



BUDAKALÁSZ VÁROS
ÖNKORMÁNYZATA



Milyen Budakalászt szeretnénk?

Gondolatindító beszélgetés a mobilitásfejlesztésről

Fenntartható városi mobilitás tervezés (SUMP) 2021-2022.

SUMP TERVEZŐI CSAPAT

Közlekedés Tervezőiroda Kft.

- Bősze Sándor – projektvezető
- Várady Tamás – cégalapító, ügyvezető
- Rhorer Ádám – fejlesztési igazgató
- Vincze Andrea – fejlesztési irodavezető
- Dr Vörös Attila – szakértő
- Hegedüs Zsófia – projektmérnök

Mobilissimus Kft - Konzulens:

- Szele András

Kasib Építész Iroda Kft – mint településfejlesztő társtervezésével

SUMP HELYI CSAPAT

Kulcsszereplők:

- Önkormányzat
- Helyi érdekcsoportok
- Civil szervezetek
- Helyi vállalkozások, intézmények

Erőforrások:

- Aktív résztvevők, kapcsolattartás formái (workshop, videokonferencia, fórum, stb.)
- Idáig 10 beszélgetésünk volt

FŐ TERVEZÉSI ELEMEK



FEJLESZTÉSI ELVEK

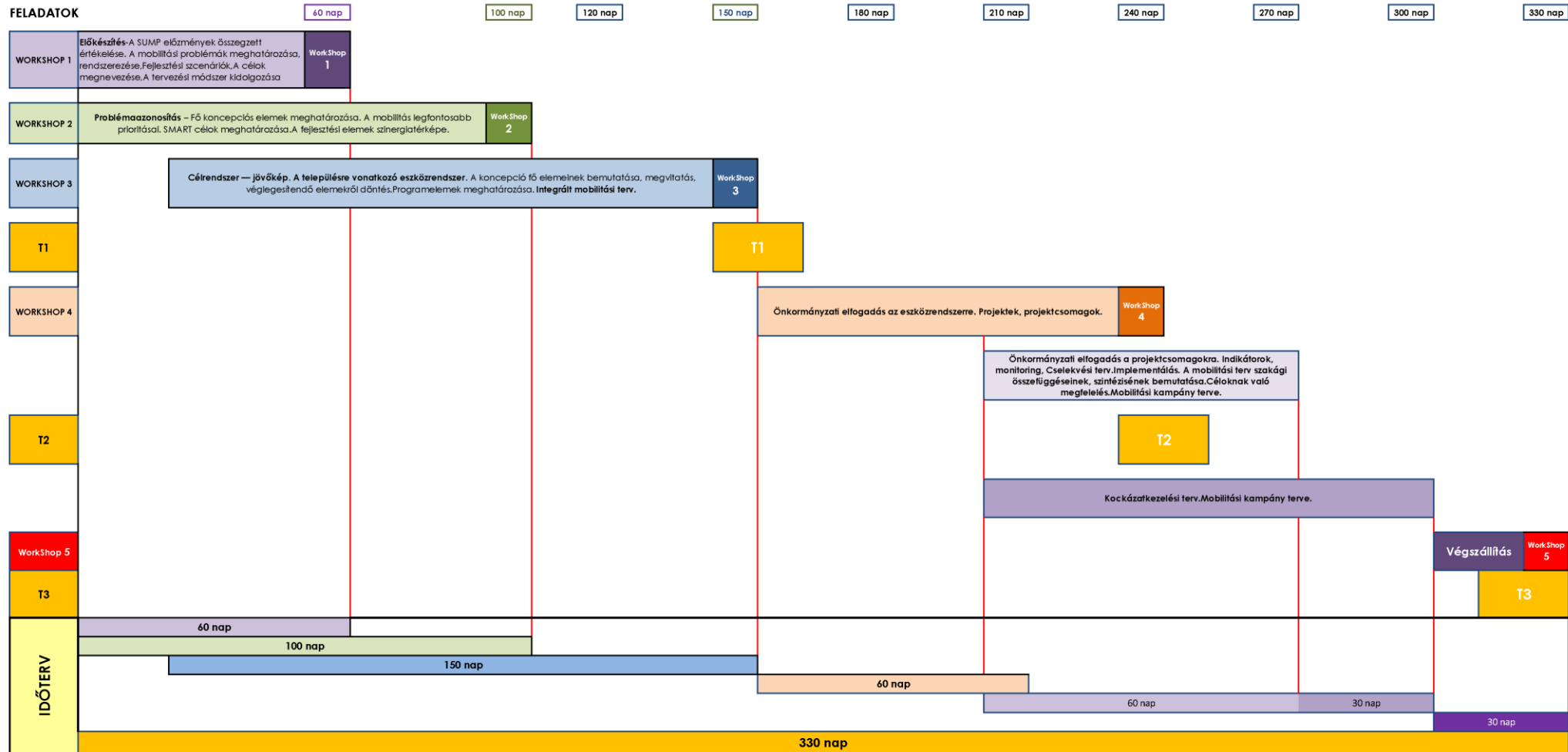
- Erőforrások közös biztosítása
- Minden érdekelt bevonása
- Kiinduló dokumentumok azonosítása
- Felmérések, adatok



