

<b>BUDAPEST XXI. KERÜLET</b>		<b>CSEPEL ÖNKORMÁNYZATA</b>
<b>VÁROSÜZEMELTETÉSI TANÁCSNOK</b>		

## J A V A S L A T

### **„Csepel kerékpárút-hálózata” tanulmány elkészítésére**

Készítette:        *Szenteczky János* CSEVAK Zrt. vezérigazgató  
                          *Polinszky Tibor*, dr. főépítész

Előterjesztő:     **Podolák Sándor**  
                          Városüzemeltetési tanácsnok

Az előterjesztés egyeztetve:

**Városrendezési Iroda**  
**Magyar Kerékpáros Klub**  
*László János*  
*Bence Kovács Virág*  
*Czibe Ferenc*

Az előterjesztést megtárgyalja:

Városfejlesztési és Környezetvédelmi Bizottság  
Ügyrendi, Jogi, Kisebbségügyi és Rendészeti Bizottság

Törvényességi szempontból ellenőrizte:

**Dr. Szeles Gábor**  
**jegyző**

Budapest XXI. Kerület Csepel  
Önkormányzata Képviselő-testülete  
2008. évi **140.** sz. előterjesztés  
Testületi ülés dátuma: 2008. 05. 15.

Az előterjesztés leadva: 2007. április hó 29 nap

Testületi ülés időpontja:  
**2008. május 15.**



## Tisztelt Képviselő –testület!

Mindannyian tapasztalhattuk, mennyire fontossá vált napjainkra a környezettudatos életmód, az energiával való takarékoskodás, illetve a szennyezőanyagok kibocsátásának a lehetőségek szerinti minimalizálása. Többek között ezért is kap mind nagyobb szerepet a közlekedés távlati fejlesztésében a kerékpározás minél szélesebb körben való elterjesztése. Más szavakkal: a városban egyre nyilvánvalóbbá válik, hogy a közlekedési munkamegosztásban zajló folyamat tudatos befolyásolására van szükség. A megfelelő életminőség és a mobilitás mindenki számára csak akkor maradhat fenn a nagyvárosokban, ha sikerül az emberek számára az egyéni gépjárműforgalommal szemben időben és kényelemben versenyképes alternatívát nyújtani és ezzel befolyásolni a közlekedőket, hogy autót helyett vasúttal, metróval, villamossal, busszal, gyalog, és nem utolsósorban kerékpárral közlekedjenek. Ennek azonban egyik alapvető **feltétele, a biztonságos kerékpározást lehetővé tevő kerékpárút hálózat kiépítése.**

A kerékpáros közlekedés menetsebessége viszonylag alacsony, így a kerékpározás, mint napi közlekedési mód hatósugara általában 10 km-nél kisebb. Ugyanakkor tény, hogy az autós utazások 80%-a 10 km. alatti, 60%-a 5 km alatti. Budapesten a felmérések szerint a lakóhelyről induló összes helyváltoztatások 46 %-a saját kerületen belülré irányul 3 km-nél kisebb távolság megtételénél gyorsaság tekintetében a kerékpár felveszi a versenyt az autóval, figyelembe véve a jármű eléréséhez, parkoláshoz is szükséges időráfordítást is.

### A KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS BUDAPESTEN

A 2005. évi kerékpározással kapcsolatos felmérés szerint a helyváltoztatások kb. 2%-a bonyolódik le kerékpárral. Ez az arány erősen függ az időjárástól. A kerékpárt használók:

- 12 %-a naponta,
- 15%-a hetente többször,
- 39 %-a havonta legalább egyszer,
- 33 % csak ritkábban

használja járművét.

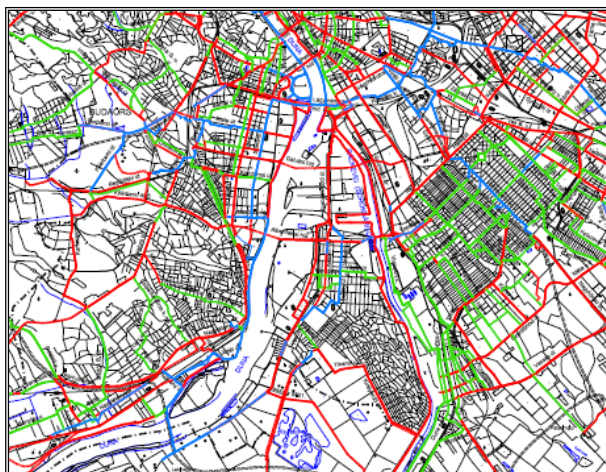
A kerékpárt használók 15-25%-a munkába, iskolába járáshoz, 10%-a bevásárláshoz, 80%-a szabadidő eltöltéséhez kerékpárt.

