

# *Budapest Főváros XIX. kerület Kispest*

## KERÉKPÁRFORGALMI HÁLÓZATI TERV



Megbízó:



Budapest Főv. XIX. ker. Kispest  
Önkormányzata

Készítette:



Tervszám:

1705

Budapest, 2017. június 13.

Tervszám: 1705

## *Budapest Főváros XIX. kerület Kispest*

# KERÉKPÁRFORGALMI HÁLÓZATI TERV

### *BÍRÁLATI TERV*

Projekt: VEKOP-5.3.1-15-2016-00002  
Kerékpárosbarát infrastrukturális fejlesztések Budapest XIX. kerületében

Kedvezményezett: Budapest Főváros Önkormányzata

Megvalósításra létrehozott Konzorcium:  
Fővárosi Önkormányzat  
BKK Budapesti Közlekedési Központ Zrt.  
Budapest Főváros XIX. ker. Kispest Önkormányzata

Megbízó: Budapest Főváros XIX. ker. Kispest Önkormányzata

Vagyongazdálkodási és Városüzemeltetési Iroda:

Patek Gábor irodavezető  
Kernné Nagy Erzsébet  
Szilágyi József

Társadalmi Kapcsolatok Irodája:

Vadon Etelka

A dokumentáció szakmai tartalmáért felelős:

**MX JOS Kft.**

Jósvai Tamás (MMK nyilvánt.sz.: 01-63152) .....  
okl. építőmérnök, ME-É Műszaki ellenőr

**Via Futura Kft.**

Breuer András (MMK nyilvánt.sz.: 01-8448) .....  
okl. építőm., KÉ-K Közúti építmények tervezője, SZÉM1 Közlekedési építmények szakértője  
KÉ-KK Közúti építmények közlekedésmérnöki tervezése részszt., ME-KÉ Műszaki ellenőr

Tegzes Gergely (MMK nyilvánt.sz.: 01-1111) .....  
okl. építőm., KÉ-K Közúti építmények tervezője, SZÉM1 Közlekedési építmények szakértője

Hajdu András (MMK nyilvánt.sz.: 01-14611) .....  
okl. építőmérnök, KÉ-K Közúti építmények tervezője

Pach Dániel (MMK nyilvánt.sz.: 01-14583) .....  
okl. építőmérnök, KÉ-K Közúti építmények tervezője

## Tartalomjegyzék

<b>1</b>	<b>VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ.....</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>BEVEZETÉS .....</b>	<b>7</b>
2.1	A MEGBÍZÁS TÁRGYA .....	7
2.2	A KERÉKPÁRFORGALMI HÁLÓZATI TERV SZEREPE, CÉLJA, ALAPELVEI .....	7
2.3	A KHT RÉSZLETES VIZSGÁLATÁNAK TERÜLETI HATÁLYA A TERVEZÉSI SZERZŐDÉS SZERINT .....	9
<b>3</b>	<b>HELYZETÉRTÉKELEÉS .....</b>	<b>10</b>
3.1	MEGALAPOZÓ DOKUMENTUMOK, MEGLÉVŐ TERVEK .....	10
3.2	A VIZSGÁLT TERÜLET BEMUTATÁSA .....	14
3.3	JELLEMZŐ KÖZLEKEDÉSI IGÉNYEK.....	15
3.3.1	<i>Felhasznált közlekedési és kerékpáros forgalmi adatok forrásai.....</i>	<i>15</i>
3.3.2	<i>Átmenő, cél- és helyi forgalmi igények.....</i>	<i>17</i>
3.3.3	<i>Forgalomvonzó létesítmények a kerületen belül.....</i>	<i>19</i>
3.3.4	<i>Közlekedési célú kerékpározás szerepe.....</i>	<i>20</i>
3.3.5	<i>Szabadidős célú kerékpározás lehetséges célpontjai.....</i>	<i>21</i>
3.4	KISPEST ÚTHÁLÓZATÁNAK SZERKEZETE .....	22
3.4.1	<i>Főutak .....</i>	<i>22</i>
3.4.2	<i>Gyűjtőutak .....</i>	<i>23</i>
3.4.3	<i>Korlátozott sebességű és lakó-pihenő övezetek.....</i>	<i>24</i>
3.5	A KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS HELYZETE.....	25
3.5.1	<i>Sugárirányú úthálózat kerékpározhatósága, és meglévő sugárirányú kerékpáros infrastruktúra.....</i>	<i>25</i>
3.5.2	<i>Harántirányú úthálózat kerékpározhatósága, és meglévő harántirányú kerékpáros infrastruktúra.....</i>	<i>30</i>
3.5.3	<i>Baleseti helyzet.....</i>	<i>35</i>
3.5.4	<i>A szomszéd kerületekbe átvezető útszakaszok kerékpározhatósága.....</i>	<i>36</i>
3.6	KERÉKPÁROS PARKOLÁS, KERÉKPÁRTÁROLÁS JELENLEGI HELYZETE.....	38
3.6.1	<i>Rövid idejű letámasztás és közcélú, önkiszolgáló szervizpontok.....</i>	<i>38</i>
3.6.2	<i>Hosszabb idejű napközbeni „parkolás”.....</i>	<i>38</i>
3.6.3	<i>Lakóhelyi kerékpártárolás.....</i>	<i>39</i>
3.7	KERÉKPÁROS KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSI RENDSZER („KÖZBRINGA”).....	39
3.8	A KERÉKPÁROS ADATGYŰJTÉSEK JELENLEGI RENDSZERE .....	39
3.9	A KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS FŐBB PROBLÉMÁINAK ÖSSZEFOGLALÁSA .....	40
3.10	A KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS SZERVEZETI-MŰKÖDÉSI HÁTTERE .....	46
<b>4</b>	<b>A FEJLESZTÉSI LEHETŐSÉGEK FELMÉRÉSE.....</b>	<b>47</b>
4.1	ILLESZKEDÉS FEJLESZTÉSI DOKUMENTUMOKHOZ .....	47
4.2	A VIZSGÁLT TERÜLET LEHETŐSÉGEI, KÖTÖTTSÉGEI .....	47
4.2.1	<i>Településszerkezeti kööttségek.....</i>	<i>47</i>
4.2.2	<i>Várható célforgalmi változások.....</i>	<i>47</i>
4.2.3	<i>Várható változások a közlekedési infrastruktúrában.....</i>	<i>47</i>
4.2.4	<i>A kerékpározási közlekedési szokások megváltoztatásának lehetőségei.....</i>	<i>48</i>
4.3	EGYES UTCÁK JELENLEGI ÉS POTENCIÁLIS KERÉKPÁROZÁSI LEHETŐSÉGEINEK ÖSSZEFOGLALÓ ÉRTÉKELESE..	48
4.4	A KERÉKPÁROSBARÁT INFRASTRUKTÚRA FEJLESZTÉSÉNEK ESZKÖZTÁRA.....	51
4.5	KERÉKPÁROS KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSI RENDSZER FEJLESZTÉSÉNEK LEHETŐSÉGEI .....	54
4.6	A KERÉKPÁROS ADATGYŰJTÉS FEJLESZTÉSÉNEK LEHETŐSÉGEI.....	54

