlámpás forgalomirányítás
- A két úton irányhelyes kerékpársáv átvezetése (a javaslati résznek megfelelően)<sup>30</sup>
- Közvetett kerékpáros kapcsolat kijelölése a kerékpáros balra forduló mozgások biztosítására

Előnyösebb megoldás lehet a csomópont körforgalommá történő átalakítása, melyet a javaslati részben fejtettünk ki (lásd fenti hivatkozás).

### **Mogyoródi út és a Báróczy utca csomópontja**

A csomópontban a Mogyoródi út menti gyalog- és kerékpárút oldalán torkollik a Báróczy utca. A keresztutcából a kerékpárút mindkét irányban beláthatatlan. A Mogyoródi út felé haladó forgalom számára bal oldalon a kerékpárútból csak néhány méter látszik, a sarkon a kerítést teljesen benőtte a növényzet. Jobb oldalon a folytonos sövény, a sarokra telepített reklámtábla is rontja a láthatóságot. A csomópont forgalomszabályozása rossz: a beláthatatlan csomópont ellenére „Elsőbbségadás kötelező” jelzőtábla található itt „Állj! Elsőbbségadás kötelező” helyett.

A forgalombiztonság javítása érdekében az alábbiakat javasoljuk:

- A Mogyoródi út felújítása előtt „Állj! Elsőbbségadás kötelező” jelzőtábla kihelyezése
- A Mogyoródi út átalakításával irányhelyes kerékpárforgalmi létesítmény kialakítása

<sup>30</sup> 3.3.2.9 Mogyoródi út c. fejezet, 93. oldal



22. ábra: Balra - A csomópont a kerékpárút felől  
Jobbra - A kerékpárútból ennyi látható

### Hősök tere, Múcsarnok előtti gyalogos átkelőhely

A Városliget felől a Dózsa György úti kerékpárút felé a gyalogátkelőn át vezet a legrövidebb út. Ezt sokan ki is használják - aki nem akar a közúti forgalommal együtt haladni, annak egyetlen alternatív útvonal körbe, a Dózsa György utat kétszer keresztező kerékpárúton vagy a tér jelzőlámpával biztosított gyalogátkelőhelyein át vezet.

Több esetben az ütközést a gyalogátkelő előtt megállt gépjármű mellett elhaladó gépjármű okozta.

A Hősök terén tervezett kerékpársáv 2016-ban elkészült, amely a problémára részben megoldást nyújthat. Igaz, hogy a tér megkerülésével ugyan, de folytonos kerékpársávon lehet a Dózsa György úti kerékpárútig eljutni.

### Mogyoródi út és a Hungária körút kereszteződése

A csomópontban a Stefánia úti kerékpárút folytatásában kétirányú kerékpáros átvezetés található. A kerékpáros átvezetés egymás után három pályát keresztez: a Stefánia útról jobbra kanyarodók ívét jelzőlámpás irányítás nélkül, illetve a Hungária körút két irányát jelzőlámpás forgalomirányítás mellett.

Problémát jelent, hogy az azonos fázisban balra kanyarodó gépjárművek vezetőit a kerékpáros és gyalogos forgalomra csak a kanyarodási manőver végén figyelmezteti sárga villogó. Javasolt a Mogyoródi út felől érkező forgalom számára a csomópont bal oldali (ismétlő) jelzőlámpájára figyelmeztető villogó kihelyezése.

Problémát jelent továbbá, hogy a Stefánia út felőli oldalon található közsépszigeten nincs kellően hosszú hely a kerékpározók felállítására. az ott elhelyezett jelzőlámpa és elsőbbségadás kötelező jelzőtábla jelzése ezért olykor félreérthető és a jelzőlámpa nélküli jobbra kanyarodó ív keresztezésére vonatkoztatható. A Stefánia úti kerékpárforgalmi létesítmény korrekciója során a sziget bővítése tervezett, melynek során a felállási hely biztosítható. Javasoljuk a kerékpáros átvezetés vörös színű kiemelését.

Hosszabb távon javasoljuk a Stefánia út és Hungária körút között kanyarodó kerékpárút áthelyezését a kihasználatlan zöldsáv felé. Ekkor egyértelműbben észlelhető volna az, aki a Mogyoródi út felé halad tovább, s az, aki a kanyarodó kerékpárúton „egyenesen” halad. Ennek további pozitív hozadéka, hogy a járdafelület szélesíthető.

### Róna utca és az OBI behajtó csomópontja

Az OBI behajtó az elsőbbségi viszonyokra tekintettel nem lévő geometriával rendelkezik, nagy fordulási sebességet lehetővé tévő ívsugarakkal van szerkesztve. A járda folytonosságát sem gyalogos átkelőhely, sem egyéb eszköz nem segíti. A kihajtó ráadásul időszakosan jelentős gépjárműforgalommal rendelkezik.

A forgalombiztonság javítása érdekében az alábbiakat javasoljuk:

- A kerékpárút és a járda felcserélését (összhangban a Róna utcához adott javaslatunkkal)
- A kerékpárút és a járda átvezetésének forgalomcsillapító küszöbként való kialakítását
- A járda vonalában gyalogos átkelőhely kijelölését



23. ábra: Az OBI kihajtója jelenleg

### Mogyoródi út és a Zászlós utca csomópontja

A Zászlós utca elvileg lakóutca és kizárólag a helyi forgalmat kellene kiszolgálnia. Jelenleg azonban a forgalom jelentős része átmenő, a Mogyoródi útról itt jobbra fordulva, majd a Besnyői vagy Jurisich Miklós utcára fordulva a Hungária körútra jelzőlámpa nélkül lehet fordulni (és ez helyszínrajzilag is rövidebb, mint a Mogyoródi útról közvetlenül oda fordulni). A Mogyoródi útról a gépjárművek jellemzően lendületből fordulnak jobbra, nincsenek lassításra kényszerítve.



24. ábra: Balra - A csomópont a Mexikói út felől  
Jobbra - A csomópont a kerékpárútról

A forgalombiztonság javítása érdekében az alábbiakat javasoljuk:

- A kerékpárút és gyalogjárda átvezetésének járdaszintre emelése a Mogyoródi út felújítása során (amennyiben az irányhelyes létesítmény az úttesten jön létre, ez értelemszerűen csak a járdára vonatkozik)
- lakó-pihenő vagy Tempo 30 övezet kijelölése a mellékutcákon és a szükséges fizikai forgalomcsillapító eszközök kialakítása
- a Besnyői utca irányának megfordítása a Zászlós utca felé (kétirányú kerékpáros közlekedés lehetővé tételével)



Az átalakítás után az útvonal kevésbé lesz vonzó az átmenő forgalom számára, ami nemcsak a forgalombiztonság szempontjából, hanem az itt lakók életminősége szempontjából is kedvezőbb.

#### **2.4.2.7 Veszélyes útvonalak vizsgálata**

A személyi sérüléssel járó baleseteket ábrázoló ponttérkép alapján a veszélyes szakaszok az alábbi útvonalakon találhatóak.

##### **Stefánia út**

A Stefánia út belvárosi oldalán egyoldali, kétirányú kerékpárút található. A nagy forgalmú kerékpárúton az egyoldali kerékpárútra jellemző balesetek jelennek meg. Az Ajtósi Dürer sor csomópontjában a már említetteknek megfelelően nagyon sok a „jobb horgos” karambol. A Thököly úti csomópontban, ahol a vizsgált időszak előtt halálos ütközés is történt, mindössze két súlyos sérüléssel járó karambol következett be. Ez vélhetően a Stefánia útról jobbra forduló gépjárművek viszonylag kis számának köszönhető.

A Földtani intézet és a Puskás Ferenc stadion határán található sávelhúzásban több sérüléssel végződő frontális ütközés következett be kerékpárosok között. Frontális kerékpáros ütközés történt még a Szobránc közti trolimegálló mellett is.

Az Ifjúság útjai csomópontban szintén a jobbra kanyarodó gépjárművek jelentenek veszélyt a kerékpárosokra. Személyi sérüléssel járó ütközés két esetben történt itt.

Egy esetben történt személyi sérüléssel járó karambol a Papp László Budapest sportaréna parkolójának kijáratánál.

##### **Fejlesztési lehetőségek:**

A Stefánia úti kerékpárút felújítását és korrekcióját a BKK és Budapest Főváros Önkormányzata 2017-18-ban tervezi. Ennek során az Ajtósi Dürer sor csomópontjában található veszélyhelyzet megszűnik, a Földtani Intézet melletti sávelhúzás pedig módosul, a két kerékpáros irány egymástól el lesz tolva. A Thököly útnál kisebb korrekció várható, az Ifjúság útjai csomópont változatlan marad. Az átalakítás során a Stefánia út forgalombiztonsága várhatóan jelentősen javul. Az irányhelyes kerékpáros közlekedés lehetőségének megteremtésével az eljutási idő és a környező utcákkal való kapcsolat is javulni fog. Kiegészül a jelzőlámpával biztosított kerékpáros kapcsolat az Egressy úttal is.

##### **Thököly út**

A Thököly útra leginkább jellemző eseménytípus, amikor a balra kanyarodó gépjárművek a szemből érkező kerékpárossal ütköznek.

Két esetben ajtónyitás során bekövetkező ütközés történt, a Hungária körút és a Hermina út közötti szakaszon.

A Thököly úton két személyi sérüléssel járó karambol folyópályán, azonos irányban közlekedő járművek között következett be. Egyik esetben egy tehergépkocsi a kerékpársávba áttérve ütközött a kerékpárossal, a másik esetben pedig autóbusz és kerékpáros között történt karambol a Gizella utcánál.

Jobbra kanyarodó gépjármű és a kerékpársávon azonos irányban haladó kerékpáros között két esetben következett be a „jobb horgos” típusú karambol.

##### **Fejlesztési lehetőségek:**

A Thököly út forgalmi rendje az újpalotai villamos megépítésével párhuzamosan alakulhat át komolyabban, melynek során a kerékpársáv megmaradna, a hiányzó szakaszokon pedig kerékpársáv létesülne. A legnagyobb problémát jelentő, balra fordulásból származó ütközések a zárt pályás villamossal megszűnnek, vélhetően az új forgalmi rend esetén már csak jelzőlámpával szabályozott, önálló fázisban engedett balra forduló mozgások lennének megengedve. Ennek megvalósítása jelenleg (2017) bizonytalan, rövid távon kisebb korrekciók várhatóak.

### **Nagy Lajos király útja**

A Nagy Lajos király útján a kerékpáros érintettségű karambolok a Kacsóh Pongrác út és a Bosnyák tér közötti szakaszra koncentrálódnak.

Komoly problémát és veszélyt jelent a járdán történő kerékpározás, ami elsősorban az út kerékpárosbarát fejlesztésével orvosolható. A Nagy Lajos király útjára adott javaslataink a javaslati munkarészben olvashatóak.<sup>31</sup>

### **Mogyoródi út**

A Mogyoródi úton a már említett Mexikói úti csomóponton kívül a veszélyt elsősorban az út mentén található telephelyek behajtói, kapujai jelentik. Több karambol történt ilyen helyeken. Ezeket a veszélyes helyeket a meglévő kerékpárúton gyakorlatilag nem lehet kezelni. Erre megoldást kizárólag a kerítéstől távolabbi nyomvonal jelenthet, ebben az esetben viszont célszerűbb az úton az irányhelyes kerékpárforgalmi létesítmény létrehozása.

### **Róna utca**

Veszélyességi szempontból a Róna utcán is elsősorban a kerékpárúttal rendelkező szakasz emelhető ki. Veszélyesebb pontok az OBI bekötőút csomópontja és a Fogarasi út csomópontja. A javaslati munkarészben részletes javaslatot tettünk a Róna utca fejlesztésére, melynek során a kerékpárút egyirányúsítását, a járdával történő helycseréjét és kisebb korrekciók elvégzését javasoljuk.<sup>32</sup>

### **Kerepesi út**

A Kerepesi úton a balesetek jellemzően a járdán való kerékpározásból fakadóan következtek be. Több ütközés történt a Shell kút kijáratánál, de megemlíthető a kőbányai oldalon a Készenléti Rendőrség kapukihajtója is. Ezeket a baleseteket egyértelműen csak megfelelő kerékpárforgalmi létesítmény megvalósításával lehet megelőzni.

## **2.4.2.8 Következtetések**

Zugló területén a kerékpáros érintettségű balesetek követik a forgalomlefolys tendenciáit mind az év hónapjai szerint, mind a napi lefolys alapján. A forgalom nagysága szerint koncentrálódnak a kerékpározók által gyakrabban igénybe vett útvonalakhoz, melyek közül kiemelkednek a kerékpárúttal rendelkező útvonalak.

Az adatokból és az abból készült elemzések alapján nem jelenthető ki, hogy a kerékpáros közlekedők közlekedési ismereteik hiányában okoznák a baleseteket - ellenkező esetben lényegesen több ütközésnek kellett volna történnie egyenrangú útkereszteződésekben, illetve az elsőbbségi szabályok megsértéséből fakadóan. Utóbbi típusban egyértelműen a gépjárművezetők okoztak több személyi sérüléssel járó ütközést.

A balesetek számának és súlyosságának a csökkentésében is egyértelműen szerepe lehet a megfelelő kerékpárforgalmi létesítmények megválasztásának, különös tekintettel az irányhelyesen kialakított megoldásokra (kerékpársáv, megemelt „koppenhágai típusú” kerékpársáv<sup>33</sup>). Ezáltal kiküszöbölhetőek a „jobb horgos” ütközések és a megszokottól eltérő nyomvonalon vezető kerékpárúton érkező kerékpározóval történő balesetek. A megfelelő infrastruktúra az egyik eleme annak is, hogy a kerékpározók kevésbé vegyék igénybe a járdákat (és ez által a kijelölt gyalogos átkelőhelyeket is) közlekedésük során, miáltal az egyik legfőbb, jellemzően kerékpározók által okozott balesettípus (járdán kerékpározásból adódó ütközések, elütések) jelentősége is csökkenhet.

<sup>31</sup> 3.3.1.6 Nagy Lajos király útja c. fejezet, 75. oldal

<sup>32</sup> 3.3.1.5 Róna utca c. fejezet, 73. oldal

<sup>33</sup> "Koppenhágai típusú" megemelt kerékpársáv tervezési útmutató elérhető itt: <http://kerekparosklub.hu/szakmanak/kozlekedes/tervezesi-ajanlasok>



### 2.4.3 Lakossági észrevételek

A lakosok és a kerületben rendszeresen kerékpározók tapasztalatainak összegyűjtése érdekében kérdőívet készítettünk, melyet célirányosan terjesztettünk az önkormányzat és a Kerékpárosklub online és offline csatornáin. Emellett a kerület önkormányzati képviselőin keresztül igyekeztünk minél több helyi lakost bevonni a közös gondolkodásba.

2017. február 8-án lakossági fórumot tartottunk, ahol a kérdőívre adott válaszok tapasztalatai alapján összegeztük Zugló kerékpáros közlekedésének helyzetét és nagyvonalakban felvázoltuk a fejlesztési elképzeléseinket.

A kérdőívre nagyságrendileg 100 kitöltés érkezett, mely természetesen nem tekinthető reprezentatív felmérésnek. A válaszokat jól kiegészíti a lakossági fórum, a Magyar Kerékpárosklub Észak-pesti Területi Szervezet önkénteseinek véleménye, valamint a személyes bejárások, mely összességében megfelelő alapot nyújtott a koncepció elkészítéséhez. A lakossági észrevételeket térképen összesítettük (2. számú rajzi melléklet), a leszűrt tapasztalatokat a helyzetelemzés során felhasználtuk, a szükséges pontoknál utalunk rá.

A kérdőíven feltett kérdéseket, valamint az arra adott válaszokat külön melléklet tartalmazza, melyet elektronikus formában adtunk át<sup>34</sup>.

### 2.4.4 Kerékpárforgalmi főhálózati meglévő elemek és azok értékelése

A vonatkozó Útügyi Műszaki Előírás<sup>35</sup> értelmében a közlekedési infrastruktúra, minden olyan eleme kerékpárforgalmi létesítménynek tekintendő, amely használata a kerékpározók számára nem tilos. Jelen fejezetben Zugló kerékpárforgalmi főhálózatának meglévő elemeit vizsgáltuk, melyek többségét önálló kerékpárforgalmi létesítmények, kerékpárutak, gyalog- és kerékpárutak, kerékpársávok alkotják.



25. ábra: Zugló kerékpárforgalmi főhálózata  
(Jelmagyarázat: zöld vonal - meglévő főhálózati elem,  
kék vonal - tervezés / kivitelezés alatt álló főhálózati elem,  
piros vonal - nem folyik tervezés / tanulmányterv készült, de szükséges a főhálózati elem kialakítása)

Egy kerékpárosbarát város egyik pontjából a másikba jellemzően a legrövidebb úton, jelentős kerülők és előzetes tervezés nélkül el lehet jutni – Zuglóban erről még nem beszélhetünk.

<sup>34</sup> IV. számú szöveges melléklet – Kérdőívre adott válaszok

<sup>35</sup> e-UT 03.04.11:2010 (ÚT 2-1.203) Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése

A kerület kerékpárforgalmi főhálózatának jelentős része már ma is jól kerékpározható, azonban egyes kulcsfontosságú elemek hiányoznak. Jellemző, hogy a létesítmények elavultak, kialakításuk sokszor balesetveszélyes. Több kulcsfontosságú út nehezen kerékpározható. A Budapesti Közlekedési Központ hálózati tervét az alábbi ábra mutatja.

A hiányzó és/vagy fejlesztendő főhálózati elemek jelentős részére tanulmányterv készült, ezek megvalósításának előkészítése a jövőben megtehető. Kiemelendő, hogy a Dózsa György út Ajtósi Dürer sor és Thököly út közötti szakaszára eddig nem készült kerékpárosbarát fejlesztést tartalmazó terv - még tanulmánytervi szinten sem.

A kerékpárforgalmi főhálózat mellett kerékpárforgalmi alaphálózatnak tekintendő a kerület összes útja, ahol kerékpárral lehet közlekedni. Ebből a szempontból a kerület igen jó adottságokkal rendelkezik, mint ahogyan azt az előzőekben bemutattuk.

#### 2.4.4.1 Vágány utca – Dévényi út

A Vágány utca északi oldalán vezet az egyoldali, kétirányú gyalog- és kerékpárút a Dózsa György út – Mohács utca között, ahol oldalváltás után a Vágány utca – Dévényi út vasút felőli oldalán folytatódik a nyomvonal. A kialakítás teljes hosszában keskeny, kétirányú kerékpáros forgalom bonyolódása problémás. A Hungária krt. alatt a nyomvonal megszakad a hídpillérek miatti szűkületben. A táblázás a teljes szakaszon hiányos. Sokan az úttesten kerékpároznak - szabálytalanul - a rossz kialakítás miatt.



26. ábra: Balra - A nyomvonal buszmegállón vezet keresztül (Vágány utca - Dózsa György út)  
Jobbra - Keskeny gyalog- és kerékpárút, amit tovább ront a kapubeálló és az úrszelvénybe lógó fa  
(Forrás: Google Maps)

#### 2.4.4.2 Tatai utca

A Tatai utca teljes hosszán, déli oldalon a Szegedi út – Kámfor utca között egyoldali kétirányú kerékpárút és gyalog- és kerékpárút vezet. A nyomvonal a következő főhálózati elemekhez kapcsolódik: Szegedi út - Dévényi utca - Teleki Blanka utca, Rákos-patak, Kámfor utca - Berlini utca.

Kialakítását tekintve az egyoldali kialakítás elavult, a felület keskeny, a túloldali utcákkal és lakóházakkal nincs jó kapcsolata. A Rákos-patak feletti hídon a kerékpárút megszakad. Több ipari létesítmény kapubejárója is a kerékpárútba torkollik. A kérdőívre adott válaszok közül sokan említették a nyomvonal problémáit, sokan inkább a párhuzamos úttestet választják a kerékpárút helyett.



27. ábra: Balra - Saras felhordás a kerékpárúton  
Jobbra - Folytonossági hiba a Rákospatak felett (forrás: Google Maps)

#### 2.4.4.3 Szegedi út

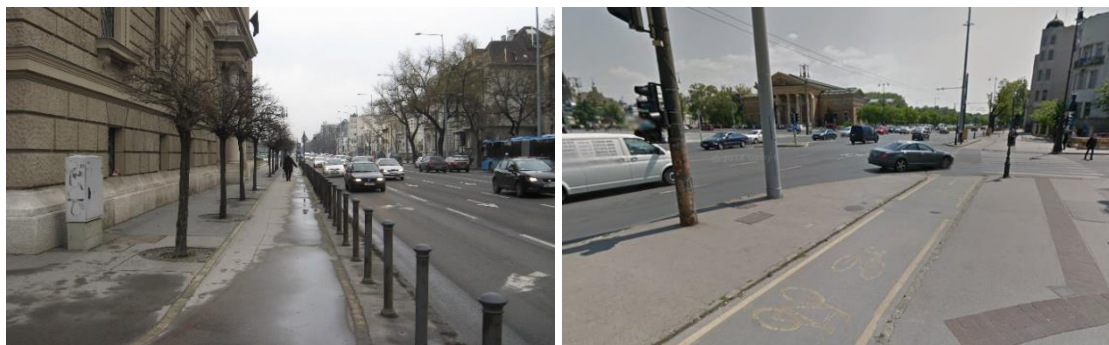
A Szegedi út nyugati oldalán vezet az egyoldali kétirányú kerékpárút, kerékpáros átvezetéssel kapcsolódik a Dévényi úti és a Tatai utcai gyalog- és kerékpárutakhoz.



28. ábra: Balra - Hiányzó kerékpáros kapcsolat a Teleki Blanka utca felé  
Jobbra: Átvezetés a Tatai utca kerékpárút felé (forrás: Google Maps)

#### 2.4.4.4 Dózsa György út

A Dózsa György út keleti oldalán, a Hősök tere és Vágány utca között fut az egyoldali, kétirányú gyalog- és kerékpárút. Az Andrássy út felé megoldott a Dózsa György út keresztezése, azonban a Szondi és a Podmaniczky utcával nincs kapcsolata. Problémát jelent a XIII. kerületből érkezők számára, hogy buszsávban nem megengedett a kerékpározás. A Lendvai utca és a Hősök tere déli oldala között a Dózsa György út nyugati oldalán vezet a gyalog- és kerékpárút, mely a Hősök tere kerékpársávjához kapcsolódik a Múcsarnok előtt.

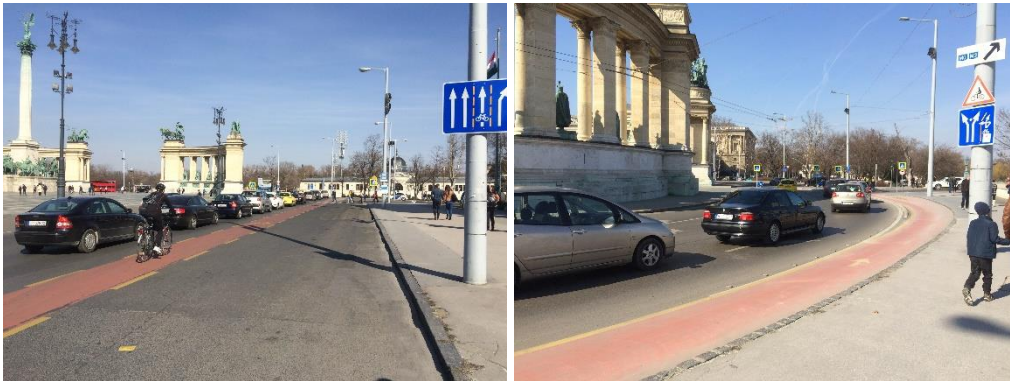


29. ábra: Balra - Keskeny gyalog- és kerékpárút a Dózsa György út mellett, gyakori gyalogos forgalommal. A burkolat állapota több helyen rossz  
Jobbra: Átvezetés az Andrássy úton, mely a Múcsarnok előtt csatlakozik a Hősök tere kerékpársávjához



#### 2.4.4.5 Hősök tere

A Dózsa György úti kerékpárutat a Kós Károly sétány kerékpársávjával összekötő, a Hősök tere körül futó egyirányú kerékpársáv. A kerékpársáv jó kapcsolatot teremt a Kós Károly sétány felé, azonban a Múcsarnoktól a Szépművészeti Múzeum felé tovább haladva a kerékpársávban kerékpározó elsőbbségadásra kényszerül, miközben az azonos irányban haladó gépjárműforgalom elsőbbséget élvez a sétányról kanyarodókkal szemben.



30. ábra: Balra - Hősök tere, kerékpársáv  
Jobbra - 2016-os fejlesztés eredménye a kerékpársáv, melynek fontos eleme az új gyalogos-átkelőhely a Kós Károly sétány elején

#### 2.4.4.6 Stefánia út

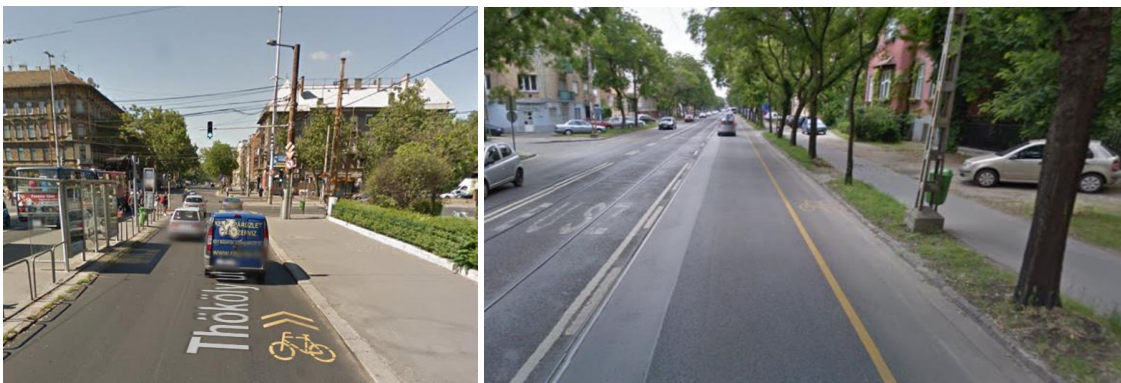
A Stefánia út nyugati oldalán vezet az egyoldali kétriányú gyalog- és kerékpárút az Ajtósi Dürer sortól a Hungária krt-ig. Az egyoldali kialakítás elavult, a nagy gyalogos forgalom miatt a nyomvonal több pontján gyakoriak a gyalogos-kerékpáros konfliktusok. A burkolat állapota több helyen rossz, balesetveszélyes. A Stefánia út korszerűsítésére, a jelenlegi egyoldali kialakítás hátrányait enyhítő irányhelyes kialakításra tanulmánytervek készültek. A kérdőív válaszadói egyértelműen elutasítják a mai egyoldali kialakítást, kényelmetlen és balesetveszélyes az Ajtósi Dürer sor - Stefánia csomópontban a kétszeri oldalváltás. Sokan említették a Thököly út - Városliget irányt, ahol szintén feleslegesen, kétszeri oldalváltással kell közlekedni az egyoldali kialakítás miatt - emiatt jellemző a járdán kerékpározás.



31. ábra: Ajtósi Dürer sor - Stefánia út, kerékpáros átvezetés: A csomópont rossz kialakítása miatt csak kétszeri útkeresztezés után folytathatják útjukat a Városligetből érkezők (forrás: Google Maps)

#### 2.4.4.7 Thököly út

A Thököly út Róna utca – Baross tér közötti szakaszán vezet a kerület egyik fontos főhálózati eleme, ami folytonossági hibái miatt azonban kevésbé vonzó. A kerékpársávot a Hernád utca – Baross tér és Gizella út – Mexikói út szakaszokon busz-kerékpársáv, illetve kerékpáros nyom váltja fel. Ez a két szakasz komoly visszatartó erővel bír a jelentős gépjármű-forgalom és az ebből fakadó alacsony komfortérzet miatt. A Hungária krt. – Thököly út csomópont különösen problémás, a csomópontban megszűnik a kerékpársáv. Két megoldás közül választhatnak a kerékpározók: felhajtanak a járdára és a gyalogosok között kelnek át a körúton vagy vállalják a tolongást az autók között a keskeny forgalmi sávokban. További probléma, hogy a Baross térnél a nyomvonal megszakad, nincs folytatása a belváros felé. A Róna utca – Bosnyák tér közötti szakaszon belvárosi irányban busz-kerékpársáv található, a Bosnyák tér felé vezető irányban pedig véget ér a nyomvonal.



32. ábra: Balra - A Hungária körút előtt, mindkét irányban megszűnik a kerékpársáv. A kerékpáros nyom a keskeny forgalmi sávokban hatástalan, torlódás esetén kerékpárral nem lehet előregurulni. Jobbra - Keresztmetszet a Mexikói út – Róna utca között: kerékpársáv, gépjárműforgalmi sáv és autóbussz sáv

#### 2.4.4.8 Hungária körút

A Hungária krt. Kerepesi út – Mogyoródi út közötti szakaszán, gyalog- és kerékpárút vezet a körút nyugati oldalán. A Stadionok fontos közösségi közlekedési csomópont nagy utasforgalommal, ennek megfelelően sok gyalogossal. A gyalog- és kerékpárút nem tudja kielégíteni az igényeket, gyakoriak a gyalogos-kerékpáros konfliktusok a közös keskeny felület miatt.



33. ábra: A megálló csak a kerékpárút keresztezésével érhetőek el, ebből fakadóan gyakoriak a gyalogos-kerékpáros konfliktusok (forrás: Google Maps)



Komoly hiányosság, hogy a Mogyoródi útnál véget ér a körút menti kerékpáros nyomvonal, nem lehet továbbmenni a XIII. kerület felé. 2017-ben a Róbert Károly körút nyugati oldalán gyalog- és kerékpárút épül, a köztes szakasz fejlesztése továbbra is szükséges.

#### 2.4.4.9 Mogyoródi út

A Mogyoródi út északi oldalán egyoldali, kétirányú gyalog- és kerékpárút vezet a Róna utcától a Hungária körútig. Két végén oldalváltással csatlakozik a Stefánia út, illetve a Róna utca mentén vezetett kerékpárutakhoz. Az elavult egyoldali létesítményt több nehezen belátható, balesetveszélyes kapubeállók és utca is keresztezi. Többek között ezek okán is korszerűsítése szükséges. A Hungária körúthoz közelebb eső szakaszon a nagyobb gyalogos forgalom is konfliktust okoz a közös felületen. A kérdőívre adott válaszok alapján a használók többsége balesetveszélyesnek és nem komfortosnak ítélte.

2016-ban kerékpáros nyomok kerültek az úttestre a Hungária körút – Róna utca irányban, így a kerékpározók válaszhatnak, hogy a gyalog- és kerékpárúton vagy az úttesten kívánnak-e közlekedni.



34. ábra: Nehezen belátható kapubeállók és útkereszteződések teszik balesetveszélyessé gyalog- és kerékpárúton való közlekedést

#### 2.4.4.10 Róna utca

A Róna utca nyugati oldalán vezet az egyoldali, kétirányú, gyalogos járdától külön vezetett kerékpárút a Mogyoródi út és a Bánki Donát utca között. A kerékpárút átvezetései több esetben balesetveszélyesek, továbbá a Róna utca további szakaszaival és a keresztutcákkal nincs megfelelő kapcsolata.



35. ábra: Balra - A kereszteződésben a kerékpárút élvez elsőbbséget, azonban az OBI áruház rakodójában parkoló kamion szinte teljesen kitakarja a parkoló irányából a kerékpárutat  
Jobbra - Kerékpáros átvezetés, Fogarasi út

#### 2.4.4.11 Bánki Donát utca

Az utca északi oldalán vezet az egyoldali, kétirányú gyalog- és kerékpárút. A magas kerítések és kapubeállók miatt a teljes hosszon jellemző a rossz beláthatóság, emellett a közös felületen gyakori a gyalogos-kerékpáros konfliktus. Az egyoldali kialakítás hátránya, hogy csak az út egyik oldalát tárja fel megfelelően, miközben az út mindkét oldala sűrűn beépített. A keresztutcákkal nincs kapcsolata. Nyugati végén kerékpáros átvezetéssel csatlakozik a Róna utca menti kerékpárúthoz, keleti végén pedig a Nagy Lajos király útja menti kerékpárúthoz.

A kérdőívre adott válaszok alapján megoszlanak a vélemények. A használók egy része kifejezetten elutasítja, másik része a balesetveszélyes keresztezések ellenére jó megoldásnak tartja a gyalog- és kerékpárutat.



36. ábra: A keresztutcákból érkező kerékpárút rosszul belátható a növényzet és a magas kerítés miatt (forrás: Google Maps)

#### 2.4.4.12 Nagy Lajos király útja

A Nagy Lajos király útja két végponti szakaszán vezet kerékpárút. Az Örs vezér tere felőli végén, a keleti oldalán (lásd később a 2.4.4.16 pontban), valamint a Kacsóh Pongrác út felőli végén, a nyugati oldalán - ebben a pontban az utóbbit tárgyaljuk.

A Dorozsmai utca felőli végén, ahhoz csatlakozva rövid kerékpárút-szakaszokban végződik. Az M3 autópálya felüljáró után, a Szőnyi út felőli végén kissé szerencsétlenül nem a Teleki Blanka utcával szemben végződik, hanem attól nyugatra, így a közvetlen kapcsolat nem biztosított.



37. ábra: Balra - Kerékpárút-torkolat a Szőnyi útnál  
Jobbra - Kerékpárút a Dorozsmai utcánál, háttérben kerékpáros átvezetés a túloldalra



#### 2.4.4.13 Rákos-patak

A Rákos-patak menti útvonal fontos haránt irányú útvonal, emellett a kerület zöld útként rekreációs funkciót lát el. Utóbbiból fakadóan

A Rákos-patak menti nyomvonal teljes fővárosi szakasza VEKOP projekt keretén belül újul meg, a Budapest Főváros Városépítési Tervező Kft. külön kerékpárforgalmi hálózati tervet készít a fejlesztési területre.<sup>36</sup>

A nyomvonal XIII. kerületi kapcsolata problémás, a Rákosrendező feletti felüljáró és környezete rendezetlen, a felüljáró kialakítása nem kerékpárosbarát, csak tolösínen lehet feltolni a kerékpárt. Az M3 autópálya feletti felüljáró kialakítása kedvezőbb ugyan, azonban a rámpa meredeksége miatt csak a kerékpárról leszállva lehet átjutni.



38. ábra: Felüljáró Rákosrendező és az M3 autópálya felett

A Kacsóh Pongrác út - Csömöri út közötti szakaszon, a kis forgalmú Rákospatak utcán vezet az ajánlott útvonal. A szakasz forgalomcsillapítása nem megoldott, a Telepes utca - Csömöri út közötti szakaszon célforgalmi behajtás és Tempo 30 övezet van érvényben.

A Csömöri úttól kerékpár vezet, mely a Németpróna utcánál elágazik összeköttetést biztosítva a Vezér utca szervízútjával. A nyomvonal innen önálló kerékpárútként vezet a Füredi utcáig, ahol Gvadányi utca - Zalán utca - Ötvenes utca ajánlott kerékpáros útvonalon keresztül csatlakozik a HÉV mellett futó kerékpárúthoz.



39. ábra: Balra - Rákospatak utca a Telepes utca felől

Jobbra - Rosszul belátható, általában növényekkel benőtt kerékpáros átvezetés a Szugló utcánál

<sup>36</sup> A tervekkel kapcsolatos észrevételeinket a II. számú szöveges melléklet tartalmazza.



40. ábra: Balra - A kerékpárutas szakaszokra jellemző, hogy párhuzamos gyalogos felület hiányában a gyalogosok is a kerékpárutat használják, több helyen kítaposított ösvény vezet a kerékpárút mellett.  
Jobbra - A behajtásgátló elem kialakítása tovább szűkíti az egyébként is keskeny felületet, lehetetlenné téve a kétirányú használatot.



41. ábra: Balra - A Fűredi utcánál véget ér a kerékpárút. A patak nyomvonalától elhúzva került kialakításra a kerékpáros átvezetés és a gyalogos átkelőhely. A kítaposított ösvény mutatja, hogy igény lenne a közvetlen gyalogos kapcsolatra is.  
Jobbra - A Gvadányi utca burkolata felújításra szorul, a széles keresztmetszet újrafelosztása, korrekciója javasolt.

#### 2.4.4.14 Kerepesi út, szervízút a HÉV északi oldalán

A Kerepesi út északi oldalán gyalog- és kerékpárút vezet a Gvadányi utca és a Rákosfalva utca között. A nyomvonala megfelelő, a kialakítása azonban nem. Párhuzamos járda hiányában és a kerékpárút keskeny felülete miatt állandósultak a gyalogos-kerékpáros konfliktusok. Probléma, hogy nincs kerékpárosbarát kapcsolata a keresztező Keresztúri úttal.

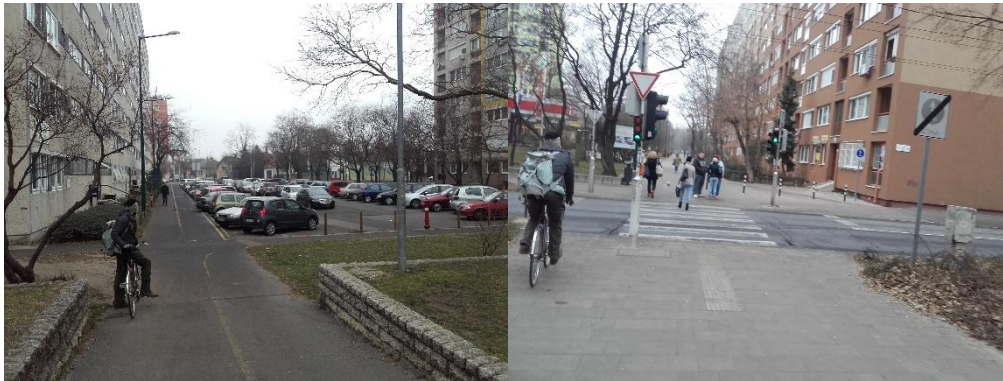


42. ábra: Balra - Párhuzamos járda hiányában gyakoriak a gyalogos-kerékpáros konfliktusok  
Jobbra - Nincs kapcsolata a X. kerületi oldalon vezetett gyalog- és kerékpárúttal



#### 2.4.4.15 Füredi utca – Örs vezér tere – ajánlott kerékpáros útvonal a parkolón keresztül

A Zsivora park – Ond vezér útja (gyalogos-kerékpáros zóna) és a Füredi utca között rövid kerékpárút és ajánlott kerékpáros útvonal vezet. A gyalogos-kerékpáros zóna kialakítása megfelelő, a parkoló mentén, járdán vezetett nyomvonal azonban problémás a rossz burkolat és a rendezetlen parkolás miatt.



