

2021.

# BUDAKALÁSZ FENNTARTHATÓ VÁROSI MOBILITÁSI TERV I. MÉRFÖLDKŐ - HELYZETELEMZÉS



**TERVEZŐ:**

**KÖZLEKEDÉS TERVEZŐ IRODA KFT.**

**2021. 11. 12.**

**Összhangban a KASIB Mérnöki Manager Iroda Kft által készülő  
Budakalász Településfejlesztési Konceptióval**

 <b>KÖZLEKEDÉS</b> TERVEZŐIRODA		
Cím: 1052 Budapest, Bécsi utca 5. Levélcím: 1364 Budapest, Pf.: 262. Telefon: 235-2000 Fax: 790-1021 E-mail: kozlekedes@kozlekedes.hu Web: www.kozlekedes.hu		
<b>KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI IRODA</b>	TERVSZÁM: <b>5977</b>	ALTERVSZÁM: <b>01</b>

MEGBÍZÓ: <b>Budakalász Város Önkormányzata</b>		
A MEGBÍZÁS TÁRGYA: <b>Budakalász Fenntartható városi mobilitás terv SUMP</b>		
TERVTÍPUS: <b>TANULMÁNYTERV</b>		
RÉSZMŰVELET:		
SZAKÁGI ALCSOPORT: <b>01</b>	DOKUMENTUMSZÁM: <b>001</b>	VÁLTOZAT: <b>01</b>
VEZETŐ TERVEZŐ: <b>Bősze Sándor</b> 01-13188	TERVEZŐ: <b>Rhorer Ádám</b> 01-3157	TERVEZŐ: <b>Vincze Andrea</b> 01-8794
TERVEZŐ: <b>Hegedüs Zsófia</b> 16-01004	TERVEZŐ: <b>Fodor Eszter</b> 01-11833	TERVEZŐ: <b>Laufer Péter</b> 01-11913
TERVEZŐ: <b>Dr Vörös Attila</b> 01-11140,01-65793	TERVEZŐ: <b>Kerékgyártó Tibor</b> 16-01004	SZAKÉRTŐ: <b>Szele András</b> 13-17455
FELELŐS TERVEZŐ: <b>Bősze Sándor</b> 01-13188	IRODAVEZETŐ: <b>Vincze Andrea</b> 01-8794	ÜGYVEZETÉS: <b>Várady Tamás</b>
DÁTUM: <b>2021.11.12.</b>	EGYSÉGES DOKUMENTUMJEL: <b>5977-01-TAN-KKH-01-001-01</b>	

## Tartalomjegyzék

<b>Tartalomjegyzék.....</b>	<b>3</b>
<b>Ábrajegyzék .....</b>	<b>4</b>
<b>Táblázatjegyzék .....</b>	<b>5</b>
<b>1. Előszó.....</b>	<b>6</b>
<b>2. A Mobilitási Terv bemutatása .....</b>	<b>8</b>
2.1. A tervezés céljai .....	8
2.2. A tervezés módszere .....	9
2.3. Partnerségi Terv .....	13
2.4. Településfejlesztési Koncepció és Fenntartható Városi Mobilitási Terv egymással párhuzamos elkészítése.....	13
2.5. A SUMP készítés ütemezése .....	15
<b>3. Mobilitási háttér.....</b>	<b>19</b>
3.1. Stratégiai háttér .....	19
3.1.1. BAVS (Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégia).....	19
3.1.2. M0 jövője .....	23
3.2. Budakalász fejlesztési dokumentumok.....	26
3.2.1. Integrált Városfejlesztési Stratégia (2010. február) .....	27
3.2.2. Budakalász Város Közlekedésfejlesztési Terve (2009. szeptember) .....	29
3.2.3. Budakalász Gazdasági Programja (2020. április) (19/2020/V/23)2020-24 .....	29
3.2.4. Budakalász Környezetvédelmi programja (2011) .....	31
3.2.5. Helyi Esélyegyenlőségi Program 2018 – 2023. (2020. május) (51/2020.V.27).....	32
<b>4. Mobilitás felmérés.....</b>	<b>33</b>
4.1. Kiindulás, a felmérés módszerei .....	33
4.2. Helyszíni kikérdezés értékelése .....	34
4.3. Online és papír alapú kikérdezés értékelése – közlekedési kérdések.....	43
4.4. HÉV fel-leszállóforgalmak számlálása .....	45
<b>5. Budakalász közlekedési helyzete .....</b>	<b>47</b>
5.1. Közúti közlekedés – kapcsolatok – forgalmi helyzet .....	47
5.2. Községi közlekedés .....	51
5.3. Gyalogos közlekedés .....	52
5.4. Parkolás .....	55
5.5. Kerékpározás.....	57
<b>6. Mobilitási problémák Budakalászon .....</b>	<b>59</b>
6.1. Probléma feltárás.....	59
6.2. Mobilitási problémák .....	61
6.3. SWOT .....	62

<b>7. Jövőkép</b> .....	<b>63</b>
<b>7.1. A kikérdezésből levonható következtetések</b> .....	<b>63</b>
<b>7.2. Előzetes fejlesztési irányok</b> .....	<b>66</b>
<b>8. Mellékletek</b> .....	<b>69</b>
<b>8.1. Kérdőív – Újságban megjelent</b> .....	<b>69</b>

## Ábrajegyzék

1-1. ábra Rézkori-mbudakalászi-kocsi (Forrás: <a href="https://www.budakalasz.hu/varosunk/varostortenet/">https://www.budakalasz.hu/varosunk/varostortenet/</a> .....)	6
1-2. ábra Nostalgia-járat a 134 éves Hévíz közlekedés tiszteletére (Forrás: <a href="http://www.szentendre.media.hu/hirek/kozelet/nostalgia-jaratokkal-unneplik-a-130-eves-hev-et">http://www.szentendre.media.hu/hirek/kozelet/nostalgia-jaratokkal-unneplik-a-130-eves-hev-et</a> ) .....	7
2-1. ábra I. Mérföldkő .....	9
2-2. ábra II. Mérföldkő .....	10
2-3. ábra III. Mérföldkő .....	11
2-4. ábra IV. Mérföldkő .....	12
2-5. ábra SUMP tervezési folyamata .....	12
2-6. ábra Ütemezés - sávós ütemterv .....	18
3-1. ábra Budapest elővárosi vasúti közlekedése (Forrás: BAVS 2040) .....	19
3-2. ábra Budapesti vasútvonalak átlagos napi utasforgalma (Forrás: BAVS 2040) .....	20
3-3. ábra A HÉV-ek távlati fejlesztése (Forrás: BAVS 2040) .....	21
3-4. ábra Változna-e a napi ingázás (Forrás: BAVS 2040) .....	21
3-5. ábra 2021. május 20. Kiírták a közbeszerzést az M0 északi szektorának tervezésére (Forrás: <a href="https://mernokvagyonok.hu/blog/2021/05/20/kiirtak-a-kozbeszerzest-az-m0-eszaki-szektoranak-tervezesere/">https://mernokvagyonok.hu/blog/2021/05/20/kiirtak-a-kozbeszerzest-az-m0-eszaki-szektoranak-tervezesere/</a> ).....	23
3-6. ábra Az M0-ás környűri északi szakaszának útvonala Budakalásznál a tervezett völgyhídról alagútba érkezik (Forrás: Molnár László Árpád: Az új M0-tervekkel csak nőnének a problémák <a href="https://index.hu/belfold/2019/07/30/m0_nyugati_szektor_pilis_zsambeki_medence/">https://index.hu/belfold/2019/07/30/m0_nyugati_szektor_pilis_zsambeki_medence/</a> ) .....	24
3-7. ábra A tervezett völgyhíd helyének mai környezete (Forrás: Bősze Sándor , saját fénykép. 2021.03.15) .....	24
3-8. ábra Tervezett M0 nyomvonal (Forrás: Molnár László Árpád: Az új M0-tervekkel csak nőnének a problémák <a href="https://index.hu/belfold/2019/07/30/m0_nyugati_szektor_pilis_zsambeki_medence/">https://index.hu/belfold/2019/07/30/m0_nyugati_szektor_pilis_zsambeki_medence/</a> ) .....	25
3-9. ábra Autózás helyzete az agglomeráción belül (Forrás: BAVS 2040) .....	26
3-10. ábra Budakalász népességének alakulása (1870-2021) .....	27
3-11. ábra Budakalász Városrészek (Forrás: Budakalász város IVS, 2010. február, Körics Euroconsulting) .....	27
3-12. ábra Budakalász városrészei .....	28
3-13. ábra Tervezhető működési bevételek prognosztizációja 2024-ig (Forrás: Budakalász város gazdasági programja, 2020-2024) .....	30
3-14. ábra Felhalmozási bevételek alakulás 2015-2024 (Forrás: Budakalász város gazdasági programja, 2020-2024) .....	30
3-15. ábra Közlekedési infrastruktúra fejlesztése (Forrás: Budakalász Város Környezetvédelmi Program Felülvizsgálat, 2011. január , Hazai Térségfejlesztő Zrt.) .....	31

4-1. ábra Kikérdezettek aktivitási megoszlása.....	34
4-2. ábra Kikérdezettek munkába járási szokási .....	34
4-3. ábra A helyszíni kikérdezettek jellemző napi közlekedési szokása .....	35
4-4. ábra A helyszíni kikérdezettek utazási szokásai .....	35
4-5. ábra Helyszíni kikérdezettek utazási mód szerinti megoszlása .....	36
4-6. ábra Az autóval érkező helyszíni kikérdezettek parkolási helyszínei .....	36
4-7. ábra A helyi kikérdezettek érkezési hely szerinti megoszlása .....	37
4-8. ábra Helyszíni HÉV-et használó kikérdezettek járműhasználatának indoka az úticél eléréséhez .....	37
4-9. ábra Helyszíni személygépjárművet használó kikérdezettek járműhasználatának indoka az úticél eléréséhez .....	38
4-10. ábra A helyszíni kikérdezettek közlekedési jogosultság igénybevétele .....	38
4-11. ábra A helyszíni kikérdezettek utazási céljának megoszlása .....	39
4-12. ábra Helyszíni kikérdezettek válaszainak megoszlása gyakoriság és utazási mód szerint .....	40
4-13. ábra Válaszok a Milyen fejlesztéseket szeretne látni Budakalászon? kérdésre .....	42
4-14. ábra Online kikérdezés – Utazás gyakorisága a különböző eszközökkel .....	43
4-15. ábra Online kikérdezés – Közösségi közlekedési szolgáltatás értékelési eredményei .....	44
5-1. ábra Budakalász – Közúti hálózat .....	48
5-2. ábra Ingázó forgalom - Pomázi út északi irány .....	49
5-3. ábra HÉV megállóhelyek gyalogos kapcsolata – elérhetőségi idők.....	54
5-4. ábra Jelenlegi parkolási helyzet és fejlesztendő parkoló .....	56
5-5. ábra Kerékpáros közlekedés Budakalászon .....	58
7-1. ábra Budapest és környéki települések közösségi közlekedéssel megvalósuló utazások aránya az EFM mátrix alapján .....	65

### Táblázatjegyzék

2-1. táblázat Fontosabb egyeztetések és fórumok.....	14
4-1. táblázat Hév reggeli csúcsórai adatai - felszállók .....	45
4-2. táblázat Hév reggeli csúcsórai adatai - leszállók .....	46
5-1. táblázat Közúti forgalom reggeli csúcsórában .....	49
6-1. táblázat Mobilitási problémák Budakalászon .....	61
6-2. táblázat SWOT elemzés.....	62

## 1. Előszó

Budakalász területén a legkorábbi leletek, egy 15.000 évvel ezelőtti kultúra korát idézik. Azóta a régészeti emlékek folyamatosan jelzik az emberi jelenlét nyomait. Település, értékek, sírok, és az ötezer évesre becsült 4 kerekű kocsi, mely a közlekedés első lenyomata ebben a térségben.

A Római Birodalom korából a Pannonia Inferior Aquincum központtal, a kiépült a limes vonala.

Hadiutak, feltárt villák őrzik a római kor emlékét, majd a hunok, avarok, az első 1135-ös írásos emlék – a Lampert adománylevel – , majd a török uralom és hódoltság kora. (Forrás: Villám Zsuzsa, Budakalász bemutatkozik).



1-1. ábra Rézkori-mbudakalászi-kocsi (Forrás: <https://www.budakalasz.hu/varosunk/varostortenet/>)

Mai korunk meghatározója az 1690-es évektől a szerb betelepítés, majd az akkori falu magja kialakul a Budára vezető országút mentén. 1750-től a német telepesek a munkaerőhiány enyhítésére – Mária Terézia uralkodása alatt – érkeznek ide. Meglepő, az 1828-as összeírás 102 szerb, 69 német, 7 magyar, 3 szlovák és 1 zsidó családot rögzített itt.

Az 1800-as évek elejétől kétnemzetiségű falu. Később zöldségtermelő boltkertészek és budai kiköltöző hivatalnokok, 1902-től elemi népiskola, állami kisdudóvó, majd 1888-tól a gőzvasút Aquincumig – akkor főként áruszállításra – amely 133 évvel ezelőtt indult. Visszavonhatatlanul összekapcsolódott a főváros és Budakalász sorsa a vasúttal, amelyet hamar 1910-ben villamosítottak, nemcsak meghatározta a mozgás-mobilitás fő irányát, hanem a kalászi életmód meghatározójává vált. Amikor a fővárosi lét már nem cél, hanem állapot, sokak számára, az 1980-as évektől vonzóvá válik a kiköltözés a zöldövezetbe, felfedezve a kalászi élet nyugalomát, múltját, örömeit.



**1-2. ábra Nostalgia-járat a 134 éves HÉV közlekedés tiszteletére (Forrás: <http://www.szentendre.media.hu/hirek/kozelet/nostalgia-jaratokkal-unneplik-a-130-eves-hev-et>)**

A kiköltözés új embereket, új életmódot, mozgást, ingázást, új szokásokat, új célokat és sokszori tévutakat is jelent.

A jövőt egyikünk sem tudja, senki sem látunk, de vannak tapasztalataink, a helyiek közül sokan szívesen elmondják véleményüket, megint mások szívesen válaszoltak az írásban feltett kérdéssorra, amelyre 300 válasz érkezett, további 147-en kifejezetten közlekedési szokásaikról adtak tájékoztatást a kikérdezések során. A cél nem lehet más, mint megismerni az itt lakók véleményét, akaratát, azzal a nyitottsággal fogadni a véleményeket, ahogy ők fogadtak minket. Azzal a bizalommal kialakítani közösen a jövőképet, ahogy a Fenntartható Városi Mobilitási Terv ezt megkívánja.

Ez a terv különbözik minden más tervműfajtól. Ugyanúgy vannak szakmai törvényszerűségei és korlátai, mint a mérnöki tervezésnek általában, de ez a terv az emberek életmódjáról, közlekedési módjairól, a fenntartható városi mobilitásról szól, aminek –egyre inkább tudatosul mindannyiunkban – nincs más alternatívája. Az EU SUMP névvel (Sustainable Urban Mobility Planning) illeti ezt a tervezést és a terv készítéséhez igen határozott ajánlás tartozik.

Ezúton kérjük az olvasót tartson velünk a megismerésben és találjuk ki közösen Budakalász város jövőképét.

Bősze Sándor

## 2. A Mobilitási Terv bemutatása

### 2.1. A tervezés céljai

**A SUMP legfőbb célja**, a közlekedéstervezés új gyakorlatának kialakítása, amely az elérhetőséget és életminőséget helyezi a fókuszba. A cél tehát, nem a forgalomáramlás minden követelményének teljesítése, bővítése, hanem az elérhetőség és életminőség lehető legjobb szintje a közlekedés hozzájárulásával.

**A közlekedési módok együttes fejlesztése** azt jelenti, hogy a nem motorizált és motorizált eszközök között nincs előre meghatározott prioritás, hanem a hely és az időszak jelöli ki, mit tekintünk alapként és ehhez csatlakozik az őt kiegészítő hálózat.

Az infrastruktúra, a szabályozás és a promóció – tájékoztatás egységet alkot, azaz közösen kerül meghatározásra mit építünk, azt hogyan szabályozzuk és ezt a folyamatot elejétől fogva minden érintett ismeri, ha akar részt vesz benne, segíti. Szakít azzal a rossz gyakorlattal, ahol eldöntik a tennivalókat, ezt követi két év késéssel a szabályozási környezet rendezése, és a megvalósulási időszakot látják az érintettek további két év késéssel, amikor már a kiindulási feltételek is mások és az érintettek is másban gondolkodnak.

**Több szakpolitika összehangolása**, elsősorban a településtervezés és közlekedési rendszer együttes tervezése, hiszen képesek egymáshoz alkalmazkodni és a legfontosabb a munkába – iskolába – egészségügyi intézmények jó elérése a helykijelölésnél kezdődik.

**Tervezés a lakosság bevonásával**, minden mozzanatban, hiszen minden fázisban új és új körülmények jelennek meg, össze kell vetni a kiinduló céllal. A szakértői részvétel elengedhetetlen ez a tervezés szakmai magja, de a funkcionális tervezési térség kilép a közigazgatási határokon, lakóövezeteken túlra, így önmagában a szakmaiság nem garantálja a jó eredményt.

**Hosszú távú jövőkép – amit városunk jövőjéről gondolunk.**

Budakalász a fővárossal egyforma, de önálló építészeti környezetben, a Duna partján, de nem a nagy dunai víziút problémái között, a Dunakanyari települések egyikeként, de nem a rutinszerű kirándulóhelyek zsúfoltságával, él és létezik.



Közlekedési adottságai ezért kiválóak, mert a főváros környéki közlekedésfejlesztés két legnagyobb közlekedési projektje Budakalász közigazgatási területén, a város területét is igénybe véve fog megvalósulni a következő két évtizedben.

## 2.2. A tervezés módszere

A városi mobilitás tervezés EU útmutatója mindenki számára elérhetővé teszi, a ciklikus tervezés lépéseinek ismeretét.

- **A gondos előkészítés**, a 12 lépéses ciklus első negyede. Budakalászon kialakult a partneri kör, önkormányzati vezetőkkel, helyi szakértőkkel, civil résztvevőkkel, akik folyamatában végigkísérik a tervezést. Az elemző munka a forgalomszámlálással, a lakossági kikérdezéssel és elvégzett 10 egyeztetéssel megkezdődött. Az elemzés a következtetések összegzésével tart. Probléma térkép elkészült.



2-1. ábra I. Mérföldkő

- **Forgatókönyvek – jövőkép.** A kidolgozási fázis több scenárióban gondolja végig a jövőt és ezekhez indikátorokat kell rendelni. Nem mindegy, hogy a HÉV fejlesztése karbantartást, rekonstrukciót, vagy Duna alagutat jelent a következő 20 évben.



2-2. ábra II. Mérföldkő

- **A terv kidolgozása** során programcsomagok kerülnek kidolgozásra 7 – 10, amelyek még beláthatók, végrehajtásuk humán erővel kiszolgálható, menedzselhető. A csomagok programelemeket tartalmaznak. A programelemek az ott lakók, a területen rendszeresen tartózkodók és az önkormányzat közös szempontjai szerint alakulnak ki. Alulról – felülről történő projektkezeléssel.



2-3. ábra III. Mérőfldkő

- **A terv végrehajtása.**

Ez a kivitelezés időzítése, lebonyolítása, és a monitoring folyamatos értékeléssel. Lesznek tanulságok, amelyek a többi programra is alkalmazhatók, így az elkövetett hibák ott már nem ismétlődnek.



2-4. ábra IV. Mérföldkö



2-5. ábra SUMP tervezési folyamata

### 2.3. Partnerségi Terv

Budakalászon ez különleges hajtóerő, mert a lakosság elhivatottsága, részvétele a jövőtervezésben jelentősen meghaladja az átlagost. A partnerség, az előző fejezetben leírtak szerint a részvételt jelenti és a végrehajtás minőségbiztosításának is fő eleme. A partnerség kiterjed a megvalósítás utáni időszak üzemeltetésére, fenntartására is.

Nem szabad Budakalászon elkövetni ezt a gyakori hibát, amely kezdetekkor nem tisztázza az üzemeltetői kötelezettségeket és beruházás befejezésekor kijelöléssel döntik el az üzemeltetői felelősséget.

### 2.4. Településfejlesztési Konceptió és Fenntartható Városi Mobilitási Terv egymással párhuzamos elkészítése

Az Önkormányzat eldöntötte, hogy megújítja a várostervezési eszköztárat, ez évtizedekre előre mutat. Alapja a Településfejlesztési Konceptió, ezt követi a Településrendezési Terv, végső eredménye az új Helyi Építési Szabályzat (a mai 2016-tól hatályos) és Szabályozási Terv elkészítése.

A döntés fontos eleme a Fenntartható Mobilitási Tervvel való közös készítés, ami kezdettől így is zajlott. A két tervező cég lakossági kérdőíveket egyesítette, közösen történt a szeptember – októberi felmérés.

Emellett az egyeztetések (lakossági, civil, intézményi, vállalkozói, stb.) is közösen zajlottak.

#### A következő egyeztetések és fórumok zajlottak le a tervezés folyamán:

	Feladat	Időpont	Helyszín	Felelős
1.	SUMP nyitó tárgyalás	2021.08.05	Polgármesteri hivatal	Önkormányzat
2.	Helyszíni bejárás: Felsővár u. – Gerinc u. társágában	2021.08.25.	Helyszínen	Önkormányzat
3.	Tárgyalás a KASIB Mérnöki Manager Iroda Kft-vel	2021.08.26		Közlekedés Kft
4.	II. SUMP tárgyalás	2021.08.30	Polgármesteri hivatal	Önkormányzat
5.	III. SUMP tárgyalás – közös tárgyalás a KASIB Kft-vel	2021.09.30	Polgármesteri hivatal	Önkormányzat
6.	Gazdasági kérdőív kiküldése ügyfélkapun	2021.09.30- 2021.10.01		Önkormányzat
7.	IV. SUMP tárgyalás – Képviselői egyeztetés	2021.10.06	Polgármesteri hivatal	Önkormányzat

Feladat	Időpont	Helyszín	Felelős
8. Fókuszcsoport beszélgetés - CIVIL, EGYHÁZ	2021.10.11 17:00 óra	Faluház	Önkormányzat
9. Budakalász helyszíni kikérdezés	2021.10.12. 06:00 – 18:00	HÉV megállóhelyek, Iskolák, Központi területe	Közlekedés Kft
10. Vállalkozói fórum (nem TRE fókuszú)	2021.10.13 15:00 óra	Faluház	Önkormányzat
11. V. SUMP tárgyalás – Helyszíni egyeztetések lebonyolítása,	2021.10.14	Polgármesteri hivatal	Önkormányzat
12. Fókuszcsoport beszélgetés - KÖZINTÉZMÉNY	2021.10.18 15:00 óra	Faluház	Önkormányzat
13. Kérdőív visszaküldése határidő (gazdasági + adatlap, lakossági (online, papír alapú))	2021.10.20		Önkormányzat
14. Közmeghallgatás	2021.10.20 17:00 óra	Faluház	Önkormányzat
15. Beérkezett GAZDASÁGI kérdőívek + ADATALAP számszerű összegzése	2021.10.26		KASIB Mérnöki Manager Iroda
16. Beérkezett LAKOSSÁGI kérdőívek (online, papír alapú egyben) számszerű összegzése	2021.10.26		Önkormányzat
17. Közlekedés megküldi szállítás előtti anyagát KASIB Mérnöki Manager Iroda	2021.11.04.		Közlekedés
18. SZÁLLÍTÁS - SUMP Helyzetértékelés, jövőkép	2021.11.12		Közlekedés
19. SZÁLLÍTÁS - TRE felülvizsgálat Megalapozó vizsgálat és előzetes fejlesztési irányok	2021.11.15		KASIB Mérnöki Manager Iroda
20. Egyeztetés - Megalapozó vizsgálat és előzetes fejlesztési irányok (KASIB prezentáció)	2021.11.22 11:00 óra	Polgármesteri hivatal	Önkormányzat
21. Megalapozó vizsgálat és előzetes fejlesztési irányok honlapon való megjelentetése	2021.11.22-23		Önkormányzat
22. Lakossági fórum	2021.11.29 17:00 óra	Faluház	Önkormányzat

2-1. táblázat Fontosabb egyeztetések és fórumok

A 2011 Egyesület Választási program vállalása volt a településrendezési szabályok szigorítása. Amíg a Konceptió készül, változtatási tilalom bevezetésére került sor. Az önkormányzat új beépítésre szánt terület kijelölését nem tervezi. A kutatások során fő elem a közlekedési problémák feltárása és rendszerezése. A jelen megismerése, a jövő tervezésének záloga.

A fejlesztés több évtizedre, két emberöltőre tekint előre. A tervezési folyamat mindvégig a lakossági egyeztetéseken alapszik.

