

# Budakalász Város Kerékpárforgalmi Hálózati Terve

ELSŐ VÁLTOZAT

BUDAKALÁSZ



**A DOKUMENTUM A MAGYAR KERÉKPÁROSKLUB  
“KERÉKPÁRFORGALMI HÁLÓZATI TERV JAVASOLT FELÉPÍTÉSE”  
CÍMŰ TERVEZÉSI AJÁNLÁSA ALAPJÁN KÉSZÜLT**



**2022. január**

**Készítette:**

Bokory Gábor (okl. építőmérnök, 13-11738),  
a Környezetvédelmi és Településfejlesztési Bizottság külsős tagja

**Egyeztetve:**

Magyar Kerékpárosklub

Magyar Kerékpárosklub Szentendre Területi Szervezet

Közlekedés Kft. - Budakalász Fenntartható Városi Mobilitási Terv készítője.

Pomáz Város Önkormányzata

**Véleményezte:**

Magyar Kerékpárosklub

Információs és Technológiai Minisztérium Kerékpáros Koordinációs Főosztály

**Források:**

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

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

[ww.nif.hu](http://ww.nif.hu)

[www.kira.gov.hu](http://www.kira.gov.hu)

[www.palyazat.gov.hu](http://www.palyazat.gov.hu)

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

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

[www.bikecitizens.net](http://www.bikecitizens.net)

<https://www.openstreetmap.org/>

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

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

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

<https://www.wienzufuss.at/>

<https://budapestvasut2040.hu/>

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

## Tartalomjegyzék

<b>1. Vezetői összefoglaló</b>	<b>5</b>
<b>2. Bevezető</b>	<b>5</b>
<b>3. Helyzetértékelés</b>	<b>5</b>
3.1. Megalapozó dokumentumok, meglévő tervek bemutatása	5
3.2. Vizsgált terület bemutatása	10
3.2.1. Forgalomvonzó létesítmények	12
3.2.2. A kerékpáros közlekedés szerepe	14
3.3. A kerékpáros közlekedés helyzete	17
3.3.1. A beavatkozási terület kerékpározhatósága	17
3.3.2. Meglévő kerékpárforgalmi létesítmények	34
3.3.3. Értékelés és problématerkép	37
3.4. Közbringa	38
3.6. A fejlesztési terület kijelölése	40
<b>4. A fejlesztési lehetőségek felmérése</b>	<b>40</b>
4.1. Illeszkedés fejlesztési dokumentumokhoz	40
4.3. A kerékpáros infrastruktúra fejlesztési lehetőségei, kötöttségei	44
4.3.1. A kerékpárforgalmi létesítmények	45
4.4. Kerékpáros adatgyűjtés	51
<b>5. A tervezett fejlesztések bemutatása</b>	<b>52</b>
5.1. A kerékpáros infrastruktúra fejlesztései	52
5.1.1. Meglévő kerékpárforgalmi létesítmények fejlesztése, korszerűsítése, átalakítása	53
5.1.2. Új létesítmények létrehozása	55
5.2. Közbringa	61
5.3. Szervezeti-működési háttér	61
5.4. Kerékpáros adatgyűjtés	62
5.5. Kísérő intézkedések	62
<b>6. Megvalósítás</b>	<b>63</b>
6.1. Ütemezés, több fázisú intézkedési terv	63
6.2. Források	65
6.2.1. Budakalász önálló költségvetési forrásból finanszírozott beruházások	65
6.2.2. Állami támogatás, pályázat, uniós források	66
6.2.3. Támogatói forrás	66
<b>Mellékletek</b>	<b>67</b>



## 1. Vezetői összefoglaló

A kerékpárforgalmi hálózati terv feladata, hogy felmérje a település és környezete, de minimálisan a felhívással összhangban kijelölt beavatkozási terület kerékpáros közlekedésének a helyzetét: kerékpáros forgalmát, kerékpározhatóságát, a kerékpáros közlekedést akadályozó tényezőket, és ezek alapján javaslatot adjon a fejlesztésekre annak érdekében, hogy a kerékpáros közlekedés aránya növekedhessen, és minél többen választhassák mindennapi eszközként a kerékpárt.

Budakalászon a kerékpárforgalmi hálózati terv célja nem egy szűk környezet, hanem az egész város kerékpározhatóságának megteremtése, valamint a szomszédos településekkel való kapcsolat biztosítása. A cél egy olyan, életkortól függetlenül mindenki számára biztonságosan használható hálózat, amely költséghatékonyan, a város adottságaihoz igazodik és a közlekedési igényeket kiszolgálja.

## 2. Bevezető

A terv célja olyan kerékpáros infrastruktúra fejlesztések lehetőségeinek és szükségességének feltárása, amelyek Budakalászon elősegítik a mindennapos közlekedési célú utazások során a kerékpáros közlekedési módot választók részarányának növelését. A tervezéssel érintett hatásterület közlekedési úthálózatának kerékpárosbaráttá alakításával hozzájárulva az élhetőbb és fenntarthatóbb városi környezet kialakulásához, valamint az alacsonyabb károsanyag-kibocsátáshoz. A hálózati tervezés feladata a hatásterületen belül megvalósítani a megfogalmazott célokat, feltárni a megvalósítást akadályozó tényezőket, és javaslatokat adni a szükséges beavatkozások jellemzőiről, előkészítve a részletes tervezést és a kivitelezést. A kerékpárforgalmi hálózati terv feladata a meglévő kerékpárforgalmi létesítmények felülvizsgálata, új létesítmények kijelölése, a kerékpáros közlekedési úthálózat biztonságos, közvetlen és kényelmes kerékpározhatóság szempontjainak áttekintése. A hálózati terv alapján előkészített beruházások eredményeként a város közlekedési úthálózata kerékpárosbaráttá válik.

## 3. Helyzetértékelés

### 3.1. Megalapozó dokumentumok, meglévő tervek bemutatása

A kerékpárforgalmi hálózati terv szempontjából potenciálisan fontos stratégiai dokumentumok és tervelőzmények a következők:

- EU szintű stratégiák: EuroVelo hálózat;
- Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia (NKS);
- Országos Kerékpáros Koncepció és Hálózati Terv (OKKHT);

- Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX. törvény (benne: Országos Területrendezési Terv: OTrT kerékpáros törzshálózat; Budapesti Agglomeráció Szerkezeti Terve (BATrT));
- Budakalász településszerkezeti terv (TSZT);
- Budapest Vasúti Stratégia (BAVS)

### **3.1.1 Eurovelo útvonalak**

Az Eurovelo Európa országait összekötő kerékpáros hálózat. A tervezési területet közvetlenül a Budapesten átvezető EV6 jelű (Atlanti-óceán /Nantes/ - Bazel - Passau - Bécs - Pozsony - Budapest - Eszék - Belgrád - Rusze - Fekete-tenger /Konstanca/) kerékpáros útvonal érinti, amely a Duna keleti partján fut végig összekötve Budapestet Szentendrével és Budakalással.

### **3.1.2. Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia (NKS)**

„A 2014-2050-es időszakra kiterjedő stratégia fő célkitűzése a gazdaság és a jólét mobilitási feltételeinek biztosítása. Ennek elérésére un. fő közlekedési célkitűzések kerültek meghatározásra, melyek között szerepel az erőforráshatékony közlekedési módok erősítése, a nem motorizált (gyalogos és kerékpáros) közlekedés fejlesztésével, népszerűsítésével együtt.” A beavatkozási lehetőségek közül kiemelt társadalmi hasznosságú csoportba tartozik a módváltó (P+R és B+R) rendszerek fejlesztése. A nagy hasznosságú csoportba tartozik az összefüggő európai és az országos kerékpárforgalmi hálózat hiányzó elemeinek kialakítása.

A feltárt rendszerproblémák között jelenik meg, hogy a „kerékpározás nincsen integrálva a működtetésre vonatkozó szabályozási környezetbe”, a kerékpáros forgalmi adatokról nincs elegendő információ, valamint az országos, regionális és helyi alhálózatból álló kerékpárforgalmi hálózat nem folytonos. Az infrastruktúrafejlesztés mellett, fontos az egyéni motorizált közlekedést előnyben részesítő társadalmi irány megváltoztatása a kerékpározás, gyaloglás és a közösségi közlekedés irányába az egészséges életmódra nevelés által. A stratégia kiemeli szorgalmazza a jelenlegi felületek keresztmetszeti felosztását és a Kerékpáros Közösségi Közlekedési Rendszerek (KKKR) kialakítását.

(idézet forrása: A Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégiáról szóló 1486/2014. (VIII. 28.) Korm. határoz)

### **3.1.3. Országos Kerékpáros Koncepció és Hálózati Terv (OKKHT)**

Az OKKHT a Nemzeti Közlekedési Stratégia részdokumentumaként készült el 2013-ban. Az NKS célrendszerével összhangban az OKKHT koncepcionális célkitűzése, hogy a kerékpáros közlekedést a közlekedési rendszer fontos részének kell tekinteni, amelyet kerékpárosbarát módon, azaz a biztonságos, kényelmes (vonzó) és akadálymentes kerékpáros közlekedés feltételeinek megteremtésével kell a teljes közlekedési rendszerbe integrálni.

Célterületenkénti főbb célkitűzések:

- Kerékpáros közlekedés (forgalom) és infrastrukturális feltételek:
  - Kerékpáros közlekedés aránya növekedjen. A közlekedési infrastruktúra fejlődjön kerékpárosbaráttá, épüljenek új létesítmények, a meglévők üzemeltetése és fenntartása biztosított legyen.
  - Minél nagyobb arányban váljanak kerékpárosbaráttá a települések.
  - Legyen intenzívebb a kerékpározás és a közösségi közlekedés kapcsolata.
  
- Szemléletformálás:
  - A közlekedés és az együttközlekedés attitűdje javuljon, a kerékpározás népszerűsége növekedjen.
  - A kerékpározás minél szélesebb körben épüljön be a képzésbe, szakképzésbe.
  - Nemzeti Alaptanterv által elfogadott Bringaakadémia képzés beemelése a tananyagba
  
- Szabadidős célú kerékpározás:
  - A szabadidős célú kerékpározás (ezen belül a turizmus és sport) infrastrukturális feltételei javuljanak.
  - A kerékpáros szabadidő-eltöltés (ezen belül a turizmus és sport) volumene növekedjen, melyhez járuljon hozzá a szolgáltatások fejlődése.
  - A kerékpározás legyen a szabadidős, turisztikai és sport kommunikáció és marketing integráns része.
  
- Kerékpáripár és kereskedelem:
  - A kerékpáripár és kereskedelem gazdasági szerepe erősödjön.
  - A minőségi kerékpárok száma növekedjen.

### 3.1.4 Komplex Kerékpáros Program 2014–2020

A Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ megbízásából 2015 áprilisában elkészült Komplex Kerékpáros Program 2014-2020 c. dokumentum (KKP) az NKS és az OKKHT stratégiai szinten meghatározott rövid- és középtávú céljaihoz igazodó részletes fejlesztési program. A KKP-ben megfogalmazott célrendszer alábbi elemeihez járul hozzá közvetlenül jelen Kerékpárforgalmi Hálózati Terv:

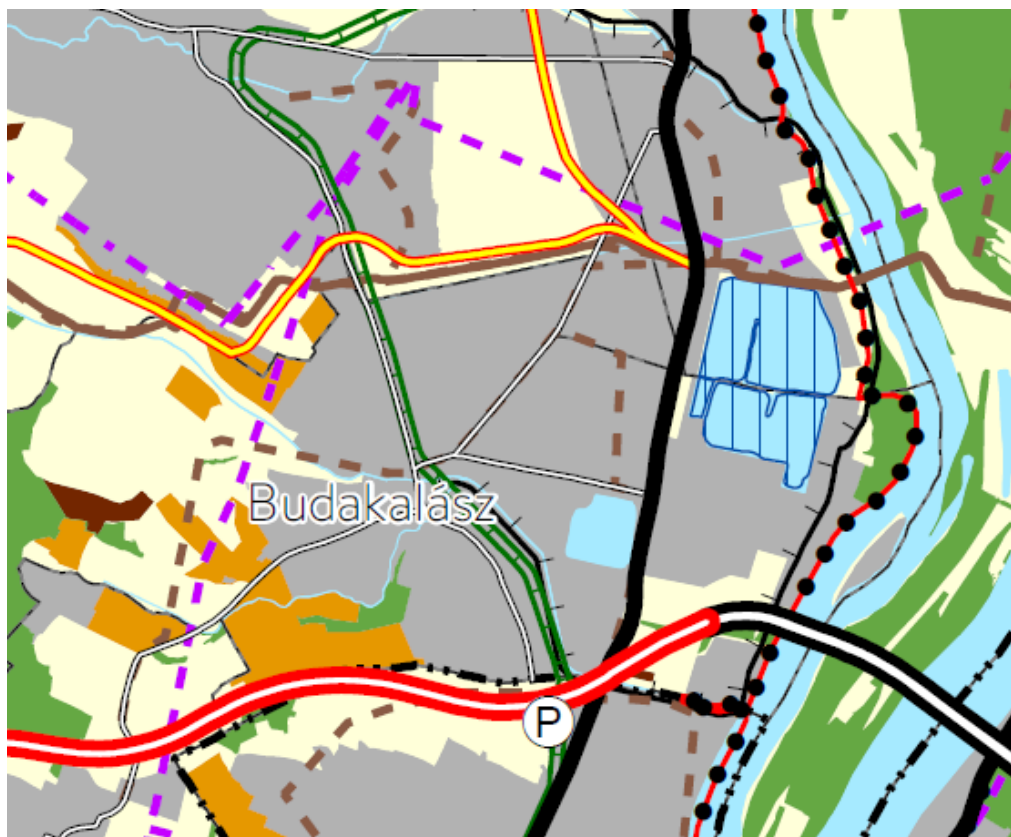
1. Célterület: Kerékpáros közlekedés infrastrukturális feltételei; Ezen belül a dokumentum célként fogalmazza meg, hogy „A kerékpáros infrastruktúra fejlődjön, új létesítmények épüljenek, a meglévők fenntartása biztosított legyen. A közlekedési infrastruktúra legyen kerékpárosbarát.”, valamint „Minél nagyobb arányban váljanak kerékpárosbaráttá a települések, a kerékpározás és a közösségi közlekedés kapcsolatának akadálymentes

biztosítása megvalósuljon.” A célokhoz kapcsolódóan az alábbi, jelen dokumentumhoz közvetlenül kapcsolódó konkrét intézkedések kerülnek megfogalmazásra:

- a. Térségi léptékű közlekedési célú kerékpárforgalmi hálózatok, kerékpárosbarát közlekedési kapcsolatok kialakítása, fejlesztése, fenntartása
- b. Kerékpárosbarát települések létrejöttének elősegítése
- c. Kerékpáros intermodalitás fejlesztése

### 3.1.5 Budapesti Agglomeráció Területrendezési Terve (BATrT, 2019)

Az Országgyűlés 2018. december 12-én elfogadta Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló törvényt, amelynek területrendezési terveket érintő fejezetei 2019. március 15-től hatályosak. Az Országos Területrendezési Terv tervezésének keretein belül készült el külön részletesen a Pest megyére vonatkozó Területrendezési Terv is. Az alábbi térképrészleten Budakalászt érintő országos meglévő Országos kerékpárútvonal látható (EuroVelo 6), tervezett országos és térségi kerékpárhálózati elemet nem tartalmaz a térképrészlet Budakalász térségében.

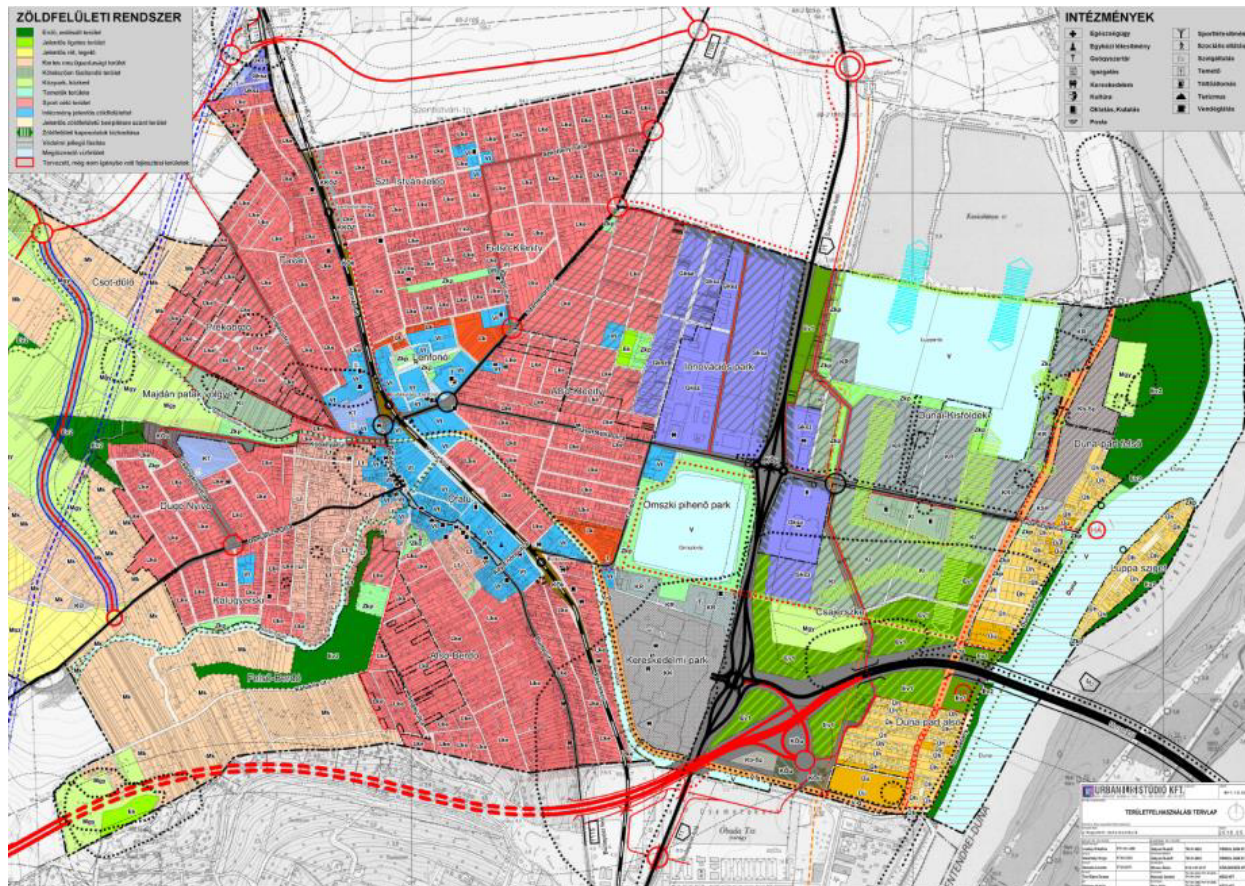


1. ábra - Pest Megyei Rendezési Terv Budakalász környezetében



### 3.1.6 Budakalász Településszerkezeti Terv

A 2016-ban elfogadott Településszerkezeti Terv öt meglévő és négy tervezett nyomvonalat jelöl. Ezek közül országos jelentőségű az EuroVelo 6 nyomvonala, mely a Duna partján fut végig.



2. ábra - Budakalász Településszerkezeti Terve

A terv a belső és külső kapcsolatok tekintetében is hiányos. Üröm felé egyáltalán nem tervezett kapcsolat, a főváros irányában pedig nem illeszkedik Budapest Fővárosi Településszerkezeti Tervéhez: a budakalászi terv a 11. sz. főút melletti nyomvonalat jelöli, míg utóbb a Budai út-Ország út vonalában tartalmaz összeköttetést a III. kerület és Budakalász között. A terven más hiba is látható, így pl. a Barát-patak mentén futó létesítményt a Sport utcától délre a patak bal oldalára helyezi, miközben a meglévő létesítmény a túloldalon fut, így értelemszerűen más lesz az egyes településrészek elérhetősége.

Az feltárt eltéréseket, hiányokat a szomszédos településekkel egyeztetni kell.

### **3.1.7 Budapest Vasúti Stratégia (BAVS, 2020)**

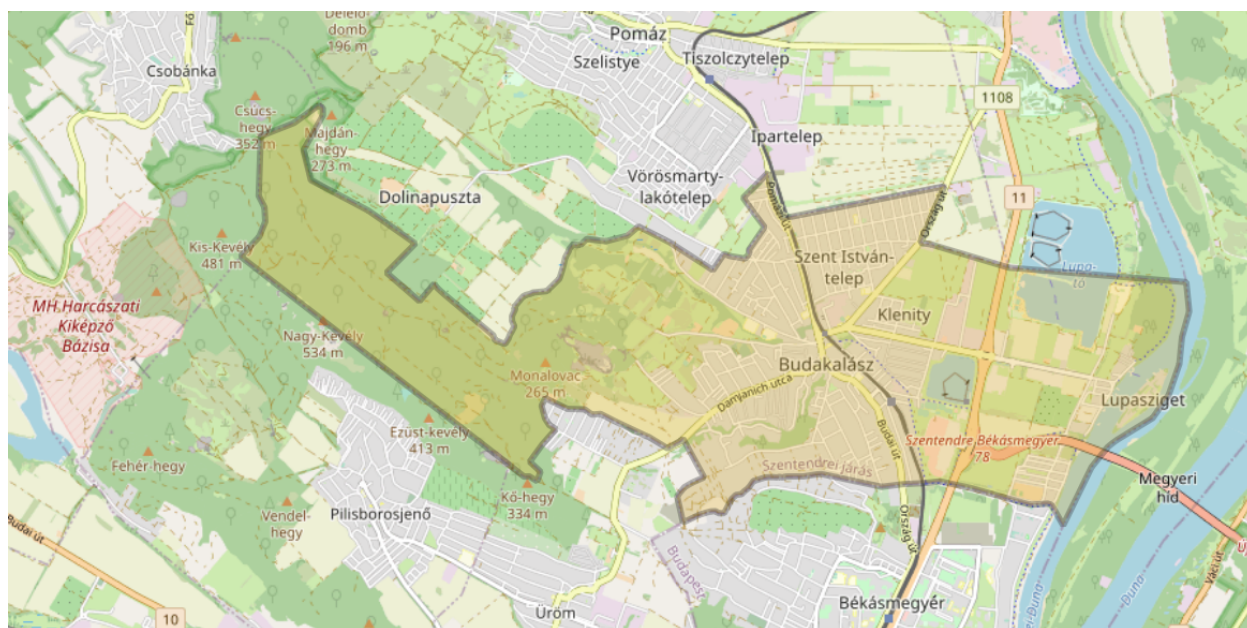
Innovációs és Technológiai Minisztérium megbízásából 2020 júniusára készült el a Budapest Vasúti Stratégia. A Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégia arra vállalkozik, hogy stratégiai szintű javaslatot adjon az átjárhatósági nehézségek miatt létrejött utas- és teherforgalmi szűk keresztmetszetek feloldására. A Stratégia a budapesti vasútfejlesztések céljainak és intézkedéseinek levezetése mellett a vasút és város kapcsolatának rövid leírását, a távlati megoldás bemutatását is tartalmazza, mely alapján azonosíthatók lesznek a jövőbeni fejlesztési projektek és intézményi változtatási igények.