<b>5</b>	<b>A TERVEZETT FEJLESZTÉSEK .....</b>	<b>55</b>
5.1	A SUGÁRIRÁNYÚ ÚTHÁLÓZAT KERÉKPÁROSBARÁT FEJLESZTÉSE .....	55
5.2	A HARÁNTIRÁNYÚ ÚTHÁLÓZAT KERÉKPÁROSBARÁT FEJLESZTÉSE .....	63
5.3	A SZOMSZÉD KERÜLETEK FELÉ VEZETŐ KAPCSOLATOK KERÉKPÁROSBARÁT FEJLESZTÉSE .....	66
5.4	KERÉKPÁROS PARKOLÁS, KERÉKPÁRTÁROLÁS FEJLESZTÉSE.....	67
5.4.1	Rövid idejű letámasztás .....	67
5.4.2	Hosszabb idejű napközbeni „parkolás” .....	68
5.4.3	Lakóhelyi kerékpártárolás.....	69
5.5	KERÉKPÁROS KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSI RENDSZER („KÖZBRINGARENDSZER”) FEJLESZTÉSE .....	71
5.6	KERÉKPÁROS ADATGYŰJTÉS FEJLESZTÉSE .....	71
5.7	SZERVEZETI-MŰKÖDÉSI HÁTTÉR FEJLESZTÉSE.....	72
5.8	OKTATÁSI, SZEMLÉLETFORMÁLÁSI INTÉZKEDÉSEK BEMUTATÁSA.....	72
<b>6</b>	<b>A TERVEZETT FEJLESZTÉSEK MEGVALÓSÍTÁSA .....</b>	<b>74</b>
6.1	A KHT-BAN JAVASOLT INTÉZKEDÉSEK ÜTEMEZÉSE.....	74
6.1.1	VEKOP projekt keretében rövidtávon megvalósításra javasolt intézkedések:.....	82
6.1.2	A projekt területén, de más projektek keretében Rövidtávon megvalósítandó intézkedések.....	83
6.1.3	A projekt területén kívül rövidtávon megvalósítandó intézkedések.....	83
6.2	A VEKOP TERÜLETÉN A KHT INTÉZKEDÉSEINEK TÁMOGATÁSÁRA JAVASOLT ÚTFELÚJÍTÁSOK ÖSSZEFOGLALÁSA .....	84

## Ábrák

1. ábra: A projektterület lehatárolása.....	9
2. ábra: Fővárosi Településszerkezeti Terv (TSZT) – részlet.....	11
3. ábra: Budapest Kerékpárforgalmi Főhálózata – Hálózafejlesztési koncepció – részlet (átdolgozás alatt álló, munkaközi terv, 2016).....	13
4. ábra: Budapest XIX. kerület Kerékpárforgalmi Hálózati Tanulmányterv 1. üteme szerint megvalósított illetve javasolt hálózati elemek .....	14
5. ábra: Kispest kerékpáros hőtérképe, 2017.06.06 (forrás: budapestcycletrack.appspot.com).....	16
6. ábra: EuroVelo kerékpáros túraútvonalak .....	21
7. ábra: A Duna-parti EuroVelo útvonal elérhetősége kerékpárral Kispestről.....	22
8. ábra: Kispest közösségi közlekedési hálózata .....	23
9. ábra és 5. táblázat: Kerékpárforgalmat segítő eszközök alkalmazhatóságának közúti forgalmi feltétele .....	51
10. ábra: A kerékpár- és gyalogosforgalom szétválasztásának forgalmi feltétele.....	52
11. ábra: Példa a rövid idejű letámasztásra a váz rögzítésével alkalmas kerékpártámaszra .....	68
12. ábra: Példa az önkiszolgáló közösségi szervizpontra .....	68
13. ábra: Példa napközbeni tárolásra alkalmas, fedett kerékpártárolóra .....	69
14. ábra: Példa a lakótelepeken alkalmazható, zárható kerékpártárolóra .....	71