**A problémafeltáró időszak közös lépései:**

- Döntés a közös előkészítésről
- Kérdőívek egyeztetése, közös kérdőív
- Kikérdezés lebonyolítása
- Önkormányzat egyeztetési programjának közös lebonyolítása
- Fórum szakasz közös részvétel

**2.5. A SUMP készítés ütemezése**

A SUMP elkészítése 2021. augusztus 5-én indult, így a tervezett ütemezés egy 330 napos tervezési folyamatot ölel fel. A megrendelői egyetértéssel elfogadott terv az alábbi:

**1. mérföldkő 0-100. nap**

	<b>Feladat</b>	<b>Határidő</b>
1.	<b>A célok megnevezése</b>	<b>0 — 30. nap</b>
2.	<b>A tervezési módszer kidolgozása</b>	<b>0 — 30. nap</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Partnerek bevonása</li> <li>• Kommunikációs terv</li> <li>• Munkaterv ütemezés, megbízóval közösen</li> <li>• Adatszolgáltatási igények megfogalmazása</li> </ul>	
3.	<b>A mobilitási terv megalapozása</b>	<b>0 — 60. nap</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Területgazdálkodás, településüzemeltetés</li> <li>• Felmérések amennyiben az indokolt, közlekedési igények - mobilitási szokásfelmérés</li> <li>• Szakpolitikai tervezési keretek</li> <li>• Mobilitási háttér feltárása</li> <li>• A közlekedési rendszer kínálati jellemzői</li> <li>• Adatszolgáltatási igények teljesítése — a tervező részére</li> </ul>	
4.	<b>Probléma azonosítás</b>	<b>0 — 90. nap</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SWOT</li> <li>• Problématérkép</li> </ul>	
5.	<b>Célrendszer — jövőkép</b>	<b>30 —100. nap</b>

## 2. mérföldkő 30 – 180 nap

	Feladat	Határidő
6.	<b>A településre vonatkozó eszkörendszer</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Első körös intézkedések</li> <li>• Részletes intézkedések - bemutatás</li> </ul> <b>A tervezett szolgáltatási szint bemutatása</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ A tervezett szolgáltatáshoz illesztett projektek</li> <li>○ A tervezett szolgáltatás infrastruktúra igényei</li> <li>○ Intermodalitás erősítése-kapcsolódó szolgáltatások</li> <li>○ Igényvezérelt szolgáltatási rendszer lehetőségei</li> <li>○ Közösségi autóhasználat parkolási segítése</li> <li>○ Mikromobilitás elérhetőségi lehetőségei</li> <li>○ Kerékpárhálózat bővítése</li> <li>○ Közösségi Kerékpáros Rendszer telepítése</li> </ul>	30 —150. nap
7.	<b>Önkormányzati elfogadás az eszkörendszerre</b>	150 —180. nap

## 3.mérföldkő 150 – 270 nap

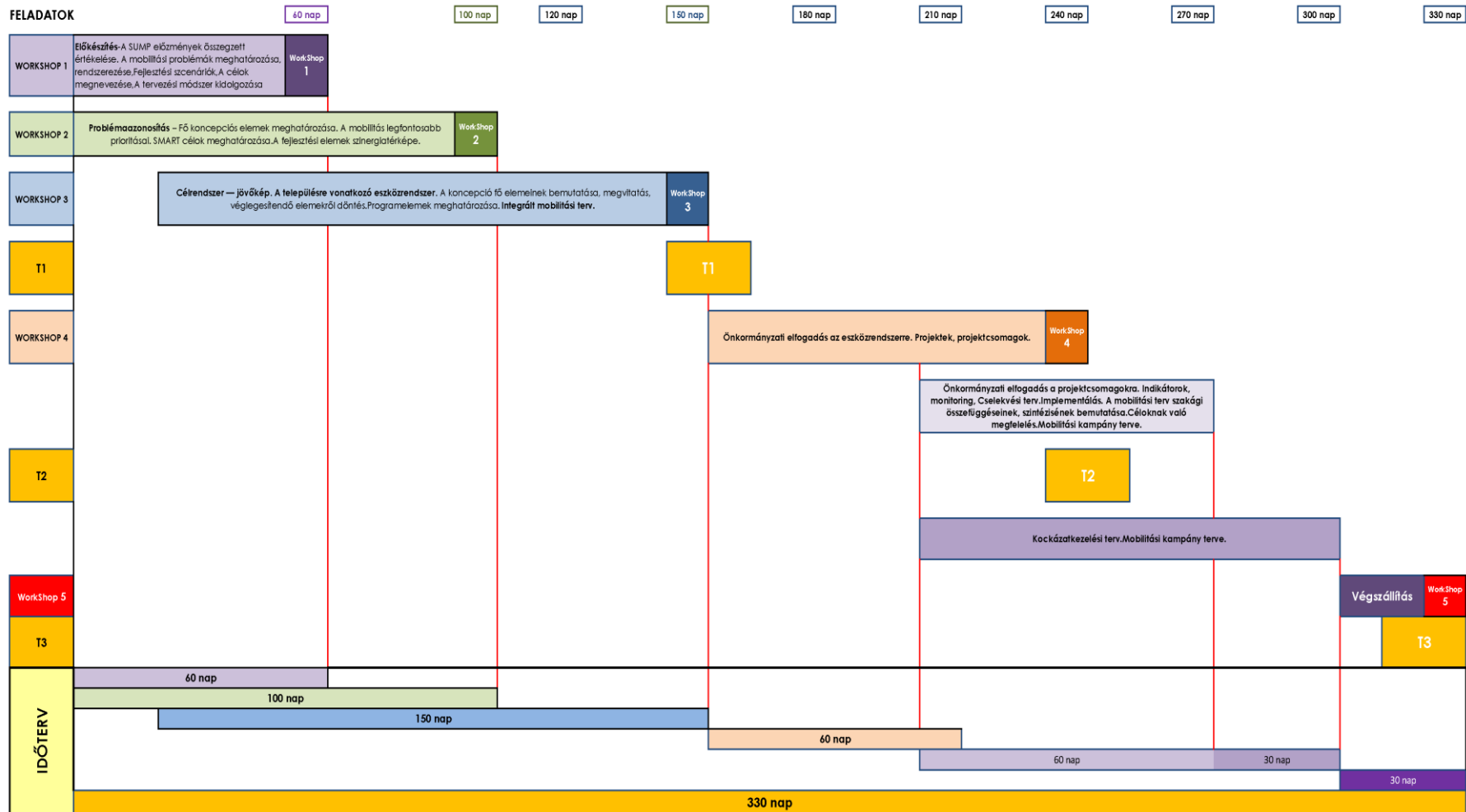
	Feladat	Határidő
8.	<b>Projektek, projektcsomagok</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Projekt ütemezés</li> <li>• Projektek csoportosítása</li> <li>• Projekt csomagok képzése</li> </ul>	150 — 210. nap
9.	<b>Önkormányzati elfogadás a projektcsomagokra</b>	210 — 270. nap
10.	<b>Indikátorok, monitoring</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Indikátor kiválasztása, kijelölése</li> <li>• Indikátorok összefüggésrendszere</li> <li>• Végső indikátor kiválasztás</li> <li>• eredményindikátor</li> <li>• outputindikátor</li> </ul>	210 — 270. nap
11.	<b>Cselekvési terv</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ütemezési javaslat</li> </ul>	210 — 270. nap



**4. mérföldkő 210 – 330 nap**

	<b>Feladat</b>	<b>Határidő</b>
12.	<b>Költségfinanszírozási terv</b>	
13.	<b>Kockázatkezelési terv</b>	<b>210 — 300. nap</b>
	<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>azonosítás</b></li><li>• <b>kezelés, felelős, módszer kijelölés</b></li></ul>	
14.	<b>Végszállítás</b>	<b>330. nap</b>

Az ütemezés sávos ábrája tartalmazza az egymásra épülő mérföldköveket.



2-6. ábra Ütemezés - sávós ütemterv

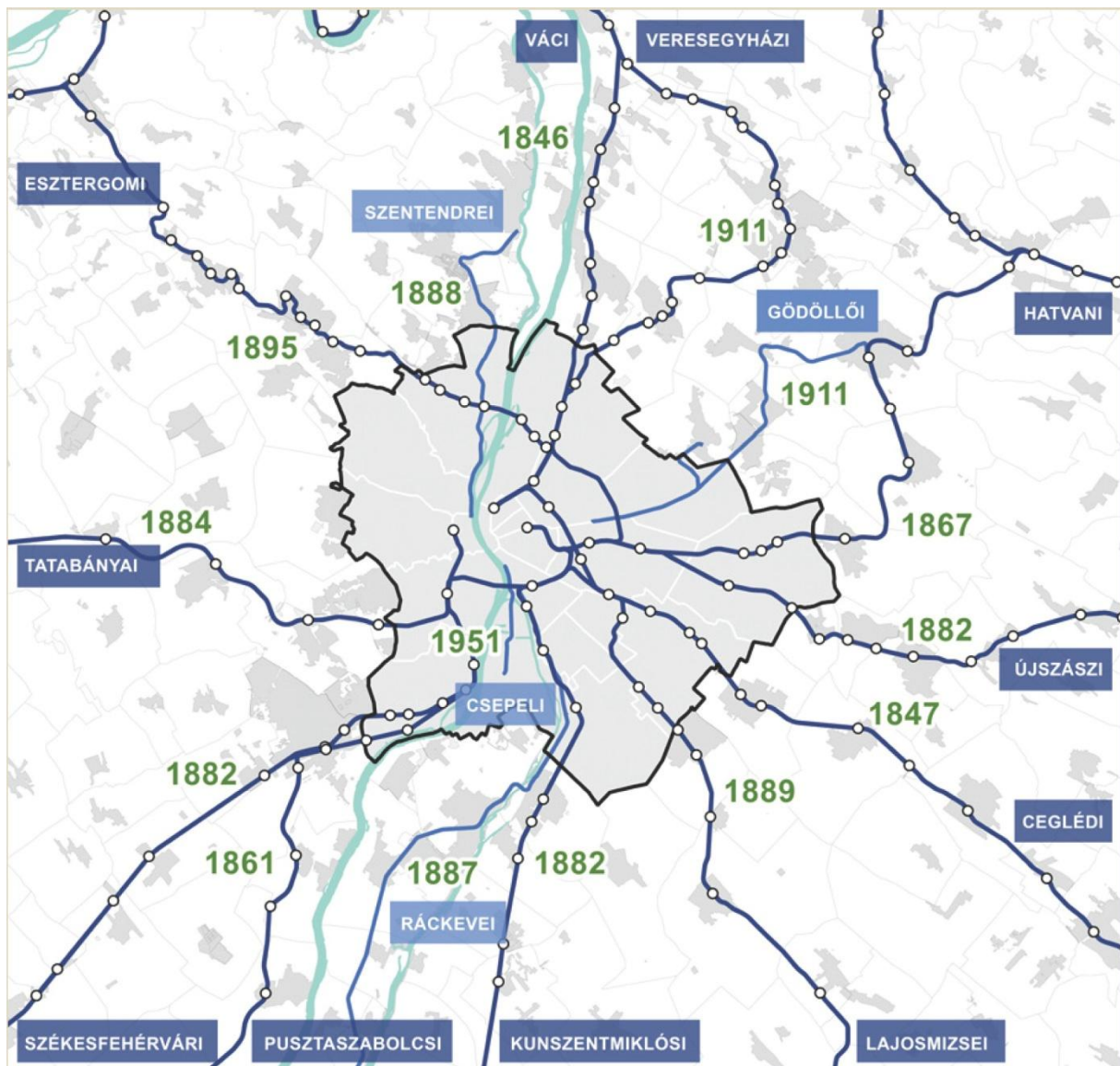
### 3. Mobilitási háttér

#### 3.1. Stratégiai háttér

##### 3.1.1. BAVS (Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégia)

A Kormány a Budapesti Fejlesztési Központot jelölte ki, a MÁV Zrt. és NIF-fel közösen, dolgozza ki a Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégiát. A Stratégia 2040-ig tekint előre, de elvei több évtizedre tekintenek ki.

A 11 MÁV és 4 HÉV vonal, melyek közül 6 az északi térséget szolgálja.

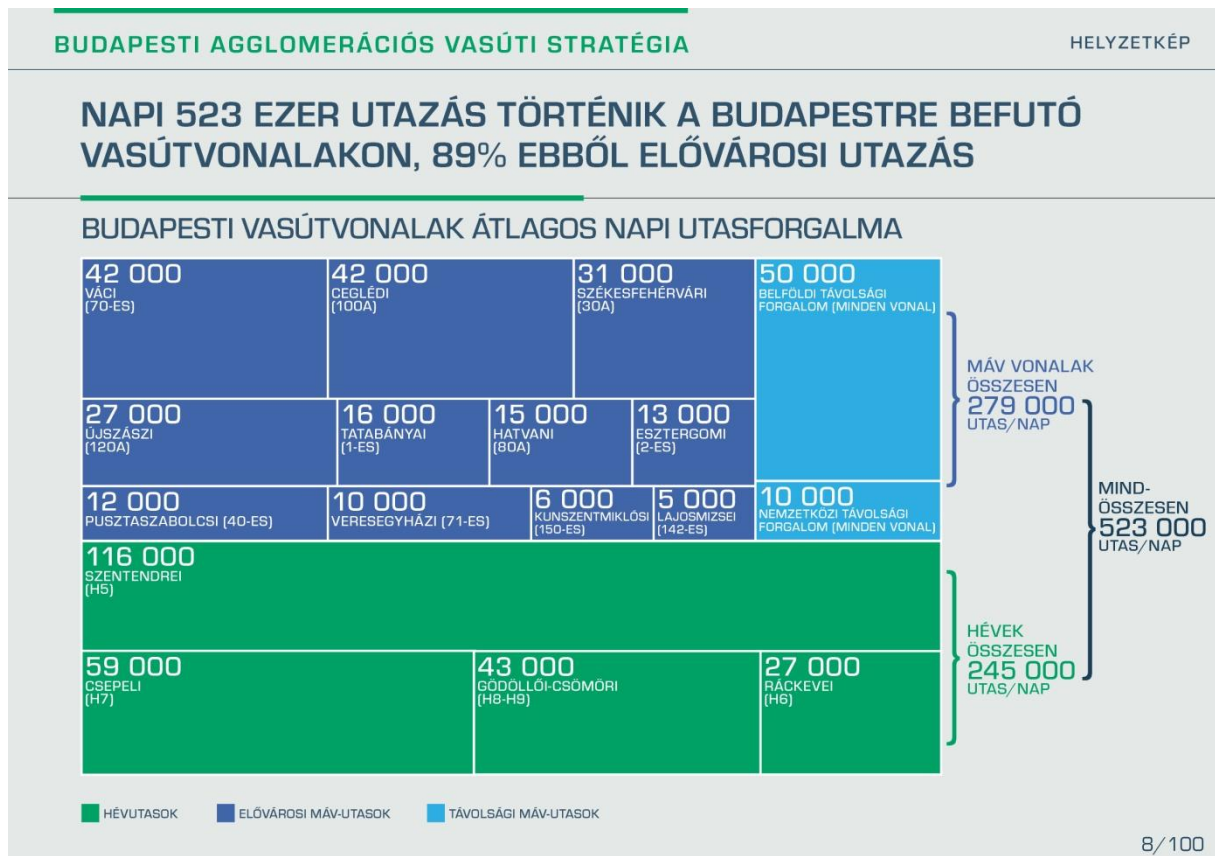


3-1. ábra Budapest elővárosi vasúti közlekedése (Forrás: BAVS 2040)

A napi 523.000 városhatári utazás, mely a kötöttpályán zajlik, döntő része mintegy 470.000 az elővárosokból érkezik. Különösen érdekes a MÁV és ennek vállalatcsoportjához tartozó HÉV utasszámok összevetése, hiszen a MÁV alig szállít

több utast a 20 éve megkezdett nagyon jelentős fejlesztések ellenére 279.000 utas/nap, mint a jól ismert, különösebb fejlesztéshez nem jutó HÉV 245.000 utas/nap.

A HÉV-nek is domináns része a Szentendrei HÉV (H5). Egy nap a teljes fővárosi MÁV+HÉV ingázó forgalom 463.000 utas/nap 25 %-át szállítja. A H5 HÉV napi utasszáma 116.000 utas/nap.



3-2. ábra Budapesti vasútvonalak átlagos napi utasforgalma (Forrás: BAVS 2040)

**A HÉV felülértékelttsége** nagyon egyszerűen belátható, hiszen nyomvonala mindenhol a városok súlyvonalában halad és megállóit a legfontosabb csomópontokban vannak. Követési ideje 6 – 10 perc mint a városi járművéké, míg a MÁV legsűrűbben 15 -30 percenként jár és jellemzően a települések szélén vannak az állomásai.

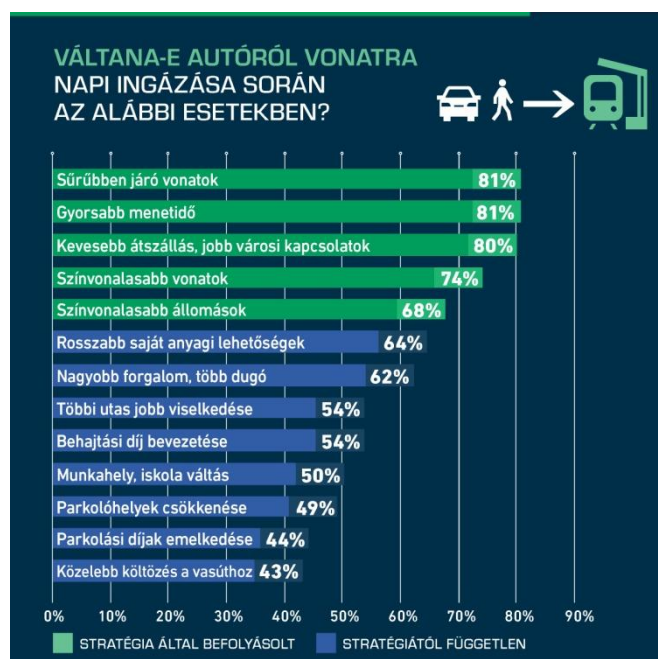
**A HÉV-ek fejlesztése** első ütemben H5 HÉV teljes helyben felújítását tervezi, délen a H6-H7 Kálvin téri keresztezése a prioritás.

Távlatban cél a három HÉV vonal város alatti összekötése (5-ös metró).



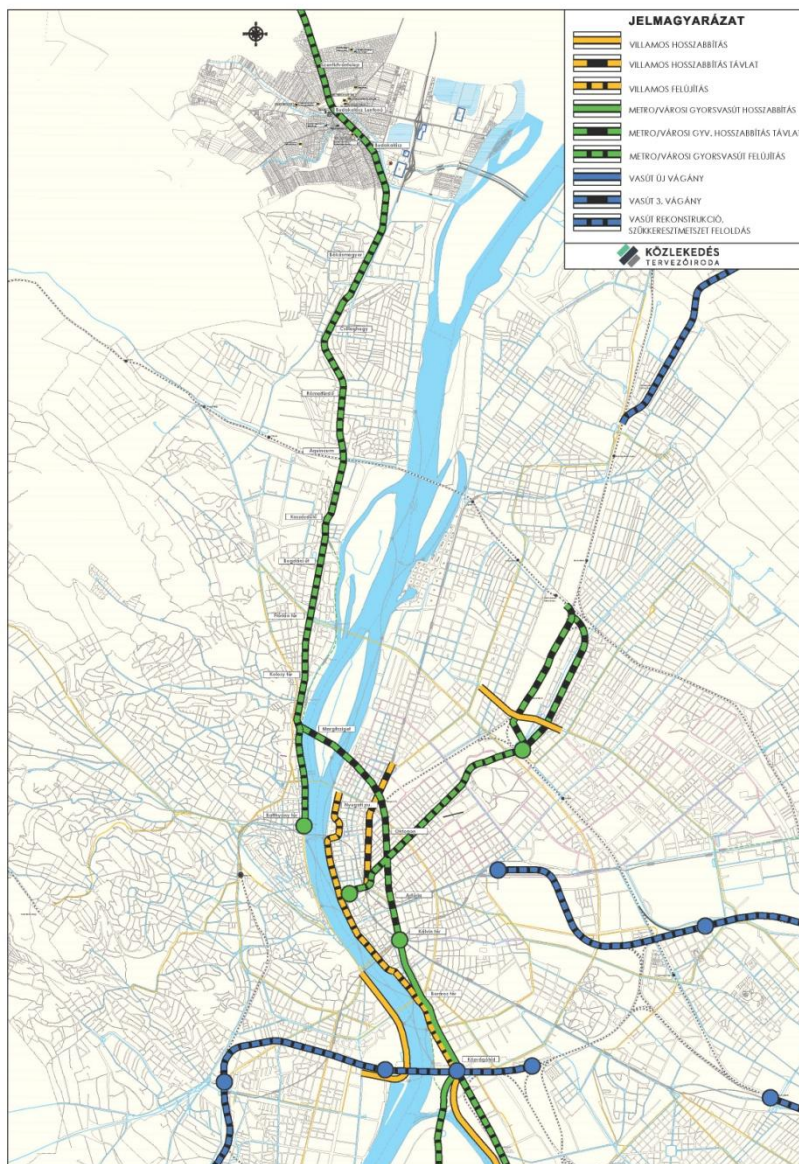
3-3. ábra A HÉV-ek távlati fejlesztése (Forrás: BAVS 2040)

Jelenleg a H5 vonal engedélyezési tervei készülnek. Az utasok általános véleménye, hogy szívesen használna vonatot / HÉV-et autó helyett.



3-4. ábra Váltana-e a napi ingázás (Forrás: BAVS 2040)

Budakalász 3 megállóval érintett a H5 felújításában. **Távlati jövőkép** a HÉV vonalak összekötése a Duna alatt ad új kapcsolatokat Budakalász számára is.



### H5 HÉV

Szentistvántelep

Budakalász –  
Lenfónó

Budakalász

Kaszásdűlő	kéreg alatt
Bogdáni út	kéreg alatt
Flórián tér	kéreg alatt
Kolossy tér	kéreg alatt
Margitsziget	mélyvezetés
Nyugati pu.	mélyvezetés
Oktogon	mélyvezetés
Astória	mélyvezetés
Kálvin tér	mélyvezetés
Boráros tér	kéreg alatt
Közvágóhíd	

H7 HÉV H6 HÉV

**Rövidtávon** a BFK a H5 felújítását tervezi. Ennek fő tartalma:

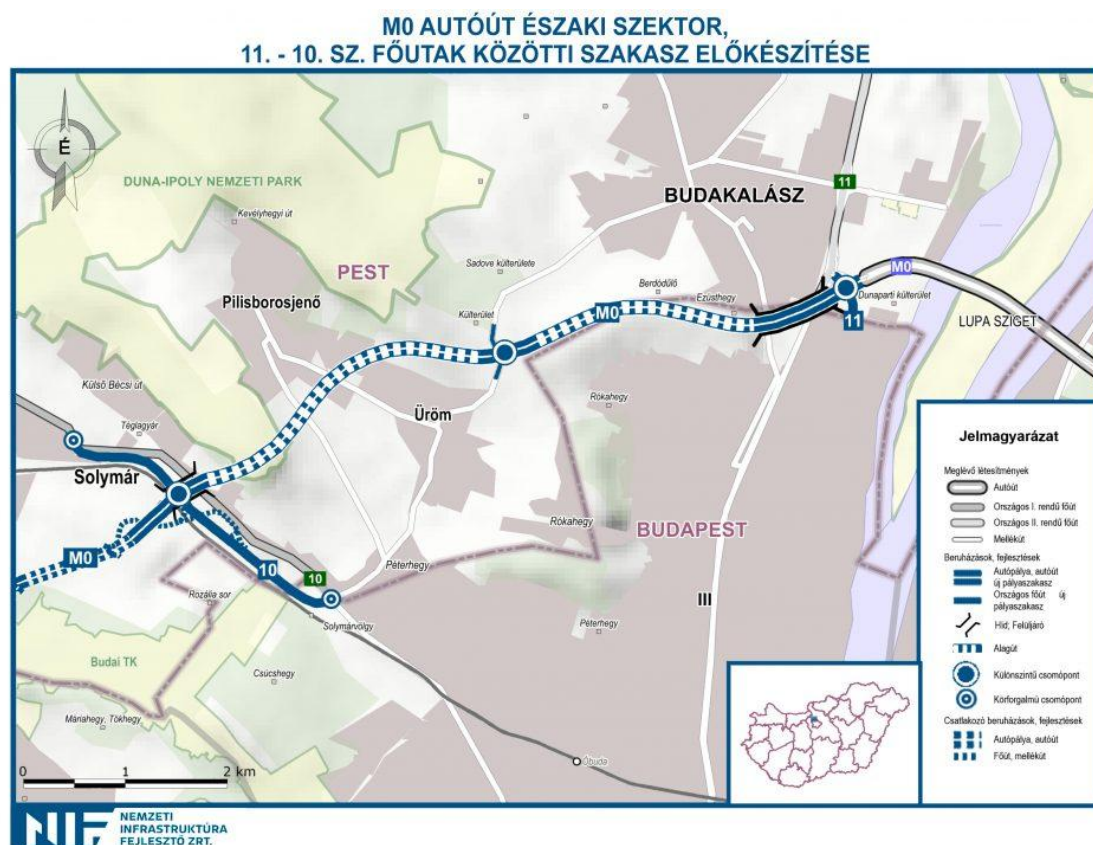
- Peron akadálymentesítés – szintbeni beszállás
- Állomások új építészeti kialakítása, teljesen új pálya
- Jobb átszállás – ahol van buszkapcsolat – közös peronos átszállás
- P+R összesen 1000 parkoló Békásmegyér és Szentendre között
- B+R tároló 300 hely
- Utastájékoztató vizuális
- Kereskedelem a megálló térségében

**Tervezett időszak:** 2022 – 25 közötti időszakban EU finanszírozási támogatással. Új jármű beszerzése 2027-re tervezett az előkészítés tavaly megindult, 54 új szerelvény beszerzésére. Az új elvárásnak megfelelően 100 km/ó sebességre tervezett, a 700 férőhelyes befogadóképesség nem változik, de sokkal bőségebb, kényelmesebb utastérrel.

### 3.1.2. M0 jövője

Az M0 kiviteli tervek elkészítésére idén májusban írt ki pályázatot a NIF Zrt. a 10-es és 11-es utak közötti szakaszra. A szakasz a budakalászi körforgalom keleti oldalán indul, két alagúttal (2 + 3,2 km) halad és 8 km hosszú, majd az M10-hez csatlakozik. Osztottpályás 2x2 sávú autópályát 3 külön szintű csomóponttal.

Az ideai tender eredménytelen lett.