43. ábra: Balra: Gyalogos-kerékpáros övezet, Ond vezér útja  
Jobbra: Gyalog- és kerékpárút vezet a parkolón keresztül a Füredi utca felé

#### 2.4.4.16 Örs vezér tere / Nagy Lajos király útja – kerékpárút

A 3-as villamos vonal nyugati oldalán vezet a kerékpárút az Árkád előtti gyalogos-kerékpáros övezet és a Bánki Donát utca között. A kerékpárút pozitív hozadéka a Kerepesi utat keresztező akadálymentes, szintbeni kerékpáros átvezetés, melyet felszíni gyalogos-átkelőhely hiányában sok kerekesszékes, babakocsis és gyalogos is használja. A kerékpárút mellett párhuzamos járda vezet, azonban a kedvezőbb vonalvezetés és burkolatállapot, valamint a villamosmegálló szomszédsága miatt sok gyalogos használja.

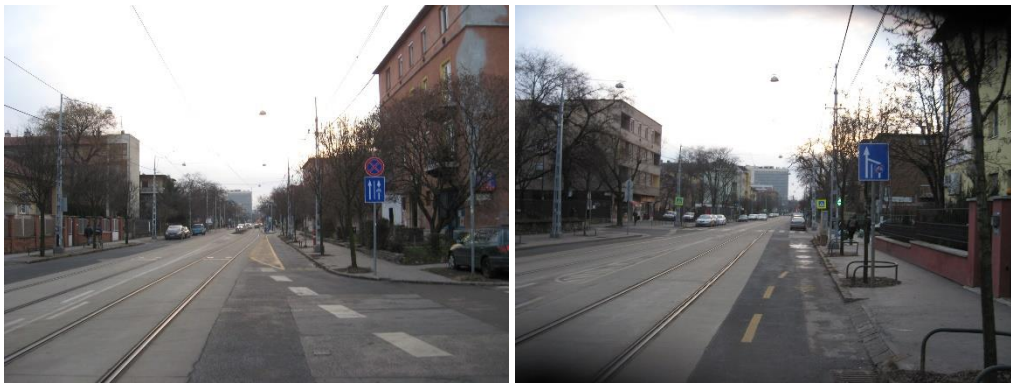


44. ábra: Balra - Kerékpáros átvezetés a Budapesti Metropolitan Egyetem felé  
Jobbra - Gyalogos forgalom a kerékpárúton

#### 2.4.4.17 Erzsébet királyné útja

A közelmúltban létesült kerékpársáv a kerületben közlekedők visszajelzései alapján kedvelt kialakítás. A kialakítás lényege, hogy a megállónál a kerékpározóknak nem kell hegyes szögben a villamossínen áthaladniuk, a vágány érintése haladhatnak el a megállók mellett, így elkerülhető az elesés veszélye. A kerékpársáv az Uzsoki utca és az Amerikai út között vezet, problémát jelent azonban, hogy ez jelenleg csak egy rövid útszakaszt érint.

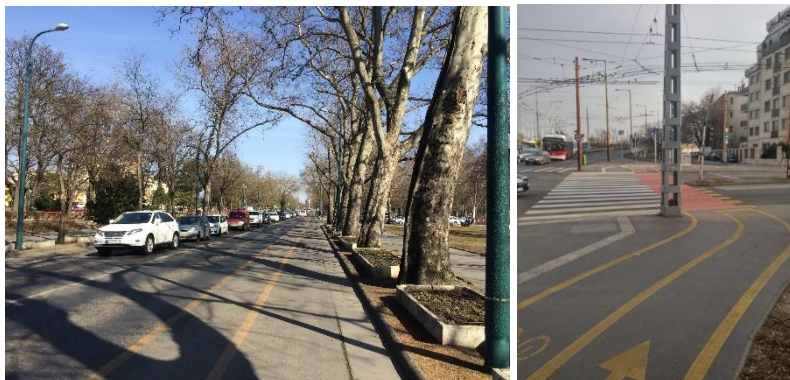




45. ábra: Erzsébet királyné útja - kerékpársáv kezdete és vége

#### 2.4.4.18 Kós Károly sétány

A Hősök tere - Hermia út között ún. védett kerékpársáv vezet, melyet széles forgalom elől elzárt terület választ el a gépjárművek forgalmi sávjától. A védett kerékpársáv használata komfortos, a forgalom elől elzárt terület növeli a biztonságérzetet. A Hermia út felőli végén a nyomvonal kerékpárútként folytatódik és így éri el a Hungária krt. alatti aluljárót. Komoly problémát jelent, hogy a vasút alatti aluljáró nem akadálymentesített, így leszállásra készíti a kerékpárral közlekedőket, babakocsival, kerekesszékekkel pedig egyáltalán nem használható. Az aluljáró fontos kapcsolatot biztosít, a kérdőívre adott válaszok egyértelműen jelzik az akadálymentesítés szükségességét.



46. ábra: Balra - Kós Károly sétány, kerékpársáv  
Jobbra - Kerékpáros átvezetés a Hermia úton az aluljáró felé

#### 2.4.5 Forgalomcsillapított, sebességcsökkentett övezetek

A kerületben a Tempo 30 övezetek nagy száma ellenére számos olyan útszakasz van, amelyet nem oda való átmenő forgalom terhel. Ezen csökkentett sebességű övezeteknek az a célja, hogy kiszorítsák a lakóövezetként funkcionáló tömbbelsőkből az átmenő gépjárműforgalmat, hozzájárulva a zaj- és levegőszennyezés csökkentéséhez, mely jelentősen javítja az életminőséget. Az érintett utcákban alkalmazott forgalomcsillapító megoldások célja a gyalogos és kerékpáros közlekedés komfortjának és biztonságának növelése.

A lakóutcák tranzitterhelését az adja, hogy a fő- és gyűjtőutak torlódásai esetén sok autóval közlekedő menekülőútként használja ezeket a szakaszokat. A nem kívánt nagyságú és sebességű gépjármű-forgalom ezzel együtt akadályozza az egyébként kerékpározásra alkalmas utcákban a biztonságos kerékpározást is. Ezeknek a problémáknak a megoldása tehát egyszerre állíthatja helyre a forgalomcsillapítás jótékony hatásait és javítja a kerékpározás feltételeit.

Példák:

- Cházár András utca: a Tempo 30 övezetbe tartozó, gépjárművel egyirányú, kerékpárral kétirányú utcát súlyosan terheli a Thököly útról az Ajtósi Dürer sor felé tartó jelentős forgalom. A forgalom nagysága nemcsak a csillapított forgalmú övezet jellegét rombolja: a Thököly útról balra kanyarodó forgalom és városba tartó egyenesen haladó gépjárművek, buszok, kerékpározók között gyakran alakulnak balesetveszélyes szituációk a torlódó forgalom miatt.
- Báróczy utca: kevés ház nyílik az utcára, ezért nem olyan feltűnő, de sokan használják autóval a Róna utca helyett az Egressy és a Mogyoródi út között, gyakori a gyorsajtás.
- Pillangó utca: a TESCO miatt nagy az átmenő gépjármű-forgalom, gyakori a gyorsajtás, emiatt kerékpárral nehéz a be- és kihajtás a Tábornok utcába/utcából.
- Francia út: a Thököly út és az Ajtósi Dürer sor között sokan használják gépjárművel egérútként. Egyirányúsítással (Thököly úttól és az Erzsébet királyné útjától befelé) és megfelelő forgalomcsillapítással megoldható volna a probléma.
- Bánki Donát utca: nagy átmenő gépjárműforgalom.
- Lőcsei út: a Bosnyák tér környékén nagy autóforgalmat bonyolít.
- Bácskai utca: gépjárművel egérútnak használt utca 30-as övezetben a Thököly út torlódásainak kikerülésére. Reggeli csúcsban emiatt nagyon nehéz az átjutás az Amerikai út - Bácskai utca sarkon az Erzsébet királyné útja felé.

Problémát jelent, hogy az utcák fizikai kialakítása (vö. önmagát magyarázó környezet) nem megfelelő. Túl szélesek és egyenesek az utcák, ami nem azt üzeni a gépjárművek vezetőinek, hogy olyan övezetben vannak, ahol csökkentett sebességgel, „vendégként” kellene közlekedniük. Emellett a forgalomcsillapított övezetek átmenő jellege sok esetben megmaradt (nincs fizikai lezárás - zsákutca, fordított egyirányú utcák stb.)

A fizikai sebességcsökkentő elemek, kiemelt csomópontok és „fekvőrendőrök” több helyen megjelennek, azonban többnyire csak csomópontokban. Gondot jelentenek a nem kerékpárosbarát forgalomcsillapító küszöbök: pl. Deés utca, Fráter György utca, Bonyhádi út. A problémát az okozza, hogy kerékpárral kellemetlen áthajtani rajtuk, illetve nehezen észrevehetők.



47. ábra: Korlátozott sebességű övezet és széles forgalmi sáv. A sebességcsökkentő küszöb ellenére az út csábít a gyorsajtásra. Az önmagát magyarázó környezet megteremtéséhez hatékonyabban kell alkalmazni a fizikai forgalomcsillapítás eszközeit. Ebben az utcában helyenként az útpálya szűkítése és/vagy sávelhúzás is megoldást jelenthet.

Javasatainkat a 3.3.4 Javaslatok területi fejlesztésekre c. fejezet tartalmazza (135. oldal).

## 2.4.6 Elválasztó hatás

A nagy forgalmú utak és a vasút okozta elválasztó hatása komoly gondot okoz a kerületben közlekedők mindennapjaiban. Legyen szó a kerület határainak átlépéséről vagy kerületen belüli közlekedésről.

Zuglót (Városliget és Istvánmező kivételével) a belső kerületektől vasút és a Hungária körút választja el. A 100a vasútvonal alatt átvezető átjárók száma megfelelőnek mondható, a kialakításuk, azonban nem minden esetben. A Thököly úton a Gizella út és Mexikói út között a kerékpársáv megszűnik, a Hungária körút és a vasúti aluljáró kerékpáros keresztezése problémás. A Mogyoródi út gyalog és kerékpárútja balesetveszélyes megoldása, az Egressy út keskeny, kerékpárral ezeket az útvonalakat használni nem vonzó. A Kerepesi út jelenlegi kialakításában a nagy gépjármű-forgalom miatt és dedikált kerékpárfogalmi létesítmény hiányában kerékpárral gyakorlatilag járhatatlan, pedig fontos kerékpáros kapcsolat lenne a belső városrészek felé.

A gyalogos aluljárókat tekintve a Kós Károly sétány folytatásaként át lehet kelni a Hungária körút és vasút alatt, azonban az útvonal nem kerékpárosbarát, a Mexikói út felőli aluljáróban pedig csak leszállás esetén lehet átkelni (lépcső + tolösín).

Az Erzsébet királyné úti aluljáró fontos kapcsolat, nagy kerékpáros forgalommal, korszerűsítése szükséges. A mai kialakításában a keresztmetszet szűk, az ív beláthatatlan, a lefolyórácsok, pollerek balesetveszélyesek.

Az Ajtósi Dürer sor-Korong utca kapcsolat egy fontos útvonal, fejlesztésére, illetve a Hungária krt. szintbeli keresztezésére szükség van.



48. ábra: Jellemző konfliktusok:

Balra - A Korong utca szűk aluljárójában jelentős a gyalogos és kerékpáros forgalom

Jobbra - Erzsébet királyné útja, aluljáró

Jól ismert probléma, hogy a XIII. kerületet Rákosrendező elvágja Zuglótól, melyet jelenleg két ponton lehet kerékpárral keresztezni. Szükséges a Hungária körút kerékpárosbarát fejlesztése. A Teleki Blanka utca és Rákospatak utca korszerűsítése mellett kerékpáros kapcsolat biztosítására lenne szükség a Rákospalotai körvasút sor és Madridi utca kerékpáros összekapcsolásával. Komoly várospolitikai szándék jelenleg nincs a terület rehabilitációjára. A XIII. kerület irányába a Dózsa György út jelent még kapcsolatot. A XIV. kerületi oldalon az elavult és szűk kétirányú gyalog- és kerékpárút felülvizsgálendő és célszerűen irányhelyes létesítménnyel kiváltandó. A XIII. kerületi oldalon jelenleg nincs folytatás önálló kerékpárforgalmi létesítményként, a fejlesztési szándék azonban a XIII. kerület részéről megfogalmazódott.



A külső kerületek felé szintén korlátozott az átjárási lehetőségek száma a körvasút elválasztó hatása miatt, a szűk keresztmetszetű alul- és felüljárók, továbbá a kerékpárral nehezen járható labirintkorlátos gyalogos átjárók miatt.



49. ábra: Balra - Fogarasi út - átjáró hiányában a síneken keresztül rendszeres az átjárás  
Jobbra - A szűk labirintkorlátan nehezen fér át a kerékpár

Déli irányban a Kerepesi út - Szentmihályi út - Keresztúri út csomópontban, a Kerepesi út melletti és a Keresztúri út melletti kerékpárutak nincsenek összekötve egymással és az egyéb közúthálózati elemekkel, a Fogarasi út - Kerepesi út - Albertirsai út csomópont esetében a probléma hasonló.

A kerületen belüli nagy gépjármű-forgalmú útvonalak és kerékpárral nehezen átjárható csomópontok tovább erősítik az elszigetelő hatást:

- Csömöri út - Lőcsei út: a nagy gépjármű-forgalom miatt nehéz a keresztezés
- Mexikói út - Mogyoródi út: balesetveszélyes csomópont
- Mexikói út - Korong utca: frekventált csomópont kerékpárral, de Korong utcából érkeve nehezen használható
- Mexikói út - Thököly út: keresztezés tilos, pedig fontos kerékpárforgalmi kapcsolati irány
- Erzsébet királyné útja - Öv utca: nem jelzőlámpás csomópont, kerékpárosbarát kialakítás hiányában a nagy kiterjedésű csomópont kerékpárral való keresztezése nehézkes
- Fogarasi út - Örs vezér útja: nem lámpás csomópont, kerékpárosbarát kialakítás hiányában a forgalmas csomópont keresztezése különösen problémás
- Nagy Lajos király útja - Gödöllői utca: nem jelzőlámpás csomópont, kerékpárosbarát kialakítás hiányában a forgalmas csomópont keresztezése problémás
- Róna utca - Szugló utca: nem jelzőlámpás csomópont, kerékpárosbarát kialakítás hiányában a forgalmas csomópont keresztezése problémás, a kanyarodó trolibusz további nehézséget jelent
- Mogyoródi út - Angol utca: középsziget akadályozza a keresztezést
- Rákos-patak útvonal minden keresztezése, különösen Egressy út, Mogyoródi út, Füredi utca és Sugló utca



### 2.4.7 Egyirányú utcák

Budapesten egyre több egyirányú utcát nyitnak meg az ellenirányú kerékpáros forgalom számára, hiszen minimális költségigényű beruházásról van szó, miközben jelentős mértékben segíti a kerékpáros közlekedést. Zuglóban összesen 59 egyirányú utca van, melyek közül 8-at nyitottak meg a kétirányú kerékpáros forgalom számára.

A kerület forgalmasabb útjaival párhuzamos, gyakran egyirányú utcák jó alternatív útvonalak lehetnének a kerékpáros közlekedés számára, azonban az egyirányú utcák miatt sokszor kerülőre kényszerülnek a kerékpárral közlekedők. Ilyen többek között a Gyarmati, Bácskai vagy Komócsy utca.

Az egyirányú utcákra vonatkozóan utcaszintű, priorizált javaslatot adtunk, mely a III. számú szöveges mellékletben érhető el. A táblázatból kiderül az is, hogy melyek azok az egyirányú utcák, ahol már jelenleg - 2017 tavaszán - is lehet mindkét irányban kerékpározni.



50. ábra: Balra - A kerékpáros forgalom számára két irányban megnyitott egyirányú utca szabálytalan parkolással (Lőcsei út)  
Jobbra - Lekopott kerékpáros nyom (Columbus utca)

### 2.4.8 Kerékpárparkolás, -tárolás

Három különböző területet vizsgálunk ebben a fejezetben:

- Közterületi kerékpárparkolás (rövidebb idejű)
- B+R jellegű, hosszabb idejű kerékpárparkolás a fontosabb közösségi közlekedési csomópontokban
- Otthoni kerékpártárolás

Kerékpárparkolásra és -tárolásra vonatkozó javaslatainkat a 0 fejezet tartalmazza (138. oldal).

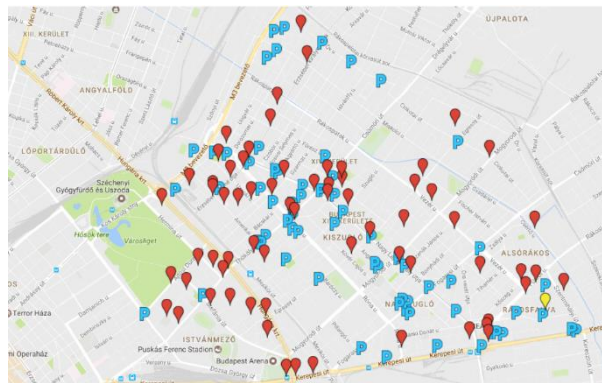
#### 2.4.8.1 Közterületi kerékpárparkolás

A kerületben lévő közterületi kerékpártámaszok túlnyomó része jól használható, kialakításuk megfelelő<sup>37</sup>, azonban számuk nem elegendő. Több kulcsfontosságú helyen nincs kerékpárparkolási lehetőség, melyet a lakossági kérdőívre adott válaszok tükröznek.

A Magyar Kerékpárosklub Észak-pesti Területi Szervezete fényképpel ellátott felmérést készített a kerület kerékpárparkolási körülményeiről. A felmérés alapján javaslat is készült, mely a kerület teljes területét lefedi (79 helyszín).

A térképet az alábbi linken lehet elérni: <https://goo.gl/9RUAlv>

<sup>37</sup> Magyar Kerékpárosklub kerékpártámaszok kialakítására és telepítésére vonatkozó műszaki ajánlása elérhető itt:



51. ábra: A Magyar Kerékpárosklub felmérése térképen  
(Jelmagyarázat: P - meglévő, jelölő - javasolt helyszín)

#### 2.4.8.2 B+R fejlesztések

Nagy kapacitású B+R<sup>38</sup> parkolók hiányoznak a kerület fontos tömegközlekedési csomópontjairól. Zuglóban az Örs vezér tere és a Pillangó utca metróállomásoknál találunk megfelelő kialakítású B+R parkolót, máshol nem.



52. ábra: Jó példa: Rákosfalva HÉV állomás költséghatékony „B+R” parkolója.  
Fejlesztési lehetőség: tető építése

#### 2.4.8.3 Otthoni kerékpártárolás

Lakótelepeken, társasházakban élők egyik komoly problémája, hogy nem tudják hol tárolni a kerékpárjukat. A lakók kénytelenek erre a folyosót/erkélyt/előszobát stb. használni, ami tűzvédelmi és higiéniai kérdéseket vet fel. Emellett gyakori, hogy a liftbe nem fér be a kerékpár, a lépcsőn kényelmetlen és túl nagy erőfeszítést igényel a kerékpár lakásba való felcipelése. Az otthoni kerékpártárolók hiányát a lakossági kérdőívre adott válaszok is alátámasztják.

#### 2.4.9 Kerékpárszállítás közösségi közlekedési járműveken

Zuglóban a vasúton és HÉV-en való kerékpárszállításnak van nagyobb jelentősége. A kerületet érintő H8 és H9 jelű HÉV vonalakon van lehetőség kerékpárszállításra. Azonban a járműveken a kerékpárszállításra kijelölt rész nem megfelelő, a kerékpárok rögzítése nem megoldott, csak az üléseknek lehet támasztani a kerékpárt. Egy szerelvényen egyszerre négy kerékpár szállítható. Ez a kapacitás bizonyos időszakokban kevésnek bizonyul, a

<sup>38</sup> A P+R, parkolj és utazz megoldáshoz hasonló ún. kerékpározz és utazz parkoló.

kerékpároknak nem jut elég hely, így az utasforgalmat zavaró módon a folyosón vagy az ajtóban helyezhetőek el a kerékpárok.

A vasúti kerékpárszállítás lehetősége változó, a Zuglót érintő vonatok többségén van lehetőség kerékpárszállításra. A heterogén járműpark miatt a kerékpárszállító kocsik kialakítása nem egységes, így ezt külön nem értékeljük.

A budapesti metróvonalakon nem lehet kerékpárt szállítani. Korábban a 77-es trolibuszon lehetett kerékpárt szállítani, ez a lehetőség azonban megszűnt kihasználatlanság miatt. A lehetőséget érdemes lett volna megtartani, hiszen rossz időjárás vagy defekt esetén hasznos lehet a kerékpárszállítás, mint opció - nem okoz konfliktust a lehetőség megtartása.

#### 2.4.10 Útirányjelző táblarendszer

A vonatkozó útügyi műszaki előírás szerint: *Az útirányjelzésnek az első információ megadását követően összefüggőnek, következetesnek, folyamatosnak, valamint könnyen követhetőnek kell lennie mind a közlekedési, mind a szabadidős célú kerékpárforgalmi nyomvonalakon. A meglévő tájékoztatási rendszerhez illeszkedő egyedi táblarendszer is tervezhető. Egy településen belül összehangolt, egységes útirányjelző táblarendszert kell alkalmazni.*

A fenti útbaigazító táblarendszerhez szervesen illeszkedve útlezárások, járhatatlanná vált nyomvonalak esetén a kerékpáros forgalom terelését biztosítani kell. Biztonságos és lehetőség szerint akadálymentes terelőútvonalat kell tervezni, melyet megfelelően jelölni, kitéblázní szükséges. A terelést jelző táblák alapszíne sárga, fekete felirattal.



53. ábra: Példa terelőútvonal táblákra  
(Forrás: e-UT 03.04.11, Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése)

Zuglóban önálló, kerületi kerékpáros tájékoztatási rendszer nincs, a fővárosi útbaigazító táblák segítik a kerékpárral közlekedőket. A táblák a kerület fő kerékpárforgalmi nyomvonalai mentén kerültek kihelyezésre, elsősorban a 2.4.4 fejezetben bemutatott létesítmények mentén.



54. ábra: Balrá - Útbaigazító tábla a Városligetben  
Jobbra - Kerékpárparkolóról tájékoztató táblák

### **2.4.11 Üzemeltetés, fenntartás**

A kerület önálló kerékpárforgalmi létesítményeinek állapota vegyes képet mutat. Vannak kifejezetten jó és rossz állapotú szakaszok (részletes elemzést a 2.4.4 fejezet tartalmaz, 57. oldal). A viacolor burkolat több helyen ront a kerékpározás komfortján. A rossz állapotú burkolat elsősorban az alábbi szakaszokon okoz komoly problémát:

- Tatai utca - Vágány utca (kerékpárút / gyalog- és kerékpárút)
- Mogyoródi út (gyalog- és kerékpárút)
- Stefánia út (gyalog- és kerékpárút)
- Rákospatak (viacolor burkolat)
- Gvadányi utca (rossz burkolatú úton vezetett ajánlott útvonal)
- Füredi utca - Örs vezér tere (rossz burkolatú úton vezetett ajánlott útvonal)

A kerület gépjárművek és kerékpárok által közösen használt felületeinek minőségére részletesen külön nem térünk ki. Az alábbi szakaszokon jelent komoly problémát az úttest rossz állapota:

- Teleki Blanka utca (kockakő burkolat)
- Korong utca
- Ajtósi Dürer sor
- Mogyoródi út (kerékpáros nyom)
- Városligeten belüli útvonalak
- Körvasút sor burkolatlan szakaszai
- Mexikói út
- Francia út

### **2.4.12A MOL Bubi közbringarendszer Zuglóban**

A közbringa bárki által elérhető, környezetbarát közlekedési mód, ideális a rövid és középhosszú távú városi utazásokhoz, szervesen beilleszthető a közösségi közlekedésbe. Ezáltal segítheti a munkába és iskolába ingázókat, illetve szerepet játszhat a torlódások és a jelentősebb közlekedési csomópontok környékén egyes időszakokban jelentkező autóparkolóhely-hiány enyhítésében. A közbringa a használók számára egészséges és hozzájárul a környezet- illetve közúthálózat terhelésének csökkentéséhez, még időt és pénzt is megtakarít. A közbringa-rendszer kezdőlékést adhat a napi szintű kerékpáros közlekedéshez olyanoknak, akik még nem próbálták a városi kerékpározást (a meglévő rendszer szolgáltatási területén és számtalan más városban is ez a tapasztalat), igényt teremtve a további párbeszédre és a kerékpárosbarát infrastruktúra fejlesztésre illetve a közlekedési szokások teljes újragondolására.

Közbringarendszert elsősorban olyan - enyhe domborzatú és vegyes funkciójú városi területeken érdemes kialakítani, ahol megfelelő a laksűrűség, a nap minél hosszabb időszakában elég magas a utazások száma (és a potenciális utazási igények volumene), kerékpárosbarát a közlekedési infrastruktúra. Ez az újfajta közösségi közlekedési szolgáltatás a Városligeten és környékén túl Zugló más területein is működőképes lehet, növelhetné a kerület általános vonzerejét. A rendszer szolgáltatási területének bővítésével a Bubi alternatív lehetőséget kínálhat nagy forgalmú zuglói közlekedési csomópontok megközelítéséhez, illetve a Városliget szabadidős célú kerékpározási igényeinek még jobb kiszolgálására.



Zuglóban és közvetlen vonzáskörzetében jelenleg 4 helyszínen találhatóak meg a budapesti kerékpáros közösségi közlekedési rendszer, a MOL Bubi gyűjtőállomásai:

- Széchenyi fürdő
- Hősök tere
- Városligeti fasor
- Dembinszky utca

#### **2.4.13 Kerékpáros közlekedés népszerűsítése, oktatás-nevelés**

A fővárosban egyre népszerűbb kerékpáros közlekedés és az ezzel kapcsolatos programok (pl. Andrássy út - Autómentes Nap, I bike Budapest kerékpáros felvonulás), hírek Zuglói lakosságát is érintik. A kerékpározás a mindennapi közbeszéd része.

A fenntartható közlekedési módok, ezen belül a kerékpáros közlekedés népszerűsítése érdekében a kerület elsősorban országos rendezvényekhez csatlakozik, melyek a következők:

- Európai Mobilitási Hét: a kerület a fővároshoz hasonlóan hagyományosan, minden évben csatlakozik a kampányhoz.
- Autómentes Nap: a fentihez csatlakozva a kerület ösztönzi az egyéni gépjárműhasználat mellőzését, alternatív módok használatát. Nagyarányú forgalomkorlátozás, útlezárás, a gépjárműforgalom tiltása (pl. ciclovía) bizonyos napokon a gyaloglás és a kerékpározás népszerűsítése érdekében nem jellemző, csak fővárosi szinten.
- Föld Napja: a kerület és oktatási intézményei rendszeresen csatlakoznak a programhoz, elsősorban környezet- és természetvédelmi témákkal, ahol a közlekedés, kerékpározás is megjelenik.
- Bringás reggeli: a kerület hagyományosan, minden alkalommal csatlakozik a rendezvényhez a Thököly út - Stefánia út sarkán.

Zuglóban oktatási jellegű tevékenységek elsősorban a fiatalokra, iskolás korúakra koncentrálnak:

- *Iskolai programok:* Az iskolák tananyagában csak korlátozottan szerepel közlekedéssel kapcsolatos foglalkozás, elsősorban országos rendezvényekhez szoktak csatlakozni (pl. Föld Napja).
- *Kerékpárosklub Bébiciklizés:* A kerület iskoláiban már több alkalommal volt oktatási célú Bébiciklizés program. 2017-ben újabb alkalmak várhatóak.

A XIV. kerületi Rendőrkapitányság és a Zuglói Önkormányzati Rendészet közlekedésbiztonsági programjai rendszeresen megjelennek az iskolákban, a nagyobb kerületi rendezvényeken.

A Városliget KRESZ parkja segít az alapvető (kerékpáros) közlekedési szabályok elsajátításában, egyéni és szervezett, csoportos használata egyaránt népszerű.

A kerületben a Központi Sport- és Ifjúsági Egyesület és a BVSC-Zuglói rendelkezik kerékpáros szakosztállyal és aktív sportolói élettel. Kerületi sportrendezvények a szükséges adottságok hiányában nem jellemzőek.

#### 2.4.14 Szervezeti-működési háttér

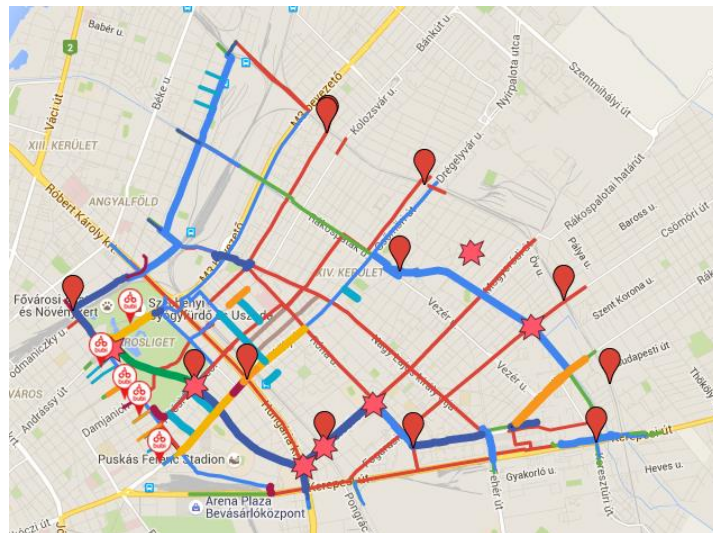
Zugló Önkormányzatának szervezeti egységei közül az alábbi fő szereplők kapcsolódnak szorosan a kerékpározáshoz, jelen hálózati tervben javasoltak megvalósulásához:

- **Főépítészeti Csoport:** A Főépítészeti Csoport ellátja a főépítészeti tevékenységről szóló 190/2009. (IX.15.) Kormányrendeletben nevesített feladatokat a vonatkozó jogszabályok alapján. A Főépítészeti Csoport részt vesz a fejlesztési és területfejlesztési stratégiák kidolgozásában, előkészítésében, a településképi véleményezési és településképi bejelentési eljárások lefolytatásában a vonatkozó jogszabályok alapján. A Főépítészeti Csoport szakhatóságként részt vesz a telekalakítási, útépitési eljárásokban, vizsgálja a településrendezési követelményeknek és a helyi építési szabályzatnak történő megfelelést. A Főépítészeti Csoport biztosítja a Polgármesteri Hivatalt és a lakosságot ellátó (intranetes és internetes) térinformatikai rendszer üzemeltetését (adattöltés, folyamatos karbantartás, oktatás), fejlesztését.
- **Főmérnökség:** A Kerületi Főmérnökség hatáskörébe tartozik az Önkormányzat feladatellátását biztosító beruházások, fejlesztések előkészítése, megvalósítása, a közbeszerzési eljárások lebonyolítása. A kerület környezetvédelmi stratégiai és operatív feladatellátása mellett a fejlesztési koncepciók, programok készítésének koordinálását, végzi az Önkormányzat vagyongazdálkodási tevékenységét, vagyonszámvetés vezetését, tulajdonosi hozzájárulások előkészítését, utca névtáblákkal, útfenntartással, közterület használatával kapcsolatos feladatokat.
- **Zugló Városgazdálkodási Közszolgáltató Zrt:** A kerület önkormányzatának 100 százalékos tulajdonában lévő gazdasági társasága az alábbi (a koncepció szempontjából releváns) feladatokat látja el:
  - Önkormányzat tulajdonában lévő nem lakáscélú ingatlanok bérbeadása, üzemeltetése.
  - Önkormányzati közparkok, játszótérek/játszószerek, egyéb zöldfelületek és utcai fasorok fenntartása, ápolása.
  - Önkormányzati közutak és járdák fenntartása.
  - Utcanév-táblák, útbaigazító táblák, térképek, tájékoztató táblák fenntartása.
- **Polgármesteri Kabinet:** A Polgármesteri Kabinet segíti a polgármester munkáját, ellátja az ezzel összefüggő szervezési és adminisztrációs feladatokat. Ezen kívül fontos a szemléletformáló tevékenységek szempontjából, mert a sajtó és tömegkommunikációs feladatokról is gondoskodik.
- **Alpolgármesteri Kabinet:** Társadalompolitikával és környezetvédelemmel kapcsolatos programjait szervezi, munkáját közvetlenül segíti és az általa kiadott feladatokat koordinálja. Irányítja az önkormányzati környezetvédelmi és szociális tevékenységeket, emellett a kerület által fenntartott és működtetett köznevelési intézmények tevékenységét felügyeli. A kabinet a közművelődési, művészeti, turisztikai, szociális ügyekkel kapcsolatos önkormányzati döntések előkészítésében és végrehajtásában is részt vesz.
- **Közkapcsolati és Információs Csoport:** Szerkeszti és kiadja a Zuglói Lapok című újságot. Karbantartja, frissíti az Önkormányzat honlapját, ellátja a honlapon történő közzététellel kapcsolatos feladatokat, biztosítja az elektronikus információszabadságot. A Polgármesteri kabinet irányításával ellátja a kerületi marketinggel kapcsolatos feladatokat, tehát a kerékpározás népszerűsítésben fontos feladata lehet.
- **Pályázati Csoport:** A Pályázati Csoport az Önkormányzat által benyújtandó pályázatok előkészítésével, illetve az Önkormányzat által megnyert pályázatok megvalósításával foglalkozik.

A kerékpáros ügyek a hivatali rendszerben nem jelennek meg egy kézben, személyhez kötve, nincs a kerékpáros ügynek arca, koordinátora. A kerékpáros közlekedéssel mellett alapvetően elhivatottak az önkormányzat dolgozói, azonban a különböző műszaki megoldásokról és a kerékpározást érintő kérdésekről nincs egységes vélemény.

#### 2.4.15 Összefoglalás, problématerkép

A fejezetben ismertetett főbb kerületi problémákról problématerképet készítettünk, melyet az 1. számú rajzi melléklet tartalmaz.



55. ábra: Részlet a problématerképből

### 3 Javaslatok

#### 3.1 Szabályozási tervekben szereplő kerékpárforgalmi nyomvonalak

Budapest településszerkezeti terve nyomvonalasan ábrázolja Budapest kerékpárforgalmi főhálózatát. Habár a terv elméletileg a mindenkor tervezett állapotot jeleníti meg, megkülönböztet jelenlegi és tervezett hálózati elemeket. Mi a térképes ábrázolásnál a jelenlegi és tervezett megkülönböztetést elhagytuk - már csak azért is, mert a meglévő létesítmény meglététől függetlenül szorulhat korszerűsítésre, ami ugyanúgy fejlesztést jelent.

Zuglói kerület építési szabályzata szövegesen említi kerékpárforgalmi főhálózati elemeket, illetve egyéb kerékpározásra javasolt útvonalat.

##### 3.1.1 Budapest településszerkezeti terve

Budapest településszerkezeti terve az alábbi útvonalakon jelöl meglévő vagy tervezett kerékpárforgalmi főhálózati elemeket:

- Kós Károly sétány (meglévő) - Szőnyi út (a Nagy Lajos király úti felüljáróig) tervezett)
- Hősök tere - Olof Palme sétány - Stefánia út
- Zichy Mihály út - Erzsébet királyné útja - Columbus utca (a Szőnyi útig) (tervezett)
- Dorozsmai utca (a körvasútig) (tervezett)
- Ajtósi Dürer sor - Francia út - Thököly út - Bosnyák utca (csatlakozik a Rákospatakhoz) (tervezett)
- Mogyoródi út (részben meglévő, részben tervezett)
- Kerepesi út (tervezett)
- Teleki Blanka utca - Nagy Lajos király útja - Róna utca (a Bánki Donát utcáig) (tervezett, kis részben meglévő)
- Teleki Blanka utca - Örs Vezér tere - Ond vezér útja - Vezér utca (a Kerepesi útig) (meglévő)
- Rákospatak mente (meglévő, kis részben tervezett)
- Csömöri út (a Rákospatak utcától a körvasútig) (tervezett)
- Körvasút mente (tervezett)

##### 3.1.2 Zuglói kerület városrendezési és építési szabályzata

Zuglói kerület városrendezési és építési szabályzata nevesíti kerékpárforgalmi főhálózati elemeket és javasolt nyomvonalakat. Az említett főhálózati elemek az alábbiak:

- Kerepesi út
- Dózsa György út
- Ajtósi Dürer sor
- Róna utca (Kacsóh Pongrác út és a Mogyoródi út között)
- Mogyoródi út
- Thököly út - Csömöri út
- Körvasút mente
- Kacsóh Pongrác út

Kerékpáros forgalom számára ajánlott kis forgalmú utak:

- Istvánffy utca



- Verseny utca<sup>39</sup>
- Korong utca
- Gyarmat utca
- Dorozsmai utca
- Lócsei út
- Vezseny utca
- Jerney utca

### 3.1.3 Javaslat a szabályozási tervek módosítására

Budapest településszerkezeti tervében nevesített főhálózati elemek több esetben nem a távlatban kívánatos főhálózatot alkotják, hanem sok esetben olyan elemek, melyek rövidebb időtávon belül alkalmasak lehetnek a főhálózati szerep betöltésére (jellemzően forgalmasabb főutak menti kisforgalmú nyomvonalak). Javasoljuk, hogy ennek megfelelően a szerkezeti tervben a nyomvonalakat módosítsák.