# 1 VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ

Budapest Főváros XIX. kerület Kispest Kerékpárforgalmi Hálózati Terve az Európai Unió finanszírozásával a „Kerékpárosbarát infrastrukturális fejlesztések Budapest XIX. kerületében” tárgyú, VEKOP-5.3.1-15-2016-00002 azonosítószámú projekt keretében, annak kötelező munkarészeként készül, de tartalma és feladata túlmutat az említett VEKOP-projekt keretein.

A Kerékpárforgalmi Hálózati Terv (KHT), napjaink más városi fejlesztési projektjeihez hasonlóan, elsősorban **Kispest élhetőségének javítását célozza**. Az ember mindennapi életének elengedhetetlen része a mobilitás: egy város életének vérkeringése a közlekedés, ami azonban tapasztalataink szerint visszahat a városi környezetre – ezen belül elsősorban az egyéni gépjárműhasználat túlzott mértéke rontja jelentősen az életminőséget. A KHT módszertana összközlekedést vizsgál: nem autósokra, buszosokra vagy kerékpárosokra, hanem a közlekedő emberekre koncentrál, akik egy adott utazásukra a számukra optimálisnak ítélt közlekedési módot választják. Budapesten jelenleg **a fenntartható közlekedési módok** (gyaloglás, kerékpározás és/vagy közösségi közlekedés) részaránya az összes közlekedésen belül 65%, a Balázs Mór terv célja, hogy 2030-ra ez a részarány 80%-ra növekedjen. Ezen belül a kerékpáros közlekedés részaránya jelenleg 2,3%, a Balázs Mór terv igen ambiciózus célkitűzése, hogy ez az arány elérje a 10%-ot. A KHT e célkitűzés szolgáltatában olyan javaslatokat tesz, amelyek megvalósítása arra ösztönzi a városlakókat, hogy utazásukhoz a megszokásaikhoz képest ritkábban válasszák a személygépkocsit, gyakrabban a gyaloglást, a kerékpárt és/vagy a közösségi közlekedést. Mivel „ahol jó kerékpározni, ott jó élni”, ezért a KHT javaslatai elsősorban Kispest kerékpárosbarát jellegét és a közlekedés biztonságát szolgálják:

- az infrastruktúra átalakításakor követendő koncepció által, ami a kispesti úthálózat kerékpározhatóságát javítja, a kerékpározók biztonságérzetét növeli, továbbá
- a kerékpározáshoz szükséges felszerelés (jármű, biztonsági kiegészítők stb.) rendelkezésre állását, tárolását, fenntartását segítő intézkedések által,
- valamint a városrész lakóinak képzését, szemléletformálását szolgáló intézkedések által, hogy mindezeket bátran használják is a kispestiek.

A jelen KHT az 5 kispesti városrész közül a tervezési szerződésben rögzített terület-lehatárolás alapján részletesen Hagyományos-Kispest, Kispest-Lakótelep és Kispest-Kertváros nevű városrészei utcáinak kerékpározhatóságát vizsgálja, kitekintéssel a kerületi kerékpáros főhálózat Felső-Kispesten és Wekerletelepen található elemeire. Kispest fő- és gyűjtőutak által lehatárolt szinte minden lakóterülete korlátozott sebességű vagy lakó-pihenő övezetbe tartozik. A **helyzetelemzés** konklúziója szerint a csillapított forgalmú övezetek utcáinak többsége jól és biztonságosan kerékpározható. Ugyanakkor a KHT egyrészt számos lokális, javítandó közlekedésbiztonsági, tájékozási és egyéb problémát azonosított a meglévő úthálózat kerékpáros szemmel végzett vizsgálata során, és előíranyozza ezek orvoslását, másrészt a kerület kerékpárosbarát jellegének kialakításához 6 sugárirányú és 7 harántirányú viszonylatban a **meglévő infrastruktúra olyan átalakítási lehetőségeit** vizsgálja, amely a kerékpárosok biztonságos és kellően akadálymentes közlekedésének feltételeit javítja.