**3-5. ábra 2021. május 20. Kiírták a közbeszerzést az M0 északi szektorának tervezésére (Forrás: <https://mernokvagyonok.hu/blog/2021/05/20/kiirtak-a-kozbeszerzest-az-m0-eszaki-szektoranak-tervezesere/>)**

A budakalászi nyomvonala a várost délről kerülve haladna, majd a HÉV – Budai út felett áthaladva lép be az alagúti szakaszra. Az alagutat az alábbi kép, a nyomvonalat a fenti helyszínrajz mutatja be.



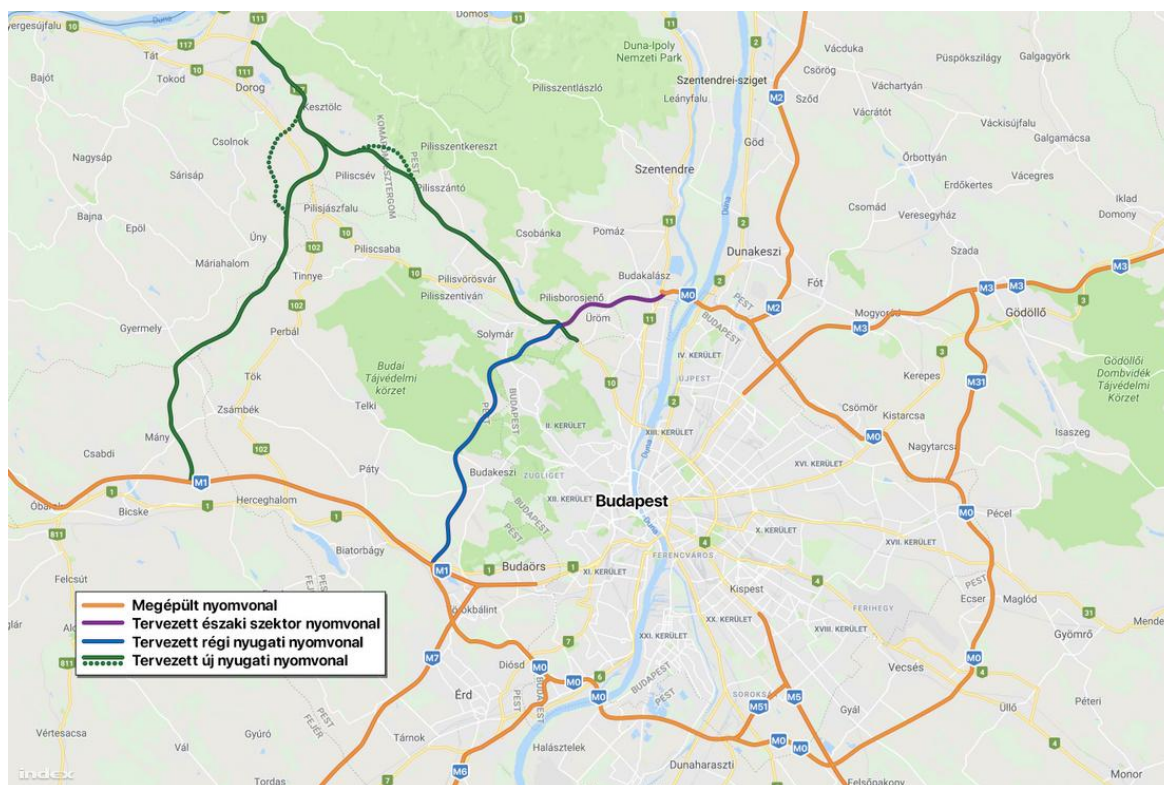
3-6. ábra Az M0-ás körgyűrű északi szakaszának útvonala Budakalásznál a tervezett völgyhídról alagútba érkezik (Forrás: Molnár László Árpád: Az új M0-tervekkel csak nőnének a problémák [https://index.hu/belfold/2019/07/30/m0\\_nyugati\\_szektor\\_pilis\\_zsambeki\\_medence/](https://index.hu/belfold/2019/07/30/m0_nyugati_szektor_pilis_zsambeki_medence/))



3-7. ábra A tervezett völgyhíd helyének mai környezete (Forrás: Bósze Sándor , saját fénykép. 2021.03.15)

**További, új ötletként** az M0 – Solymár – M10 – M100 – Bicskénél M1 csatlakozás merült fel, amely a gyűrű szerepe helyett csak az M1 felé ad csatlakozást jelentős kerülővel és további két új úthoz kötné az M0 sorsát. Így a nyugati szektor ma is viták tárgya, szakértők ezt a kerülőutat erősen vitatják, míg a környezetvédők a Budai hegységben se autópályát, se főutat nem javasolnak, viszont így a budai lakóterületi forgalom nem csökken.

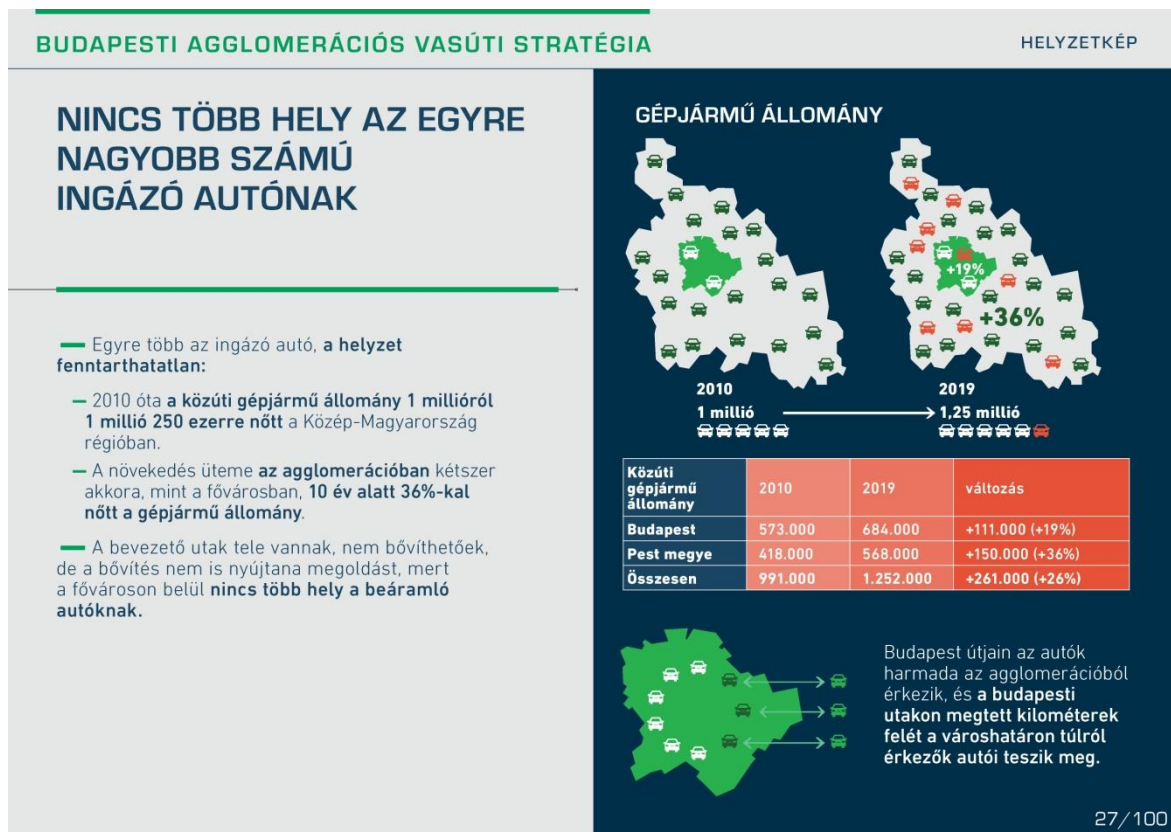




3-8. ábra Tervezett M0 nyomvonal (Forrás: Molnár László Árpád: Az új M0-tervekkel csak nőnének a problémák [https://index.hu/belfold/2019/07/30/m0\\_nyugati\\_szektor\\_pilis\\_zsambeki\\_medence/](https://index.hu/belfold/2019/07/30/m0_nyugati_szektor_pilis_zsambeki_medence/))

**Összegezve**, az M0 tervezett nyomvonala egyelőre nem épül, marad a József Attila u. – Budai út – Damjanich u. regionális szerepe, a 11-es út szerepe is, míg a környezetvédők az M0 átadásához, kapcsolódó többletforgalmat is prognosztizálnak, azaz Budakalászon valós félelem, hogy a felszabaduló kapacitás új forgalommal tölti meg.

Ebben sok igazság is van, hiszen az M0-tól független tényezőként, a gépjárműállomány folyamatosan növekszik. Pest megyében 36 %-kal nőtt, a tendencia ma is tart. Nincs más út, mint védekezni a túlhajszolt autózás ellen, új alternatívák nyújtásával.

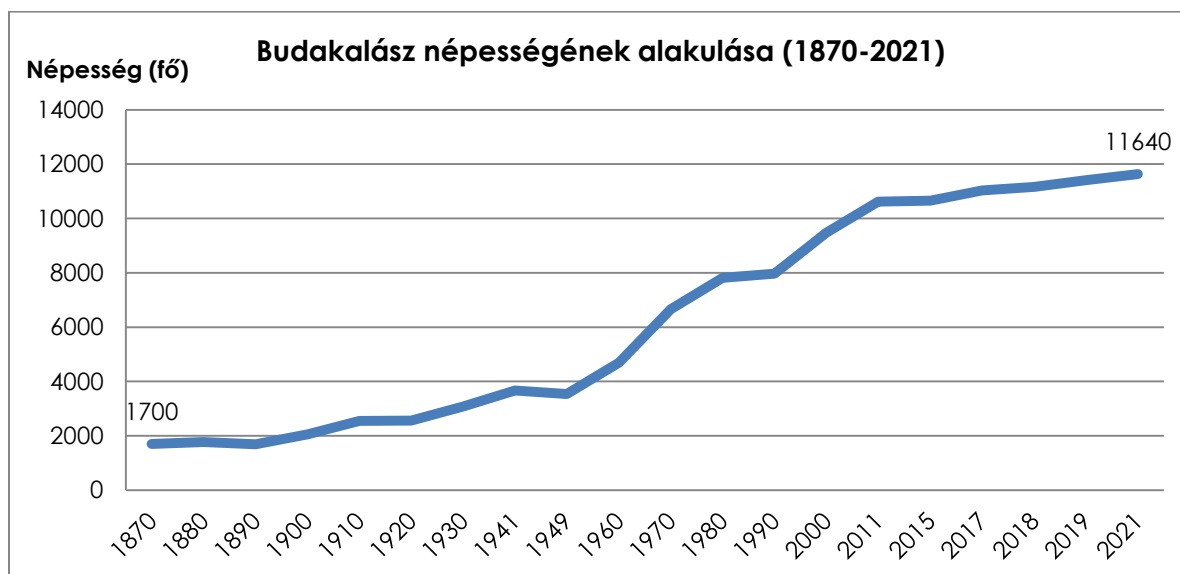


3-9. ábra Autózás helyzete az agglomeráción belül (Forrás: BAVS 2040)

### 3.2. Budakalász fejlesztési dokumentumok

Pest megye 1.3 milliós lakosságának meghatározója a Szentendrei járás a Dunakanyarral, a Szentendrei szigettel. 13 település tartozik hozzá 80.000-et meghaladó népesség, amelynek gyarapodása 11,5 % évente.

Népsűrűsége az erdős területek mellett is több mint kétszerese az országos átlagnak, közel 250 fő/km<sup>2</sup>. A térség vonzó a betelepülésre, ma is élő folyamat. Budakalász népessége 11410 fő, népsűrűsége 752 fő/km<sup>2</sup>. Lakások száma 3930 lakás, ez 2,9 fő/lakás telítettséget jelent. (2019-es adatok). A 15,2 km<sup>2</sup>-es terület a város kompaktságát jelzi, nem jellemző a céltalan, funkciótlan terület, ez jelentős pozitívum más városokhoz képest. Ez megőrzendő és a mai még meg nem oldott belső területekre kell összpontosítani.

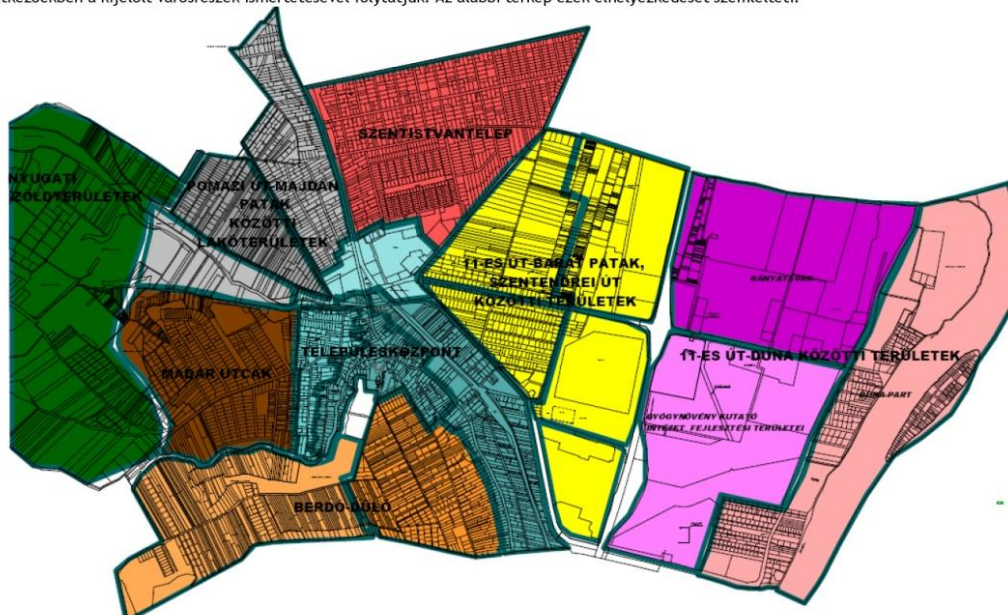


3-10. ábra Budakalász népességének alakulása (1870-2021)

### 3.2.1. Integrált Városfejlesztési Stratégia (2010. február)

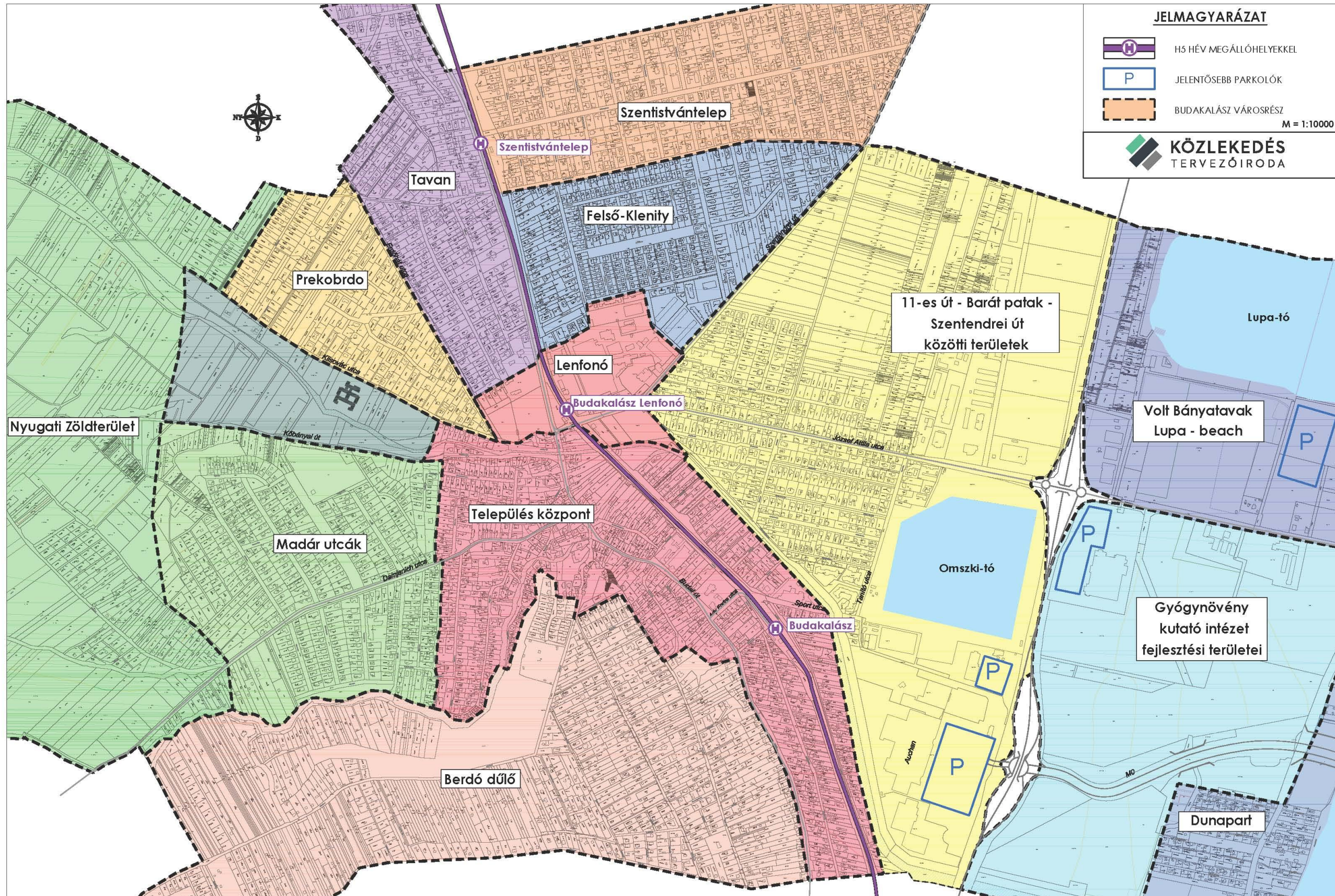
Az akkori megállapítás – ma is helytálló – a város lakosainak jelentős része kiköltöző. Jelentős a szellemi dolgozók, felsőfokú végzettségűek (28 %) aránya. A vezető beosztásúak (30 %) aránya és a SZJA alapján az ország legjobb módú városai közé tartozik. Nyolcosztályos végzettség 15 % alatti. Jól elhatárolódó 8 városrészrel rendelkezik, ebből fakadóan jól meghatározható a városrészek jövőképe és a célok.

A következőekben a kijelölt városrészek ismertetésével folytatjuk. Az alábbi térkép ezek elhelyezkedését szemlélteti.



3-11. ábra Budakalász Városrészek (Forrás: Budakalász város IVS, 2010. február, Körics Euroconsulting)

A közlekedési kapcsolatok történelmileg kialakultak, jobbak a főváros környéki átlagnál. Városon belüli rendezésük során következő feladat.



3-12. ábra Budakalász városrészei

### **3.2.2. Budakalász Város Közlekedésfejlesztési Terve (2009. szeptember)**

A Terv az akkori elképzelések szerinti problémamegoldásai ma is időszerűek:

- Északi városkapu és az építendő M0 alatti közutak csatlakoztatása
- M0-tól délre fekvő üdülőterületek csatlakoztatása
- A gáton való autós közlekedés
- A Duna parti kerékpárút
- Kerékpárút a Dunapart felé
- Felső-Klenity és 11-es út – Barát patak – Szentendrei út közötti területek jobb kapcsolata
- Útkapcsolat Szentendre felé
- Budakalász északi elkerülő, 11-es csomópont, ütemezés
- M0 a 10 – 11 utak között, havaria utak alagút pótlására
- Duna közeli területek
- Prekobrdo és Tavan kapcsolata
- Berdó dűlő kapcsolata
- Városközpont rendezése

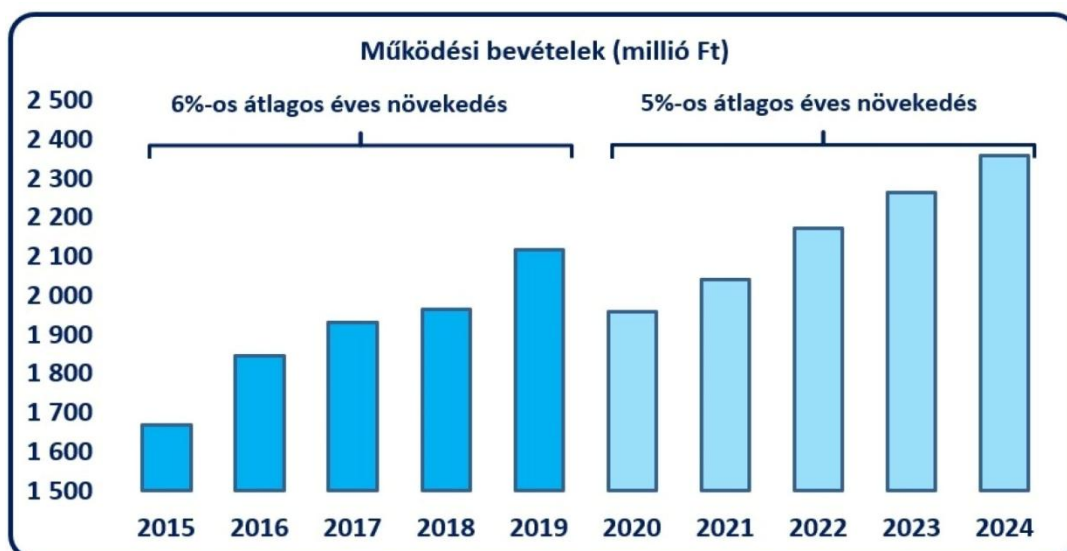
### **Összegezve**

Ma is valós a nagy tranzit forgalomból adódó környezeti terhelés. A kerékpárút-hálózat nem alakult ki, így kerékpározás messze elmarad a lehetőségektől, töredezett, szakaszos, nem ad térségi kapcsolatot.

### **3.2.3. Budakalász Gazdasági Programja (2020. április) (19/2020/V/23)2020-24**

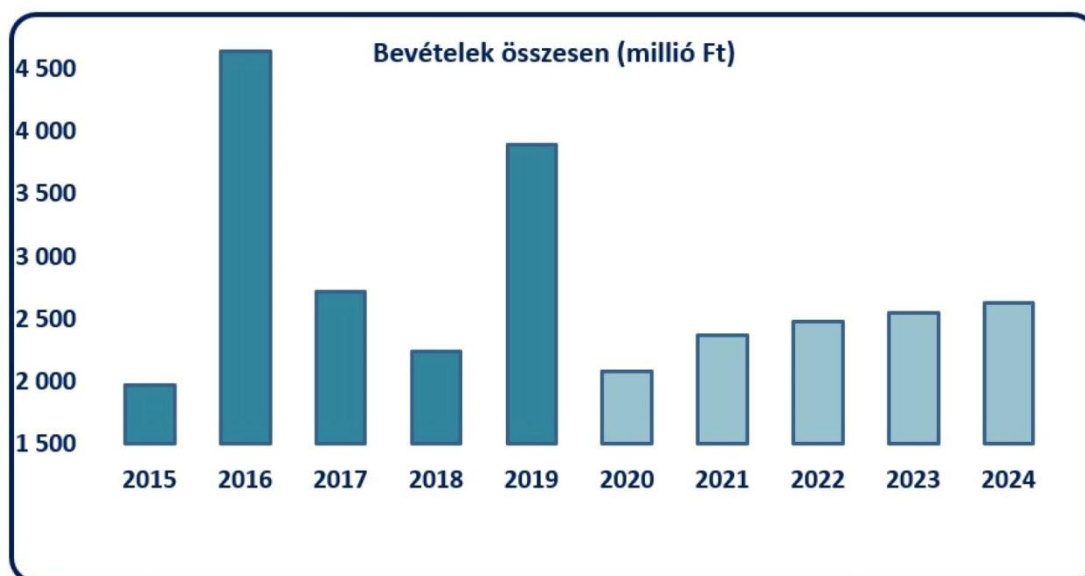
A város erőssége a pénzügyi stabilitás, a mai jó kapcsolatok és a Duna közelségének lehetőségei. Gyengesége a túlterheltség, a túlzott beépítettség és a forrásokhoz való hozzájutás nem arányos a jó potenciállal. Fő lehetőség a közösségi élet mai ereje, a részvételi demokrácia. Fő veszély a kisvárosi hangulat elvesztése, a túlzó tömegrendezvények, és a kiszámíthatatlan vírus utáni gazdasági helyzet.

A tervezhető működési bevételek, több scenárióban is növekedést prognosztizálnak:



3-13. ábra Tervezhető működési bevételek prognosztizációja 2024-ig (Forrás: Budakalász város gazdasági programja, 2020-2024)

Az ingatlan bevételek becslése józan megfontolás alapján:



3-14. ábra Felhalmozási bevételek alakulás 2015-2024 (Forrás: Budakalász város gazdasági programja, 2020-2024)

**Célok között:** Új Lenfonó koncepció, Kalász Suli bővítése, Vasút sori óvoda, Szociális bérlakások, városközpont folytatása, játszóterek – parkok, Kevélytől – Dunáig túrázás, rekreáció,

**Közlekedési célok:** HÉV használat bővítése P+R, gyalogos kerékpáros, tengelyek, jól elhelyezett közintézmények, felesleges autóhasználat csökkentése, környezet, víz, energia védelme. Értékvédelem.

**Vállalkozási célok:** Helyi vállalkozók, helyi munkaerő toborzás, ipari beruházások – pályázatok, részvételi költségvetés.

### 3.2.4. Budakalász Környezetvédelmi programja (2011)

A programot akkor a Hazai Térségfejlesztés készítette, ennek közlekedési összegző lapja az alábbi.

**Budakalász Város Környezetvédelmi Program Felülvizsgálat**      **HAZAI TÉRSÉGFEJLESZTŐ ZRT.**  
*Program (egyeztetési anyag)*      *2011. január*

#### II.9. A KÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRA FEJLESZTÉSE

##### A program rövid leírása:

A program célja, hogy Budakalászon a közlekedésből eredő levegő- és zajszennyezés, valamint a balesetveszély csökkenjen, miközben fenntartható módon biztosítható a lakosság számára a mobilitás.