A szerkezeti tervben célszerűen a kerékpárforgalmi főhálózat javasolt elemeit szükséges ábrázolni. Nem szükséges ábrázolni valamennyi utat, ahol önálló kerékpárforgalmi létesítmény található vagy kialakítása javasolt, bekerülhetnek azonban olyan elemek, melyek hálózati szempontból főhálózati elemek, önálló kerékpárforgalmi létesítmény kialakítása viszont nem szükséges.

#### Vasúti keresztezési pontok

Szükségesnek tartjuk a szabályozási dokumentumokban ábrázolni a vasúti keresztezési pontokat, mivel ezeken a helyeken a jelenlegi állapotban jellemzően nem biztosított a kerékpáros átjárást biztosító átkelési lehetőség vagy a meglévő átkelőkön a megfelelő szélesség.

A főhálózati elemek mellett javasoljuk megjelölni azokat az elemeket, melyek rövid és középtávon főhálózati elemeket pótolnak. Ilyen elsősorban a Francia úti nyomvonal.

### 3.2 Javasolt fejlesztések és azok ütemezése

Javaslatainkat három ütembe soroltuk be (rövidtáv, középtáv, hosszútáv). A rövid- és középtáv 5-5 éves időszakot jelent, a hosszútáv a 10 éven túl javasolt intézkedéseket foglalja magában. 10 év elteltével javasolt a terv felülvizsgálata.

A javasolt ütemeket a vonatkozó térképes mellékletekben mutatjuk be. Az egyes fejlesztések ütemezésénél figyelembe vettük a fejlesztés nagyságrendjét, egyéb beruházások és projektek hatását, illetve a kerékpárforgalmi hálózatban betöltött szerepét, kerékpáros szempontú prioritását. Több fejlesztésnél a szakaszolás kifejezetten bizonytalan (Nagy Lajos király útja, Egressy út, Mogyoródi út keresztmetszeti átalakítása), ezeknél elsősorban a kerékpáros szempontok alapján és az alapján rangsoroltunk, hogy a bővítés által létrejött út ne vonzzon többlet átmenő forgalmat.

Az alább látható táblázatokban bizonyos elemekhez becsült költségeket rendeltünk. Ezek elsősorban azok az elemek, melyek a kerület beruházásában jöhetnek létre. A költségek elsősorban tájékoztató jellegűek, nagyságrendi becslést adnak, az ütemezhetőséget segítik. Tényleges költségek a részletes tervezés során a pontos műszaki tartalom ismeretében határozhatóak meg.

---

<sup>39</sup> A Verseny utca a XIV. kerület közigazgatási határán kívül esik, említése vélhetően hibás.

### 3.2.1 Rövid táv (2017-2022)

Projekt	Hozzávetőleges műszaki tartalom	Becsült költség	Megjegyzés
Dózsa György út	kétoldali kerékpársáv	Liget Budapest projekt részeként	
Vágány utca	kétoldali kerékpársáv	Liget Budapest projekt részeként	
Ajtósi Dürer sor	kétoldali kerékpársáv (Dózsa György út - Hermina út)	Liget Budapest projekt részeként	
Szegedi út	kerékpárforgalmi létesítmény korszerűsítése (kerékpárút felújítása, irányhelyes kerékpározhatóság megteremtése)	Budapest főváros beruházásában	
Állatkerti körút	pontos műszaki tartalom nem ismert	Liget Budapest projekt részeként	Javaslat: kétoldali kerékpársáv kialakítása
Kós Károly sétány	gyalogos-kerékpáros sétány	Liget Budapest projekt részeként	
Hermina út	pontos műszaki tartalom nem ismert	Liget Budapest projekt részeként	Javaslat: kétoldali kerékpársáv kialakítása
Erzsébet királyné útja (Hermina út - aluljáró)	kétoldali kerékpársáv	Budapest főváros beruházásában valósulhat meg	
Ajtósi Dürer sor (Hermina út - Francia út)	kétoldali kerékpársáv, Hungária körúton átvezetés	25 millió Ft.	
Stefánia út	kerékpárút felújítása, Városliget felé irányhelyes kerékpározhatóság lehetővé tétele	Budapest főváros beruházásában	
Dózsa György út (Thököly út - Kerepesi út)	kétoldali kerékpársáv	Budapest főváros beruházásában valósulhat meg	
Egressy út (Stefánia út - Gizella út)	kétoldali kerékpársáv	Budapest főváros beruházásában valósulhat meg (kb. 6 millió Ft.)	
Egressy út (Gizella út - Mexikói út)	átépítés, célszerűen osztottpályás keresztmetszettel	Budapest főváros beruházásában valósulhat meg	

Projekt	Hozzávetőleges műszaki tartalom	Becsült költség	Megjegyzés
Francia út (Erzsébet királyné útja - Kerepesi út)	forgalomcsillapítás, kerékpáros átvezetések, útépítés	45 millió Ft.	A hiányzó szakaszon kerékpárút építésével számolva. A Thököly úti átvezetés költségét nem tartalmazza.
Mogyoródi út (Hungária körút - Nagy Lajos király útja)	irányhelyes kerékpárforgalmi létesítmény kialakítása	Budapest főváros beruházásában, útfelújításhoz kapcsolódóan valósulhat meg	
Kerepesi út (Dózsa György út - Hungária körút)	irányhelyes kerékpárforgalmi létesítmény kialakítása	Budapest főváros beruházásában valósulhat meg	
Kerepesi út (Hungária körút - Albertirsai út)	irányhelyes kerékpárforgalmi létesítmény kialakítása	Budapest főváros beruházásában, útfelújításhoz kapcsolódóan valósulhat meg	
Kerepesi út (Albertirsai út - Örs Vezér tere)	XIV. kerületi oldalon kétirányú kerékpárút, X. kerületi oldalon egyirányú kerékpárút	elsősorban Budapest főváros beruházásában valósulhat meg, a XIV. kerületi oldalon a kerékpárút megvalósítása kb. 70 millió Ft.	
Dévényi utca	kétoldali nyitott kerékpársáv	5-10 millió Ft.	
Tatai utca	kétoldali nyitott kerékpársáv	20-25 millió Ft.	
Teleki Blanka utca (csak a kerületre eső szakasz)	kétoldali kerékpársáv vagy kétirányú kerékpárút	20-25 millió Ft.	
Róna utca (Nagy Lajos király útja - Erzsébet királyné útja)	kétoldali kerékpársáv	3 millió Ft.	
Róna utca (Erzsébet királyné útja - Szugló utca)	kétoldali kerékpársáv	Budapest főváros beruházásában, útfelújításhoz kapcsolódóan valósulhat meg	

Projekt	Hozzávetőleges műszaki tartalom	Becsült költség	Megjegyzés
Róna utca (Szugló utca - Mogyoródi út)	kétoldali kerékpársáv	8 millió Ft.	
Róna utca (Mogyoródi út - Kerepesi út)	irányhelyes kerékpárforgalmi létesítmény kialakítása	25-30 millió Ft.	A Fogarasi út és a Kerepesi út között önálló járda kialakítása is szükséges.
Nagy Lajos király útja (Ungvár utca - Czobor utca)	kétoldali kerékpársáv	Budapest főváros beruházásában, útfelújításhoz kapcsolódóan valósulhat meg	
Korong utca - Gyarmat utca - Istvánffy utca	Kisforgalmú úton vezető kerékpárforgalmi nyomvonal (Gyarmat utca kétirányúsítása, burkolati jelek, forgalomcsillapítás)	5 millió Ft.	
Lócsei út - Jerney utca - Álmos vezér útja (Ungvár utca - Örs vezér útja)	Kisforgalmú úton vezető kerékpárforgalmi nyomvonal (burkolati jelek, forgalomcsillapítás)	15 millió Ft.	
Örs vezér útja (Vezér utca - Örs vezér tere)	Kisforgalmú úton vezető kerékpárforgalmi nyomvonal (burkolati jelek, forgalomcsillapítás)	10 millió Ft.	
Bánki Donát utca	irányhelyes kerékpárforgalmi létesítmény kialakítása, forgalomcsillapítás	15 millió Ft.	A Bolgárkertész utca forgalomtechnikai átalakításával is számolva.
Thököly út	átvezetés a Hungária körúton, Róna utcánál, Bosnyák téren, kerékpársáv meghosszabbítása a Róna utca és a Bosnyák tér között	Budapest főváros beruházásában	
Vezér utca (Egressy út - Fogarasi út)	kétirányú kerékpárút a rendezetlen terület helyén	Más projekt keretében valósulhat meg (Vezér utca fejlesztése)	
Vezér utca (Fogarasi út - Füredi utca)		Budapest főváros beruházásában, útfelújításhoz kapcsolódóan valósulhat meg	



Projekt	Hozzávetőleges műszaki tartalom	Becsült költség	Megjegyzés
Vezér utca (Füredi utca - Kerepesi úti szervízút)	lakóutcák, szervízutak összekötése kerékpárúttal, forgalomcsillapítás	10 millió Ft.	
Kerepesi úti szervízút (Vezér utca - Rákosfalva)	kerékpárút megszüntetése, kerékpáros forgalom kisforgalmú útra terelése (burkolati jelek, forgalomcsillapítás)	1,5 millió Ft.	
Rákos-patak menti kerékpárforgalmi nyomvonal	kerékpárút korszerűsítése, forgalomcsillapítás	VEKOP keretében valósul meg	
Öv utca (körvasút menti harántirányú kerékpárforgalmi nyomvonal) (Dorozsmai utca - Fogarasi út)	kisforgalmú úton kijelölt kerékpárforgalmi nyomvonal, forgalomcsillapítás, Csömöri útnál szilárd burkolat építése	30-35 millió Ft.	
Erzsébet királyné útja (Öv utca - körvasút)	kerékpársáv kijelölése	Budapest főváros beruházásában valósulhat meg	
Mogyoródi út, Vezseny utca (Öv utca - kerülethatár)	kétoldali kerékpársáv, egyirányú kerékpárút (útszélesítéssel, útépítéssel)	25 millió Ft.	
Bosnyák tér környezetének kerékpárosbarát fejlesztése		10-20 millió Ft.	
Tábornok utca környezetének kerékpárosbarát fejlesztése		10-20 millió Ft.	
Bánki Donát utca környékének kerékpárosbarát fejlesztése		10-20 millió Ft.	

Projekt	Hozzávetőleges műszaki tartalom	Becsült költség	Megjegyzés
Örs vezér tere környékének kerékpárosbarát fejlesztése	Intézmények elérhetőségének biztosítása, a tér négy oldala között az átjárhatóság megoldása. Kerékpárutak, gyalogos-kerékpáros övezetek, hálózati kapcsolatok. Kerékpártámaszok telepítése.	10-20 millió Ft.	Nagy Lajos király útját keresztező jelzőlámpás csomópont nélkül.

### 3.2.2 Középtáv (2022-2027)

Projekt	Hozzávetőleges műszaki tartalom	Becsült költség	Megjegyzés
Kacsóh Pongrác út (kerékpárral járható aluljáró)	kerékpárral járható aluljáró	Egyéb beruházás keretében valósulhat meg	
Kacsóh Pongrác út (Mexikói út - Nagy Lajos király útja)	kerékpárút a zöldsávban	35-40 millió Ft.	A becsült költség a Nagy Lajos király úti környezet csomóponti átalakításait nem tartalmazza.
Erzsébet királyné útja (Mexikói út - Öv utca)	kétoldali kerékpársáv, kerékpáros nyom, csomóponti korrekciók	25 millió Ft. Célszerűen útfelújításhoz, egyéb projektekhez kapcsolódóan.	
Nagy Lajos király útja (szakaszok)	kétoldali kerékpársáv a keresztmetszeti rendezés során	Az út átépítéséhez kapcsolódóan.	
Egressy út (szakaszok)	kétoldali kerékpársáv a keresztmetszeti rendezés során	Az út átépítéséhez kapcsolódóan.	
Mogyoródi út (szakaszok)	kétoldali kerékpársáv a keresztmetszeti rendezés során	Az út átépítéséhez kapcsolódóan.	
Kerepesi út (kerékpárút a HÉV mentén, Örs vezér tere - Vezér utca)	kétirányú kerékpárút megfelelő elválasztással a gyalogos forgalomtól	35-40 millió Ft.	A becsült ár kizárólag a kerékpárút építésére vonatkozik.

Projekt	Hozzávetőleges műszaki tartalom	Becsült költség	Megjegyzés
Rákosrendező	különszintű átvezetés, kétoldali kerékpársávval	Egyéb projektben valósulhat meg.	

### 3.2.3 Hosszútáv (2027-)

Projekt	Hozzávetőleges műszaki tartalom	Becsült költség	Megjegyzés
Dózsa György út (Ajtósi Dürer sor - Thököly út)	kétoldali kerékpársáv	Budapest főváros beruházásában, útfelújításhoz kapcsolódóan valósulhat meg	A beavatkozáshoz a parkolási rend és/vagy a forgalmi rend felülvizsgálata szükséges.
Hungária körút	irányhelyes kerékpárforgalmi létesítmény kialakítása	Budapest főváros beruházásában, útfelújításhoz kapcsolódóan valósulhat meg	
Csömöri út	kétoldali kerékpársáv a keresztmetszeti rendezés során	A keresztmetszet átalakításával, például kötöttpályás vonal építésével összhangban valósulhat meg.	
Nagy Lajos király útja (szakaszok)	kétoldali kerékpársáv a keresztmetszeti rendezés során	Az út átépítéséhez kapcsolódóan.	
Egressy út (szakaszok)	kétoldali kerékpársáv a keresztmetszeti rendezés során	Az út átépítéséhez kapcsolódóan.	
Mogyoródi út (szakaszok)	kétoldali kerékpársáv a keresztmetszeti rendezés során	Az út átépítéséhez kapcsolódóan.	
Füredi utca	kétoldali kerékpársáv (útszélesítéssel)		Útszélesítés nélkül a szélső forgalmi sávban busz-kerékpársáv kijelölése célszerű.

Projekt	Hozzávetőleges műszaki tartalom	Becsült költség	Megjegyzés
Ond vezér útja	irányhelyes kerékpárforgalmi létesítmény (szakaszosan kétoldali kerékpársáv, egyirányú kerékpárutak)	Budapest főváros beruházásában, útfelújításhoz kapcsolódóan valósulhat meg	Amennyiben lehetséges, útfelújításhoz kapcsolódóan hamarabb is megvalósulhat.
Kerepesi út	két oldali kétirányú kerékpárút (és szervízút)		Kőbányai oldali fejlesztés.
Körvasút menti kerékpárforgalmi nyomvonal	Áthelyezés a körvasút sorra, Öv utca meghosszabbítása a Fűredi utcáig		
Körvasúti „Gleisdreieck”	kerékpárút Angyalföld, Újpest, Rákospalota felé a vasúti háromszögben	Egyéb fejlesztésekkel összhangban.	
Varannó híd	felüljáró a Városliget és a XIII. kerület között	Egyéb fejlesztésekkel összhangban. (1 milliárd Ft.)	
Rákosrendező menti kerékpárút	kétirányú kerékpárút a funkcióváltó Rákosrendező területén	Egyéb fejlesztésekkel összhangban. (200 millió Ft.)	



### 3.3 Főbb útvonalak kerékpárosbarát fejlesztése

Az alábbiakban a kerület főbb útvonalainak kerékpárosbarát fejlesztéséhez adunk javaslatot. Ezek az útvonalak jellemzően a kerékpárforgalmi főhálózatot és mellékhálózatot alkothatják. Néhány elemet jelentősebb lokális hálózati szerepe miatt mutatunk be.

Javaslatunk kialakításánál a korábban bemutatott hierarchiát alkalmazzuk, figyelembe véve az adott útvonalak keresztmetszeti adottságait és a bekerülési költségek nagyságrendjét. Előnyt élveznek az építés nélküli beavatkozások. Több esetben az útpálya szélességek a forgalomnagysághoz képest túlméretezettek (pl. Mogyoródi út róna utcán belüli szakasza), itt a forgalmi sáv elvétele a forgalombiztonság szempontjából is kifejezetten előnyös.

Néhány esetben több változatot mutatunk be.

A keresztmetszeti ábrák általános keresztmetszeti elrendezést mutatnak be, elsősorban a kerékpárforgalmi létesítmény szempontjából. Az ábrák az egyéb létesítmények szempontjából illetve csomóponti környezetben nem feltétlenül mérvadóak.

#### 3.3.1 Harántirányú hálózati elemek

##### 3.3.1.1 Dózsa György út

Besorolás: másodrendű főút

Útszakasz hossza: 1,6 km

Jellemző forgalomnagyság: 10-20 000 egységjármű/nap/irány

Érintettek: XIII. kerület, XIV. kerület, Budapesti Közlekedési Központ, Budapest Közút

A Dózsa György út a váci vasútvonalat keresztező útvonalként kiemelten fontos hálózati elem. A Vágány utca és a Thököly út között elsősorban harántirányú, a Thököly út és a Kerepesi út között pedig haránt- és sugárirányú szerepet egyaránt betölt. Az útvonal egyben a XIV. kerület belváros felé eső határa is. Budapest településszerkezeti terve alapján a Vágány utca és Hősök tere közötti szakasza a kerékpárforgalmi főhálózat része.

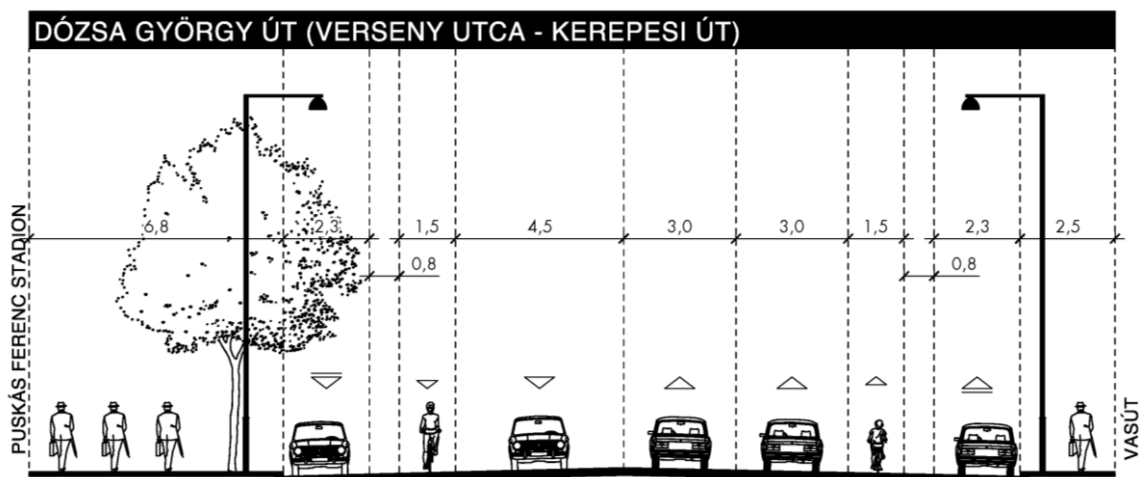
A Vágány utca és Ajtósi Dürer sor közötti szakaszán a Liget Budapest projekt keretében több forgalomtechnikai változás is várható. Ennek során ezen a szakaszon irányhelyes kerékpárforgalmi létesítmény jönne létre a teljes szakaszon, a pontos keresztmetszeti kialakítás azonban még nem ismert.

Az Ajtósi Dürer sor és Thököly út közötti szakasz az útvonal kritikus szakasza. Önálló kerékpárforgalmi létesítmény a parkolás korlátozása nélkül vagy forgalmi sáv elvétele nélkül nem létesíthető. Mivel ez a szakasz hálózati szempontból csak a lokális kerékpáros forgalom számára nélkülözhetetlen<sup>40</sup>, ezen a szakaszon önálló kerékpárforgalmi létesítmény (például kerékpársáv) kialakítása későbbi ütemben is elképélhető. Ezen a szakaszon a kerékpározhatóság feltételeinek javítására addig is javasolható a csomópontok felülvizsgálata és csomóponti fejlesztése, kerékpárosbarát eszközök alkalmazása, a megengedett legnagyobb sebesség csökkentése.

A Dózsa György út Thököly út és Kerepesi út közötti szakaszára az elmúlt években a BKK tanulmánytervet készített, különböző kerékpárforgalmi létesítménytípusok vizsgálatával. Javasoljuk, hogy az útszakasz fejlesztése során mindenképpen irányhelyes létesítmény készüljön.

---

<sup>40</sup> Az átmenő forgalom számára az Olof Palme sétány – Stefánia út nyomvonalon megközelítőleg azonos úthossz mellett érhető el a Kerepesi úti csomópont. A XIV. kerület külső részei felé (pl. Egressy úton, Mogyoródi úton) a Stefánia út kedvezőbb eljutási lehetőséget biztosít.



56. ábra: A BKK által megrendelt tanulmány kerékpársávós változata alapján készült mintakeresztmetszelvény

### 3.3.1.2 Olof Palme sétány, Stefánia út

Az útvonal Budapest első „kerékpáros útvonalainak” egyike volt: a Stefánia út menti gyalog- és kerékpárút a XIV. és XVI. kerület belvárosi kapcsolatát jelentette az Andrássy úti összeköttetéssel. Az útvonal ennél fogva nemcsak harántirányú, hanem jelentős sugárirányú forgalmat is bonyolít.

#### Olof Palme sétány

Az Olof Palme sétány, a Stefánia út egykori belső szakasza a Városligeten keresztül kapcsolja össze a Hősök terét a Stefánia úttal. Az útszakasz gyakorlatilag mentes a gépjárműforgalomtól. A Dvořák sétány és a Hősök tere között a Váci út felé itt közlekedik a 75-ös és a 79-es trolibusz<sup>41</sup>. Az útszakasz jelenlegi állapotában Budapest egyik legjobban használható kerékpáros útvonala: széles keresztmetszetének köszönhetően – Budapesten még ritkaságszámba menően – lehetséges az egymás mellett történő kerékpározás, ami különösen családok számára igen kedvező. Az útpálya nagy szélessége lehetővé teszi, hogy a jelentős kerékpáros forgalom és a gyalogos forgalom konfliktusmentesen egy felületet használjon, ezt támasztják alá a baleseti adatok is, melyek szerint az útszakaszon minösszesen néhány, „különleges típusú”<sup>42</sup> személyi sérüléses baleset következett be.

Az útszakasz további fejlesztése az Ajtósi Dürer sori csatlakozáson kívül nem szükséges. A Liget Budapest projekt keretében felmerült az útvonal teljes megszüntetése vagy egy lényegesen alacsonyabb szolgáltatást nyújtó újabb útvonalra történő cseréje is. A kerékpáros közlekedés szempontjából a mai útvonal megtartása és a meglévő szélességi paraméterekhez hasonló szélességben történő megőrzése volna a legkedvezőbb.

<sup>41</sup> A trolibuszok nyomvonalát várhatóan a 2017. év folyamán a Dózsa György útra helyezik.

<sup>42</sup> Különlegesnek nevezhető a keresztirányban haladó gördeszkázóval történő ütközés vagy a keresztirányban átrohanó kutyával történő ütközés is. Ezeket részletesen lásd a 2.4.2 Forgalmobiztonság c. fejezetben (40. oldal).

## Stefánia út

Besorolás: gyűjtőút

Útszakasz hossza: 1,6 km

Jellemző forgalom nagyság: 3-7000 egységjármű/nap/irány

Érintettek: XIV. kerület, Budapesti Közlekedési Központ, Budapest Közút

A Budapesti Közlekedési Központ megbízásából tanulmány, majd engedélyezési terv készült a Stefánia út fejlesztésére. A Stefánia út fejlesztésénél elsődleges szempont az irányhelyes kerékpározhatóság feltételeinek megteremtése, illetve az Ajtósi Dürer sornál a baleseti gócpontként azonosítható kerékpáros átvezetés problémájának kiküszöbölése. A terv alapján a meglévő kétirányú kerékpárút felújítása történne meg, továbbá közvetlen átvezetést kapna a Városliget felé az Ajtósi Dürer sort keresztezve. A Városliget felé vezető oldalon az irányhelyes kerékpározhatóság a szervízúton és kerékpársáv kialakításával lenne lehetséges. A megvalósítás 2017-2018-ban várható. . Az útvonal további fejlesztése – kivéve azt az esetet, ha a fent említett irányhelyes létesítmény nem vagy csak csonkán jönne létre – hosszú távon újra tárgyalható.

### 3.3.1.3 Hungária körút

Besorolás: elsőrendű főút

Útszakasz hossza: 3,3 km

Jellemző forgalom nagyság: 30-40 000 egységjármű/nap/irány

A Hungária körút a Hungária körgyűrű utolsó szakasza, ahol önálló kerékpárforgalmi létesítmény jöhet létre. A Stefánia úttól a Rákóczi (Lágymányosi) hídig tartó szakaszon jelenleg is van kerékpárút vagy gyalog- és kerékpárút. A Róbert Károly körúton elválasztott gyalog- és kerékpárút létesül a 2017. év elején is zajló útfelújítás során.

A Liget Budapest projekt keretében a Róbert Károly körúti kerékpárút és a Városliget közötti kapcsolat érdekében a felüljáró déli járdáját minősítenék át gyalog- és kerékpárúttá. A gyalog- és kerékpárút a Kacsóh Pongrác úthoz kapcsolódó felüljáró rendszer kialakítása miatt a Hermina úthoz csatlakozhat, közvetlenül a Hungária körút további szakaszát nem tudja elérni.

A Hungária körúton rövid távon nem reális minden szempontból megfelelő önálló kerékpárforgalmi létesítmény kialakítása. Bizonyos szakaszok keresztmetszete lehetővé teszi az irányhelyesség elvének is megfelelő egyirányú kerékpárutak vagy védett kerékpársávok kialakítását. Több szűkület található azonban a XIV. kerületi szakaszon, ami folyamatos kialakítást és a közúti forgalom nagyságához előírt önálló létesítménytípus alkalmazását csak a meglévő forgalmi sávok számának vagy szélességének csökkentésével tenné lehetővé.

Rövid távon elsősorban a két első párhuzamos út (Francia út, Hermina út, Gizella út) kerékpárosbarát fejlesztését javasoljuk a forgalom csillapításával, a kényelmes, biztonságos és akadálymentes kerékpározhatóság megteremtésével. Szükséges továbbá a körutat keresztező útvonalak kerékpárosbarát fejlesztése, a körút és a csatlakozó utcák csomópontjaiban kerékpárparkolók telepítése, új keresztezési lehetőségek megteremtése (pl. Semsey Andor utca). Vizsgálandó továbbá olyan eset, hogy a Hungária körúton csak az egyik – nyugati – irányban jönne létre kerékpárforgalmi létesítmény, a „párja” a Hermina út volna. Ez különösen annak tükrében reális, hogy a Zugló vasúti megállóhelynél található autóbusz megállóhely átépítése miatt mind a Francia úti, mind a Mexikói úti kétirányú keresztezés ellehetetlenülhet. Utóbbi esetben a nyugati irányú kerékpárforgalmi létesítmény kialakítása rövid távon szükséges.

Hosszabb távon lehet reális a Hungária körút vizsgált szakaszán önálló, irányhelyes kerékpárforgalmi létesítmény kialakítása.

#### 3.3.1.4 Francia út

Besorolás: mellékút (kiszolgáló- és lakóút)

Útszakasz hossza: 2,4 km

A Francia út az általános közúti funkciójához képest a kerékpárforgalmi hálózatban lényegesen fontosabb hálózati szerepet is betölthet. Egyrészt a Hungária körút távlati kerékpárosbarát átalakításáig annak a feladatait is ellátná, biztosíthatja a kerékpáros kapcsolatot a Kőbánya felé vezető Pongrác út felé, de az Erzsébet királyné útja és a Korong utcai aluljáró között is kerékpáros kapcsolatot biztosíthat. Jelenleg ezeket azonban az útvonal nem tudja ellátni vagy nem tudja teljesértékűen biztosítani az alábbiak miatt:

- A Thököly út és az Ajtósi Dürer sor, illetve az Erzsébet királyné útja között a gépjárműforgalom számára menekülőútként szolgál, ami a megfelelő forgalomcsillapító intézkedések hiánya miatt nemcsak a forgalomnagyságban, hanem a kívánatosnál nagyobb sebességben is megjelenik.
- A Thököly útnál nincs keresztezési lehetőség.
- A Semsey Andor utca és a Mogyoródi út között az utca folytonosan nem átjárható, illetve csak kerékszántások, földutak találhatóak itt.
- Az utca a Kerepesi útnál zsákutcában végződik, továbbhaladási lehetőség kerékpárral csak szabálytalanul (járdát használva) lehetséges.

Ahhoz, hogy a Francia út a javasolt feladatát el tudja látni, az alábbi beavatkozásokat javasoljuk:

- A teljes útszakaszon 30 km/h sebességkorlátozás bevezetése.
- Az Erzsébet királyné útja és a Thököly út között forgalomcsillapító elemek építése (elsősorban pályaszintemelések kialakítása valamennyi gyalogos átkelőhelynél, szükség esetén megismételve, illetve vízszintes elhúzások alkalmazása, amennyiben szükséges), nyitott kerékpársáv kijelölése.
- A hiányzó szilárd burkolatú útszakaszok kiépítése. Amennyiben a gépjárműforgalom átjutásának biztosítása nem kívánatos, szakaszosan ez önálló kerékpárutak formájában vagy csak kerékpárral átjárható akadályok közbeiktatásával is lehetséges.
- A Thököly útnál jelzőlámpával biztosított kétirányú kerékpáros átvezetés és gyalogos átkelőhely kialakítása. A gyalogos kapcsolat biztosítása a kerékpáros átvezetéstől függetlenül is fontos, mivel jelenleg a vasúti megállóhely és a nagy forgalmú autóbusz megállóhely közötti közvetlen gyalogos útvonal biztosítás nélküli, az átkelés fokozottan balesetveszélyes.
- Az Egressy úti és Mogyoródi úti csomópontban – azok osztottpályás kialakításának megvalósulásáig – középszigetek kialakítása (a középsziget csak az irányok elválasztására szolgál vagy a gyalogosok keresztezését biztosítja, a kerékpárok keresztezése a középszigetek között a gépjárművekkel közös felületen történne).
- A Kerepesi útnál kerékpáros kapcsolat kialakítása a tervezett Kerepesi úti kerékpárforgalmi létesítményekkel, illetve a Pongrác úttal.

Javasoljuk, hogy a felsorolt fejlesztési elemekhez kapcsolódó feladatok képezzenek prioritást a kerület útfelújítási programjában.



### 3.3.1.5 Róna utca

A Róna utca a XIV. kerület fontos harántirányú gyűjtőútja. Besorolása ellenére jelentős átmenő forgalmat is bonyolít, bizonyos szakaszain nagyobb forgalmi terhelés jellemzi, mint a főúti besorolású Nagy Lajos király útját. Hálózati szerepe a kerékpáros forgalom szempontjából is hasonló, mivel a rövid távon várhatóan nem megvalósuló Nagy Lajos király úti fejlesztésig a Róna utca láthatja el annak is a szerepét.

Besorolás: gyűjtőút

Útszakasz hossza: 3,1 km

Jellemző forgalomnagyság: 8-12 000 egységjármű/nap/irány

Érintettek: XIV. kerület, Budapesti Közlekedési Központ, Budapest Közút, BKV

Meglévő önálló kerékpárforgalmi létesítmény: A Mogyoródi út és a Bánki Donát utca között kétirányú kerékpárút található az úttest belvárosi oldalán. A kerékpárút több veszélyes csomóponttal rendelkezik, csomópontjai hiányosak, a továbbhaladás gyakorlatilag csak az egykor megépült kerékpáros nyomvonalon lehetséges. A Róna utca kerékpárosbarát fejlesztése elsősorban irányhelyes kerékpárforgalmi létesítmény kialakításával lehetséges, összhangban a Róna utca további szakaszainak a fejlesztésével.

A Róna utca jellemzően irányonként 7 m széles útpályával kiépült osztottpályás út. Ez a keresztmetszet önmagában - bár minimális paraméterek alkalmazásával - lehetővé teszi kerékpársáv kijelölését.<sup>43</sup>

Részlet a kérdőívre adott válaszokból:

- 1. Róna utca jelentős részén teljesen értelmetlen a két sáv az autóknak, mivel parkolni is lehet mindkét oldalon, így marad kb. 1,5 sáv. Itt kényelmesen elférne egy kerékpársáv mindkét oldalon, sőt ez jó alternatívája a Nagy Lajos járhatatlanságának.*
- 2. Róna utca - keresztirányban ok, de Mogyoródi-Uzsoki u kórház között szükség lenne sávra, nagyon nagy a forgalom!*
- 3. A Róna utcának az Egressy út-Mogyoródi út közötti járdaszakaszát sokan kerékpárútnak használják, a Róna/Mogyoródi kereszteződés nem belátható, ezért nagyon balesetveszélyes.*
- 4. Róna utcán a Szuglói utcától a Thököly út felé, nagyjából a 141-es házámtól kezdve az autósok rendszerint három sávot csinálnak az egy sáv + parkolósávból (ami utóbbi amúgy valóban megszűnik nem sokkal később), keresztül kasul eltorlaszolva a szabad haladást a kerékpárosok előtt. Egyértelmű sávfestéssel talán visszazorítható lenne ez.*

### Nagy Lajos király útja - Erzsébet királyné útja szakasz

Szakasz hossza: 0,2 km

Javaslat:

Az útszakaszon kétoldali irányhelyes kerékpársáv kialakítását javasoljuk. (Az útügyi műszaki előírás szerint a forgalomnagyság alapján önálló kerékpárforgalmi létesítmény kialakítása szükséges.) A kétoldali kerékpársáv minimális paraméterek alkalmazása mellett építési beavatkozás nélkül, forgalomtechnikai módosítással megvalósítható. Az alábbi ábra jobb oldalán az általános keresztmetszet, a bal oldalán pedig egy járműosztályozó keresztmetszet látható, amennyiben a kerékpársáv melletti sávból egyenesen és jobbra is lehetséges a továbbhaladás.

<sup>43</sup> A II. kerületi Zöldlomb utcán hasonló paraméterek mellett jelöltek ki kerékpársávot.

A forgalomtechnikai módosítás során a menetirány szerinti bal oldalon található víznyelőkre nagyobb terhelés jutna, ezek cseréje (célszerűen oldalbeömlésűre), javítása a későbbiekben szükséges lehet.



57. ábra: A forgalomtechnikai módosítással kialakítható kerékpársáv megvalósítását rövid távon javasoljuk.

Útfelújítás esetén az alábbiakat javasoljuk (a megvalósítást középtávra soroltuk):

- Kismértékű útszélesítés a középső zöldsáv felé (~0,5 m szélességben)
- A Dorozsmai út felől közvetlen kerékpárút és járdakapcsolat építése a Nagy Lajos király útját keresztező gyalogos átkelőhelyhez és kerékpáros átvezetéshez
- Hiányzó gyalogos kapcsolatok megvalósítása (kijárt ösvények helyén)
- Mellékutcák torkolatában a járda átvezetését is biztosító forgalomcsillapító küszöbök építése

### Erzsébet királyné útja - Szugló utca szakasz

Szakasz hossza: 1,2 km

Az útszakasz paraméterei az előző szakaszhoz hasonlóak, két 7 m széles útpálya található irányonként. Az útszakasz felújításának tervezése 2017-től várható a Budapest Közút Zrt. megrendelésének keretében.

Ezen a szakaszon is az előző szakasznál megfogalmazottakat javasoljuk. A nagyobb gépjármű forgalom és a trolibusz közlekedés miatt azonban itt még fontosabb az útpálya kis mértékű szélesítése, amennyiben lehetséges. A Thököly úti csomópontban szükséges a balra fordulás közvetett kerékpáros kapcsolatokkal történő biztosítása.

### Szugló utca - Mogyoródi út szakasz

Szakasz hossza: 0,8 km

A XIV. kerület kezelésében álló útszakasz paraméterei az előző szakaszokkal azonosak (kétszer 7 m széles útpálya), a használati szokások azonban változatosak. Az Egressy és Mogyoródi utak közötti szakasz a Mogyoródi út felé két sávós, parkolás nem jellemző. Az Egressy út felé vezető útpályán szórványos parkolás jellemző. A Sugló utca felé (Sugló utca és Egressy út között) párhuzamos parkolás jellemző.

Az Egressy út és a Mogyoródi út között problémát jelent, hogy a - Mogyoródi úton túl meglévő kétirányú kerékpárút folytatásában lévő - belvárosi oldali járdán rendszeres a kerékpáros forgalom, ami konfliktusok forrása a gyalog és kerékpárral közlekedők között.

Javaslat (rövid távon):

A Mogyoródi út és az Egressy út között (Szuglói utca felé) széles „védett” kerékpársáv kialakítását javasoljuk. Ezen a szakaszon a szórványos parkolási igény a mellékutcákban is megoldható, azonban a szükséges néhány parkolóhely igény szerint például gyeprács alkalmazásával a zöldsávban is pótolható. Nem szerencsés forgalomtechnikai megoldás szórványos parkolás esetén folytonos parkolósáv kijelölése (előfordulhat az üres parkolósávban történő jobbról előzés, ami különösen balesetveszélyes).

A Zuglói utca és az Egressy út között (Szuglói utca felé) a korábban bemutatott keresztmetszeti kialakítást javasoljuk. Útfelújítás esetén az útpálya kis mértékű szélesítése javasolt.