ÜTEMEZÉS

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

ÜTEMEZÉS



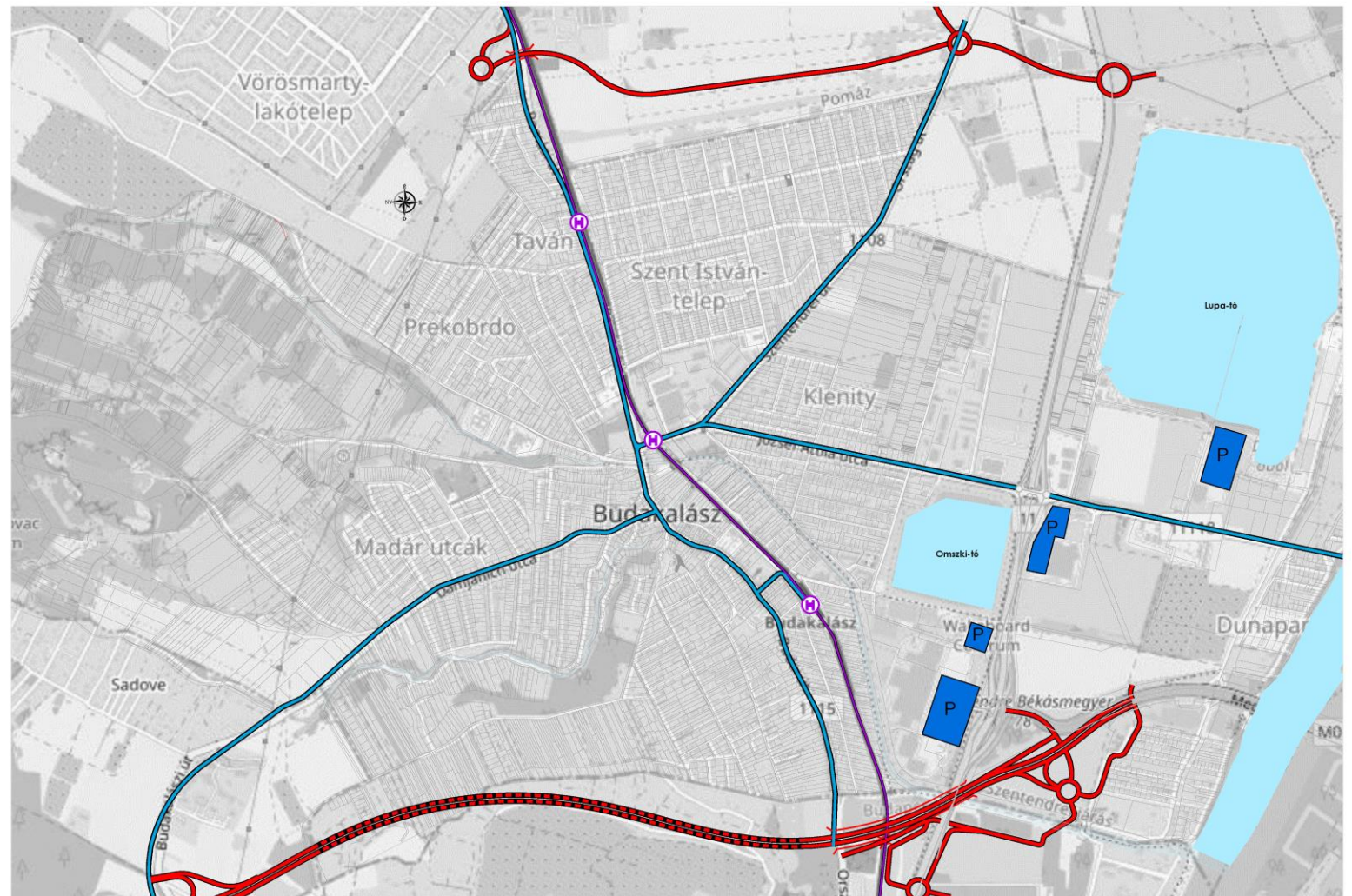


3 KÉRDÉS, MIELŐTT A KÖZLEKEDÉST TERVEZZÜK...

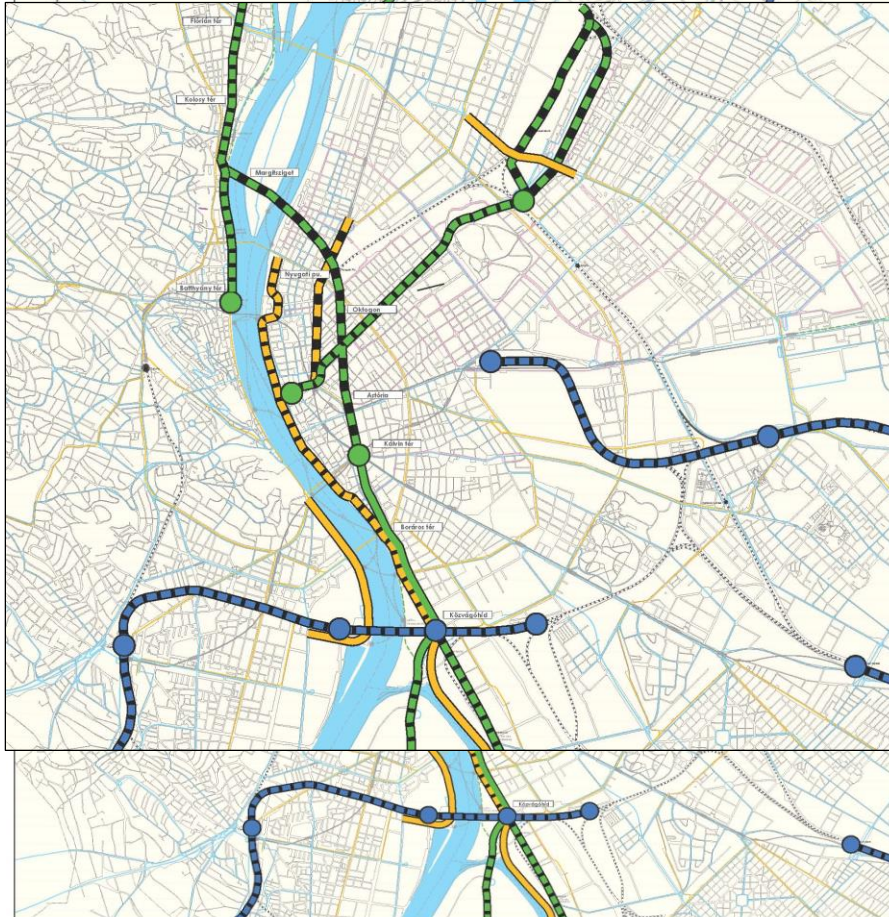
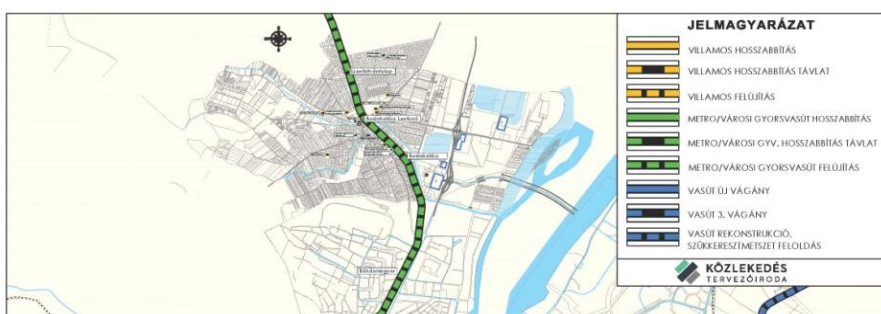
- Itt van a lakásunk, de hol van az otthonunk?
- Az energia mindenható az életünkben?
- A gyerekeink, hogyan vélekednek ezekről a kérdésekről?



ELDÖNTÖTT FEJLESZTÉSEK – ÉSZAKI ELKERÜLŐ SZAKASZ (11.sz. Főút – Pomáz közötti szakasz)



FEJLESZTÉSEK – H5 HÉV



BUDAPESTI AGGLOMERÁCIÓS VASÚTI STRATÉGIA

INTÉZKEDÉSEK

A HÉV-EK FEJLESZTÉSÉVEL A DÉL-PESTI AGGLOMERÁCIÓ METRÓKAPCSOLATOT KAP

TÁVLATBAN AZ ÉSZAK-DÉLI HÉVEK ÖSSZEKAPCSOLÁSA M5 METRÓKÉNT A VÁROS ALATT



— A H7 csepeli és H6 ráckevei HÉV-ek **teljeskörű korszerűsítése** mellett szükséges a HÉV-ek összekapcsolása és Kálvin térig való bevezetése, ezzel a térségnek **közvetlen belvárosi elérés és metrókapcsolat** biztosítása.

— A H5 szentendrei HÉV helyben történő felújítása biztosítja a **gyorsabb, kényelmesebb utazást**, a bővülő módváltási (P+R, B+R) lehetőségeket és az akadálymentesítést.