##### Szükségességének indoklása:

Budakalászt közlekedésföldrajzi elhelyezkedéséből és a szuburbanizációból adódóan nagy mértékben érintik az agglomeráció és Budapest közötti forgalmi áramlatok. A Pomáz felől Budapest felé tartó forgalom keresztezi a települést, ami az utak túlszűfolttságát, jelentős környezetszennyezést és balesetveszélyt, valamint az utak gyors elhasználódását okozza. Ezért szükséges a településen átáramló forgalom csökkentése az M0 északi szektor, és a települést elkerülő út megépítésével, illetve a belterületen forgalomtechnikai intézkedésekkel. A forgalom csökkentésében fontos szerepet kell hogy kapjon a személygépkocsi használat csökkentése. Ezt elsősorban a tömegközlekedés (HÉV) fejlesztésével és P+R parkolók építésével, illetve kisebb mértékben kerékpárutak építésével lehet ösztönözni. A kerékpárutak építésének fontos szerepe lehet a balesetveszély csökkentésében is. Budakalászon nem teljes az utcák kiépítettsége. A burkolat nélküli utak porszennyezést okoznak és rontják a településképet. Cél az összes belterületi út, burkolattal való ellátása.

Eredménymutatók:	Társadalmi, gazdasági és környezeti hatás:
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Burkolt belterületi utak aránya</li> <li>▪ Évente felújított belterületi utak hossza</li> <li>▪ A forgalomcsökkenés mértéke a település főbb útjain</li> <li>▪ Kerékpárutak hossza</li> <li>▪ Kerékpáros balesetek számának csökkenése</li> <li>▪ A közforgalmú közlekedést igénybe vevők aránya</li> <li>▪ Közlekedési eredetű zaj- és légszennyezés csökkenése</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ A lakosság egészségi állapota javul</li> <li>▪ A környezet állapota javul</li> <li>▪ A településképv javul</li> <li>▪ A település vonzereje, lakosságmegtartó képessége nő</li> <li>▪ A lakosság életkörülményei javulnak</li> <li>▪ A közúti közlekedés biztonságosabbá és gyorsabbá válik</li> <li>▪ A közlekedés által okozott környezetterhelés csökken</li> </ul>

Sorszám	Operatív programok	Ütemezés	Forrásigény (Mft)
IX.1.	Belterületi földutak burkolása	2011-2013	160
IX.2.	Belterületi burkolt utak felújítása	2011-2013	60
IX.3.	Forgalomcsillapító eszközök	2011-2013	20
IX.4.	Kerékpárút építése	2011-2013	50
IX.5.	P+R parkolók létesítése	2011-2013	30
IX.6.	Az M0 körgyűrű északi szektor kiépítése	2009-2015	n.i.*
IX.7.	Az elkerülő út megépítése	n.i.	5 000*
IX.8.	Állami kezelésű közutak felújítása	2011-2013	n.i.**
IX.9.	Tömegközlekedés fejlesztése (HÉV vonal felújítása)	2011-2013	55 000***
<b>Összesen</b>			<b>60 320</b>

Megjegyzés: a vastagon szedett program a felülvizsgálat során kerültek meghatározásra, az alap dokumentumban nem szerepelt

\* nem önkormányzati feladat, a program végrehajtásáért az Infrastruktúrafejlesztő Zrt. felel

\*\* nem ismert, nem önkormányzati feladat, a program végrehajtásáért a Magyar Közút Kht

\*\*\* nem önkormányzati feladat, a program végrehajtásáért a BKV Zrt. felel

### 3-15. ábra Közlekedési infrastruktúra fejlesztése (Forrás: Budakalász Város Környezetvédelmi Program Felülvizsgálata, 2011. január, Hazai Térségfejlesztő Zrt.)

**3.2.5. Helyi Esélyegyenlőségi Program 2018 – 2023. (2020. május) (51/2020.V.27)**

Megfogalmazott az egyenlő bánásmód, a szegregáció megelőzése, hátrányos helyzetűek és iskolások konkrét támogatása.

HEP egyeztetettség minden nevelési, oktatási és szociális intézménnyel. Részletes terv a HEP fórumok működésére.



## 4. Mobilitás felmérés

### 4.1. Kiindulás, a felmérés módszerei

**Budakalász Önkormányzata elhatározta, hogy a város hosszú távú fenntartható mobilitási tervét, a lakosság folyamatos együttműködésével készíti el.** Ez a Mobilitási Terv (*Sustainable Urban Mobility Planning*) a város különböző területeinek, lakóközösségeinek, civil szervezeteinek, intézményeinek vélemény megismerésén alapul. A közlekedés mozgást, utazást jelent, így ezek megismerése és az utazások szokásjellemzőinek felvétele az alap a jelenlegi helyzet megismeréséhez.

2021. szeptember második felében és októberben **többféle módon került sor az önkéntes, anonim felvételre.** A felvételek tervezett módjai:

- **Helyszíni megkérdezés**, előszóban, elsősorban a 3 HÉV megállóban és a város közterületein.
- **A Budakalászi Hírmondó** szeptemberi számában, tájékoztató vezércikk jelent meg, melyet 4200 háztartásba jutattunk el, a kérdőív kitöltésére vonatkozó felhívással. A kitöltött íveket a város sok pontján (iskolák, egészségügyi intézmény, üzletek) elhelyezett gyűjtő dobozokba várjuk vissza. Tervezett megjelenés szeptember 13-án.
- **Papír alapú kérdőív volt** kihelyezve a város intézményeiben, iskoláiban.
- **Elektronikus online kitöltésre** is volt lehetőség mindenki részére, az Önkormányzat honlapján és facebook felületén, szintén szeptember 13-tól.
- **A városban működő cégek felé** is fordultunk, levélben történő megkereséssel, abban elhelyezett kérdőívvel volt mód válaszadásra.
- **Az intézmények, civil szervezetek** megkeresése is megtörtént, számukra egy-egy fórumot tartott az önkormányzat.

Hangsúlyozva, hogy az egyének válaszáda önkéntes és anonim volt.

Együttműködést kértünk a lakosoktól és a kérdőív kitöltésére szánt 15 perces odafigyelést, hiszen a minél több beérkezett vélemény összessége adott számunkra hiteles képet a mai helyzetről, a fejlesztési igényekről, hogy közös tervezéssel alakítsuk ki városunk közlekedését és városrendezési koncepcióját. A kérdőívek lezárására október 20-án került sor. A válaszadókat aktivitás és együttműködés jellemezte.

#### **A helyszíni kikérdezés**

A kérdőívek a mellékletben kerülnek bemutatásra. 5 általános jellegű, 11 utazásra vonatkozó, további 8 utazási motivációra, szándékra vonatkozó kérdést tettünk fel. Semmilyen személyes kérdést nem tartalmazott, sem olyan kérdés kombinációt, amelyből a válaszadó azonosítható lehet. 154 válasz érkezett a helyszíni kikérdezésben.

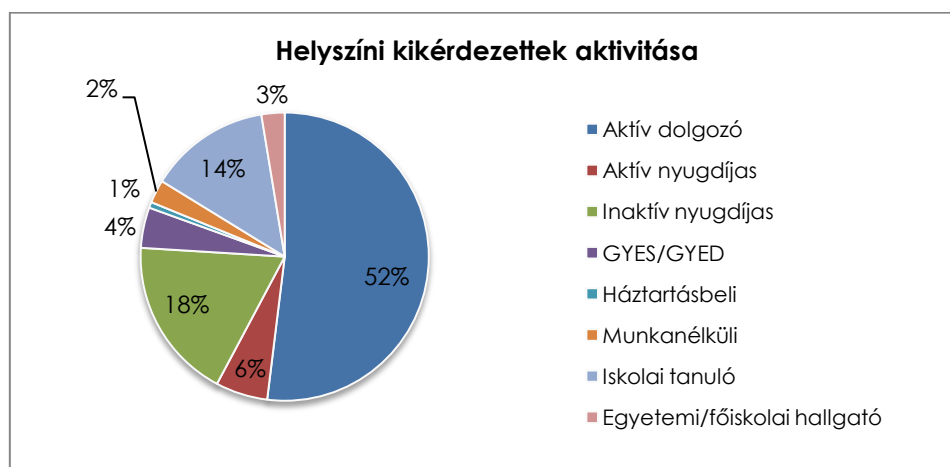
## 4.2. Helyszíni kikérdezés értékelése

A helyszíni kikérdezések a három HÉV megállóban, a Faluháznál, az Egészségház előtt, az általános iskolánál, a Gól Büfé előtt történtek. (154 személy értékelése alapján.)

### Legfontosabb következtetések:

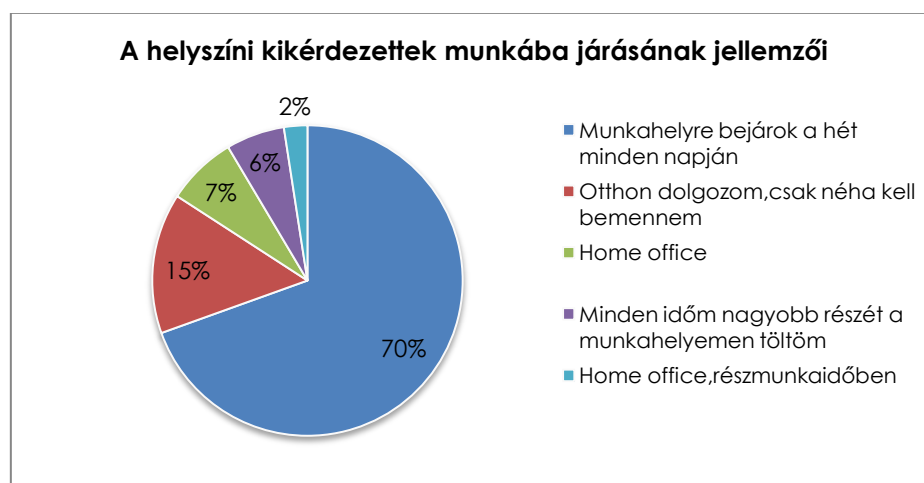
A kikérdezésben férfiak és nők azonos arányban adtak választ.

**Aktivitást illetően** 52 %-ban dolgozók, 24 %-ban nyugdíjasok, 14 %-ban iskolások vettek részt a kikérdezés – válaszadásban.



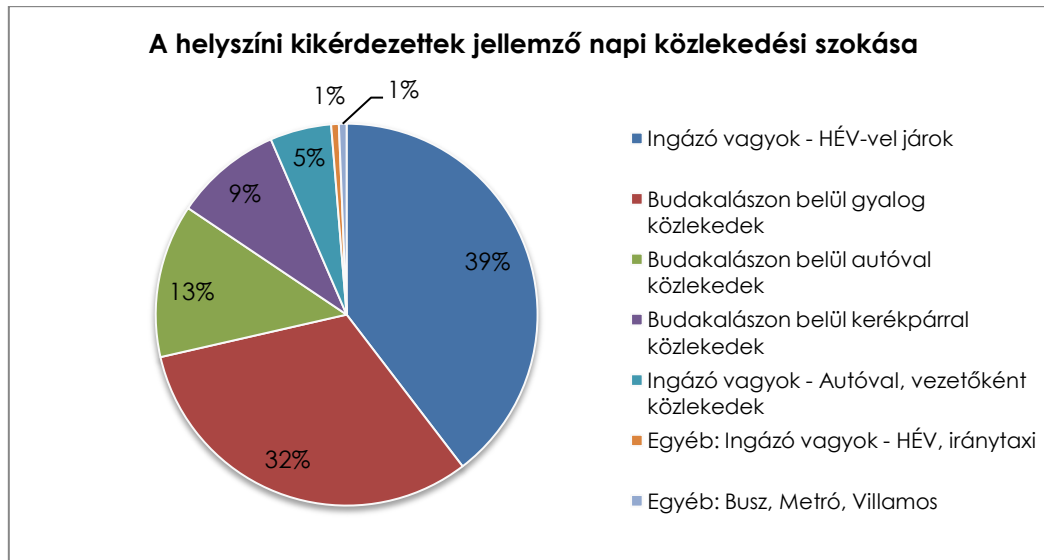
4-1. ábra Kikérdezettek aktivitási megoszlása

**Munkába járás** 82 főt érintett, közülük napi munkába járó 70 %, otthon dolgozó, néha bemegy 15 %, csak otthon 7 %, végül otthoni részmunkaidős 2 %. Az otthon dolgozók összesen 24 %-ot jelentettek.



4-2. ábra Kikérdezettek munkába járási szokásai

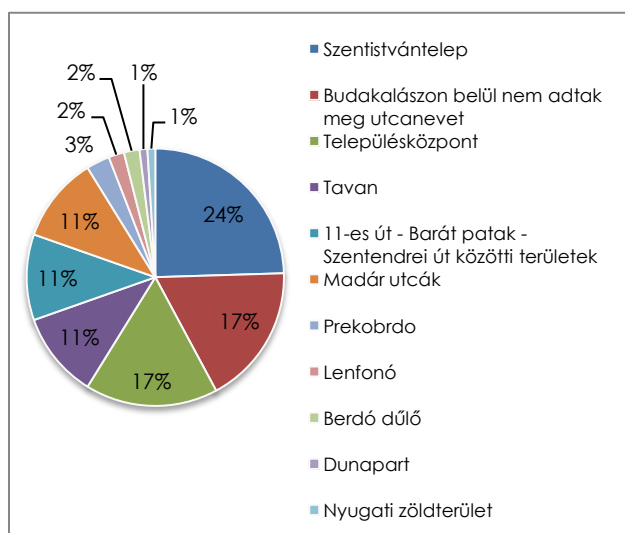
**Jellemző napi közlekedés.** HÉV-vel ingázó 39 %, autóval ingázó 5 %. Ne felejtsük el, jellemzően a közösségi közlekedőkre irányult a kérdezés. Budakalászon belül jellemző a gyaloglás 32 %, autós 13 %, kerékpár 9 %.



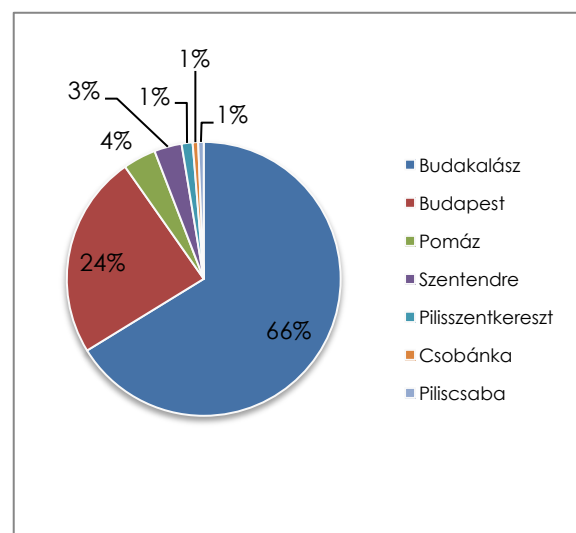
4-3. ábra A helyszíni kikérdezettek jellemző napi közlekedési szokása

**Shokásos utazásokra** vonatkozó kérdezést azzal kezdtük, hogy Budakalász mely térségéből indította aznapi szokásos utazását, illetve, aki máshonnan jött, honnan érkezett.

#### Budakalászon mely városrészből indult

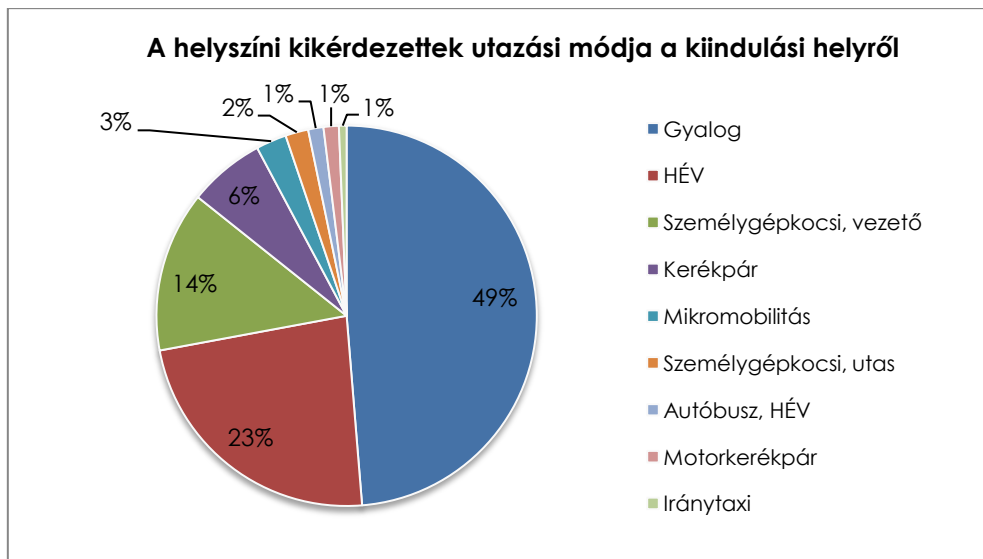


#### Mely településről érkezett Budakalászra



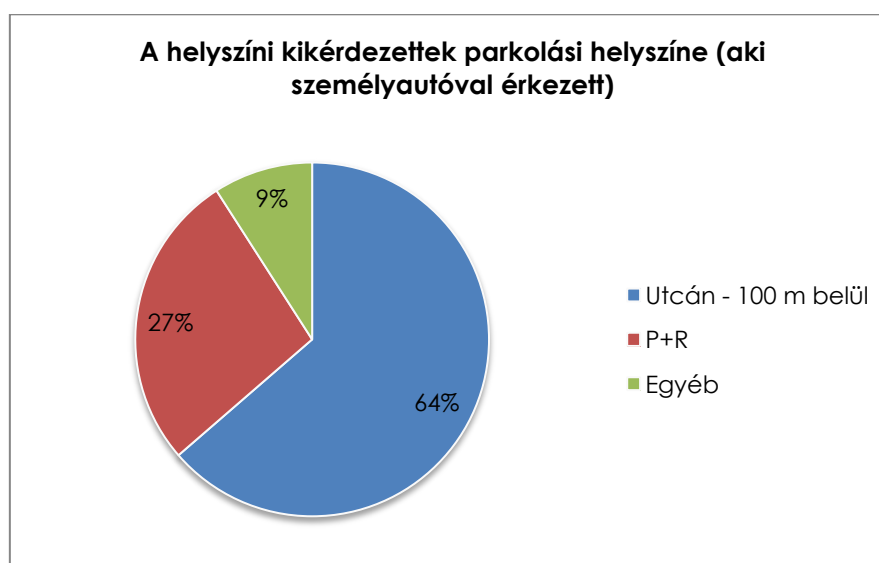
4-4. ábra A helyszíni kikérdezettek utazási szokásai

**Milyen módon jutott** a megállóba? Az utasok fele gyalog éri el a HÉV megállót, személygépkocsival érkeznek 14%, kerékpár és mikromobilitás (roller, gördeszka, stb) útján érkeznek együttesen 5%.



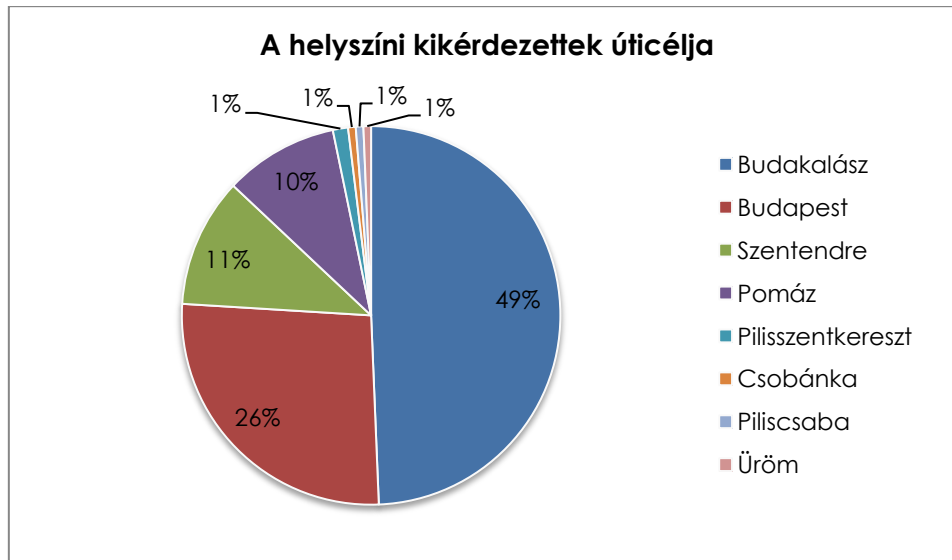
4-5. ábra Helyszíni kikérdezettek utazási mód szerinti megoszlása

**Ha parkol, hol teszi ezt?** Jellemzően az utcán lehetséges a parkolás, P+R használat csak 27 %-os. A három HÉV megálló mellett a parkolásnak sokkal több helyi autós részére kellene rendelkezésre állnia. A jelenlegi P+R parkolók rendezetté alakítása kiemelten fontos.



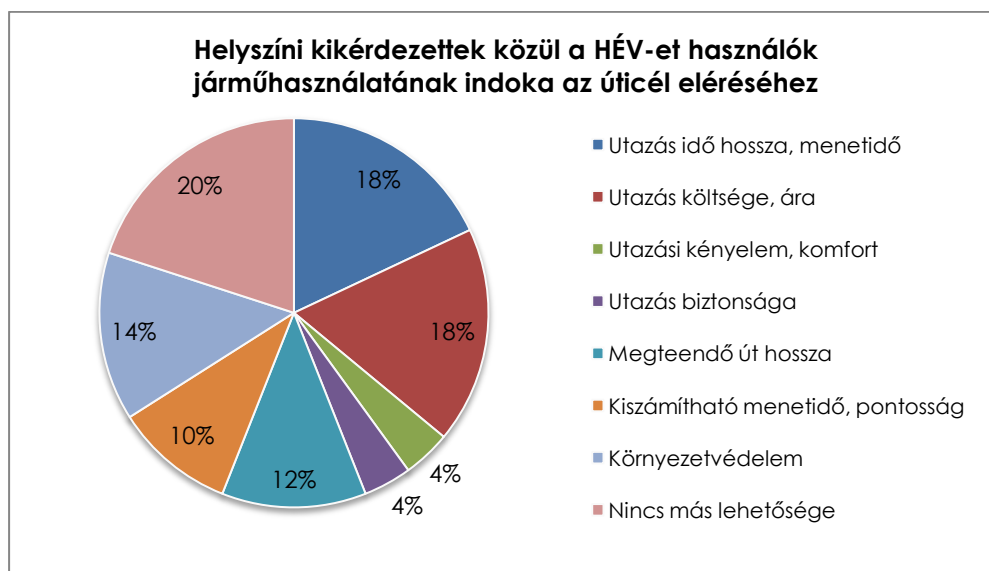
4-6. ábra Az autóval érkező helyszíni kikérdezettek parkolási helyszínei

**Legtöbbször hová utazik** kérdésre a helyszínen kikérdezettek legnagyobb százalékban, 49%-ban Budakalászt jelölte meg, míg, Budapestre 26%-uk utazik. A következő két leggyakoribb úticél pedig Szentendre és Pomáz volt.

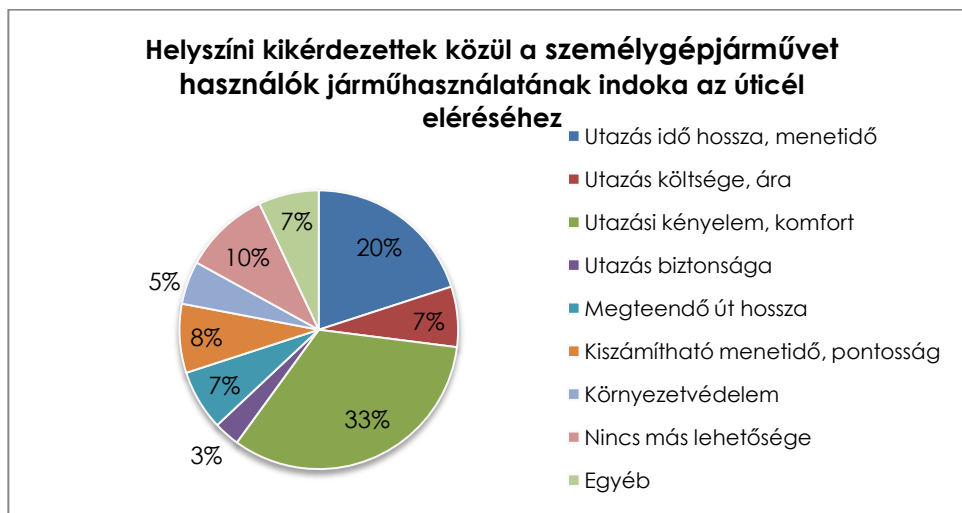


4-7. ábra A helyszíni kikérdezettek úticél szerinti megoszlása

**A járműhasználat indokát** HÉV és személyautós utasokra külön-külön határoztuk meg. A HÉV utasoknál jellemző a „nincs más lehetőség” válasz, az „utazási idő hossz”, és az „utazás költsége” válaszok.