Egészen a legutóbbi évekig a legtöbb kerékpáros utazás a pesti peremkerületekben (XV-XVIII. kerület) történt, ott ahol a tömegközlekedési hálózat és a járatsűrűség nem elég vonzó, a környezeti adottságok, a sík terep, a mérsékelt közúti forgalom, alkalmas feltételeket nyújtottak. Itt a kerékpározás hagyománya is megmaradt a családi házas övezetekben. Az utóbbi években azonban a tendencia megváltozott. Mind a forgalomszámlálási, mind a kerékpáros baleseti adatok azt mutatják, hogy a város belső kerületeiben (Hungária gyűrűn belül) nőtt meg ugrásszerűen a kerékpáros forgalom. Napjainkban egyre növekszik az idegenforgalomból, a belföldi és külföldi turizmusból származó kerékpáros forgalom is, mely - a túraútvonalakon kívül - szintén elsősorban belső városrészekre koncentrálódik.

A jelenlegi főúthálózat nagy része forgalma miatt nem alkalmas a biztonságos kerékpározásra. A kisebb forgalmú mellékutak pedig általában nem alkotnak olyan összefüggő rendszert, ami eljutási időben és tájékoztatói lehetőségben a kerékpáros számára megfelelő szolgáltatási szintet nyújtana. Az úthálózat nagy része csak beavatkozással tehető alkalmassá a biztonságos kerékpározásra.

A fővárosban kiépített kerékpáros főhálózat 2006-ban mintegy 170 km hosszúságú. Ennek legnagyobb hányada a Fővárosi Önkormányzat beruházásában létesült, de egyre nő a kerületek által épített szakaszok száma. (II, IX, X, XI, XIV, XXII. ker.)

A fővárosban belül a kerékpárral megtett utak zöme rövid, 2-3 km alatti, melynek egyik oka a kerékpáros hálózat rövidsége és széttagoltsága, valamint az élvezetet nyújtó természeti környezetben fekvő hálózat hiánya.



1. ábra: Budapest tervezett kerékpárút hálózata

Csepelnek szervezsen illeszkednie kell a fővárosi kerékpárutak rendszeréhez. Ez nem jelent túl nagy kihívást, tekintve, hogy Csepel mindössze két ponton kapcsolódik a fővárosi úthálózathoz. Közlekedési szempontból ez az adottság rendkívül sok hátránnyal és nehézséggel jár, s a kerékpárút építés azon ritka kivételek közé tartozik, amikor elszigeteltségünk a feladataink egyszerűbbé válását eredményezi.

Ez a **PROGRAM** Csepel kerékpárút-építésének hosszabb távú stratégiájára tegyen javaslatot. **Célja az, hogy összeköttetést biztosítson a jelenleg**

**elszórtnan meglévő, illetve a közeljövőben már biztosan megépülő útvonalak között, s ez által lehetővé tegye Csepel kerékpárral történő átjárhatóságát.** Fontosnak tartottuk, hogy egy összefüggő úthálózat jöjjön létre, ahol nincsenek „zsákutcák” azaz sehová sem