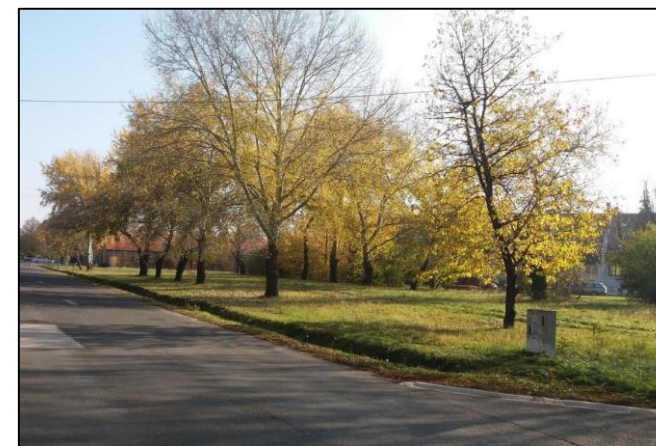
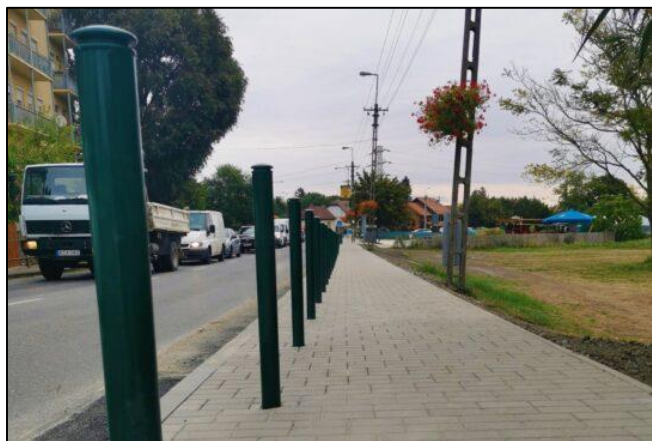
— Távlatban a H5 szentendrei és a déli HÉV-ek belváros alatti összekötése hozhatja létre Budapest új, **észak-déli gyorsvasúti tengelyét (5-ös metró)**.

— Biztosítani kell északon és délen is **a vasúti hálózattal a vágánykapcsolatot**, a vonatok közvetlen bejárását a vonalra.

M5 METRÓ I. ÜTEM

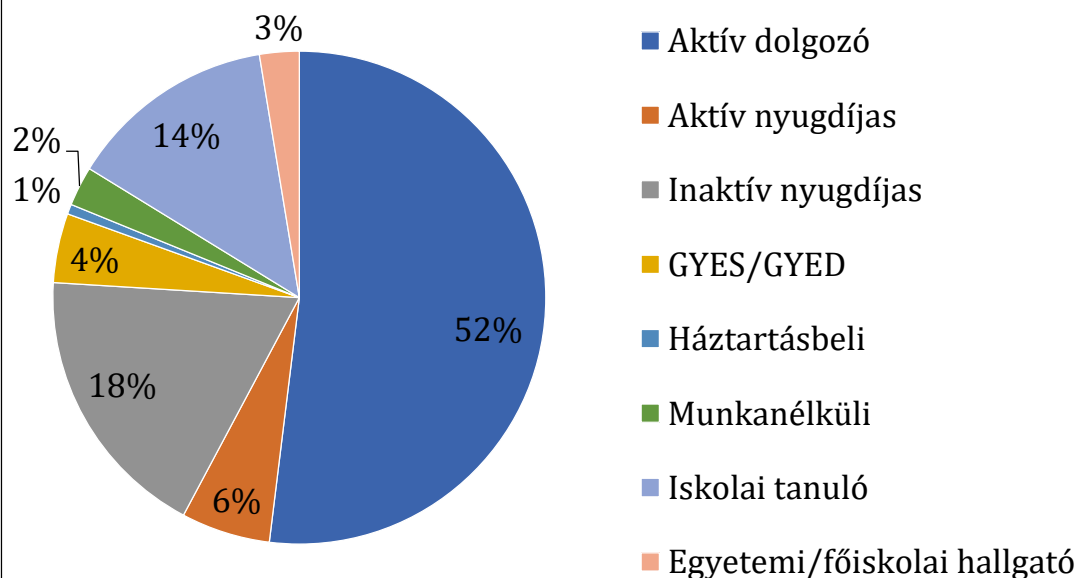
- | | |
|---|-------------------------------|
| AKADÁLYMENTES MEGÁLLÓK ÉS JÁRMŰVEK | GYORSABB, KÉNYELMESEBB UTAZÁS |
| KORSZERŰ PÁLYA | KEVESEBB ÁTSZÁLLÁS |
| NAGYSZÁMÚ P+R ÉS B+R | KEVESEBB TÖRLÖDÉS |
| VALÓS IDEJŰ UTASTAJÉKOZTATÁS | KLIMATIZÁLT JÁRMŰVEK |
| JELENTŐSEBB KISEBB CO ₂ KIBOCSÁTÁS | KÖZVETLEN METRÓKAPCSOLAT |



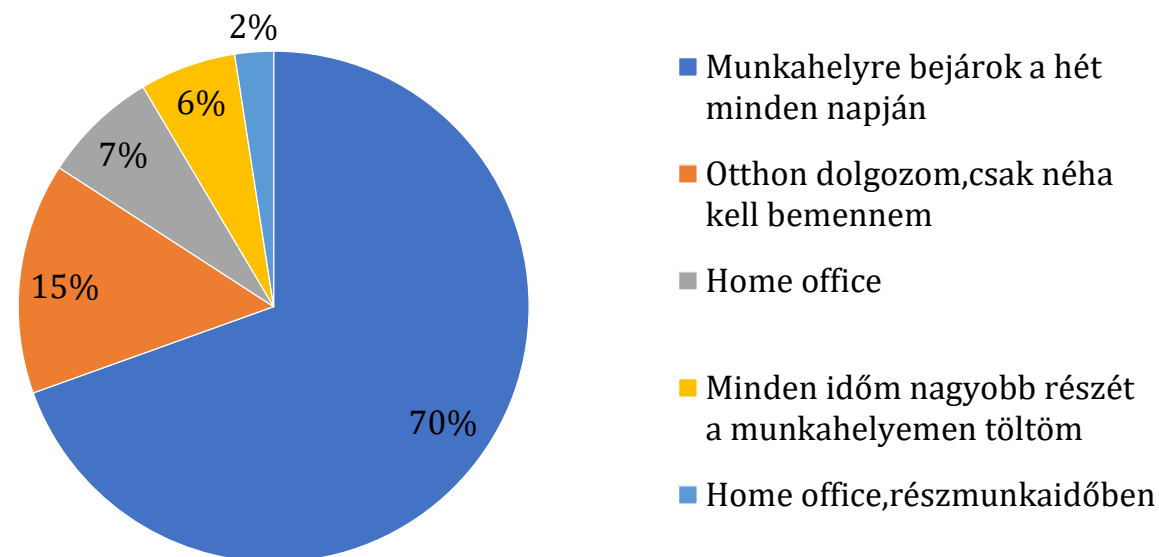


BUDAKALÁSZ HELYSZÍNI KIKÉRDEZÉS (155 fő helyszíni – 600 fő online+papír alapon)