A rendszerszemléletű stratégia tehát nem csak a vasúti szakterületre tesz megállapításokat, javaslatokat. Az utazóközönség kiszolgálása ugyanis megkívánja, hogy a vasúti közlekedés ne egy alágazati szemléletű önálló eszközt jelentsen, hanem a közforgalmú közlekedés integráns részeként megfelelő szolgáltatási színvonalat biztosítva kínáljon vonzó alternatívát az egyéni motorizált közlekedéssel szemben. A vonzó szolgáltatási minőség számos összetevőt jelent, de mindenképpen beletartozik az állomások integrációja a települési szövetbe, azok elérhetőségének megfelelő biztosítása (gyaloglás, kerékpár, P+R, autóbusz), a járművek szolgáltatásai – kiemelten az ülőhelyhez jutás, valamint a díjszabási és fizetési rendszerek harmonizálása.

### **3.2. Vizsgált terület bemutatása**

- A vizsgálati terület lehatárolása.

Jelen Kerékpárforgalmi Hálózati Terv Budakalász település teljes belterületét tárgyalja, valamint kitér a különálló dunaparti területet összekötő összekötő Lupaszigeti útra is. A terület kelet-nyugati kiterjedése hozzávetőleg 3500 m, észak-déli kiterjedése pedig 3300 méter.



2. ábra - Budakalász területe

- Településszerkezet, domborzati (és klimatikus) viszonyok ismertetése.

Budakalász a Dunakanyar déli kapujában, a Budai- és a Pilis-hegység, valamint a Visegrádi-hegység találkozásánál, egy félkör alakú hegykoszorú öblözetének középpontján található. Tizenöt négyzetkilométeres területe tájképileg nagyon változatos. A Kevély-hegycsoport kilátóiról, de a község magasabban fekvő pontjairól is megcsodálhatjuk e sokszínű tájat: az Ezüst-Kevélyt (416 m), a Nagy-Kevélyt (534 m), a Kis-Kevélyt (481m), a Majdán-hegyet (273 m), a Csúcs-hegyet (352 m), vagy az Oszoly-csúcsot (328 m). A Budakalászhoz tartozó terület tájképileg nagyon változatos, néhány kilométeres kiterjedésben egymást váltják a síksági és dombsági felszínformák. A Budakalászt övező hegyeket, dombokat különféle kőzetek alkotják, melyek több millió évvel ezelőtt lejátszódott geológiai folyamatok termékei. Az ún. dachsteini mészkő (200 millió éves), mely az egykori meleg tengerekben létrejött üledékből képződött, a hárshegyi homokkő (30 millió éves), melynek anyaga az egykori tengerpart közelében lerakódott homok és kavics, valamint a mészkőhöz keletkezésének körülményeiben hasonló, de kémiaiailag tőle különböző dolomit és a legfiatalabb, az édesvízi mészkő, mely építő- és díszítő célokra is kiválóan alkalmas. A kalászi dombokra felkapaszkodva agyagos és lösztalajt találunk a lábunk alatt. A lösz a jégkor idején keletkezett hullóporból kialakult sárgás színű, puha kőzet. A hegylábi területek és a Duna mai medre közötti síkságon fellelhető sóder- és homokréteg arról árulkodik, hogy a korábbi évezredekben a Duna itt rakta le hordalékát. A folyó jelenlegi medrében egy erőteljes kanyarodással ér budakalászi területre. A kanyarból kilépve sebessége lecsökken, az eddig szállított hordalékot lerakja, és szigeteket épít (Luppa-sziget, Tündér-sziget). A Duna vízgyűjtője budakalászi területen nem bővelkedik folyókban. Két, szeszélyes vízjárású patak, a Majdán- és a Barát-patak gyűjti és szállítja a terület csapadékát a Dunába. A Kevélyeken és a falu alatti nagyobb mélységekben

található, a Dunántúli-középhegységgel is összefüggő nagyságú mészkő és dolomit közettömegben karsztvíz áramlik, melynek egy része a budai gyógyfürdőkben is megjelenik.

Budakalász a Közép Magyarországi Régió és a Szentendrei Statisztikai Kistérség része, mely rendkívül változatos tájképi és szerkezeti elemekkel rendelkezik. Közigazgatási területe összesen 1517 ha. A belterülethez (480 ha) kapcsolódnak nyugatról a folyamatosan beépülő és átrendeződő zártkerti tömbök (103 ha), valamint a Kevély hegységre felkúszó külterületi ingatlanok. A település belterülete É-i irányban Pomáz város belterületéhez, a Pomázi út mentén, közvetlenül kapcsolódik. D-i irányban Budapest III. ker. lakóterületétől csupán néhány százméternyi, ma még beépítetlen zöldsáv választja el. A település belterülete K-i irányban egyre inkább lenyúlik a Duna irányában. Ebben az irányban jelentős szerkezeti változás várható a Megyeri híd és az M0-a építéséből fakadóan, melyek hatásaként a korábbi mezőgazdasági és bánya területek folyamatos átstrukturálódása várható. Budakalász külterülete jelenleg összesen 931,6 ha, melyből 350,9 ha erdő, 317,8 ha szántó. A történetileg kialakult központi településrész még őrzi Budakalásznak, mint egykori falunak a népi építészeti emlékeit úgy a kialakult utcahálózat elemeiben, mint a kialakult beépítési módokban. A környező dombok, a Duna és annak árterülete morfológiailag meghatározták a történelmi településmag helyét és annak fejlődési irányait. A történelmi településrész centrális eleme a ma már védelem alatt álló görögkeleti templom., amelyet a Budai út és az Ürömi út kereszteződésénél építettek fel annak idején. A két fő közlekedési vonalra hosszirányba szerveződő útifalu több utcás utcahálózattal, elágazó szerkezetű, orsós szerkezeti elemet is tartalmazva. A beépítés jellege ezen a település részen utcavonalas fésűs beépítés, helyenként zárt sorú kialakítással. A település növekedése elsődlegesen az Üröm felé vezető domb oldalán enyhén emelkedő út, másrészt a Budapest-Budakalász-Pomáz főút, a Barát patak által is meghatározott vonalvezetés mentén következett be. A később kialakult település részek jellegzetesen derékszögű utcahálózattal rendelkeznek, jellemzően oldalhatáros vagy szabadon álló beépítéssel, előkertekkel.

### 3.2.1. Forgalmvonzó létesítmények

Budakalász területén található főbb forgalmvonzó és kibocsátó létesítményei. A város településszerkezete és épület összetétele miatt koncentrált kibocsátó (lakó) terület nem jellemző.

- Jelentősebb forgalmvonzó (köz)intézmények
  - Szentistvántelepi Általános Iskola - Martinovics utca 9.
  - Patakpart Iskola - Klisovác utca 15
  - Kalász Suli Általános Iskola - Budai út 54.
  - Mályva utcai óvoda - Mályva utca 1.
  - Budakalász Nyitnikék óvoda - Pomázi út 3.
  - Szalonka utca óvoda - Szalonka utca 1/A
  - Vasút sori katolikus óvoda (beruházás folyamatban) - Vasút sor

- Cserkészház - Vasút sor
  - Egészségház - Klisovác utca 6.
  - Polgármesteri Hivatal - Petőfi tér 1.
  - Kós Károly Művelődési Ház és Könyvtár (ún. Faluház) - Szentendrei út 9.
  - Kalász Alapfokú Művészeti Iskola (zeneiskola) - Szentendrei út 9/A
  - Könyvtár - Szentendrei út 9.
- Jelentősebb forgalomvonzó kereskedelmi és szolgáltató célpontok
    - Omszk park Auchan - Omszk park 1.
    - OBI - Omszk park 2.
    - Omszk park egyéb kereskedelmi áruházak (Aldi, Regio Játék, Euronics, McDonald's) - Omszk park 1., 4.
    - Magyar Posta Budai út 3.
    - Kalász Pékség és CBA - Budai út 26.
    - Coop - Petőfi tér 3.
    - Hufi hús - József Attila utca 43.
    - Heim Pékség - Budai út 7.
    - Kalászi úti Aldi (Szentendre közigazgatási területén) - Szentendre, Kalászi út 2/a
    - METRO áruház - Lupaszigeti út 2
    - Hermes kertészeti áruház Budakalász - Lupa-szigeti elágazás
    - New Garden kertészet "Óbuda" - Lupa-szigeti elágazás
  - Jelentősebb forgalomvonzó vendéglátóipari célpontok
    - Schieszl vendéglő és borház - Budai út 83.
    - Country Tanya étterem - József Attila utca 2.
  - Jelentősebb forgalomvonzó sport és szabadidős célpontok
    - Omszk tó
    - Omszk park futókör, fitness park, játszótér
    - Budakalászi MSE focipályák
    - Fantasy Land játszóház
    - Omszk Wakeboard Centrum
    - Budakalászi Sportcsarnok
    - Lupa-tó
    - Dunapart
    - Lupa-sziget
    - Kevélyek
  - Jelentősebb forgalomvonzó egyházi intézmények
    - Szentistvántelepi Szent István templom - Széchenyi utca 53.
    - Budakalász Szent Kereszt Felmagasztalása templom - Ady Endre utca 1.
    - Budakalász református templom - Kereszt utca 7.

- Gábrriel arkangyal Szerb Ortodox templom - Petőfi tér 7.
- Egyéb, jelentős számú munkavállalót foglalkoztató vállalkozás
- Prolan Zrt. - Szentendrei út 1-3.



3. ábra - Célállomások, forgalomgeneráló létesítmények és kerékpáros útvonalak (a térkép nagyobb felbontásban a mellékletek között szerepel)

### 3.2.2. A kerékpáros közlekedés szerepe

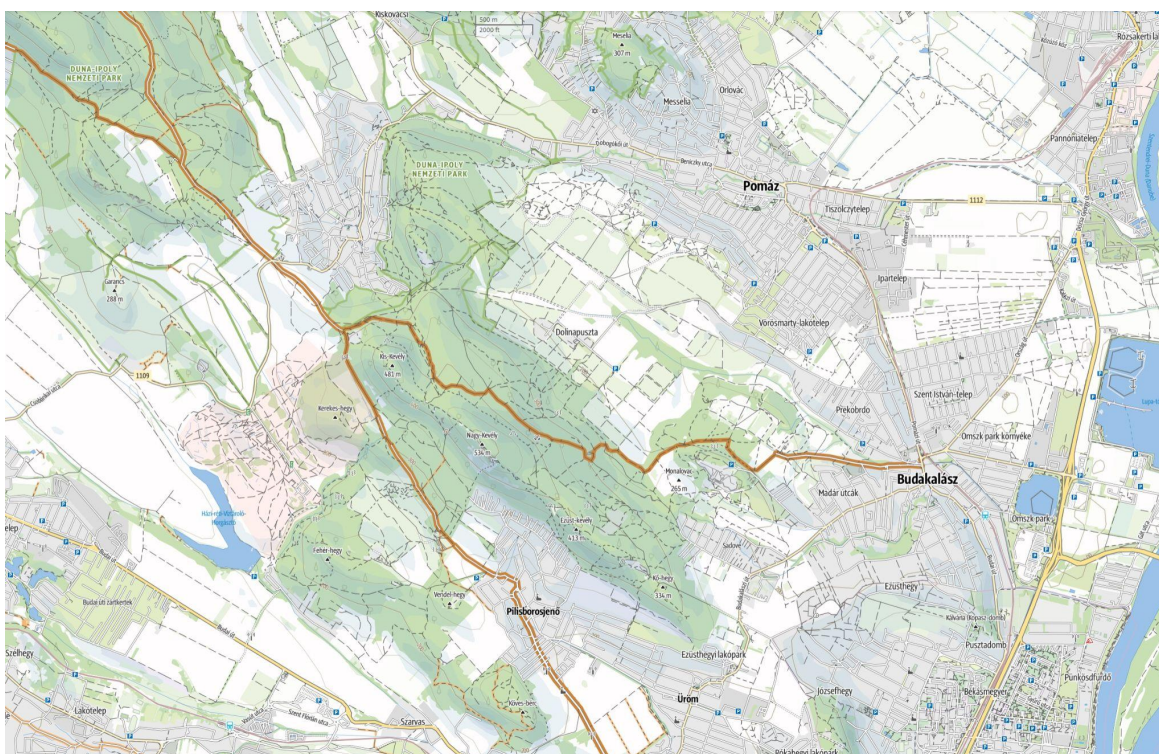
- Kerékpáros közlekedés részaránya, forgalmi adatai, szezonális ingadozás

Budakalász domborzati adottságai miatt az észak-déli főutaktól (Pomázi út, Budai út) nyugatra, elsősorban a Berdó és Taván városrészekben elenyésző a kerékpárral közlekedők száma. A nyugati oldalon Prekoprdoban a Pataktart iskola vonzáskörzetében jelenik meg kerékpáros forgalom. Síkvidéki területeken (Szentistvántelep, Klenity, Ófalu), mind a helyi, mind a hivatásforgalom mérhető (teljes közúti forgalom kb. 5%-a), Szentistvántelegen számottevő nagyságú (mintegy 10-15%).

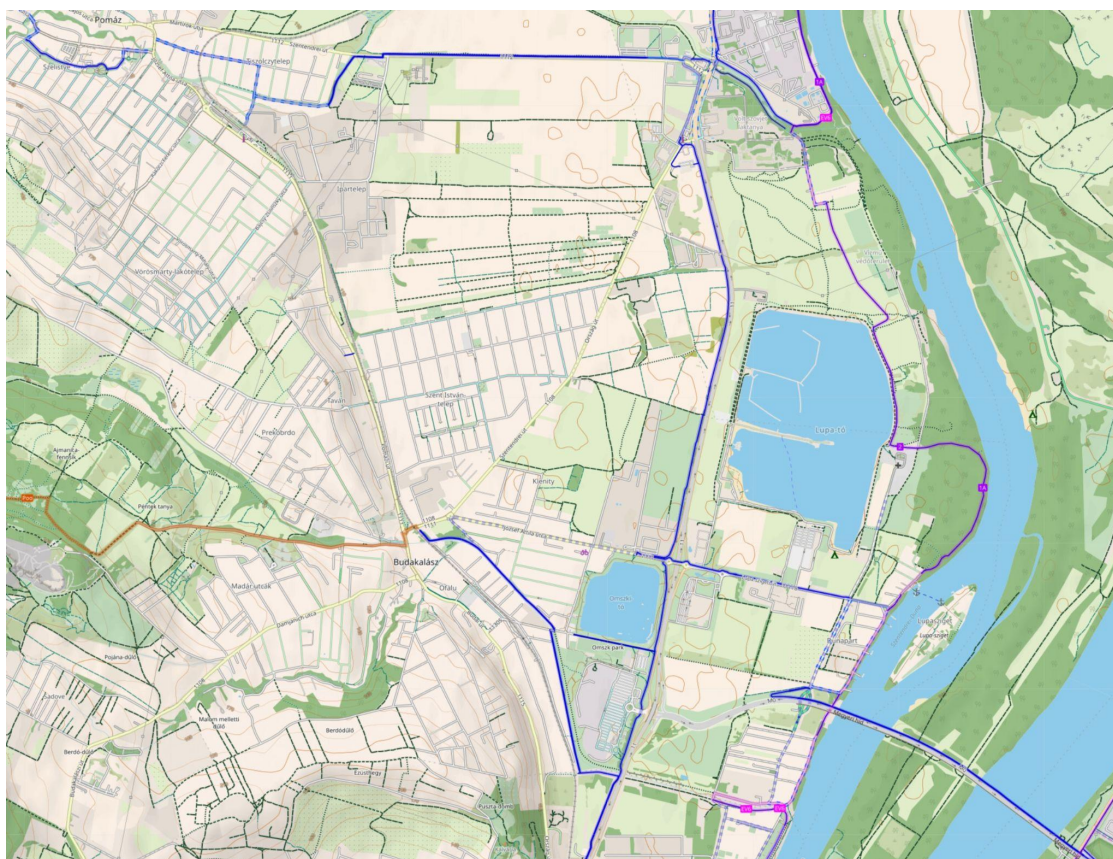
Tavasztól őszi helyi és hivatásforgalom erős mellett a szabadidős kerékpáros közlekedés domináns. Hivatásforgalom célpontja gyermekeknél és kísérőiknél elsősorban a Szentistvántelepi Általános Iskola, valamint a Szentistvántelepi HÉV megálló. Felnőtt munkavállalók körében budapesti célpontok, a HÉV megállók és az Omszk-parki bevásárló

központok a dominánsak. Téli (5 celsius fok alatt), illetve csapadékos időszakban a forgalom jelentősen visszaesik, de nem nullázódik.

Szabadidős tevékenység alapvetően a csapadékmentes, kellemes hőmérsékletű időszakokhoz köthető. Ennek budakalász célpontjai az Omsz-k-park és környéke, a Dunapart, valamint Szentendre. Komoly forgalom jelentkezik az Eurovelo6 kerékpáros útvonalon Budapest - Szentendre viszonylatban, illetve Dunakeszi irányában a Megyeri hídon keresztül.



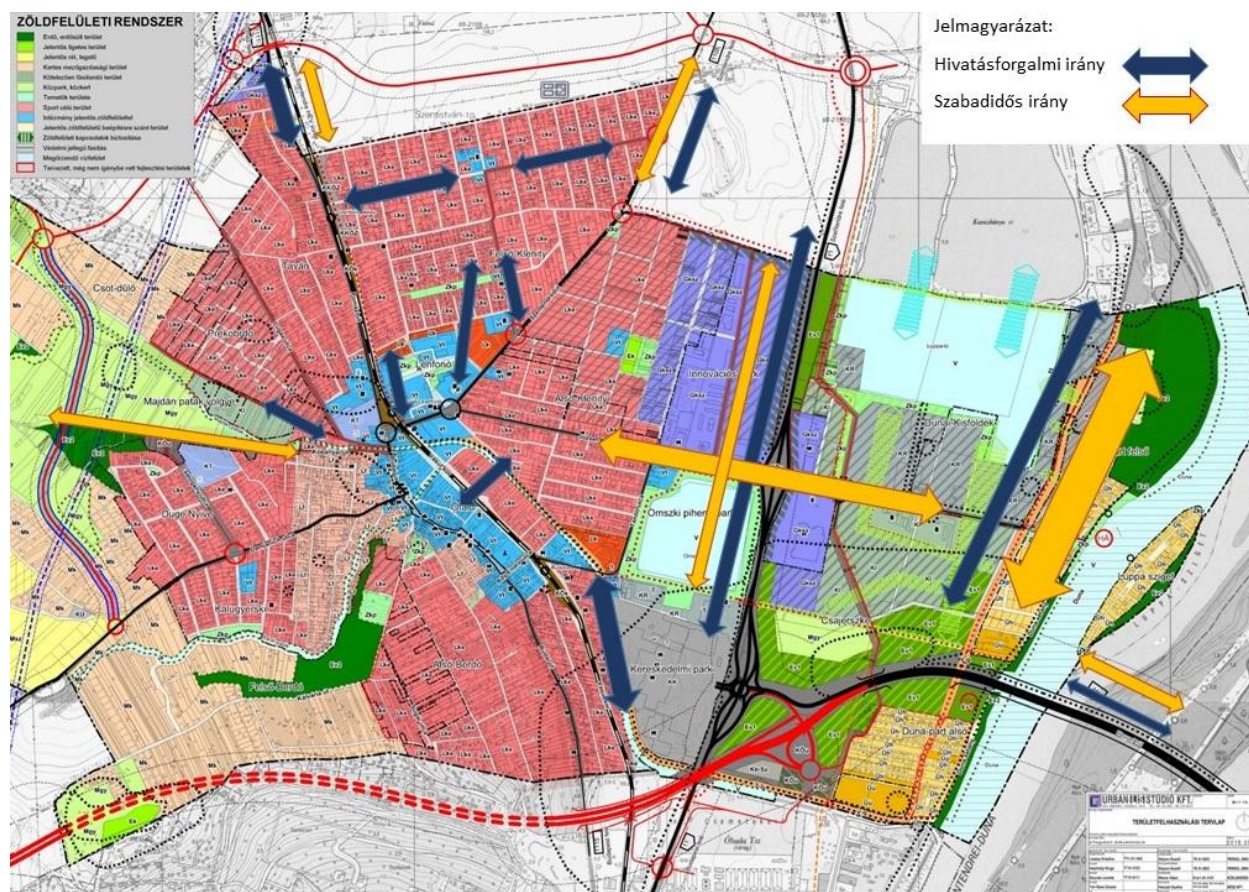
4. ábra - Jelzett hegyikerékpáros útvonalak  
(barna színnel jelzett útvonalak: többségében burkolat nélküli, erdészeti úton kijelölt kerékpáros útvonal)



5. ábra - Kerékpáros létesítmények, jelzett hegyikerékpáros útvonalak  
(kék: kerékpárút vagy kerékpár- és gyalogút; rózsaszín: EuroVelo6 kerékpáros útvonal)

Sportolási célú országúti kerékpáros forgalom jelenik meg Budapest / Dunakeszi irányából Pomáz - Dobogókő és Szentendre / Pilis / Leányfalu irányokban egyaránt. A hegyikerékpáros forgalom Kőbányai út - Kevélyek / Pilis, Pomáz - Fekete-hegy / Pilis, Szentendre irányokat keresi.