A Zuglói utca és az Egressy út között (Mogyoródi út felé) az Újvilág utcáig széles kerékpársáv és megfelelő szélességű forgalmi sáv is kialakítható (a parkolás ferdén, az egykori zöldsáv igénybevételével zajlik). Az Újvilág utca és az Egressy út járműosztályozójának kezdete között lehetséges a korábban javasolt keresztmetszeti kialakítás is minimális paraméterekkel, 1,25 m széles kerékpársáv létrehozásával is, azonban itt lehetőség van a járdafelület átalakításával, bővítésével egyirányú (gyalog- és) kerékpárút létrehozására is. Utóbbi esetben kb. 1,50 m széles kerékpárút és kb. 2 m széles járda kialakítását javasoljuk, a két felület között szintbeli elválasztással (alacsony kiemelt szegély, K-szegély). Az Egressy úti járműosztályozó elejétől a kerékpárforgalmi létesítményt kerékpársávként javasoljuk folytatni és a csomópontban átvezetni, ami a forgalombiztonság szempontjából kedvezőbb megoldás, továbbá a balra forduláshoz szükséges közvetett kapcsolat egyszerűbben alakítható ki.

Az Egressy út és a Mogyoródi út között (Mogyoródi út felé) a csomópont után lehetőség van a járda hasonló bővítésével és átalakításával egyirányú kerékpárút kialakítására (a kerékpársávként átvezetett létesítményhez csatlakozva) vagy az útpályán 1,50 m széles kerékpársáv kijelölésére. Utóbbi esetben a két forgalmi sáv 2,75 m széles, ami minimális paramétereket jelent ugyan, de a jellemzően személygépkocsikból álló járműösszetétel esetében jól működő megoldás lehet. A Mogyoródi úti csomópontban az Egressy útihoz hasonlóan mindkét változat esetében kerékpársávként tartjuk szükségesnek a kerékpárforgalmi létesítmény kialakítását (a Fogarasi út felé legalább a Mogyoródi út középső sávjáig).

### **Mogyoródi út – Fogarasi út szakasz**

Szakasz hossza: 0,5 km

A Róna utca ezen szakaszán a belvárosi oldalon kétirányú kerékpárút halad, kapcsolódva a Mogyoródi úton meglévő gyalog- és kerékpárúthoz. A kerékpárút legfőbb problémája, hogy a csomópontokban nem lehetséges egyszerűen továbbhaladni (például a Róna utcán tovább). Az OBI áruház behajtójával alkotott kereszteződésében három személyi sérüléses baleset is bekövetkezett a baleseti elemzésünk szerint.

Az útszakaszon a meglévő létesítmény korszerűsítése szükséges az irányhelyesség elvének figyelembe vételével. A Fogarasi út felé a járda és a kerékpárút megcserélését javasoljuk, ellenkező irányban pedig kerékpársáv kijelölését tartjuk szükségesnek a fentebb említett kialakításnak megfelelően.

### 3.3.1.6 Nagy Lajos király útja

Besorolás: másodrendű főút

Jellemző forgalomnagyság: 5-12 000 egységjármű/nap/irány

Érintettek: XIV. kerület, Budapesti Közlekedési Központ, Budapest Közút, BKV

A Nagy Lajos király útja a XIV. kerület egyik legjelentősebb harántirányú útvonala. A Kacsóh Pongrác úthoz és az Örs Vezér teréhez kapcsolódó útszakasza irányonként több forgalmi sávval rendelkezik, ezeken a végponti szakaszokon kerékpárút is található. Az Erzsébet királyné útja és az Ond vezér útja között az út azonban az eredetileg tervezett osztottpályás keresztmetszet helyett csak „fél pályán” épült ki. Az út jelenleg irányonként 1 forgalmi sávval rendelkezik, több helyen jellemzőek a torlódások. Az egyoldali villamospályából adódóan több balesetveszélyes közúti-villamos keresztezés is található az útvonalon, ami miatt a Budapesti Közlekedési Központ több korrekciót is tervez végrehajtani (új jelzőlámpa telepítése, bizonyos keresztezési pontok megszüntetése).

A kedvezőtlen kialakítású útpálya és a jelentős gépjármű forgalom miatt jellemző a járdán történő kerékpározás is. Ennek eredménye több sérüléssel végződő, járdán történt kerékpáros-gyalogos baleset is, továbbá a lakossági kérdőívre adott válaszokból is szembetűnő probléma a járdán kerékpározás (lásd keretes rész).

Részletek a kérdőívre adott válaszokból:

- 1. Nagy Lajos király útján szinte végig rengeteg a kihasználatlan terület, ami még csak nem is zöld, inkább amolyan "senkiföldje"*
- 2. Az Örs vezér tértől a Bosnyák tér felé nincs bicikliút - még párhuzamos utakon sem (pl. Róna). Ha a Nagy Lajos úton az autók között megyek, az út széle hepehupás, balesetveszélyes, ha járdán, akkor szinte végig magas járdaszegélyek vannak. Marad az út melletti széles, földes szervizút - extrém sportnak.*
- 3. Az Örsnél kihívás használni a kerékpárutat (Árkád/Sugár előtt). A gyalogosok nem veszik figyelembe, hogy az nem járda. A Főiskola felől szabályos hordákban gyalognak a bicikliúton, noha van járda - néhány méterrel arrébb.*
- 4. A Nagy Lajos király útján (Erzsébet-Bosnyák tér) a biciklisek rendszeresen a járdán közlekednek. Kérésre nem szállnak, hanem anyáznak. Mivel a járda gyalogosok által sűrűn használt, sok a baleset. Fel kellene hívni a figyelmet rá, vagy végre büntethetné a rendőr az ott haladó bicikliseket.*
- 5. A Nagy Lajos király útja egyébként is felújításra szorul, szükség lenne itt a szabadon hagyott terület hasznosítására, akár az autók akár a biciklisek számára (jelenleg parlagon van vagy parkolóknak használják a villamos és a házak közti szabad csíkot)*
- 6. A Nagy Lajos Király utcai nagy forgalom miatt a vele párhuzamos kis forgalmú, de szűkös utcákat használjuk a gyerekekkel.*

### Kacsóh Pongrác út - Czobor utca szakasz

Az útszakasz irányonként több forgalmi sáv, osztottpályás útszakasz. Kétirányú kerékpárút található az Ógyalla utca és a Róna utca között az út belvárosi oldali oldalán. A kerékpárút kapcsolatai hiányosak (pl. Ungvár utca). Az útszakasz felújításának tervezése és azt követő kivitelezése 2017-től van ütemezve. Ennek során ezen a szakaszon kétoldali irányhelyes kerékpárforgalmi létesítmény kialakítása szükséges, a meglévő kétirányú kerékpárút felülvizsgálata mellett. Az út keresztmetszete forgalmi sáv vagy parkolósáv elvétele nélkül lehetővé teszi a kerékpársávok kialakítását.



Az útfelújítás keretében célszerű az önálló kerékpárforgalmi létesítmény kialakítása is, ezért a megvalósítást rövid távon javasoljuk.

### Czobor utca – Ond vezér útja szakasz

A Nagy Lajos király útja ezen szakasza jellemzően rendezetlen, leromlott képet mutat. A kiépítetlen oldalon egy keskeny járdán kívül rendezetlen, jellemzően parkolásra használt burkolatlan felületek találhatók. A belvárosi oldal zöldsávja is rossz állapotú, itt is több helyen jellemző a rendezetlen parkolás.

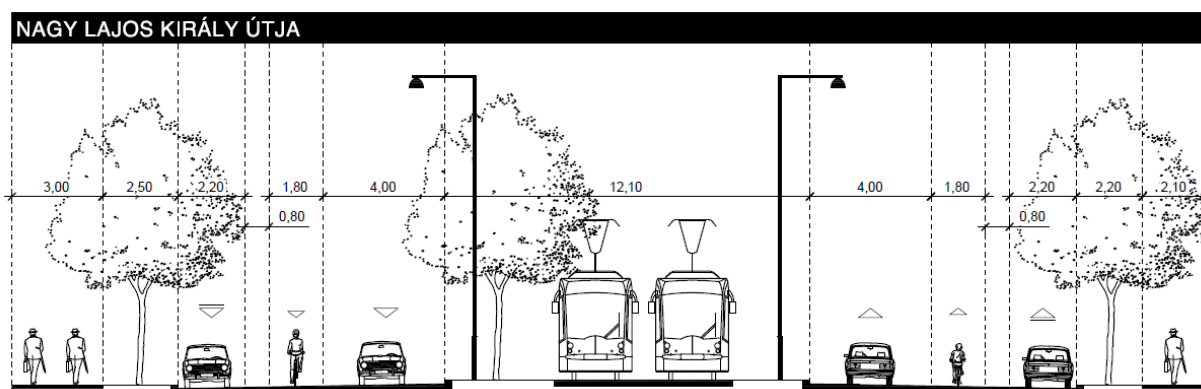
Az Erzsébet királyné útja és a Bosnyák tér közötti szakaszon a külső oldalon egy részen burkolt szervizutat alakítottak ki a járdák és zöldfelületek, illetve a parkolás rendezésével.

### Középtáv, hosszú táv

Az útszakasz helyzete megnyugtatóan és teljeskörűen az osztottpályás keresztmetszet kialakításával rendezhető. Ennek kiépülése rövid távon nem reális, közép távon azonban már lehetőség lehet egyes szakaszok megvalósítására.

A mellékelt keresztmetszet Zugló közlekedési koncepciója alapján, az irányonként 1 forgalmi sáv, kétoldali kerékpársávos keresztmetszeti változat kismértékű korrekciójával készült. Az irányhelyes kerékpárforgalmi létesítmény (az itteni forgalom nagyság és a keresztmetszeti adottságok alapján elsősorban megfelelően széles kerékpársáv, esetenként koppenhágai típusú kerékpársáv) azonban irányonként két forgalmi sáv esetében is létrehozható.

Forrás rendelkezésre állása esetén elképzelhető olyan megoldás, hogy az Erzsébet királyné útja felé egyirányú kerékpárút épül a rendezetlen szakaszokon, az Örs Vezér tere felé pedig elsősorban kerékpársáv létesül. Ezt középtávon javasoljuk, amennyiben ez a variáns reálisan megvalósítható, a teljes keresztmetszeti rendezés viszont kényszerűen hosszú távra tolódik.



58. ábra: A kerékpárforgalmi létesítmény elhelyezésének vázlata a Nagy Lajos király útján keresztmetszeti átalakítás esetén

### Rövid táv

Rövid távon a meglévő útpálya keresztmetszetének kismértékű forgalomtechnikai korrekciójával az Örs Vezér tere irányában kerékpársáv hozható létre. A Fogarasi út környezetében a széles rendezetlen zöldsáv átalakításával egyirányú kerékpárút is létrehozható. Ezzel párhuzamosan a kiépülő szervizút szakaszokon javasolt a kerékpárral közlekedők számára kétirányú forgalmi rend bevezetése, mivel így a szervizutakkal jól kerékpározható kis forgalmú utak jönnek létre.

Rövid távon javasolt továbbá a Lőcsei út – Jerney utca útvonal kerékpárosbarát fejlesztése, a forgalomcsillapító eszközök szükség szerinti kiépítése. Az útvonalhoz kapcsolódó legfontosabb korrekciók a fő- és gyűjtőutak csomópontjaiban megvalósítandó beavatkozások,

melyek a keresztezés biztonságát, kényelmét növelhetik. Ez az útvonal egészen az Ungvár utcától a Fogarasi útig jó alternatívája lehet a Nagy Lajos király útjának. Jogszabálymódosítás esetén javasolható az útvonal kerékpáros utcaként történő kijelölése is. A Fogarasi útnál középszigettel védett kerékpáros átvezetés kiépítését javasoljuk az Álmos Vezér útja felé, így a kis forgalmú útvonal gyakorlatilag az Örs Vezér térig is elérhet.

### **Örs Vezér téri szakasz**

Az Örs Vezér terén az Árkád bővítéséhez kapcsolódóan kerékpárút létesült az Ond vezér útja és a tér kőbányai oldala között. A kétirányú kerékpárút legfőbb problémája, hogy fontos gyalogos útvonalon vezet (és a villamos megállóhelyek miatt a keresztirányú gyalogos forgalom is jelentős), ugyanakkor a szükséges párhuzamos járda nem épült ki. Ugyanígy a Kerepesi úton létesített kerékpáros átvezetés párhuzamos akadálymentes gyalogátkelési lehetőség híján jelenleg az Örs vezér tere egyetlen akadálymentes gyalogos átkelési lehetőségét is jelenti a két oldal között. Az átvezetésen ezért rendszeres a gyalogos forgalom.

Javaslat:

A téren komolyabb átalakítások közép- illetve hosszú távon reálisak egy komplex felújítás, átalakítás keretében. Rövid távon elsősorban a hiányzó járdaszakaszok kiépítése lehetséges, továbbá felülvizsgálatra szorul a kioszkok mellett található labirintkorlátos kialakítás. A Nagy Lajos király útjának a belvárosi oldalán az egyirányú útszakasz kétirányúsítása javasolt, a későbbiekben kapcsolódva a Kerepesi út mentén tervezett kerékpárúthoz.

#### **3.3.1.7 Vezér utca**

Besorolás: gyűjtőút (a Füredi út és a Kerepesi út között mellékutak, nem összefüggő nyomvonalon)

Forgalomnagyság: 4-8000 egységjármű/nap/irány

Érintettek: XIV. kerület, Budapesti Közlekedési Központ, Budapest Közút, BKV

Meglévő önálló kerékpárforgalmi létesítmény: A Szugló utca és az Egressy út között az út északi oldalán kétirányú kerékpárút található, illetve részben szervizúti szakaszokkal. A kerékpárút kapcsolatai hiányosak, az Egressy útnál nincs megfelelő kapcsolata az úthálózattal. A Szugló utcai csomópontban könnyen csak egyenesen és észak felé lehetséges a kerékpáros továbbhaladás, a többi irányban kanyarodni biztosítatlan módon, a telezöldes forgalomirányításnak megfelelően lehetséges. A Bosnyák utca felé a továbbhaladás nem lehetséges, a kerékpárutat korlát és kiemelt szegély választja el az úttorkolattól.

#### **Szugló utca és Egressy út közötti szakasz**

Ezen az útszakaszon az északi oldalon önálló kétirányú kerékpárút és szervizúton kijelölt nyomvonal található.

Javaslat:

A Vezér utca széles északi sávja adja magát egy kétirányban kerékpározható kerékpárforgalmi létesítmény kialakításához (az osztótpályás keresztmetszet megvalósítása jelenleg már nem tervezett, a kerületnek ezzel ellenkező fejlesztési elképzelései vannak). Szükséges ugyanakkor az irányhelyesség elvének megfelelő, a déli oldalon található ingatlanok kiszolgálását és az ott kapcsolódó utcákkal való kapcsolatot biztosító kerékpárforgalmi létesítmény kialakítása.

Ezen az útszakaszon ez elsősorban egy útfelújítás esetén olyan mértékű útszélesítéssel lehetséges, mely lehetővé teszi egy legalább 1,50 m széles kerékpársáv kialakítását. Ehhez vélhetően a felsővezeték tartó rácsos oszlopok áthelyezése volna szükséges, ami rövid távon nem reális. Közép- és hosszú távon ezt javasoljuk. Rövid távon kerékpáros nyom kijelölését javasoljuk. A Csömöri út felé az útra történő lehajtás, a Bosnyák utca felé történő továbbhaladás és a Szuglói utca felé történő balra fordulás biztosítása az elsődleges.

Rövid távú javaslat:

Rövid távon a kerékpárút állagjavítását, kapcsolatainak fejlesztését javasoljuk, a keleti irányú forgalmi sávban pedig kerékpáros nyom alkalmazása célszerű. A Szuglói utcai csomópontban a kerékpárút nyomvonalának felülvizsgálata szükséges, mivel a kerékpárút a csomópontba ferdén érkezik az azonos ütemben zöld jelzést kapó Vezér utcai útpályával. A kerékpárútról a balra fordulás biztosítása szükséges közvetett kerékpáros kapcsolattal. Érdemes megvizsgálni annak a lehetőségét, hogy a csomópont mini körforgalommá alakuljon át. A Bosnyák utcánál javasolt a kerékpárút ráfordítása a közútra, ami a Bosnyák utcával kétirányú kerékpáros kapcsolatot tudna biztosítani. Az ettől nyugatra eső szakasz kerékpáros funkciójának felhagyása javasolt (az itt található híd amúgy sem alkalmas kerékpáros forgalom bonyolítására, a Rákos-patak menti nyomvonal pedig a patak északi oldalán, a közelben fut). Az Egressy útnál a kerékpárút csatlakoztatása szükséges a csomóponttól kis mértékben északra (Tér-Köz pályázathoz adott javaslatunk szerint<sup>44</sup>), elsősorban középsziget védelmében. Ekkor a kerékpáros mozgások valamennyi irányban lehetségesek, a kerékpáros átvezetés jelzőlámpával történő ellátása ráadásul nem szükséges.

### **Egressy út és Fogarasi út közötti szakasz**

Az útszakasz és az elhanyagolt északi oldali „zöldszáv” átalakításához a kerület a Tér-Köz pályázatra pályázatot nyújtott be. Az elkészült tervek a mai rendezetlen sávban különböző szabadidős és sport tevékenységekre alkalmas létesítményt tartalmaznak. Szakaszosan szervizút, parkoló létesülne. A sáv teljes hosszában átjárható volna kerékpárral, a szervizúttal nem rendelkező szakaszokon kétirányú kerékpárút létesülne. A pályázati anyaghoz kapcsolódó korrekciós javaslataink mellékelve találhatóak.

Javasoltuk a nyomvonal és a geometria kisebb korrekcióját, illetve az irányhelyes közlekedést lehetővé tévő kerékpáros nyom burkolati jel alkalmazását a keleti irányú forgalmi sávban.

A megvalósítás rövid távon javasolt (nyertes pályázat esetén megvalósul).

### **Fogarasi út és Füredi utca közötti szakasz**

A 2017-ben tervezett útfelújítás keretében kétoldali kerékpársáv létesül az útfelületek újraosztásával. A tervezett létesítménytípus megfelelő. További fejlesztési lehetőség elsősorban a Füredi utcán túli szakasszal való kapcsolat megteremtésével jelentkezik.

---

<sup>44</sup> I. számú szöveges melléklet, Tervvélemény - Vezér utca

## Füredi utca és Kerepesi út közötti szakasz

Javaslat:

Folytonos, kétirányban kerékpározható útvonal létrehozása a lakótelepi mellékutcák összekötésével (kerékpárút szakaszok). A Füredi utcai csomópontban a kerékpározók Vezér utca felé való továbbhaladásának biztosítása szükséges.

Az Ond Vezér útját keresztező új útvonal részben tehermentesítheti a meglévő, sétányon kijelölt gyalog- és kerékpárutat is.

A viszonylag kis léptékű építési beavatkozások miatt a projekt megvalósítását rövid távon javasoljuk.

### 3.3.1.8 Rákos-patak mente

A Rákos-patak menti útvonal a kerület külső harmadának fontos harántirányú kerékpárforgalmi nyomvonala. A nyomvonal kis forgalmú utcákból és kétirányú kerékpárút szakaszokból áll. A kerékpárút állapota több helyen leromlott, a megközelítőleg 2 m-es szélességű burkolat a használati igényeket nem tudja kiszolgálni. Az útvonal több szakaszán – a patak menti környezetnek és az ide települt egyéb funkcióknak köszönhetően – jelentős a gyalogos forgalom is, ami több helyütt egyéb gyalogos felület híján szintén a keskeny kerékpárúton zajlik.

Budapest Főváros Önkormányzata a VEKOP keretében a Rákos-patak menti kerékpárforgalmi nyomvonal korszerűsítését és fejlesztését tervezi<sup>45</sup> a teljes fővárosi szakaszon. Ennek megvalósulásával egy folyamatos harántirányú kerékpárforgalmi főhálózati elem jönne létre a patak mentén, bekapcsolva a XVII. kerületet Budapest kerékpárforgalmi főhálózatába.

A XIV. kerületi szakaszon az alábbi főbb beavatkozások vannak tervezve:

- Kerékpárral járható híd a XIII. kerületi szakasz felé
- Kis forgalmú utcákon vezetett szakaszok további forgalomcsillapítása
- Önálló kerékpárút szakaszok szélesítése, gyalogos felületek kialakítása
- Csomóponti átvezetések felülvizsgálata és korrekciója

Főbb javaslatok:

Javasoljuk, hogy önálló kerékpárúttal rendelkező szakaszok esetében a kerékpárút legalább 3 m széles legyen. Ez a szélesség lehetővé teszi, hogy az egyik irányban két kerékpározó egymás mellett haladhasson. Ez különösen fontos szempont az útvonal rekreációs jellege miatt is, ahol jelentős számban várhatóak családokkal, gyermekkel kerékpározók is.

A kis forgalmú utcákon vezetett szakaszok esetében mindenütt olyan mértékű forgalomcsillapítás szükséges, hogy az adott útszakaszt csak célforgalom vegye igénybe. Ennek érdekében elképzelhető a gépjárműforgalom számára egyirányú szakaszok kialakítása vagy egyes lakóúti útszakaszok kétoldalról történő zsákutcásítása is (a kerékpáros átjárhatóság biztosításával). A kis forgalmú szakaszon – mivel főhálózati elem létrehozása a cél – a kerékpárforgalmi nyomvonal elsőbbségének biztosítása szükséges. A forgalomcsillapított jelleg megőrzését szolgálja ugyanakkor az esetleges zsákutcás jelleg vagy vízszintes kitérítések, forgalomcsillapító küszöbök alkalmazása.

A projekt keretében szükséges biztosítani valamennyi keresztutcával a kerékpáros kapcsolatot. Ez különösen ott fontos, ahol önálló kerékpárút található és az útkapcsolatok hiányoznak (például a Füredi utcai lakótelep környezetében).

Forgalmasabb utak keresztezésénél a kerékpárút torkolatát úgy javasoljuk kialakítani, hogy irányonként legalább két kerékpározó szabályosan elférjen egymás mellett. Erre az átadás után szinte azonnal várható nagy kerékpáros forgalom miatt mindenképpen szükség lesz.

<sup>45</sup> A Rákos-patak menti nyomvonalra önálló kerékpárforgalmi hálózati terv készül.



### 3.3.1.9 Körvasút mente

Besorolás: mellékutak

Forgalomnagyság: 2000 egységjármű/nap/irány alatt

Érintettek: XIV. kerület, Budapesti Közlekedési Központ, Budapest Közút, BKV (Öv utca szakaszain), MÁV (esetlegesen)

A körvasút menti kerékpáros nyomvonal egy kerületen belüli harántirányú folyosót biztosíthat kis forgalmú utak igénybevételével. Ezt indokolja az is, hogy a Rákos-patak menti nyomvonalról a XV. kerület felé található gyűjtőutak keresztmetszeti adottsága olyan, hogy magasabb komfortfokozatú kerékpárgalimi létesítmény (pl. kerékpársáv) létrehozása folytonosan nem biztosítható (pl. Miskolci utca, Cinkotai út).

Az elérhető koncepciók és tervek alapján a hosszú távon tervezett körvasút menti körút kiépítése a vasútvonal XV. kerületi oldalán várható. Mivel a vasútvonal jelentős területelválasztó szereppel bír s keresztezése viszonylag ritkán lehetséges, ezért annak mindkét oldalán szükséges folytonosan kerékpározható létesítmény (kerékpárút, kis forgalmú utcák, szervízút) biztosítása. Mivel az új közút nyomvonala a XV. kerületben volna, a XIV. kerületi kerékpáros nyomvonal attól függetlenül létrehozható.

A XIV. kerületben a vasút mentén a kerület teljes hosszában folytonos nyomvonal nem biztosítható. A vasút menti kerékpárosbarát útvonal kialakításához az alábbi javaslatot tesszük:

Elsősorban a Szuglói körvasút sor kerékpározhatóságának biztosítása az elsődleges, a Kerepesi út felé eső szakaszon a feladatot pedig a párhuzamos Öv utca tudja átvenni. (A Csömöri út és a Mogyoródi út közötti szakaszon átlapolás jön létre, ezen a szakaszon mindkét utca a nyomvonal része lehet. Ez ugyanakkor nem jelent költségtöbbletet, mivel valamennyi utca esetében a kerékpárosbarát kialakítást az amúgy is szükséges forgalomcsillapított kialakítás biztosítja.) A nyomvonal teljes kiépíttetéséhez - többek között - az alábbi beavatkozások szükségesek:

- Szuglói körvasút sor gépjárművel járható szakaszain szilárd burkolat építése forgalomcsillapított közútként (tengelyelhúzásokkal, forgalomcsillapító küszöbökkel), a csak kerékpárral járható szakaszokon szilárd burkolatú vagy stabilizációs kerékpárút építése.
- Az Erzsébet királyné útja felett a vasúti hídhöz (pl. egy vasúti beruházáshoz kapcsolódóan) kerékpáros közlekedésre alkalmas járdakonzol építése.<sup>46</sup>
- Az Öv utca hiányzó szakaszának kiépítése a Fogarasi út és a Füredi út között közútként vagy kerékpárútként.
- Közvilágítás kialakítása ott, ahol az jelenleg nincs biztosítva.

Az útvonal várható kerékpáros forgalma rövid távon nem jelentős, ezért a teljes program megvalósítását (ami elsősorban az önálló szakaszok kiépítését jelenti) hosszú távra ütemezzük. A Fogarasi út és a Kerepesi út közötti szakaszon a Rákos-patak már elérhető közelségben van, az ottani nyomvonal a körvasút menti nyomvonal feladatait is elláthatja.

---

<sup>46</sup> Ezt a megoldást a létrejövő Pestújhely megállóhely kialakítása módosíthatja, ellehetlenítheti. A pontos megoldás (vagy továbbra is az Öv utca igénybe vétele) a későbbiekben dőlhet el.

Az útvonal kialakításával kapcsolatban az alábbiakat javasoljuk:

- A kerület útfelújítási, forgalomcsillapítási programjában legyenek prioritásként kezelve a nyomvonalat érintő útszakaszok. Különös jelentőségű a Csömöri úti felüljáró alatti szilárd burkolatú keresztezés kialakítása legalább az egyik utcánál (Öv utca, Szuglói körvasút sor).
- Az Öv utca gyűjtőúti szakaszán a lehetséges mértékű kerékpárosbarát beavatkozások történjenek meg (pl. terelővonal elhagyása, sebességcsökkentés, Erzsébet királyné úti csomópont keresztezésének felülvizsgálata).

### **3.3.2 Sugárirányú hálózati elemek**

#### **3.3.2.1 Vágány utca**

A Vágány utca a XIII. kerület és a XIV. kerület határán fekszik. Funkcionálisan szinte csak a XIII. kerülethez tartozik. A Vágány utca tradicionális kerékpáros útvonal a meglévő régi, járdán vezetett kerékpárútja okán.

A Liget Budapest projekt keretében a Vágány utca átépítését, kétoldali szélesítését tervezik.

Besorolás: másodrendű főút

Forgalomnagyság: 7-8000 egységjármű/nap/irány

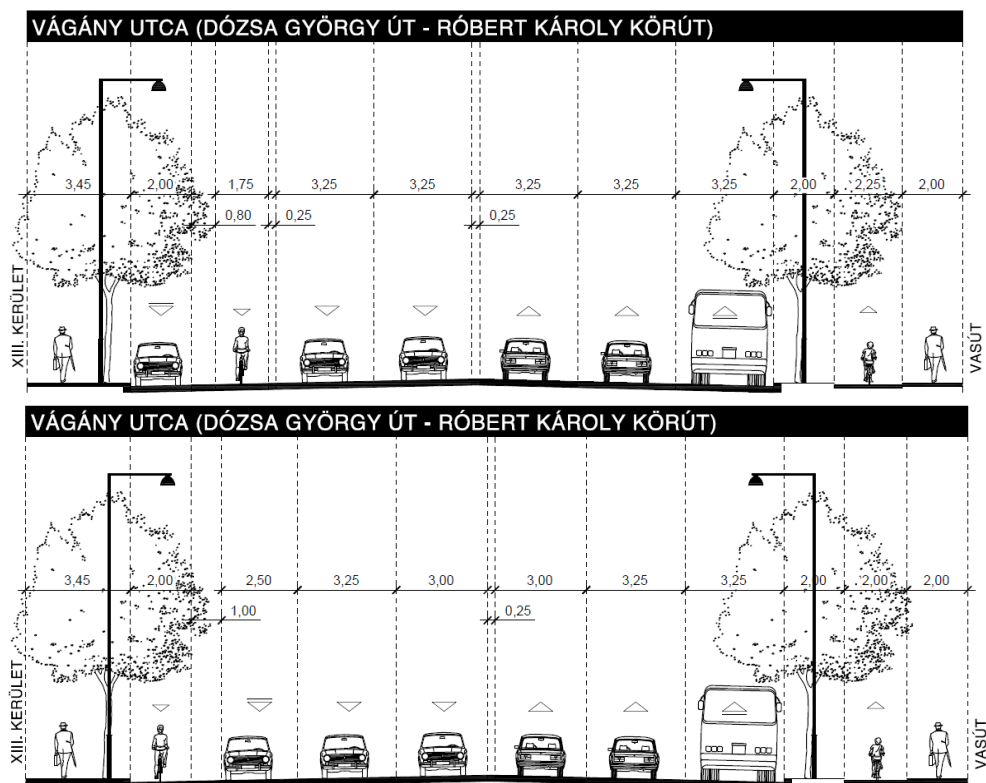
Meglévő önálló kerékpárforgalmi létesítmény:

Kétirányú kerékpárút a XIII. kerületi oldalon, a Róbert Károly körút térségében a XIV. kerületi oldalon. A kerékpárút kapcsolatai hiányosak, a Dózsa György út felé megszakad. A járdán kijelölt kerékpárút kiváltása időszerű, amire a tervezett átépítés lehetőséget ad.

A Vágány utcán található kerékpárforgalmi létesítmény fejlesztéséhez a BKK tanulmánytervet készített. Ez a munka nem tudta azonban figyelembe venni, hogy a Vágány utca keresztmetszetének szabályozási szélességre történő egységes bővítése megvalósíthatóvá válik.

Javaslat:

A Városliget Építési Szabályzatához készült mintakeresztszelvény alapján, annak kisebb korrekciójával két változatban keresztmetszeti javaslatot készítettünk a Vágány utca fejlesztéséhez. Mindkét változatban irányhelyes létesítmény kialakítását javasoljuk. Az első változat a belváros felé a parkolósáv külső oldalán vezetett kerékpársáv, a második változat a parkolósáv mögött vezetett kerékpársáv létesítését mutatja be. A második változat előnye, hogy biztosítja a forgalomtól elválasztott létesítmény komfortérzetét. Ez különösen lényeges a családdal, gyermekkel közlekedők szempontjából. Csomóponti megoldásaik mindkét esetben azonosak, a kerékpársávoknál megszokottak lehetnek. A parkolósáv mögött vezetett létesítmény esetén legalább 1 m széles biztonsági sáv alkalmazása szükséges a parkolósáv és a kerékpársáv között.



59. ábra: Keresztmetszeti elrendezési lehetőségek a Vágány utcán

### 3.3.2.2 Dévényi utca

A Dévényi utca a Vágány utca és a Szegedi út (sorompó) között halad. Feladata elsősorban az itt található XIII. kerülethez tartozó lakóterület feltárása volna, azonban jelenleg menekülőútként is működik. Jellemző a gyorsajtás, sebességmérő és kijelző berendezés is található az úton.

Besorolás: kiszolgáló- és lakóút

Meglévő önálló kerékpárforgalmi létesítmény:

Kétirányú kerékpárút a XIV. kerületi oldalon, a járdán. A kerékpárút a Vágány utcai kerékpárút folytatása. A keresztutcák felé a kerékpárút kapcsolatai hiányoznak.

Az útvonal fejlesztésére a BKK tanulmánytervet készített. Két megoldási javaslat merült fel: kétoldali nyitott kerékpársáv (a közterületi parkolás megszüntetésével), illetve a kerékpárút egyirányú kerékpárúttá alakítása és irányhelyes létesítmény kijelölése az úttesten a belváros felé. Kerékpáros szempontból elméletileg mindkét változat megfelelő lehet, a kerékpárút felhasználása azonban több akadályba ütközik. Javaslatainkat az alábbiakban mutatjuk be.

Javaslat:

A kerékpárosbarát átalakítás mellett komplex forgalomcsillapítási beavatkozást javasolunk az utcán, együttműködésben a XIII. kerülettel. Ennek főbb elemei a következők:

- 30 km/h sebességkorlátozás bevezetése
- A belváros irányú kerékpáros forgalom irányhelyes kerékpársávban történő vezetése
- A Szegedi út irányú kerékpáros forgalom részben nyitott kerékpársávban történő vezetése (azokon a szakaszokon, ahol parkolósávot nem jelölnek ki), illetve a

meglévő kerékpárút megtartása egyirányú kerékpáros forgalom számára (ott, ahol párhuzamos parkolás miatt szűkebb az útpálya)

- A szükséges mennyiségű gépjármű-parkolóhely párhuzamos parkolósávban történő biztosítása
- Mellékutcák torkolatában a járda átvezetését is biztosító forgalomcsillapító küszöbök építése (lakóutcák forgalomcsillapításával együtt, XIII. kerület beruházásában)

A XIV. kerület oldalán található kapuk előtt a kerékpárút helyett nyitott kerékpársáv kialakítása szükséges, mivel ezek a keresztezési pontok jelenleg nem beláthatóak, veszélyesek. Azokon a szakaszokon, ahol a kerékpárút egyirányú forgalmi renddel megmaradna, ott a XIII. kerületi utcákhoz kerékpáros kapcsolat (kerékpárút torkolat) kialakítása szükséges. Vizsgálandó a Szegedi úthoz csatlakozó szakasz egyirányúsítása a belváros irányába. Ennek indoka, hogy a sorompónál feltorlódó járműoszlopot rendszeresen előzik az ellenirányú forgalmi sávban, ami balesetveszélyes. A beavatkozás előnye, hogy egyszerűsödne a Szegedi út csomópontjában a forgalmi rend és megszűnnének a Dévényi út végén kialakuló kockázatos manőverek.

### **3.3.2.3 Tatai utca**

A Tatai utca a XIII. kerület és a XIV. kerület határán halad. Elsősorban a XIII. kerületet szolgálja ki. A vasút felőli oldalán kétirányú kerékpárút, gyalog- és kerékpárút található. Az út a Szegedi út és a Szent László utcai vasúti átjáró között közvetlen, egyenes vonalvezetésű kapcsolatot biztosít. Problémát okoz azonban az e miatt kialakuló gyorsajtás. Emiatt mindkét irányban sebességmérő és lassításra figyelmeztető berendezést helyeztek ki. Az úton jelenleg egyetlen kijelölt gyalogos átkelőhely sem található (még a Vasúttörténeti Parkhoz sem vezet gyalogátkelőhely). Az útvonal közvilágítása is hiányos, több helyen elégtelen.

Besorolás: gyűjtőút

Útszakasz hossza: 2,1 km

Forgalom nagyság: 2-3000 egységjármű/nap/irány

Érintettek: XIII. kerület, XIV. kerület, Budapesti Közlekedési Központ, Budapest Közút

Meglévő önálló kerékpárforgalmi létesítmény:

Kétirányú kerékpárút a vasút oldalán. A kerékpárút kapcsolatai hiányosak, a Rákospatak feletti hídon megszakad. A kerékpárút rossz állapotú, vízelvezetése hiányos.



Részlet a kérdőívre adott válaszokból:

- 1. Az elég nagy kerékpárforgalmat lebonyolító Tatai úton vezető kerékpárút minősége rossz. Repedések, kátyúk és beton felgyűrődések teszik nehezzé kellemetlenné és sokszor balesetveszélyessé a közlekedést. Ez sajnos igaz az egész Tatai úti szakaszra. A kerékpárút teljes szélességében felgyűrődött (fák gyökerei által feltülemkedett) aszfalt kikerülése többnyire nem lehetséges.*
- 2. Szintén a Tatai úti kerékpárútra jellemző, hogy esős idő esetén az egész út víz alatt van. Az autók a víz elvezetés hiányából fakadó hatalmas saras tócsákat-tavakat felverik a gyalogosokra és a kerékpárosokra egyaránt. Több liter víz felfröcsköléséről van szó egy-egy autó esetében.*
- 3. A kerékpárút a kátyúk repedések mellett még gödrökkel is teli van, melyekben megáll a víz vagy sár jég stb. Mindemellett balesetveszélyes, a kerékpárkormányt kifordíthatja a kézből.*

Javaslat:

A meglévő kétirányú kerékpárút helyett irányhelyes, önálló kerékpárforgalmi létesítmény biztosítása volna szükséges ahhoz, hogy az úton korszerű létesítménytípus lehessen. Mind az útpálya felületén vagy azon kívül azonban ez csak építéssel, átépítéssel volna biztosítható.

### 1. változat

A Tatai útra egy komplex forgalomcsillapítási és kerékpárosbarát program bevezetését javasoljuk. Ennek elemei a következők:

- A teljes útszakaszon kétoldali nyitott kerékpársáv kialakítása
- 30 km/h sebességkorlátozás bevezetése
- A főbb gyalogos keresztezési pontokon felaszfaltozott szintemeléssel kialakított gyalogátkelők építése
- A kritikus pontokon lokális útjavítások, vízvezetési korrekciók
- A meglévő kerékpárút átminősítése járdává

A beavatkozás több ütemben is végrehajtható. Helyenként elkerülhetetlen lehet a közvilágítás fejlesztése (elsősorban a gyalogátkelők környezetében). A beavatkozás célszerűen a XIII. kerülettel együttműködésben valósítható meg (elkerülendő a párhuzamos Szent László út és Jász utca forgalomnövekedése). A beavatkozás eredményeként az út gyűjtőúti jellege és funkciója megmarad, azonban az átmenő forgalom számára kényelmetlenebbé válik.

### 2. változat

Ebben a változatban az irányhelyes létesítmény kialakítása az útpálya szélesítésével illetve egyirányú kerékpárút szakaszok építésével jöhet létre. A patak feletti híd átépítése vagy a lokális szűkület megtartása szükséges. Ez a változat az átmenő forgalmat kevésbé korlátozza, ugyanakkor a több építési beavatkozás miatt nagyobb költségigénnyel bír. Mindkét változat kiegészíthető a meglévő útpálya felújításával, járdaépítéssel, a parkolás rendezésével is.