A KHT-ban részletesen vizsgált sugárirányú viszonylatok a következők:

- I) Felső-Kispesti „tengely” (Vak Bottyán u. / Derkovits Gyula u. mentén)
- II) Üllői úti „főtengely”

- III) Kispest-Lakótelepi feltáró útvonal (József Attila utca mentén)
- IV) Ady Endre út – Puskás Ferenc u. „főtengely”
- V) Wekerle – Kispest – Kertváros „tengely” (Esze Tamás és Nádasdy u. között)
- VI) Nagykőrösi út menti főtengely

A KHT vizsgálatában nevesített harántirányú viszonylatok pedig az alábbiak:

- A) Határ úti harántirány
- B) Hunyadi út – Sibrik Miklós úti fő harántirány
- C) Hagyományos Kispesti feltáró útvonal (Fő út mentén)
- D) Középső Kispesti harántirány (Kossuth u. környéke Petőfi és Jókai u. között)
- E) Délkelet-Kispesti harántirány (Jáhn Ferenc és Hofherr Albert u. között)
- F) Kertvárosi harántirányú kapcsolatok
- G) Méta utcai harántirány

A KHT e 6 sugárirányú és 7 harántirányú kiemelt közlekedési útvonal, s a teljes kerületi utcahálózat alapvetően kerékpárosbarát átalakítása mellett javaslatokat tesz **a kerékpár, mint jármű rendelkezésre állását, tárolását, fenntartását segítő intézkedésekre** is. Ennek keretében elsősorban a projektterületen, de a teljes kerületre kitekintéssel előíranyozza a rövid idejű letámasztás céljából kerékpártámaszok, a hosszabb idejű, biztonságos napközbeni kerékpárparkolás számára nyilvános, kamerával megfigyelt kerékpártárolók, a lakótelepi saját tulajdonú kerékpártárolást elősegítendő igénybevehető, zárt kerékpártárolók, valamint nyilvános szervizpontok kialakítását, elhelyezését.

A kispesti KHT-ban javasolt, a városi életminőség növelése érdekében a kerékpározás feltételrendszerének javítását célzó fenti intézkedések akkor érik el céljukat, ha a városrész lakói, az utak használói azonosulnak a fenntartható közlekedési módokat előnyben részesítő szemlélettel, ezért a projekt hangsúlyos része **a szemléletformálás és a biztonságos kerékpáros közlekedés oktatása**.

A KHT a megfogalmazott infrastrukturális átalakításokat és egyéb javaslatokat a megvalósításhoz szükséges finanszírozási források rendelkezésre állását is figyelembe véve prioritizálja, és a **megvalósítás ütemezése** szerint különböző intézkedéscsomagokba osztja. Ennek megfelelően csoportosítja a javaslatcsomag:

- a VEKOP-projekt területén rövid, közép- és a hosszú távon szükséges intézkedéseket,
- a projekt területéről kitekintve a kerület más részein illetve a kerülethatár túloldalán más forrásból, rövid, közép- illetve hosszú távon, de megvalósítandó javaslatokat.

A VEKOP-projekt megvalósítására a Fővárosi Önkormányzat, a BKK Zrt. és Bp. Főv. XIX. ker. Kispest Önkormányzata Konzorciumot hozott létre. A projekt előkészítését (terveztetést, engedélyeztetést stb.) a kerületi önkormányzat, a kiviteleztetést a BKK Zrt. végzi.

A fenti elvek és módszertan szerint elkészített KHT-t Bp. Főv. XIX. ker. Kispest Önkormányzatának megbízásából az MX-JOS Kft. és alvállalkozójaként a Via Futura Kft. készítette, figyelembe véve a kispesti közlekedők véleményét az Önkormányzat és a Magyar Kerékpáros Klub által elvégzett kérdőíves felmérések, valamint az április 11-én megtartott Civil Fórum alapján. A KHT munkaközi és bírálati terveit a Megbízó, az NFM, a Magyar Kerékpárosklub, a BKK Zrt., Kispest Önkormányzatának Műszaki Bizottsága és Képviselő-testülete, valamint az NFM által összehívott Tervzsűri is megtárgyalta, és észrevételeik figyelembe vétele mellett elfogadását javasolta.

## 2 BEVEZETÉS

### 2.1 A megbízás tárgya

Budapest Főváros XIX. kerület Kispest Kerékpárforgalmi Hálózati Terve a

„Kerékpárosbarát infrastrukturális fejlesztések Budapest XIX. kerületében”

tárgyú projekt keretében készül. A projekt megvalósítását az Európai Unió és Magyarország Kormánya is támogatja a Széchenyi 2020 Európai Strukturális és Befektetési Alapok VEKOP Versenyképes Közép-Magyarorszáért Operatív Program keretében. A VEKOP-5.3.1-15-2016-00002 azonosítószámú Támogatási Szerződés Kedvezményezettje Budapest Főváros Önkormányzata, a projekt megvalósítására létrehozott Konzorcium tagjai a Fővárosi Önkormányzat, a BKK Budapesti Közlekedési Zrt., valamint Budapest Főváros XIX. kerület Kispest Önkormányzata. A projekt Támogatója a Regionális Fejlesztési Operatív Programok Irányító Hatósága, ami a Nemzetgazdasági Minisztérium keretein belül az Európai Unió Források Felhasználásáért Felelős Államtitkár felügyelete alá tartozik.

A jelen Kerékpárforgalmi Hálózati Tervet Budapest Főváros XIX. kerület Kispest Önkormányzatának megbízásából készíti az MX-JOS Építő Kft., és alvállalkozójaként a Via Futura Mérnöki Tanácsadó és Szolgáltató Kft.