6. ábra - hivatásforgalmi és szabadidős forgalmi irányok Budakalászon és városhatárt átlépő irányokban (kék nyíl: hivatásforgalmi irány, sárga nyíl: szabadidős irány)

### 3.3. A kerékpáros közlekedés helyzete

#### 3.3.1. A beavatkozási terület kerékpározhatósága

#### Budakalász területét érintő országos közutak forgalmi adatai

Gépjármű forgalom nagyság [www.kira.gov.hu](http://www.kira.gov.hu) nyilvántartási oldal adatai alapján:

#### Pomázi út

**Út: 1111 - Budakalász-Dobogókő-Esztergom összekötő út**

Megengedett sebesség belterületi szakaszon: 50 km/h

Megengedett sebesség külterületi szakaszon: 90 km/h

Szelvényszám: 1 km 942 m

É.sz.d.: 47.624920 K.h.d.: 19.044656

É.sz.: 47°37'29.712" K.h.: 19°2'40.762"

EOV: Y: 649790.428 X: 253451.072  
Kezelő: Pest Megyei Igazgatóság  
Üzemmnökség: Szentendrei mérnökség  
Megye: Pest megye  
Település: Budakalász  
Útkategória: összekötő út  
Útdíj: -  
Átlagos napi forgalom: 8321  
Nehézgépjármű forgalom: 113  
Nehézgépjármű forgalom aránya: 1,36%  
Téli üzemeltetés: őrjáratos  
Szolgáltatási szint: III - Kiép. és útkat. = 4/5/6/7/9

### **Szentendrei út / Ország út**

#### **Út: 1108 - Szentendre-Üröm összekötő út**

Megengedett sebesség belterületi szakaszon: 50 km/h  
Megengedett sebesség külterületi szakaszon: 90 km/h  
Szelvénytípus: 2 km 85 m  
É.sz.d.: 47.625816 K.h.d.: 19.053754  
É.sz.: 47°37'32.938" K.h.: 19°3'13.514"  
EOV: Y: 650474.253 X: 253550.768  
Kezelő: Pest Megyei Igazgatóság  
Üzemmnökség: Szentendrei mérnökség  
Megye: Pest megye  
Település: Budakalász  
Útkategória: összekötő út  
Útdíj: -  
Átlagos napi forgalom: 5206  
Nehézgépjármű forgalom: 119  
Nehézgépjármű forgalom aránya: 2,29%  
Téli üzemeltetés: őrjáratos  
Szolgáltatási szint: III - Kiép. és útkat. = 4/5/6/7/9

### **Petőfi tér**

#### **Út: 1108 - Szentendre-Üröm összekötő út**

Megengedett sebesség: 50 km/h  
Szelvénytípus: 3 km 49 m  
É.sz.d.: 47.619916 K.h.d.: 19.046415  
É.sz.: 47°37'11.698" K.h.: 19°2'47.094"  
EOV: Y: 649922.665 X: 252894.712  
Kezelő: Pest Megyei Igazgatóság  
Üzemmnökség: Szentendrei mérnökség

Megye: Pest megye  
Település: Budakalász  
Útkategória: összekötő út  
Útdíj: -  
Átlagos napi forgalom: 15059  
Nehézgépjármű forgalom: 427  
Nehézgépjármű forgalom aránya: 2,84%  
Téli üzemeltetés: őrjáratos  
Szolgáltatási szint: III - Kiép. és útkat. = 4/5/6/7/9

### **Damjanich utca**

#### **Út: 1108 - Szentendre-Üröm összekötő út**

Megengedett sebesség belterületi szakaszon: 50 km/h  
Megengedett sebesség külterületi szakaszon: 70-90 km/h  
Szelvényszám: 3 km 436 m  
É.sz.d.: 47.618701 K.h.d.: 19.043154  
É.sz.: 47°37'7.324" K.h.: 19°2'35.354"  
EOV: Y: 649677.485 X: 252759.647  
Kezelő: Pest Megyei Igazgatóság  
Üzemmérsnökség: Szentendrei mérnökség  
Megye: Pest megye  
Település: Budakalász  
Útkategória: összekötő út  
Útdíj: -  
Átlagos napi forgalom: 6558  
Nehézgépjármű forgalom: 231  
Nehézgépjármű forgalom aránya: 3,52%  
Téli üzemeltetés: őrjáratos  
Szolgáltatási szint: III - Kiép. és útkat. = 4/5/6/7/9

### **Budai út**

#### **Út: 1115 - Budapest-Budakalász összekötő út**

Megengedett sebesség belterületi szakaszon: 40-50 km/h  
Megengedett sebesség külterületi szakaszon: 70-90 km/h  
Szelvényszám: 4 km 523 m  
É.sz.d.: 47.617139 K.h.d.: 19.051307  
É.sz.: 47°37'1.700" K.h.: 19°3'4.705"  
EOV: Y: 650290.432 X: 252585.963  
Kezelő: Pest Megyei Igazgatóság  
Üzemmérsnökség: Szentendrei mérnökség  
Megye: Pest megye  
Település: Budakalász

Útkategória: összekötő út  
Útdíj: -  
Átlagos napi forgalom: 9533  
Nehézgépjármű forgalom: 143  
Nehézgépjármű forgalom aránya: 1,50%  
Téli üzemeltetés: őrjáratos  
Szolgáltatási szint: III - Kiép. és útkat. = 4/5/6/7/9

### **Batsányi János utca**

**Út: 11305 - Budakalászi HÉV állomáshoz vezető út**

Megengedett sebesség: 50 km/h  
Szelvénytávolság: 0 km 66 m  
É.sz.d.: 47.616907 K.h.d.: 19.052724  
É.sz.: 47°37'0.865" K.h.: 19°3'9.806"  
EOV: Y: 650396.894 X: 252560.238  
Kezelő: Pest Megyei Igazgatóság  
Üzemeltetés: Szentendrei mérnökség  
Megye: Pest megye  
Település: Budakalász  
Útkategória: állomáshoz vezető út  
Útdíj: -  
Átlagos napi forgalom: 2451  
Nehézgépjármű forgalom: 88  
Nehézgépjármű forgalom aránya: 3,60%  
Téli üzemeltetés: rajonos  
Szolgáltatási szint: IV - Kiép. és útkat. = 5/6/7/9

### **József Attila utca**

**Út: 1111 - Budakalász-Dobogókő-Esztergom összekötő út**

Megengedett sebesség: 50 km/h  
Szelvénytávolság: 0 km 853 m  
É.sz.d.: 47.621651 K.h.d.: 19.054698  
É.sz.: 47°37'17.944" K.h.: 19°3'16.913"  
EOV: Y: 650545.253 X: 253087.691  
Kezelő: Pest Megyei Igazgatóság  
Üzemeltetés: Szentendrei mérnökség  
Megye: Pest megye  
Település: Budakalász  
Útkategória: összekötő út  
Útdíj: -  
Átlagos napi forgalom: 7741  
Nehézgépjármű forgalom: 191

Nehézgépjármű forgalom aránya: 2,47%  
Téli üzemeltetés: őrjáratos  
Szolgálatási szint: III - Kiép. és útkat. = 4/5/6/7/9

### **Lupaszigeti út**

#### **Út: 11118 - Budakalász - METRO - bekötő út**

Megengedett sebesség belterületi szakaszon: 30-50 km/h

Megengedett sebesség külterületi szakaszon: 90 km/h

Szelvénytávolság: 0 km 264 m

É.sz.d.: 47.619597 K.h.d.: 19.068860

É.sz.: 47°37'10.549" K.h.: 19°4'7.896"

EOV: Y: 651609.833 X: 252859.535

Kezelő: Pest Megyei Igazgatóság

Üzemeltetés: Szentendrei mérnökség

Megye: Pest megye

Település: Budakalász

Útkategória: bekötő út

Útdíj: -

Átlagos napi forgalom: 3149

Nehézgépjármű forgalom: 83

Nehézgépjármű forgalom aránya: 2,63%

Téli üzemeltetés: őrjáratos

Szolgálatási szint: IV - Kiép. és útkat. = 5/6/7/9

### **(11 sz út)**

#### **Út: 11 - Budapest-Esztergom-Tát másodrendű főút**

Megengedett sebesség belterületi szakaszon: 50 km/h

Megengedett sebesség külterületi szakaszon: 70-90 km/h

Szelvénytávolság: 14 km 150 m

É.sz.d.: 47.616994 K.h.d.: 19.065512

É.sz.: 47°37'1.178" K.h.: 19°3'55.843"

EOV: Y: 651358.273 X: 252570.019

Kezelő: Pest Megyei Igazgatóság

Üzemeltetés: Szentendrei mérnökség

Megye: Pest megye

Település: Budakalász

Útkategória: II. rendű főút

Útdíj: -

Átlagos napi forgalom: 61667

Nehézgépjármű forgalom: 1195

Nehézgépjármű forgalom aránya: 1,94%

Téli üzemeltetés: őrjáratos

Szolgáltatási szint: III - Kiép. és útkat. = 4/5/6/7/9

**(M0)**

**Út: M0 - M0 autóút körgyűrű /M1 - 11 sz. főút között/**

Megengedett sebesség: 100-110 km/h

Szelvényszám: 76 km 267 m

É.sz.d.: 47.612799 K.h.d.: 19.077142

É.sz.: 47°36'46.076" K.h.: 19°4'37.711"

EOV: Y: 652232.718 X: 252103.900

Kezelő: Magyar Közút NZrt. központ

Üzemeltetés: Dunakeszi Apm.

Megye: Pest megye

Település: Budakalász

Útkategória: autóút

Útdíj: - / fizető szakasz (D1M, D1, D2, U és B2 kategóriára)

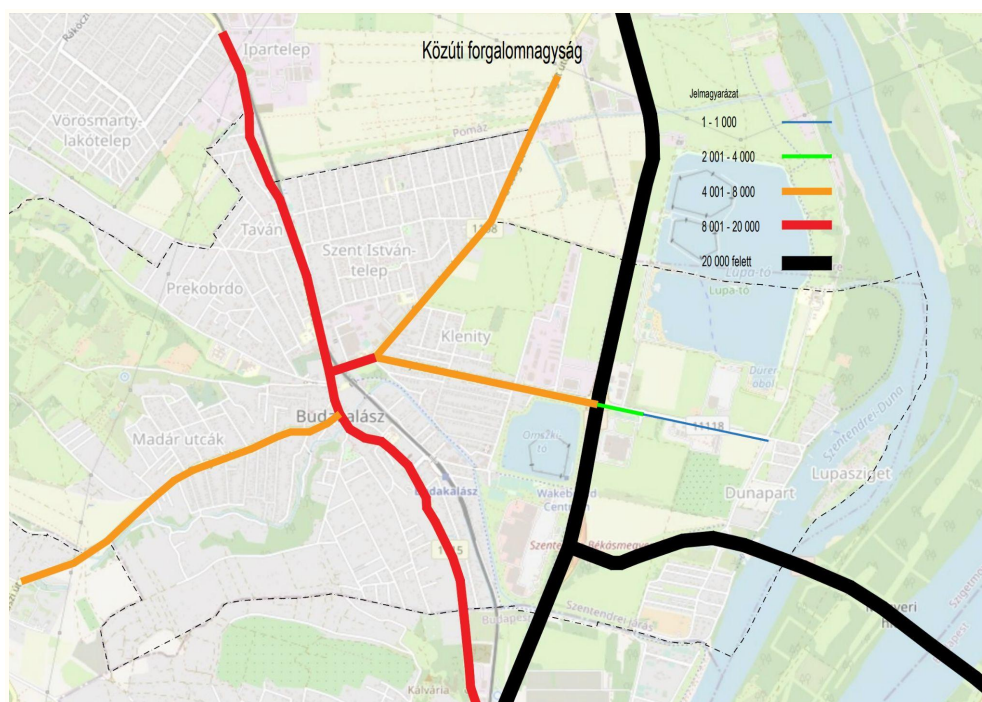
Átlagos napi forgalom: 59489

Nehézgépjármű forgalom: 1655

Nehézgépjármű forgalom aránya: 2,78%

Téli üzemeltetés: őrjáratos

Szolgáltatási szint: I - Kiép. és útkat.= 1/2/8



7. ábra - közúti forgalom nagysága

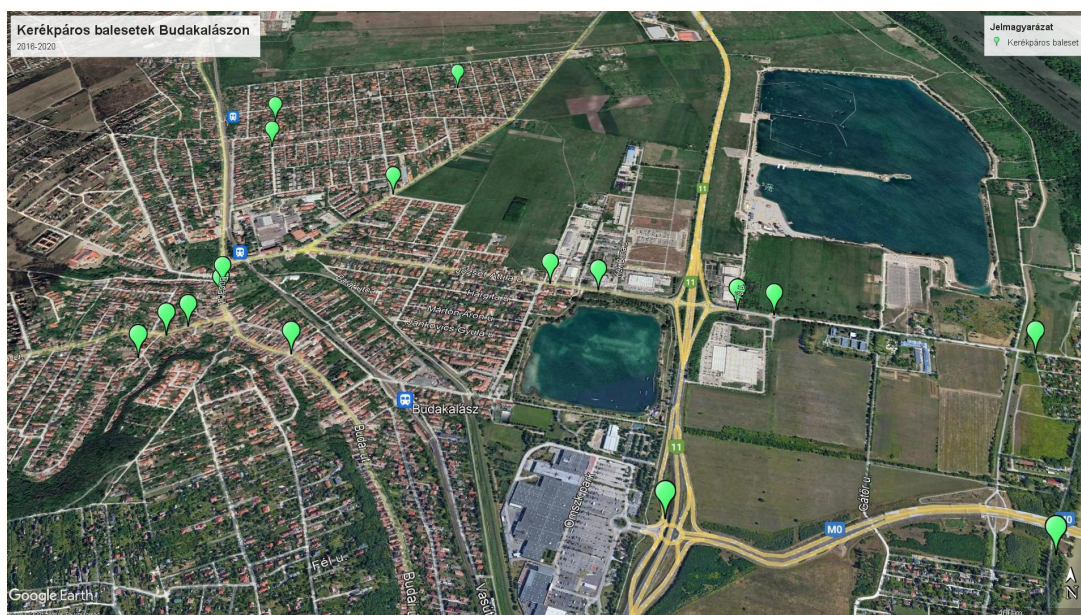
## Balesetveszélyes helyszínek, útszakaszok

Budakalászon a nagyforgalmú úthálózat mellett sem jellemzőek a súlyos sérüléssel járó vagy halálos balesetek. Mindazonáltal több balesetveszélyes pontja és útszakasza van a városnak, ahol mind a közúti, mind a kerékpáros közlekedők fokozott veszélyben vannak.

- Pomázi út: Az út egyenes, engedélyezett sebesség 50 km/h. Baleseti ok: Engedélyezett sebesség jelentős túllépése, szabálytalan előzés. Gyalogos elsőbbség figyelmen kívül hagyása (gyermek gázolás gyalogos átkelőn).
- Damjanich utca Budai út irányába: Az út részben egyenes, később íves, a városközpont felé erősen lejt. Az engedélyezett sebesség 50-40 km/h. Baleseti ok: Engedélyezett sebesség jelentős túllépése, szabálytalan előzés, elsőbbség meg nem adása, pályaelhagyás.
- Felsővár utca felső szakasza: Az út íves, keskeny, meredek. Csapadékos téli időben az út csúszós, jeges, körütekintő vezetés mellett is veszélyes helyzetek állhatnak elő.
- Szentistvántelep Széchenyi utca. Az út egyenes. Az engedélyezett sebesség 30 km/h. Veszélyeztetési ok: Engedélyezett sebesség túllépése, jobbkéz szabály figyelmen kívül hagyása, elsőbbség meg nem adása.
- További helyszíneket nem kiemelve, általános: Engedélyezett sebesség túllépése, elsőbbség meg nem adása, út- és időjárási körülmények figyelmen kívül hagyása.
- Nem biztosított vasúti átjárók, peronátjárók  
Baleseti ok: Figyelmetlenség, elsőbbség meg nem adása a HÉV vasúti járművek részére



8. ábra - Baleseti adatok (2016-2020)



9. ábra - Kerékpáros baleseti adatok (2016-2020)

Baleseti kockázatok, baleset súlyosságának csökkentésére irányuló javaslatok

- Alapvető fontosságú a közúti forgalom sebességének csökkentése. Alacsonyabb sebesség esetén a bekövetkező baleset súlyossága jelentősen csökken. Sebességkorlátozást kell bevezetni a főutakon, bővíteni kell a T30 és LPÖ övezetek méretét a településen. Az egyes övezetekben további sebességet korlátozó létesítményeket kell építeni (sávelhúzás, sávszűkítés, forgalomlassító küszöb, stb.) Célszerű az úthálózat hálózati kapcsolatainak átalakítása utólagos útzárakkal az e-UT 03.02.12. szerint, aminek eredményeképpen a lakóterületeken csökken vagy megszűnik a nemkívánatos közúti átmenő forgalom, de a gyalogos és kerékpáros forgalom kerülőre nem kényszerül.
- Főutakon csökkenteni kell a sebességet, ki kell építeni a kerékpáros létesítményeket.
- Útburkolatok megfelelő karbantartásával (megfelelő burkolat állapot, szemcsés szennyeződésektől való rendszeres megtisztítás) csökkenthető az út szélén haladó kerékpárosok stabilitás vesztese.
- Minden közlekedő számára kötelező érvényű szabályok betartásával a balesetek száma csökkenthető.

### Közúti csomópontok kerékpározhatósága

Budakalász fontosabb csomópontjaiban a forgalom nagysága jelentős. Emiatt a kerékpárosok lehetőség szerint azokat a mellékutakat használják, amelyekkel elkerülik, vagy a kerékpárt tolvagyalogosként keresztezik a főutakat. A 11-es számú főutat az 1111-es út mellett vezetett kerékpárúton lehet külön szinten keresztezni. A csomópontokban sehol sincsen előretölt



kerékpáros felállóhely, indirekt kanyarodási lehetőség, kerékpáros átvezetést jelző eltérő burkolatszínezés vagy egyéb, kerékpározást segítő forgalomtechnikai megoldás.

Főbb szintbeni csomópontok, kereszteződések:

- Budai út - Damjanich utca
- Budai út - Ady Endre utca
- Budai út - Kőbányai út
- Budai út - Klisovác utca
- Budai út - Pomázi út - Szentendrei út
- Szentendrei út - József Attila utca
- Szentendrei út - Téglási András utca - Szegfű utca
- József Attila utca - Tanító utca

Az egyes helyszínek adottságait elemezve kell kialakítani a csomópontot használók biztonságát növelő beavatkozásokat, pl.:

- sebességkorlátozás
- előretolt kerékpáros felállóhely
- indirekt kanyarodási lehetőség
- kerékpáros átvezetést jelző eltérő burkolatszínezés
- mini körforgalom kialakítása

### **Hálózat-folytonossági hiányok**

A városban kiépített kerékpáros infrastruktúra kevés van. A mellékutca hálózat kerékpározhatósága általában megfelelő, de a csökkentett sebességű övezeteket a főutak vagy a HÉV vonal egymástól elvágja, ezért használhatóság szempontból léteznek folytonossági hiányok. Valós mobilitási igény miatt például Lenfonó hév megálló északi peronján, vagy a Pomázi úti járdákon rendszeres a kerékpáros forgalom.

A Duna partján kiépített EuroVelo útvonal budakalászi mintegy két kilométeres szakaszán többször vált útkategóriát (kerékpárút - lakó utca kerékpáros nyommal), összesen hat szakaszra bontva az utat. Két váltás közötti legrövidebb távolság mindössze ~100 méter.

Barát-patak mentén vezet az észak-dél irányú kerékpáros tengely (gyalog- és kerékpárút) a Sport utcai patak hídnál oldalt vált. A patak híd és kerékpáros-gyalogos tengely csatlakozása bringások számára körülményes, szinte balesetveszélyes.

A kelet-nyugat irányú közlekedési tengely részei: Sport utcában aszfalt burkolatú út található kétoldali járdával a patak hídig. Tanító utcától keletre található az autóforgalomtól elzárt a Kahl am Main sétány. A sétányról érhetőek el déli irányban a focipályák, egy nagy játszótér, fitness park, játszóház, bevásárlóközpontok, sportcsarnok, északi oldalra maga a tó és a wakeboard pálya. A sétány északi részén, a tó körül kiépített futópálya (rekortán) található. Az aszfalt

felületen korábban burkolati jellel megosztott külön gyalogos és kerékpáros sáv volt, de ez mind a gyalogosok, mind a kerékpárosok számára keskenynek bizonyult. A piktogramok hiánya miatt állandó volt a másik "térfelén" való közlekedés és konfliktushelyzet. Az útburkolati jelet az elégtelen szélességi méretek miatt a Kezelő nem festette újra, az mára szinte teljesen lekopott. Ettől függetlenül a jelentős számú gyalogos és a kisebb számú kerékpáros közlekedő között sajnos gyakran előfordul konfliktus.