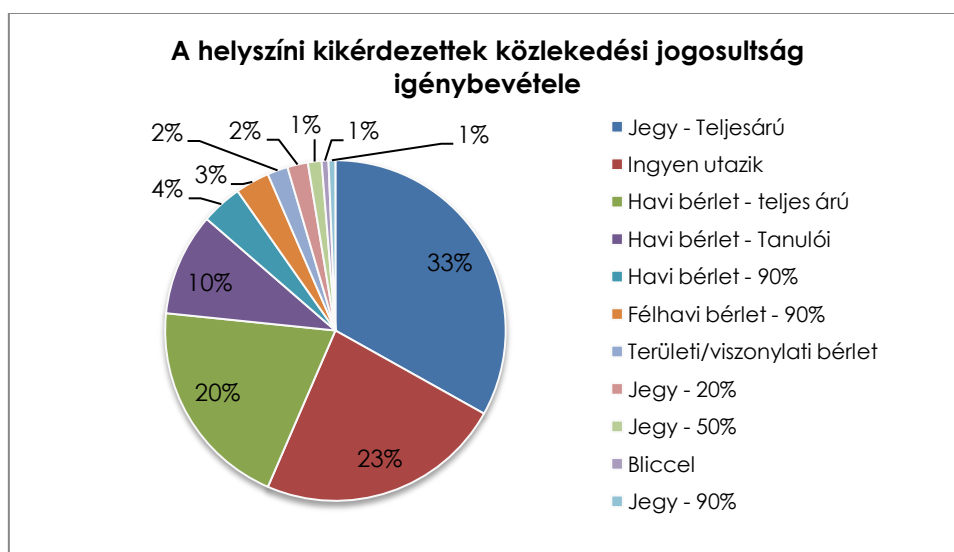


4-8. ábra Helyszíni kikérdezettek közül a HÉV-et használók járműhasználatának indoka az úticél eléréséhez



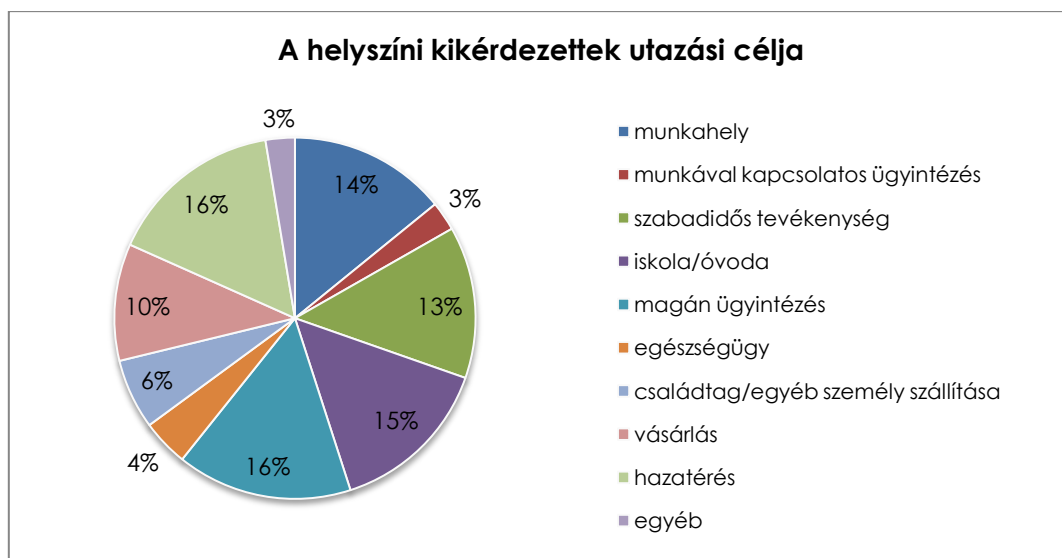
**4-9. ábra** Helyszíni kikérdezettek közül a személygépjárművet használók járműhasználatának indoka az úticél eléréséhez

**A közlekedési jogosultság** szerint nagyon sok, 33% a jeggyel utazó, ami eseti használatot jelez. 23 % ingyen utazik, nagy részük 65 + életkorú. Csekélynek számít az összesen 37 %-os bérletes azaz törzsutas.



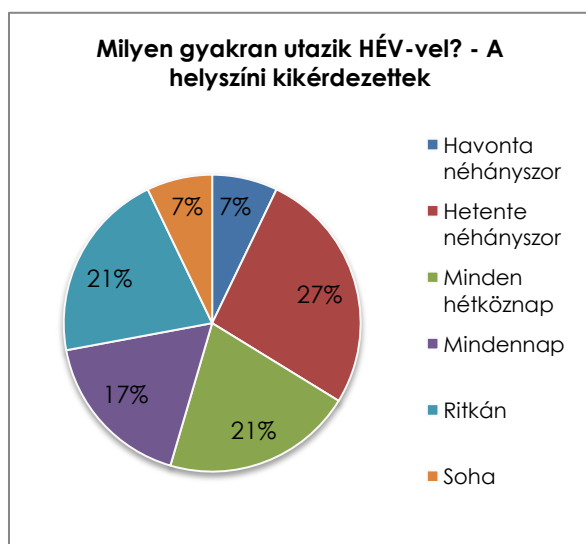
**4-10. ábra** A helyszíni kikérdezettek közlekedési jogosultság igénybevétele

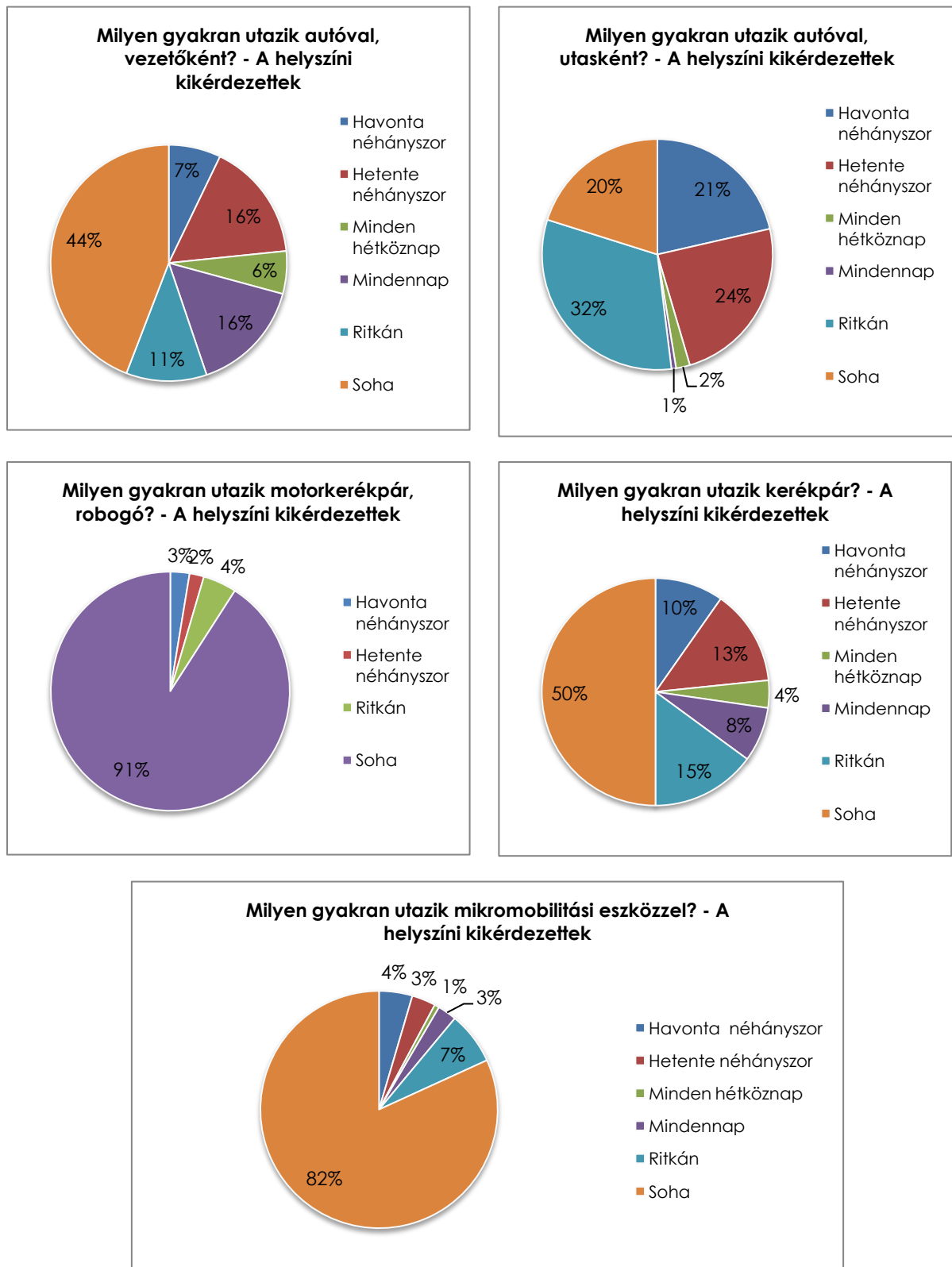
**Az utazás célja kérdésre adott válaszok alapján** a helyszíni kikérdezettek leggyakoribb utazási célja a munkahely és munkához kapcsolódó ügyintézés: 17%. A következő a magán ügyintézés: 16% és az óvoda, iskola úti cél: 15 %, illetve a hazatérés: 16%. Jelentős még a szabadidős tevékenység 13% értékkel.



4-11. ábra A helyszíni kikérdezettek utazási céljának megoszlása

**Az utazás gyakorisága** szerint a helyszíni kikérdezettek válasza a következőképpen alakultak:





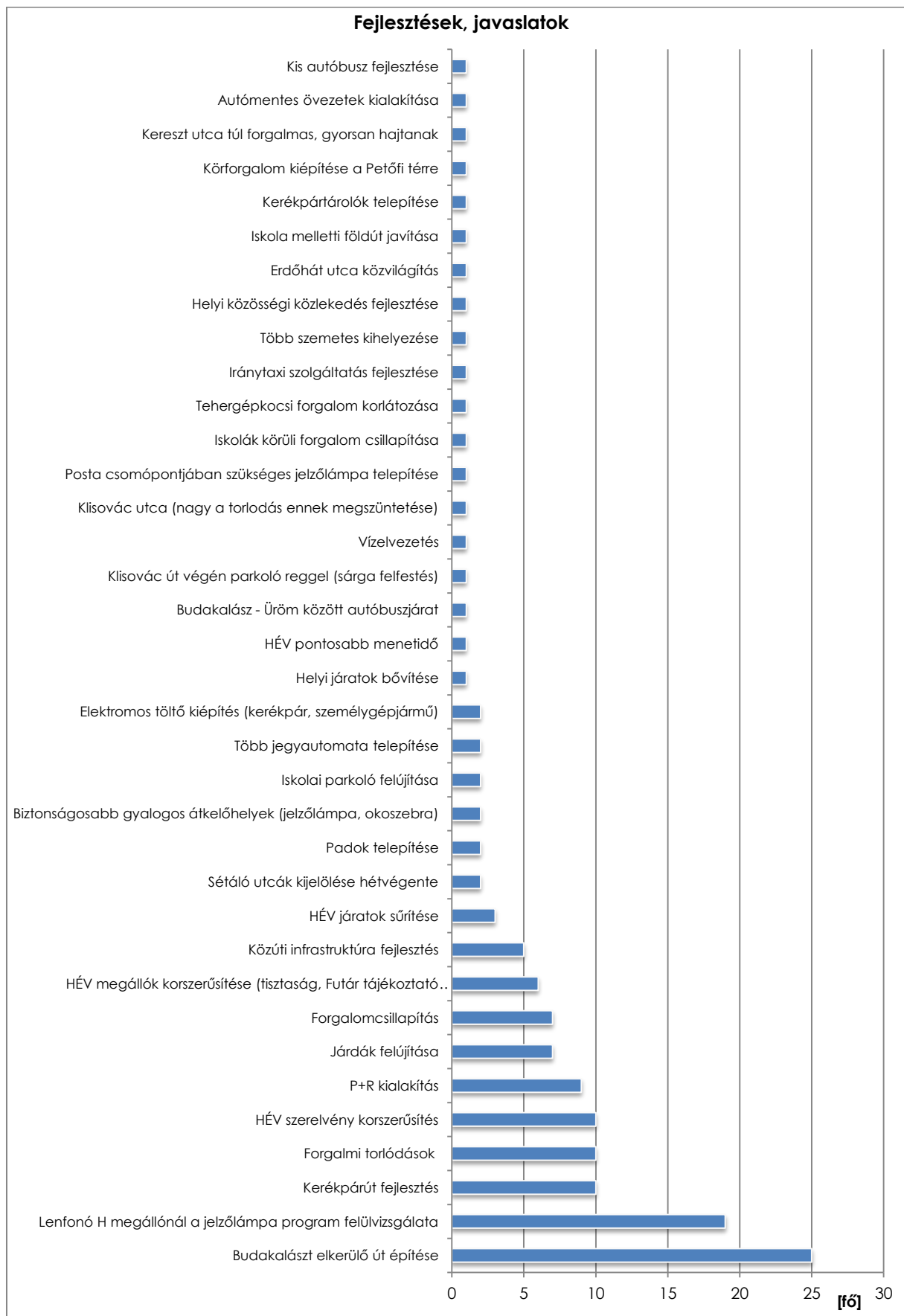
4-12. ábra Helyszíni kikérdezettek válaszainak megoszlása gyakoriság és utazási mód szerint



**Milyen fejlesztéseket szeretne látni Budakalász városban?**

Legtöbben a Budakalászt elkerülő utat (25 fő) és jelzőlámpa program vizsgálatát (19 fő) kérik. Ez általánosan a forgalom mértékét és az állandósult sorban állást kifogásolja. Ez minden közlekedési eszköz használóra hat, bár az autóforgalomban jelentkezik leginkább. További 10 fő forgalmi torlódást említ és 7 fő kér forgalomcsillapítást, és több P+R-t, 60 fő kéri az autóforgalom átgondolását, ami a kérdezettek 40 %-a. A legfontosabb 7 kérésből, 5 az autózásra vonatkozik.

17 fő kéri a HÉV korszerűsítést, megálló korszerűsítést és sűrítést, 25 fő kér kerékpárút, járda, gyalogátkelőhely fejlesztést. Egy-egy vélemény kér autómentes övezetet, helyi közlekedést és körforgalmat a Petőfi téren.



**4-13. ábra Válaszok a Milyen fejlesztéseket szeretne látni Budakalászon? kérdésre**

### 4.3. Online és papír alapú kikérdezés értékelése – közlekedési kérdések

Az Online kikérdezésre 2021. október 20-ai válaszadás zárási időpontjáig 375 választ rögzített a rendszer. A papír alapú kikérdezéssel összesen 598 választ tudtunk feldolgozni.

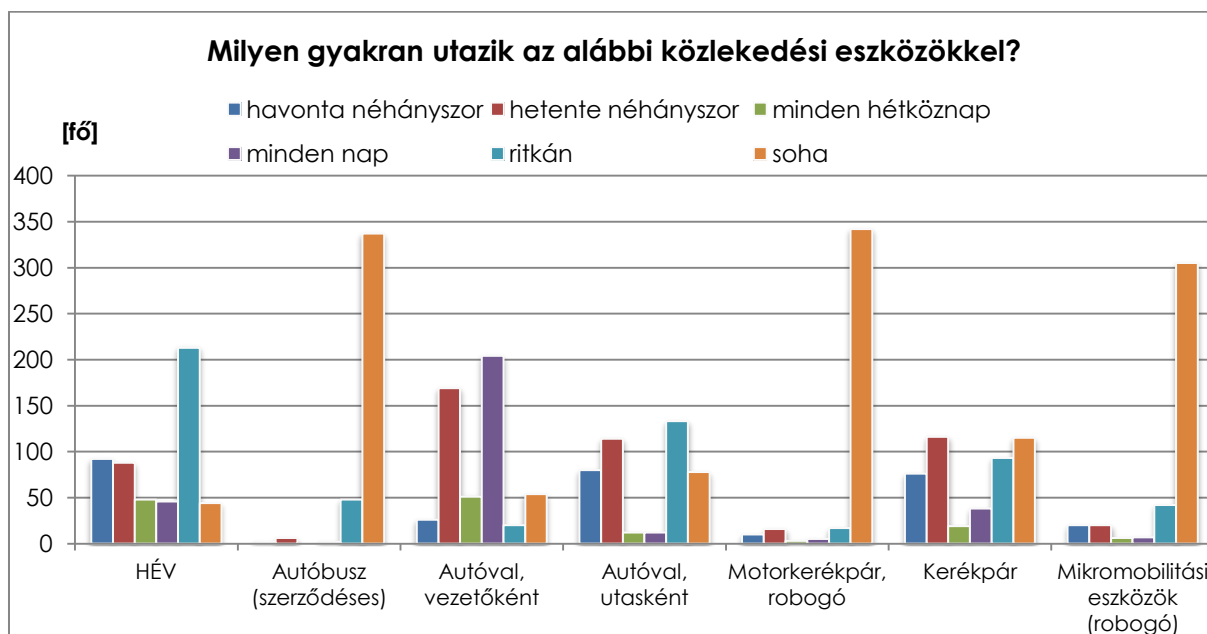
Napi ingázónak vallja magát 47 %. Budakalászon dolgozik 19 %. A közlekedők közül 14% HÉV-vel, 44% autóval és 17% kerékpárral utazik. **Az ingázók közül 37 % HÉV-vel, 60 % autóval ingázik, abban az esetben, ha csak az ingázókat vizsgáljuk.**

A Budakalászon belüli mozgásban 39 % gyalogos, 27 % kerékpáros, 34 % autós. Ez alkalmankénti használatot jelent.

**A HÉV megálló elérése** 58 %-ban gyalog, 22 %-ban autóval és 10 %-ban kerékpárral történik, mikromobilitást 5 % használ. Többféle válasz is lehetséges volt.

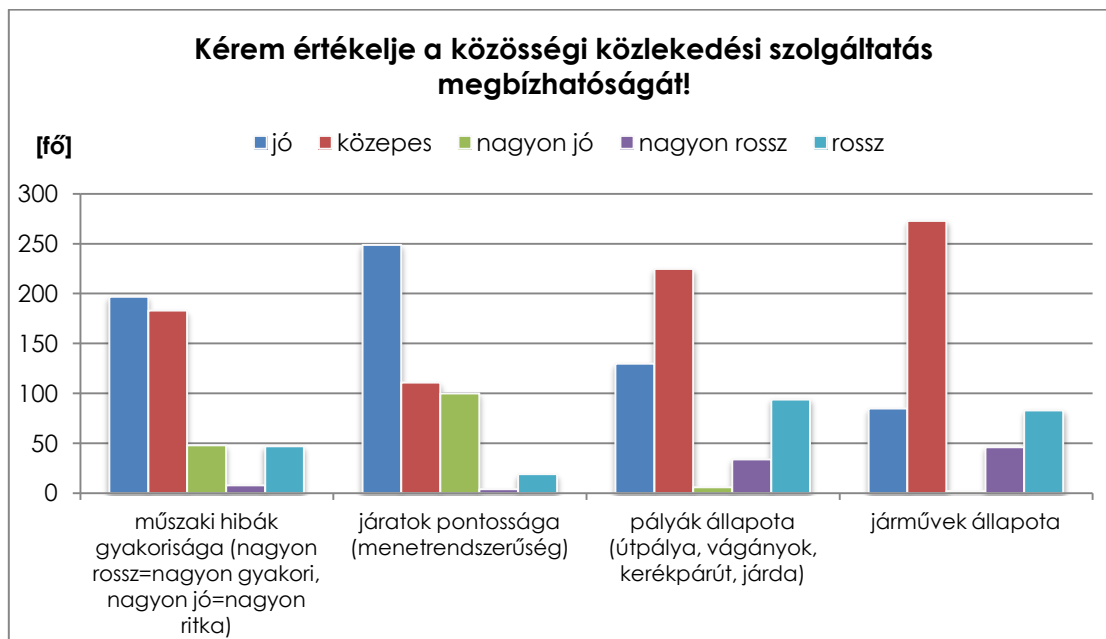
**Az utazási célok megoszlása a következőképpen alakul:** a munkavégzés 22 %-ot, az ügyintézés 14 %-ot (4% munkával kapcsolatos és 10% magán ügyintézés), a szabadidős tevékenység 25 %-ot (ebbe beletartozik a családi és baráti látogatás is, ami 10%-os), az oktatási célú utazás 5 %-ot, más személyek szállítása 6%-ot, a vásárlás 17 %-ot, az egészségüggyel kapcsolatos utazási célok pedig 11%-ot tesz ki.

#### Milyen gyakran utazik?



4-14. ábra Online kikérdezés – Utazás gyakorisága a különböző eszközökkel

## Közösségi közlekedési szolgáltatás



**4-15. ábra Online kikérdezés – Közösségi közlekedési szolgáltatás értékelési eredményei**

A műszaki hibák és járatok pontosság megítélése jó, az állapot és jármű állapotot csak közepes, ami összességében közepesnél jobb megítélést jelent.

A háztartás járműbirtoklása igen magas értékű, hiszen 42 %-ban van 1 autó, 53 %-nál 2 vagy több autó, 76 %-nál van kerékpár és nagyon magas a 37 %-os a roller birtoklás aránya.

#### 4.4. HÉV fel-leszállóforgalmak számlálása

A HÉV budakalászi forgalmának számlálására, átlagos hétköznapon, iskolás forgalomban, 2021. október 12-én 6:00-10:00 és 14:00-18:00 óra között került sor amikor a pandémia hatása, mint forgalomcsökkenés jelen volt, de az ősz ezen időszakában korlátozás nem volt. (A maszk használat kötelezővé tétel 2021. november 2-től lett ismét elrendelve.)

A három megállóban az alábbi tapasztalatok adódtak.

**Reggel a befelé irány** a meghatározó, a 6<sup>00</sup> – 10<sup>00</sup> között végzett számlálás szerint a Budapest felé irányban a HÉV felszálló forgalma:

Reggeli csúcsórai számlálás Felszállók				
	Budakalász	Budakalász Lenfonó	Szt. István telep	Összesen
reggeli csúcsórai mérés számlálás szerint	csúcsórában 7 <sup>00</sup> - 8 <sup>00</sup>	csúcsórában 7 <sup>00</sup> - 8 <sup>00</sup>	csúcsórában 7 <sup>00</sup> - 8 <sup>00</sup>	csúcsóra összesen
	249	197	183	629
reggeli mérési időszak számlálás szerint	reggel 6 <sup>00</sup> – 10 <sup>00</sup>	reggel 6 <sup>00</sup> – 10 <sup>00</sup>	reggel 6 <sup>00</sup> – 10 <sup>00</sup>	reggel 6 <sup>00</sup> – 10 <sup>00</sup>
	505	407	370	1282
pandémia nélkül x 1,3 csúcsóra pandémia nélkül 6 <sup>00</sup> - 10 <sup>00</sup>	~ 320	~ 250	~ 230	800
	~ 650	~ 540	~ 480	1670

4-1. táblázat HÉV reggeli csúcsórai adatai - felszállók

A legnagyobb forgalmú állomás Budakalász, itt reggel 505 fő, csúcsórában 249 utas szállt fel. Kisebb forgalmú a Lenfonó, ahol összesen 407 utas szállt fel, csúcsórában 197 fő.

A legkisebb forgalmú Szentistvántelep ahol 370 utas szállt fel, ebből csúcsórában 183 fő. Felszoroztuk pandémia nélküli állapotra, így a **három állomáson összesen 1282 utas** indul el Budapest felé, ebből **csúcsórában 7<sup>00</sup> – 8<sup>00</sup> között 629 utas**.

**Délután a fővárosból Budakalász felé** haladó irány a meghatározó. Míg reggel a csúcsidő 60 – 90 perc alatt zajlik, délután ez 120 – 180 perces időszakra terül szét, így maga a csúcsérték természetesen kisebb. A számlálás értékei az alábbiak:

Délutáni csúcsórai számlálás Leszállók				
	Budakalász	Budakalász Lenfonó	Szt. István telep	Összesen
délutáni csúcsórai mérés számlálás szerint délutáni mérési időszak számlálás szerint pandémia nélkül x 1,3 csúcsóra pandémia nélkül x 1,3 14 <sup>00</sup> - 18 <sup>00</sup>	csúcsórában 15 <sup>00</sup> - 16 <sup>00</sup>	csúcsórában 16 <sup>15</sup> - 17 <sup>15</sup>	csúcsórában	
	171	141	96	407
	délután 14 <sup>00</sup> - 18 <sup>00</sup>	délután 14 <sup>00</sup> - 18 <sup>00</sup>	délután 14 <sup>00</sup> - 18 <sup>00</sup>	délután 14 <sup>00</sup> - 18 <sup>00</sup>
	507	454	274	1235
	~ 220	~ 185	~ 120	525
	~ 670	~ 575	~ 355	1600

4-2. táblázat HÉV reggeli csúcsórai adatai - leszállók

Délutáni időszakban is Budakalász a legnagyobb forgalmú állomás csúcsórában 171-en szálltak le, egész délután 507-en.

Lenfonónál kisebb a forgalom, csúcsórában 141 a leszálló utas, egész délután 454 a leszálló utas. Szentistvántelepen csúcsórában 95 utas, egész délután 274 a leszálló utas.