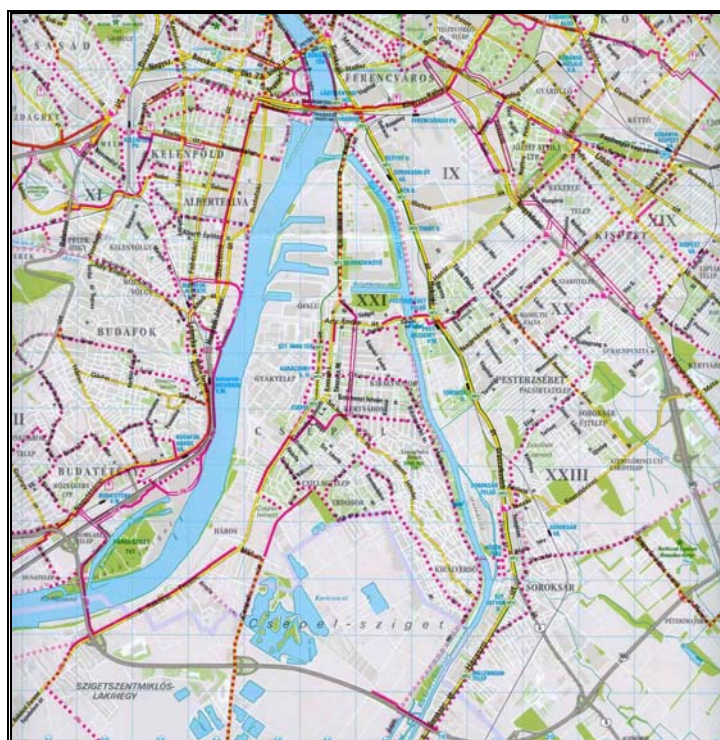


vezető, váratlanul megszűnő útvonalak. Figyelembe kellett vennünk kerületünk úthálózatának meglévő adottságait. Hiába lenne célszerű és logikus egy adott nyomvonal kialakítása, ha az úttest keskenysége nem teszi lehetővé a kerékpársáv építését. Ezen okból nem terveztünk például Királyerdő belső térségeiben kerékpárutakat, illetve azért sem, mivel ez a terület csekély forgalma miatt amúgy is lehetővé teszi a biztonságos kerékpáros közlekedést.

Nem támogatjuk az úgynevezett virtuális kerékpárutak létrehozását, amikor csupán KRESZ táblák jelölik, hogy az adott útvonalat egyben kerékpárútnak is kell tekinteni, de a biciklizők nem részesülnek semmiféle védelemben, hisz az autósok sokszor nem is tudnak róla, hogy épp kerékpárúton hajtanak. Természetesen, ha semmilyen egyéb megoldás nem kínálkozik az útvonal továbbvitelére, akkor végső megoldásként ez sem zárható ki.

JELMAGYARÁZAT	LEGEND	ZEICHENERKLÄRUNG
	Kijelölt kerékpáros útvonalak: Marked cycle routes:	Markierte Radrouten:
	- kerékpárút vagy gyalog- és kerékpárút - bicycle path or shared sidewalk & bicycle path	- Radweg, oder Geh- und Radweg
	- kerékpársáv vagy kerékpározásra ajánlott, táblával jelölt kistforgalmú úttest - bicycle lane or low traffic road	- Radstreifen oder Straße mit wenig Verkehr
	Összekötő útvonal aszfaltzott úttesten vagy járdán Connecting route on asphalt road or on sidewalk	Verbindungsweg auf asphaltierter Straße oder auf Gehsteig
	Összekötő útvonal földúton vagy rásós burkolaton Connecting route on dirt road or on rough road surface	Verbindungsweg auf Erdweg oder auf holpriger Straße
	Jelzett erdei kerékpáros útvonal Markierte Waldradweg	Markierte Waldradweg
	EuroVelo® kerékpáros vándorút EuroVelo® cycle-path	EuroVelo® Radweg
	Épülő kerékpárút; kerékpársáv Bicycle path; bicycle lane in building	Radweg; Radstreifen im Bau
	Egyirányú utca (csak a belváros területén) One way street (On City-map only)	Einbahnstraße (Nur auf der Innenstadtkarte)
	Nagyforgalmú közút Heavy traffic road	Verkehrsreiche Straße
	Tilos a kerékpározás No cycling	Radfahren verboten
	Vasútvonal, vasútállomás railway line, station	Eisenbahnlinie, Bahnhof
	HEV-vonal, megállóhely suburban train, station	Vorortsbahn, Haltestelle