### 3.3.2.4 Kós Károly sétány, Kacsóh Pongrác út

Az útvonal OTTrT kerékpárforgalmi útvonal és a kerékpárforgalmi főhálózat eleme Budapest településszerkezeti terve alapján. A jelenlegi településszerkezet és a korlátozó feltételek miatt azonban nem bonyolít jelentős kerékpáros forgalmat, kerékpárosbarátnak gyakorlatilag csak a Kós Károly körüti szakasz tekinthető. Az aluljáróban jelenleg nem szabályos, részben nem lehetséges a kerékpározás.

#### Hősök tere, Kós Károly sétány szakasz

Besorolás: elsőrendű főút<sup>47</sup>

Útszakasz hossza: 0,8 km

Forgalomnagyság: 12-16 000 egységjármű/nap/irány

Érintettek: XIV. kerület, Budapesti Közlekedési Központ, Budapest Közút

Meglévő önálló kerékpárforgalmi létesítmény:

A Hősök terén körbe irányhelyes kerékpársáv (kapcsolódva a Dózsa György úti kerékpárúthoz és az Andrassy úti szervizúthoz), a Kós Károly sétányon kétoldali forgalom elől elzárt területtel védett kerékpársáv található.

A meglévő kerékpárforgalmi létesítmény megfelel az útügyi műszaki előírás követelményeinek és a korszerű kerékpárforgalmi létesítményekkel szemben támasztott követelményeknek egyaránt. Két jövőbeli fejlesztési lehetőséget vázolunk fel annak megfelelően, hogy a Kós Károly sétány a Liget Budapest projekt keretében gépjárművekkel járható marad-e.

#### 1. változat: a Kós Károly sétány gyalogos-kerékpáros övezet lesz

Ebben az esetben a sétányon egy széles gyalogos és kerékpáros felület jöhet létre. Elválasztás nélküli kialakítást javasolunk, hasonlóan a jelenleg kényelmesen és balesetmentesen használható az Olof Palme sétányhoz.

A két végponton szükséges a csomóponti kapcsolatok maradéktalan biztosítása.

#### 2. változat: a Kós Károly sétány - legalább időszakosan - gépjárművel továbbra is járható marad

Ebben az esetben a Kós Károly sétány útfelületén nem javasoljuk keresztmetszeti változások bevezetését. A Kós Károly sétány forgalomcsillapítását javasoljuk az alábbiak alkalmazásával:

- 30 km/h sebességkorlátozás bevezetése
- A meglévőnél több gyalogos átkelőhely kialakítása
- Gyalogos átkelőhelyek felaszfaltozott szintemelése

Ebben az esetben is szükséges a végpontokon a csomóponti kapcsolatok, kiemelten a balra forduló mozgások biztosítása.

<sup>47</sup> Budapest Főváros XIV. Kerület Zugló Önkormányzata Képviselő-testületének 48/2015. (X.21.) önkormányzati rendeletében kizárólag kiszolgáló- és lakóút megjelöléssel szerepel.

### **Hungária körút térsége (aluljáró)**

Útszakasz hossza: 0,4 km

Érintettek: XIV. kerület, Budapesti Közlekedési Központ, Budapest Közút, MÁV ZRt.

javaslat:

A Hungária körút környezetében az aluljárók kerékpáros használatra történő fejlesztésével biztosítható a továbbhaladás lehetősége. Ennek kialakítása a Városliget vasúti megállóhelyhez kapcsolódóan van tervezve, annak megvalósítása során lehetséges.

Aluljárók kerékpárosbarát kialakításának legfontosabb követelménye, hogy a rámpák megfelelően járható geometriával rendelkezzenek (ne tartalmazzanak éles szögtöréseket), kellően szélesek és beláthatóak legyenek.

### **Kacsóh Pongrác út**

Az útvonal az M3 autópálya bevezető szakaszával párhuzamos „szervízút”, másodrendű főútvonal. Az útburkolat állapota jó, azonban jelentős gépjárműforgalmat bonyolít, csomópontjai csak gyakorlott kerékpározók számára átjárhatóak.

Besorolás: másodrendű főút<sup>48</sup>

Útszakasz hossza: 2,5 km

Forgalomnagyság: 8-10 000 egységjármű/nap/irány

Érintettek: XIV. kerület, Budapesti Közlekedési Központ, Budapest Közút, BKV

javaslat:

A nyomvonal kerékpárosbarát fejlesztését hosszú távon javasoljuk. A nyomvonal az autópálya melletti vezetése miatt csak egy oldalról érinti a lakóterületeket, az útnak körvasúti áttörése nincs. Fejlesztése esetén sem várható lényeges forgalomnövekedés, ugyanakkor a beavatkozás szinte teljes hosszban önálló kerékpárút építését kívánná az autópálya kijáratok számossága miatt. Rövid- és középtávon a főhálózati elem biztosítását a Dorozsmai utcán javasoljuk megvalósítani a Kacsóh Pongrác úti aluljáróval való kerékpárosbarát kapcsolat kialakítása mellett.

#### **3.3.2.5 Dvorák sétány, Zichy Mihály út, Erzsébet királyné útja**

##### **Városligeti szakasz**

Besorolás: kiszolgáló- és lakóút

Útszakasz hossza: 0,9 km

Forgalomnagyság: korlátozott behajtású övezet

Érintettek: XIV. kerület, Budapesti Közlekedési Központ, Budapest Közút, BKV

A városligeti útvonal a gépjárműforgalom tilalma miatt a trolibuszokkal közös felületen jól kerékpározható. Az útvonalat a Liget Budapest projekt érinti, átépítése várható.

javaslat:

Az út elvi keresztmetszeti elrendezésének (kétoldali járda, közös használatú útpálya) megváltoztatását nem javasoljuk, az útpálya szélességének csökkentését nem tartjuk célszerűnek.

---

<sup>48</sup> A Képviselő-testület 48/2015. (X.21.) önkormányzati rendeletében kizárólag lakó- és kiszolgáló útként szerepel.

Javasoljuk azonban 30 km/h sebességkorlátozás bevezetését, az Olof Palme sétány csomópontjának méretének csökkentését, a csomópont elsőbbségi viszonyainak felülvizsgálatát, alternatívforgalmi rend kialakításának vizsgálatát (pl. felfestett mini körforgalom).

### **Erzsébet királyné útja (Hermina út - aluljáró)**

Besorolás: gyűjtőút

Útszakasz hossza: 0,3 km

Érintettek: XIV. kerület, Budapesti Közlekedési Központ, Budapest Közút, BKV

Az útszakasz jelentős kerékpáros forgalmat bonyolít a Városliget és a vasúton túli területek összekötésével. A kerékpáros forgalom jelentős része az aluljárón át az Erzsébet királyné útja külső szakasza felé halad tovább, de jelentős számban használják azok is az útvonalat, akik a Korong utcai aluljárón át keresztezik a ceglédi vasútvonalat. Ennek oka, hogy a Hungária körúton nincs szintbeli keresztezési lehetőség az Ajtósi Dürer sor két oldala között. A Budapesti Közlekedési Központ tervet készített az útszakasz kerékpársávval történő kiegészítésére. A beavatkozás forgalmi sáv vagy parkolóhelyek elvételével nem jár.

Javaslat:

Javasoljuk az elkészült tervek alapján a kétoldali kerékpársáv kialakítását. Ugyan az útszakasz nagy forgalmúnak nem tekinthető, azonban a keresztmetszet lehetővé teszi önálló kerékpársáv kialakítását, ami a kerékpárral közlekedők komfortja szempontjából mindenképpen előnyös. A kerékpársáv létesítését indokolja, hogy az útvonalat – egyéb útvonal híján is – jelentős számban használják gyermekkel, családdal közlekedők is. Önálló kerékpársáv esetén lehetőség van a Hungária körút keresztezésében a kerékpáros keresztezésnek megfelelő lámpaprogram beállítására is (jelenleg a közúti zöld jelzés végén áthajtó kerékpározó áthaladása közben rendszeresen tapasztalhatja, hogy áterése előtt a Hungária körút zöld jelzést kap, ami az emelt sebességű út esetében különösen balesetveszélyes).

### **Aluljáró**

Érintettek: XIV. kerület, Budapesti Közlekedési Központ, Budapest Közút, MÁV

Az Erzsébet királyné úti aluljáró az egyik legnépszerűbb kerékpáros keresztezési pont a ceglédi vasútvonalon. Mivel az aluljáró csak gyalogos közlekedők számára van fenntartva és keresztmetszete is szűk, rendszeres konfliktusok alakulnak ki a gyalogos és kerékpáros közlekedők között.

Javaslat:

Elsősorban az aluljáró tehermentesítését és a Korong utcai átjárás fejlesztését javasoljuk. Ehhez az Ajtósi Dürer soron a Hungária körút keresztezésének megteremtése szükséges, illetve az aluljáró keresztmetszetének szélesítése, hogy valóban alkalmas legyen a kerékpáros közlekedésre is a gyalogos használat mellett.

Javasoljuk a vasútvonal rekonstrukciójához kapcsolódóan az aluljáró keresztmetszetének szélesítését, ezzel alkalmassá tehető a biztonságos kerékpáros áthaladásra is. Amennyiben a vasútfejlesztés rövid távon nem valósul meg vagy az aluljáró bővítése nem lehetséges, a következőket javasoljuk:

- Az aluljáró belvárosi oldalán a járda kismértékű szélesítését.
- A járdán leszállásra nem kényszerítő, de a kerékpározókat közel megállásra kényszerítő labirintkorklát építését valamennyi olyan ponton, ahol a kerékpározók behaladása várható (60. ábra).

A kerékpározás megtiltása ugyanakkor nem volna célszerű, mivel a jelentős kerülők miatt a használók bizonyos mértékben amúgy is igénybe vennék az átjárót.



60. ábra: Rázó burkolat és a gyors áthajtást megakadályozó (de leszállásra nem kényszerítő) labirintkorklát Koppenhágában

### Erzsébet királyné útja (Mexikói út - körvasút)

Besorolás: másodrendű főút

Útszakasz hossza: 2,6 km

Forgalomnagyság: 4-8000 egységjármű/nap/irány a Nagy Lajos király útján belül és 8-15 000 egységjármű/nap/irány a Nagy Lajos király útja és a körvasút között

Érintettek: XIV. kerület, Budapesti Közlekedési Központ, Budapest Közút, BKV

Az Erzsébet királyné útja forgalmas sugárirányú főútvonal, ugyanakkor ennek ellenére kedvelt kerékpárforgalmi nyomvonal, mivel a csomópontokat és a villamos megállóhelyek közvetlen környezetét leszámítva jellemzően jól kerékpározható, a gépjárművekkel közös villamospályán a kerékpárral közlekedők könnyedén megelőzhetőek. A 3-as villamos megállóhelyeinek akadálymentesítése során a Laky Adolf utcai megállónál - Zugló közlekedési koncepciójának megfelelően - egyirányú kerékpárutak létesültek a peronokkal párhuzamosan.

Részlet a kérdőívre adott válaszokból:

1. Erzsébet királyné útja a Nagy Lajos király útjától északra szintén kalandos villamos, parkoló autók, sok lámpa nélküli keresztutca ahonnan sokszor kirakják az orrukat a barra kanyarodó autók.

2. Ha az Erzsébet királynén érkezünk a Városliget irányába, akkor a Liget és a Francia út között igazi káosz fogad, miközben biztonságosan át kéne kelni a Hungárián.

Rövid- és középtávú javaslat:

Javasoljuk az Erzsébet királyné útja többi megállóhelyének hasonló módon történő korszerűsítését. Ez a peronok melletti keskeny útpályából adódó veszélyeket illetve kellemetlenségeket kiküszöbölheti. (A telekhatár melletti járdákon ugyanakkor különös gondot kell fordítani a megfelelő szélesség biztosítására, ennek híján ugyanis állandósulhat a kerékpáros felületen történő gyalogos közlekedés.)

Középtávon javasoljuk a XV. kerülethez csatlakozó szakaszon a kerékpársáv kialakítását azért, mivel a XV. kerület felé történő átjutás kevés helyen lehetséges (ráadásul a Csömöri úti kötőpályás közlekedés fejlesztése középtávon még jelenleg [2017] bizonytalan). Általában javasolható, hogy az önálló kerékpárforgalmi létesítmény fejlesztése a XV. kerület



felől történjék. Ennek oka, hogy a belső szakaszon több választható párhuzamos útvonal is található, a vasúti keresztezésnél viszont ez nem lehetséges.

Hosszú távú javaslat:

Hosszabb távon reális az Erzsébet királyné útján önálló kerékpárforgalmi létesítmény kialakítása (a műszaki előírás a közúti forgalom nagyság alapján önálló kerékpárforgalmi létesítmény alkalmazását írja elő). Ez elsősorban irányhelyes kerékpársáv, koppenhágai típusú kerékpársáv lehet, melyek a parkolósávok helyén létesíthetők. Ennek megvalósítása a megfelelő előkészítés után, a közterületi parkolás felülvizsgálatával, alternatív megoldásával hosszabb távon lehetséges.

### 3.3.2.6 Ajtósi Dürer sor, Korong utca, Gyarmat utca, Istvánffy utca

#### Ajtósi Dürer sor

Besorolás: gyűjtőút

Útszakasz hossza: 1,2 km

Forgalom nagyság: 5-15 000 egységjármű/nap/irány

Érintettek: XIV. kerület, Budapesti Közlekedési Központ, Budapest Közút, BKV

Az Ajtósi Dürer sor jelenleg (2017) nagy gépjárműforgalma, kedvezőtlen keresztmetszeti kialakítása, rossz állapotú beton útpályája és a párhuzamos forgalommentes Városligeti körút miatt kis kerékpáros forgalommal rendelkezik. Az Ajtósi Dürer sorhoz kapcsolódó vasúti aluljáró miatt azonban fontos kerékpáros kapcsolatot jelent, ez viszont jellemzően a Hermina út és a vasút között, a járdán és a villamosmegállóhoz vezető gyalogos aluljárón át bonyolódik, ami a gyalogosokkal rendszeres konfliktusokat, esetenként balesetveszélyes helyzeteket jelent.

Részlet a kérdőívre adott válaszokból:

- 1. Korong utca - Ajtósi Dürer sor kapcsolat nagyon rossz (szűk alagút, illetve utána a Hungárián való átkelés megoldatlansága)*
- 2. Ajtósi Dürer a városból kifele isteni, nyílegyenes folytatása a Deák tértől a Dohány utcának. Ám itt egyrészt életveszélyes a burkolat, másrészt a sávok felfestése és a parkoló autók viszonya is elég szerencsétlen: a szélső sáv elég szélesnek tűnik, ezért nagyon nagy sebességgel előznek. Látszólag le is lehet húzódni, mert a parkolósáv általában üres. Ugyanakkor néha állnak benne, így kénytelen az ember behúzódni. Emiatt gyakoriak a centizések. Jó lenne ide is, a szélső sávba jó belülre legalább néhány piktó.*
- 3. Az Ajtósi Dürer és a Korong u. közötti aluljáró és vasúti töltés alatti átjáró által biztosított összeköttetést ki kellene építeni kerékpárúttá.*
- 4. Az Ajtósi Dürer sor Stefánia út és Hermina út közötti része fontos biciklis útvonal, ha valaki az Olof Palme sétányról elhagyva a Városligetet a Hungária körút irányába megy, de a szélső sáv a kátyúktól szinte járhatatlan biciklivel, ezért a sávok között szalagmozni.*

A Liget Budapest projekthez kapcsolódóan az Ajtósi Dürer sor átépítése során a Dózsa György út és a Hermina út között kétoldali kerékpársáv létesülne. A kerékpározás szempontjából azonban pont a Hermina út és a vasúti aluljáró közötti szakasz a legfontosabb, ezen a szakaszon a Városligetben kerékpározók is az Ajtósi Dürer sort választják. A Hungária

körút keresztezése a kerület szabályozási tervében főhálózati elemként van definiálva, ennek biztosítása alapvetően szükséges.

Az Ajtósi Dürer sor (és a Stefánia út) forgalmi terhelése is csökkenthető lenne, amennyiben az Egressy út átépítése a Hungária körúti csomópontjának környezetében megvalósulna. Ekkor például a jelenleg Stefánia út - Ajtósi Dürer sor út irányon át a Hungária körútra tartó Volán járatok már az Egressy útnál a Hungária körútra terelhetőek lennének.

Javaslat:

Az Ajtósi Dürer sor Dózsa György út és Hermina út közötti szakaszán a kétoldali kerékpársáv megfelelő létesítménytípus. A fontosabb csomópontokban (Dózsa György út, Stefánia út, Hermina út) szükséges valamennyi irányban a kerékpáros kapcsolatok biztosítása.

Rövid távon javasoljuk a Hermina út és a vasúti aluljáró közötti szakaszon kerékpársáv kialakítását. Ez lehetővé tenné az Erzsébet királyné úti aluljáró, illetve az Ajtósi Dürer sor ezen szakaszának gyalogos létesítményein a kerékpáros terhelés csökkentését. Az Ajtósi Dürer sor teljes hosszára a Budapesti Közlekedési Központ tanulmánytervet készítettett, mely tartalmazza a Hungária körút keresztezését is. A keresztezésnél javasoljuk, hogy a vasút felől a kerékpársáv a jobbra kanyarodó sávtól balra helyezkedjék el, így a kereszteződésben ezek a forgalmi irányok nem kerülnek konfliktusba egymással. A csomópontban a középszigetre a kerékpársávot felvezetve akár két ütemű kerékpáros átvezetés is kialakítható (a középszigeten javasolt legalább két kerékpározó egymás melletti felállását biztosító geometriának az alkalmazása).

A Hermina úti csomópontban szükséges a Városliget felől ferdén befutó gyalogúttal (illetve annak továbbfejlesztésével létrehozott gyalog- és kerékpárúttal) a kétirányú kerékpáros kapcsolat biztosítása, mivel a Városliget itt érhető el közvetlenül a XIV. kerület külső részei felől, amennyiben a kerékpározók az Ajtósi Dürer sor felé kívánják megközelíteni.

## Aluljáró

A Korong utcai aluljáró jelenleg szűk, a gyalogos közlekedés maradéktalan kiszolgálására sem alkalmas.

Javaslat:

A vasútvonal rekonstrukciójához kapcsolódóan szükséges az aluljáró keresztmetszetének bővítése megközelítőleg 5 m szélességűre. Ekkor a gyalogos és kerékpáros közlekedők kényelmesen megférhetnek egymás mellett és az aluljáró képes lehet a növekvő kerékpáros forgalom elvezetésére is.

Javasoljuk a szabályozási, rendezési tervben a kialakítandó kerékpáros kapcsolatot egyértelműen megjeleníteni.

A vasútfejlesztés előtt is célszerű az átjáró kisebb korrekciója az Ajtósi Dürer sor felé a kijárt útvonal burkolásával (akár a bővített keresztmetszetnek megfelelő megközelítés kialakításával). Javasolható, hogy az Erzsébet királyné úti aluljárónál javasolt labirintkorlátot helyezzenek ki az átépítést megelőzően (javasoljuk, hogy legalább két átjárási pontot alakítsanak ki ekkor és a korlátot ne közvetlenül az átjáró „szájába” helyezték). Szükséges a Korong utcai oldalon a kerékpáros kapcsolat kialakítása mindkét útpályával, ennek bevonása a forgalomtechnikai szabályozásba (jelzőtábla, jelzőlámpa).

### **Korong utca, Gyarmat utca, Istvánffy utca**

Az útvonal egészen a körvasútig kis forgalmú utcákban, sugárirányban biztosíthatja a kerékpáros eljutás lehetőségét, kapcsolódva az Ajtósi Dürer sori vasúti aluljáróhoz. Az útvonal kerékpárosbaráttá tételéhez az alábbiakra van szükség:

- A forgalomcsillapító elemek kiépítésének folytatása
- A Gyarmat utca kerékpározók számára való kétirányúsítása a Nagy Lajos király útja közelében
- a Nagy Lajos király úti keresztezés biztonságosabbá és kényelmesebbé tétele (a közúti átjárás esetén a kerékpáros keresztezés fenntartása)<sup>49</sup>

Amennyiben a „kerékpáros utca” a hazai szabályozásban is megjelenik, javasoljuk az útvonalat ekként megjelölni.

#### **3.3.2.7 Thököly út, Csömöri út**

Besorolás: másodrendű főút

Útszakasz hossza: 4,2 km

Forgalomnagyság: 12-20 000 egységjármű/nap/irány

Érintettek: XIV. kerület, Budapesti Közlekedési Központ, Budapest Közút, BKV

A Thököly úton az elmúlt évek útfelújításai és a M4-es metróhoz kapcsolódó felszínrendezési munkák során kisebb hiányosságokkal folytonos kerékpársáv (illetve néhány helyen autóbusz- és kerékpársáv) jött létre a Baross tér és a Róna utca között. A Hungária körút csomópontjában folytonossági hiány található, itt a kerékpáros közlekedés biztosítására kerékpáros nyomot festettek fel.

A Budapesti Közlekedési Központ tervezi a folytonossági hiány megszüntetését és a kerékpársávok folytonos átvezetését a Hungária körútnál, illetve a kerékpársáv meghosszabbítását a Bosnyák térig.

Az útvonal fejlesztési lehetőségei rövid távon:

- Folytonossági hiányt jelentő csomópontok és kapcsolódó szakaszok korrekciója (tervezett)
- Kerékpársáv meghosszabbítása a Csömöri út osztott pályás szakaszán
- A 2.4.2 Forgalombiztonság fejezet alapján (55. oldal) veszélyesnek minősülő csomópontok felülvizsgálata, kisebb korrekciók végrehajtása (jelzések felülvizsgálata, kerékpársáv kiemelése, növényzet visszavágása, balra kanyarodás tiltása [ha szükséges], mellékutca torkolatában a járda átvezetését is biztosító forgalomcsillapító küszöb építése)
- Az Újpalotához vezető felüljáró mentén a szervizutak burkolása, szintbeli vasúti átjáró kialakítása a Drégelyvár utca és a Lőcsevár utca felé (a tervezett Újpalota vasúti megállóhellyel összhangban, kerékpárral játható kivitelben)

Hosszabb távú fejlesztési lehetőségek (középtáv, hosszútáv):

Lényegesen jobb szolgáltatást nyújtó létesítmény kialakítása a kötöttpályás közlekedés megteremtésével párhuzamosan elképzelhető. Ekkor adódhat lehetőség a Csömöri út kétsávós szakaszán is az irányhelyes, önálló kerékpárforgalmi létesítmény kialakításának.

---

<sup>49</sup> Ennek híján a kerékpáros keresztezés várhatóan továbbra is fennmarad, azonban a gyalogos átkelőhelyekre terelődik, ami nem kívánatos.

### 3.3.2.8 Egressy út

Besorolás: másodrendű főút

Útszakasz hossza: 3,8 km

Forgalomnagyság: 3-8500 egységjármű/nap/irány

Érintettek: XIV. kerület, Budapesti Közlekedési Központ, Budapest Közút, BKV

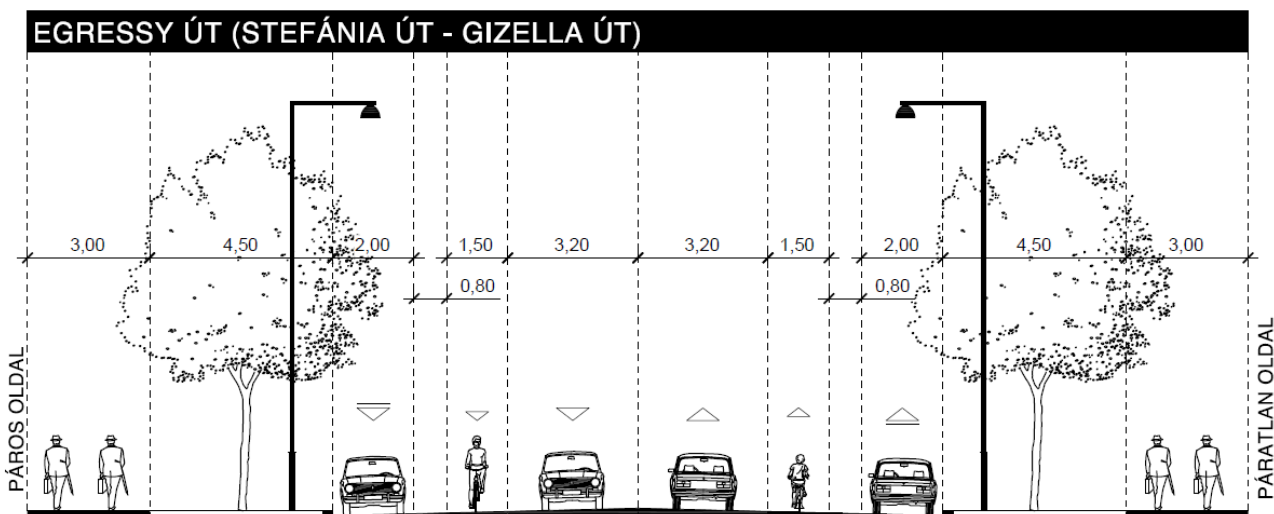
Az Egressy út a kerületen belüli közlekedésnek fontos sugárirányú útvonala. Az út széles szabályozási keresztmetszettel rendelkezik, az elképzelések szerinti keresztmetszet azonban nem épült ki. Az útpálya menti felületek jellemzően rendezetlenek, burkolatlanok. Ezeken a helyeken szabályozatlan módon történő parkolás jellemző. Az út jellemzően irányonként 1 forgalmi sáv, az útpálya szélessége 7 m körüli. Ezeken a szakaszokon építés, átépítés nélkül önálló kerékpárforgalmi létesítmény nem alakítható ki. Az út irányonkénti forgalma 3000 és 8500 egységjármű között alakul. Az útügyi műszaki előírás alapján ekkora forgalomnagyság mellett önálló kerékpárforgalmi létesítmény kialakítása szükséges.

Részlet a kérdőívre adott válaszokból:

1. Egressy és Miskolci kereszteződésében rengeteg a kerékpáros, mivel itt megy a patak menti kerékpárút is. A patakon átkelni viszont nagyon szűkös az autókkal, a járdán pedig a gyalogosok sem férnek el. Szerintem egy előretolt kerékpáros box (az autók elé felfestés, hogy előregurulhatnak a kerékpárosok) javítana a helyzetet.
2. Egressy út mentén nincs egyáltalán kijelölt kerékpáros útvonal, pedig hely az lenne bőven
3. Az Egressy út a reggeli csúcsforgalomban a dugó miatt nem túl barátságos.

### Stefánia út és Gizella út közötti szakasz

Az Egressy útnak ez a szakasza megközelítőleg 15 m széles. Az úttest két oldalán párhuzamos parkolás jellemző, a forgalom irányonként egy széles forgalmi sávon halad. Az útpálya forgalomtechnikai módosítással lehetővé teszi irányhelyes kerékpársáv kijelölését az út két oldalán. Célszerű a kerékpársávok kijelölése a Stefánia úti kerékpárforgalmi létesítmény tervezett korszerűsítésével párhuzamosan (a Stefánia úti fejlesztés az Egressy úti kerékpáros kapcsolat biztosítását is tartalmazza). A beavatkozást rövid távon javasoljuk megvalósítani.



61. ábra: Javaslat az Egressy út belső szakaszán kerékpársáv kijelölésére

## Hungária körút környezete

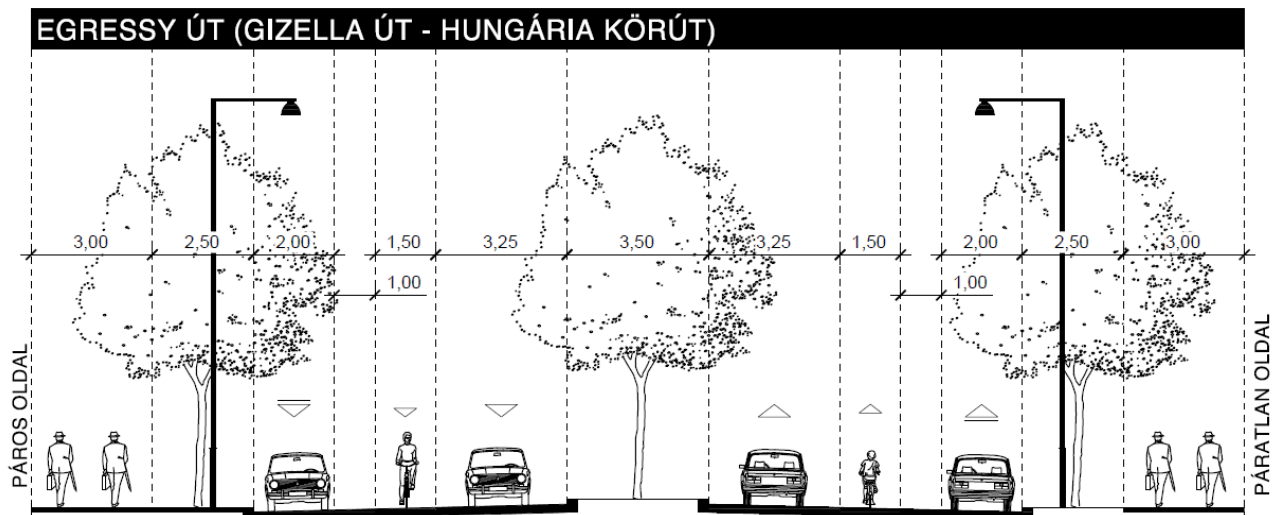
A Gizella úttól kifelé az Egressy út nem épült ki teljes keresztmetszetében. Az útpálya irányonként 1 forgalmi sáv. A Hungária körút környezetében rendszeresek a torlódások, ami nemcsak a kerékpározók számára kényelmetlen, hanem fennakadást okoz az itt közlekedő és a kerület jelentős részét feltáró 77-es trolibusz közlekedésében is (a Hungária körútnál valamennyi irányban lehetséges a továbbhaladás valamennyi irányban, telezöldes forgalomirányítás mellett).

A Gizella út és a Mexikói út között javasoljuk a keresztmetszet rendezését rövid- vagy középtávon. Ennek keretében lehetséges a szükséges hosszon buszsáv kialakítása, folytonos önálló kerékpárforgalmi létesítmény (célszerűen kerékpársáv) létesítése. Lehetséges a parkolás szabályozott megoldása és megfelelő szélességű gyalogos létesítmények kialakítása is. Ebben az esetben lehetőség lehet arra is, hogy a Stefánia út – Ajtósi Dürer sor útvonalon át a Hungária körutat elérő forgalomnak egy része már hamarabb, az Egressy úton át a Hungária körútra térjen.

Az Egressy út Gizella út és Miskolci út közötti teljes szakaszára javasoljuk rövid távon tanulmányterv készítését, ennek keretében az Egressy út fejlesztésének lehetőségeinek a vizsgálatát. Néhány lehetséges alternatíva:

- Osztottpályás keresztmetszet
- Néhol elhúzott, megtört geometriájú nyomvonal kialakítása
- Meglévő út megtartása, lokális korrekciók, addicionális kerékpárforgalmi létesítmények

Ennek keretében csak irányhelyes kerékpárforgalmi létesítmény kialakíthatóságának vizsgálatát javasoljuk (ez azonban többféle is lehet: kerékpársáv, koppenhágai típusú kerékpársáv, egyirányú kerékpárút).



62. ábra: Javaslat az Egressy út keresztmetszeti fejlesztésére



### **Mexikói út - Nagy Lajos király útja - Rákos-patak szakasz**

Az Egressy út Gizella út és Miskolci út közötti teljes szakaszára javasoljuk rövid távon tanulmányterv készítését, ennek keretében az Egressy út fejlesztésének lehetőségeinek a vizsgálatát. Néhány lehetséges alternatíva:

- Osztottpályás keresztmetszet
- Néhol elhúzott, megtört geometriájú nyomvonal kialakítása
- Meglévő út megtartása, lokális korrekciók, addicionális kerékpárforgalmi létesítmények

Ennek keretében csak irányhelyes kerékpárforgalmi létesítmény kialakíthatóságának vizsgálatát javasoljuk (ez azonban többféle is lehet: kerékpársáv, koppenhágai típusú kerékpársáv, egyirányú kerékpárút).

Az Egressy út fejlesztése középtávon, hosszabb távon reális és célszerű ezen a szakaszon. Rövid távon kisebb korrekciók (például csomóponti kerékpársávok, előretolt felállóhelyek, gyalogos középszigetek) megvalósítása célszerű.

### **Miskolci utca - Öv utca szakasz**

Ezen az útszakaszon az út keresztmetszete lehetővé tenné zöldsávban vezetett irányhelyes egyirányú kerékpárutak létesítését. Itt a közúti forgalom azonban már nem nagy, ezért rövid- és középtávon önálló kerékpárforgalmi létesítmény kialakítását ezen a területen nem javasoljuk. Javasolható az út forgalomcsillapítása, a sebességek mérséklése, a balesetveszélyes Cinkotai úti csomópont újragondolása (például mini körforgalom létesítésével, a csomópont szintemelésével).

#### **3.3.2.9 Mogyoródi út**

A Mogyoródi út tradicionálisan Budapest forgalmas kerékpáros útvonalai közé tartozik. A Hungária körút és Róna utca közötti szakasza a '90-es években kialakított Városliget - XIV. kerület - XVI. kerület kerékpáros útvonal része. Az út nyugati oldalán kialakított gyalog- és kerékpárút azonban korszerűtlen létesítmény, több csomópontja baleseti sűrűsödési hely, gócpont. Ennek a szakasznak a korszerűsítése szükséges, irányhelyes létesítmény kialakításával. A Róna utcán kívüli szakaszon nincs önálló kerékpárforgalmi létesítmény (a forgalom nagyság alapján az útügyi előírás önálló létesítményt javasol).

A Mogyoródi út jelentőségét fokozzák az alábbiak is:

- A Budapest-Cegléd vasútvonal keresztezési lehetőségei meghatározzák a kerület átjárhatóságát biztosító néhány útvonalat, ezek egyike a Mogyoródi út.
- Folyamatosan haladó, párhuzamos, kis forgalmú utca nem található az út környezetében amely alternatíva lehetne.
- Az út keresztmetszete a Stefánia út és a Nagy Lajos király útja között lehetővé teszi a legkorszerűbb megoldások alkalmazását.
- A Nagy Lajos király útján kívüli szakaszon a szabályozási keresztmetszet ugyancsak lehetővé teszi ennek a megvalósítását (ehhez azonban területrendezés szükséges).

A Mogyoródi út továbbá kerékpáros kapcsolatot biztosít a XVI. kerület felé. A XVI. kerület a kerülethatárig kerékpárosbarát átalakításokat tervez (a VEKOP keretében)<sup>50</sup>, ezért a XIV. kerület felől is indokolt a kerékpározhatóság javítása a teljes útvonalon.

Besorolás: másodrendű főút

<sup>50</sup> Lásd 2.3.2 Szomszédos kerületek kerékpárosbarát fejlesztései c. fejezet, 33. oldal

Útszakasz hossza: 3,8 km

Forgalomnagyság: 3-10 000 egységjármű/nap/irány

Érintettek: XIV. kerület, Budapesti Közlekedési Központ, Budapest Közút, BKV (rövid szakaszon)

Részlet a kérdőívre adott válaszokból:

- 1. A Mogyoródi úton a Nagy Lajos Király út és a Hungária körút közötti szakaszon ahol van járdára felfestett kerékpársáv, az nagyon nehezen belátható, ha autóval érkezünk ki a Mogyoródra a keresztutcákból vagy parkolókból, benzinkútról, stb. Ugyan emiatt amikor bringával haladok, iszonyúan kell figyelni, hogy el ne csapjanak, csengetni az autókra, hogy el ne üssenek/ne kelljen vészfékezni. Ha pedig dugó van, sokszor úgy elállják az utat a Mogyoródra kifordulni várakozó járművek, hogy képtelenség átjutni köztük, elállják az utam amikor bringázom befelé a városban a Mogyoródin. Mogyoródi út melletti kerékpárút (a járdától felfestéssel leválasztva) és a Báróczy út kereszteződése a Báróczy út felől - a kerékpárút szempontjából - nehezen belátható. A Báróczy út felől maga a kerékpárút is nehezen észlelhető.*
- 2. A Mogyoródi úti járdán kialakított infra nagyon veszélyes. Az út széles, gyors, gyorsan kanyarodnak le az autók, és több olyan telephely autókijárata keresztezi amelyeken nagy forgalom zajlik. Valamit segítené a kis utcák betorkolásánál szintbe hozni az útfelületet a járdával, mintegy fekvőrendőrként szolgálna. Nyugaton sok ilyen zebrakialakítást látni. Lehetne továbbá a telephelyekre való behajtórampákat is meredekebbre kialakítani ami csökkentené az autók ki-behajtási sebességét.*
- 3. Mogyoródi úton a Nagy Lajos király útja - Róna utca közötti szakaszon nincs kerékpárút, ellenben van forgalom és halálfelelem. Ez fontos útszakasz a Liget felé, ráadásul a Róna utcától már van kerékpárút, de odáig valahogy el kell(ene) jutni. És a párhuzamos utak sem biztonságosak: Fogarasi út, Egressy út, Szugló utca, ha valaki Zuglóból a városba befelé szeretne haladni, vagy vissza.*

### Koncepcionális javaslat

A Hungária körút és a Nagy Lajos király útja között a tervezett útfelújítás keretében - rövid távon - szükséges a kétoldali, irányhelyes kerékpárforgalmi létesítmény kialakítása. Ennek - és a Mexikói úti csomópont korrekciójának - hatására megszűnhet egy baleseti gócpont és több veszélyes keresztezési pont (elsősorban a telekkapcsolatoknál), továbbá gyakorlatilag megszűnhetnek a gyalogos és kerékpáros közlekedők közötti konfliktusok.