Helyszíni kikérdezettek aktivitása

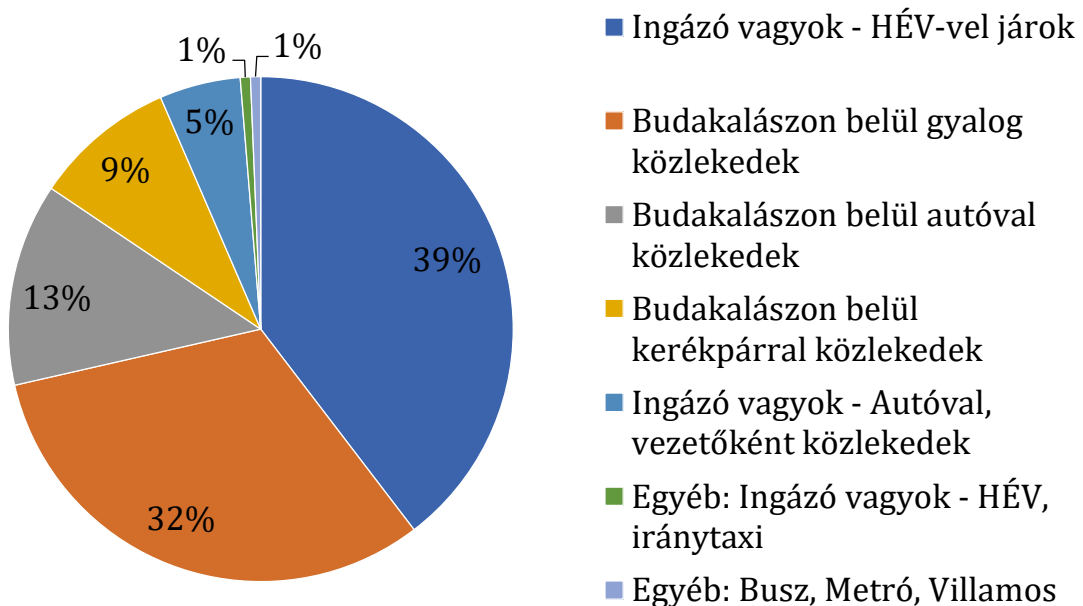


A helyszíni kikérdezettek munkába járásának jellemzői

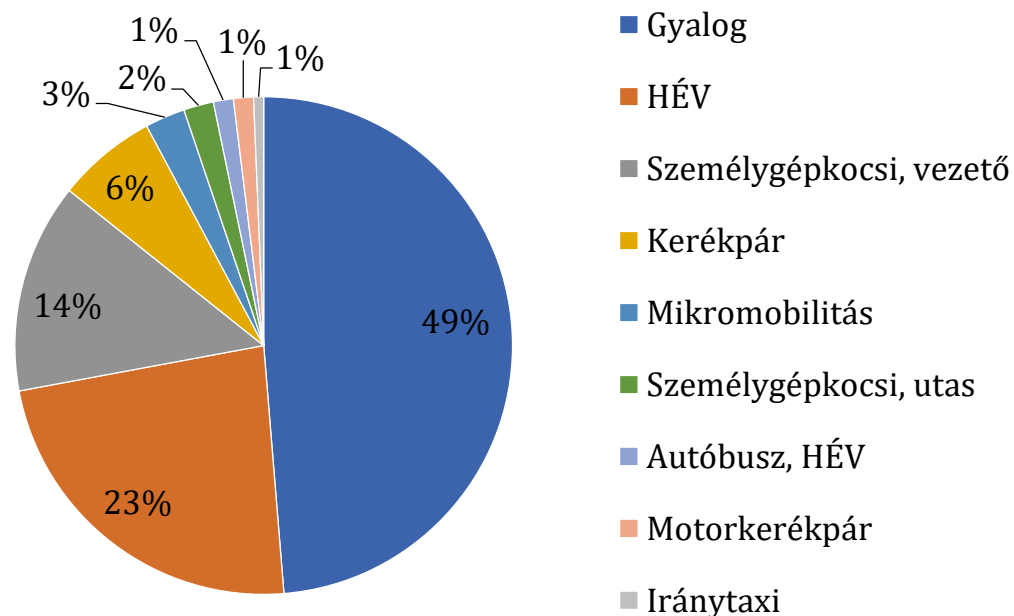


BUDAKALÁSZ HELYSZÍNI KIKÉRDEZÉS (2021. október)

A helyszíni kikérdezettek jellemző napi közlekedési szokása

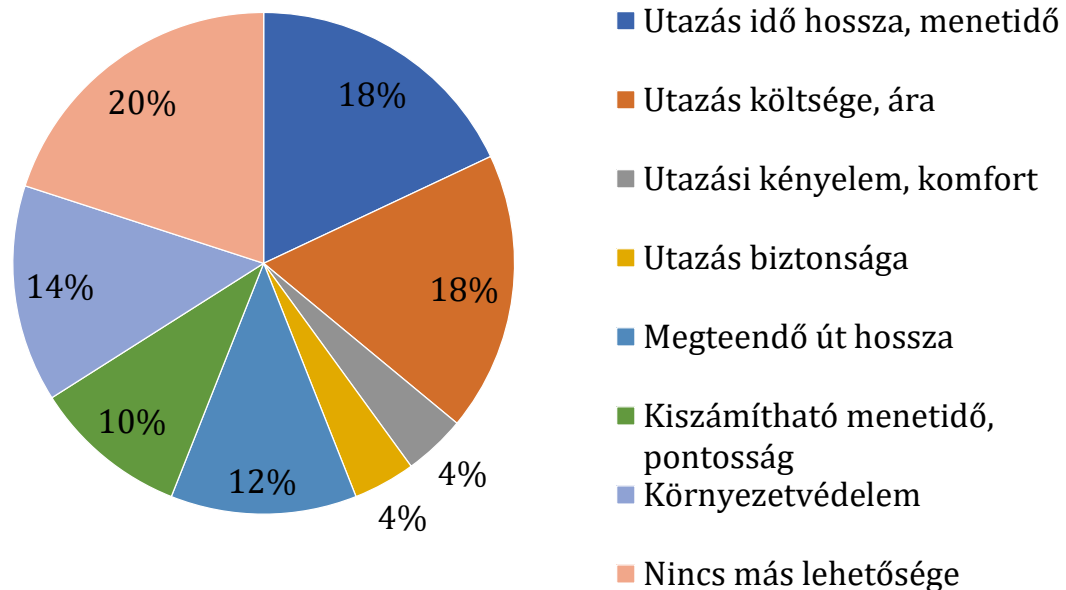


A helyszíni kikérdezettel utazási módja a kiindulási helyről

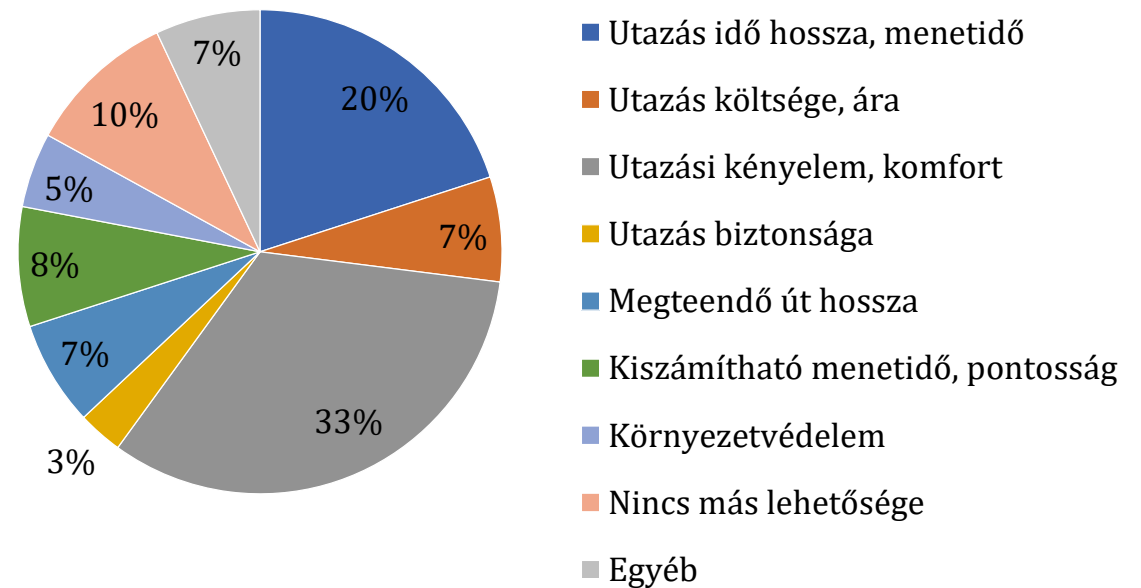


BUDAKALÁSZ HELYSZÍNI KIKÉRDEZÉS (2021. október)