2. ábra: JELMAGYARÁZAT a 3. ábrához

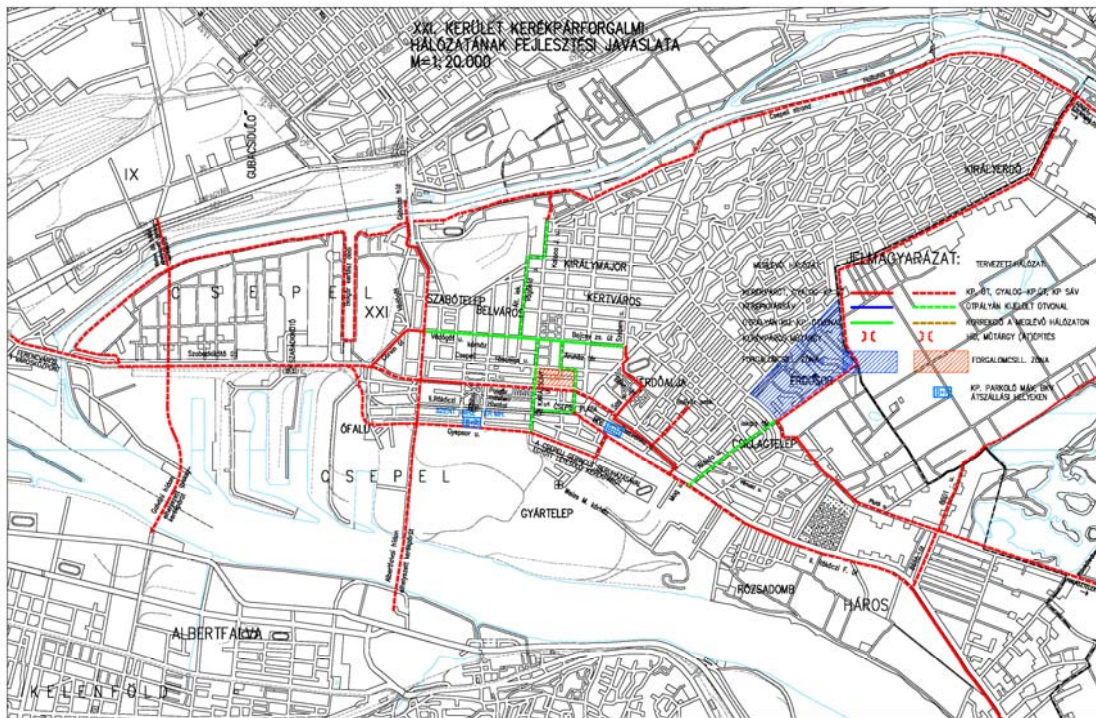


3. ábra JELENLEGI KERÉKPÁRÚT HÁLÓZAT CSEPELEN 1

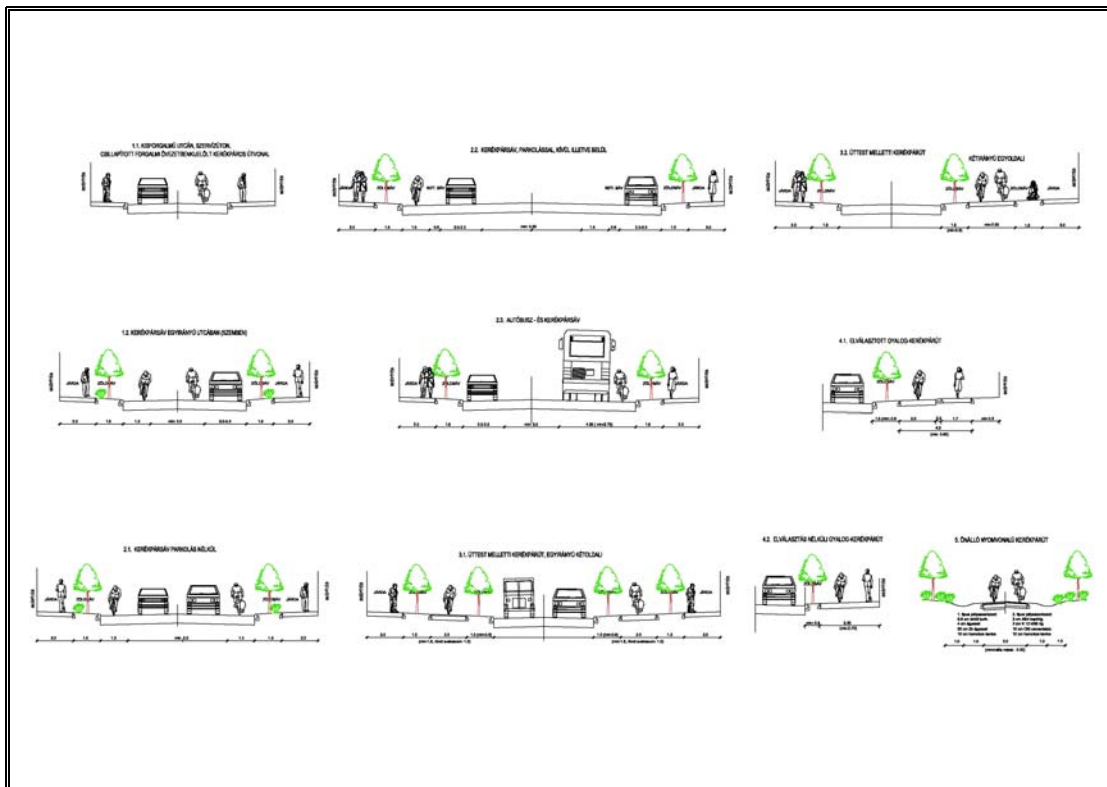
**BUDAPEST KERÉKPÁRFORGALMI FŐHÁLÓZATÁNAK FEJLESZTÉSI javaslatát** a Pro Urbe Kft. 2006 –ban készítette el, megbízó: BFFH Közlekedési Ügyosztály volt. E munkából emeljük ki Csepelt, Budapest XXI. Kerületre vonatkozó útvonal javaslatokat, melyeket a program készítésekor figyelembe, illetve a helyi adottságok alapján véleményezni szükséges.