A reggeli felszálló és délutáni összes leszálló között nincs különbség a számlálás szerint: 1282 illetve 1235 utas a számolt időszakban. Pandémia hatás nélküli esetre átszámolva a három állomáson a délutáni **csúcsórai összes leszálló 525 utas. a teljes délutáni mérési időszakban pedig 1600 a leszálló utas.**

## 5. Budakalász közlekedési helyzete

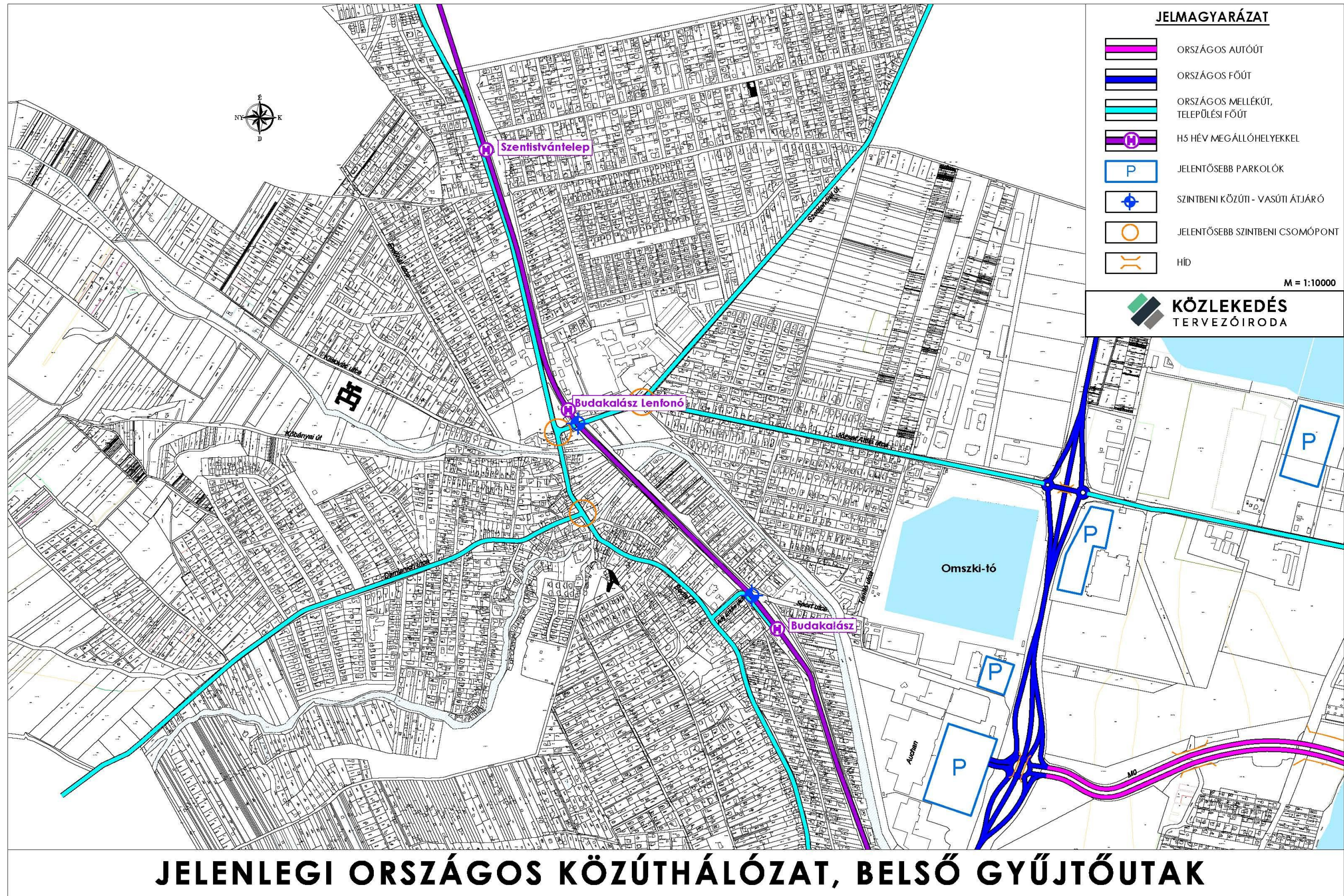
A város közlekedése sokarcú, mindezen értékek, melyek a várost, mint lakóhelyet maradéktalanul szerethetővé teszik ma is, küzdenek a forgalmi áradat mindent elsodró erejével. Röviden összefoglalva a jelenlegi helyzetet.

### 5.1. Közúti közlekedés – kapcsolatok – forgalmi helyzet

**Budakalász település** lakott területének közvetlen közelében, a közigazgatási határon belül két országos jelentőségű útvonal halad és a nagyforgalmú Kalászi körforgalomban találkozik. **Az M0 körgyűrű** északi végpontja ez a találkozópon, ide érkezik a Megyeri híd teljes forgalma. A teljes körgyűrű 2x2 forgalmi + leállósáv, 77 km hosszú, átlagos napi forgalma 60 000 Ejármű/nap/2 irány.

**A 11-es főút** a Dunakanyar és a főváros teljes kapcsolatát bonyolítja le, az M0 kapcsolat az említett körforgalomban bonyolódik le, az Észak-Déli forgalom a 2x2 sávú felüljárón történik. Innen kb. 800 m-re északra önálló felüljárós csomópont biztosítja .

**Budakalász lakott területén belül** a József Attila utca, (ami egyben az 1111 jelű út.) regionális jelentőségű út, hiszen Pomáz felé északnyugati irányban folytatódik, valamint délnyugati irányban 1108 jelű úton halad Ürömré és a 10-es út felé. Ezen forgalmak mindegyike áthalad a HÉV Lenfonó melletti átjáróján szintbeni átkelőn. Jelentős elosztópont ez, hiszen a 11-es út északi forgalma Szentendre felé 49700 Ejármű/nap/2 irány a budakalászi csomóponttól délre 62000 Ejármű/nap/2 irány. Az 1111-es út Pomáz – Dobogókő ága napi 8000 Ejármű/nap/2 irány forgalmat bonyolít le, mint ingázó forgalmat. A HÉV átjáró melletti jelzőlámpa a József Attila utca felé haladó forgalmat irányítja, vagy a Régi Országút (mai nevén Budai út) 11115-ös úton a III. kerület Csillaghegy felé haladó forgalmat. A HÉV átjáró és Petőfi tér közötti 400 m-es szakaszon minden forgalom fonódik, a mai úthálózat nem ad reális elkerülési lehetőséget.



5-1. ábra Budakalász – Közúti hálózat

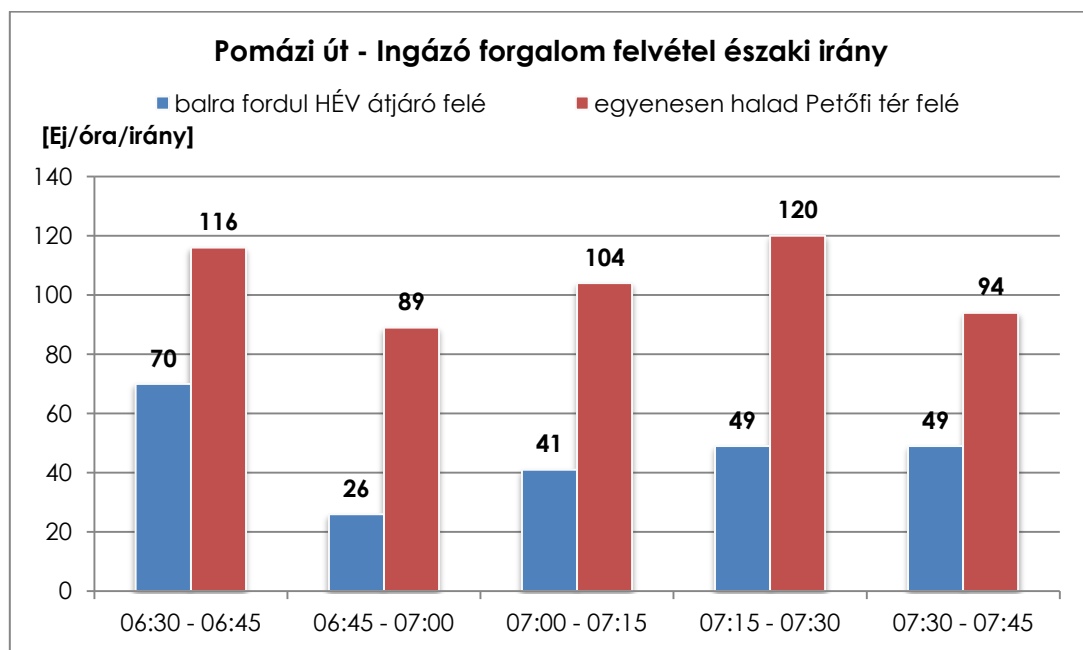


A reggeli időszak forgalma északi irányból erősen torlódik, a Lenfonó lámpa 120 sec hosszú periódusideje a HÉV átjáró felé 30 sec, Budakalász É-D forgalom részére 30 sec, a József Attila u. – Petőfi tér irányban 65 sec szabadjelzést nyújt.

Közúti mérést végeztünk a Pomáz felől érkező, Budapestre ingázó forgalom felvételére 2021. október 14-én reggel 6<sup>30</sup> – 7<sup>45</sup> között.

Pomázi úton Északi irányból		
Időszak	balra fordul HÉV átjáró felé	egyenesen halad Petőfi tér felé
6 <sup>30</sup> – 6 <sup>45</sup>	70	116
6 <sup>45</sup> – 7 <sup>00</sup>	26	89
7 <sup>00</sup> – 7 <sup>15</sup>	41	104
7 <sup>15</sup> – 7 <sup>30</sup>	49	120
7 <sup>30</sup> – 7 <sup>45</sup>	49	94
Σ (Ej/óra/irány)	235	477

5-1. táblázat Közúti forgalom reggeli csúcSORÁBAN



5-2. ábra Ingázó forgalom - Pomázi út északi irány

A csúcSORÁ 6<sup>30</sup> – 7<sup>30</sup> között volt, amikor **balra 186 jármű** kanyarodott, **egyenesen 429 jármű** haladt a Petőfi tér felé, ezek döntő része áthaladó ingázó jármű, terheli a város lakott területét.

Budakalász város lényegében teljesen egybeépült a szomszédos településekkel, mindenek előtt a fővárossal, Budapesttel, de szoros és közeli a kapcsolat Pomázzal, Szentendrével és Ürömmel. is. A város közúthálózati kapcsolatai jónak mondhatók, mert lényegében minden említett település közvetlenül elérhető, az elérhetőség minőségét és jellemzőit az alábbiakban részletezzük. Az elérhetőségben nagy szerepe van az Auchan áruház térsége felől (és így a Budapest felől) érkező, illetve a

Régi Országúton (Budai út) a városba behaladó utaknak. Emellett hálózatilag könnyen elérhető a 2x2 sávós 11-es úton Szentendre, illetve Észak felől Pomáz, de Üröm felől is elfogadható az úthálózati kapcsolat.

Ugyanakkor az utak kiépítettsége, a burkolat minősége sok kívánnivalót hagy maga után. Ezekről a paraméterekről az alábbiak mondhatók el általánosságban és összefoglalóan.

Az utak szélessége, a sávok száma, és a kereszteződések forgalomátértesztő képessége különösen a csúcsforgalmi időszakokban nem megfelelő. Példaként említhető, hogy reggeli csúcsidőszakban Pomáz irányból a közlekedési jelzőlámpa torlasztja a forgalmat, és délután a Budapest felől a Régi Országúton érkező forgalom nagysága akkora, hogy a Városházától legalább 2,5-3 kilométeres sor alakul ki. Sokszor keletkezik hosszú torlódás a Kós Károly művelődési háznál lévő körforgalomnál. Ennek oka a vasúti átjáróval függésben lévő közúti forgalmat szabályozó lámparendszer. A körforgalomba érkező három irányban rendszeres forgalmi torlódások alakulnak ki, különösen Szentendre felől a Szentistvántelep melletti úton.

Szintén nem jó megoldásnak mondható a Lenfónó HÉV-megálló mellett kialakított közúti csomópont, amit jó néhány évvel ezelőtt átépítettek, de alapvető javulás azután sem volt tapasztalható.

Az Ófalu térségében lévő utak sokszor keskenyek, de az újabb városi területeken (Madár utcák, Szentistvántelep, Brekobrdo) – kevés kivételtől eltekintve - megfelelő szélességűek a lakóutcák.

Autóbuszöblök alkalmazása általában ritka. A 943 viszonylatú éjszakai autóbusz közlekedik, ami Szentendre és Békásmegyér között jár, napi 3 indulással.

Az utak burkolatáról összegezve elmondható, hogy a még viszonylag jó állapotú burkolatokon is gyakorta fordulnak elő váratlan kátyúk. Ez igen veszélyes, hiszen váratlan manőverekre kényszerítik az autósokat.

A főutak általában elfogadható színvonalúak, de negatív példaként említhető a főváros felől érkező Régi Országút, aminek külső, városi szakaszán az útszél helyenként töredezett, balesetveszélyes, járda nincs, illetve csak egy oldalon van. Ennek az útnak a belvárosi részén a burkolat igen rossz. Ugyanakkor a Szentendrei út jó minőségű és megfelelő a József Attila utca is. A lakóutcák burkolata döntően megfelelő, de az újonnan parcellázott területeken, illetve a madár nevű utcákra való felvezető utolsó útszakaszok kifejezetten rossz minőségű földutak. Az utak szélessége – néhány lakó utca kivételével megfelelő.

Az úttestről a víz elvezetése meglehetősen kezdetleges, sokszor hiányzik a megfelelően karbantartott árok, lefolyó stb.

A közlekedési táblák többnyire megfelelő helyre vannak kihelyezve, helyenként azonban a fákkal, bokrokkal takartak, így azokat látni nem lehet. A kereszteződésekben az érintett utak alá-fölérendeltségét jól jelzik. Ez tendenciájában

is megfelelő. Az út megvilágítása elfogadható, a bejárásakor hibás lámpát nem lehetett látni.

A HÉV átjárók kiépítettsége és a kiépítés minősége (egyenetlenség) nem korszerű, azok javítása szükséges.

Az iskolák és óvodák környezete megfelelően van kiképezve, de van erre nézve kivétel is. A Telepi Óvoda, és a Szentistvántelepi Általános Iskola sem sebességkorlátozással, sem gyalogos átkelőhely kijelölésével nincs biztonságossá téve a gyalogosok számára.

Általánosságban is meg lehet jegyezni, hogy kevés, hiányos és előregedett az alkalmazott burkolati jelek szinte mindegyike. Részbeni kivételt képeznek ez alól az országos közutak burkolatjelei. Rossz példa a közlekedési szempontból fontos Budai út – Ady Endre utcák kereszteződésének hiányos kopott burkolatjelei.

A jelzőlámpák a HÉV közlekedéssel is érintett csomópontok közelében vannak, így a helyes időkiosztás nehezen megítélhető, mert a HÉV-nek minden esetben elsőbbsége van, az érkezési időpontja pedig bizonytalan. Ezen változtatni valószínű még hosszútávon sem lehet.

Az autóvezetők általában betartják a sebességkorlátozást, de nincs is sok olyan út, ahol nagy sebességgel lehetne haladni. Ez alól kivétel a Szentistvántelep melletti Szentendrei út, mert ott az egyoldali beépítés mellett szabad és egyenes, jó minőségű az út. Sebesség túllépéssel terhelt továbbá a Pomázi út és a Damjanich utca felső, valamint a Budai út déli szakasza. A gyalogátkelő helyek meglehetősen hektikusan vannak felfestve, abban következetes alkalmazást felfedezni nem igen lehet.

Érdekes megfigyelni, hogy a torlódásos időszakokban meglehetősen udvariatlanok az autóvezetők. Míg kisebb forgalmak esetén sokszor lemondanak elsőbbségükről a vezetők (pl. a városház előtti csomópontban), addig ez nagyobb forgalom esetén nem mondható el, és a haladási sebesség erőltetése jellemző.

## 5.2. Közösségi közlekedés

**A város súlyvonalában** haladó HÉV vonal 3 megállója nagyon jó adottság. Főként a sík terepen fekvő lakóterületekről jó megközelítést ad, de a dombos lakóterületek alsó pereméről is könnyen elérhető. A Budai út térségében a gyalogos forgalom számára hiányoznak a kapcsolatok, a HÉV megállóhelyek gyors, kényelmes megközelítésére.

**A HÉV ma irányonként napi 85 – 85** utazási lehetőséget ad  $4^{05} – 23^{45}$  között, ez igen széles időtartam, éjjel az éjszakai busz teszi 24 órássá a közlekedést.

Reggel a főváros felé tartó irány a domináns  $6^{00} – 10^{00}$  között 21 utazási lehetőséggel, ezen belül is  $6^{00} – 7^{00}$  között 7,5 percenként,  $7^{00} – 8^{00}$  között 8-10 percenként. Délelőtt 20 percenként jár a HÉV.

**Délután** a hazaérkezés domináns, egy 3-4 órás széthúzó csúcsidőszakban. 14<sup>00</sup> - 18<sup>00</sup> között 18 utazási lehetőség van. 16<sup>00</sup> és 18<sup>00</sup> között átlagosan 10 percenként járnak a vonatok.

**A szerelvények 45 – 50 évesek**, jól karbantartottak, üzembiztosak, ezzel együtt is a kényelem a 70-es éveket idézi. A hőfokszabályozás hiánya nyáron nagyon kellemetlen. 700 férőhelyes 6 kocsis szerelvények közlekednek kényelmetlen, szűkös ülésekkel. A szolgáltatás ezen szintje felett eljárt az idő. A jó példát a vasút 10 éve megjelent új járműparkja mutatja.

**A HÉV szerelvények befogadóképessége** a 6 kocsis vonatban 700 utas. Ebből 360 ülőhely. A Budakalászon felszállók jellemzően hozzájutnak ülőhelyhez.

**A városban sem helyi, sem áthaladó, sem ráhordó buszos közlekedés nincs**, ez súlyos lemaradás, látva a pomázi kísérleteket is.

A város nem használja ki a központi elhelyezkedésű megállókat sem, amelyek a mai körülmények javításával is, sokkal nagyobb számú P+R, B+R forgalomra és K+R ki-bezállóhelyek fogadására tehetőek alkalmassá.

### 5.3. Gyalogos közlekedés

A gyalogos közlekedést két szempontból figyeltük meg a város teljes területén.

- *A gyalogosközlekedés lehetősége biztosított-e, és annak balesetvédelmi kényelmi feltételei adottak-e?*  
Összefoglaló válaszuk, hogy
  - a kertvárosias területek közel áll a megfelelőhöz,
  - a dombos területek járda nélküli szűk utcái veszélyesek és kulturálatlanok, gyerekeket ilyen körülmények között nem lehet önállóan elengedni, az új építésű utak, lakózónák egyáltalán nincsenek felkészülve rendszeres gyalogos forgalomra. Luxus körülmények között, az autózás jelenti a megoldást, a kiépítettség hiányában.
- *A három HÉV megálló a város mekkora területéről érhető el 5 – 10 – 15 percen belül gyalog?*  
A kikérdezés értékelése azt mutatja, hogy az utasok fele gyalog éri el a HÉV megállót. Ha jobb körülmények lennének, ez a szám akár megduplázhatóna. A gyalogosbarát város többlet utasokat jelenthetne a HÉV-en és csökkenthetné az autósforgalom nagyságát.

A gyalogos közlekedés rendszeresen, megfelelően és általánosan biztosítandó feltételei nem jelennek meg Budakalászon.

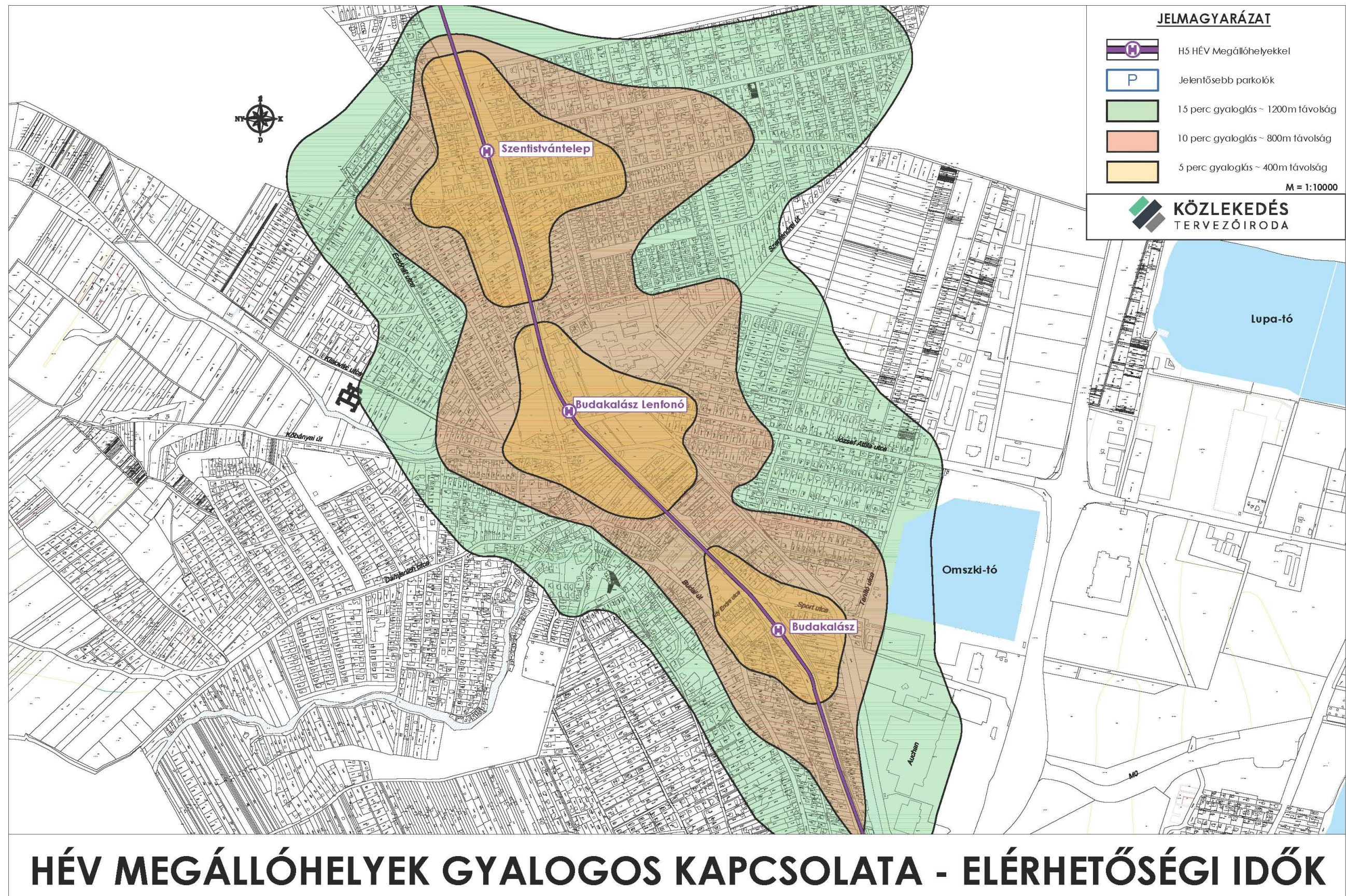
Mint már a fentiekben is leírtuk, itt ismét hangsúlyozzuk, hogy a közintézmények és különösképpen a gyermekintézmények környezetében a gyalogosok nem kapnak

kiemelt figyelmet. Gyalogátkelőhelyek, sebességkorlátozó táblák, fekvő rendőrök, hiányoznak. Ha valahol lakó-pihenő övezetet (LPÖ), vagy 30-as sebességkorlátozást jelző Tempó 30-as táblák vannak is, azok megismétlése hiányzik. Az autók gyakran nem tudják megjegyezni, hogy ha egy LPÖ-re korábban behajtottak, akkor annak van-e még hatálya abban a csomópontban, ahová éppen érkeznek.

A gyalogátkelőhelyek nem éppen következetes alkalmazása mellett azonban van jó példa is. Ilyen a Budakalász Lenfonó HÉV-megállónál elhelyezkedő közúti csomópont, ahol a zebrák megfelelő védelmet nyújtanak a gyalogosoknak, kiegészülve természetesen a forgalmi rányító lámpák alkalmazásával. Ugyancsak jó példa a Budai út - Batsányi utca csomópontjának kialakítása, ahol külön a gyalogosforgalmat segítő zebrajelzés látható, kiegészülve sárga villogóval. Kedvező és jó kiépítésű a Budai út Alsóvár utca gyalogos zebrája is, ahol fényvisszaverő prizmákat is alkalmaztak a biztonságosabb átkelés érdekében.

Rossz példa azonban, hogy a Budai út egyik oldalán lévő kisebb boltok és forgalomvonzó létesítmények, valamint a túloldali autóbuszmegálló (ahol nincs autóbuszöböl) között nincs gyalogátkelőhely kapcsolat. Ugyancsak kedvezőtlen példaként említhetjük Budakalász HÉV-állomás forgalomszabályozását, ahol nincs minden tekintetben biztosítva a gyalogos közlekedés lehetősége. A gyalogátkelőhelyen áthaladóknak viszont – a HÉV kivételével - gyakorlatilag kivétel nélkül biztosítják a járművek az elsőbbséget.

A következő ábra Bemutatja a HÉV megállók elérhetőségét 5 – 10 – 15 perc gyaloglással. Ez 400 – 800 – 1200 m-es gyaloglást feltételez, megfelelő járdák és feltételek esetén.



5-3. ábra HÉV megállóhelyek gyalogos kapcsolata – elérhetőségi idők

## 5.4. Parkolás

A lakóövezetekben a parkolás gyakorlatilag megoldott, mert a széles utcák (Madár utcák, Szentistvántelep, Brekobrdo) elegendő helyet hagynak az utcai parkolásnak, de az ingatlanon belüli parkolás még gyakoribb.