Sport utca - Tanító utca útvonalon kerülnek a Budai úton és Lenfonó hév megállónál lévő lámpás csomópont okozta torlódásokat, így főképp a délutáni órákban (15-19h) ez egy forgalmas útvonal. Barát-patak és a Kahl am Main sétány között a parkolás rendezetlen, gyakorlatilag nincs járda, emiatt a gyalogosok az útburkolaton kénytelenek közlekedni. A tó délnyugati részén található egy gépkocsi parkoló, a GÓL büfé, valamint a focipályák bejárata. Nyári időszakban, illetve hétvégén (elsősorban jó idő esetén) jelentős az autós kirándulóforgalom a tóhoz. Sportpályákhoz (foci) rendszeresen érkeznek autóval az emberek: gyerekeket edzésre hozzák-viszik, felnőttek pedig az esti edzéshez / élményfocihoz jönnek autóval. Sport u - Tanító utca találkozásánál a Tanító utcában emelt útburkolat található, amihez járda csatlakozik, de kijelölt gyalogátkelőhely nincs.

Régmúltban négy kapcsolat létezett a település és a Dunapart között, aminek természetes és mesterséges nyoma a mai napig látszik a műholdfelvételeken: 1 József Attila utca (Csapás utca) - Lupaszigeti út; 2 Sport utca - Kahl am Main sétány - folytatva kelet felé merőlegesen a Dunára; 3 Barát-patakkal párhuzamos gát kelet-nyugat irányban a Budai út és a Duna között; 4 északabbra a Szent László utca vonalában kelet felé a Dunáig. Utóbbit a bányató vágja ketté.



1. Kép - Kahl am Main sétány

- Természeti akadály miatti elválasztó hatás, folytonossági hiányok, kerülő útirányok

- Barát-patak. Patakon való átkelés kerékpárral csak a Budai út környezetében, a Hársfa utcánál, a Sport utcánál, a déli városhatárnál és a Gátör utcai hídnál lehetséges
- Épített létesítmény miatti elválasztó hatás, folytonossági hiány
  - 11 számú főút: átkelési lehetőség csak a 1118 számú út műtárgyán keresztül lehetséges. Keresztezési helyek szükségesek a Kahl am Main sétány és a Barát-patak vonalában.
  - H5 HÉV vonalon keresztezésének lehetőségei
    - Déli városhatárnál: Tiltott átjárás. A HÉV vágányokat csak gyalogosan, a HÉV vágányok nyíltvonali szakaszán, rossz rálátási körülmények mellett lehet keresztezni.
    - Budakalász HÉV állomáson: A vágányokat gyalogos peronátjárón lehet keresztezni.
    - Tanító utca vonalában: A vágányokat biztosított közúti és gyalogos átjárón lehet keresztezni.
    - Kalász sulinál, Táncsics Mihály utca vonalában: A vágányokat labirint korláttal ellátott gyalogos átjárón lehet keresztezni.
    - Cserkészháznál (szabálytalanul): A HÉV vágányokat csak gyalogosan, a HÉV vágányok nyíltvonali szakaszán lehet keresztezni.
    - Szentendrei út: A vágányokat biztosított közúti és gyalogos átjárón lehet keresztezni.
    - Máli Péter utca déli végén: A vágányokat labirint korláttal ellátott gyalogos átjárón lehet keresztezni. A labirint korlát nem szabványos kialakítású.
    - Szent László utca vonalában: A vágányokat gyalogos átjárón lehet keresztezni. A pálya jobb oldalán van csak labirint korlát.
    - Széchenyi utca vonalában: A vágányokat gyalogos átjárón lehet keresztezni.
- Hiányzó út miatti folytonossági hiány
  - Budakalász Lenfonó megállóhelynél nincs északi irányban folytatása a délről érkező gyalog- és kerékpárútnak
  - Kahl am Main sétány vonalában nincs átkelési lehetőség a 11 sz. úton
  - Barát-patak vonalában nincs átkelési lehetőség a 11 sz. úton
  - Szentistvántelep és Szentendre Városkapu üzletház között nincs közvetlen kerékpáros közlekedést biztosító kapcsolat.
  - Nincs Budakalász - Pomáz közvetlen kapcsolat (leszámítva az Erdőhát utca felé vezető emelkedős, részben burkolat nélküli útszakaszt)
- Kerékpározást hátrányosan befolyásoló egyéb tényezők

A Lupasziget út (11118 sz. út) mellett korábban járda volt, amit gyalog- és kerékpárúttá minősítettek át. A járdát parkolásgátló poller sorral választották el a közúttól, tovább szűkítve az amúgy is keskeny használható felületet. Biztonságos kétirányú kerékpáros közlekedésre az út alkalmatlan, pollersorral és gyalogos forgalommal együtt pedig kifejezetten balesetveszélyes.

A kerékpározást a meglévő útfelületek elhasználódása, lokális felületi hiányai szintén hátrányosan befolyásolják.



2. Kép - Lupaszigeti út

### Tiltás

A Kék Duna utcától a városból kifelé *kerékpárral behajtani tilos* tiltás van. Ellenirányban nincsen hasonló tábla kihelyezve. Kerékpáros forgalmat hátrányosan érintő, kanyarodásra vonatkozó tiltás nincs a városban.

**Parkolási rend** (fizikai kialakítás, parkolási szokások, stb.) és a kerékpáros közlekedés viszonya

Budakalászon jelenleg nincsen díjköteles parkolási övezet.

Budai úton található párhuzamos kialakítású gépkocsi parkolóhelyek egy része kerékpár tárolás céljára van fenntartva. Az út tervezése során nem gondoltak rendszerszinten kerékpártárolók elhelyezésére és használhatóságára, ezért az újszerű de elavult kialakítású (kizárólag a kereket

gyengén megtámasztó) tárolók elhelyezése, használhatósága kedvezőtlen. Gépkocsi vezetők számára az autók és kerékpárosok számára fenntartott hely nincs egyértelműen lehatárolva, ezért az autók a területet elparkolják. A tárolók kihasználtsága alacsony, közel nulla.



3. Kép - hagyományos kialakítású kerékpártárolók a Budai úton  
(hétfvégén, kora reggel készített kép)

A város több pontján találhatóak gépkocsi parkolók. Ezek telítődésekor a környezetükben szabályosan vagy szabálytalanul, illetve rendezetlenül történik a parkolás. A rendezetlen, szabálytalan parkolás akadályozza a közúton bonyolódó forgalmat, károsítja a zöldfelületeket.

### **Korlátozott sebességű területek**

Budakalász mellékútjainak jelentős része 50 km/h sebességnél alacsonyabb megengedett sebességgel járható hálózat. Ennek döntő része korlátozott sebességű övezet (zóna 30 / T30), illetve lakó- és pihenő övezet (LPÖ), ahol a megengedett sebesség 20 km/h.

Szentistvántelep és a Dunapart egységes csökkentett sebességű övezet (zóna 30), míg a Damjanich utcára merőleges utcák többsége, de rendezetlen módon vegyes lakó- és pihenő övezet, valamint korlátozott sebességű övezetbe tartoznak. Az egészségház előtti útszakasz, valamint a Klisovác utca Patakpart iskoláig tartó szakasza szintén 30-as övezetbe sorolt. József Attila utca - Barát-patak által határolt terület mellékutcai lakó- és pihenő övezet része. Alsó-Klenity városrészben a közterületeken 20 km/h sebességkorlátozó táblák vannak kihelyezve. Ezen túl számos egyéb utcában találhatóak 20 vagy 30 km/h sebességkorlátozó táblák. A főutakon jelenleg csak két helyen, a Budai úton az Ady Endre és a Kálvária utca között

(40 km/h) mindkét irányban, valamint a Damjanich utcában a Magyar és a Zöldfa utca között (30, illetve 40 km/h) szakaszosan, irányonként eltérő mértékben sebességkorlátozás.

Forgalomcsillapítást egyirányú és zsákutcák utcák rendszere szolgálja. Sebesség csökkentést sávelhúzás és sebességcsökkentő küszöb építésével lehet kikényszeríteni.

## **Kerékpár parkolás, multimodalitás**

### **H5 HÉV**

Budakalászon a H5 jelű HÉV vonal biztosítja a közösségi közlekedési kapcsolatot Szentendre és Budapest irányába. A településen három megállási hely található, ezek elérhetősége különböző:

**Budakalász állomás:** A kerékpár támaszok a Batsányi utca vonalában találhatóak. Megközelítésük a Batsányi, Ady Endre, Tanító utcákon, illetve a Vasút soron keresztül lehetséges.

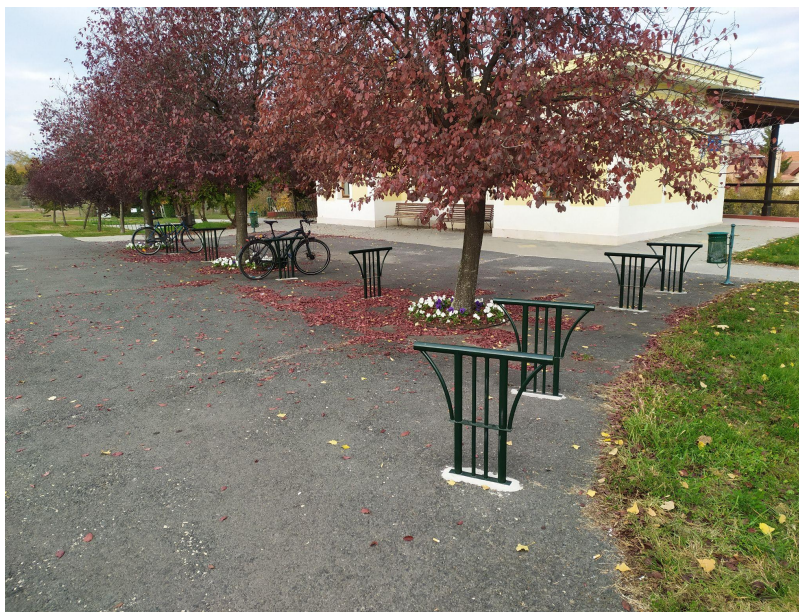
**Budakalász, Lenfonó megállóhely:** A megállóhely a város súlypontjában, főutak találkozásánál található. A kerékpár támaszok a vasúti átjáró északi és déli oldalán találhatóak. Megközelítésük észak felől a Máli Péter utcán a HÉV peronon keresztül, dél felől a Vasút soron, valamint gyalog- és kerékpárúton keresztül történik. Keleti és nyugati irányból a megközelítés csak nagyforgalmú négy számjegyű utakon lehetséges, aminek kerékpárosbarát átalakítása folyamatban van.

**Szentistvántelep megállóhely:** A kerékpár támaszok a peronok északi részén a Széchenyi utca közelében találhatóak. Megközelítésük a HÉV keleti oldalán bármely irányból korlátozott sebességű övezetben lehetséges. Nyugati oldalról a megállóhely mellett haladó Pomázi utat keresztezni kell, amire az északi oldalon egyszerű gyalogátkelőhely, a déli oldalon jelzőlámpával védett gyalogátkelőhelyen keresztül lehetséges. A megállóhelyet jellemzően gyalog és kerékpárral közelítik meg.

A HÉV járművein jármű hosszától függően 4-8 kerékpár szállítására van mód. Ennek díja jegytípustól függően 300-350 Forint a teljes vonalon. Bérlet mellé a teljes vonalra érvényes kerékpár bérlet váltható mindössze havi 540 Forintért. Hétvégén a kerékpárszállítás jelenleg díjmentes.

2019 augusztusban Budakalász mindhárom HÉV megállójában korszerű, 4-8 darab kerékpár támaszt telepítettek, a meglévő elavult szerkezeteket nem bontották el. Továbbra is népszerű a megálló környezetében csőkorláthoz lakatolni a kerékpárokat. Ennek két oka van: az egyik a tárolók esetleges telítettsége, a másik pedig a lakóhelyhez közelebbi elhelyezkedés. Utóbbi

Szentistvántelep megállóhelyen tapasztalható, ahol a peron északi részén találhatóak a támaszok, de a déli végén lévő korláthoz is lakatolnak az utasok.



4. Kép - új telepítésű kerékpártámaszok Szentistvántelep H5 HÉV megállóban



5. Kép - hagyományos kialakítású kerékpártárolók Szentistvántelep H5 HÉV megállóban

## **Busz**

Budakalász belterületén menetrend szerinti nappali BKK vagy Volánbuszos szolgáltatás nincs. Az éjszakai 943-as autóbusz járaton kerékpár szállítás nem lehetséges. A buszmegálló közvetlen környezetében kerékpártárolók nincsenek, illetve erre a célra a HÉV B+R támaszai használhatóak.

## **Hajó**

Budakalász Dunapart és Luppasziget között személyforgalmi rév jár nyári időszakban 7-21 h között, télen hétvégén. Kerékpárszállítás díjfizetés mellett vehető igénybe. A Lupaszigeti révről az EV6 kerékpáros pihenőjét lehet használni.

## **Városi kerékpáros parkolás**

A városban korszerű kerékpártámasz csak a VEKOP pályázati forrásból 2021-ben telepített létesítmények. Kós Károly Művelődési környezetében 2021 év folyamán pályázati forrásból kerékpár parkolási fejlesztéseket hajtottak (azonosító: VEKOP-5.3.2-15-2020-00065). A művelődési ház (ún. Faluház) bejáratánál található meglévő kerékpártároló helyett új kerékpár támaszokat létesítettek. Új kerékpár támaszok kerültek még a Kós Károly Művelődési Ház területén a Zeneiskola, valamint a könyvtár bejáratához is. Telepített támaszok száma 32 db, ami 64 db kerékpár biztonságos elhelyezését, rögzítését biztosítja.

Hagyományos tároló található a Budai út több pontján, valamint néhány vállalkozás bejárata közelében (Takarékszövetkezet, Hufi hús, Opti Kalász), ezek azonban elavult kialakításuk miatt (csak a kereket támasztják meg) nem tudják betölteni szerepüket.

## **Iskolai, óvodai kerékpáros parkolási lehetőségek**

Elsősorban a HÉV vonaltól keletre eső sík területen, alacsony gépjárműforgalom mellett szülők és gyerekek egyaránt jelentős számban használják a kerékpárt. A Szentistvántelepi Általános Iskola és a Mályva utcai óvoda kerékpártárolói rendszeresen telítettek. A Patakpárt Általános Iskola és a Kalász Suli Általános Iskola területén is van fedett vagy részben fedett tárolási kapacitás, de ott egyelőre alacsonyabb a kihasználtság.





6. Kép - Kerékpártároló a Mályva utcai óvoda udvarán



7. Kép - Déli oldali kerékpártároló a Telepi sulis udvarán

### **Szabadidős célú kerékpáros útvonalak kerékpáros pihenőhelyei**

Szabadidős célú kerékpáros útvonalak mentén csak az EuroVvelo6 budakalászi (2db) és szentendrei (1db) szakaszán van összesen három kerékpáros pihenőhely 8-18 férőhellyel. Itt étkezésre alkalmas asztalok, padok és kerékpártámaszok várják a túrázókat. A pihenők Budakalászon az M0 hídtól délre, illetve a Lupaszigeti révnél találhatóak. Száraz idő esetén utóbbi rendszeresen használt, jó idő esetén erősen kapacitáshiányos.



8. Kép - Kerékpáros pihenőhely a Lupaszigeti révnél az EuroVelo6 budakalászi szakaszán

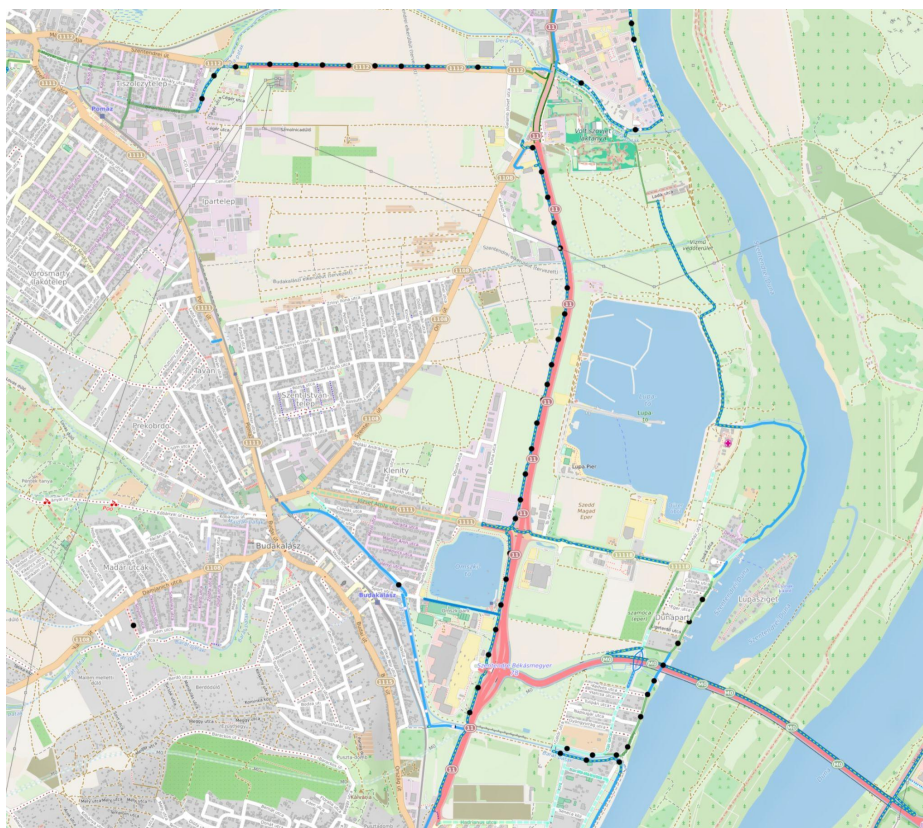
### **Kerékpáros útirányjelző táblarendszer**

Budakalászon kiépített kerékpáros útirányjelző táblarendszer csak az EuroVelo6 Duna menti szakaszán van kiépítve. Az egyes elágazásoknál az adott helyről elérhető települések vagy településrészek megnevezése és azok távolsága van feltüntetve tized kilométer pontossággal. A táblákon az országos és EuroVelo kerékpárút számozást jelenítik meg.

### **3.3.2. Meglévő kerékpárforgalmi létesítmények**

- Meglévő kerékpárforgalmi létesítmények és hálózat bemutatása, értékelése.

A meglévő kerékpárforgalmi hálózat a közút hálózathoz, valamint az igényekhez igazodva észak-déli, valamint kelet-nyugat irányultságú.



10. ábra - Budakalász térségének kerékpárforgalmi létesítményei

- Barát-patak menti gyalogos és kerékpáros útvonal. A gyalog- és kerékpárút két részből áll. Az északi része Budakalász, Lenfonó HÉV megállótól a Sport utcáig, a déli része pedig a Sport utcától a 11-es út menti kerékpárútig tart. Az út egy rövid szakasztól eltekintve a Barát-patak jobbparti árvízvédelmi töltésén halad. A ~2,5 m széles út aszfalt burkolatú, de állapota több helyen leromlott. Az út kezelője Budakalász Város Önkormányzata.
- 11 sz. út menti kerékpárút. Ez az út köti össze Budapest III. kerületet és Szentendrét. Békásmegyeren a Pünkösdfürdő utcánál, Szentendrén az Aldinál végződik. Végponti elégtelen kapcsolatai és a 2020-ban átadott EV6 útvonal miatt fogalma visszaesett. A ~2 m széles aszfalt burkolatú utat 2020-ban felújították. Az út kezelője a Magyar Közút Nonprofit Zrt.
- EuroVelo6 útvonal. A Duna partját követő kerékpáros útvonalat 2020-ban jelölték, illetve építették ki. A hálózat elemei egyaránt tartalmaznak meglévő úthálózati elemeket, ahol kerékpáros nyommal jelölik a kerékpárosok részére az úttesten történő haladásra ajánlott útfelületet, valamint a többi közlekedőnek, hogy az így megjelölt úttesten fokozottan számolni kell kerékpárosok közlekedésével és elválasztott kerékpárutakat is. A kialakítás konfliktusokkal terhelt. Leírása és javasolt megoldás az 5.1.3. Pontban. Az út kezelője Budakalász Város Önkormányzata és Magyar Közút Nonprofit Zrt.

- Lupaszigeti kerékpáros útvonal a kelet-nyugati kerékpáros tengely része. Nyugati oldalán Kék Duna utca vonalában ér véget, folytatása nincs. A kerékpárút az Omszk park füves területére vezet. Az út átvezet a 11-es út műtárgyán, majd kapcsolódik a Lupaszigeti út járdáján kialakított szakaszhoz, ami a Kórház utcáig tart.
- Kahl am Main sétányon vezetett gyalog- és kerékpárút a a kelet-nyugati kerékpáros tengely részének egy rövid kiépített, konfliktusokkal terhelt szakasza. Részletesebb leírása az 5.1.1. Pontban található. Az út kezelője Budakalász Város Önkormányzata.

EUROVELO 6 KERÉKPÁROS ÚTVONAL FEJLESZTÉSE BUDAPEST ÉS SZENTENDRE KÖZÖTT



11. ábra - EuroVelo6 fejlesztés Budapest - Budakalász - Szentendre útvonalon

- Létesítmények korszerűségi (jogszabályi és műszaki elavultság) vizsgálata.
  - EuroVelo6 kerékpáros útvonal budakalászi szakasza  
A kerékpáros útvonalat, amely egyaránt tartalmaz meglévő/ felújított közutakat és új építésű kerékpárutakat 2020 második felében adták át. Az út vonalvezetése műszaki feltételeknek megfelel, azonban elhelyezkedése és forgalom nagysága miatt számos konfliktus forrása.
  - Barát-patak - Budakalász, Lenfonó HÉV megálló gyalog- és kerékpárút  
Az útszakasz szélességi méretei megfelelőek. Gyalogos és kerékpáros forgalom nagysága egyensúlyban van. A Tanító utca keresztezése körülményes, balesetveszélyes. Az aszfalt útburkolat több szakaszon jelentősen leromlott, felújításra szorul. Jelentősen leromlott szakaszok: Lenfonó HÉV megállóhely

peron mellett; Tanító utcától délre hosszanti és kereszt repedések, felgyűrődések; Barát-patakkal párhuzamos szakaszon kopó réteg teljes elhasználódása tapasztalható.