Helyszíni kikérdezettek közül a HÉV-et használók járműhasználatának indoka az úticél eléréséhez

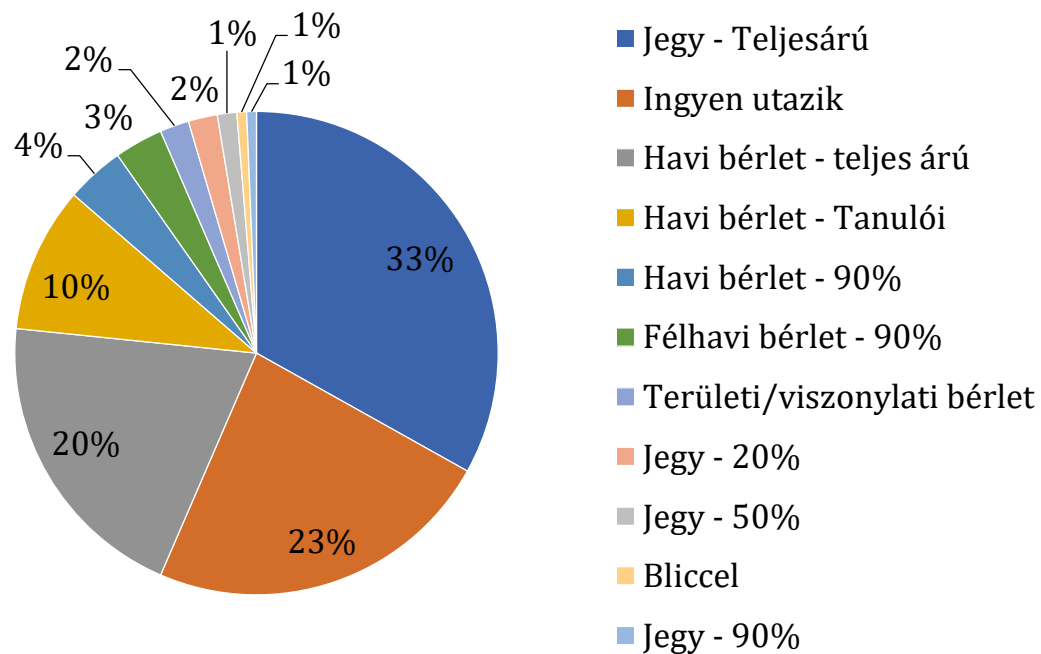


Helyszíni személygépjárművet használó kikérdezettek járműhasználatának indoka az úticél eléréséhez

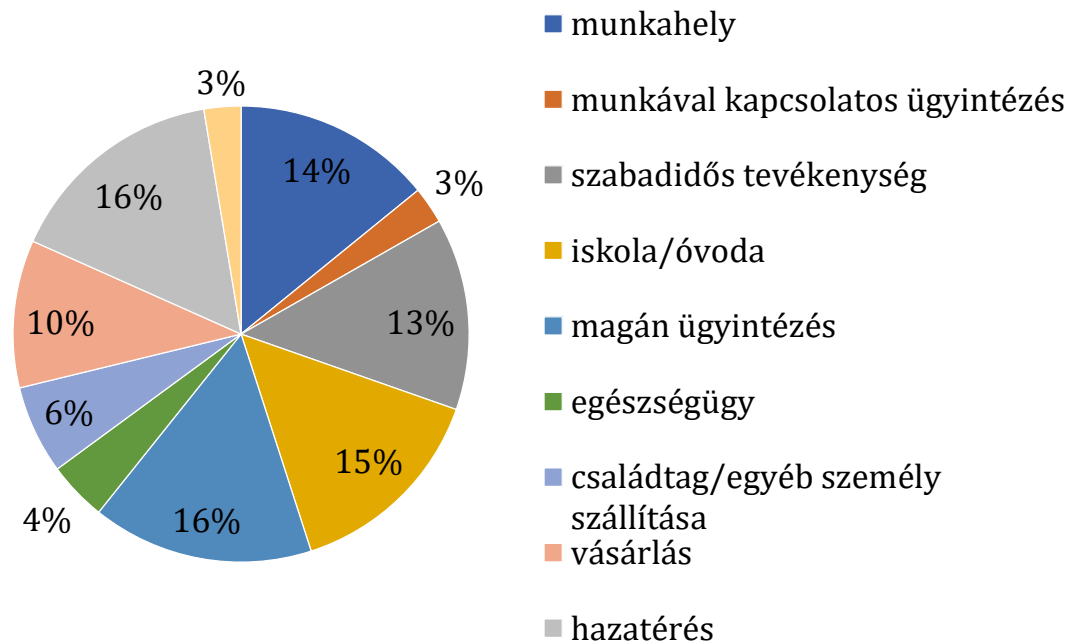


BUDAKALÁSZ HELYSZÍNI KIKÉRDEZÉS (2021. október)