A Kerékpárforgalmi Hálózati Terv az NFM Kerékpáros Koordinációs Főosztály és a BKK Zrt. által meghatározott alapelveket figyelembe véve, de kifejezetten a projekthelyszínnek megfelelő struktúrában készül. A jelen dokumentáció a tervezői adatgyűjtéseket és széleskörű társadalmi egyeztetést, önkormányzati Műszaki Bizottsági és Közgyűlési megtárgyalást, a konzorciumi partnerekkel történt egyeztetéseket, és a Munkaközi tervre beérkezett vélemények alapján történt átdolgozást követően összeállított Bírálati tervként az NFM Kerékpáros Koordinációs Főosztály által működtetett kerékpáros tervszűri döntéshozói számára készült. A dokumentáció véglegesítésére majd a Tervszűri után kerül sor.

### 2.2 A Kerékpárforgalmi Hálózati Terv szerepe, célja, alapelvei

Korunk társadalmi és gazdasági életének meghatározó eleme a társadalom mobilitása. Noha egyre nagyobb teret nyer az otthonról végzett munka, az online világban lebonyolított társadalmi érintkezések és a virtuális térben ápoltság személyes kapcsolatok, a közlekedés továbbra is az ember egyik nélkülözhetetlen tevékenysége, ami még hosszú ideig a gazdasági és társadalmi aktivitás elengedhetetlen része marad. A mobilitás elősegítése az európai integráció történetében is a kezdetektől központi helyen szerepel. Napjainkban a város életének vérkeringését jelenti a közlekedés.

A Kerékpárforgalmi Hálózati Terv egy meghatározott terület egység összközlekedésén belül vizsgálja a kerékpáros közlekedés helyzetét. Nagyon fontos, hogy összközlekedést nézünk: nem autósok, buszosok, kerékpárosok, gyalogosok, hanem KÖZLEKEDŐ EMBEREK vannak, akik az adott közlekedésükhöz a számukra optimális módot választják.

Szinte bármelyik város összközlekedését tekintve az egyik legszembetűnőbb problémát az jelenti, hogy az egyéni gépjárműhasználat túlzott mértéke rontja az életminőséget.

Napjainkban a városi fejlesztési projektek általános célkitűzése: teremtsünk élhetőbb és fenntarthatóbb városi környezetet. Ebbe az általános célkitűzésbe illesztjük be a

Kerékpárforgalmi Hálózati Terv célkitűzését is: a mindennapi közlekedésünkben gyakrabban válasszuk a fenntarthatóságot szolgáló közlekedési módokat: a gyalogos, kerékpáros és/vagy a közösségi közlekedést.

Egy adott utazásunk módjának megválasztásakor döntésünket elméletileg számos paraméter befolyásolhatja: az utazásra fordított idő, a várható torlódások, tömeg, személyes biztonságérzetünk, járműüzemeltetési költségeink, a járműtulajdonlásunk költsége, parkolás nehézségei és költsége, területhasználat, légszennyezés, zaj, egészségügyi hasznok, öltözékünk, utazásunk alatt akarunk-e olvasni vagy telefonálni, stb. Természetesen nem gondoljuk végig mindezt minden elinduláskor, hanem döntésünk legfontosabb kiindulását a tapasztalataink alapján kialakult személyes szokásaink jelentik.

Amikor azonban a mindnyájunk által használt infrastruktúra átalakítását készítjük elő, akkor kiemelkedően fontos, hogy olyan javaslatokat fogalmazzunk meg, amelyek megvalósítása által csökkenthető az egyéni motorizált közlekedés részaránya az összközlekedésen belül, ezáltal javítva a települési környezet életminőségét, a balesetek számának csökkenését, a társadalom általános jólétét.

Budapesten jelenleg a fenntartható közlekedési módok (gyaloglás, kerékpározás és/vagy közösségi közlekedés) részaránya az összes közlekedésen belül 65%, a Balázs Mór terv célja, hogy 2030-ra ez a részarány 80%-ra növekedjen. Ezen belül a kerékpáros közlekedés részaránya jelenleg 2,3%, a Balázs Mór terv igen ambiciózus célkitűzése, hogy ez az arány elérje a 10%-ot.

A Kerékpárforgalmi Hálózati Tervben ezen célkitűzés szolgálatában elemezzük Kispest kerékpáros közlekedésének helyzetét: a kerület összes forgalmi jellemzőin belül milyen szerepet játszik jelenleg a kerékpáros közlekedés, milyen a kerület jelenlegi kerékpározhatósága, mely tényezők akadályozzák jelenleg, hogy a Kispesten közlekedő emberek utazási módot választó döntésében a kerékpározást (vagy más fenntartható közlekedési módot) nagyobb számban illetve gyakrabban válasszák. Helyzetelemzésünk alapján javaslatokat fogalmazzunk meg, amelyek által lényegesen nagyobb számban merjék az emberek a kerékpáros közlekedést választani akár közlekedési, akár szabadidős céllal.