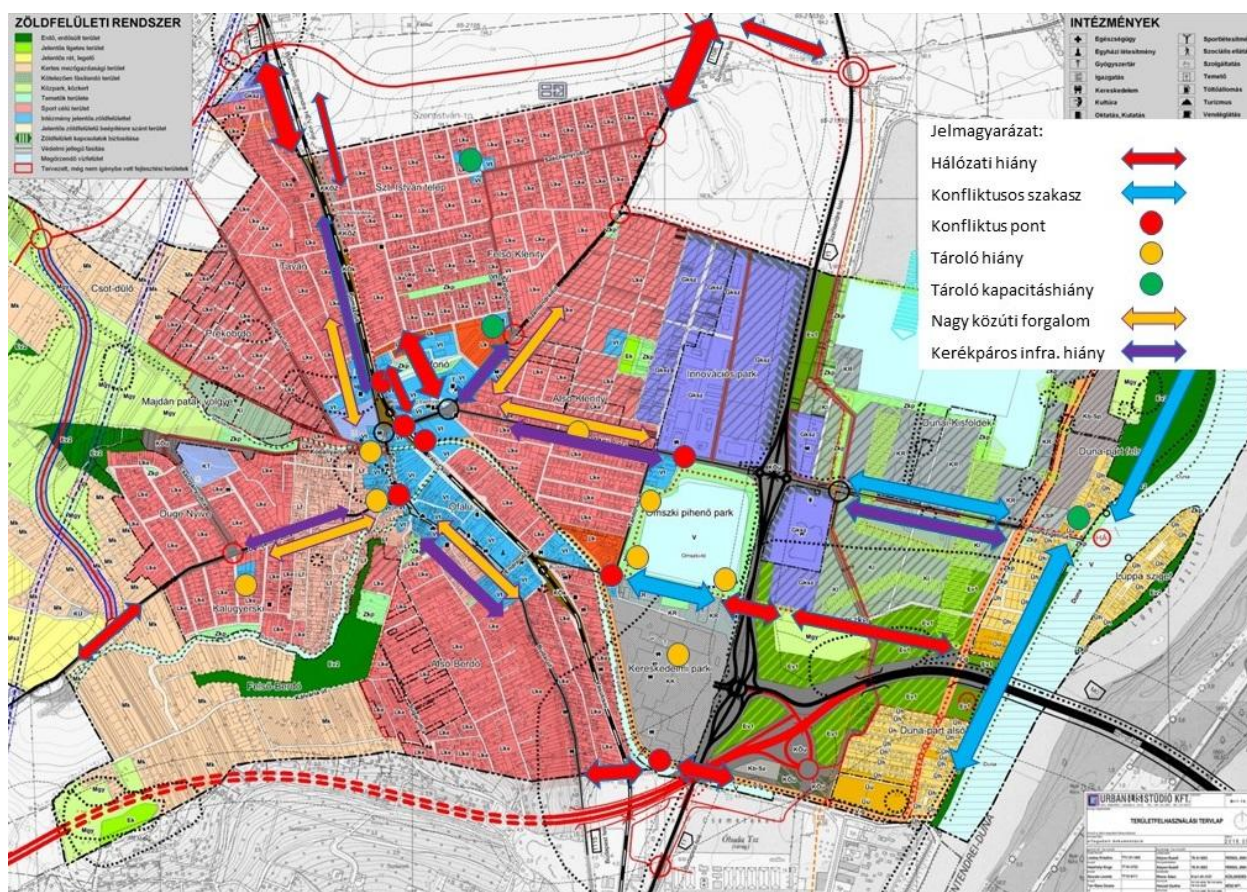
- Kahl am Main sétány gyalog- és kerékpárút  
Meglévő aszfalt burkolatú utat felfestéssel elválasztott gyalog- és kerékpárútként alakították ki. A kerékpárút szélességi méretei nem érik el a minimálisan előírt értéket. Jelentős gyalogos forgalom és a kopott burkolati jelek miatt a szakasz konfliktusokkal terhelt. Az aszfalt burkolat általában jó, de helyenként növényzet gyökérzete meggyűrte a felületet.
- Lupaszigeti út mellett vezetett kerékpárút  
Korábbi járdán, közúttól kiemelt szegéllyel és pollersorral elválasztott kerékpárút. Szélessége a minimum követelményeket nem teljesíti. Szélessége, pollersor léte, valamint gyalogos forgalom miatt rendszeres konfliktusforrás. Az útburkolat megfelelő állapotú. A pollersor a közút szóvása miatt befogásnál korrodált, foghíjas.

### 3.3.3. Értékelés és problématerkép

Budakalászon a kerékpáros közlekedést leginkább hátráltató tényező a domborzati adottságokon túl a közúti forgalom nagyság. Szentistvántelep tapasztalat alapján - azokon a körülhatárolt területeken, ahol erre mód van - nem szükséges külön kerékpárforgalmi létesítmény (külön kerékpárút), de elengedhetetlen feltétel az alacsony mértékű közúti motorizált forgalom nagyság és haladási sebesség. A tervezett elkerülő utak szerepe kiemelt jelentőségű a forgalom nagyságának csökkentése érdekében, de hasonló fontosságú a városon belüli egyéb módon kiváltható autós közlekedés visszaszorítása is.

Biztosítani, illetve biztonságosan használhatóvá kell tenni azokat az összeköttetéseket, amik az egyes városrészek között vagy a Dunapart felé teremtenek kapcsolatot.

Akkor tekinthetjük a tervezett hálózatot biztonságosnak és jól működőnek, ha azt egy kisiskolás is meri és tudja önállóan használni legalább az otthona és az iskolája közötti szakaszon.



12. ábra - problématerkép

### 3.4. Közbringa

Budakalászon jelenleg nincs működő közbringa rendszer. A budapesti MOL BuBi közbringa rendszer északi határa jelenleg az Árpád-híd környezete, jelentős bővítése nem tervezett.

### 3.5. Szervezeti-működési háttér

- Fejlesztésért, üzemeltetésért felelős szervezetek, szervezeti egységek bemutatása, személyi és eszközállomány ismertetése (polgármesteri hivatal megfelelő irodája, településfenntartó eszközei stb.).

Tekintettel a város méretére, a kerékpáros fejlesztésekkel, üzemeltetéssel nem külön szervezeti egység, kijelölt személy foglalkozik, de kiemelt figyelmet fordítanak a gyalogos- és kerékpáros közlekedés fejlesztésére.

A polgármesteri hivatal az alábbi tisztségviselőkből, szervezeti egységekből áll:

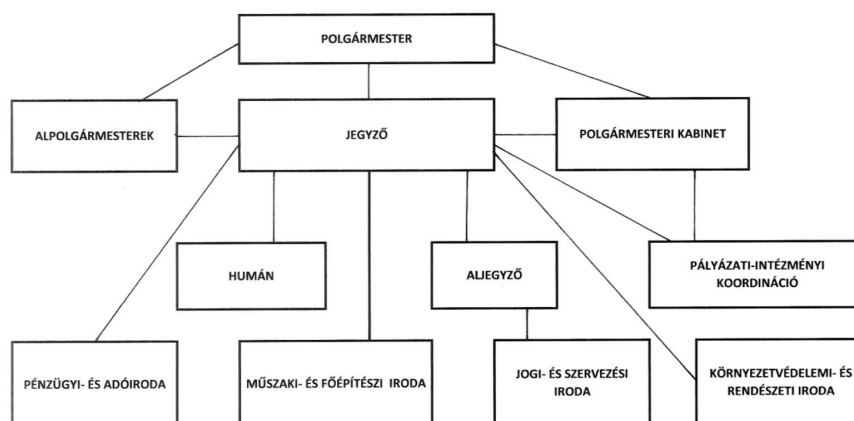
- Polgármester
- Alpolgármesterek

- Jegyző
- Aljegyző
- Polgármesteri kabinet
- Munkaügy
- Pályázati-beszerezési terület
- Irodák
  - Pénzügyi- és adóiroda
  - Műszaki- és főépítési iroda
  - Jogi- és szervezési iroda
  - Környezetvédelmi- és rendészeti iroda

Fejlesztési és üzemeltetési kérdésekben Budakalász Városrendészet és a Településfejlesztési és Környezetvédelmi Bizottság is részt vesz.

A város útkezelői feladatait kerékpárutakon járdák tisztítására is alkalmas önjáró seprőgéppel tisztítja. Biztonsági okokból a Dunával párhuzamos ártéri, Magyar Közút kezelésű szakaszon is rendszeres a városi úttisztítás. Az útmenti zöldterületeket motoros fűkaszákkal igény szerint kaszálják, vízelvezető rendszereket tisztítják, karbantartják.

Budakalászi Polgármesteri Hivatal működési rendjéről és szervezeti felépítéséről a Szervezeti és Működési Szabályzat (2020.02.01.) rendelkezik.



13. ábra - Budakalász Polgármesteri Hivatal szervezeti felépítése

- Kerékpáros fejlesztésekre és üzemeltetésre rendelkezésre álló éves költségvetés bemutatása.

A városi költségvetésben évente változó mértékű forrás van elkülönítve kerékpáros létesítmények fejlesztésére, üzemeltetésére. Ezzel kapcsolatos javaslatokat a pályázatokkal,

projektekkel foglalkozó hivatali munkatárs, alpolgármesterek, rendészeti osztályvezető, valamint a Településfejlesztési és környezetvédelmi Bizottság tesz. Pályázati források évközi megnyitása esetén tartalék keret terhére vagy költségvetési tételek átcsoportosításával biztosítható forrás az önerő biztosításához.

- A kerékpáros közlekedés ill. kerékpáros turizmus témájában aktív helyi és országos civil szervezetek és tevékenységük bemutatása, jelenlegi együttműködés ismertetése.

Kerékpáros közlekedéssel illetve kerékpáros turizmussal foglalkozó szervezeteknek nincsen számottevő aktivitás budakalászi látóival kapcsolatban. Mindazonáltal a városvezetésnek a városban székhellyel rendelkező alapítványokkal, egyesületekkel rendszeres kapcsolatot ápol.

### **3.6. A fejlesztési terület kijelölése**

Budakalászon a kerékpárforgalmi hálózati terv célja nem egy szűk környezet, hanem az egész város kerékpározhatóságának megteremtése, valamint a szomszédos településekkel való kapcsolat biztosítása. Kerékpárforgalmi Hálózati Terv Budakalász település teljes belterületét tárgyalja, mint fejlesztési terület, valamint kitér a különálló dunaparti területet összekötő összekötő Lupaszigeti útra is. A terület kelet-nyugati kiterjedése hozzávetőleg 3500 m, észak-déli kiterjedése pedig 3300 méter.

A cél egy olyan, életkortól függetlenül mindenki számára biztonságosan használható hálózat, amely költséghatékonyan, a város adottságaihoz igazodik és a közlekedési igényeket kiszolgálja. Fenti okok indokolják, hogy a kerékpárforgalmi hálózati terv a teljes belterületet, illetve szomszédos területekkel kapcsolatot biztosító külterületi utakat a lehatárolási terület részeként értelmezi.

## **4. A fejlesztési lehetőségek felmérése**

### **4.1. Illeszkedés fejlesztési dokumentumokhoz**

Az országos, regionális és helyi fejlesztési dokumentumokban, stratégiákban, koncepciókban lefektetett megállapításokhoz való illeszkedést a 3-as pont tartalmazza. A helyi építési szabályzattal kapcsolatos előírások, tervek, stratégiák felülvizsgálata folyamatban van. Kapcsolódó tervekkel, stratégiákkal való összhang megteremtése szükséges az folyamat során. Az feltárt eltéréseket, hiányokat a szomszédos településekkel egyeztetni kell.

### **4.2. A vizsgált terület lehetőségei, kötöttségei**

**A településszerkezetből, domborzati viszonyokból fakadó kötöttségek, nehézségek**



### **Domborzati kötöttségek**

A település nyugati oldalán fekvő városrészek esetében a kerékpározás egyik legnagyobb akadályát a terület domborzati adottságai jelentik. Taván, Prekobrdo, Berdó városrészek domb- és hegyvidéki jellegű területen fekszenek. A meredek útszakaszok az emelkedő, illetve lejtő irányba közlekedő kerékpárosok számára egyaránt nehezen járhatóak, helyenként balesetveszélyesek. A 03.04.11 sz. UME előírás alapján azok az utak tekinthetők meredeknek, melyeken a meredek szakasz hossza nagyobb az adott esésértékhez tartozó maximális hosszánál. A felsorolt városrészek területén található utak hosszesése és a meredek szakaszok hossza több esetben a megadott határértékeket meghaladja.

A régi városmag, ófalu településszerkezeti adottságai városképi és kulturális örökség része. A szűk utcák közötti forgalom számára ugyan közlekedésfejlesztési gátak, de gyalogos és kerékpáros forgalom előnyben részesítése esetén nagyon hangulatos, felértékelt, élhető része lehet a városnak. Jogszabályi feltételek megléte esetén kerékpáros utcák kialakításával országos szinten is egyedülálló, minden közlekedő számára biztonságosan és jól használható kialakítás valósulhatna meg.

### **Célállomások, és forgalomgeneráló létesítmények, (lakó)területek elhelyezkedésének várható változása**

#### **Városközpont, Lenfonó**

Lenfonó gyárterület és környékének központi elhelyezkedése évek óta városközponti fejlesztési lehetőség. Az előrelépés a szennyezett altalajjal kapcsolatos magas kárelhárítási költségek hátráltatják. A területet úgy érdemes kialakítani, hogy az a gépkocsi forgalom kizárása vagy korlátozott behajtási lehetőségek mellett gyalogosan és kerékpárral átjárható legyen. Nem kívánatos komoly autóforgalmat generáló beépítés (pl. lakópark, bevásárlóközpont, stb.).

Az egykori lenfonógyár HÉV felé eső oldalán található terület a Prolan-csoport tulajdonában van. Ezen a területen a Prolan-csoport 2021 márciusban egy új iroda és összeszerelő üzem építési munkálatait kezdte meg. Az 1500 m<sup>2</sup>-es, korszerű kutatás-fejlesztési központ ad majd helyet a cég elektronikai üzemének is, így a sorozatgyártott energiaipari készülékek; a vasúti járműfedélzeti, erősáramú és biztonságkritikus rendszerek komponensei a cégcsoport budakalászi telephelyén készülhetnek majd. Az új épületben kap helyet a közel 700 m<sup>2</sup>-es összeszerelő üzem, valamint egy kétszintes irodaszárny is, ahol a Prolan Elektronikai Gyár, valamint az energiamenedzsment üzletág, a hardverfejlesztési és gyártás-előkészítési osztályok kollégái végzik majd napi teendőiket.

#### **Kék Duna utca, Innovációs és Szolgáltató Park**

Kék Duna utca által feltárt területen számos vállalkozás működik. Az ipari park kapacitástartalékkal rendelkezik, rendelkezésre állnak még beépítetlen területek.

### **Berdó**

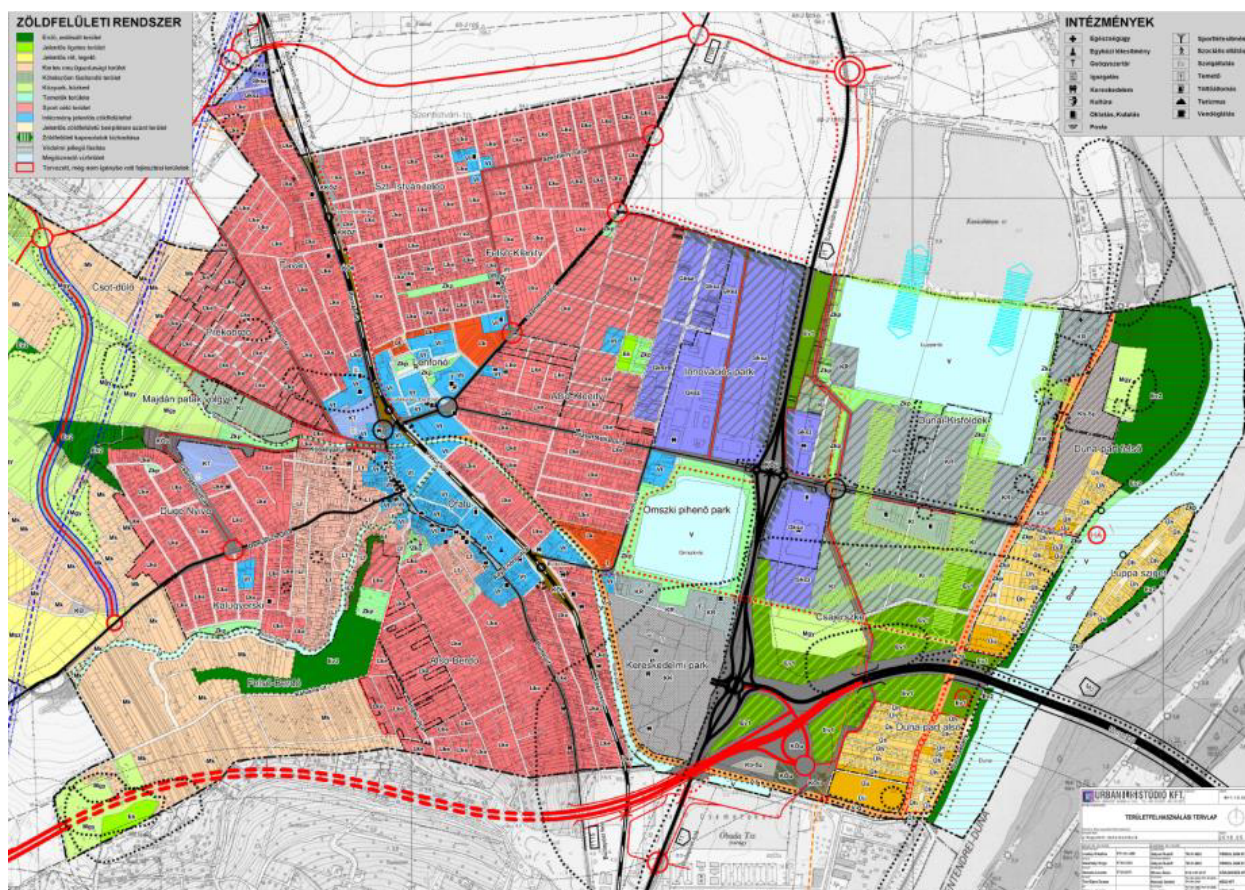
Berdó városrészben a meglévő szigorú beépítési előírások mellett is beépítésre és lakosságszám növekedésre kell számítani. A területet feltáró úthálózat (Felsővár utca, Kálvária utca) áteresztőképessége korlátos. A településrész korszerűbb közúti megközelítését Békásmegyer és a Damjanich utca felől is biztosítani kell.

### **Elkerülő utak**

Közúti forgalom mérséklése, Budakalász belső úthálózatának tehermentesítése és ezzel biztonságosabbá tétele érdekében két elkerülő út építése szerepel a tervek között.

Az északi elkerülő út elsősorban a Budai út, József Attila utca és Pomázi út forgalom csökkentésében játszik majd szerepet. A lenfonói csomópont terhelése ezáltal csökken, így a menekülő útirányok terhelése is mérséklődhet vagy meg is szűnhet.

Az M0 autópályát északi szektorjának fejlesztése a Szentendrei út / József Attila utca - Petőfi tér - Damjanich utca útvonal forgalmát fogja drasztikusan csökkenteni.



14. ábra - Tervezett közúti fejlesztések: elkerülő utak:  
északon az ún. északi elkerülő út, délen az M0 autótút

## A kerékpározási szokások (részarány, használói összetétel, szezonális) megváltoztatásának lehetőségei

Domborzati viszonyok miatt kerékpározási szokások dominánsabbá tétele rövid távon elsősorban a síkvidéki (Pomázi és Budai úttól keletre eső) területeken, illetve a Pataktörzs iskola körzetében reális. Elektromos rásegítéssel rendelkező kerékpárok nagyobb arányú elterjedése esetén a dombvidéki területek is jobban bekapcsolódhatnak a kerékpáros vérkeringésbe. Ez leginkább a városon belüli ügyintézés, munkába járás, hivatásforgalmi forgalmat érintheti, de vagyonbiztonsági okok miatt B+R ráhordás nem valószínű. A térség és ezen belül Budakalász lakosságának vagyoni helyzete általánosságban jó, ami miatt reális közelségbe kerülhet a pedelec használat.

A kerékpározás nagyobb arányú elterjedéséhez biztonságosabban használható úthálózat, alacsonyabb közúti forgalom nagyság, megfelelő tárolási lehetőségek és nem utolsósorban szemléletváltás szükséges.



9. Kép - Autók torlódnak a Telepi sulis előtt egy őszi reggel

A város belső mobilitási igénye is magas, aminek számottevő része autóhasználat. Ennek csökkentése szintén kiemelt fontosságú és a gyalogos-kerékpáros, valamint HÉV fejlesztések eredményeképp csökkenthető.

#### **4.3. A kerékpáros infrastruktúra fejlesztési lehetőségei, kötöttségei**

Kerékpáros infrastruktúra kiépítését akadályozó városszerkezeti tényezők (pl. keskeny utcák) és domborzati viszonyokat adottságként kell a későbbiekben is figyelembe venni. A meglévő úthálózaton elsősorban szabályozási és forgalomtechnikai eszközökkel lehet a kerékpáros közlekedési lehetőségeket javítani. Meglévő szabályozási környezet alkalmazásával (T30, LPÖ) a város nagy részén a közúti forgalom sebessége alacsonyan tartható.