A helyszíni kikérdezettek közlekedési jogosultság igénybevétele



A helyszíni kikérdezettek utazási célja

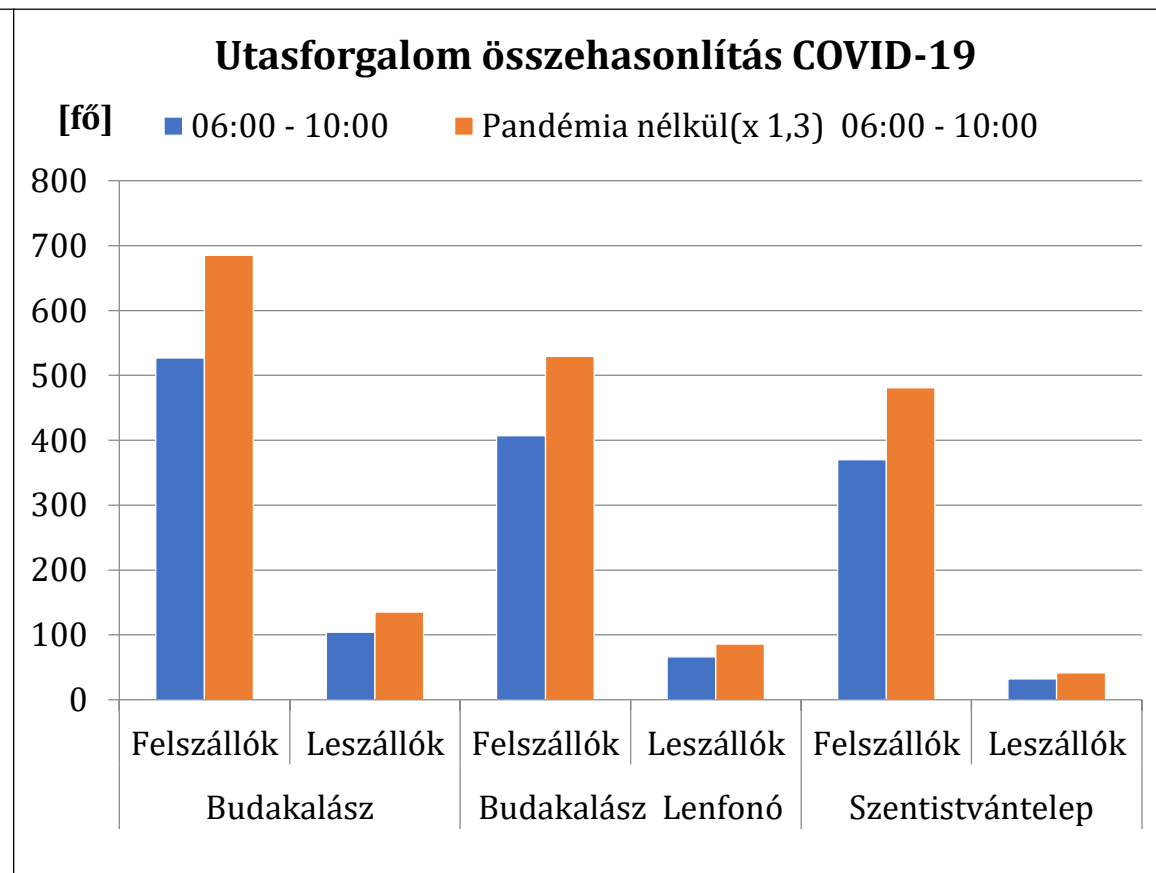
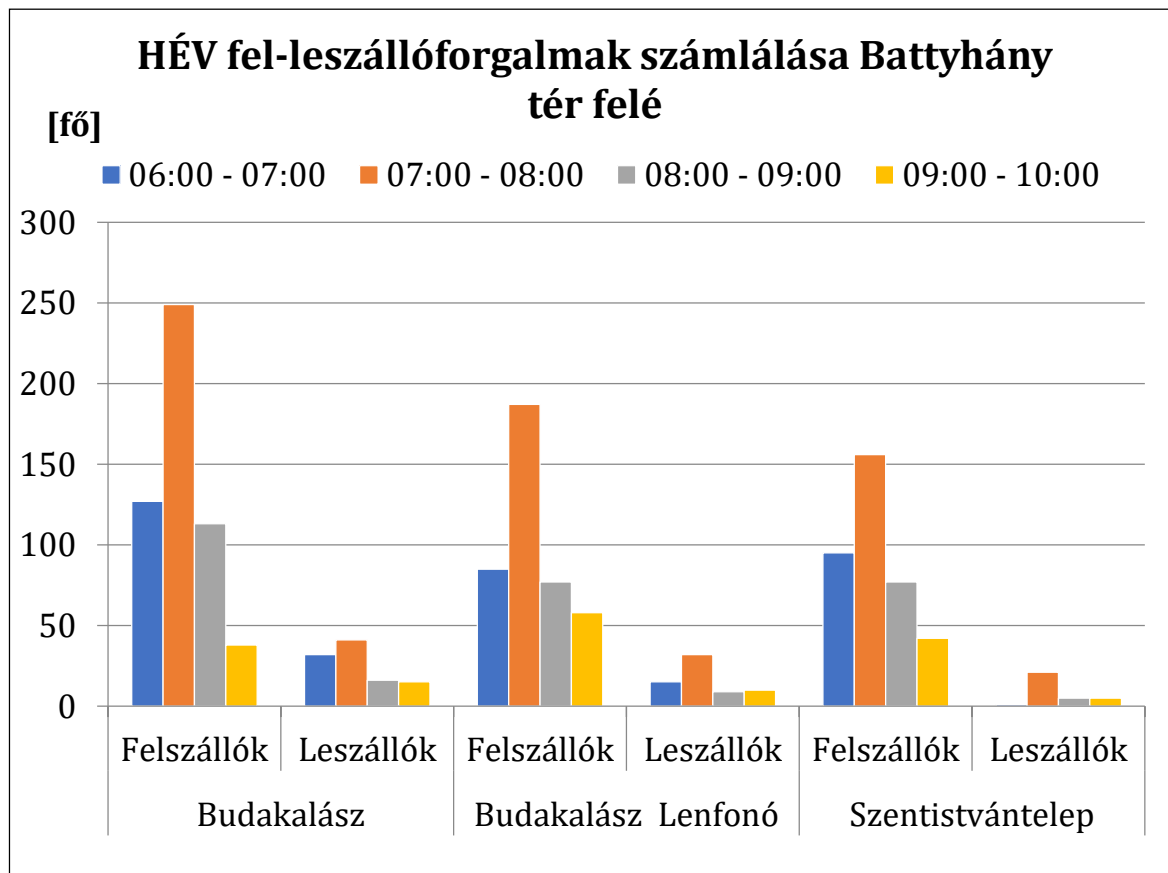


BUDAKALÁSZ HELYSZÍNI KIKÉRDEZÉS (2021. október)