„A kerékpáros közlekedés hálózata legnagyobb részben azonos a város közúthálózatával, a kerékpáros forgalom az utakon zajlik. Kivételt képeznek a parkokban vagy természetes vízfolyások mentén vezető útvonalak. Ugyanakkor a közúthálózat nem minden eleme alkalmas a kerékpáros közlekedésre az autóforgalom nagysága miatt, ezért van szükség egyáltalán kerékpáros hálózat tervezésére. Jelen munka feladata a főhálózat tervének lefektetésére. A kerékpáros főhálózat szerepe – hasonlóan a közúti főhálózatéhoz – az, hogy a közlekedők által használt legfontosabb irányokban, a különböző városrészek között gyors és biztonságos eljutást adó kapcsolatok jöjjenek létre, valamint lehetővé tegye a fővárosi hálózatnak a regionális kerékpáros útvonalakhoz kapcsolódását. A főhálózatához csatlakoznia kell a városrészek saját kerékpár-közlekedési rendszerének, benne a kerékpárral jó járható forgalomcsillapított övezeteknek. A cél az, hogy a kerékpárral is biztonságosan el lehessen jutni bárholnan bárhová, ahogyan a többi közlekedési eszközzel.”

<sup>1</sup> „Kerékpárral Budapesten” 8. kiadása alapján. Készült a Fővárosi Önkormányzat megbízásából, kiadta a FRIGORIA Kft. 2007.



4. ábra: a XXI. kerületre vonatkozó fejlesztési javaslatok a Budapest kerékgforgalmi főforgalmi fejlesztési javaslatából.



5. ábra MINTA KERESZTSZELVÉNYEK



### **A kerékpáros közlekedés fejlesztésének eszközei:**

- szemléletformálás
- lakóterületek forgalmának csillapítása, korlátozása LPÖ, Tempó 30 övezetek létrehozásával.
- összefüggő kerékpár-közlekedési hálózat kialakítása, a biztonságosan kerékpározható
- útvonalak felhasználásával, szükséges helyeken kerékpárutak, sávok létesítésével,
- a biztonságos kerékpártárolás feltételeinek megvalósítása,
- kombinált utazások (kerékpár+tömegközlekedés=B+R) feltételeinek megteremtése,
- a közlekedés általános biztonságának javítása
- megfelelő tájékoztató táblarendszer, információs rendszer létrehozása,
- kerékpárszervezetek, kölcsönző-hálózatok létesítésének ösztönzése,
- városfejlesztési tervek készítésekor a kerékpár-közlekedés érdekeinek érvényesítése,
- a kerékpározást érintő jelenlegi jogszabályok felülvizsgálata (pl. kerékpárforgalom egyirányú utcában),
- a környezetbarát közlekedésre nevelés, a kerékpározás népszerűsítése,
- a megvalósult létesítmények karbantartása, értékmegőrzése,
- más beruházásokhoz, felújításokhoz kapcsolódó szakaszok kiépítése (út-közmű-híd- park felújítás esetén),