A "kerékpáros utca" vagy „kerékpáros út” fogalma egyelőre nem létezik a magyar KRESZ-ben. Ezekben az utcákban a gépjárművekhez képest a kerékpáros forgalomnak van előnye, de nem zárja ki a gépjárműforgalmat sem. A megnövekedett biztonság és a kerékpárosok elsőbbsége több olyan embert is rávesz arra, hogy közlekedési eszközként használja kerékpárját, akik korábban kevesebbet kerékpároztak. A kerékpár gyakoribb használata pedig rövidebb távolságokon a gépjárművel megtett utak számát csökkenti. A megváltozott viselkedés és figyelmes vezetési mód együttesen kevesebb balesetet is eredményez. A gyalogosok körülményei is javulnak: nem csak a kevesebb zaj- és levegőszennyezés miatt, hanem mert a csendesebb forgalom miatt kevesebb problémát okoz az átkelés az utcai kereszteződésekben. Azonban hátrányai és veszélyei is vannak az új szabálynak. Gyakran a gépjárművezetők nem ismerik a szabályozást vagy elfelejtkeznek róla, vagy egyszerűen csak nem követik, mert a kerékpárral közlekedőt nem tekintik a forgalom egyenrangú résztvevőjének.

Az gépjárműforgalomtól ugyan elkülönített, de rosszul megtervezett kerékpárforgalmi létesítmények gyakran túlzott biztonságérzetet keltenek a kerékpárral közlekedőkben. Ennek

következtében előfordul, hogy túl gyorsan hajtanak, vagy – jellemzően kerékpársávban haladva - nem tartanak elegendő oldaltávolságot a parkoló autók mellett. Emiatt sokkal több baleset történik az elkülönített kerékpárutakon, mint az utakon vagy a kerékpáros utcákban. Így elmondható, hogy a kerékpáros utca biztonságosabb a kerékpárutaknál.

Kerékpáros utca kialakításának lehetséges helyszínei jogi környezet megléte esetén:

- Táncsics Mihály utca
- Vasút sor (HÉV nyugati oldalán)
- Jókai Mór utca
- Martinovics utca északi szakasza
- Csapás utca - Hargita utca útvonal

#### 4.3.1. A kerékpárforgalmi létesítmények

Kerékpárutak, kerékpár- és gyalogutak leírása a 3-as pontban található.

##### **Magyar Közút Nonprofit Zrt. kezelésében lévő úthálózat**

Forgalom nagyságra vonatkozó adatokat a 3.3.1. pont tartalmazza. A belterületi utak zárt csapadékvíz elvezetés esetén általában kiemelt szegéllyel rendelkeznek. Nyílt vízvezetés (árok) esetén a burkolathoz padka csatlakozik. Magyar Közút Nonprofit Zrt. kezelésében lévő utakon kerékpárforgalmi burkolati jelek nem találhatóak. Városhatárnál több helyen sávelhúzás és középsziget épült. A sávelhúzás kis mértékű, ezért sebességcsökkentő ereje alacsony.

Burkolat állapota átlagos, helyenként repedezett. Legjobb állapotban a 2020 környékén felújított József Attila utca van, de a forgalomnagyság és karbantartások elmaradása miatti állagromlás már megfigyelhető: Megjelentek a süllyedések, hálós repedések az útburkolaton.

Városi átkelési szakaszokon forgalomcsillapítás érdekében különféle forgalomtechnikai beavatkozásokra lenne igény, illetve műszaki lehetőség.

Távlatban a Magyar Közút Nonprofit Zrt. kezelésében lévő úthálózat minden elemén kerékpárforgalmi létesítményt kell kialakítani a rendelkezésre álló hely függvényében elsősorban irányhelyes kerékpársáv vagy nyitott kerékpársáv alkalmazásával.

##### **Önkormányzati kezelésben lévő úthálózat**

Az önkormányzati utak a legtöbb esetben aszfalt burkolatúak, a lefolyó vizeket nyílt árkokba vezetik. Az elmúlt években épített vagy felújított mellékutcák burkolata beton térkő. Utóbbiak karbantartása, bontás utáni helyreállítása takarékosabban megoldható. A vízvezető árkokat a lakosság több helyen feltöltötte, ezeken a helyeken az állagromlás felgyorsult. A burkolatszélesség néhány kritikus forgalmú mellékutat kivéve megfelelő.

Meglévő kerékpárforgalmi létesítményeken a hosszú távú használhatóság érdekében a szükséges karbantartási beavatkozásokat el kell végezni. Leromlott állapotú szakaszokon a romlás okát fel kell tární (alapozási, vízvezetési elégtelenség, gyökérzet károsítás hatása, stb.), az kiváltó okot meg kell szüntetni, a burkolatot helyre kell állítani. Járdán vezetett kerékpárforgalmi létesítmények átalakítását meg kell vizsgálni. Lehetséges alternatíva például a kerékpársáv vagy nyitott kerékpársáv (Hazai tapasztalatok pl. Pápa, Velence, Balatonszárszón, Budapest IV. kerület.)



10. Kép - Nyitott kerékpársáv Balatonszárszón

### **Új létesítmények típusának kötöttségei**

Új létesítményeket esetén lehetőség szerint aszfalt burkolattal kell ellátni. Ez alól csak forgalomlassítási, figyelemfelhívási vagy egyéb műszaki ok miatt javasolt eltérni. A város beépítettségi adottságai miatt a belső területeken a gyalogosoktól lehetőleg szétválasztott (kivéve kerékpáros és gyalogos zóna) módon kell kialakítani. Az autóforgalomtól csökkentett sebességű övezetben fizikai elválasztás nem szükséges, de burkolati jel alkalmazható. 30-50 km/h engedélyezett sebesség esetén a kerékpáros forgalmat lehetőség szerint burkolati jellel el kell választani vagy kerékpárosok megjelenésére utaló útburkolati jelet kell felfesteni (kerékpáros nyom). Külterületen különálló kerékpárút létesítése szükséges vagy a kerékpáros útvonalat alacsony forgalmú pl. terület megközelítő, mezőgazdasági úton kell kijelölni. Külterületen, alárendelt útvonalon vagy környezetvédelmileg védett területen javított földút kialakítása is elfogadható.

### **Kerékpárosokra vonatkozó behajtási és kanyarodási tilalmak feloldásának lehetőségei**

Budakalászon az utcák egyirányúsítása keskeny szélességi méretek és/vagy meredekségük, illetve a közúti forgalom megnövekedése, baleset biztonsági okok miatt történt. Egyirányú utcában ellenirányú kerékpáros forgalmat az Útügyi Műszaki Előírások alapján - az útburkolat szélességi méreteit figyelembe véve - lehet kialakítani.

Zsákutca táblák kihelyezése évtizedek óta változatlan. Releváns helyeken a "zsákutca" táblák cseréje szükséges "zsákutca kerékpáros továbbhaladási lehetőséggel" jelzésekre.

### **Korlátozott sebességű létrehozásának, kiterjesztésének lehetőségei**

Budakalász kiterjedt korlátozott sebességű övezettel, lakó-pihenő övezettel, egyéb forgalomcsillapítási eszközökkel telepített területtel rendelkezik. Az övezetekbe még be nem volt területek vizsgálata folyamatban van. Cél, hogy az országos közutak és a települési gyűjtőutakat kivételével a város teljes úthálózatán a megengedett sebesség 50 km/-nál alacsonyabb legyen. Ezt az előírások figyelembevételével vegyesen övezeti besorolással és utcaszintű sebességkorlátozás bevezetésével lehet kialakítani.

### **Parkolási rend átalakításának lehetőségei**

Parkolási rend megváltoztatása, rendezett parkolás kialakítása az alábbi területeken várható rövid- illetve középtávon:

- Korszerűsítéshez kapcsolódóan a Kőbányai úton
- Sport utca - Tanító utca találkozásánál az Omszk-park kapuja projekt keretén belül
- Martinovics utca



11. Kép - Rendezetlen és szabálytalan parkolási helyzet a Martinovics utcában

### **Parkolás és áruszállítás, árufeltöltés konfliktus helyeinek a felmérése**

Áruszállítás és árufeltöltés miatt nincsen komolyabb kerékpározást akadályozó tényező. A Budai úton lévő kerékpár tárolókat át kell alakítani, le kell cserélni. A gépkocsik és kerékpárok parkolására felhasználható területeket észlelhetően el kell választani.

### **Baleseti gócok, balesetveszélyes kialakítások megszüntetésének megoldási lehetőségei**

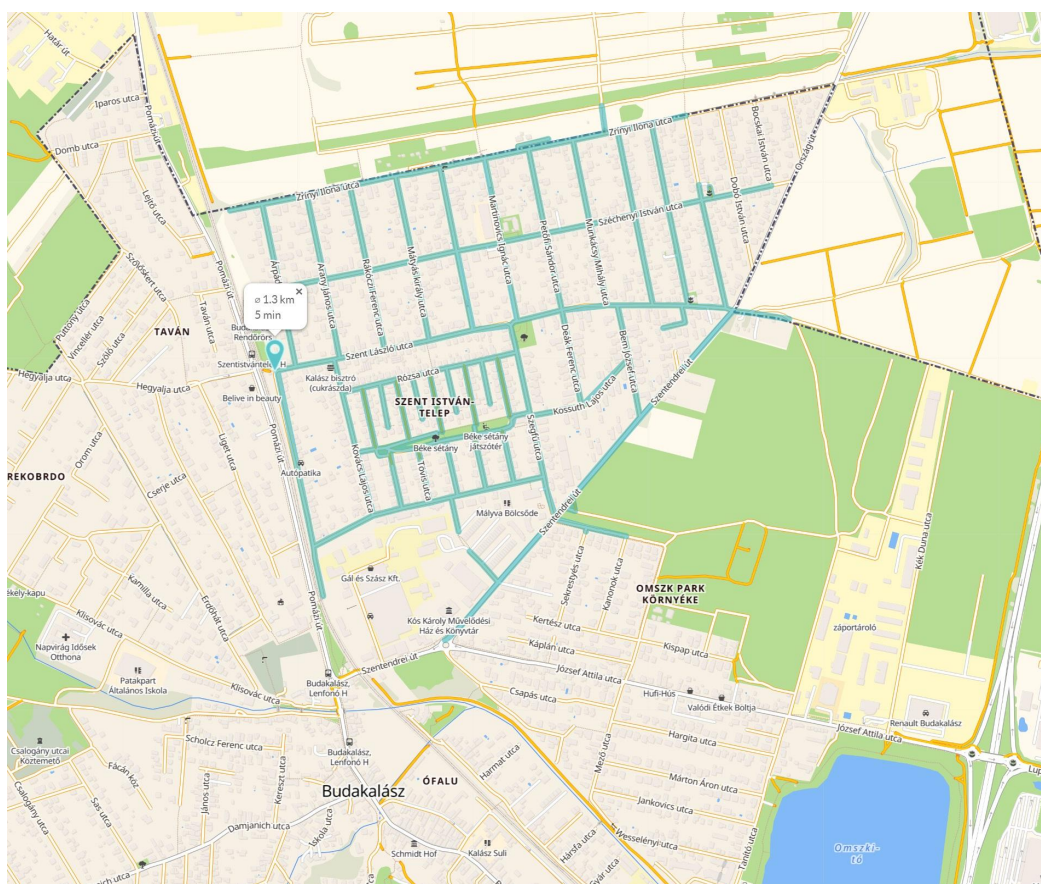
A balesetveszélyes csomópontokban, útszakaszokon elsősorban a közúti járművek sebességét kell megfelelő szintre csökkenteni az érintett környezet adottságainak figyelembe vételével. A közlekedésben résztvevőknek kellő távolságból észlelni kell tudniuk egymást és egymás irányjelzési vagy megállási szándékait, jelzéseit. Megfelelően megválasztott sebesség esetén egy esetleg bekövetkező baleset súlyossága alacsony szinten tartható.

## Kerékpár parkolás, multimodalitás

A H5 HÉV korszerűsítése során mindhárom állomást, illetve megállóhelyet átépítik. Az állomáson korszerű, fedett, nagy kapacitású kerékpártárolási lehetőségeket építenek ki jellemzően 40-100 férőhellyel. További - Nyugat-Európában már alkalmazott - fejlesztési lehetőség a zárt rendszerű kerékpártárolási megoldás, ahol díjfizetés ellenében egy elzárt, opcionálisan fedett területre egyedi azonosítóval lehet belépni. A beléptetési mód és kamerarendszer miatt ezekben a tárolókban akár drágább kerékpárok is biztonságosan tárolhatók.

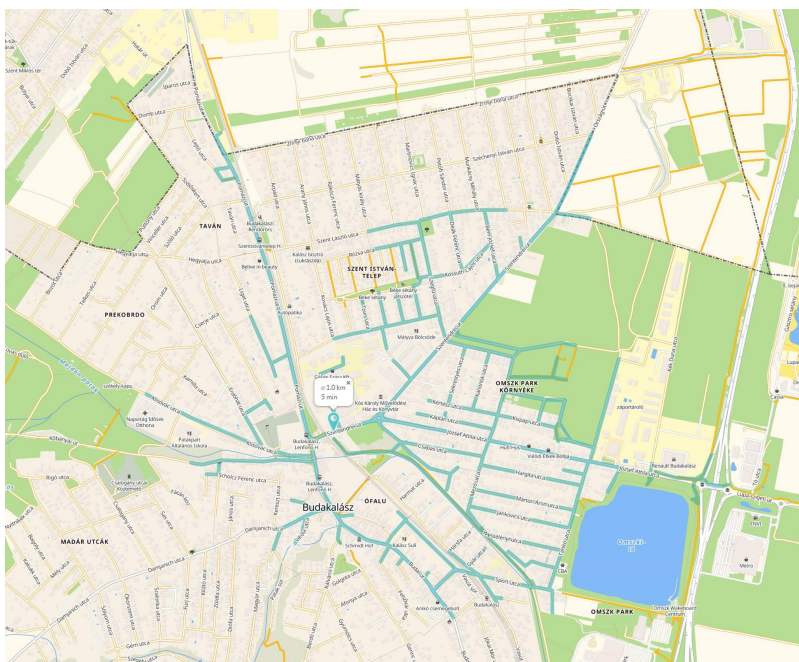
A H5 HÉV korszerűsítése során új járműveket szereznek be. A peronok síkrona felett 55 cm magasak lesznek, ami megegyezik az új járművek belépési padlószitjével. Ezzel biztosítható lesz az akadálymentes utascseré és a kerékpárok egyszerű szállíthatósága is. Az utas szabadon dönthet arról, hogy a B+R tárolóban hagyja a kerékpárt vagy magával viszi és HÉV-ről leszállva azzal folytatja útját célállomásig.

A Szentenedrei és Budai úton Lenfónló HÉV megálló és különféle intézmények elérését szolgáló kerékpáros fejlesztés valósul meg, lásd 5.1.2. pontot.

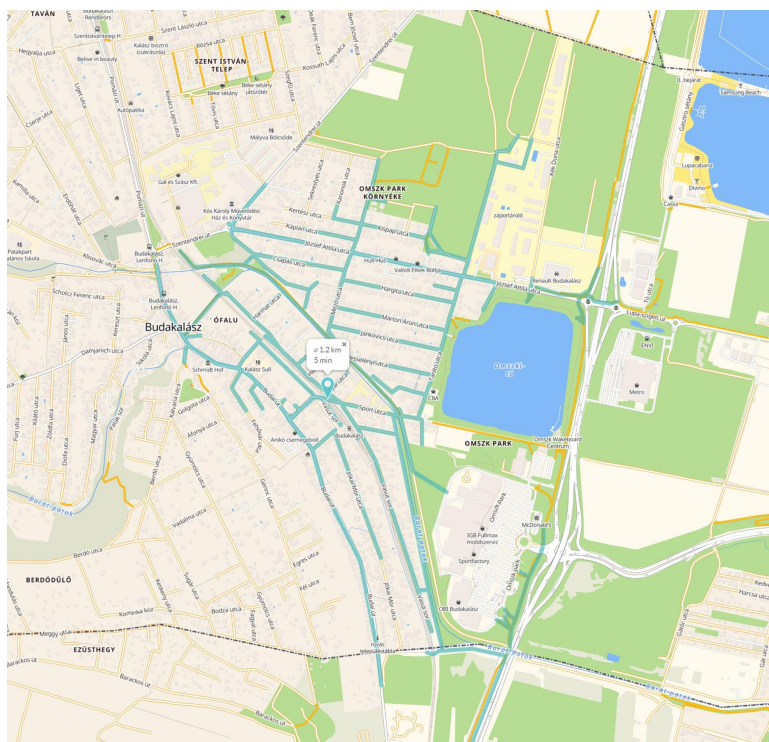


15. ábra - H5 HÉV Szentistvántelep megállóhely elérhetősége a HÉV keleti oldaláról 5 perc mérsékelt átlagsebességű (13km/h) kerékpározással - [www.bikecitizens.net](http://www.bikecitizens.net)





16. ábra - H5 HÉV Budakalász, Lenfonó megállóhely elérhetősége 5 perc mérsékelt átlagsebességű (13km/h) kerékpározással - [www.bikecitizens.net](http://www.bikecitizens.net)



17. ábra - H5 HÉV Budakalász állomás elérhetősége 5 perc mérsékelt átlagsebességű (13km/h) kerékpározással - [www.bikecitizens.net](http://www.bikecitizens.net)

## **Szabadidős célú kerékpáros pihenőhelyek**

Az EuroVelo6 2020 évi átadásával új kerékpáros pihenőket építettek, illetve a meglévőket korszerűsítették (lásd 3.3.1. pont).

A 11. számú út mellett futó szakaszon az Omszk-tó keleti oldala mentén lenne célszerű kerékpáros pihenőhelyet telepíteni úgy, hogy az a tóhoz érkező utazók igényeit is kiszolgálja. A pihenőnek legalább 20-30 kerékpár lezárására kell alkalmasnak lennie és fásítással lehetőséget kell biztosítani árnyékos környezetben pihenés, étkezési lehetőségre is asztalok, padok telepítésével.

Az Omszk-parkban működő McDonald's gyorsétterem terasza a kerékpár úttól néhány méterre helyezkedik el, amit annak adottságait miatt az arra haladók rendszeresen használnak.

## **Kerékpáros útirányjelző táblarendszer**

A táblázás pontos megjelenését, tartalmát és elhelyezkedését az erre vonatkozó forgalomtechnikai tervek tartalmazzák majd a vonatkozó előírások figyelembevételével. Az útirányjelző táblák korlátozott karakterszáma miatt a megjeleníthető célállomásokat közérthető formában szükség szerint rövidíteni kell. Kerékpárforgalmi gerinchálózaton, valamint csökkentett forgalmú övezetekben való átvezetésnél szükséges a szomszédos településekre és opcionálisan kiemelt célpontokra való eljutás feltüntetni, pl.:

Településrészek, szomszédos települések megnevezése:

- Szentendre
- Pomáz
- Békásmegyer, HÉV állomás
- Békásmegyer, Dunapart
- Újpest
- Üröm

Budakalász területén belüli célpontok:

- Budakalász HÉV állomás (tervezett állapotban megállóhely)
- Budakalász, Lenfonó HÉV mh.
- Szenitstvántelep HÉV mh.
- Luppya-sziget
- Patakpart iskola
- Telepi suli
- Kalász suli
- Faluház
- Zeneiskola

Szabadidős és kereskedelmi célpontok:

- Omszk-tó
- Lupa-tó
- Dunapart
- Budakalász bevásárlóközpontok
- Szentendre Aldi

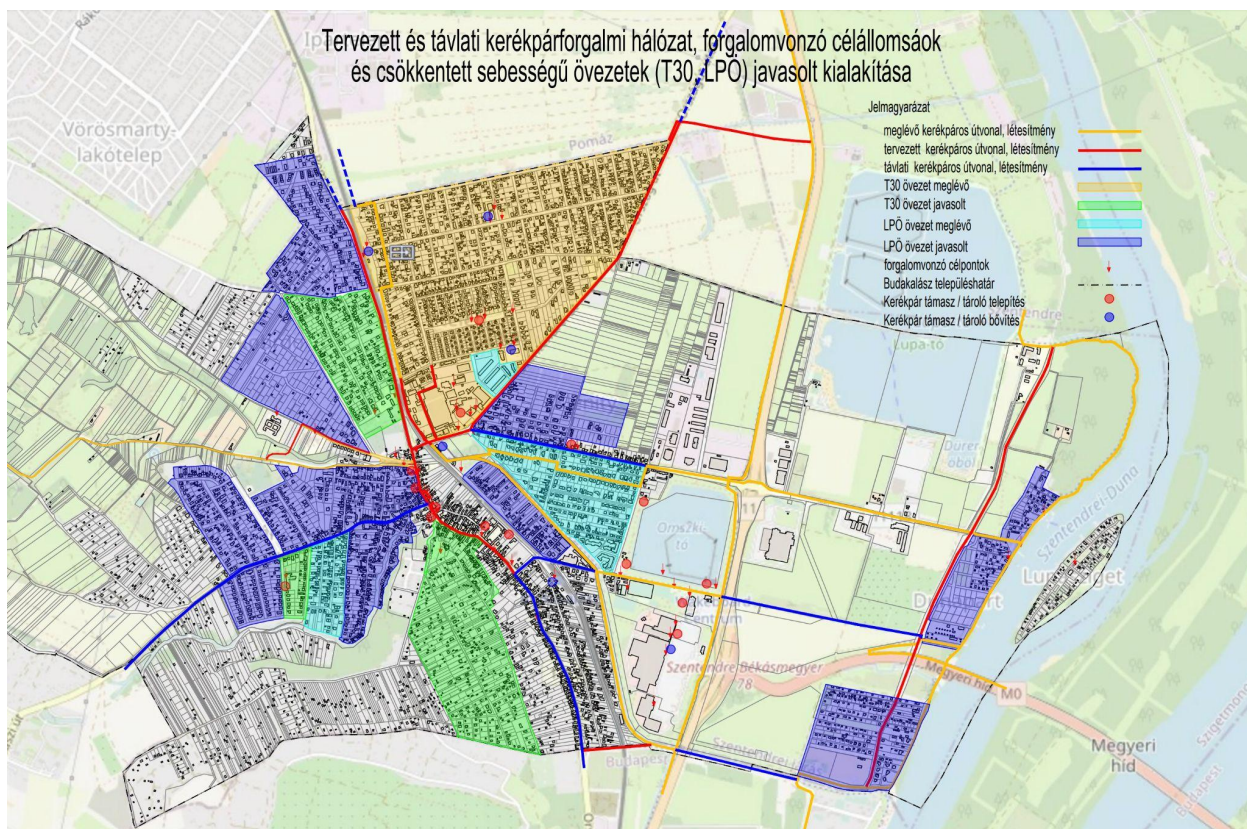
#### **4.4. Kerékpáros adatgyűjtés**

Közúti forgalmi terhelés miatt a városban a lakosság bevonásával rendszertelen időközönként közúti forgalomszámlálás történik, amelynek során kerékpárral - egyes esetekben a gyalogosan - közlekedők számát is mérik. A rendészeti központba bekötött rendszámfelismerő funkcióval rendelkező térfigyelő kamera hálózat kerékpárosok számlálására nem alkalmas.