A Nagy Lajos király útján túli szakasz fejlesztése a későbbiekben, akár több ütemben, szakaszosan valósulhat meg. Javasoljuk tanulmányterv készítését az útszakasz fejlesztésére, melyben megvizsgálható, hogy a különböző irányhelyes létesítmények közül melyek megvalósítása célszerű, illetve, hogy szükség van-e a szabályozási szélesség teljes kihasználására. A Nagy Lajos király útján túli szakasz átfogó fejlesztését közép- és hosszú távon javasoljuk.

Rövid távon ezen a szakaszon elsősorban csomóponti korrekciókat javaslunk. Rövid távon javasoljuk az Öv utca és a kerülethatár közötti szakasz kerékpárosbarát fejlesztését, kapcsolódva a XVI. kerületi beavatkozásokhoz.

## Hungária körút - Mexikói út szakasz

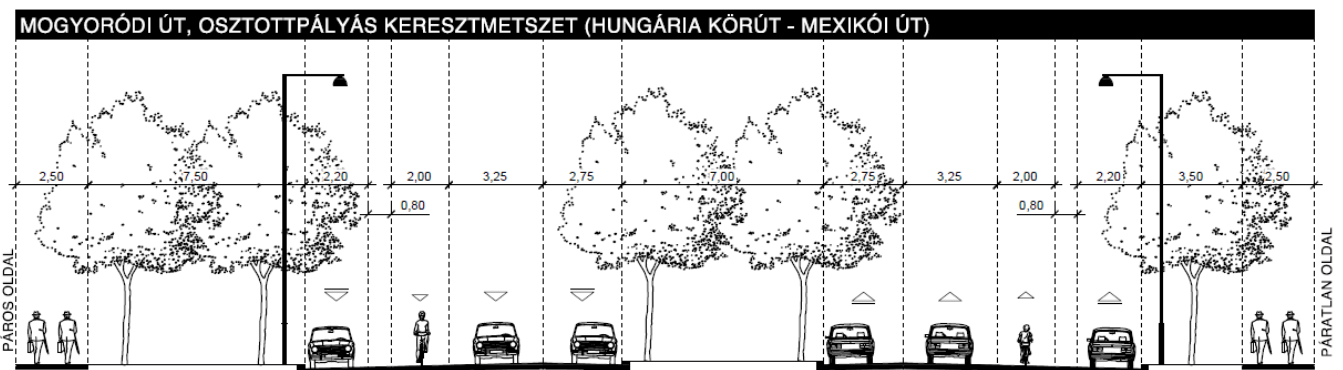
A Mogyoródi út a Hungária körút és a Mexikói út között nem épült ki osztottpályás keresztmetszettel. Az út nyugati oldalán irányonként egy sávós útpálya található, a páros oldali járdán pedig gyalog- és kerékpárutat jelöltek ki. Az útpálya ellenkező oldalán rendezetlen, murvás terület található, melyet jellemzően parkolásra használnak.

A gyalog- és kerékpárúton állandó jellegű a gyalogos-kerékpáros konfliktusok előfordulása. Ezt súlyosbítja a járda menti zöldsáv degradálása és folyamatos parkolási célú használatra történő átalakulása is és a járdán elhelyezett akadályok (például reklámtáblák).

Szükséges a kerékpárforgalmi létesítmény korszerűsítése irányhelyes létesítményként. Ennek során egy forgalombiztonság szempontjából kedvezőbb kerékpárforgalmi létesítmény és a gyalogosok számára teljes mértékben visszaadott járda jöhet létre.

Az út felújítása a következő években tervezett, ezért javaslatunkat rövid távra soroljuk.

Keresztmetszeti javaslatunk kialakításánál megfogalmaztunk egy reális hosszabb távú, osztottpályás kialakítást, mely a rövidtávú fejlesztés során is figyelembe vehető. Az osztottpályás keresztmetszetben kétoldali kerékpársávval, mindkét irányban egy forgalmi sávval és irányonként két párhuzamos parkolósávval számoltunk.



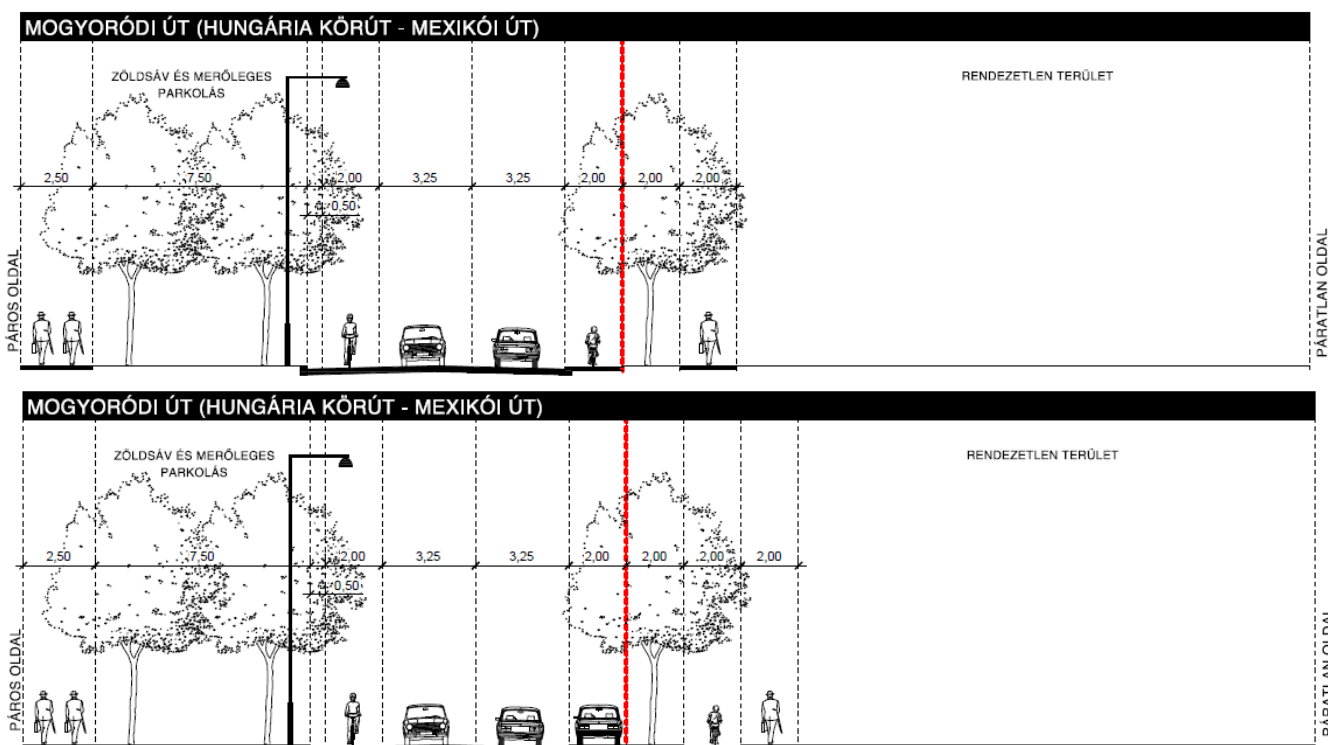
63. ábra: Javaslat a Mogyoródi út keresztmetszeti fejlesztésére

Rövid távon, amennyiben az útfelújítás során az osztottpályás kialakítás megvalósítása nem reális, az alábbi változatok egyikét javasoljuk:

- Belváros felé vezető irányban kerékpársáv kialakítása, kifelé vezető irányban egyirányú kerékpárút (és párhuzamos járda) kialakítása a szegély menti murvás területen
- Mint előbb, de a szegély mentén párhuzamos parkolásra alkalmas felülettel (például gyeprács alkalmazásával), a kerékpárút távolabb kerül

Mintarajzainkon olyan változatot mutatunk be, ahol a végleges keresztmetszet középső zöldsávjának egyik fasora is megvalósulhat, jelentősen javítva a mai rendezetlen és barátságtalan utcaképen. A rajzokon a vastagabb, piros vonal a távlati keresztmetszet járdaszegélyének helyét jelöli. Ekkor a kifelé vezető irányban koppenhágai típusú kerékpársáv kialakítása célszerű, amennyiben parkolósáv nem létesül.

A teljes útszakaszon szükséges a páratlan oldali járda kialakítása. Ennek híján a kerékpáros felületeken rendszeres gyalogos forgalom jelenne meg.



64. ábra: Mogoródi út rövidtávú változatok

Valamennyi változatban a Hungária körutat elhagyó kifelé két sávú szakasz mentén egyirányú kerékpárút is létesíthető (Hungária körút csomóponti környezetében lévő szakasz).

### Mexikói úti csomópont

A baleseti gócpontként azonosítható csomópontban a rendelkezésre álló információk alapján körforgalom épülne. A körforgalom előnye, hogy jól kapcsolódhat mind az osztottpályás, mind a félpályás Mogoródi úthoz. Körforgalom esetén várható, hogy mind a gépjárművek közötti, mind a kerékpáros érintettségű balesetek száma és súlyossága csökken.

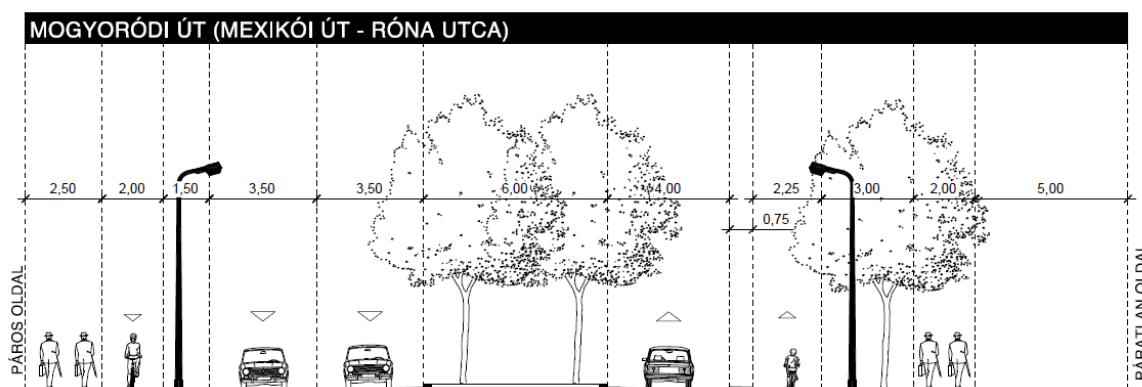
Javaslatok a körforgalom kialakításához:

A körforgalmat úgy javasoljuk kialakítani, hogy a körpálya mentén egy legalább 2 m széles lehetőség szerint kör geometriájú egyirányú kerékpárút kialakítható legyen. Különösen fontos, hogy a körforgalom menti kerékpárút járható geometriával rendelkezzen, ne legyen benne indokolatlan törések és túlzottan kicsi, járhatatlan ívsugarak. A Mogoródi úti irányhelyes kerékpárforgalmi létesítmény a „kerékpáros körhöz” kapcsolódhat. A kerékpárút mentén a teljes hosszán (annak külső oldalán) folytonos járda kialakítása szükséges (ennek híján a kerékpárúton rendszeres gyalogos forgalom volna).

A körforgalom ilyen módon történő kialakítása célszerűen mini körforgalommal biztosítható.

## Mexikói út - Róna utca szakasz

Az útszakaszon található gyalog- és kerékpárút korszerűtlen, a túloldali utcákkal (többek között a Pillangó utcával is) a kapcsolata hiányzik. A kerékpárutat keresztező kapubeajtóknál a beláthatóság rossz (személyi sérüléssel járó baleset is történt ilyen helyen). A kerékpárút helyett korszerű irányhelyes kerékpárforgalmi létesítmény kialakítása szükséges. A Mogyoródi út gépjárműforgalma hosszú jelzőlámpa nélküli szakaszokon, s különösen a Mexikói úti csomópontban létrehozandó körforgalom megépülése után, irányonként 1 forgalmi sávon lebonyolítható (körforgalom esetén az irányonkénti két forgalmi sáv kifejezetten felesleges). Ekkor a meglévő útpályán ún. „védett” kerékpársáv hozható létre, a forgalmi sávtól forgalom elől elzárt területtel vagy egyéb elválasztással. A kétsávos (például balra kanyarodó sáv esetén) szakaszok esetén egyirányú kerékpárút is kialakítható.



65. ábra: Mogyoródi út, változat: két forgalmi sáv és önálló kerékpárút, illetve védett kerékpársáv kialakításával

A Róna utcai csomópontban az átvezetést kerékpársávként javasoljuk kialakítani. Ehhez az alábbiakra van lehetőség:

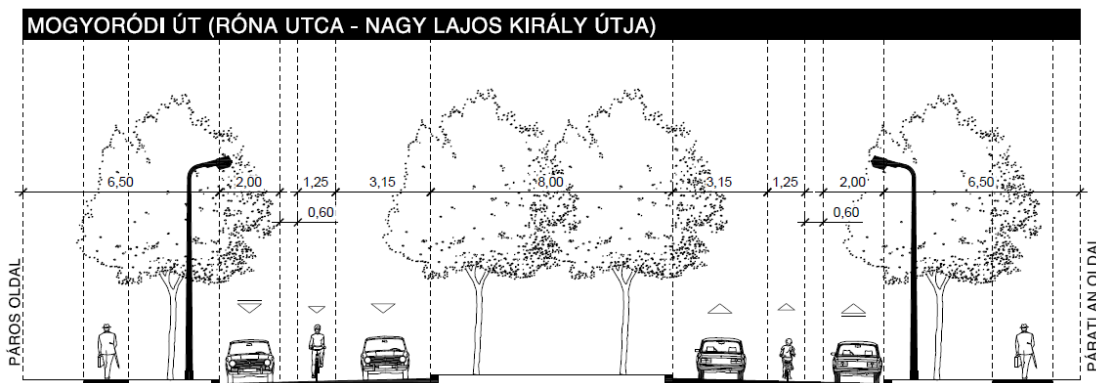
- A járműosztályozóban az útpálya kismértékű szélesítésével két szabványos méretű forgalmi sáv és szabványos méretű kerékpársáv létrehozása (a 7 m széles útpálya legalább 7,50 m-re szélesítendő)
- Két minimális szélességű forgalmi sáv (5,50 m szélességben) kialakítása és 1,50 m széles kerékpársáv kijelölése

Javasoljuk annak vizsgálatát, hogy a Róna utcai csomópont is körforgalommá épüljön át. Ekkor a Mexikói útihoz hasonló kialakítás célszerű.

## Róna utca - Nagy Lajos király útja szakasz

A Mogyoródi út ezen szakaszán az útpályák irányonként 1 forgalmi sávosak, a jobb oldali sávban hol szórványosan, hol tömegesen parkolnak. Ezen a szakaszon részben az előző szakasznál javasolt védett kerékpársáv kialakítását javasoljuk. Ez ott valósítható meg, ahol közterületi parkolóhely nincs biztosítva, vagy a szórványos parkolási igény a szegélyen kívül is biztosítható (például néhány gyepráccsal burkolt parkolóhely kialakításával). Párhuzamos parkolósáv esetén a Róna utcához hasonló kialakítást javaslunk. Amennyiben lehetőség van rá, célszerű az út felújítása során az útpályát kis mértékben (kb. 0,5 m-rel) szélesíteni.





66. ábra: Mogyoródi út a Róna utca és a Nagy Lajos király útja között: javaslat kerékpársáv kialakítására

A létesítmény kialakítása rövid távon, az útfelújítás során szükséges.

### Nagy Lajos király útja - Rákos-patak - körvasút - XVI. kerület szakasz

A Mogyoródi út ezen szakasza nem épült ki teljes szélességében. A szabályozási vonal több helyen telekhatáron belül helyezkedik el, nem biztos ugyanakkor, hogy a teljesértékű keresztmetszet megvalósításához ennek érvényesítésére is szükség van.

Az útpálya szélessége nem teszi lehetővé kerékpársáv kialakítását, hasonlóan szűk keresztmetszet a Rákos-patak feletti híd is. Több helyen ugyanakkor lehetővé teszi a keresztmetszet az útpálya szélesítését vagy egyirányú kerékpárút létesítését.

Rövid távú javaslat:

Rövid távon javasoljuk tanulmányterv készítését a Nagy Lajos király útja és a kerülethatár közötti szakaszra, melynek során meghatározható a különböző szakaszok optimális keresztmetszeti kialakítása (osztott pályás út, kétsávos út stb.) és a kerékpárforgalmi létesítmény (aszimmetrikus létesítmény, kerékpársáv, egyirányú kerékpárút stb.). Mindenképpen irányhelyes létesítmény kialakítása szükséges a Mogyoródi út mentén.

Az Öv utca és a XVI. kerület határa közötti szakaszon a tanulmányterv szerinti megoldás megvalósítását rövid távon javasoljuk, hogy a XVI. kerület kerékpárosbarát hálózata közvetlenül kapcsolódhassék a XIV. kerület kis forgalmú utcáihoz (Öv utca).

A Nagy Lajos király útja és az Öv utca között, de elsősorban a Nagy Lajos király útja és a Miskolci utca között az út szükséges mértékű forgalomcsillapítását javasoljuk. A Mogyoródi út gyűjtőúti besorolású, cél, hogy átmenő forgalmat lehetőleg ne bonyolítsón. Ennek érdekében kismértékű forgalomcsillapítása célszerű. Ennek során az alábbiakat javasoljuk:

- 40 km/h sebességkorlátozás bevezetése a teljes szakaszon (esetenként akár 30 km/h korlátozás bevezetése)
- Gyalogos átkelőhelyek pályaszintemelése, szükség esetén új átkelőhelyek kialakítása
- Jelzőlámpás csomópontokban kerékpárosbarát korrekciók végrehajtása (torkolati kerékpársáv vagy nyitott kerékpársáv, előretolt kerékpáros felállóhely stb.)

Rövid távon javasolható a Nagy Lajos király útja és a Rákos-patak között a patak menti nyomvonal elérését segítő kerékpárforgalmi nyomvonal kijelölése a párhuzamos kis forgalmú utcákon vagy azok egyikén.

Hosszabb távú javaslat (középtáv, hosszútáv):

A tanulmányterv szerinti megoldás megvalósítása.

### 3.3.2.10 Fogarasi út

A Fogarasi út fontos hálózati elem mind a gépjárműves, közösségi és kerékpáros közlekedésben. Gépjárműforgalma nagy, jelentős átmenő forgalmat is bonyolít, mivel a körvasúttal külön szintű keresztezése van. Kerékpáros szempontból az út jelentősége a Kerepesi és Mogyoródi utakhoz képest valamivel kisebb.

Besorolás: másodrendű főút

Útszakasz hossza: 3,2 km

Jellemző forgalom nagyság: 10-15 000 egységjármű/nap/irány

Érintettek: XIV. kerület, Budapesti Közlekedési Központ, Budapest Közút, BKV

A Fogarasi út szinte teljes hosszában homogén keresztmetszeti szélességgel rendelkezik. Az útpálya szélessége 15 m körüli, mely 5 általános forgalmi sáv kijelölését teszi lehetővé. Ez a fontosabb csomópontok környezetében a kanyarodó sávok miatt meg is történt.

Javaslat:

A Fogarasi út felújításának tervezése napirenden van, felújítása is rövid távon várható. Ennek keretében lehetőség van arra, hogy a lehetőségekhez mérten a Fogarasi út teljes hosszában kerékpárosbarát útvonallá váljon. Nem javasolt ugyanakkor, hogy ez a közösségi közlekedés rovására történjék. A torlódásos szakaszokon a buszsávok megtartása szükséges.

#### **Kerepesi út - Pillangó utca szakasz**

Ezen a szakaszon a keresztmetszet nem teszi lehetővé a gépjárműforgalom nagysága alapján indokolt kerékpárforgalmi létesítmény megvalósítását. Ezen a szakaszon a belváros felé javasolt a buszsáv kerékpáros forgalom részére történő megnyitása. Szükséges továbbá a Kerepesi úti csomópontban valamennyi irányban a kerékpáros kapcsolatok biztosítása, figyelembe véve a tervezett egyéb beavatkozásokat (elsősorban a Kerepesi úti kerékpárforgalmi létesítményt).

Ezen a szakaszon továbbá rövid távolságon belül párhuzamos alternatíva lehet a Tábornok utca vagy a Kerepesi út is, amennyiben az ott szükséges kerékpárosbarát intézkedések megvalósulnak.

#### **Pillangó utca - Róna utca szakasz**

Ezen a szakaszon, elsősorban a kifelé vezető irányban lehetőség van a járda szélesítésével egy attól alacsony szegéllyel elválasztott egyirányú kerékpárút kialakítására is. A belváros felé elsősorban a buszsávban javasolt a kerékpározást engedélyezni. Rövidebb összekötő szakaszokon, amennyiben más lehetőség nincs, kerékpáros nyom alkalmazható a folytonosság biztosításának érdekében.

#### **Róna utcán kívüli szakasz**

Ez a szakasz a főbb csomópontokat leszámítva irányonként két forgalmi sávval rendelkezik. Ezek a helyeken a sáv szélességek módosításával szabványos szélességű kerékpársáv jelölhető ki. Azokon a helyeken, ahol erre nincs lehetőség, ott elsősorban egyirányú kerékpárút létesítése célszerű (például a Nagy Lajos király útjánál). Amennyiben nincs lehetőség egyirányú kerékpárút létesítésére, kerékpáros nyom alkalmazása javasolt.

A Rákospatak és a körvasút közötti szakasz különösen fontos, mivel kapcsolati lehetőség a XVI. kerület felé. Ennek az útszakasznak a kerékpárosbarát fejlesztése, a szervizutak és a Rákospatak menti nyomvonal között pedig önálló kerékpárforgalmi létesítmény kialakítása szükséges a kerületközi kapcsolat biztosítása érdekében. A felüljáró alatt a gyalogos és

kerékpáros keresztezés megvalósításához szintbeli vasúti átjáró kialakítása szükséges (a gyalogos közlekedés jellemzően ma is itt zajlik).

### **3.3.2.11 Bánki Donát utca, Füredi utca, Ond vezér útja**

Az útvonal a meglévő belváros-XIV. kerület-XVI. kerület kerékpárforgalmi nyomvonal része vagy azzal közel párhuzamos útvonal. A Bánki Donát utcán egyoldali kétirányú gyalog- és kerékpárút található. Az Ond vezér útján, Füredi utcán kerékpárforgalmi létesítmény gyakorlatilag nem található. A meglévő útvonal párhuzamos utcákon, illetve azok kerékpárutakkal történő összekötésével jött létre. A meglévő útvonal jellemzően kerülőutat jelent, nehezen elérhető.

#### **Bánki Donát utca**

Besorolás: korábban gyűjtőút, 2015-től kiszolgáló- és lakóút

Útszakasz hossza: 0,8 km

Jellemző forgalomnagyság: 4-6000 egységjármű/nap/irány

Érintettek: XIV. kerület, Budapesti Közlekedési Központ, Budapest Közút

A Bánki Donát utca besorolása kiszolgáló- és lakóút, ennek ellenére jelentős átmenőforgalmat bonyolít.<sup>51</sup> Az út északi oldalán kétirányú gyalog- és kerékpárút található. A kerékpárút több csomópontja nehezen belátható, veszélyes. A gyalogos közlekedőkkel közös nyomvonal miatt rendszeres a konfliktus a gyalogos közlekedőkkel.

Javaslat:

- Az átmenő forgalom csillapítása, kizárása
- A csökkentett forgalmú úton a kerékpárral közlekedők a közúton vezethetők
- Vizsgálható a gyűjtőút egyirányú utcapárként történő kialakítása a Bolgárkertész utcával (ebben az esetben kerékpársáv is kijelölhető a Bánki Donát utcán, illetve mindkét utcán biztosítható a kétirányú kerékpározás)

#### **Füredi utca**

Besorolás: másodrendű főút

Útszakasz hossza: 1,3 km

Jellemző forgalomnagyság: 6-10 000 egységjármű/nap/irány

Érintettek: XIV. kerület, Budapesti Közlekedési Központ, Budapest Közút

Az út osztottpályás szakaszán 7 m széles pályák találhatóak, 2 forgalmi sávval. A jelzőlámpás csomópontok és a forgalomnagyság miatt az irányonkénti két forgalmi sávós keresztmetszet jellemzően szükséges. Az utca felújításának alkalmával szélesebb külső forgalmi sávot hoztak létre, a szélső sávokban kerékpáros nyomot festettek fel.

---

<sup>51</sup> A forgalom nagysága és jellege már a korábbi gyűjtőúti besorolásnak sem felelt meg.

## Ond vezér útja

Besorolás: gyűjtőút<sup>52</sup>

Útszakasz hossza: 0,8 km

Jellemző forgalomnagyság: 3-6000 egységjármű/nap/irány

Érintettek: XIV. kerület, Budapesti Közlekedési Központ, Budapest Közút

Az Ond vezér útja a kerékpárforgalmi főhálózatnak nem része, azonban a lakótelep feltárásában jelentős szerepe van, továbbá közvetlenül kapcsolódik az Örs vezér terénél kapcsolódó kerékpárforgalmi főhálózati elemekhez. A gépjárműforgalom nagysága alapján önálló kerékpáros felület biztosítása javasolt a műszaki előírás szerint. Ez - egy két szakasz kivételével - csak az útpálya szélesítésével vagy önálló kerékpárút kialakításával valósulhat meg.

Javaslat:

Irányhelyes kerékpárforgalmi létesítmény kialakítása (kerékpársáv, egyirányú kerékpárutak a járdaszegély mentén) - a pontos műszaki tartalom a tervezés során határozható meg.

Az önálló kerékpárforgalmi létesítmény kialakítását, amennyiben lehetséges, a tervezett útfelújítás keretében javasoljuk megvalósítani. A beavatkozást különben hosszú távon javasoljuk.

### Örs vezér tere, Füredi utca (lakóutcák a sorházak mögött)

Az útvonal a távlati főhálózati rendszernek nem része, de a jelenlegi kerékpáros útvonalnak elemei, ezért megemlítjük őket.

A két kis forgalmú utcán jelenleg kétfajta kerékpárforgalmi létesítmény található. Az Örs vezér terén kis forgalmú úton vezetett kerékpárforgalmi nyomvonal vezet, ami megfelelő kialakítás. (Az utca kerékpáros utcaként történő megjelölését kedvező jogszabályi változás esetén javasoljuk.) A Füredi utcai nyomvonalon a járdán vezetett kerékpárút megszüntetése és gyalogúttá minősítése rövid távon szükséges. Kiváltására a kis forgalmú zsákutca tökéletesen alkalmas.

### 3.3.2.12 Kerepesi út

A Kerepesi út elsőrendű főút, a 3. sz. főútvonal egyik budapesti szakasza. Mai keresztmetszetét a metróépítéssel együtt nyerte el, azóta alapvető változások nem történtek az útvonalon. A Kerepesi úton az elmúlt években kerékpárforgalmi létesítmény épült a Baross tér és a Dózsa György út között (a XIV. kerületet kétoldali kétirányú kerékpárút éri el). Kerékpárforgalmi nyomvonal található Rákosfalva és a XVI. kerület között a HÉV északnyugati oldalán (kerékpárút, kis forgalmú szervízút). Kapcsolat nélkül a járdán ér véget az Albertirsai úti kerékpárút a Kerepesi út előtt.

Besorolás: elsőrendű főút

Útszakasz hossza: 4,1 km

Jellemző forgalomnagyság: 20 000 egységjármű/nap/irány

Érintettek: VIII. kerület, X. kerület, XIV. kerület, Budapesti Közlekedési Központ, Budapest Közút, BKV

---

<sup>52</sup> A Képviselő-testület 48/2015. (X.21.) önkormányzati rendeletében kizárólag lakó- és kiszolgáló útként szerepel, azonban az út szerepe és közösségi közlekedési funkciója alapján gyűjtőúti besorolása indokolt.

A gépjárműforgalom nagysága alapján önálló kerékpárforgalmi létesítmény kialakítása szükséges az úti mőszaki előírás alapján. A Budapesti Közlekedési Központ a Dózsa György út és az Örs Vezér tere közötti szakaszra tanulmánytervet készített, mely többféle kerékpárforgalmi létesítmény kialakítását vizsgálta.

Részlet a kérdőívre adott válaszokból:

*A Thököly úton kívül (ami a lakhelyem miatt kiesik) gyakorlatilag más alternatíva nincs. A nagy autóforgalom, a rossz minőségű utak és a kerékpárutak hiánya miatt, jobbkezes mellékutcákon és az OBI-TESCO parkolón keresztül kacsaringózva lehet eljutni a Stadionig, Hungária körútig.*

*A Kerepesi úton 70 km/h a meg. sebesség és nagy forgalmú, befelé pedig egész nap áll a dugó.*

*A Fogarasi út nagy forgalmú, és nagyon rossz minőségű.*

*A Mogyoródi a rossz minőségű kerékpárút miatt a KRESZ szabályok értelmében gyakorlatilag „le van zárva” a bringások előtt.*

*E három út mindegyike van olyan széles, hogy elférne rajta az útpálya szintjére süllyesztett (!) kerékpár út vagy kerékpársáv. Felújításuk már évek óta esedékes melynek tervezésekor esetén erre feltétlenül gondolni kellene.*

*Kerepesi út az Asztalos Sándortól az Örsig illetve még tovább is, mindkét oldalt -nincs kerékpárút*

### Dózsa György út - Örs vezér tere szakasz

A BKK által megrendelt tanulmányterv (Speciálterv, 2013) alapján a Dózsa György út és az Örs vezér tere között a Kerepesi út kerékpárosbarát módon fejleszhető. Mivel a Kerepesi út felújítása a szakasz legnagyobb részén rövid távon tervezett, ezért a kerékpárforgalmi létesítmény kialakítását is rövid távra ütemezzük.

A Dózsa György út és az Albertirsai út között kétoldali, irányhelyes kerékpárforgalmi létesítmény kialakítása javasolt a tanulmányterv alapján<sup>53</sup>. Kritikus pont az Albertirsai úti csomópont, ahol lényeges valamennyi úttal a kerékpáros kapcsolat biztosítása. A Francia út és a Pongrác út között kerékpáros kapcsolat biztosítása szükséges.

Az Albertirsai út és az Örs vezér tere között annak a változatnak a megvalósítása javasolt, mely a lakótelep oldalán kétirányú kerékpárutat, a metró oldalán pedig irányhelyes egyirányú kerékpárutat javasolt. Ezek közül is kiemelten fontos a lakótelep oldalán tervezett kétirányú kerékpárút megvalósítása.

*A Kerepesi út menti kétirányú kerékpárúttal a kerületben egy újabb „kerékpáros zöldút” jöhet létre. A parkban, kellemes környezetben vezetett nyomvonal kényelmes eljutást biztosíthat az Albertirsai út és az Örs vezér tere közötti szakaszon.*

*A kétirányú kerékpárutat 3 m szélességben javasoljuk kialakítani, a két metróállomás közelében B+R parkolók kialakításával, a Pillangó utcánál lakótelepi kapcsolat megépítésével.*

<sup>53</sup> Nem szükséges és nem javasolt azonban a kifelé vezető irány buszmegállójának áthelyezése a Puskás Ferenc stadion M megállónál. A kétoldali megállóhely előnye, hogy az 1-es villamos megállóhelyét elhagyó gyalogos forgalmat megosztja. A megállóhely csomópont előtti helyre történő helyezése esetén a Hungária körút belső oldalán lévő és a metróállomás, illetve villamosmegálló közötti gyalogátkelő forgalma tovább terhelődne, pedig az itteni gyalogos forgalom már jelenleg is kinötte a járdaszíveteket, az átkelők szélességét.



Az Örs vezér terén a lakótelepi utcák, a leendő Kerepesi úti kerékpárút és a meglévő Örs vezér téri kerékpárút között kerékpáros kapcsolat létesítése szükséges. Ezt a villamosmegálló Bánki Donát utca felé eső végpontja környékén célszerű megvalósítani, felszíni gyalogos átkelőhely kialakításával együtt, középszigettel és jelzőlámpás forgalomirányítással ellátva. Ez a kapcsolat a lakótelep és a buszállomás, illetve az áruházak közötti akadálymentes eljutást is biztosítani tudná a tér későbbi, komplex átépítéséig.

### Örs vezér tere - kerülethatár közötti szakasz

A Kerepesi út ezen szakaszán a széles út és a HÉV elválasztó hatása miatt kétoldali kétirányban járható létesítmény kialakítása célszerű. A kőbányai oldalon kerékpárút létesíthető a zajvédelmi töltés és a lakótelep között, illetve az Árkád mentén. A XIV. kerületi oldalon, amennyiben a Sugár menti üzletsor megszűnik, a HÉV mentén kerékpárút létesíthető a meglévő szakaszokig. Kritikus pont azonban a nagy gyalogos áramlatok keresztezése, ahogyan az a meglévő kerékpárút esetében is az. Ennek gondos megtervezése, a kerékpárral közlekedők lassan haladásra való ösztönzése szükséges. A Sugár ütlekő központ közelében B+R parkoló kialakítása szükséges.

A Sugár és a Rákospatak között kis forgalmú utak, illetve meglévő kerékpárút található. Ez a szakasz jelenlegi formájában nem látja el kellőképpen a feladatát. A kerékpárúton rendszeres a parkolás, a kerékpárút szélessége nem megfelelő, ráadásul rendszeres rajta a gyalogos forgalom is. Javasoljuk, hogy ezen a szakaszon, ahol párhuzamos kis forgalmú út található, a kerékpárút helyett ott jelöljék ki a kerékpáros nyomvonalat, a kerékpárút pedig járdává minősüljön át. A lakótelepi utcán forgalomcsillapító eszközök telepítése javasolt. Ezt rövid távon javasoljuk.

### 3.3.3 Vasúti keresztezési pontok fejlesztése

A XIV. kerületet gyakorlatilag három oldalról vasútvonal határolja és választja el a szomszédos kerületektől. A Kerepesi út mentén a metró és a HÉV elválasztó hatása zárja a kerületet. A vasutak keresztezései tehát meghatározzák azokat a pontokat, ahol a XIV. kerület a környező városrészek felé kapcsolódhat. A vasúti keresztezések kerékpárosbarát fejlesztése, illetve a szükséges helyeken új átkelési lehetőségek kialakítása alapvető fontosságú a kerület kerékpárosbarát fejlesztésénél.

A következőkben a vasúti átkelések fejlesztésére és új keresztezési pontok nyitására adunk javaslatot.

#### 3.3.3.1 Budapest-Cegléd-Szolnok vasútvonal (100a vonal)

A vasútvonal a XIV. kerületet osztja ketté és a városrész jelentős részéből Budapest belvárosa felé is ennek a keresztezésével vezet az út. A vasútvonal a Városligettől a Kerepesi útig töltésen vezet, legális keresztezési lehetőségei mindenütt külön szintűek. Jelenleg (2017) kerékpárral az alábbi helyeken és módon keresztezhető - szabályosan vagy szabálytalanul - a vasútvonal:

Helyszín	Átjáró típusa	Helyzet, probléma	Megjegyzés
Kacsóh Pongrác út	gyalogos aluljáró	szűk keresztmetszet, lépcsős lejáratok	Fejlesztését tervezik a kerékpáros átjárhatóság biztosításával.

Helyszín	Átjáró típusa	Helyzet, probléma	Megjegyzés
Erzsébet királyné útja	gyalogos aluljáró	szűk keresztmetszet, a külső oldalon beláthatatlan törés a rámpánál, nehezen bővíthető	
Ajtósi Dürer sor	gyalogos aluljáró	szűk, gyalogos közlekedés számára is elégtelen keresztmetszet	A keresztezés a XIV. kerület szabályozási tervében nevesített kerékpárforgalmi főhálózati elem.
Thököly út	közúti keresztezés (vasúti híd)	belváros felé kerékpársáv, a Bosnyák tér felé kerékpáros nyom, a vasúti keresztezéshez közvetlenül probléma nem kapcsolható	A Thököly úti kerékpársáv folytonosságát biztosító beavatkozásokat tervez a BKK.
Egressy út	közúti keresztezés (vasúti híd)	kerékpáros közlekedés a gépjárműforgalommal közös felületen lehetséges, a vasúti keresztezéshez közvetlenül probléma nem kapcsolható	
Mogyoródi út	közúti keresztezés (vasúti híd)	a Mogyoródi út észak-nyugati oldalán kétirányú kerékpárút található, a vasúti keresztezéshez közvetlenül probléma nem kapcsolható	
Tábornok utca	gyalogos aluljáró	szűk, gyalogos közlekedés számára megfelelő keresztmetszet	
Kerepesi út	közúti keresztezés (vasúti híd)	kerékpáros közlekedés a gépjárműforgalommal közös felületen lehetséges, a vasúti keresztezéshez közvetlenül probléma nem kapcsolható	

20. táblázat: Meglévő keresztezési lehetőségek a Budapest-Cegléd vasútvonal zuglói szakaszán

Javasolt fejlesztések:

A közúti keresztezések esetén fejlesztés a közúthoz kapcsolódóan lehetséges, azokon a helyeken a vasúti keresztezés átalakítása nem szükséges:

- Erzsébet királyné útja
- Ajtósi Dürer sor
- Semsey Andor utca - Szugló utca (új aluljáró szükséges)
- Tábornok utca

## Erzsébet királyné útja

Az Erzsébet királyné útja, mivel mindkét oldalról kerékpárral kényelmesen elérhető, népszerű keresztezési pont a kerékpárral közlekedők körében. Napi forgalma a 800-1000 kerékpározót is elérheti a két irányban.

Problémát jelent, hogy a viszonylag szűk keresztmetszetben jelentős a gyalogos forgalom, ráadásul az aluljáró külső bejáratánál a derékszögben csatlakozó rámpa miatt beláthatatlan sarok található. Ez az oldal a Mexikói úti oldal viszonylag szűk keresztmetszete miatt ráadásul nehezen fejleszthető (a rámpa eltolása és a sarkos csatlakozás helyett íves csatlakozás kialakítása volna szükséges).