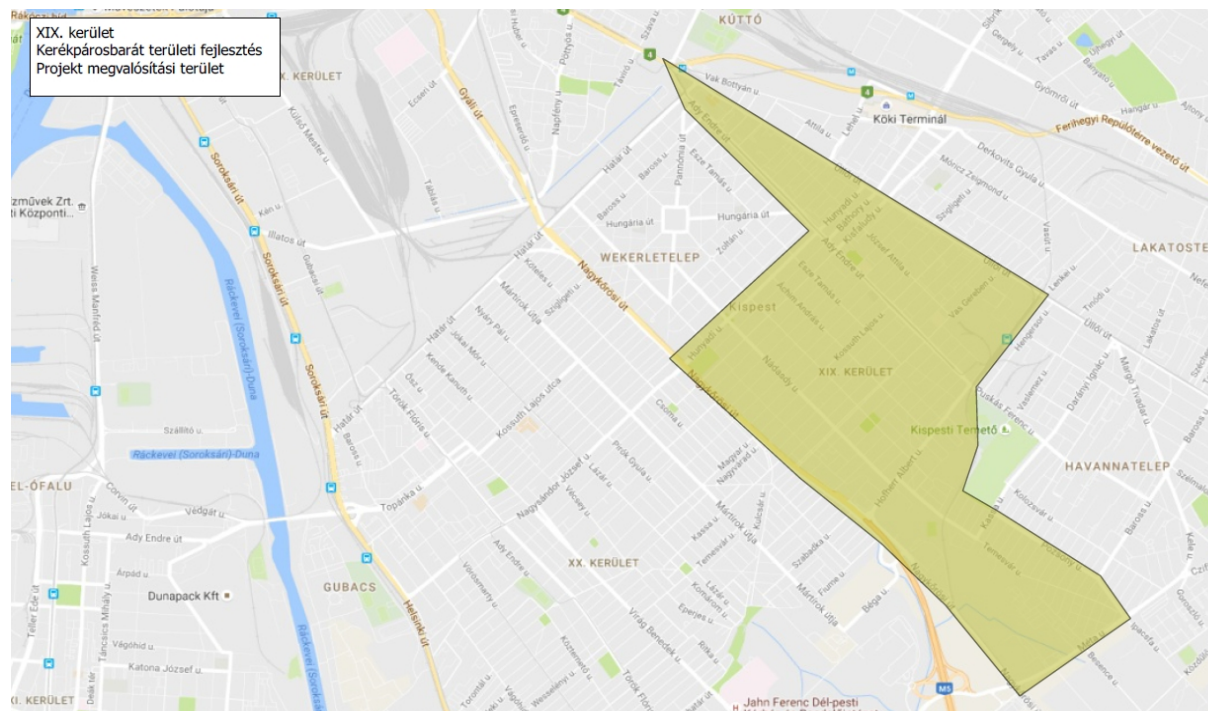
A projekt olyan eszközöket kíván megválasztani a kerékpáros közlekedés részarányának növelésére, ami végeredményben egységes és kerékpározható közúthálózatot eredményez, növeli a közlekedés és a kerékpártárolás biztonságát, és hatékonyan szolgálja az egyes közlekedési módok jobb arányának elérését, ezáltal a közlekedés károsanyag-kibocsátási szintjének csökkentését, a közlekedési torlódások mérséklését és a városlakók életminőségének javítását. A projekt alapelve szerint „a kerékpározás elterjedése a városok élhetővé tételének eszköze és eredménye”.

A Kerékpárforgalmi Hálózati Terv felépítése a következő sémát követi:

- 3. Helyzetelemzés: jellemző közlekedési igények, forgalomvonzó létesítmények, az úthálózat kerékpározhatósága, baleseti helyzet és egyéb problémák azonosítása.
- 4. Fejlesztési lehetőségek felmérése: kötöttségek, várható változások, a kerékpárosok közlekedését elősegítő infrastruktúra-fejlesztési potenciállal rendelkező utcák azonosítása, és a kerékpárosbarát fejlesztési lehetőségek alkalmazható eszköztára.
- 5. Tervezett fejlesztések: a fejlesztendő útszakaszokon alkalmazandó műszaki megoldások kiválasztása, amelyek által a teljes fejlesztési terület kerékpározható lesz; külső kapcsolatok, kerékpártárolás, „bérbringa” rendszer, adatgyűjtés fejlesztése.
- 6. A tervezett fejlesztések ütemezése: rövid-/közép-/hosszútávú projektek, források.

## 2.3 A KHT részletes vizsgálatának területi hatálya a tervezési szerződés szerint

A jelen Kerékpárforgalmi Hálózati Terv elkészítésére vonatkozó tervezési diszpozíció nem a teljes XIX. kerület, hanem csak az Üllői út – Hofherr Albert utca – Puskás Ferenc utca – kerülethatár – Kolozsvár utca – Méta utca – Nagykőrösi út – Rákóczi utca – Ady Endre út – Mátyás király utca által lehatárolt terület részletes vizsgálatát írja elő, ezért a Helyzetelemzés és a megoldások részletes vizsgálata csak a Hagyományos-Kispest, Kispest-Lakótelep és Kispest-Kertváros városrészek úthálózatára készül. Ez a terület a VEKOP pályázati forrásból jelenleg fejlesztendő projektterület.