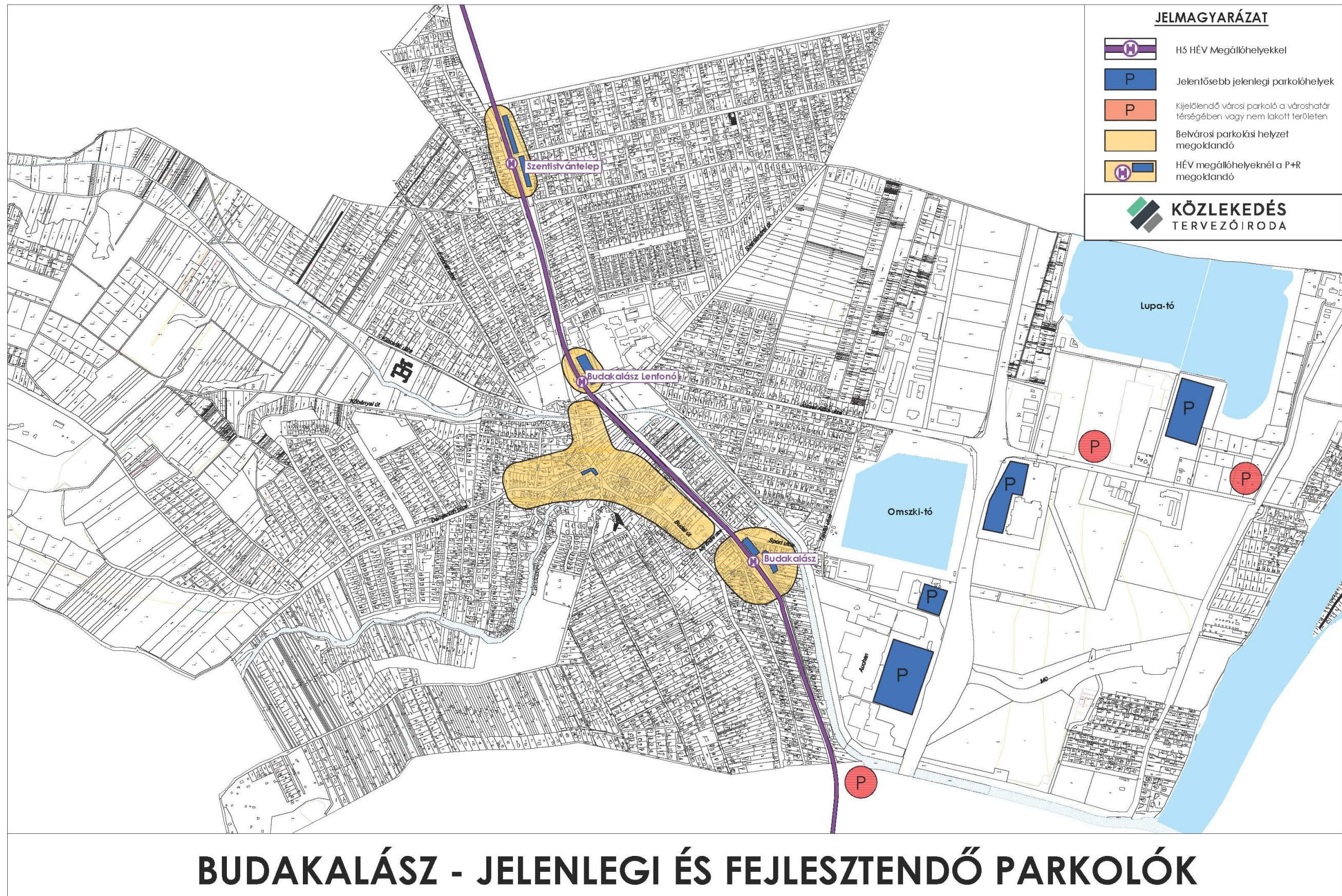
A főútvonalakon gyakorlatilag tilos a megállás és a parkolás. A belső városrészek sűrű beépítése mellett az utcai parkolás általában tilos, ott az ingatlanon belül kell helyet biztosítani a gépkocsik számára (Polgármesteri hivatal, vendéglátó ipari egységek, iskolák, óvodák stb.) Itt feltétlenül szükség lenne további parkolóhelyek kialakítására, mert a belvárosba napi rendszerességgel érkező, itt lakó és dolgozó személyek nem tudják nappalra hol elhelyezni autójukat, pedig sokan vannak, akiknek a munkája feltételezi az autó állandó használatát, mert a feladatai nem oldhatók meg tömegközlekedéssel.

Budakalász Lenfonónál nincs érdemi parkolási lehetőség, még B+R rendszerre sem látható példa. A Klisovác utcában van további, mintegy 20-25 parkolóhely.

A budakalászi HÉV-megálló környezete igen rendezetlen. A Vasútsoron számos jármű parkolására van lehetőség, de jelenleg kulturálatlan körülmények között zajlik a parkolás.

A Városházánál kialakított néhány parkolóhely kevés, azokhoz az igényekhez képest, amik keletkeznek a belvárosi üzletek, munkahelyek stb. működéséből. Van néhány parkoló a Kőbányai út felé haladván a Budai út bal oldalán, de nem számottevő. A Kőbányai út és Budai út kereszteződése térségében is ki van alakítva néhány hely, de ezek alapvetően nem teremtenek kielégítő helyzetet.

A parkolás rendezésére végig gondolandó a Városközpont, a HÉV megállók elérése érdekében kialakítható, valamint a lakott területtől távol létesíthető parkoló lehetőség.



5-4. ábra Jelenlegi parkolási helyzet és fejlesztendő parkoló



## 5.5. Kerékpározás

A városban a lehetőségekhez képest alig-alig épült ki kerékpárút, hálózatról pedig nem is lehet beszélni. Kerékpárutak csak az Omszki-tó körzetében vannak.

**Budakalász Lenfonó, Petőfi tér**, mint a Városközpont térségében az alábbi hiányok jelentősek:

- **A város regionális kerékpáros kapcsolatai:**

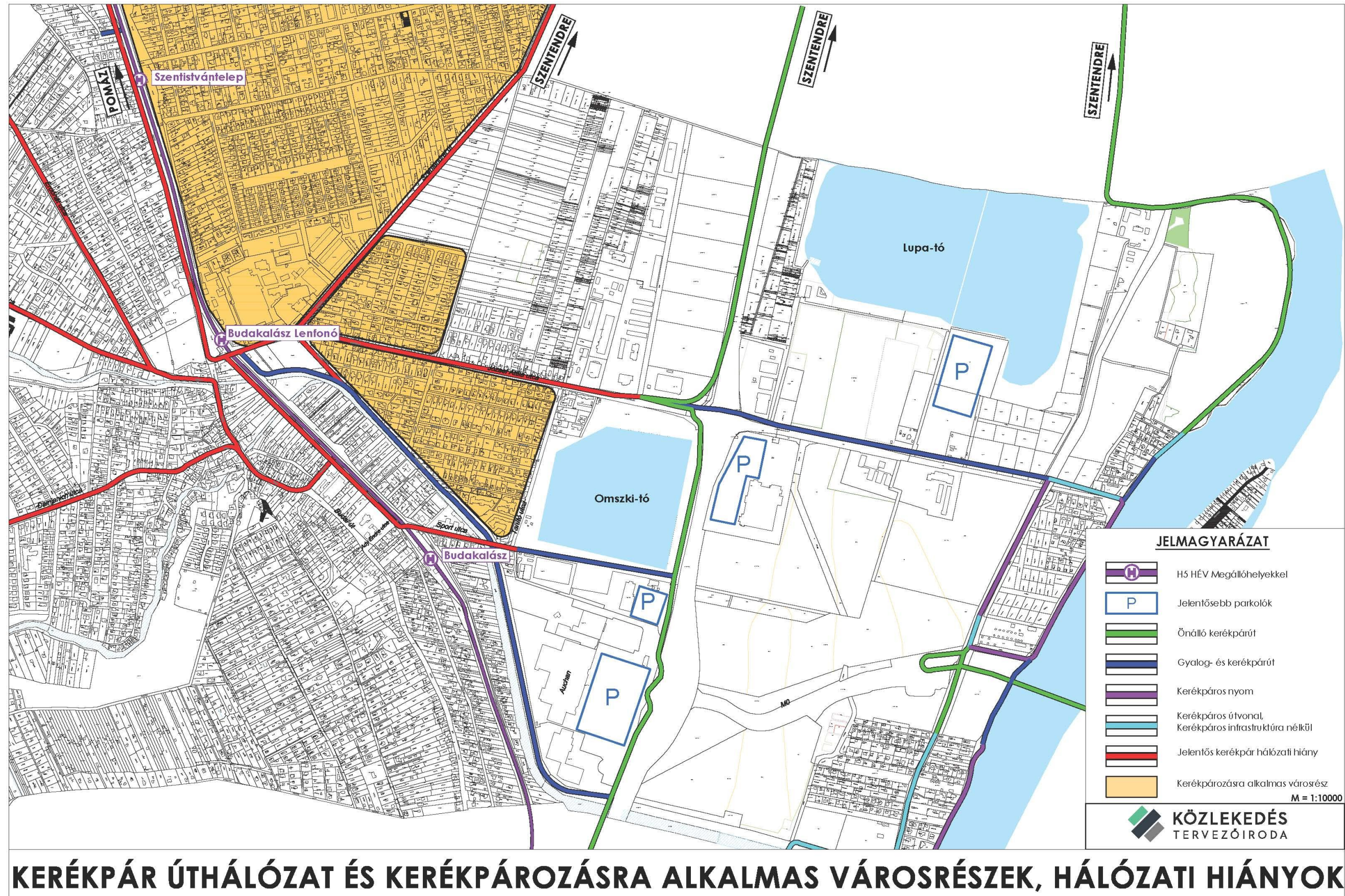
Szentendrei út mentén észak – keleti irányban  
Pomázi út mentén észak – nyugati irányban  
Damjanich utca mentén dél nyugati irányban  
József Attila utca mentén keleti irányban.

- **A város Észak – déli kerékpáros gerincútvonalaként:**

Délről a Barát-patak mentén, majd f Lenfonó állomástól végig a HÉV mellett, minden megállónál átvezetésekkel.

- **A város zöldterületein**, új kapcsolatok elsősorban a nyugati városrészben. Új kapcsolatok elsősorban a szomszédos lakóterületek között, ahol ma egyáltalán nincs átjárási lehetőség.

- **Egységes Lakó-pihenő övezetek** kijelölése, ahol a kerékpározás egyenrangú eszközként használható.



5-5. ábra Kerékpáros közlekedés Budakalászon

## 6. Mobilitási problémák Budakalászon

### 6.1. Probléma feltárás

#### 1. A várost körülvevő környezet adta problémák

- Elhelyezkedés a főváros agglomeráció gyűrűjében – közvetlenül a főváros mellett jelentős áthaladó ingázó forgalom van jelen
  - Autós közlekedés iránti erős elkötelezettség
  - 11. sz. főút mellett nincs más települést elkerülő út jelenleg
  - A város úthálózata egyetlen pontra összpontosít
  - Nincs kerékpáros agglomerációs hálózat

#### 2. Egy centrumú város

- **A Budakalász Lenfonó HÉV átjáróban** a gyalogos átkelés jelzőlámpával szabályozott, de nem biztonságos, balesetveszélyes, állandó közúti torlódás alakul ki környezetében.
- A **haladó, csatlakozó utak** forgalmat vonzanak, de **nincs csillapítás**
- Nincs helyi közösségi közlekedés
- Lakóterületek jól elkülöníthetők, de nem definiáltak. A lakóterületeken belül a közlekedési hurkok nincsenek kialakítva, hagyomány alapú közlekedés.
- Nincs helyi lakóterületi forgalomcsillapítás

#### 3. A nem motorizált és a gyalogos közlekedés nem definiált

- Nincs kerékpáros összefüggő hálózat
- Balesetveszélyes gócpontok
- Nincs B+R rendszer:
  - HÉV mh.
  - Városközpont,
  - Bevásárlóhelyek, közintézmények, stb.
- Gyalogos haladás nem szabályozott, nincs járda
- Gyalogos átkelés eseti, nem alkot rendszert.

#### 4. Lakóterületek védelme nem megoldott

- **Lakóterületi parkolás**
  - utcán, telken nem rendezett formában van jelen
- Különböző keresztmetszetű utcák:
  - szűk hegyi utcák,
    - **egyirányítási gondolatok**
  - széles utcák
- Forgalomkorlátozás a lakóterületen
- Nincs jó lehatárolás a gyűjtő utaktól
- Összességében nincs lakóterületi forgalomcsillapítás

#### 5. Duna-part, LUPA Sziget, LUPA – tó környezetében kevert területhasználat és kevert forgalmak koncepció nélkül

- Zsúfoltság nyáron, Beach hangulat – Lupa-tó
- Duna-parti EUROVELO 6 kerékpárút - vegyes a sétáló forgalommal
- Parkolás túlzó nagyságrendű, Budakalász nincs erre felkészülve – Lupa-
- Állandó a beépítési vállalkozói igény
- 2 yacht kikötő van és a fejlesztés forgalomvonzó hatású

## 6.2. Mobilitási problémák

Közlekedési igények keletkezése	Térségi kapcsolatok	Városszerkezet	Közösségi közlekedés	Védtelem közlekedők		Emberi tényező
				kerékpár, mikromobilitás	gyalogosok	
Nagy a vállalkozások száma, de spontán az elhelyezésük	Elkerülő utak hiánya	Egycentrumos szerkezetű város	A HÉV vonal megbízható, de a nyolcvanas évek szintjén	Nincs kerékpárúthálózat	Sok helyen főleg a dombos városrészekben nincs járda	Nincs biztonságban a gyaloglás
Lenfonó még nincs új koncepció	A napi ingázásban nincs északi elkerülő út	A Petőfi tér alkalmatlan regionális forgalomra	50 éves HÉV járműpark	Néhány irányban egyáltalán nincs lehetőség kerékpáros közlekedésre	Nincsenek gyalogosirányok a Budai útra a hegyről	Korszerű infok nem állnak rendelkezésre
Nincs középiskola	Az országos M0 forgalom a városra közvetlenül hat	Az út – és HÉV hálózatnak nincsenek kapcsolati pontjai	Nem versenyképes a HÉV szolgáltatás az autózás mai szintjével	Kiránduló kerékpározás a Dunaparthoz kapcsolódik, keveset mutat Budakalász értékes építészeti arcából.	Rossz állapotú járdák	Akadálymentesítés nem általános
Patakpart iskola közlekedés nem megoldott	A meglévő 2x1 sávú utakon rossz térségi forgalom	A város lakóövezetei nem védettek az átmenő forgalomtól	A HÉV átjárók a város szűk keresztmetszetei	Sportolók és sétálók ellentéte a Dunaparton	A zebrák nem alkotnak rendszert	Jellemző az agresszív tempó a lakóövezetekben
Főváros vonzza a kvalifikált munkaerőt		Egynyomú szűk utcák, parkolás nem megoldott.	Nincs városi buszközlekedés			
Kereskedelem zömmel autósokra tervezett		Utak a külső városrészekben nem burkoltak				
A városon áthaladó közlekedési igények nem befolyásoltak						

6-1. táblázat Mobilitási problémák Budakalászon

## 6.3. SWOT

Erősségek	Gyengeségek
Főváros közvetlen közelében való elhelyezkedés	A fővárosi vonzáskörzet ingázó problémái jelen vannak, erős tranzit forgalom a városközpontban is áthalad
Fő gerincvonalak a településről közvetlenül elérhető, jelen vannak (HÉV, 11 főút, M0)	Egycentrumú város
Közösségi gondolkodás aktív jelenléte	A kerékpáros és gyalogos közlekedés nem definiált, nem alkot használható hálózatot
A fenntartható közlekedés érdekében megindult gondolkodás	A település 'alvó' karaktere
Vállalkozói erős szemlélet, jelentős felsőfokú végzettségi arány	A Duna part nem az ökológiai és rekreáció érdekében/irányában fejlődött
	A dunakanyari turizmusban, kis részvételi arány
Lehetőségek	Veszélyek
Fontos stratégiai irányok: H5 HÉV fejlesztése. A HÉV-ek főváros alatti összekötése	Elkerülő (11-es út - Pomázi út) közötti szakasz elvezetése késik
A beruházási tőke megjelenéséhez reális alap a mai fejlettség és humán jelenlét.	HÉV fejlesztés, P+R hálózat, B+R, K+R késik
A rekreáció szervezett, fenntartható lehetőségeinek telepítése a 11-es út - Duna közötti területen (sport, szabadidő, pihenés).	Beruházások átgondolatlanul jelennek meg (spekuláció)
A Duna, mint ökokultúra jelenléte.	A mobilitás növekvő tendenciája, nem mozdul a környezetbarát (kötőpályás vasút, e-mobilitás, kerékpár, car-sharing, gyaloglás) közlekedés irányába
Sikeres fejlesztések és szemléletformálás a gyalogos-, kerékpáros közlekedés terén	A közösségi erő gyengülése, az összetartás, lokálpatriótizmus erodálódik.

6-2. táblázat SWOT elemzés

## 7. Jövőkép

### 7.1. A kikérdezésből levonható következtetések

A legnagyobb lehetőséget a HÉV-re felfűzött város esetében a fejlesztett H5 HÉV-ben látjuk. El kell kezdeni kialakítani egy okos ráhordási rendszert, elrugaszkodni a P+R-től, fejleszteni a K+R-eket, kiépíteni a ráhordás gyalogos és kerékpáros útvonalait, megtalálni a mikromobilitás és a shared megoldások helyét. A város teljes szerkezetét és közlekedési fejlesztéseit alá kellene rendelni ennek a célnak.

A helyi közlekedésből el kell kezdeni kivezetni az autót:

- sétálóutcák,
- lelassított területek,
- korlátozott behajtások,
- a parkolás rendezése és visszaszorítása,
- az utcák újraosztása a gyalogosok és a kerékpárosok javára,
- a mikromobilitás hangsúlyos bátorítása.

Ez mind összecseng az előző ponttal is, együtt nagyon erős vezérmotívumot adnak.

Az alapvetően autós Budakalással nehéz mit kezdeni közúti szempontból. A lenfonói átkelő valódi probléma és a helyzet az, hogy nem logikátlan döntés autóval bemenni Pestre innen, hiszen jó a hálózat és relatív közel esnek fontos célpontok (Észak-Buda, Váci úti irodaterengely, de akár a budai és pesti belváros sincs messze). Az új HÉV és a remélhetőleg addig megszülető fővárosi autós korlátozások a napi ingázásban átütő változást hozhatnak, az északi elkerülő a lenfonói átkelőt tehermentesíti.

Feladat: a szemléletformálás érdekében sulykolni kell a az autós közlekedés kivezetésnek lehetőségeit. És el kell kezdeni a felkészülést az új HÉV és új elkerülő út utáni időszakra, amikor már főként a helyi autós igények válnak problémává, és a még mindig megmaradó átmenő forgalom kezelése lesz a kérdés, DE a fókusz már az autómentes város építésén van, ideértve a települési szabályozás átalakítását (például a kiköltöző családok és cégek autóhasználatának korlátozását) és néhány más bátor lépés megtételét.

A három budakalászi HÉV megálló reggeli Budapest felé tartó felszálló utasforgalmaiban nem látszik érdemi különbség, a **három kalászi megálló hasonló**. A reggeli leszállók száma is nagyon egységes. Ez alapján **nincs központi szerepű megálló** (ezt alátámasztja a módváltási helyszínek szűkössége és a csatlakozó, ráhordásra alkalmas buszjáratok hiánya is). **A három megálló feltárja Budakalászt, minden megálló lokális szerepű. A ráhordás fő formája így feltehetően a rágyaloglás.**

A gyaloglás, sík területeken a kerékpáros ráhordás támogatása a lokális szerephez és a fenntarthatósághoz is jól illeszkedik. Ez ösvényeket, gyalogutakat, átkötéseket jelent. Egy nagyon egészséges ráhordási mix lenne kialakítható **gyaloglás – kerékpár - K+R** alapon. **A ráhordó busz** nagyon hiányzik, részint **a hegyoldali településrészeiről.**

Az aktívak munkába járási adatai 1,5 év COVID után meglepően magasak Budakalászon.  $70+6\%=76\%$ , aki naponta jár dolgozni és  $12+6\%$  home office-ban dolgozik. Az utazások száma a home officeban dolgozók esetén se csökkent nagyot, csak a munkába járásból vásárlás és szabadidős utazás lett, más időszakokban, de lényegében változatlanul főleg autóval.

A home office-osoknak alapvető utazási problémái lehetnek: már nem érdemes megvenni a havibérletet Budapestre meg a HÉV-re, a COVID alatt átalakult hálózatok és menetrendek kevésbé ismerősek, nincsenek tisztában az aktuális szabályokkal, így könnyebben ülnek autóba, ami ilyen szempontból biztonságot ad. Ezért javasoljuk számukra **új díjtermékek bevezetését** (ez persze messze a SUMP felett áll), aktuális utazási információk jobb megosztását és főleg egyes nagyvárosi célpontok budakalászi helyettesíthetőségének tudatosítását, az új életformával járó utazási bizonytalanság és stressz csökkentését.

Nagyon fontos, hogy **a Budakalászon megszólítható emberek meghatározó módon gyalogolnak és HÉV-eznek**. Tudható, hogy Kalász is része annak a Budapest körüli övnek, ahonnan *relatív kevesen (~20-30%) járnak közösségi közlekedéssel Budapestre* (lásd az ábrán). **Ez az alvóváros képet erősíti: a helyiek többsége Budapestre autóval jár és Budakalászt nem, csak annak úthálózatát használja, így csak arról van benyomása is. Ezzel szemben a helyben megszólítható 20-30% kimondottan fenntartható szokásokat követ.**





csak bemennem" 15 %-a és a „home office" 7%-a együtt csak 22%. Tehát **11 %-kal többen utaznak jeggyel, mint ahányan nem járnak be minden nap.**

Az „utazás célja" kérdés esetén feltűnő a válaszok kiegyensúlyozottsága és a vásárlás hiánya. Ha a „hazatérés" választ kivesszük, akkor a maradék négy utazási indok között nincs túl nagy különbség. Ez **a nyugati jellegű, jómódú életmód jele lehet: az utazási igények közül a munkába járás alig emelkedik ki, az iskola/óvoda, ügyintézés, szabadidő szinte egyenrangúak a Budakalászon megszólíthatók között.**

*Ha ez így van, akkor viszont a Budapestre való fenntartható ingázás feltételeinek javítása mellett érdemes a mindennapi városi életet meghatározó aktivitásokra fókuszálni. Itt inkább a továbbfejlesztés a cél, mert már ma is egészen fenntartható a közlekedés. Javaslatok: a biciklis ügyintézés, biciklis óvodába/iskolába hordás, gyaloglás feltételeinek javítása, online ügyintézés stb.*

A fejlesztések esetében komoly edukáció szükséges. Ezt többéves folyamatos és célzott ismeretátadással lehet fejleszteni:

- Mire jó és mire nem a P+R,
- Miért nem lehet átállítani a Lenfónó lámpát,
- Mit hoz majd az új elkerülő és mit nem,
- Mik is a város fő gondjai a közlekedésben,
- Mi lesz akkor, ha lesz dugódíj a főváros belterületén,
- Mit tud majd az új HÉV stb.

Értékes javaslatok a következők:

- Sétáló utcák kijelölése hétvégén
- Okos zebra ( Fényjelzést bocsájt ki, amikor gyalogos közelíti meg, azaz ekkor aktiválódik. A villogás és a lézerezés a gyalogos lépéseivel egyidejű mozgása hatékonyan figyelmezteti a veszélyről a gépkocsivezetőket.)
- Budakalász-Üröm buszjárat
- Iskolák körüli forgalomcsillapítás
- Autómentes övezetek kialakítása

## 7.2. Előzetes fejlesztési irányok

### 1. A város és környezete együttélésének harmonizációja

**Cél:** Az agglomerációs gyűrű mobilitásában aktív részvétel, jó kapcsolatrendszer a szomszédos településekkel, alternatív lehetőségek, a tranzit forgalmak távoltartására új lehetőségek.

**Fejlesztési irány:**

- Új irányok az autóbusz kapcsolatokban
  - Budakalász – Pomáz – Csobánka – Pilisvörösvár
  - Újpest - Budakalász – Üröm
  - Budakalász – Kereskedelmi központok – Megyeri híd – IV. kerület

- HÉV beruházási fejlesztésekben aktív részvétel, a 3 megállóhely jó kialakításában, érdekérvényesítés a főváros és Szentendre irányú utazások bővítésére
- Az önkormányzat az északi elkerülő 11. út és pomázi út közötti szakaszát tartja elsődlegesnek és ígéret van ennek megvalósítására, beleértve a különszintű csomópontokat is. Az elkerülő út további szakaszait aktív önkormányzati lobbival javasolt támogatni, mert csak a teljes ürömi csomópontig való kiépítettség ad teljes mentesítést a tranzit forgalomtól.
- A meglévő közúti kapcsolatok újraértékelése a városközi haladási körülmények javítása, a városi szakaszok humanizálása
  - Városkapu, egységes megjelenés az érkező 5 útvonalon
  - A városkapun belüli szakaszok harmonizálása
  - Az útvonalak gyalogosbarát (járda, átkelők, világítás) kialakítása
  - A regionális kerékpárhálózat városi bevezető szakaszok kiépítése

## 2. Az egy centrumú város kötöttségeinek oldása

**Cél:** A településrészek jó kapcsolatainak keresése, a városközpont mindenirányú terhelésének oldása

### Fejlesztési irány:

- A városközpont koncepció megfogalmazása, a korábbi részkonceptiók felhasználásával és
  - Mai városközponti terület
  - Ófalu részvétel
  - Lenfonó terület valós központtá alakítása
  - Budakalász – Lenfonó megállóhely környezete (Faluház, beépítetlen központi területek bekapcsolása)
- Kerékpáros hálózat, a városi lakóterületeken belül és új átjárási lehetőségek, a ma nem kapcsolódó területek között.
- Gyalogosrendszer a városközpontban, a kialakított koncepció szerint és egységesített színvonalú járdarendszer a főbb gyűjtőutak mentén, továbbá
  - Lakóterületi járdák, az adott városrészhez illeszkedő kialakítással
  - Új gyalogos városrészi kapcsolatok, szintkülönbségek közötti jó kialakítással.
- Új személyautós városrészeki kapcsolatok, a tervezett vagy új kiszabályozások mentén, amelyek nagyléptékű tranzitforgalomra nem tervezettek, azt nem teszik lehetővé

### 3. Nem motorizált közlekedés és gyalogos közlekedés

**Cél:** A mai kedvelt gyalogos és kerékpáros közlekedés, az időjárás korlátai közötti, teljes értékű hálózattá fejlesztése és a kerékpártárolás biztonságossá tétele.