Helyszíni kikérdezettek legfontosabb fejlesztési javaslatai

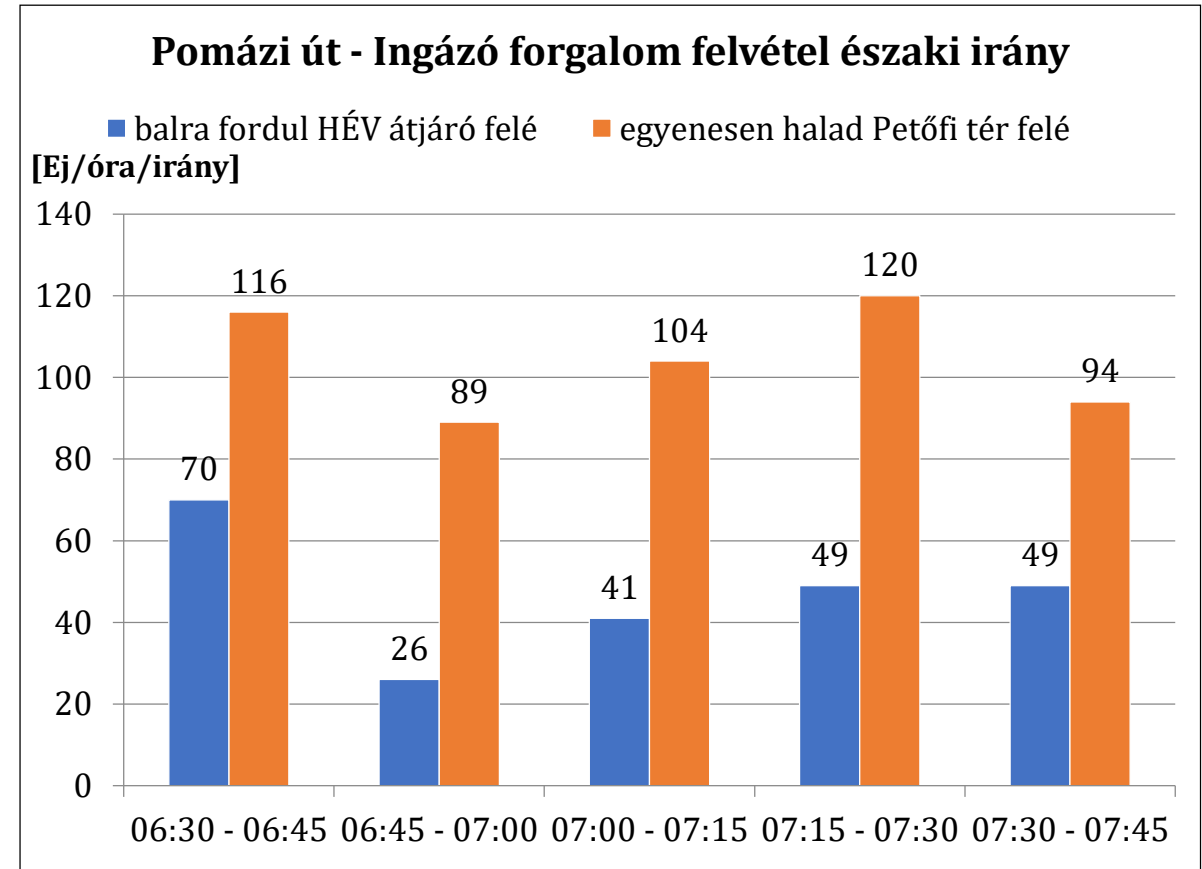


FEL- ÉS LESZÁLLÓFORGALOM SZÁMLÁLÁS



KÖZÚTI FORGALOM SZÁMLÁLÁS

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





HÉV MEGÁLLÓHELYEK GYALOGOS KAPCSOLATA - ELÉRHETŐSÉGI IDŐK



Erősségek	Gyengeségek
Főváros közvetlen közelében való elhelyezkedés	A fővárosi vonzaskörzet 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.	M0 északi szektor meghosszabbításának késése a 10.sz. főútig
A rekreáció szervezett, fenntartható lehetőségeinek telepítése a 11-es út - Duna közötti területen (sport, szabadidő, pihenés).	HÉV fejlesztés, P+R hálózat, B+R, K+R késik
A Duna, mint ökokultúra jelenléte.	Beruházások átgondolatlanul jelennek meg (spekuláció)
Sikeres fejlesztések és szemléletformálás a gyalogos-, kerékpáros közlekedés terén	A mobilitás növekvő tendenciája, nem mozdul a környezetbarát (kötöttpályás vasút, e-mobilitás, kerékpár, car-sharing, gyaloglás) közlekedés irányába
	A közösségi erő gyengülése, az összetartás, lokálpatriótizmus erodálódik.

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
- HÉV beruházási fejlesztésekben aktív részvétel
- Az északi elkerülő 11. út és pomázi út közötti szakasza
- A meglévő közúti kapcsolatok újraértékelése a városközi haladási körülmények javítása



BUDAKALÁSZ - SUMP ELVEK

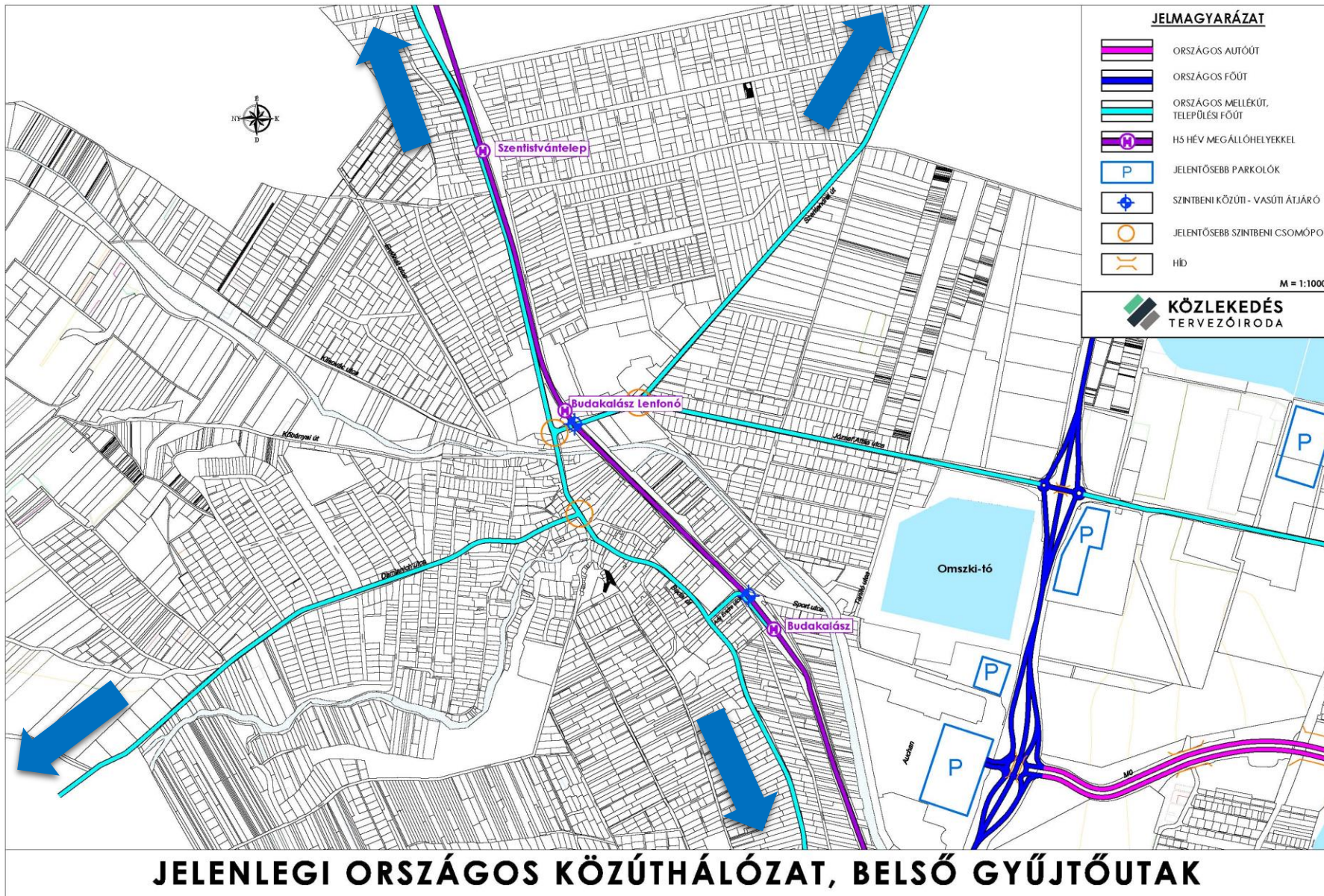
ELŐZETES FEJLESZTÉSI IRÁNYOK

2. Az egy centrumú város kötöttségeinek oldása

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

Fejlesztési irány:

- A városközpont koncepció megfogalmazása
- 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
- Új gyalogos városrészi kapcsolatok, szintkülönbségek közötti jó kialakítással.