67. ábra: Az Erzsébet királyné úti aluljáró keresztmetszete 2017-ben

Elsősorban a hálózati jellegű fejlesztést javasoljuk. Elsősorban az Ajtósi Dürer sori kapcsolat és az ottani vasúti keresztezés fejlesztése vonzhat el használókat az Erzsébet királyné úti aluljárótól.

A vasútvonal felújításánál javasolt ugyanakkor annak vizsgálata, hogy a keresztmetszet bővítésével és a rámpa átalakításával (mindkét oldalon) a kerékpározás miképpen fejleszthető.

## Ajtósi Dürer sor

Az Ajtósi Dürer sori átjáró annak ellenére népszerű keresztezési pontja a vasútnak, hogy keresztmetszete nagyon szűk, a gyalogos közlekedés számára is elégtelen szélességű. Mivel a kerékpárosbarát kapcsolat a belváros felé nem megoldott, a kerékpározók a vasúti aluljáróban és a Hungária körúti aluljáróban kényszerűen a gyalogos közlekedők között közlekednek, ami rendszeres konfliktusok forrása.

Az aluljáró fejlesztése a nagy kerékpáros forgalom, a nagy számú gyalogos-kerékpáros konfliktusok és az Erzsébet királyné úttal szembeni kedvezőbb fejlesztési lehetőségek miatt stratégiai fontosságú. Javasoljuk a kerékpáros kapcsolat felvételét a szabályozási dokumentumokba.

A vasútfejlesztés során az aluljáró bővítése szükséges kb. 5 m szélességűre. Az aluljáróban a gyalogos és kerékpáros közlekedők közös felületen is vezethetőek, azonban lehetőség van elválasztott kialakításra is. Ebben az esetben a kerékpáros felületet az észak-nyugati oldalon szükséges elhelyezni.

Érintettek: XIV. kerület, NIF Zrt, MÁV Zrt, Budapesti Közlekedési Központ, Budapest Közút



68. ábra: Az Ajtósi Dürer sor-Korong utca aluljáró 2017-ben

### Semsey Andor utca - Szugló utca

A Szugló utcánál jelenleg nem található vasúti aluljáró. A két utca összekapcsolásával (és a Hungária körúti keresztezés kialakításával) egy kellemes környezetben haladó kisméretű nyomvonal jöhet létre a kerékpárral közlekedők számára.

Javasoljuk a két utca között kb. 5 m széles nyílású gyalogos-kerékpáros aluljáró kialakítását a vasútfejlesztés során. Javasoljuk a keresztezési pont felvételét a szabályozási dokumentumokba.

Érintettek: XIV. kerület, NIF Zrt, MÁV Zrt, Budapesti Közlekedési Központ, Budapest Közút

### Tábornok utca

A Tábornok utcai átjárás keresztmetszeti szélessége az útügyi műszaki előírás alapján lehetővé teszi elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút kialakítását. Mivel ezen a helyszínen a gyalogos és kerékpáros közlekedők forgalomnagysága ezt lehetővé teszi, a gyalog- és kerékpárút kijelölését javasoljuk.



69. ábra: A Tábornok utcai aluljáró 2017-ben

Javasoljuk a behajtásgátló elemek eltávolítását az aluljáró kapujából, a behajtás megakadályozását pedig a járdaszegély mentén biztosítani.

A vasútvonal fejlesztése esetén javasoljuk az aluljáró szélesítését kb. 5 m szélességűre.

Érintettek: XIV. kerület, NIF Zrt, MÁV Zrt, Budapesti Közlekedési Központ, Budapest Közút

### 3.3.3.2 Budapest-Vác vasútvonal (70-es vonal)

A vasútvonal a XIII. és XIV. kerület határán található. A vasútvonalat jelenleg négy ponton keresztezi átjárási lehetőség: a Dózsa György útnál, a Róbert Károly körútnál, a Teleki Blanka utcánál (Rákosrendező), a Rákos-pataknál. Korábban gyalogos felüljáró állt a Varannó utcánál, a kapcsolatot a MÁV Zrt. banális indokkal, a jelzőberendezés láthatóságára hivatkozva szüntette meg. A kapcsolat forgalommentes helyszínen adott kapcsolatot a XIII. kerület és a Városliget között.

Javasolt fejlesztések:

A különszintű közúti keresztezések esetén fejlesztés a közúthoz kapcsolódóan lehetséges, azokon a helyeken a vasúti keresztezés átalakítása nem szükséges.

#### Varannó utca

A Varannó utcai átjáró újbóli létrehozása új, kellemes környezetben vezető, gépjármű-forgalomtól mentes útvonalat adna a XIII. kerület és a Városliget között. Javasolt a felüljárót úgy kialakítani, hogy a rámpa a Vágány utcát is áthidalja. A Városliget oldalán a rámpa közvetlenül az Állatkerti körúthoz csatlakozhatna.

A gyalogos-kerékpáros felüljáró gyermekek számára ráadásul különleges attrakció is lehetne, hiszen egy helyről biztosít kilátást mind az állatkert, mind a vasút felé. (A felüljáró a pilléreknél így célszerűen kilátásra alkalmas bővületekkel bővítendő.)

A kapcsolat kialakításával a Liget Budapest projekt keretében hosszabb távon számolnak. Javasoljuk az útvonal felvételét a szabályozási dokumentumokba és a rendezési tervbe.

#### Rákosrendező (Teleki Blanka utca)

A rákosrendezői átkelés jelenleg is nagy kerékpáros forgalommal rendelkezik. A forgalomszámlálás alapján közelíti a 2000 kerékpár/nap/két irány értéket.

*A Közlekedés Kft. modellje alapján a közúti forgalom nagysága a két irányban 8000 egységjármű/nap. Véltetően a modell kerékpáros forgalmat nem vett figyelembe. A modellből származó adatot egységesen személygépkocsik sokaságának feltételezve az út kétirányú forgalma 10 000 jármű/nap körül alakul. A kerékpározók részaránya az összes jármű forgalmában mintegy 20 %. A forgalmi adatokat azonban fenntartással célszerű kezelni, tényleges számlálással ellenőrizni volna szükséges. A sorompó gyakori és hosszan tartó zárása miatt az útvonal békés, forgalom rajta alig jellemző.*

A rákosrendezői átkelés és a kapcsolódó Teleki Blanka utca problémája régóta ismert, megoldását sürgetve kerékpáros felvonulást is tartottak itt. Kérdőívünkre is több olyan válasz érkezett, melyben erre a helyszínre hívták föl a figyelmünket. Mind a Teleki Blanka utca, mind a MÁV területén található vasúti átjáró nagykokakó burkolatú. A burkolat szerkezeti állapota jó, felületi állapota azonban rossz, a kerékpárral közlekedők számára kifejezetten kedvezőtlen. A Teleki Blanka utcán járda nem található (a BVSC menti szakaszon a XIV. kerület az elmúlt évben térkő burkolatú járdát épített, ez azonban nem éri el a vasúti átjárót). A vasúti átjáróban nagykokakó és kiskockakó burkolatú járdák találhatóak.





70. ábra: A rákosrendezői átkelés a két sorompó között

Részlet a kérdőívre adott válaszokból:

1. *Mai napig nem lehet normálisan átjutni a 13.kerületbe a Dózsa György úttól északra.*
2. *Hungária körúton nincs kapcsolat a meglévő Stadionokig tartó és a most épülő Róbert Károly körúti kerékpárút között.*
3. *Rákosrendezőn csak tankkal lehet közlekedni kerékpárral nem.*
4. *Rákosrendezőn az átjutás továbbra is nehézkes és veszélyes a macskakő és a sínek miatt (a sín és a kő is megvezeti a vékony gumit, esőben csúszásveszély fokozódik)*
5. *A Teleki Blanka utca folytatása az XIII kerület felé megérne egy útburkolat cserét illetve a sorompónál egy megengedőbb kerékpáros jelzés a forgalom szabályozására*
6. *Rákosrendezői pályaudvar, de ezt tudjátok.*

A hosszú távú megoldás a Nagy Lajos király útja-Szegedi út külön szintű kapcsolat megépítése és ott irányhelyes kerékpárforgalmi létesítmény kialakítása lehet. Ennek megvalósításáig is szükséges ugyanakkor a kerékpározhatóság javítása. A rövidtávú fejlesztési lehetőségek az alábbiak:

### **Szőnyi úti csomópont fejlesztése**

A felüljárón átvezető kerékpárút jelenleg pont az újonnan megépült járdával szemközt ér véget. Ez két szempontból problémás: csalogatja a kerékpárral közlekedőket, hogy a járdán folytassák útjukat, de csalogatja a gyalogos közlekedőket is, hogy a nem messze található gyalogos átkelőhely helyett a Szőnyi utat itt keresztezzék.



71. ábra: Balra: A Nagy Lajos király útja felől érkező kerékpárút torkolata ma  
Jobbra - A közvetlenebb helyen (nem a gyalogos-átkelőhelyen) átkelő gyalogos

Javasoljuk a kerékpáros torkolat áthelyezését a meglévőtől kissé a Teleki Blanka utca felé. A jelenlegi kerékpáros torkolat járdává minősítése és itt gyalogos átkelőhely kijelölése, a meglévő átkelőhely áthelyezése javasolt. A kerékpárúthoz vezető kijárt ösvények burkolása szükséges. Javasoljuk továbbá a kopár térrészen növények telepítését.

### Teleki Blanka utca fejlesztése

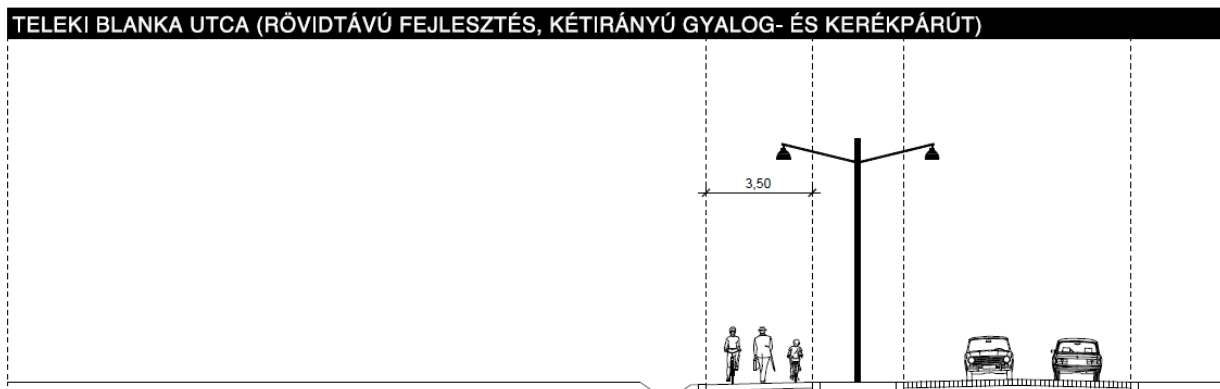
A Teleki Blanka utca fejlesztésével kapcsolatban két alternatívát javasolunk. Az útpálya szélessége lehetővé teszi, hogy azon legalább az egyik irányban kerékpársávot jelöljenek ki. Ellenkező irányban egyirányú kerékpárút és járda építése szükséges (jelenleg nem található járda az útszakaszon). A kockaköves burkolaton ráaszfaltozással kerékpársáv létesíthető. A ráaszfaltozás miatt bizonyos szakaszonként folyóka kialakítása szükséges (aszfaltozás megszakítása és kereszt irányú rács fektetése). Mivel az út jelenleg nem rendelkezik vízelvezetéssel, javasolt szikkasztó árkok kialakítása is.

A másik lehetőség az útpálya mentén, a közvilágítási oszlopok túloldalán - célszerűen elválasztás nélküli - kétirányú gyalog- és kerékpárút építése (javasolt legalább 3,50 m szélességben). A kerékpárút mentén szikkasztó árkok készítése és a közvilágítás fejlesztése is szükséges (célszerűen a meglévő oszlopokra szerelve). A murvás parkoló bejáratait egyre kell korlátozni. A MÁV tulajdonát képező szakasz előtt a kerékpárút közúthoz csatlakoztatása szükséges.



72. ábra: A Teleki Blanka utca





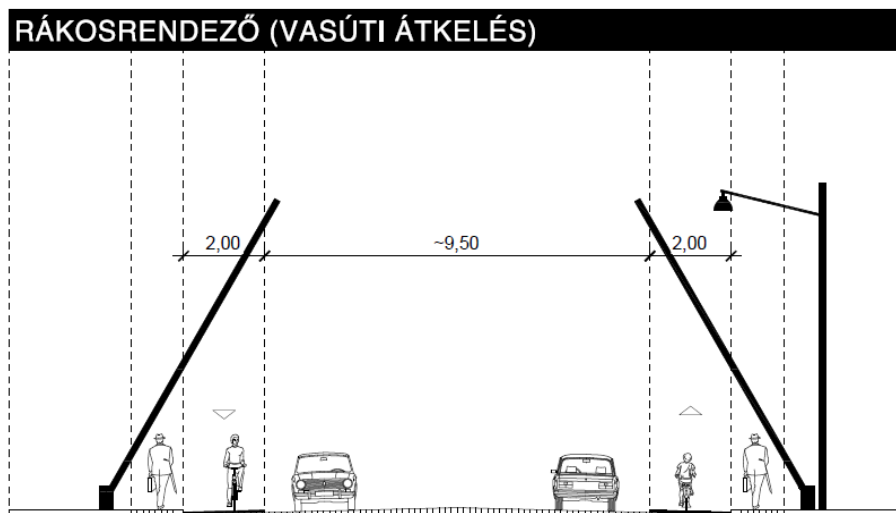
73. ábra: Javasolt változatok a Teleki Blanka utca rövidtávú fejlesztéséhez

### Vasúti keresztezés fejlesztése

A vasúti keresztezésben kétoldali koppenhágai típusú kerékpársáv létrehozását javasoljuk a kockakő burkolatra történő ráaszfaltozással. A víznyelőknél az aszfalt kihagyásával folyóka készítése szükséges, mely keresztirányú ráccsal lefedhető. A kétoldali kerékpársáv között továbbra is legalább három gépjármű egymás melletti felállítására van lehetőség.

A hosszú várakozási idők miatt javasoljuk néhány kényelmet javító beavatkozás megtételét:

- A sorompó „menetrendjének” igényes arculatú, nagy méretű táblán való megjelenítése
- Kerékpáros lábtámasz elhelyezése a sorompó előtt
- Padok kihelyezése a sorompók előtti térrészen, célszerűen esővédett kialakításban is



74. ábra: Keresztmetszeti javaslat a vasúti átkeléshez

A szintbeli keresztezés megtartásával, de felújításával a NIF Zrt. tervvel rendelkezik, mely a vasútvonal felújításához kapcsolódóan valósulhatna meg. Ebben az esetben a belvárosi oldalon kétirányú kerékpárút jönne létre, csatlakozva a meglévő Szegedi úti kerékpárúthoz. Evvel a megoldással az a probléma, hogy megépülte során máris elavulttá válna, ugyanis a Szegedi úti kerékpárút korszerűsítése és irányhelyes kerékpárforgalmi létesítmény kialakítása napirenden van.

## Rákos-patak

A Rákos-patak mentén a vasutat egy leromlott állapotú szűk keresztmetszetű felüljáró keresztezi. A felüljáróhoz kizárólag lépcsők vezetnek, kerékpárral nem járható.

A VEKOP keretében, a Rákos-patak menti kerékpárforgalmi útvonal kapcsán kerékpározható felüljáró és kerékpárral járható rámpák készülnének rövid távon a vasút felett, csatlakozva a két oldalon az úthálózathoz. Ehhez az átjáróhoz javaslatot ezért nem fogalmaztunk meg<sup>54</sup>.

### 3.3.3.3 Körvasút (273-as vonal)

A körvasút a XIV. kerületet a XV. és XVI. kerülettől választja el. A gyalogos- és kerékpárosbarát átjárók száma nagyon kicsi: szintbeli vagy kis szintkülönbségű keresztezés található az Erzsébet királyné útjánál, a XV. kerületi Thököly útnál, a Mogyoródi útnál, a Füredi utcánál, a Remény utcánál és a Kerepesi útnál.

A körvasút fejlesztésével kapcsolatban három új megállóhely jönne létre (Pestújhely, Újpalota, Rákosfalva), továbbá a meglévő Rákoszentmihály állomás is alkalmassá válna a személyvonati közlekedés bevezetésére. A megállóhelyekhez jellemzően szintbeli átjárók is kapcsolódnának. Az átjárók kialakításánál szükséges, hogy azok kerékpárral járhatóak legyenek, a hozzájuk vezető utak pedig feleljenek meg az útügyi műszaki előírás gyalog- és kerékpárutakra vonatkozó követelményeinek.

Javaslatunkat ettől függetlenül tárgyaljuk, azonban a megállóhelyek létrehozásával több, általunk is javasolt ponton szintbeli átjárási lehetőség jöhet létre.

### XV. ker. Vasvári Pál utca, XV. ker. Perczel Mór utca, Dorozsmai utca

Az M3-as autópálya bevezető szakasza és a Kolozsvár utca között a körvasút töltésre emelkedik. Ezen a szakaszon jelenleg sem gyalogos, sem egyéb átjárási lehetőség nincs. Szinte valamennyi utcánál kijárt ösvények vezetnek a töltésre, illegális átkelések találhatóak itt. Szükséges új gyalogos és kerékpáros átjárási pontok kialakítása ezen a szakaszon.

Javasoljuk, hogy ezeket az új átjárókat a XV. kerületi utcák szerkezetéhez igazodva jelöljék ki (Vasvári Pál utca, Perczel Mór utca, Dorozsmai utca (a XV. kerületben Csajág utca)). Az átjárók kialakítása esetén az illegális átjárás megszüntethető, jelentősen csökkenthető a két kerület közötti elszakítottság.

Az új aluljárókban szükséges a kerékpáros közlekedés biztosítása. Az átjárók javasolt szélessége 4,5-5 méter.

Legfontosabb a Dorozsmai utcai átjárási lehetőség kialakítása. Ekkor a XIV. kerületben végighaladó kisértő kerékpárforgalmi nyomvonal a XV. kerületben is folytatható.

### Erzsébet királyné útja

Az Erzsébet királyné útjánál külön szintű közúti keresztezés található. Javaslatunk az Erzsébet királyné útjánál találhatóak a 3.3.2.5 fejezetben (105. oldal).

### Istvánffy utca

Az Istvánffy utcán új átjáró nyitásával az Ajtósi Dürer sor-Korong utca-Gyarmat utca-Istvánffy utca kerékpáros folyosó folytonossá tehető Pestújhely felé. Az átjáró kialakításával lényegesen csökkenthető a két elvágott kerületrész közötti gyalogos útvonalak hossza is (az itt található utcákon is jellemzően illegális átjárások találhatóak).

<sup>54</sup> A Rákos-patak mentére önálló kerékpárforgalmi hálózati terv készül. Javaslatunkat a 2. számú szöveges melléklet tartalmazza.

Javaslat:

- Fénysorompóval, félsorompóval biztosított átjáró kialakítása, mindkét oldalon megfelelő szélességű gyalog- és kerékpárút csatlakoztatásával a közútig. (Vasútfejlesztés esetén mindenképpen ez javasolt.)
- Kerékpárral járható labirintkorlát kialakítása és mindkét oldalon megfelelő szélességű gyalog- és kerékpárút csatlakoztatásával a közútig. (Rövid távon reális.)

## XV. ker. Thököly út

A XV. kerületi Thököly út a Drégelyvár utcával párhuzamos kis forgalmú út, mely megfelelő zuglói kapcsolat esetén a Csömöri út-Drégelyvár utcai nyomvonalon kialakítandó önálló kerékpárforgalmi létesítmény kialakításáig is kerékpárosbarát összeköttetést biztosíthat a két kerület között. A fejlesztéshez elsősorban a vasúti átjáró kerékpárosbarát fejlesztése és a kerékpáros megközelítés biztosítása szükséges.



75. ábra: A labirintkorlátos átjáró ma.  
Gyakorlatilag áttolni is lehetetlen a kerékpárt.

Javaslat:

- Fénysorompóval, félsorompóval biztosított átjáró kialakítása, mindkét oldalon megfelelő szélességű gyalog- és kerékpárút csatlakoztatásával a közútig. (Vasútfejlesztés esetén mindenképpen ez javasolt.)
- Kerékpárral járható labirintkorlát kialakítása és mindkét oldalon megfelelő szélességű gyalog- és kerékpárút csatlakoztatásával a közútig. (Rövid távon reális.)

## Csömöri út

A Csömöri útnál külön szintű közúti keresztezés (felüljáró) található. A felüljárón egyoldali járda található, mely mindkét oldalon lépcsővel csatlakozik. A felüljárón a forgalom nagyságának megfelelő önálló kerékpárforgalmi létesítmény nem alakítható ki. A felüljáró pillérei mentén illegális átjárópontok találhatóak a vasúti vágányokon át, csatlakozva a Drégelyvár utca menti járdákhoz (a felüljárón át vezető útvonalon a gyalogos közlekedőknek jelentős szintkülönbséget kell megtenniük a lépcsőn).



Javaslat:

- Fénysorompóval, félsorompóval biztosított átjáró kialakítása, mindkét oldalon megfelelő szélességű gyalog- és kerékpárút csatlakoztatásával a közútig. (Vasútfejlesztés esetén mindenképpen ez javasolt.)
- Kerékpárral járható labirintkorlát kialakítása és mindkét oldalon megfelelő szélességű gyalog- és kerékpárút csatlakoztatásával a közútig. (Rövid távon reális.)

### **Pöstyén utca**

A Pöstyén utca az újjalotai Lőcsevár utcához csatlakozik, mely a lakótelep kisforgalmú úton történő kerékpáros feltárására is alkalmas lehet. Az utcák között illegális átjáró található. Szükséges az átjárás biztosítása (az új átjáró megfelelően kialakítva a Csömöri úti átjáróval közösen is kialakítható).

Javaslat:

- Fénysorompóval, félsorompóval biztosított átjáró kialakítása, mindkét oldalon megfelelő szélességű gyalog- és kerékpárút csatlakoztatásával a közútig. (Vasútfejlesztés esetén mindenképpen ez javasolt.)
- Kerékpárral járható labirintkorlát kialakítása és mindkét oldalon megfelelő szélességű gyalog- és kerékpárút csatlakoztatásával a közútig. (Rövid távon reális.)

### **Egressy út**

Az Egressy útnál jelenleg is található egy gyalogos aluljáró, mely a XV. kerületi oldalon található ipartelepnek szolgálja ki. Rövid távon, amennyiben igény van rá, a XIV. kerületi lépcsőnél kerékpártárolási lehetőség biztosítása javasolt.

### **Mogyoródi út**

A Mogyoródi út a körvasút szintbeli átjárási pontjai közül a kerékpáros közlekedés szempontjából legfontosabb helyszín. A Mogyoródi útnál kerületközi kapcsolat található a XIV. és XVI. kerület között, ami miatt ez kiemelt jelentőségű.

Az átjáró fénysorompóval biztosított, a járda vonalában labirintkorlát, a labirintkorlát mentén kijárt ösvény található.

Javaslat:

A Strail elemes útátjáró szélesítése annyival, hogy a Mogyoródi úton javasolt irányhelyes kerékpárforgalmi létesítmény (az átjáró környezetében célszerűen kerékpársáv) átvezethető legyen rajta.

### **Fogarasi út**

A Fogarasi útnál külön szintű keresztezés található, mely paramétereiben a Csömöri úttal azonos. Ezen a helyen is rendszeres a vágányokon történő átjárás. Kerékpárforgalmi létesítmény a felüljárón nem alakítható ki, az vagy szintben, vagy aluljáró kialakításával lehetséges.

Rövid távon fény- és félsorompóval biztosított gyalogos-kerékpáros átjáró kialakítását javasoljuk.

### Füredi utca

A Füredi utcánál fény- és félsorompóval biztosított közúti átjáró található, egyik oldalon járdával (labirintkorláttal és a korlát mellett kitaposott ösvénnyel).

Javasoljuk a közúti átjáró módosítását, szélesítését annyival, hogy kétoldali kerékpársáv átvezethető legyen rajta.

### Remény utca

A Remény utcánál labirintkorlátos gyalogos átjáró található. Fejlesztését a XVI. kerület tervezi. Ennek során nagyobb nyílású labirintkorlátot építenének, mely kerékpárral is kényelmesebben használható. Az átjáró a XIV. és XVI. kerület közötti átjárhatóságot és a Rákos-patak menti nyomvonal elérését segítené.

### Kerepesi út

A Kerepesi útnál külön szintű közúti keresztezés található. Javaslatunk az adott útvonalról szóló részben olvasható a 3.3.2.12 fejezetben (121. oldal).

#### 3.3.3.4 Gödöllői (H8, H9) HÉV (253-as vonal)

##### Vezér utca környéke

A Vezér utcán kialakítható harántirányú tengelyhez kapcsolódóan szükséges az Örs Vezér tere és Rákosfalva között egy kerékpárral járható keresztezési pont kialakítása a XIV. kerület és a kőbányai oldalon található lakótelep között. Ehhez az alábbiak szükségesek:

- Kerékpárral járható HÉV keresztezés kialakítása (a HÉV és a Kerepesi út közötti sziget kismértékű szélesítése szükséges)
- Jelzőlámpával biztosított kerékpáros átvezetés a Kerepesi úton

Az átjárás egy meglévő gyalogos átkelés korszerűsítésével is lehetséges.

##### Rákosfalva

Rákosfalva HÉV megállóhelyénél a kerékpáros átjutás a közúti forgalommal együtt lehetséges, a meglévő Kerepesi út menti kerékpárútról azonban nem lehet erre fordulni (és a kerékpárútra fordulni ellenkező irányból is nehézkes), ezért gyakorlatilag a gyalogos átkelőhelyek biztosítják ma ezt a kapcsolatot. A X. kerületi oldalon a Keresztúri úton (a járdán) kerékpárút indul, melyhez jelenleg nem vezet kerékpárral járható kapcsolat. A kerékpárút fejlesztését a X. kerület a VEKOP keretében tervezi, ezért a kerékpárosbarát átjárhatóság megteremtése különösen fontos.

Javaslat:

A Szentmihályi út-Keresztúri út útvonalon az irányhelyes keresztezés segítése. A Keresztúri út torkolati szakaszán csomóponti kerékpársáv kialakítása. A kerékpárút felől közvetett kerékpáros kapcsolat kijelölése a Keresztúri út felé. Utóbbinál a HÉV pálya közelsége miatt forgalomtechnikai korrekció szükséges.

Javasoljuk a Kerepesi út menti kerékpárút melletti telek rovására a nyomvonal szélesítését, önálló járda és önálló kerékpárút kialakítását.

A HÉV megállóhely belvárosi oldalánál jelenleg bajonett rendszerű gyalogos átkelőhely található. Ennek mentén (annak belvárosi oldalán) kerékpáros átvezetés és kapcsolat létesíthető. A belváros irányú forgalom és a Keresztúri út kapcsolata itt biztosítható. Rövid

távon itt biztosítható a közúti forgalomtól elválasztott kerékpáros átjutási lehetőség a két kerület között.

Az átvezetéshez az alábbiak szükségesek:

- Jelzőlámpa telepítése.
- A HÉV és a Kerepesi úti útpálya közti terület kismértékű szélesítése.
- „Kétkapus”, kerékpárral járható labirintkorlát telepítése és a STRAIL elemes útátjáró szélesítése.
- A kőbányai oldalon az átvezetés bekötése a Keresztúri úti kerékpárútba.

### **3.3.4 JavaslatoK területi fejlesztésekre**

#### **3.3.4.1 Bosnyák tér környéke**

A Bosnyák tér környezete a kerület tradicionális központja. Itt található több hivatal, templom, piac, iskola stb. A tér néhány utcás környezete továbbá jellemzően sűrűbb beépítésű terület. Mivel ez a kerület egyik központja, kerékpáros megközelíthetősége a kerület kerékpározhatóságának szempontjából különös jelentőségű.

Javaslatot teszünk ezért - a területet érintő főbb hálózati elemek kialakítása mellett - több olyan, jellemzően kisebb léptékű beavatkozásra, melyek lokálisan javíthatják a városközpont kerékpározhatóságát.

A terület kerékpárosbarát átalakításához az alábbi beavatkozások javasolhatóak:

- A mellékutcák Tempo30 övezetbe sorolása a szükséges épített forgalomcsillapító eszközök kialakításával.
- Egyirányú utcákon a kétirányú kerékpáros közlekedés lehetővé tétele.
- A Thököly úti kerékpársáv meghosszabbítása a Fűrész utcáig. A Thököly úti csomópontokban a kerékpáros balra fordulások biztosítása közvetett kerékpáros kapcsolattal (elsősorban a Róna utcánál, Nagy Lajos király útjánál, jelzőlámpás forgalomirányítás bevezetése esetén a Lőcsei útnál).
- Róna utcán kerékpársáv kialakítása.
- A meglévő gyalogjárda mellett kerékpárút építésével a Thököly út és a Pétervárad utca között. (A kerékpáros nyomvonal stabilizációval is kialakítható aszfaltburkolat helyett. Javasolható szabvány alatti szélesség alkalmazása, hogy fakivágás ne váljon szükségessé.)
- Kerékpártámaszok telepítése a főbb csomópontoknál, forgalomvonzó létesítményeknél. A Bosnyák térnél B+R rendszerű kerékpártároló építése, lehetőség szerint fedett kivitelben.
- A Rákospatak kerékpárosbarát kapcsolatának megteremtése a Gyarmat és Bosnyák utca átjárhatóságának biztosításával. (A Nagy Lajos király útjánál az átjárhatóságot biztosító csomóponti korrekció szükséges. Hosszabb távon a Bosnyák utca folytonossá tétele szükséges.)

#### **3.3.4.2 Örs vezér tere környéke**

Az Örs Vezér tere a metró átadása óta egyre inkább a kerület egyik központjává vált. A kerület életében betöltött szerepe alapján a Bosnyák téri környékkel legalább azonos fontosságú.

A téren az Árkád bővítésével kapcsolatban kerékpárút összeköttetés létesült a kőbányai oldal és a Bánki Donát utcai nyomvonal között. A hagyományos belváros-XIV. kerület-XVI. kerület kerékpárforgalmi nyomvonal a teret elkerüli.

Javaslatunkban rövid távon elsősorban a tér elérésének javítását állítjuk fókuszba. Az ehhez javasolt beavatkozások lehetővé teszik a Kerepesi út mentén javasolt kerékpárút bekötését is a tér kerékpárforgalmi hálózatába. Hosszabb távon szükséges a XVI. kerület felé vezető nyomvonal korrekciója is, ennek során alkalmassá kell tenni a teret egy nagy forgalmú kerékpáros nyomvonal átvezetésére.

A terület kerékpárosbarát fejlesztéséhez az alábbi beavatkozások javasolhatóak:

- Az Őrs Vezér téri sorház mögötti kerékpáros nyomvonal forgalomcsillapítása, jogszabályváltozás esetén kerékpáros utcaként történő megjelölése.
- A Füredi utca-Ond vezér útja csomópontban a kerékpáros átvezetés korszerűsítése, meghosszabbítása a teljes csomópontban, hogy kapcsolatot adjon az Ond vezér útja felé és továbbjutási lehetőség legyen az IKEA mögötti területhez.
- Gyalogos átkelőhely és kerékpáros átvezetés kialakítása a Nagy Lajos király útja két oldala között a villamos megállóhely Bánki Donát utca felé eső oldalánál. Az átvezetés a Kerepesi út menti kerékpárút fogadására is alkalmas.
- A Sugár és a HÉV közötti területen (célszerűen a HÉV mentén) kerékpárút létesítése. Ezt közép- vagy hosszútávon javasoljuk.
- Kerékpártámaszok telepítése a főbb csomópontoknál, forgalomvonzó létesítményeknél.

### 3.3.4.3 Tábornok utca környéke

A XIV. kerület egy sűrűn beépített és több forgalomvonzó létesítménnyel (iskola, szálláshelyek, kollégium) rendelkező része több oldalról nagyforgalmú utakkal van körülvéve (Hungária körút, Mogyoródi út, Kerepesi út, Fogarasi út) és kettészeli a Budapest-Cegléd-Szolnok vasútvonal is. Kerékpáros megközelítése jelenleg főleg járdák, gyalogátkelőhelyek igénybevételével lehetséges.

Problémák:

- A Kerepesi út felől a területrész szabályosan nem érhető el, a mellékutcák zsákutcaként végződnek.
- A Tábornok utca a Hungária körút belvárosi oldalán futó kerékpárútról szabályosan nem érhető el.
- A terület megközelítése problémás a Mogyoródi út felől is, a kétirányú kerékpárút az út túloldalán vezet.

Fejlesztési lehetőségek:

- Irányhelyes kerékpárforgalmi létesítmény kialakítása a határoló utakon (Mogyoródi út, Kerepesi út, Fogarasi út)
- Forgalomcsillapított övezet kijelölése és a csomópontok járdaszintre történő emelése.
- Kétirányú kerékpáros kapcsolat kialakítása a Tábornok utca és a Hungária körút menti kerékpárút között a gyalogos átkelőhely mentén, a Tábornok utca torkolatában a forgalmi sávok meghosszabbításaként.
- Kétirányú kerékpáros kapcsolat kialakítása a Kerepesi út és a zsákutcák között.
- Kétirányú kerékpáros kapcsolat kialakítása a Pongrác út és a Francia út között a gyalogos átkelőhelyek mentén, a Kerepesi úttal való csomóponti kapcsolatok biztosításával.
- A vasúti aluljáró kijelölése gyalog- és kerékpárútnak. A későbbiekben az aluljáró keresztmetszeti szélességének növelése 4-5 m-esre.
- Egyirányú utcák kétirányú megnyitása a kerékpáros forgalom számára.

- A Mexikói út és a Pillangó utca gyűjtőútnak megfelelő paraméterekkel történő fejlesztése az önmagát magyarázó utak elvét figyelembe véve (javasolt a sebesség csökkentése, a gyalogos átkelőhelyek szintemelése és lehetőség szerint kerékpársáv, nyitott kerékpársáv kijelölése).
- A határoló utak fejlesztése célszerűen útfelújításhoz kapcsolódóan valósítható meg, ezek költségeit nem vettük figyelembe.

#### **3.3.4.4 Bányi Donát utca környéke**

A terület vegyesen társasházás (lakótelepi) és családi házas övezet. A mellékutcák jellemzően forgalomcsillapított övezet részei, az itt áthaladó Bányi Donát utca, mely hálózati rangja alapján gyűjtőút, jelentős átmenő forgalmat bonyolít. A területrészt közlekedési hálózatának és kerékpározhatóságának a kulcsa tehát a Bányi Donát utca forgalmi szerepének megváltoztatása úgy, hogy az elsősorban az ottlakók érdekét szolgálja és a lakóterületeket szolgálja ki.

Fejlesztési lehetőségek:

- A lakóterület feltárása a Bányi Donát utca helyett megosztva a Bányi Donát utcán és a Bolgárkertész utcán át. Mindkét utca forgalomcsillapított gyűjtőútként történő fejlesztése szükséges a gyalogátkelőhelyek szintemelésével és megfelelő vízszintes kitérítések alkalmazásával. Egyirányú forgalmi rend bevezetése esetén javasolt a kétirányú kerékpározás biztosítása.
- A Bányi Donát utcai gyalog- és kerékpárút járdává történő minősítése (a forgalomcsillapított kialakítás a kerékpárutat szükségtelessé teszi).
- A Róna utca Fogarasi út és Kerepesi út közötti szakaszán az irányhelyes kerékpárforgalmi létesítmény kialakítása (részben egyirányú kerékpárút, részben kerékpársáv alkalmazásával).
- Egyirányú utcákon a kétirányú kerékpározás feltételeinek megteremtése.
- A Kerepesi út mentén a kétirányú kerékpárút megépítése (útfelújításhoz kapcsolódóan vagy önálló projektemként), a kerékpárút és a lakótelep között szakaszosan kerékpáros kapcsolat biztosítása.
- A lakóterületi forgalomcsillapítás felülvizsgálata, az egyenrangú csomópontok folyamatos járdaszintre emelése és a parkolósávok járdafülekkel történő lezárása.
- Kerékpártámaszok telepítése.
- A Fogarasi úton a Bagolyvár utcánál kerékpáros keresztezési lehetőség biztosítása a két oldal lakóterületei között (a kerékpáros áthaladás a közúti keresztezésen lehetséges, azonban a Fogarasi út keleti oldalán csatlakozó zsákutcához kerékpáros kapcsolat kialakítása szükséges).

#### **3.3.4.5 Zugló vasúti megállóhely kerékpáros elérhetőségének javítása**

Zugló vasúti megállóhely az egyik legforgalmasabb vasúti megálló Budapesten. Megközelíthetőségének javítása és a kerékpárparkolási lehetőség biztosítása ennél fogva kiemelkedően fontos. Jelenleg a megállóhely környezete elhanyagolt, a járdafelületek rossz állapotúak és jellemző a járdán történő parkolás is. Megfelelő kerékpárparkolási lehetőség nem található a közelben, a kerékpáros megközelíthetőség is problémás.

Fejlesztési lehetőségek:

- A megállóhelyhez kapcsolódó járdafelületek megújítása, a parkolás megakadályozása.
- Járdaszintjén kialakított gyalogátkelőhely a Francia úton és a Mexikói úton.



- B+R parkoló építése közvetlenül a megállóhely mellett, például az első néhány gépjárműparkoló helyén.
- Jelzőlámpával biztosított gyalogos átkelőhely és kerékpáros átvezetés kialakítása a Francia út kerékpáros átjárhatóságának biztosítására és az autóbusz megálló szabályos és biztonságos gyalogos megközelíthetőségének megoldására.