**Fejlesztési irány:**

- A helyi lakóterületi kerékpározás általánossá tétele és a kapcsolati pontok biztonságossá tétele.
- A városi kerékpározás a városi gyűjőutakon, és az intézmények környezetében a kerékpártárolás kialakítása
- Biztonságos gyaloglás a dombos terület nem bővíthető utcáiban, gyalogos – autós – parkolás közös megoldások, a gyalogosok prioritásával.

### 4. Dunapart, üdülősor, sziget, rekreáció, szabadidő

**Cél:** A 11-es út – Duna közti terület tudatos fejlesztése, a ma ott élők érdekeinek prioritásával.

**Fejlesztési irány:**

- A Dunaparti üdülő- és lakóövezet hagyományőrző megtartása, szigeti kapcsolatok, vízi környezet megóvása, sportolás, pihenés célokkal.
- A Dunaparti sétány a gyalogközlekedés igényeihez igazítva.
- Az EUROVELO kerékpárút a gáton építendő új útra vezetve, az üdülőövezeti szakaszon.
- A Dunapart autós megközelítése, csak a gát vonaláig, az ott kialakítandó parkolóig.
- A gát nem mentett oldalán fekvő területen csak a telektulajdonosok és a kiszolgáló autóforgalom történhet, engedéllyel használható.
- A Dunaparti üdülőövezet M0 alatti és feletti része csak nem motorizált eszközökkel átjárható, jó kerékpáros és gyalogos kapcsolatok.
- A szórakozó Beach terület természetes elválasztása az üdülőövezeti területtől
- A 11-es úttól a Lupaszigeti út forgalomcsillapított T30 zóna, a gát nem mentett oldalán fekvő teljes terület lakó-pihenő övezet.

## 8. Mellékletek

### 8.1. Kérdőív – Újságban megjelent



## BUDAKALÁSZ 2021 LAKOSSÁGI FELMÉRÉS

Budakalász túlépített és rendkívül zsúfolt. A 2011 Egyesület programjának megfelelően a településrendezési eszköztár teljes felülvizsgálata elindult. Célunk a városunk élhetőségét hosszú évekre meghatározó szabályrendszer megújítása.

A tervezők munkáját az alábbi lakossági felméréssel szeretnénk megalapozni. Kiemelt figyelmet fordítunk Budakalász közlekedési és környezetvédelmi adottságaira is, ezek külön részei a felmérési folyamatnak, és a kérdőívben is önálló blokkokban szerepelnek.

Kérjük, válaszával segítse az előkészítési folyamatot, mondja el véleményét településünk fejlődésével, közlekedésével és környezetvédelmi helyzetével kapcsolatban! A kérdőív kitöltése 12-15 percet vesz igénybe.

Kérjük, 2021. október 20-ig juttassa el az alábbi címek egyikére:

postai úton 2011 Budakalász Petőfi tér 1., illetve [telepulesrendezes@budakalasz.hu](mailto:telepulesrendezes@budakalasz.hu)

A válaszadás önkéntes és anonim, személyes adatokat nem rögzítünk. A keletkezett információkat kizárólag összesítve, elemzés céljából használja fel Budakalász Város Önkormányzata megbízásából a KASIB Kft., az ÉrtékTérkép Kft. valamint a Közlekedés Kft.

Közreműködését köszönjük!

Budakalász Város Önkormányzata

Ön Budakalászi lakos?

igen  nem

### BUDAKALÁSZ TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI ÉS TELEPÜLÉSRENDEZÉSI TERVÉHEZ KAPCSOLÓDÓ KÉRDÉSEK

Budakalász Településfejlesztési és Településrendezési Terve a KASIB Mérnöki Manager Iroda Kft. generál tervezésében készül. A kérdőívet a KASIB Kft. és az ÉrtékTérkép Kft. munkatársai készítették.

Szeretnénk az Ön véleményét, észrevételeit, javaslatait is beépíteni a készülő dokumentációkba.

Kérjük, segítse a munkánkat a kérdőív kitöltésével.

**Tekintszen előre! Ön szerint melyik irányba fejlődjön inkább a jelenleg 12.000 lakosú Budakalász az elkövetkező évtizedekben?**

- a lakosságszám növekedése az elmúlt évtizedek tempója alapján folytatódjon
- le kell fékezni a lakosságszám növekedést, a város így is túlzsúfolt

**Hogyan képzelel el Budakalászon a saját életét a távolabbi jövőben?**

- itt szeretnék élni
- el szeretnék költözni, máshol szeretnék élni
- egyéb:

**Mely területeken lát lehetőséget, kitörési pontot Budakalász fejlesztésében a következő években?**  
(több válasz is megjelölhető)

- helyi gazdasági élet élénkítése
- tudásalapú cégek betelepülése
- nagyobb gazdasági, kereskedelmi vállalkozások betelepülése
- közösségi élet fejlesztése (kisközösségek, városi, kulturális és sportesemények, stb.)
- oktatás, továbbképzés fejlesztése
- sport és rekreációs területek fejlesztése, növelése
- új lakóterületek kijelölése
- egyéb:

**Budakalász további fejlődése és az élhetőség javítása érdekében az alábbiak közül mely területeken tart szükségesnek és lehetségesnek változásokat?**  
(több válasz is megjelölhető)

- helyi munkalehetőségek támogatása
- településen belüli intézményi ellátottság javítása
- autós közlekedési kapcsolatok fejlesztése
- kerékpárutak kiépítése
- gyalogutak kiépítése
- településen belüli közösségi közlekedés fejlesztése
- közterek, zöld-, sport és egyéb rekreációs területek bővítése
- egyéb:

**Válassza ki az Ön véleményéhez legközelebb álló állítást!**

- helyi munkalehetőségek támogatása
- Budakalász jelenlegi infrastrukturális és szolgáltatási színvonalát megfelelőnek tartom, ezt kellene tartani a jövőben is

- elégedett lennék alacsonyabb színvonallal is, ha alacsonyabbak lennének az adók is
- magasabb színvonalat szeretnék, és ezért megfizetném a magasabb adót is

**Mely szolgáltatásokat szükséges bővíteni, fejleszteni?** (több válasz is megjelölhető)

- kereskedelem-bevásárlás
- ügyintézés (közmujszolgáltatók, posta, polg.hiv., bank stb.)
- oktatás, továbbképzés
- vendéglátás
- egészség, szépségápolás
- testedzés
- rekreáció
- egyéb:

**HA ÁR-ÉRTÉK ARÁNYBAN NEM LENNE JELENTŐS KÜLÖNBSÉG, AKKOR MILYEN SZOLGÁLTATÁSOKAT VENNE IGÉNYBE ITT, ÉS MELYEK ESETÉBEN VÁLASZTANA KÜLSŐ LEHETŐSÉGEKET?**

Amennyiben külső lehetőséget választana, kérem írja le miért és hol venné igénybe!

**Bevásárlás**

- Budakalászon venném igénybe
- egyéb:

**Oktatás, továbbképzés**

- Budakalászon venném igénybe
- egyéb:

**Vendéglátás**

- Budakalászon venném igénybe
- egyéb:

**Egészség, szépségápolás**

- Budakalászon venném igénybe
- egyéb:

**Testedzés**

- Budakalászon venném igénybe
- egyéb:

**Rekreáció**

- Budakalászon venném igénybe
- egyéb:

**Kulturális szolgáltatások**

- Budakalászon venném igénybe
- egyéb:

**Egyéb szolgáltatás, mégpedig:**

---

**TOVÁBBI TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI KÉRDÉSEK**


---

**Ha Ön vállalkozó és nem itt van a székhelye, milyen feltételek esetén választaná Budakalászt?**

- alacsony adók
- jelenleginél jobb megközelítés (közlekedés)
- alkalmazottak, munkatársak rendelkezésre állása
- gazdasági klíma fejlesztése (üzleti szolgáltatások, fórumok, helyi projektek)
- hibrid munkavégzés (home office, co-working irodák)
- Budakalászon van a vállalkozásom székhelye
- nem vagyok vállalkozó
- egyéb:

**Ha vállalkozást indítana, milyen típusú vállalkozásban gondolkodna?**

**Mely településrészen vállalkozna legszívesebben?**

- Berdó
- Duna-part
- Klenity
- OMSZK-tó környéke
- Ófalu
- Prekobrdo
- Madár utcák
- Szentistvántelep
- Taván
- Luppa-sziget
- Nem szeretnék vállalkozni
- egyéb:

**Támogatna-e anyagilag is közösségi célokat a lakókörnyezetében, például fejleszteni?**

*(több válasz is megjelölhető)*

- közbiztonság növelése (pl. térfigyelő kamera)
- köztér és környezetszépítés (virágosítás, utca rendben tartása, légvetetékek eltüntetése, stb.)
- közösségi programok
- új szabadtéri sportlehetőségek megteremtése
- köztéri szobor, helytörténeti kiállítás, galéria létesítése
- wifi az egész településen
- támogatom a közösségfejlesztést, de anyagilag nincs rá lehetőségem
- támogatom a közösségfejlesztést, egyéni, vagy közösségi tevékenységgel, önkéntes munkával
- támogatom a közösségfejlesztést egyéb módon
- nincs igényem a közösségi programokra, közösségi fejlesztésre
- egyéb:

**Milyen közintézmény fejlesztést, bővítést, létesítést tart szükségesnek? (több válasz is megjelölhető)**

- bölcsőde
- óvoda
- általános iskola
- középiskola
- orvosi rendelő
- művelődési intézmény
- egyéb:

**Mely településrészen és milyen közintézmény hiányát érzi leginkább?**

**Milyen közterület-fejlesztést, bővítést, létesítést tart szükségesnek? (több válasz is megjelölhető)**

- játszótér  
 park  
 sétány  
 szabadtéri sportlehetőség  
 egyéb:

**Mely településrészen, milyen közterület-fejlesztés hiányát érzi leginkább?****Milyen környezeti problémát lát a településen? (több válasz is megjelölhető)**

- légszennyezés  
 zajterhelés  
 illegális hulladéklerakás  
 víz-, talaj szennyezés  
 egyéb:

**Mely településrészen érzi leginkább ezeket a környezeti problémákat?****Hogyan képzelel el a Duna-parti üdülőterület fejlődését?**

- maradjon meg a jelenlegi kertes, hétvégiházás üdülőterület  
 az üdülőterület közművesítése, úthálózata fejlődjön, de a terület maradjon kertes hétvégiházás üdülőterület  
 az üdülőterület alakuljon át lakóterületté  
 egyéb:

**Milyen köz-funkciót, használatot szeretne a Dunaparton?**

- játszótér  
 park  
 sétány  
 egyéb:

**Támogatja-e...**

a Dunapart fejlesztését úgy, hogy a város lakói számára a közhasználatú területek létesüljenek?

- igen  nem

hogy a 11-es út és a Duna között lakóterületek alakuljanak ki?

- igen  nem

hogy a 11-es út és a Duna között a gazdasági területek létesüljenek?

- igen  nem

hogy a 11-es út és a Duna között sport és rekreáció fejlesztése történjen?

- igen  nem

hogy a Téglási András utcától Szentendre felé, a füves, beépítetlen területen a kijelölt lakóterület beépüljön?

- igen  nem

hogy lakóterületek nyugati széleihez kapcsolódó kertes mezőgazdasági területek irányába terjeszkedjen tovább a lakóterület?

- igen  nem

hogy a kertes mezőgazdasági területek tartsák meg természetközeli jellegüket és csak az egybefüggő nagy kiterjedésű területeknél, kizárólag az ottlakást igénylő gazdálkodáshoz kapcsolódóan létesülhessen lakófunkciót is tartalmazó gazdasági épület?

- igen  nem

hogy a Lenfonó területén a meglévő magas hozzáadott értékű gazdasági tevékenységek és kulturális rendeltetések mellé hasonló funkciók kerüljenek parkos környezetben?

- igen  nem



**Jelölje be az Önre jellemző állításokat!**

(több válasz is megjelölhető)

- naponta ingázok, Budakalászon kívül dolgozom
- Budakalászon dolgozom
- ügyeim intézése miatt hetente több alkalommal elutazom a városból
- hibrid munkavégzést folytatok (heti 2-3 alkalommal home office)
- jelenleg nincs munkám
- egyéb:

**Melyik közösség-típus(oka)t érzi magához**

(több válasz is lehetséges)

- vallási
- szakmai, üzleti
- kézműves, hobbi
- sport és szabadidős
- kulturális tematikájú (pl. kórus, olvasókör, filmklub, előadások)
- gazdálkodási (kiskert, öko-bio gazdálkodás, stb.)
- családi-baráti, szomszédsági
- egyéb:

**KÖZLEKEDÉSI SZOKÁSOK ÉS IGÉNYEK FELMÉRÉSE****Ha Ön aktív dolgozó / aktív nyugdíjas****– Munkába járás jellemzői**

- Munkahelyre bejárok a hét minden munkanapján
- Otthon dolgozom, csak néha kell bemennem
- Home office-ban dolgozom teljes munkaidőben
- Többféle helyszínen dolgozom jellemzően
- Nem vagyok aktív
- egyéb:

**Mik az Ön jellemző napi közlekedési szokásai?**

(több válasz is megjelölhető)

- Budakalászon belül gyalog közlekedek
- Budakalászon belül kerékpárral közlekedek
- Budakalászon belül autóval közlekedek
- Ingázó vagyok - HÉV-vel járok
- Ingázó vagyok - autóval, vezetőként közlekedek
- Ingázó vagyok - autóval, utasként közlekedek
- egyéb:

**Ha tömegközlekedéssel szeretne utazni,****akkor milyen módon jut el a megállóba, állomásra?**

(több válasz is lehetséges)

- személygépkocsi vezetőjeként
- személygépkocsi utasként
- taxival
- autóbusszal
- HÉV-vel
- motorkerékpárral
- kerékpárral
- gyalog
- mikromobilitás (pl. roller)
- egyéb:

**Ha személygépkocsival jut el a megállóba, állomásra, és Ön vezet, akkor leggyakrabban hol parkol az autóval?**

- utcán, a megálló közelében - 100 m belül
- utcán, a megállótól távolabb - 100 m kívül
- P+R Budakalászon
- P+R Budapesten
- egyéb:

## Általában mi az utazás célja?

- munkahely  
 munkával kapcsolatos ügyintézés  
 szabadidős tevékenység  
 iskola/óvoda  
 magán ügyintézés  
 egészségügy  
 családtag/egyéb személy szállítása  
 vásárlás  
 családi/baráti látogatás  
 egyéb:

Legtöbbször hova utazik otthonról?  
(Budakalászon belüli cél esetén utcánév is)

## Az utazáshoz használt jogosultsága, ha közösség közlekedést használ:

- jegy - teljes árú  
 jegy - 20%  
 jegy - 33%  
 jegy - 50%  
 jegy - 90%  
 havi bérlet teljes árú  
 félhavi bérlet teljes árú  
 havi bérlet tanulói  
 félhavi bérlet tanulói  
 havi bérlet 90%  
 félhavi bérlet 90%  
 Területi /viszonylati bérlet  
 ingyen utazik  
 bliccel  
 egyéb:

## Milyen gyakran utazik az alábbi közlekedési eszközökkel?

	minden nap	minden hétköznap	hetente néhányszor	havonta néhányszor	ritkán	soha
HÉV	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
autóbusz (szerződéses)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
autó vezetőként	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
autó utasként	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
motorkerékpár, robogó	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
kerékpár	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mikromobilitási eszközök (pl. roller)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**Kérem értékelje a közösségi közlekedési járművek alábbi jellemzőit!**

	nagyon rossz	rossz	közepes	jó	nagyon jó
külső-belső megjelenés	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
műszaki jellemzői (padlószint, zajsztint, fel- és leszállás módja, stb.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
tisztaság	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**Kérem értékelje a közösségi közlekedési eszközök budakalászi megállóhelyeit!**

	nagyon rossz	rossz	közepes	jó	nagyon jó
megközelíthetősége	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
kialakítása (esőbeálló, burkolat)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
utastájékoztatás minősége (nyomtatott alapú, LED kijelzős)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
P+R ellátottság	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kerékpártároló ellátottság	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**Kérem értékelje a közösségi közlekedési szolgáltatás megbízhatóságát!**

	nagyon rossz	rossz	közepes	jó	nagyon jó
műszaki hibák gyakorisága (nagyon rossz=nagyon gyakori, nagyon jó=nagyon ritka)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
járatok pontossága (menetrendszerűség)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
pályák állapota (útpálya, vágányok, kerékpárút, járda)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
járművek állapota	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**Milyen fejlesztéseket szeretne látni Budakalász város közlekedésére vonatkozóan?**  
(pl.: infrastruktúrát érintő, P+R =parkolj és utazz, B+R=kerékpározz és utazz, kerékpártárolás, szolgáltatásokkal kapcsolatos, menetrend, útvonal, tájékoztatás, értékesítési helyek, több parkolási lehetőség, kevesebb dugó)

## ÁLTALÁNOS KÉRDÉSEK AZ EGYÉNI KÖZLEKEDÉSI SZOKÁSOKKAL KAPCSOLATBAN

**Gyakrabban használná-e a HÉV-et, ha azt első ütemben gyorsvasúttá, később metróvá építenék át a Batthyányi térig?**

- Nem, mert én mindenképpen autóval megyek be Budapestre
- Nem, mert ritkán kell bemennem Budapestre
- Igen, mert ez környezetvédelmi szempontból is kívánatos lenne
- Igen, mert sokkal gyorsabban elérném a budapesti úti céljaimat
- egyéb:

**Ha személygépkocsival jut el a megállóba, állomásra, és Ön vezet, akkor leggyakrabban hol parkol az autójával?**

- utcán, a megálló közelében - 100 m belül
- utcán, a megállótól távolabb - 100 m kívül
- P+R Budakalászon
- P+R Budapesten
- egyéb:

**Ön szerint mennyire magas a közlekedésből származó környezetterhelés (légszennyezés, zajterhelés) Budakalászon?**

- Engem nem zavar a forgalom, a szennyeződés problémáját eltűlozzák.
- Kissé zavaró, de ez együtt jár a gazdasági társadalmi élettel
- Nagyon rossz a levegő nagy a zaj, mindenképpen forgalomkorlátozás szükséges
- Drasztikus intézkedések szükségesek a környezetterhelés csökkentésére

**Szükségesnek tartja-e a budakalászi kerékpárút-hálózat továbbfejlesztését?**

- Igen, mert az úttesten biciklizők nagyban akadályozzák az autóforgalmat
- Igen, mert a kerékpárosok így biztonságosabban tudnának közlekedni
- Nem, mert a városban amúgy is kicsi a kerékpár-forgalom
- Igen, mert sokkal többen kerékpároznának, ha sűrűbb lenne a kerékpárút hálózat
- egyéb:

**Kérem értékelje a budakalászi közúthálózat állapotát!**

	nagyon rossz	rossz	közepes	jó	nagyon jó
főúthálózat szerkezeti adottságai	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
burkolt utak minősége	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
utak szegélyének, padkájának karbantartása, tisztasága	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**Kérem értékelje a forgalmi helyzetet a városban!**

	nagyon rossz	rossz	közepes	jó	nagyon jó
utak zsúfoltsága	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
célpont megközelíthetősége (egyirányú utcák rendszere)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**Kérem értékelje a parkolást a városban!**

	nagyon rossz	rossz	közepes	jó	nagyon jó
parkolóhelyek száma	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
parkolóhelyek minősége	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
P+R parkolóhelyek száma	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
parkolóhelyek elhelyezkedése	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
parkolóhelyek tisztasága	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**Kérem értékelje a gyalogos felületeket a városban!**

	nagyon rossz	rossz	közepes	jó	nagyon jó
járdák, terek kialakítása	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
gyalogátkelőhelyek száma	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
gyalogátkelőhelyek biztonsága	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**Kérem értékelje a kerékpározással kapcsolatos lehetőségeket!**

	nagyon rossz	rossz	közepes	jó	nagyon jó
kerékpározásra alkalmas út mennyisége	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
meglévő kerékpárutak minősége	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
kerékpártárolás lehetősége	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
meglévő kerékpárutak biztonsága	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

## BUDAKALÁSZ KÖRNYEZETVÉDELMI PROGRAMJÁHOZ KAPCSOLÓDÓ KÉRDÉSEK

Kérjük, értékelje Budakalász környezetének alábbi jellemzőit!  
(A pontokat 1-től 5-ig terjedő skálán értékelje, ahol 1 a legrosszabb, 5 a legjobb érték)

	1	2	3	4	5
Közúti forgalom kellemetlenségei (balesetveszély)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Közlekedési légszennyezés mértéke (kipufogógáz)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Közlekedési zaj mértéke	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Illegális szemétkerítés	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Allergiát okozó növények (köz- és külterület, telkek)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Patakok, árkok és környékük állapota	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A Duna-part és az árterének állapota	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Szabálytalanságok ellenőrzése, számonkérése	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Természeti értékek, a tájkép állapota	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Utca tisztasága (utak, járdák)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Területek rendezetlensége (pl. elhanyagolt telkek)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Állattartás problémái	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zöldterületek, parkok: tisztaságuk, növényzetük	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Kérjük, értékelje Budakalász környezetének alábbi jellemzőit aszerint, hogy milyen irányban változtak az elmúlt 5 évben!

	romlott	változatlan	javult
Közúti forgalom kellemetlenségei (balesetveszély)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Közlekedési légszennyezés mértéke (kipufogógáz)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Közlekedési zaj mértéke	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	romlott	változatlan	javult		
Illegális szemétkerítés	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Allergiát okozó növények (köz- és külterület, telkek)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Patakok, árkok és környékük állapota	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A Duna-part és az árterének állapota	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Szabálytalanságok ellenőrzése, számonkérése	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Természeti értékek, a tájkép állapota	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Utak tisztasága (utak, járdák)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Területek rendezetlensége (pl. elhanyagolt telkek)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Állattartás problémái	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zöldterületek, parkok: tisztaságuk, növényzetük	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**Kérjük, osztályozza az alábbi környezeti tényezőket az Ön közvetlen lakókörnyezetében:  
(A pontokat 1-től 5-ig terjedő skálán értékelje, ahol 1 a legrosszabb, 5 a legjobb érték)**

	1	2	3	4	5
Levegő minősége a forgalmas utak mentén	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Utak, járdák műszaki állapota	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lakosság bevonása a környezeti akciókba, döntésekbe	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hulladékgyűjtés lehetőségei (veszélyes hulladék, elektronikai hulladék, stb.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Esővíz, felszíni vizek elvezetése	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Felszíni vízfolyások minősége	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tájékoztatás a környezetvédelemről	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lakóterület beépítése (sűrűség, zöldfelületek)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kerékpározási lehetőségek	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tömegközlekedési lehetőségek	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	1	2	3	4	5
Környéken lakók környezetéhez való hozzáállása	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Szennyvízkezelés minősége	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A felszín alatti vizek minősége (pl. talajvíz)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Környezeti nevelés, oktatás	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Levegő minősége fűtési időszakban	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Egészségügyi ellátás	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Csatornázottság (szennyvízcsatornák, rákötések)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Épületek állapota	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ivóvíz minősége	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Szemétszállítás (gyakoriság, szelektív hulladék, kukák telítettsége stb.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A lakókörnyezetének jellege, ingatlanok értéke	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**Ha Ön lenne az Önkormányzat helyében, milyen prioritási sorrendben végezné az alábbiakat? (A pontokat 1-től 5-ig terjedő skálán értékelje, a következőképpen: 1 legkevésbé fontos, 5 legfontosabb)**

	1	2	3	4	5
Utak, járdák kiépítése, javítása	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Forgalom csillapítása, elvezetése	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Egészségügyi ellátás fejlesztése	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Köztisztaság, illegális hulladék lerakások felszámolása	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Szennyvízcsatorna teljes kiépítése	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Intézményekben folyó környezeti nevelés fejlesztése (képzés, eszközvásárlás stb.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Parkok fenntartása, fejlesztése	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Játszóterek fejlesztése	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Természeti értékek kijelölése, védelme	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Új kutyafuttató területek kialakítása	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



---

**DEMOGRÁFIA**

---

**Az Ön neve:**

- férfi  
 nő

**Az Ön státusza:**

- aktív dolgozó  
 aktív nyugdíjas  
 inaktív nyugdíjas  
 GYES/GYED  
 háztartásbeli  
 munkanélküli  
 iskolai tanuló  
 egyetemi/főiskolai hallgató  
 egyéb:

**Az Ön születési évszáma:****Az Ön legmagasabb befejezett iskolai végzettsége:**

- kevesebb, mint 8 általános  
 8 általános  
 szakképzés, szakmunkásképzés  
 érettségi  
 főiskolai vagy egyetemi végzettség

**Budakalász melyik településrészén lakik?**

- Berdó  
 Duna-part  
 Klenity  
 OMSZK-tó környéke  
 Luppa-sziget  
 Ófalu  
 Prekobrdo  
 Madár utcák  
 Szentistvántelep  
 Taván  
 egyéb:

**Hányan élnek Önök egy háztartásban,  
Önt is beleszámolva?****Kérem sorolja fel, milyen közlekedési eszközök  
vannak az Ön háztartásában!**

(több válasz is lehetséges):

- egy személygépjármű  
 kettő vagy több személygépjármű  
 motorkerékpár  
 tehergépjármű  
 kerékpár  
 roller  
 egyéb:

**Visszaküldési cím:**

postai úton 2011 Budakalász Petőfi tér 1., illetve telepulesrendezes@budakalasz.hu



BUDAKALÁSZ VÁROS  
ÖNKORMÁNYZATA

[www.budakalasz.hu](http://www.budakalasz.hu)