### **A kerékpáros hálózatnak az alábbi követelményeknek kell megfelelnie:**

- **közvetlenség:** a kerékpáros rendkívül érzékeny a légvonaltól való eltérésre, kerülő esetben inkább a rövidebb gépjármű utat, járdát használja. Ezért a hálózat alakításánál kerülni kell a felesleges irányváltásokat, kerülőket, csomópontoknál az indokolatlan idővesztéseket okozó forgalomszabályozást,
- **egységesség:** a hálózatnak a biztonság és a szolgáltatási színvonal tekintetében egységesnek kell lennie. Ezen túl a teljes hálózatnál törekedni kell a jól kiismerhetőségre, könnyű tájékozódásra, egységes kiépítettségre
- **attraktivitás:** a kerékpáros létesítményeknek burkolatának, jelzéseinek (burkolatjel, jelzőtábla, információs rendszer) mindig jól láthatónak, könnyen felismerhetőnek kell lenni. Törekedni kell, hogy a közterület egyéb elemei beépítés, kerítés, fal, növényzet ne akadályozza a jó beláthatóságot. A kerékpárút és az úttest elhelyezésénél meg kell akadályozni az elvakítást. A kerékpáros létesítménynek az úttest oldaláról is jól felismerhetőnek kell lennie.
- **biztonság:** szempontjából lényeges a kerékpárosok és autók, illetve egymás közötti sebességkülönbsége, szemkontaktusra való lehetőség, a megjelenő forgalom nagysága és a kerékpárút szélessége tekintettel az előzésre, manőverek végrehajtására.
- **komfortosság:** a kerékpáros útvonal komfortja függ az útvonal magassági vonalvezetésétől (felüljáró, híd, egyéb akadályok), a forgalomtól (torlódási szakasz), időjárásnak való kitettségétől.

### **Továbbá:**

- A hálózat érintse a városrészek központjait és jelentősebb lakóterületeit.
- A hálózat érje el a főbb rekreációs területeit.
- A hálózat részei legyenek a város környéki rekreációs/kerékpártúra útvonalak, beleértve a Duna mentén haladó EuroVelo útvonalakat.
- A hálózatban adottságként kell kezelni a meglévő és tervezett Duna-hidakat valamint a mesterséges akadályokon (Gerincút, HÉV) átvezetés lehetőségeit, melyek a hálózat kikerülhetetlen részét képezik.

**Jelenleg:** két nyertes pályázatunk van kerékpárutak építésére. Az egyik a Gubacsi hídon át az Ady Endre úton a Kossuth L. utcáig tartó nyomvonalon még ez évben elkészül. A másik ugyanezen nyomvonalról ágazik le a Bajcsy Zsilinszky utcán, majd a Katona József u. és a Dunadűlő u. érintésével a Kis Duna partján halad. Ennek várható elkészülési időpontja 2009 nyara. Ugyancsak számíthatunk a gerincút tartozékaként, avval megegyező nyomvonalú kerékpárút kiépítésére. Ez csatlakoztatható lesz a jelenleg már meglévő II. Rákóczi F. út Posztógyár u. és Klapka u. közötti szakasza mentén húzódó létesítményhez. Amennyiben sikerülne megépíteni a Klapka és Lámpás u. (volt 8655. sz. dűlő) közötti szakaszon is a kerékpárutát máris megvalósulna az a célkitűzésünk, hogy területünk teljes hosszában átjárható kerékpárral biztonságos körülmények között. Ezek után kerülhetne sor a meglévő útvonalak közötti több lehetőségű átjárás biztosítására.

Budapest, 2008. 04. 17.

**Podolák Sándor**

**Határozati javaslat:**

Budapest XXI. Kerület Csepel Önkormányzat Képviselő-testülete úgy dönt, hogy a meglévő, a tervezett kerékpárutak összekötésére és kerékpártárolók elhelyezésére **Tanulmányterv** -et <sup>2</sup> készítet. A dokumentumban Csepel jelenlegi kerékpárút-hálózatát, „Budapest Kerékpárforgalmi főhálózatának fejlesztési javaslatát (2006)” felül kell vizsgálni. A kerékpárút-hálózatot az attraktivitás, a közvetlenség, az egységesség, a biztonság, és a komfortosság követelményének megfelelően kell kialakítani.

**Határidő:** elfogadásra: azonnal,  
végrehajtásra: 2009. március 31.

**Felelős:** **Tóth Mihály** polgármester  
Végrehajtásért  
felelős: Polinszky Tibor, dr. főépítész

*A határozati javaslat elfogadásához egyszerű többségű támogató szavazat szükséges.*

---

<sup>2</sup> A tanulmányterv készítésének fedezete a 2008. évi költségvetésben már biztosított.

## 1. sz. melléklet

1. Az előterjesztés egyeztetve:

Az előterjesztéssel kapcsolatban megfogalmazott javaslatok az alábbiak:

Budapest, 2008.

2. Az előterjesztés egyeztetve:

Az előterjesztéssel kapcsolatban megfogalmazott javaslatok az alábbiak:

Budapest, 2008.