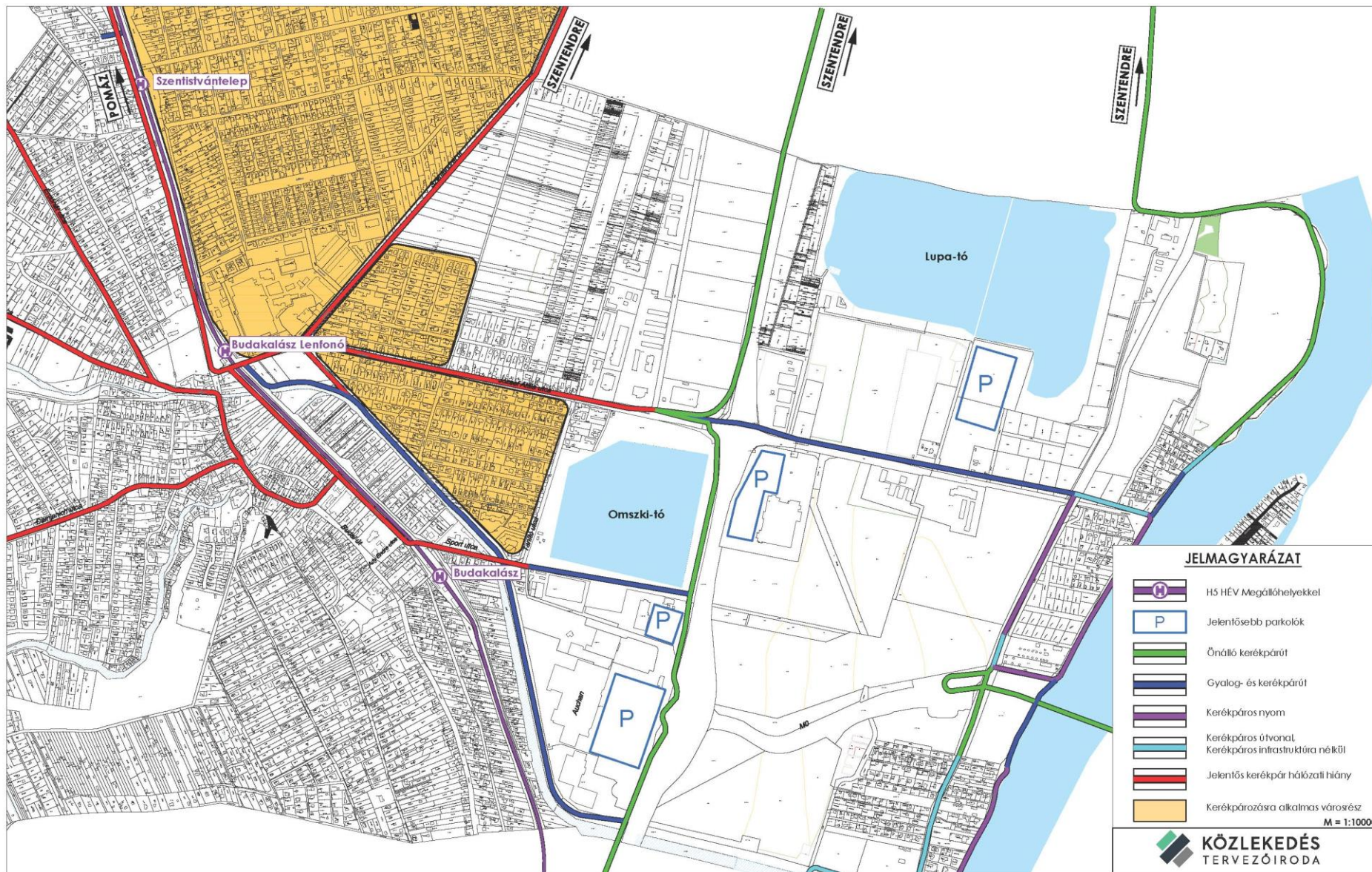
ELŐZETES FEJLESZTÉSI IRÁNYOK

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.



KERÉKPÁR ÚTHÁLÓZAT ÉS KERÉKPÁROZÁSRA ALKALMAS VÁROSRÉSZEK, HÁLÓZATI HIÁNYOK

ELŐZETES FEJLESZTÉSI IRÁNYOK

4. Duna-part, üdülősor, sziget, rekreáció, szabadidő

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

Fejlesztési irány:

- A Duna-parti üdülő- és lakóövezet hagyományőrző megtartása, szigeti kapcsolatok, vízi környezet megóvása, sportolás, pihenés célokkal.
- A Duna-parti sétány a gyalogosközlekedés igényeihez igazítva.
- Az EUROVELO kerékpárút a gáton építendő új útra vezetve, az üdülőövezeti szakaszon.
- A Duna-part autós megközelítése, csak a gát vonaláig, az ott kialakítandó parkolóig





Köszönöm a figyelmet!

Bősze Sándor – főmérnök, projektvezető

Vincze Andrea – fejlesztési irodavezető

Hegedüs Zsófia – projektmérnök

Közlekedés Tervezőiroda Kft.



PROBLÉMA FELTÁRÁS – 1.

1. A VÁROST KÖRÜLVEVŐ KÖRNYEZET ADTA PROBLÉMÁK

Elhelyezkedés a főváros agglomeráció gyűrűjében – közvetlenül a főváros mellett jelentős áthaladó ingázó forgalom van jelen

- Autó közlekedés iránti erős elkötelezettség
- 11-es út mellett nincs más települést elkerülő út jelenleg
- A város úthálózata egyetlen pontra összpontosít
- Nincs kerékpáros agglomerációs hálózat

PROBLÉMA FELTÁRÁS – 2.

2. EGY CENTRUMÚ VÁROS

- **HÉV átjáró** rendezetlen, balesetveszélyes, állandó torlódás
- A **haladó, csatlakozó utak** forgalmat vonzanak ***nincs megfelelő forgalomcsillapítás***
- Nincs helyi közösségi közlekedés
- Lakóterületek jól elkülöníthetők, de nem definiáltak
- Nincs megfelelő helyi lakóterületi forgalomcsillapítás

PROBLÉMA FELTÁRÁS – 3.

3. A NEM MOTORIZÁLT ÉS A GYALOGOS KÖZLEKEDÉS NEM DEFINIÁLT

- Nincs megfelelően kiépített kerékpáros összefüggő hálózat
- Balesetveszélyes gócpontok
- Hiányos, nem megfelelő a B+R rendszer:
 - HÉV megállóhelyeknél,
 - Városközpont közelében,
 - Bevásárló helyek, közintézmények, stb.
- Gyalogos haladás nem szabályozott, helyenként nincs megfelelő járda
- Gyalogos átkelés eseti, nem alkot rendszert, hiányzó gyalogos elemek.

PROBLÉMA FELTÁRÁS – 4.

4. LAKÓTERÜLETEK VÉDELME

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

PROBLÉMA FELTÁRÁS – 5.

5. DUNA-PART, LUPA SZIGET, LUPA – TÓ KÖRNYEZETE

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

Közlekedési igények keletkezése	Térségi kapcsolatok	Városszerkezet	Közösségi közlekedés	Védttelen 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 kerékpár úthálózat	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 meglevő 2x1 sávós utakon erős térségi forgalom	A város lakóvezeteli 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 lakóvezetetekben
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						