Az EuroVelo6 Lupaszigeti út - Dera-patak közötti szakaszán Szentendre területén önműködő forgalomszámláló berendezés működik, azt nem Budakalász Város Önkormányzata üzemelteti. Az út vonalvezetéséből adódóan az értékek nagyságrendileg a budakalászi szakaszra is megfeleltethetők. További önműködő számláló berendezés telepítése a 11. Számú út mentén futó kerékpárúton lehetséges az Omszk tó térségében a Kahl am Main sétány vonalától délre, valamint Budakalász Lenfonó HÉV megálló és Békásmegyer közötti összekötő szakaszon a Tanító utcától délre. Ezekkel a számláló berendezésekkel a hivatásforgalom és a szabadidős kerékpározás adatait lehetne nyomon követni.

## 5. A tervezett fejlesztések bemutatása

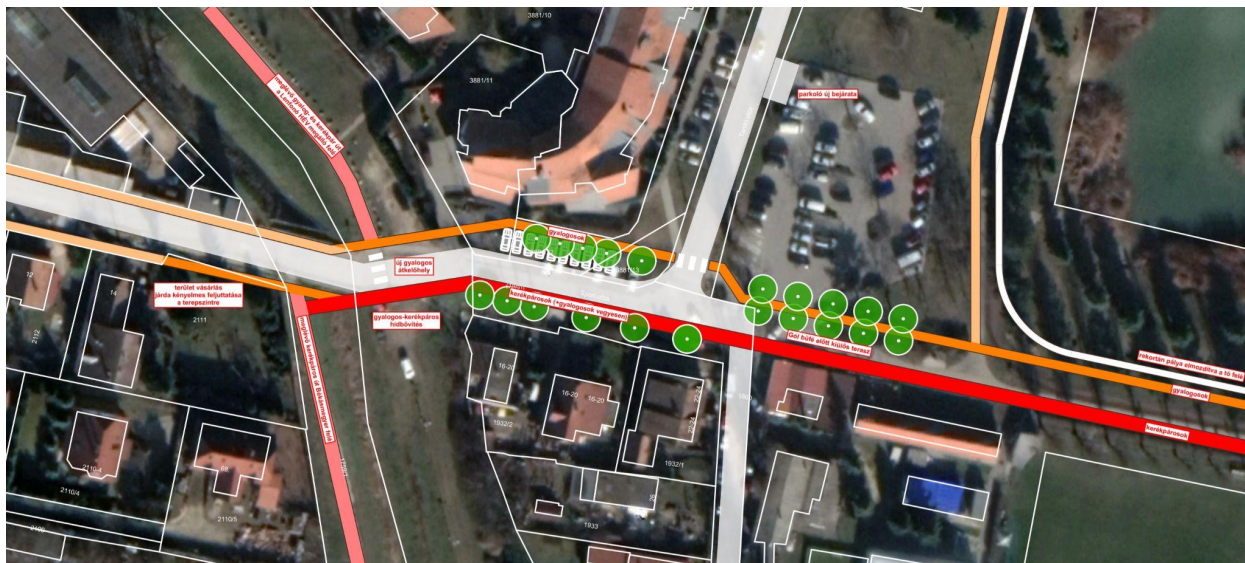
### 5.1. A kerékpáros infrastruktúra fejlesztései



18. ábra - Tervezett kerékpárforgalmi hálózat és csökkentett sebességű övezetek (T30, LPÖ) javasolt kialakítása; forgalomvonzó célpontok. Térkép nagyobb méretben a mellékletek között található

### 5.1.1. Meglévő kerékpárforgalmi létesítmények fejlesztése, korszerűsítése, átalakítása

- Omszk-park kapuja. Sport utca Barát patak híd és csatlakozó gyalog-és kerékpárutak átépítése



19. ábra - Omszk-park kapuja javasolt kialakítási vázlat

Cél, hogy mind az észak-déli, mind a kelet-nyugati gyalogos és kerékpáros tengely jobban használhatóvá váljon. Közúti gépjárműforgalom csillapítása (forgalomnagyság, sebesség) párhuzamos cél.

Sport utca nyugati részén (pataktól nyugatra) beépítettség miatt nincs hely a keresztmetszet bővítésére. Itt a járda korszerűsítése és kényelmes csatlakoztatása a hídhöz a realitás. Bár 30-as övezetben jogszabály szerint nem szükséges, a forgalomnagyság és gyerekek miatt útburkolati jelek felfestése jöhet szóba kerékpáros nyom vagy nyitott kerékpársáv formájában. Barát-patak menti útvonal a Sport utcán gyalogos átkelővel vezetne át. Sport utcai műtárgy déli oldalán - amennyiben a csatlakozó kialakítás indokoltá teszi - a műtárgy szélesítésével megfelelő szélességű gyalogos és kerékpáros felületet alakítható ki (pl. konzolos megoldással). Távlatban a patak bal partján is vezethetne az útvonal, ezzel az észak-déli tengely vonavezetése nem szenvedne iránytörést.

- Kahl am Main sétány

A legkényesebb pont a Kahl am Main sétány keresztmetszeti kialakítása okozza, amit kétféle módon lehet kialakítani.

"a" változat (fenti ábra is ezt tartalmazza): zöldfelület rovására rekortán pályát a tóhoz közelebb kell helyezni, új gyalogos felületet kell kialakítani. A meglévő aszfaltburkolat kerékpárútként működhetne tovább. Félő azonban, hogy deklarált kerékpárúton viszonylag nagyobb sebességű haladás mellett megmarad a számtalan átjárási kényszer, többek között a kisgyerekek által használt játszótérre, ami veszélyforrást, konfliktushelyzetet okozna továbbra is.

"b" változat: gyalogos és kerékpáros zóna kialakítása. Ebben az esetben nincs kijelölt kerékpáros felület (nincs éles határ a felületek között), jogszabály szerint csökkentett sebességgel kell haladni a kerékpárosoknak és nagyobb szükség van az ott közlekedő gyalogosok és kerékpárosok egymásra figyelésére.

Fontos, hogy a Sport utca - Kahl am Main sétány egységes elrendezése, legfeljebb két fajta forgalmi kialakítással valósuljon meg. A patak híd déli járdájának kialakítása is függ a csatlakozó utak keresztmetszeti kialakításától.

Mindkét változatban a meglévő gépkocsi parkoló bejáratát a Kahl am Main sétányról a Tanító utcába kell áthelyezni. Ezzel a sétány autómentesítése megtörténhetne és a parkoló is könnyebben használható lenne autóval. A Sport u - Tanító u találkozásánál új, rendezett parkoló kerül kialakításra. A tó három sarkán (ÉNy, DNy, DK) kerékpár támaszokat kell elhelyezni, annak érdekében, hogy a tó rekreációs megközelítése döntően gyalog és kerékpárral történjen. Ezidáig nem lehetett a bringákat lezárni, őrizetlenül szabadidős célú időtöltés idejére (futás, hoirgászat, séta, stb.).



12. ábra - Gyalogos és kerékpáros övezet (zóna) tábla

- Lenfonó átjárhatósága

Lenfonó egykori gyárterület gyalogos és kerékpáros átjárhatóságával biztosítani, egyszerűsíteni és rövidíteni kell az észak-déli és a kelet-nyugati városon belüli útvonalakat. Az kapcsolat megnyitásával Szentistvántelepről egyszerűbben elérhető lesz a zeneiskola, a Faluház vagy akár a Barát-patak menti kerékpáros útvonal is. A megnyitott szakasz a Pomáz - Budakalász - Budapest észak-déli tengely része.

- Lenfonó HÉV megállóhely - Barát-patak gyalog- és kerékpárút burkolatfelújítás.
  - 1108 számú úttól délre induló szakasz kb. 100 m hosszban burkolatfelújítás szükséges.

- Tanító utcától délre található teljes szakasz kb. 1040 m hosszban burkolatfelújítás szükséges a Barát-pataknál található kerékpárútig.

- Kórház utca burkolatfelújítás, burkolat építés

Ártéri szakasz alternatív útvonal kialakítása érdekében kialakítandó, országúti kerékpárral is járható útvonal. Ártéri szakasz számára árvíz és nagy gyalogos kiránduló forgalom esetén alternatív útvonal kiépítése javasolt. Burkolatfelújítás hossza 610 m, burkolatépítés hossza 351 m.

- Városi úthálózat forgalomtechnikai felülvizsgálata

A városi úthálózat jogszabályoknak illetve műszaki előírásoknak megfelelő, biztonságos, ésszerű és egységes kialakítása szükséges. Lakó- és pihenő övezetek, csökkentett sebességű övezetek kialakítását, elsőbbségadási viszonyok forgalomtechnikai megoldásait rendezni kell.

### 5.1.2. Új létesítmények létrehozása

- 2021-2022 VEKOP-5.3.2-15-2020-00065 pályázati forrásból megvalósuló, kerékpáros közlekedést érintő fejlesztések:
  - Budakalász eredményesen pályázott, az elnyert 55.678.973 forint vissza nem térítendő támogatást közlekedésfejlesztésre: kerékpárosbarát fejlesztések, járdaépítés, gyalogátkelőhely-korszerűsítés és biztonsági kamerák a HÉV megállóba. A fejlesztések célja a város központi gyalogos és közúti forgalommal terhelt részén a fenntartható közlekedési módokat használó gyalogosok és kerékpárosok biztonságának növelése, közlekedési feltételek javítása, a kötöttpályás közlekedést igénybe vevők számának növelése. Kerékpártámaszok telepítése, valamint a kerékpárosbarát (forgalomcsillapított) településrészek városközponton keresztül történő összekötése. A fejlesztéseknek köszönhetően növelhető a gyalog vagy kerékpárral közlekedők aránya, biztonsága, a közlekedési feltételek javulása és több munkahely válhat megközelíthetővé környezetbarát módon. A projekt segíti a csökkentett sebességű övezetek közötti gyalogos, kerékpáros, rolleres összeköttetést is. Ezzel nem csak az egyes településrészek válhatnak biztonságosabbá, hanem a településrészek közötti közlekedés is – összességében pedig egész Budakalászáé. Az önkormányzat az alábbi közlekedésbiztonsági és forgalomcsillapítási fejlesztéseket indítja el:
  - Térfigyelő kamerák telepítése a HÉV megállóba  
Valamennyi budakalászi HÉV megállóba három, összesen kilenc darab térfigyelő kamera beszerzését, telepítését tervezzük. A kamerarendszer bővítésével erősödik a közbiztonság, a megállók területén hatékonyabban megvalósulhat a

jogellenes magatartások megelőzése, kiszűrése, a közterületi rend biztosítása, valamint a kerékpárok biztonságos tárolása.

- Kerékpárosbarát létesítmények telepítése: 32 kerékpártámasz elhelyezése a Faluházban

A projekt keretében 16 darab, 1000 mm hosszú, lebetonozható, fordított U alakú, összekötővel rendelkező kerékpártámasz telepítésére is lehetőség nyílik. Ezek összesen 32 kerékpár tárolását és lezárását biztosítják majd. A Kós Károly Művelődési Házban rendszeresen tartanak nagy érdeklődéssel járó előadásokat, kiállításokat, rendezvényeket. Az eseményekre a látogatók gyalog, kerékpárral és gépkocsival érkeznek. Korlátozott parkolási lehetőségek miatt az autók egy része a Szentendrei út két oldalán áll megakadályozva ezzel mindkét irányú közúti közlekedést. A korszerű kerékpár támaszok lehetőséget adnak arra is, hogy autó helyett kerékpárral közelítsék meg a látogatók az intézményt, ezzel csökkenthető vagy elkerülhető a balesetveszélyes pakolás és növelhető a közlekedésbiztonság.

- Kerékpárosbarát forgalomtechnikai átalakítás: kerékpáros nyomvonal kialakítása A Szentendrei út Ciklámen utca-Faluház-körforgalom-HÉV megálló közötti részén, majd ennek folytatásaként a Budai úton egészen a Kalász Suliig a kerékpáros nyom a gépjárművek vezetői számára a jel biztonságnövelő tényező, hiszen az autók itt biztosan számíthatnak kerékpárosok megjelenésére az úttesten. A biztonságosabb infrastruktúra vonzó a kerékpárosok számára. A kerékpáros nyom kapcsolódik Budakalász Lenfónó HÉV megállóhelynél végződő gyalogos és kerékpárúthoz, ezen keresztül pedig a nemzetközi (EuroVelo6) kerékpáros turisztikai útvonalhoz.



20. ábra - Kerékpáros nyom útburkolati jel

- Budakalász Fenntartható Városi Mobilitási Tervének (SUMP) készítése Budakalász mobilitási problémáinak, víziójának, céljainak és lehetséges megoldásainak stratégiai szintű átgondolására és intézkedésszintű kidolgozására



Budakalász közlekedési problémáinak enyhítésében kulcsfontosságú tényező a fenntartható közlekedési formák arányának további növelése. A Fenntartható Városi Mobilitási Terv a következő évek közlekedési fejlesztéseinek fontos megalapozó dokumentuma, megléte előnyt jelenthet az elkövetkező évek sikeres pályázataihoz.

- 11 számú út keresztése (kelet-nyugati kapcsolat biztosítása)

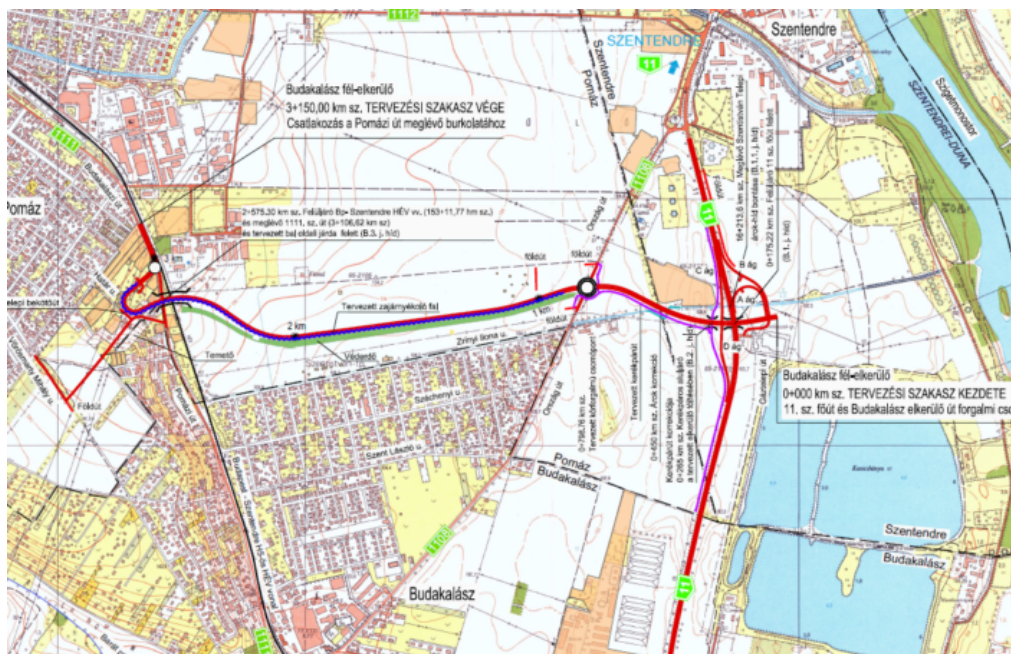
A 11 számú főutat a Lupaszigeti úttól délre két helyen kell keresztezni ahhoz, hogy a régmúlt településszerkezeti kapcsolatai helyreállíthatóak legyenek, valamint élő kapcsolat jöjjön létre a város és a Dunapart között. A Barát-patak menti útvonal egyúttal az észak-déli útvonalak (pomázi, 11-es út menti és dunaparti) gyűjtő-elosztó útvonala is lesz egyben.

Kahl am Main sétány vonalában tervezett átvezetés: K-Ny irányú tengelyt távlatban a Dunáig kell kivezetni. Ehhez a 11 számú út alatt vagy felett egy gyalogos-kerékpáros átvezetést kell építeni. A kialakítást több, mint egy évtizede tartalmazza a helyi építési szabályzat, valamint a rendezési terv. Az átvezetést az M0 majdani fejlesztése során lehet kialakítani, amiről a NIF Zrt-vel egyeztetett az önkormányzat.

Barát-patak menti átkötés: Korábban létezett, de a 11-es út építésével elvágták a kapcsolatot, amit Barát-patak - 11-es út metszésnél volt (város-Duna kapcsolat 3-as pontja). Az összeköttetést a meglévő műtárgyban nyílásában lehetne kialakítani különleges műszaki megoldások segítségével. A kerékpárút a vízgyűjtőn lehullott jelentős csapadékmennyiség esetén rövid időre elöntésre kerülhet, azonban éves viszonylatban ez nem számottevő hosszúságú időszak. Árvíz idején a Barát-patakatot a Duna visszaduzzasztja, azonban a patak torkolatánál folyamatban van az árvízvédelmi zsilip és átemelő előkészítése, aminek köszönhetően a patak vízszintje Dunai árvíz esetén is megfelelő szinten tartható.

- Omszk-tó kapuja projekthez kapcsolódóan, de attól függetlenül is megvalósítható: A tó három sarkán (ÉNy, DNy, DK) kerékpár támaszokat kell elhelyezni, annak érdekében, hogy a tó rekreációs megközelítése döntően gyalog és kerékpárral történjen. Ezidáig nem lehetett a bringákat lezárva őrizetlenül hagyni szabadidős célú időtöltés idejére (futás, hoirgászat, séta, stb.).
- Korlátozott sebességű övezetek folyamatos és további kiterjesztése a városi mellékút hálózatra.
  - Sport utca - Tanító utca útvonal és kapcsolódó úthálózat azon részén, ami még nem része egyéb csökkentett forgalmú övezetnek vagy lakó- és pihenőövezetnek (pl. Vasút sor): zóna 30 / zóna 20

- Klenity városrész József Attila utca - Szentendrei út - Téglási András utca - Kántor utca által határolt terület és csatlakozó zsákutcák: zóna 20
  - Jókai Mór utca: zóna 30
- Új forgalmi rend a Klisovác utcában. Patakpart iskolában 2021-ben indult meg az oktatás. Az új Patakpart utca és Kőbányai út fejlesztését követően lehetőség nyílik a Klisovác utca egyirányúsítása a Budai út felé, ellenirányban pedig kerékpáros nyom kialakítására. A megoldás egyrészt forgalomcsillapítási célokat szolgál és biztosítja a gördülékeny közúti forgalomlefolytást, másrészt lehetőséget az iskola egyértelmű jelzésképpel kialakított megközelítésére.
  - 2024 IV. negyedév: NIF Zrt beruházásában az előzetes tervek szerint 2024 év végére készül el Budakalász északi elkerülő út, amelynek déli oldalán épül meg a Zrínyi utca és a 11. számú főút menti kerékpárutat összekötő 600 m hosszú kerékpárút. Habár az északkeleti városrész közvetlen kapcsolatát a Szentendrei úttal párhuzamos új kerékpárút biztosítaná, kis kitérővel ez az új kapcsolat is biztonságos megközelítési lehetőséget teremt Szentendre irányába.



21. ábra - Budakalász északi fél-elkerülő tervezett nyomvonala

- Budakalász-Békásmegyer városhatár vonalában HÉV keresztezés kialakítása csatlakozva a H5 HÉV vonal átépítéséhez.

Budakalász déli város határában a Barát-patakkal párhuzamosan árvízvédelmi gát húzódik. A Budai út, Jókai Mór utca utca felől a bevásárlóközpontok, valamint a

Békásmegyer felé vezető kerékpárút a gáton keresztül érhető el a HÉV vágányok szabálytalan keresztezésével. Régebben a gáton egészen a Dunáig le lehetett jutni, amit a 11-es út most megakadályoz. A kapcsolatra jelenleg is igény volna. A HÉV-en keresztül vezető átjárónak vagy külön szintű keresztezés eljutást az említett irányokba, a 11-es műtárgy átalakításával pedig későbbiekben a Dunapartra is.

- 11-es számú főút külön szintű kerékpáros átvezetés kialakítása csatlakozva az M0 északi szektor építéséhez

A 11-es számú út alatt vagy felett egy gyalogos-kerékpáros átvezetést kell építeni. A kialakítást több, mint egy évtizede tartalmazza a helyi építési szabályzat, valamint a rendezési terv. Az átvezetést az M0 majdani fejlesztése során lehet kialakítani, amiről a NIF Zrt-vel egyeztetett az önkormányzat. Az kapcsolat egy régebben létező Budakalász - Dunapart összeköttetést éleszt újjá.