76. ábra: Balra – – Példa jól működő, egyszerű sebességcsökkentés alkalmazására virágládákkal (Budaörs) – a hosszú egyenes út megtörésével esztétikusan csökkenthető a sebesség. Hasonlóan jó megoldás van a Bátorkeszi utcában  
Jobbra – Sebességcsökkentés sávelhúzással<sup>55</sup>

### 3.4 Kerékpárparkolás, tárolás

Három különböző területen adunk javaslatokat:

- Közterületi kerékpárparkolás (rövidebb idejű)
- B+R jellegű, hosszabb idejű kerékpárparkolás a fontosabb közösségi közlekedési csomópontokban
- Otthoni kerékpártárolás
- Intézményi kerékpárparkolás

#### 3.4.1 Közterületi kerékpárparkolás

Elvárás, hogy a főbb forgalomvonzó létesítményeknél (üzletek, sportlétesítmények, kulturális intézmények stb.), nagyobb csomópontokban legyen megfelelő számú és kialakítású kerékpártámasz.<sup>56</sup> A javasolt helyszínekről térképet készítettünk, melyet az alábbi linken lehet elérni: <https://goo.gl/9RUAlv>

A javasolt helyszínek között kerületi, illetve fővárosi tulajdonú terület egyaránt szerepel. Cél, hogy a fejlesztésre kijelölt terület tulajdoni viszonyai lehetőség szerint ne befolyásolják a kerékpártámaszok telepítését. Ma a kerület saját tulajdonú területen fejleszt, míg a fővárosi területek sokszor lemaradásban vannak. A főváros és a kerület lehetőség szerint működjön együtt a kerékpártámaszok telepítésében, a kerület kezdeményező és érdekérvényesítő szerepe kulcsfontosságú. A beruházás ügymenetének szempontjából ugyan van, de a kerületben élők és közlekedők szempontjából nyilvánvalóan nincs gyakorlati jelentősége a tulajdoni viszonyoknak.

<sup>55</sup> További jó példák a Magyar Kerékpárosklub képgalériájában: <https://goo.gl/dBTfjW>  
Forgalomcsillapított övezetek kialakítására javaslatot ad a kerület közlekedési koncepciója is (mintarajzok).

<sup>56</sup> A Magyar Kerékpárosklub kerékpártámaszok telepítésére és kialakítására vonatkozó műszaki ajánlása elérhető az alábbi oldalon: <http://kerekpárosklub.hu/parkolas>

### 3.4.2 B+R fejlesztések

Zugló közlekedési koncepciójával összhangban az alábbi fontos intermodális zónákban (átszállóhelyeken) javasoljuk B+R parkolók kiépítését:

- Elsődleges helyszínek:
  - Mexikói út metró állomás
  - Zugló vasútállomás
  - Stadionok
  - Örs vezér tere
  - Bosnyák tér
  - Rákosrendező
  - Rákosfalva HÉV állomás
  - Pillangó utca - Pillangó park, a Kerepesi út északi oldalán
- Másodlagos helyszínek:
  - Erzsébet királyné útja / Nagy Lajos király útja
  - Nagy Lajos király útja / Fogarasi út
  - Vezér utca / Fogarasi út
  - Thököly út / Dózsa György út

A Budapesti Közlekedési Központtól kapott tájékoztatás szerint nagykapacitású, B+R jellegű kerékpárparkolók az alább helyszínen valósulnának meg a közeljövőben:

- 1-es villamos vonala: Erzsébet királyné útja, Ajtósi Dürer sor, Zugló vasútállomás
- Puskás Ferenc stadion metróállomás
- Örs vezér tere

### 3.4.3 Otthoni kerékpártárolás

Az otthoni kerékpártárolás problémáinak megoldására javasolt részletes felmérést készíteni az akadályok feltérképezéséhez az alábbi főbb szempontok figyelembevételével:

- Van-e kerékpártárolásra kijelölt hely a társasházban (helyiség, belső udvar, kert stb.)?
- Van-e kerékpártárolásra alkalmas helyiség (lakóingatlanon belül, udvaron, közterületen stb.)?
- Mekkora kapacitás biztosítható és mekkorára lenne igény (bővíthetőség)
- Lakók igényei: zárt/nem zárt, kamera stb.
- Milyen főbb akadályok nehezítik meg a társasházi kerékpártárolást?

Javasolt általános javaslatokat, mintarajzokat készíteni, melyek alapján a kerület lakói javíthatnak a kerékpártárolás feltételein (kiindulásnak megfelelő a Magyar Kerékpárosklub műszaki ajánlása)<sup>57</sup>.

Emellett szükséges a kerületi építési szabályzat vonatkozó részeinek újragondolása a 3.5 fejezet szerint.

Javasoljuk a társasházi kerékpártárolók fejlesztésének anyagi támogatását, pályázat hirdetését a szükséges források hozzárendelésével. Jó példa az V. kerület, ahol a kerékpártároló kivitelezési költségeinek maximum 40 %-a vissza nem térítendő támogatást nyerhet.<sup>58</sup>

<sup>57</sup> Kerékpártámaszok kialakítására és telepítésére vonatkozó műszaki ajánlás elérhető itt: <http://kerekpárosklub.hu/parkolas>

<sup>58</sup> A pályázati kiírás itt található: <https://goo.gl/o0iRgL>

### 3.4.4 Intézményi kerékpárparkolás

A közoktatási intézmények, nagyobb munkahelyek esetén is javasoljuk kerékpárparkolók létesítését. Az egész napos parkolás esetén fontos szempont a biztonság és az időjárás elleni védelem.<sup>52</sup>

### 3.5 Javaslatok a kerületi építési szabályzathoz

Kerékpárosbarát szempontok a kerület építési szabályzatának felülvizsgálatához:

- Célszerű előírni a lakás és iroda fejlesztések közlekedési vonzatának vizsgálatát.
- A beruházási költség arányában érdemes közösségi közlekedés fejlesztési hozzájárulás fizetését előírni.
- A lakásbirtokláshoz kötődő kedvezményes közterületi autóparkolást felül kell vizsgálni, különösen, ha új építésű ingatlanban lehetőség lenne autóparkolóhelyet is vásárolni, vagy egyéb módon közterületen kívül parkolni.
- Az új építéshez kapcsolódó autóparkolóhely kialakítás ne legyen kiváltható közterületi autóparkolóhelyek igénybevételével.
- Új építésű többlakásos, többszintes, illetve többfunkciós épületek esetén részletesebben kell szabályozni a kerékpártárolók kialakításának módját. Érdemes földszinten, vagy akadálymentes módon megközelíthetően kialakítani a kerékpártároló helyiséget. Lakófunkciót tartalmazó épület esetén a tároló helyiség legyen zárható, illetve elkülönített az egyéb funkciókhoz tartozó kerékpártárolóktól. Ezzel kapcsolatos műszaki ajánlást szervezetünk készített, ami az alábbi honlapon található: <http://kerekpárosklub.hu/parkolas>. Ezt azért érdemes beemlíteni a szabályozásba, mert gyakran nehezen használható megoldások születnek, ami helyett a felhasználók kényszermegoldásokhoz folyamodnak. Ilyenkor a kapacitás a valóságban sokkal kisebb, mint a terveken, ami elveszi az emberek kedvét a használatától.
- A kerékpárforgalmi létesítmények tervezésére vonatkozó útügyi műszaki előírás részletesen tartalmazza az egyes intézményekhez elhelyezendő kerékpártárolók számának meghatározását. Ezt érdemes beemlíteni az építési szabályzatba.
- Többlakásos lakóházak, kereskedelmi egységek, vendéglátóhelyek, nevelő, oktató intézmények, egyetemek, főiskolák, közösségi szórakozóhelyek, művelődési egységek, sportlétesítmények, strandok, igazgatási, ellátási, szolgáltatási, nem fekvőbeteg-ellátási intézmények, fekvőbeteg-ellátó intézmények, ipari parkok, raktárak, közösségi közlekedés megállóhelyei, csomópontjai, parkok
- Alapvető követelmény, hogy a közterületen létesített kerékpártámaszokat ne a járdán, a gyalogos felületek rovására helyezték el. Egy személygépjármű parkolóhelyén 7-9 kerékpár parkolása megoldható, ez a méltányos megoldás.
- Városközponti területen érdemes lakásonként 2 kerékpár tárolásának megoldását előírni.
- A szintterületbe ne kelljen beleszámítani az épületen belüli kerékpártároló alapterületét.
- A közösségi autóhasználat várható elterjedése is ahhoz vezet, hogy kevesebb parkolóhelyre legyen szükség. Javasoljuk megvizsgálni azt a lehetőséget, hogy három parkolóhely létesítése kiváltható legyen az épülethez tartozó közösségi autónként.
- Városközponti területen felülvizsgálandó a többszintes, jellemzően lakófunkciójú, de földszinten vegyes forgalmú épületek esetén a nem lakó funkciók parkolási igényeinek biztosítása. A városban megtett utazásokból a Balázs Mór Terv szerint személygépjárműre csak 35% jut. Városközpontba, tömegközlekedéssel jól

ellátott területen ez az arány még inkább a környezetbarát közlekedési módok felé tolódik. A többségi érdek nem követeli meg, hogy ezen épületek értékes földszinti területein elkülönített parkolást biztosítsanak a nem lakó funkció részére. Az utcai, földszinti épületrészeknél, homlokzatoknál inkább nyitottságra és közösségi funkciók elhelyezésére kell törekedni az élhető város jegyében.

- A biztosítandó személygépjármű parkolóhelyek kiválthatóságát vizsgálni kell:
  - Községi teherkerékpárral való kiváltás lehetősége
  - Épülethez tartozó közösségi autók elhelyezésével
  - Tömegközlekedéssel való ellátottság szempontjából
  - Városközponti terület alapján
  - Kívánt személygépjárműforgalom csökkentés szempontjából
- Vizsgálandó, hogyan lehet kedvezményeket adni azoknak, akik környezetbarát közlekedési módokat választanak, illetve lemondanak a személygépkocsi birtoklásról, nem veszik igénybe a közterületeket autóparkolásra. Ezzel együtt nem támogatandó a közterületek használata magán személygépjárművek tárolására.
- Mélygarázsok, parkolóházak építésekor arányosan csökkenteni kell a közterületi autóparkolóhelyek számát, hogy elkerüljük a gépjármű-forgalom további növekedését. A felszabaduló közterületeket zöldfelületként, rekreációs céllal, környezetbarát közlekedési módok részére érdemes hasznosítani. Az így létrejövő vonzó felületek gyalogosokat, sportolókat, szabadidejüket töltő embereket invitálnak, étellel töltve meg a várost.
- Többlakásos, illetve többszintes épületek esetén az előírt autóparkolóhelyek biztosítása túlnyomórészt terepszint alatt történjen, még ha a zöldfelületi mutató lehetővé is tenné a felszíni, épületen kívüli tárolást. A felszíni gépjárműtárolás városképi szempontból káros, illetve értékes kertkapcsolati lehetőséget vehet el.
- Lakótelepek közterületeinek fejlesztése során fedett, zárható kerékpártárolók kialakítása szükséges.

### 3.6 Közbringa

Az ütemezett kerékpárosbarát infrastruktúrafejlesztés szerves részeként az alábbi helyszínek és környékük részletes vizsgálata javasolt a közbringa-rendszer szolgáltatási területének kiterjesztésére, gyűjtőállomások kialakítására.

- Kisföldalatti végállomás (Mexikói út) és környéke
- Őrs Vezér tere és környéke
- Zugló Vasútállomás és környéke
- Bosnyák tér és környéke

A kerület Hungária körúton belüli része - kiemelten a Városliget - hatékonyan becsatlakoztatható a MOL Bubi rendszerbe. A BKK bevonásával javasolt a rendszer XIV. kerületi bővíthetőségének vizsgálata elsősorban a jelenlegi szolgáltatási területhez szervesen illeszkedően, továbbá esetleges „szigetrendszer” kialakításával (pl: Őrs Vezér tere és Bosnyák tér stb. mint decentrumok környékén). A fejlesztési területek lehatárolásához és a gyűjtőállomások pontos helyszínének kijelöléséhez többszempon-tú elemzésre van szükség, amely rendszerint a szolgáltatási terület fejlesztésének előkészítése során kidolgozott megvalósíthatósági tanulmány része.

Közbringarendszer szolgáltatási területének általános tervezési szempontjai:<sup>59</sup>

---

<sup>59</sup> forrás: BKK Zrt.

- Hálózati jelleg fenntartása (gyűjtőállomások egymástól való távolsága kiegyensúlyozott, rendszerint max. 300-300 m)
- Gyűjtőállomások jól látható elhelyezése (elsősorban szegélyek között, nagyobb csomópontokban, vagy azokhoz minél közelebb, nem takarásban)
- Közösségi közlekedési megállóhelyektől és egyéb forgalomvonzó létesítményektől/célpontoktól minimális gyaloglási távolság a felhasználók kényelme és a kombinált utazások ösztönzése érdekében
- Minden irányból könnyen megközelíthető gyalog és kerékpárral is (elhelyezés elsősorban szegélyek között, szükség esetén döntött szegéllyel)
- Minél kevésbé ösztönözzön járdán kerékpározásra (dokkolóállások/kerékpárok irányultsága olyan legyen, hogy a legközelebb található útpályán való kerékpározásra ösztönözzön)
- Gyűjtőállomások kialakításának legyen megfelelő forgalomcsillapító hatása - ehhez a megfelelő forgalomtechnikai beavatkozásokat szükséges megvalósítani
- Amennyiben mégis járdára vagy egyéb gyalogos területre kerülne gyűjtőállomás, minimális helyet vegyen el a gyalogos közlekedéstől és egyéb közösségi/kereskedelmi térből, ne legyen a fő gyalogos áramlatok útjában és/vagy rakodási mozgásokat, vendéglátóhelyek kitelepülését ne akadályozza
- Zöldfelületet/zöldterületet lehetőleg ne vegyen el gyűjtőállomás

Az előkészítés alatt álló Városliget fejlesztési projekt keretében a rendszer bővítését az alábbi módon tervezi a beruházó:

- A forgalomvonzó létesítményeknél (nagyobb intézmények és közösségi közlekedési megállóhelyek (gyűjtőállomásonként 30-30 dokkolóállással)
- A mai Széchenyi fürdő MOL Bubi gyűjtőállomás mellett a MillFAV Széchenyi fürdő megálló mellé (30 férőhellyel)



### **3.7 „Szoft” tevékenységek**

#### **3.7.1 Általános szempontok**

A közlekedési hálózat kerékpárosbarát fejlesztése önmagában nem hozza meg a kerékpárral való közlekedés széles körű terjedését. Ahhoz, hogy a lakosság kézenfekvő, elfogadott alternatívaként gondoljon a kerékpáros közlekedésre, és hétköznapivá váljon ez a közlekedési mód, számos területen kell változást elérni.

A közlekedéssel kapcsolatos berögzült szokásokon kell ehhez változtatni, ami összetett és hosszú távú folyamat. A beavatkozások jellege szerint szükséges hozzá tájékoztatás, érzelmekre való hatás, vagyis motiválás, a kipróbálás lehetőségének biztosítása, és a megváltoztatott szokás megerősítése. Fontos az általános hangulat, imázs kialakítása, valamint a célcsoportokra hangolt kommunikáció egyaránt. Fel kell mérni hozzá, hogy kik lehetnek partnerek, támogatók, ellenzők, és kik a semlegesek. Mi jellemzi ezeket a csoportokat és hogyan vonhatók be, győzhetőek meg. Mással érhetőek el a különböző élethelyzetben lévő emberek, más vonzó egy tizenéves és más egy óvodás korú számára. A különböző közlekedési módokat használók elérése is különböző módon történik. Az időben való előrehaladás szerint is változik a kampány célja, figyelemfelkeltő, motiváló, kipróbálást segítő, vagy jó szokás megerősítését célzó. Attól is függ a beavatkozás módja, üzenete, hogy mennyire elfogadott, elterjedt a kerékpározás az adott helyen, vannak-e jól használható létesítmények, szubkultúra jellegű, vagy hétköznapi dolog a kerékpárral való közlekedés.

A feladat összetettségéből adódik, hogy felméréssel, a célcsoportok, problémák, adottságok meghatározásával kell, hogy kezdődjön egy szemléletformáló kampány tervezése, és az is, hogy ezt a sokrétű, szerteágazó feladatot egységes, integrált módon, a szereplők egyetértő támogatásával kell összefogni.

#### **Szubkultúrából hétköznapi közlekedési mód**

A kerékpározás gyakran jelenik meg megosztó témaként, ami egyrészt a média felelőtlen szenzációhajhász viselkedéséből, másrészt a kerékpározás érdekeit háttérbe szorító közlekedési rendszerből ered. A közvélemény gyakran kritizálja a kerékpározók nem szabálykövető magatartását, pedig az sokszor abból ered, hogy nincs megfelelő helyük a közlekedési rendszerben - néha gyalogosként, néha járműként viselkednek. Ez szokatlan azoknak a közlekedőknek, akik jobban integrálva vannak a közlekedés rendszerébe, akiknek biztosítva van az egyértelműen használható útfelület. Ezen az segít a legtöbbet, ha a kerékpáros közlekedést integrálják a közlekedési rendszerbe, emellett fontos, hogy szemléletformáló kampányokkal előzékeny, együttműködő magatartásra buzdítsuk a lakosságot, valamint példamutatással, egységesen vállalt politikai szándékkal, népszerű és nem megosztó személyiségek segítségével elfogadottá, hétköznapivá, megbecsültté tegyük a kerékpárral való közlekedést.

#### **Felvállalt, egységes döntéshozói támogatás**

A változás előfeltétele, hogy a döntéshozók egyetértésben, hosszú távon vállalják a kerékpározás támogatását. A gyakorlatban ez akkor tud működni, ha a teljes szervezet ismeretterjesztés szintjén ismeri a kerékpáros szempontokat, valamint, az, hogy a különböző szakterületekhez hogyan kapcsolódik a kerékpárral való közlekedés. Nem csak a lakosság felé fontos a kerékpározással kapcsolatos szemléletformálás. A kapcsolódó szakterületek bevonásával, oktatásával hatástalaníthatók előítéletek, új lehetőségek mutatkozhatnak meg a szakmák közötti együttműködésben, új közösségek, célcsoportok vonhatók be. A városvezetés szervezetén túl érdemes feltárni az érintettek rendszerét, akik akár partnerként

is sokszorozhatják a népszerűsítési törekvések hatékonyságát, vagy ellenzőként bevonandók a párbeszédbe. A teljesség igénye nélkül a következő érintettekkel érdemes számolni:

- Döntéshozók
- Tervezők
- Média
- Hatóságok (pl. építési hatóság)
- Rendőrség
- Oktatási intézmények
- Szakszervezetek
- Munkahelyek
- Gazdasági szervezetek
- Egészségügyi dolgozók, házi orvosok
- Környezetvédelmi, városvédő szervezetek

Ha megmutatjuk az érintetteknek, hogy számukra milyen előnyökkel járhat a kerékpáros ügyekben való közreműködés, akkor sokkal szélesebb körben és célcsoportoknak megfelelő módszerekkel érhetjük el az általuk képviselt közösségeket, illetve hatékonyabban működhetünk együtt operatív szinten is, és elkerülhetjük a sokszor tévhitből, sztereotípiákból adódó ellenállást, bizalmatlanságot.

Azon túl, hogy így a fejlesztési lehetőségek is jobban használhatók, az intézményesített támogatás a társadalom számára is mutatja a kerékpáros közlekedés létjogosultságát, növeli elfogadottságát.

### **Az érintettek célcsoportjai**

Ahogy a lakosság, úgy az érintettek is célcsoportokra oszthatók, és ennek megfelelően lehet az együttműködés formájáról dönteni velük kapcsolatban.

Attitűd szerint:

- **Partnerek**  
Kooperációra hajlandó szervezetek, akik számára kölcsönösen hasznos az együttműködés.
- **Támogatók**  
Kevésbé fajsúlyos szereplők, akik összességében mégis nyomást tudnak gyakorolni az ügy érdekében.
- **Ellenzők**  
Ellenérdekelt szereplők. Párbeszédbe bevonhatók, fontos tervezési szempontokat adhatnak. Igyekezni kell a problémáik semlegesítésére, illetve az esetleges tévhit, előítéletek eloszlatására.
- **Semlegesek**  
Érdekeltté tehető, de mindenképpen fontos, hogy ne váljon belőlük ellenző, ehhez szükséges az ő szempontjaikat is megismerni.

A szervezeti háttér képzése és az érintettek bevonása létrehozza szemléletformáló kampányt támogató háttérrel, ami egységes célok mentén működhet. Fontos a kampány összes elemének összefogása, összehangolása, amit egy részletes kommunikációs tervben és eseménynaptárban le kell fektetni. A kampánytervet a célcsoportokkal, érintettekkel, létesítményekkel szokásokkal kapcsolatos kutatásra kell alapozni.

## Elemzés

Az előzetes kutatásokat átfogóan kell kezelni, hogy felmérjük a kerület milyen szinten áll kerékpározás szempontjából. Ennek megfelelően kell a szükséges intézkedéseket kiválasztani. Például ha rossz a létesítmények kialakítása, hiányos a hálózat akkor önmagában a népszerűsítés nem lesz hatásos. Ha elenyésző a kerékpározók száma, egy számláló telepítése kijelzővel együtt csaldódás lehet. A felmérésben a következőket kell vizsgálni:

- Létesítmények
- Baleseti, forgalmi adatok, torlódások, helyzetelemzés
- Demográfiai adatok, célcsoportok meghatározásához
- Elégedettségi kérdőívek
- Igényfelmérés
- Egyéni nyereségek és veszteségek

Célcsoportok az alábbi szempontok szerint kezelhetők:

- Kor, demográfia, élethelyzet
- Kerékpárhasználat módja
- Földrajzi hely szerint
- Utazási távolság, vagy célpont szerint pl: munkahely, iskola
- Közlekedési módválassztás szerint
- Mobilitási stílus szerint

Az egyes célcsoportok számára más lesz vonzó, más lesz problémás, más előnyöket kell bemutatni, vagy más felületen érhetők el. Egy kampány akkor hatékony, ha az általános imázs építés mellett meg tudja szólítani a különböző csoportokat.

## Cél meghatározása

Ahhoz, hogy az intézkedéseket jól válasszuk ki és ezek hatékonyan legyenek összehangolva, meg kell határozni, hogy a kampány eredményeképp milyen célt szeretnénk elérni. Ilyen lehet a közlekedési módok közötti arányváltozás, vagy a megtett kilométerek. Ez azt is befolyásolja, hogy a célhoz melyik érdekelteket kell bevonni, és melyik célcsoportokra érdemes fókuszálni. A célokat SMART elvek szerint érdemes kitűzni. (Specifikus, mérhető, elérhető, releváns, időhöz kötött.)

## Akcióterv

A kampány minden elemét (tárgyi, létesítményi beavatkozásokat is) érdemes egységes arculattal összefogni. A cél az, hogy a hétköznapok részévé váljon a közlekedési mód a széles körű, felismerhető jelenlét által.

A szemléletformálást a létesítmények létrehozásával érdemes összehangolni, így az akciótervben szerepelnek nem marketing jellegű tevékenységek is. Olyan intézkedésekről van szó, amik előnyökhöz juttatják a kerékpározókat, ezzel együtt bizonyos mértékben korlátozzák a gépjárműforgalmat. Ezen kívül léteznek olyan utcabútorok, amik jelenlétükkel kényelmesebbé teszik a kerékpározást, azt sugallják, hogy szívesen látott résztvevők a közlekedésben. Ezek a következők:

- Közlekedési létesítmények kerékpárosbaráttá tétele
- Támaszok, tárolók létesítése
- Kijelzős számlálók, kapaszkodók, lábtámasztok lámpáknál, döntött kerékpáros szemetesek, kisebb kényelmi beavatkozások

- Térképek, infopontok, táblázások, tájékoztató elemek

### **Szokások megváltoztatására irányuló marketing tevékenységek**

Megfelelő és kellő hangsúllyal kezelt, a város által támogatott szemléletformáló és népszerűsítő kampányok hiányában a lakosság berögzült közlekedési szokásai, a kerékpározáshoz kapcsolódó esetleges félelmei vagy ellenérzései csak nehezen változnak.

Ahogy a 1.6.5 Népszerűsítés, szemléletformálás c. fejezetben kifejtettük (21. oldal), a közlekedési hálózat kerékpárosbarát fejlesztése, a szükséges infrastrukturális beavatkozások önmagukban kevésbé, csak a megfelelő kommunikációs tevékenységekkel együtt válnak kellően sikeressé. A vonzó és biztonságos létesítmények kialakítása mellett a kerékpáros közlekedés részarányának növeléséhez megfelelő hangsúlyt kell fektetni az ún. „szoft” elemekre. Hatékony népszerűsítő, szemléletformáló kampányokkal kell leépíteni a mindennapi kerékpárhasználattal kapcsolatos tévhiteteket és esetleges félelmeket. Oktatni szükséges az új infrastrukturális elemek használatát. Tudatosítani kell, hogy a kerékpáros közlekedés reális, elérhető és előnyös alternatíva. Az érzelmi ráhatás szintén hatékony és szükséges elem, a racionális érvek mellett szükséges az érzelmi bevonódás megteremtés inspiráló történetekkel, életvidám, stílusos imázs létrehozásával.

Népszerűsítő kampányok során kerülni kell a kerékpározással kapcsolatos negatív kommunikációt, az esetlegesen elrettentő, félelemkeltő kampányokat.

A népszerűsítés és oktatás jellegű feladatok között látszólag elmosódik a határ, valójában két különböző célt szolgálnak. A kizárólag oktatás jellegű, közlekedésbiztonsági megközelítés könnyen félelemkeltéshez, veszélyérzet kialakításához vezet, önmagában nem szolgálja a kerékpáros közlekedés népszerűsítését. Az elkerülendő balesetveszélyes szituációk és követendő közlekedési szabályok bemutatása önmagában nem teszi vonzó alternatívává a kerékpárt. . Az oktatásban és együttműködő közlekedésre nevelésben az általános és a speciálisan kerékpáros közlekedési ismeretek egyaránt fontosak. A tudatos közlekedésre és racionális eszközválasztásra nevelésnek a közlekedésbiztonság csupán része, e miatt oktatás jellegű feladatok megvalósítását nem szabad összekeverni a népszerűsítő tevékenységgel.

### **A marketingtevékenységek által elérni kívánt változások**

A szociális marketing azzal foglalkozik, hogy hogyan lehet termék helyett viselkedési formát népszerűsíteni. A vásárlás helyett egy új szokás kialakítása a cél. Az emberi viselkedésre nagy hatással van az, hogy milyen normákat ír elő a társadalom, milyen értékek köthetők egy adott társadalmi normához. Meglévő értékekre, normákra építünk, amikor a sérülékenyebb közlekedő védelméről beszélünk, az együttműködő közlekedést hangsúlyozzuk. Célcsoportok szerint ugyanakkor más értékek hangsúlyosak, van akit a szabadság érzése érint meg, van akinek a biztonság fontos.

E szerint mást kell, hogy tartalmazzon egy széleskörű imázs kampány, ami érdekes, ha általánosan elfogadott normákkal és értékekkel dolgozik, de egy adott célcsoportra fókuszáló akció a célcsoportra jellemző értékekkel kell, hogy dolgozzon. Akkor hatékony a célcsoportokra irányuló tevékenység, ha ehhez már létrejött egy általános pozitív attitűd a témával kapcsolatban egy általánosabb kampány segítségével.

A szokások megváltoztatásához a következőket kell céloznia az egyes tevékenységeknek:

- Magasabb információsztint, tájékozottság
- Motiváció, érzelmi bevonódás
- Új viselkedésforma kipróbálása, szokások megváltoztatása
- Általános attitűd megváltoztatása a témával kapcsolatban

A berögzült szokások megváltoztatásának folyamata:

- Előkészítő szakasz:  
Általános figyelemfelhívás, tájékoztatás, racionális érvek, érzelmi bevonás.
- Cselekvésre ösztönzés:  
A kipróbálás lehetőségének biztosítása.
- Megerősítő, fenntartó szakasz:  
Jutalmazás azoknak, akik változtattak.

### 3.7.2 Javasolt népszerűsítő intézkedések

A népszerűsítő tevékenységek elsődleges célja a kerékpárral közlekedők számának növelése.

#### 3.7.2.1 Arculat kialakítása a városi kerékpározás népszerűsítésére

Amennyiben saját arculat mellett dönt a kerület annak kialakítása során érdemes ötletpályázatot indítani, így a nyilvánosság már a kezdetektől bekapcsolódhat a folyamatba:

- Nyilvános logó és névtervezési pályázat, zsűrizés a közösségi média és helyi civil szervezetek bevonásával
- Arculat és honlap tervezés, közösségi média arculat
- Jó, ha van a kerékpározásnak arca(i), aki lehet döntéshozó vagy jól ismert híresség. Cél, hogy a kerékpározás trendi és követendő példa legyen, a választott személy(ek) pedig ne osszák meg a lakosságot.

#### 3.7.2.2 Információs kiadványok terjesztése - tudatosítás és tanácsadás

Sokan tévhittek alapján túl veszélyesnek vagy fárasztónak ítélik a kerékpározást, eszükbe sem jut, hogy kerékpárral közlekedjenek. Ezen problémák leküzdésére egy lehetséges megoldást jelent a lakosság körében terjesztett információs kiadvány, amiben alapvető információk találhatóak a kerékpározás előnyeiről, a biztonságos közlekedés módjáról és egyéb hasznos tudnivalókról. Egy hasonló kiadvány egyszerre népszerűsítő és oktatási jellegű szerepet is betölthet. Ilyen kiadvány a *Magyar Kerékpárosklub Kisokosa*.<sup>60</sup>

Megfelelő információ hiányában gyakran nem ismerjük fel a kerékpár sokoldalúságát. A *Bringával Boltba kampány*<sup>61</sup> arra hívja fel a figyelmet, hogy kerékpárral könnyedén elszállítható a napi bevásárlás, miközben az üzletek kerékpárosbarát kialakításával növelhető a forgalom, fellendíthető a helyi gazdaság.

<sup>60</sup> A kiadvány elérhető az alábbi oldalon: <http://kerekpárosklub.hu/kisokos>

<sup>61</sup> Bővebben: <http://kerekpárosklub.hu/category/cimkek/bringaval-boltba>



### 3.7.2.3 Tömegrendezvények, személyes kapcsolatok – kipróbálás ösztönzése:

A személyes kapcsolatfelvétel, illetve a kipróbálás lehetőségének megteremtése remek eszköz a kerékpáros közlekedés népszerűsítésére. A kampányok, amelyek országos lefedettségük és üzenetük révén jelentős mértékben mozdítják elő a kerékpáros közlekedés népszerűsítését, társadalmi elfogadottságát, különösen hasznosak lehetnek:

- Sportrendezvények
- I bike Budapest
- Európai Mobilitási Hét: ügyességi pálya, kiadványok, kerékpáros felvonulás, Bebiciklizés stb.
- Autómentes Nap: Javasoljuk, hogy a rendezvény legyen hű nevéhez és valóban csak az üljön autóba, akinek mindenképpen szükséges. Ennek érdekében szükséges a mobilitási hét, valamint az autómentes nap népszerűsítése, a kerékpáros és gyalogos közlekedés támogatása akár útlezárásokkal
- Föld Napja
- Bringás reggeli
- Bringázz a munkába kampány

### 3.7.2.4 Iskolai programok

A szemléletformálást érdemes már gyerekkorban elkezdni. A gyerekek keresik a követendő mintát, így ebben a korban igazán hatékonyak lehetünk és jelentős változásokat érhetünk el. Gyakori probléma, hogy a kizárólag közlekedésbiztonsági megközelítés könnyen vezet félelemkeltéshez, veszélyérzet kialakításához. A tudatos közlekedésre és racionális eszközválasztásra nevelésnek utóbbi csupán része, nem célja. Jó példa a BKK és a Magyar Kerékpárosklub közös *STARS projektje*, melynek keretében a diákokat, a tanárokat és a szülőket egyaránt a fenntartható közlekedési módok igénybevételére ösztönzik. A közösségi közlekedést, a gyaloglást, és a kerékpározást ajánljuk az iskolába járáshoz. Javasoljuk a zuglói általános- és középiskolák csatlakozását a projekthez.

A kerékpáros iskolába járás számtalan eszközzel ösztönözhető, erre további jó példa a *Bringázz a suliba*<sup>62</sup> vagy a *Közlekedési kígyó játék*<sup>63</sup>.

A *Bebiciklizés*<sup>64</sup> szintén jó iskolai program lehet, elsősorban oktatási jellegű program, de népszerűsítő szerepet is betölthet, csupán a korcsoport sajátosságaira kell formálni a programot.

További jó gyakorlatok az *ügyességi, játékos vagy művészi programok* (pl. rajzpályázat) melyek a gyerekek kreativitását ösztönözve a figyelmüket a tudatos mobilitásra, az „együtt közlekedünk” szemléletre tereli.<sup>65</sup> Kerékpáros iskolai kirándulások támogatásával szintén hozzá lehet járulni a mindennapi kerékpárhasználat népszerűsítéséhez.

### 3.7.2.5 Közlekedésre nevelés, oktatás, képzés

Oktatás esetén nem elég csupán a KRESZ szabályok ismertetése, a többi közlekedő szempontjainak, várható viselkedésének bemutatására is hangsúlyt kell fektetni. Hangsúly az együttműködésen van, ezért minden közlekedési módot és korosztályt szükséges elérni. Ismeretterjesztő kiadványok, programok esetén a célcsoportnak megfelelő ismeretanyag átadása szükséges. Emellett a kerékpáros közlekedéssel valamilyen módon kapcsolatba kerülő munkatársak képzését is biztosítani kell.

<sup>62</sup> Bővebben: <http://kerekpárosklub.hu/bringazzsuliba>

<sup>63</sup> Bővebben: <http://www.trafficsnakegame.eu/hungary/>

<sup>64</sup> Bővebben: <http://kerekpárosklub.hu/bebiciklizés>

<sup>65</sup> Share the road rajzpályázat: [http://kerekpárosklub.hu/Share\\_the\\_road\\_rajpalyazat](http://kerekpárosklub.hu/Share_the_road_rajpalyazat)

### Együtt közlekedünk kampány

Nincsenek bringások és nincsenek autósok: közlekedők vannak. A biztonságos közlekedés akkor valósul meg, ha a közlekedés résztvevői figyelnek egymásra, akármilyen közlekedési eszközt is választanak, ezt a gondolatot hirdeti az *Együtt Közlekedünk kampány*.

A kampány keretében videók és szóróanyagok készültek, melyek könnyen fogyasztható formában mutatják be a közlekedés során való együttműködés fontosságát.

Bővebben: <http://kerekpárosklub.hu/egyuttkozlekedunk>

### Bringaakadémia

A Vuelta Sportiroda *Bringaakadémia* programja során a résztvevőknek játékosan tanítja meg a kerékpáros közlekedés alapjait. Akkreditált pedagógus-továbbképzéseket, továbbá az érdeklődők számára oktatói tanfolyamokat szerveznek. A programról bővebben:

<http://www.vuelta.hu/bringaakademia>

### Magyar Kerékpárosklub Bebiciklizés:

A 1,5-2 órás program egyszerre népszerűsíti a kerékpározást, ülteti el a kulturált együtt-közlekedés gondolatát a fejekbe és eközben biztonságos kerékpáros közlekedésre is nevel. 2-3 gyakorlott túravezető 10-13 fős csoportokat vezet végig egy előre megtervezett útvonalon, amely a város helyi sajátosságaihoz lehet igazítani.

Bővebben: <http://kerekpárosklub.hu/bebiciklizés>

### Lakatoslási tanácsok a kerékpárlopások megelőzésére

A lopástól való félelem miatt jellemző, hogy valaki csak akkor használja a kerékpárját, ha biztonságosnak érzi, egyéb esetben inkább „biztonságosabb” közlekedési módot választ. A kerékpárlopások megelőzésére javasoljuk információs füzetek terjesztését, felvilágosító kampány szervezését. A Kerékpárosklub Kisokos vonatkozó oldalai előzetes egyeztetés után szabadon felhasználhatóak.

### Szakmai képzések

Az önkormányzatnál dolgozó szakemberek esetében célszerűnek látjuk a továbbképzések hangsúlyozását, a képzések során a kerékpározással kapcsolatos tudásanyag átadását. A szakemberek alatt azokat a munkatársakat értjük, akik bármilyen módon kapcsolódnak a kerékpáros közlekedéshez, legyen szó infrastruktúráról vagy bármilyen kísérő tevékenységről, oktatásról/népszerűsítésről stb.

A képzéseknél az egyik legfontosabb az integrált szemlélet, miszerint a kerékpáros közlekedés a közúti közlekedés szerves része, a teljes közlekedési rendszer egyik alkotó eleme. Emellett szükséges konferenciákon (belföldi és külföldi) való részvétel lehetőségének biztosítása is.

### Gépjárművezető képzés

A képzés során a kerékpárral közlekedőkkel (ill. minden védtelen közlekedővel) való együttműködés elsajátítása elsődleges cél. Javasoljuk a helyi képzőhelyekkel való kapcsolatfelvételt, a tananyag bővítését kerékpáros közlekedéssel kapcsolatos ismeretekkel. Ajánlott tartalom (példaszerűen): *Együtt közlekedünk* kampány; kerékpározó előzése - megfelelő oldaltávolság; jobbra kanyarodás kerékpársáv, kerékpárút keresztezésével - elsőbbségi viszonyok; ellenirányban megnyitott egyirányú utca; gyengébb védelme; holttér stb.)

### 3.7.2.6 További javaslatok

- Közzolgálati és önkormányzati tevékenységek kiszolgálása kerékpárral, a kerékpározás presztízsének emelése érdekében
- Kerékpáros rendőrség megszervezése, a rendőrök számára elméleti és gyakorlati oktatással
- Kerékpáros csomagszállítás, ételkihordás stb. ösztönzése
- A köztisztasági feladatok szintén elláthatóak speciális teherkerékpárral (Jó példa: Budapest, V. kerület)
- Szolgálati kerékpárflotta üzembe helyezése a Polgármesteri Hivatal és a városi közintézmények dolgozói részére
- Közterületi kerékpárpumpa, kerékpáros szervizpont
- Rekreációs / turisztikai célú kerékpározás népszerűsítése
- Iskolai kerékpáros kirándulások támogatása