1. ábra: A projektterület lehatárolása

A Megbízó kérése alapján a Kerékpárforgalmi Hálózati Terv ugyanakkor a kerékpáros főhálózati elemek tekintetében teljes Kispest területére, valamint a szomszédos kerületekhez való összes csatlakozási pont tekintetében meghatározza az alapelveket és a jövőbeli fejlesztések fő irányvonalait, azonban a Wekerletelep és a Felső-Kispest városrészek területén található meglévő és tervezett kerékpáros infrastruktúra esetében ez nem jelent részletes elemzést.

A Tervező nincs könnyű helyzetben a jelen dokumentáció összeállításakor, ugyanis a KHT a szokásos funkciója szerint tömör, max. 40-50 oldalas dokumentáció. Jelen esetben viszont a VEKOP projektelemek tekintetében elvárás a Megbízó részéről a valamivel részletesebb elemzés, mivel a jelen dokumentumnak alkalmasnak kell arra is lennie, hogy ennek alapján a javaslatcsomagból VEKOP finanszírozással megvalósításra kiválasztott projektelemekre engedélyezési tervet lehessen készíteni. Bár tudjuk, hogy a KHT nem alkalmas a problémák és a lehetőségek tanulmánytervi mélységű feltárására, a fenti okok miatt mégsem intézhető el pl. az Üllői út vizsgálata néhány sorban, hanem szükséges ennek több oldalra kiterjedő, szakaszonkénti ismertetése. Ez a tény a terjedelmi korlát átlépését eredményezi, ám a Tervező bízik benne, hogy ez összességében a projekt hasznára válik.

### 3 HELYZETÉRTÉKELÉS

---

Ahogy a bevezetésben említettük, helyzetértékelésünk során összközlekedést nézünk: nem autósok, buszosok, kerékpárosok, gyalogosok, hanem KÖZLEKEDŐ EMBEREK vannak, akik az adott közlekedésükhöz a számukra optimális módot választják. Célunk a kerékpáros közlekedést választók részarányának növelése, ezért helyzetértékelésünkben elsősorban Kispest jelenlegi kerékpározhatóságát vizsgáljuk: Kispest meglévő adottságai milyen lehetőségeket, akadályokat vagy veszélyeket jelentenek a fenntartható közlekedési módok között a kerékpáros közlekedésben résztvevők számára.

#### 3.1 Megalapozó dokumentumok, meglévő tervek

Helyzetelemzésünk kereteit egyebek mellett az alábbi dokumentumok határozzák meg:

##### Közúti Közlekedési Egyezmény

A közlekedési infrastruktúra fejlesztés elsődleges kereteit az 1968-ban Bécsben aláírt Közúti Közlekedési Egyezmény jelenti, melyben az I. fejezet 7.3 pontja kimondja: „A járművezetőknek kiemelt figyelmet és gondosságot kell szentelni a legsebezhetőbb közlekedők iránt (gyalogosok, kerékpárosok, de mindenképp előtt gyerekek, idősek és fogyatékkal élők). Ezt az alapelvet értelemszerűen nem csak a járművezetőkre, hanem már a közúti közlekedési infrastruktúra tervezésére is alkalmaznunk kell.

##### Közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény

A helyzetelemzés kiinduló keretét a Közúti közlekedésről szóló, többször módosított 1988. évi I. törvény jelenti – a meglévő közlekedési infrastruktúrát elsősorban abban a tekintetben értékeljük, hogy az a kerékpáros közlekedésben résztvevők szempontjából mennyiben szolgálja a törvény alábbi paragrafusait:

- 8. § (1a) A közutak tervezése, fejlesztése során úgy kell eljárni, hogy a biztonságos közlekedési feltételek valamennyi, a közúton közlekedni jogosult számára biztosítottak legyenek.
- 12. § (6) A közúti forgalmi rend kialakításánál különös figyelmet kell fordítani a gyalogos átkelőhelyek elhelyezésére és megjelölésére, a közúti csomópontok és vasúti átjárók forgalmának szabályozására, a gyalogos- és kerékpáros forgalom biztonságára, és – belterületen – a tömegközlekedés zavartalanságára. Fokozottan védeni kell a közúti forgalomban résztvevő gyermekeket, időskorúakat, valamint a mozgáskorlátozottakat és egyéb testi fogyatékosokat.

##### Európai Unió közlekedéspolitikája

Az Európai Unió 2014 januárjában új közlekedési szakpolitikát vezetett be, ami a kontinens egészen összefüggő hálózatba kapcsolja a közlekedési infrastruktúrát, ezért különösen fontos, hogy az európai kerékpáros közlekedési hálózat főhálózati elemei Kispestről is elérhetőek legyenek. Mindemellett az EU közlekedéspolitikájának évtizedek óta hangsúlyos elemei a fenntartható és környezetkímélő közlekedési módok térnyerésének, valamint a közlekedésbiztonság növelése, valamint a forgalmi torlódások okozta veszteségek, közlekedési eredetű környezeti károk és a közlekedés kőolajfüggőségének csökkentése.