- Pomáz - Budakalász összekötő kerékpárút

Pomáz - Budakalász, Pomáz - Budapest hivatásforgalom, valamint a pilisi térségbe irányuló szabadidős célú forgalom számára hiányzó láncszem a Budakalász - Pomáz összekötő kerékpárút. Az 1111. számú út jelenlegi és az északi elkerülő miatt megnövekvő forgalma, miatt nincsenek meg a biztonságos kerékpározás feltételei. Az összekötő út menti beépítés, valamint a párhuzamosan futó HÉV vonal nem teszi lehetővé elkülönített kerékpárút építését. A kapcsolat csak a HÉV keleti oldalán, Zrínyi utcától északra valósítható meg akár különálló kerékpárútként, akár terület feltáró út használatával. A tervezett északi elkerülő út HÉV vonal felett átvezetett műtárgy nyílás kiosztása lehetőséget ad a HÉV keleti oldalán új út átvezetésére az elkerülő alatt. Nem teljesértékű alternatívaként Pomáz Vörösmarty lakótelep felől az Erdőhát utca használatával Budakalász elérhető.

- Csobánka - Budakalász összekötő kerékpáros útvonal kialakítása

A Csobánka - Budakalász szakasz kialakítása domborzati adottságok és emiatt várhatóan alacsony forgalma miatt csak távlatban reális. Budakalászon a Petőfi tér tengerszint feletti magassága 100 mBf. A két város közötti hátság 226 méteren helyezkedik el. Ürömon a Fő utcai csomópont 180 mBf., a 10-es út csomópontja pedig 125 méteren található. Budakalász és Üröm között az M0 autópálynak csomópontja lesz. A települések közötti útnak a jelenlegihez képest lényegesen alacsonyabb, de még így is számottevő forgalma lesz, ami miatt különálló kerékpárút tervezése javasolható.

- Gyalogos és kerékpáros prioritású övezet létrehozása a Szentistvántelepi Általános Iskola környezetében

A Telepi suliba járó gyerekek döntő többsége nem autóval, hanem gyalog, rollerral vagy kerékpárral jut el az iskolába. Az iskola belépési pontjainál a gépkocsi mozgások és parkolások miatt a gyalogos-kerékpáros közlekedés veszélyes. Az iskola környékén a reggeli órákban részleges korlátozással, forgalomtechnikai eszközökkel garantálni kell a

gyermekes biztonságos közlekedését. Bécsi példa alapján javasolható az utca időszakos, egyirányúsítás, stb.

### 5.1.3. Baleseti gócok, balesetveszélyes kialakítások megszüntetése

- Sport utca észak-dél irányú keresztezése  
Részletes leírást lásd az 5.1.1. pontban.
- Kahl am Main sétány átalakítása  
Részletes leírást lásd az 5.1.1. pontban.
- Lenfonó HÉV peron használata észak-dél irányban: kiváltás

Szentistvántelep és Budakalász Lenfonó HÉV megállótól déli irányba induló gyalog- és kerékpárút között nincs közvetlen kapcsolat. A HÉV peronon rendszeres a kerékpáros forgalom. A H5 HÉV fejlesztése során új, közvetlen összeköttetést biztosító burkolt felület épül a HÉV keleti oldalán a Máli Péter utca déli folytatásaként a megállóig. Az új úton gyalog- és kerékpárút vagy gyalogos és kerékpáros zóna forgalmi rendet célszerű bevezetni. A megnyitott szakasz a Pomáz - Budakalász - Budapest észak-déli tengely része.

- EuroVelo6 kerékpáros útvonal budakalászi szakaszának forgalomtechnikai átalakítása

A Duna-sétány - ahogy neve is utal rá - nem csak közlekedésre, hanem szabadidő eltöltésére alkalmas közterület, ahol sétálni, játszani szoktak. A sétány M0 híd alatti szakasza egyben gyalogos összeköttetést biztosít a Duna partján elhelyezkedő üdülőterületek között. Utóbb jelzett szakaszra "kerékpárút" táblát helyeztek ki. Az 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet (KRESZ) a közúti közlekedés szabályairól III. 21. § (1) pontja alapján A gyalogosnak a járdán, ahol pedig járda nincs, a leállósávon, az útpadkán vagy a kerékpárúton kell közlekednie. Az EuroVelo6 útvonalat használó kerékpárosok egy része a KRESZ szabályait nem ismerve (vagy nem betartva) kerékpárútként tekint az útvonalra, illetve nem ismeri pontosan a kerékpárútra vonatkozó jogszabályt. Javasolt olyan szélesebb körben ismert és jelzésképpileg is egyértelműbb forgalomtechnikai megoldást (táblázást) alkalmazni a kritikus szakaszokon, ami oldaná a konfliktushelyzeteket, pl: gyalogos- kerékpáros zóna, zóna20, vagy lakó- és pihenő övezet.

### 5.1.4. Kerékpár-parkolás fejlesztése

Kós Károly Művelődési környezetében 2021. év folyamán pályázati forrásból kerékpár parkolási fejlesztéseket hajtottak végre (azonosító: VEKOP-5.3.2-15-2020-00065) A művelődési ház (ún. Faluház) bejáratánál található meglévő kerékpártároló helyett új kerékpár támaszokat létesítettek. Új kerékpár támaszokat létesítettek Kós Károly Művelődési Ház területén a Zeneiskola, valamint a könyvtár bejáratánál is. Telepített támaszok száma 32 db, ami 64 db kerékpár biztonságos elhelyezését, rögzítését biztosítja.

Tervben van az Omszk tónál három helyen, valamint a város boltjainak környezetében új támaszok telepítése. Idővel a városban található műszakilag elavult kerékpár tárolókat korszerű, településképi megjelenéssel harmonizáló kialakítású kerékpár támaszok telepítése indokolt.

Indokolt a Telepi sulis, Mályva utcai óvoda és Kalász sulis kerékpár tárolóinak korszerűsítése, bővítése is. Elsősorban a Telepi sulis, Mályva utcai óvoda tárolói kapacitáshiányosak.

### 5.1.5. Multimodalitás kiterjesztése

H5 HÉV vonal, illetve az elővárosi gyorsvasúti rendszer fejlesztése a Kerékpárforgalmi Hálózati Terve készítése idején folyamatban van. Mindhárom budakalászi HÉV megállóban új korszerű, térfigyelő kamerával megfigyelt, fedett kerékpár tárolási létesítményeket alakítanak ki jellemzően 40-100 férőhellyel.

### 5.1.6. Kerékpáros útirányjelző tábla rendszer fejlesztése

Kerékpáros útirányjelző táblákat elsősorban nagyforgalmú kerékpáros útvonalak mentén tervezzük kihelyezni, pl: Lenfonó HÉV megálló és Barát-patak között, a Kahl am Main sétánynál, valamint Budai út környezetében a terepkerékpárosok részére. Később a lakóterületeken átvezetett javasolt útvonalak kitáblázására is sor kerülhet.



22. ábra - Kerékpáros útirányjelző tábla (minta)

A tervezett útbaigazító táblarendszer elemeit a magújult arculatú *Bejárható Magyarország Program* arculati alapvetése szerint kell megtervezni.

## 5.2. Közbringa

Közbringa rendszer kiépítése nem szerepel a város tervei között. Távlatban a dombvidéki területek kényelmesebb, autómentes megközelítése céljából elektromos bérbicikli állomások létesítését érdemes megvizsgálni. A síkvidéki területeken saját tulajdonú eszközhasználat miatt a közbringa rendszer kialakítása nem életképes.

## 5.3. Szervezeti-működési háttér

Kerékpározással kapcsolatos fejlesztési és üzemeltetési teendőket a 3.5. pontban ismertetett szervezeti rendszerben kezeli továbbiakban is a város. A meglévő gépparkot folyamatosan korszerűsítik, szükség szerinti bővítik. Az épített környezet megfelelő színvonalon történő üzemeltetéséhez és jó karban tartásához mindez elengedhetetlenül szükséges, de nem elégséges. A műszaki osztályon dolgozók képzettsége, hatékony munkavégzéshez szükséges leheltségi szintje, valamint anyagi elismerés megteremtése kiemelt cél.

### **A kerékpáros közlekedés ill. kerékpáros turizmus témájában aktív helyi és országos civil szervezetekkel való együttműködés**

Budakalász Város Önkormányzata rendszeresen egyeztet az alább felsorolt szervezetekkel:

- Aktív Magyarországért felelős kormánybiztos
- Magyar Kerékpárosklub országos szervezete
- Magyar Kerékpárosklub Szentendre és vidéke területi szervezete
- Helyi civil szervezetek, sportegyesületek (pl. CivilKalász, 2011 Egyesület, Budakalásztért Védegylet, Dunapartért Egyesület, BMSE, VIDRA SE)

### **Meglévő és tervezett létesítmények üzemeltetése**

A város bel- és külterületi számozott útjait (lásd 3.3.1. pont) a Magyar Közút Nonprofit Zrt. kezeli. A Magyar Közút Nonprofit Zrt. a kezelője továbbá a 11 számú főút, illetve az M0 autóúttal párhuzamos kerékpárutaknak, a 11118 számú út műtárgyán lévő kerékpárútnak, valamint Budakalász Dunaparton az ártéri kerékpárútnak, illetve az attól északra lévő szakasznak.

A város egyéb közútjait és kerékpárútjainak üzemeltetője és kezelője Budakalász Város Önkormányzata.

Budakalász északi elkerülő déli oldalára tervezett kerékpárút kezelője - habár az nagyrészt pomázi területen halad - Budakalász Önkormányzat lesz. Az út engedélyeztetése ellehetlenült volna, ezért Budakalász vállalta a pomázi területeken haladó kerékpárforgalmi létesítmények kezelését.

### **5.4. Kerékpáros adatgyűjtés**

Új önműködő forgalomszámláló berendezés telepítése célszerű a 11-es út melletti kerékpárúton a Kahl am Main sétánytól délre, valamint Lenfonó hév megállótól délre induló szakaszokon. Ezek beépítéséig elemzés, stratégiaalkotás, problémafeltárás vagy egyéb okból továbbra is kézi adatgyűjtés során történik a forgalomszámlálás, forgalmi irányok felvétele.

### **5.5. Kísérő intézkedések**

Oktatási, szemléletformálási intézkedések bemutatása (kampányok, rendezvények, kiadványok, közösségi média használata stb.).

Kós Károly Művelődési Központ szervezésében 2003 óta minden évben megrendezik az egyre népszerűbb Tour de Kalász elnevezésű városi amatőr-családi kerékpár versenyt. Részvevők száma az elmúlt években már 500 fő körül volt. A verseny elsősorban budakalászi, illetve környéken élő lakosokat szólítja meg.

2020-tól kezdődően a Magyar Kerékpárosklub ötlete nyomán, de a város szervezésében Bringás reggeli várja évente 1-2 alkalommal a Petőfi teret érintő kerékpárosokat. A reggeli csúcsidőben, általában 7 és 9 óra között az arra tekerők gyümölcslevet, müzli szeletet, péksüteményt kapnak.

Budakalász Hírmondó havilapban rendszeresen jelennek meg az egyéni motorizált közlekedés alternatíváit népszerűsítő cikkek, írások.

Autómentes közlekedést előnyben részesítő kezdeményezésként 2021 szeptembertől a város három iskolájához összesen 10 útvonalon indult ez az úgynevezett Pedibusz / Gyalogbusz rendszer. Az elgondolás alapján önkéntesek alsós iskolás gyerekeket gyalog kísérik az iskolába, ezáltal csökkentve a személygépkocsi forgalmat.

Alapfokú oktatási intézmények esetén javasolt a Nemzeti Alaptanterv által elfogadott Bringaakadémia képzés beemelése a tananyagba.

## **6. Megvalósítás**

### **6.1. Ütemezés, több fázisú intézkedési terv**

Az egyes beruházások részletes leírását az 5.1. pont részletezi. Javasolt indoklást (1 legkevésbé indokolt, 5 leginkább indokolt), illetve lehetséges ütemezést az alábbi felsorolás tartalmazza.

A belterületi forgalomcsillapítást (akár épített eszközökkel, akár forgalomtechnikai beavatkozásokkal) - források rendelkezésre állása esetén - az elkerülő út fejlesztésekkel egy időben kell elvégezni.

#### **Rövid táv**

- VEKOP-5.3.2-15-2020-00065 pályázati forrásból megvalósuló, kerékpáros közlekedést érintő fejlesztések megvalósítása  
Indoklás: (4) biztonság, módváltás, hálózati hiány  
Megvalósítás: 2021-2022

- kerékpártámaszok telepítése az Omszk tónál annak délkeleti, délnyugati és északnyugati részén  
Indokoltság: (4) módváltás  
Megvalósítás: 2022
- Korlátozott sebességű övezetek folyamatos és további kiterjesztése a városi mellékút hálózatra  
Indokoltság: (5) biztonság, módváltás  
Megvalósítás: 2020-tól folyamatosan
- Városi úthálózat forgalomtechnikai felülvizsgálata  
Indokoltság: (5) biztonság  
Megvalósítás: 2022-2023
- Omszk park kapuja projekt: Tanító utca Barát patak híd és csatlakozó gyalog-és kerékpárutak átépítése, Kahl am Main sétány átépítése.  
Indokoltság: (5) biztonság, hálózati hiány  
Megvalósítás: pályázati forrás rendelkezésre állása esetén azonnal
- Iskolai és óvodai kerékpártárolási kapacitás korszerűsítés, bővítés  
Indokoltság: (5) módváltás, szemléletformálás  
Megvalósítás: források rendelkezésre állásától függően 2022-től
- Új forgalmi rend a Klisovác utcában  
Indokoltság: (4) biztonság, módváltás, hálózat hiány  
Megvalósítás: források rendelkezésre állásától függően 2022-től
- Új forgalmi rend a Martinovics utcában  
Indokoltság: (5) biztonság, módváltás, szemléletformálás  
Megvalósítás: 2022
- Budakalász északi elkerülő út, amelynek déli oldalán épül meg a Zrínyi utca és a 11. számú főút menti kerékpárutat összekötő kerékpárút.  
Indokoltság: (4) biztonság, módváltás, hálózati hiány  
Megvalósítás: 2022-2024
- kerékpáros útirányjelző tábla rendszer fejlesztése (forrás rendelkezésre állás esetén 2022-től folyamatosan)  
Indokoltság: (3) módváltás, hálózat hiány  
Megvalósítás: 2022
- EuroVelo6 forgalomtechnikai felülvizsgálat  
Indokoltság: (4) biztonság  
Megvalósítás: 2022
- Lenfonó átjárhatósága  
Indokoltság: (5) hálózati hiány  
Megvalósítás: 2023
- Burkolatfelújítások  
Indokoltság: (4) biztonság  
Megvalósítás: 2022
- Kórház utca burkolatfelújítás



Indokoltság: (3) biztonság, hálózat hiány

Megvalósítás: forrás rendelkezésre állás esetén 2023

- 11-es számú főút különszintű kerékpáros átvezetés kialakítása Barát-patak mentén

Indokoltság: (3) hálózat hiány

Megvalósítás: 2024

## Közép táv

- Máli Péter utca - Lenfonó HÉV megálló közvetlen összekötés kialakítása csatlakozva a H5 HÉV vonal átépítéséhez  
Indokoltság: (4) módváltás  
Megvalósítás: 2023-2026
- Budakalász-Békásmegyer városhatár vonalában HÉV keresztezés kialakítása csatlakozva a H5 HÉV vonal átépítéséhez (várható megvalósulás 2023-tól kezdődően)  
Indokoltság: (3) módváltás  
Megvalósítás: 2023-2026
- 11-es számú főút különszintű kerékpáros átvezetés kialakítása csatlakozva az M0 északi szektor építéséhez  
Indokoltság: (5) hálózat hiány  
Megvalósítás: 2028
- Pomáz - Budakalász összekötő kerékpárút  
Indokoltság: (5) hálózat hiány, biztonság, módváltás  
Megvalósítás: távlat

## Távlat

- Csobánka - Budakalász összekötő kerékpáros útvonal kialakítása  
Indokoltság: (2) hálózat hiány  
Megvalósítás: távlat
- Főutak belterületi szakaszainak kerékpározhatósága, kerékpárforgalmi létesítmények kiépítése a város belterületi, számozott útjain  
Indokoltság: (5) hálózat hiány  
Megvalósítás: távlat

## 6.2. Források

### 6.2.1. Budakalász önálló költségvetési forrásból finanszírozott beruházások

Jelen költségvetési környezetben önálló költségvetési forrásból alacsony forrásigényű beruházások, stratégia készítés, tervezés, előkészítés finanszírozható. Városi forrásokból

valósulnak meg gyalogos és kerékpárosbarát fejlesztésekhez kapcsolódó, szemléletformáló tájékoztatók is.

### **6.2.2. Állami támogatás, pályázat, uniós források**

Nagyobb volumenű beruházás fejlesztése (pl. Eurovelo) a NIF Zrt., felújítása Magyar Közút, illetve egyéb állami forrásból valósul meg. Közepes forrásigényű fejlesztésekre az önkormányzat pályázat útján, önerő biztosítása mellett kaphat fedezetet. Ezek során úthálózat fejlesztés, korszerűsítés, forgalomtechnikai beavatkozások, forgalomcsillapítás, gyalogos- és kerékpárosbarát fejlesztések valósulhatnak, valósulnak meg.

### **6.2.3. Támogatói forrás**

Budakalász területén működő vállalkozások által felajánlott hozzájárulással kisebb infrastruktúrális beavatkozások (járda kialakítás, környezetrendezés, kerékpártámasz telepítés) és sportrendezvények támogatása valósul vagy valósulhat meg.

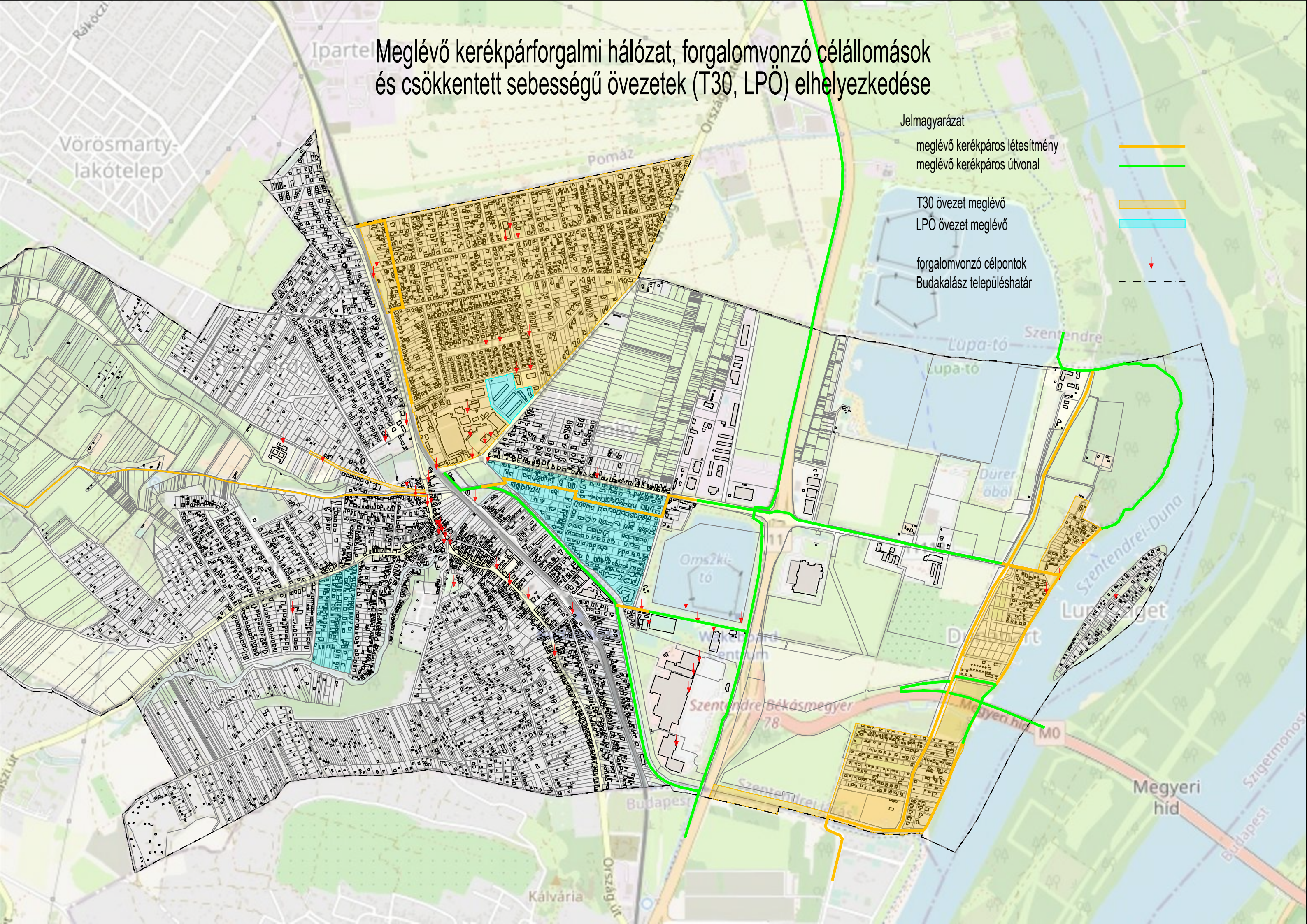
# Meglévő kerékpárforgalmi hálózat, forgalomvonzó célállomások és csökkentett sebességű övezetek (T30, LPÖ) elhelyezkedése

## Jelmagyarázat

meglévő kerékpáros létesítmény  
meglévő kerékpáros útvonal

T30 övezet meglévő  
LPÖ övezet meglévő

forgalomvonzó célpontok  
Budakalász településhatár



# Tervezett és távlati kerékpárforgalmi hálózat, forgalomvonzó célállomások és csökkentett sebességű övezetek (T30, LPÖ) javasolt kialakítása

## Jelmagyarázat

- meglévő kerékpáros útvonal, létesítmény 
- tervezett kerékpáros útvonal, létesítmény 
- távlati kerékpáros útvonal, létesítmény 
- T30 övezet meglévő 
- T30 övezet javasolt 
- LPÖ övezet meglévő 
- LPÖ övezet javasolt 
- forgalomvonzó célpontok 
- Budakalász településhatár 
- Kerékpár támasz / tároló telepítés 
- Kerékpár támasz / tároló bővítés 