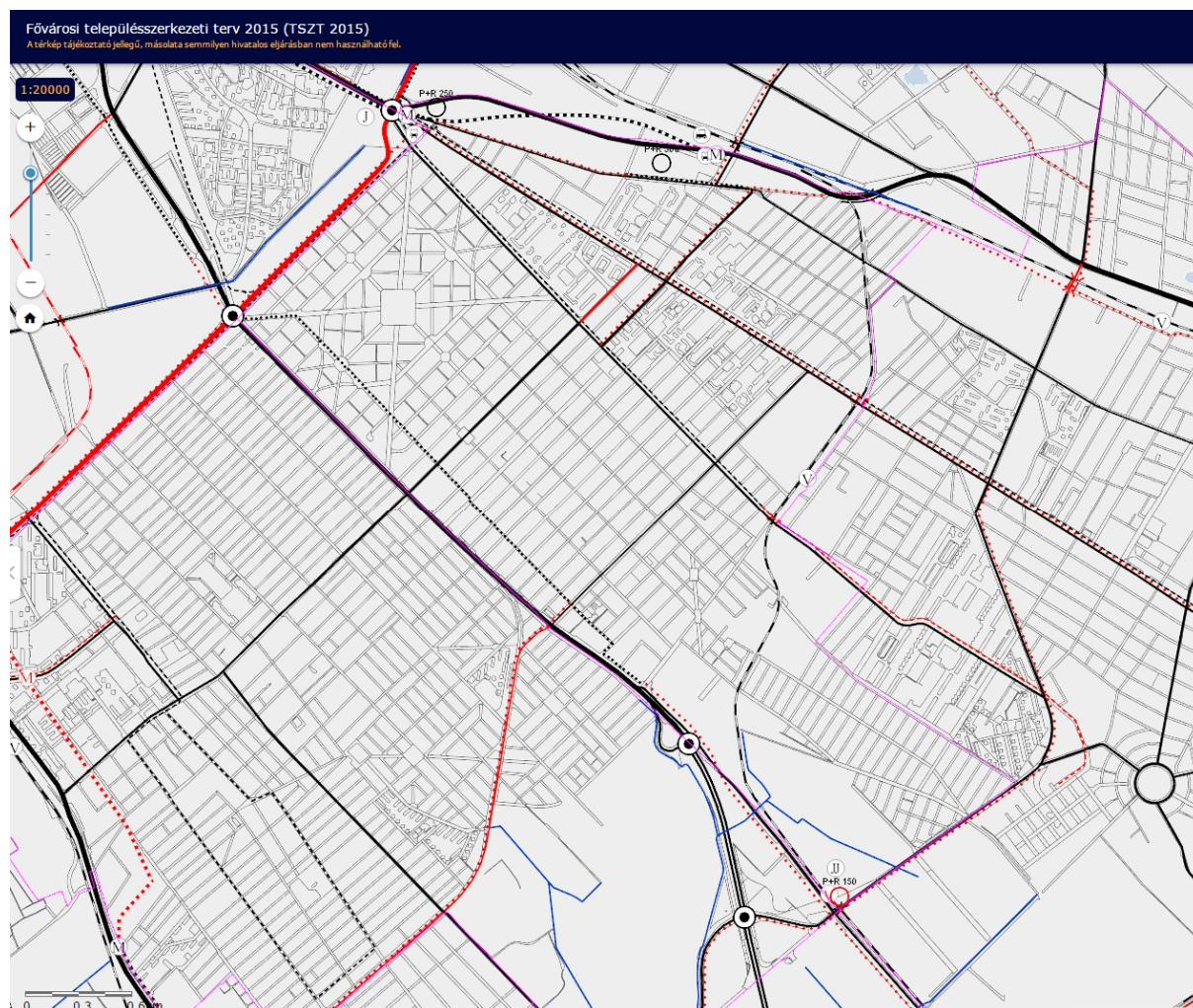


A Kerékpárforgalmi Hálózati Terv alapelvei és célkitűzései az EU közlekedéspolitikájának fenti céljaival összhangban vannak, azok teljesülését szolgálják.

### Nemzeti Közlekedési Stratégia (NKS)

A Nemzeti Közlekedési Stratégia Magyarország gazdasági funkcionális térségeinek részletes elemzése és a fejlesztések interoperábilis funkcionális vizsgálata alapján, a térségek egyes kiemelkedő, az adott kapcsolatrendszerre speciálisan jellemző szempontjai szerint irányozza elő a fejlesztendő infrastrukturális kapcsolatok módját, irányát, prioritásait. A Kerékpárforgalmi Hálózati Terv az NKS-nél újabb műfaj, ám kiemelkedően szolgálja az NKS kerékpáros közlekedés tekintetében megfogalmazott alapelvek szerinti célkitűzéseit.

### Fővárosi Településszerkezeti Terv (TSZT)



2. ábra: Fővárosi Településszerkezeti Terv (TSZT) – részlet

Budapest XIX. kerület Kispest úthálózatára és a kerülethatárral közvetlenül szomszédos utakra vonatkozóan a Fővárosi Településszerkezeti Terv a következőket tartalmazza (helyzetelemzésünk tételes megjegyzéseit zárójelben szerepeltetjük):

- Meglévő I. rendű főút: Férihegyi repülőtérre vezető út  
Nagykőrösi út / M5 bevezető (Határ út – Hofherr Albert u.)
- Tervezett I. rendű főút: Határ úttal párhuzamos új főút a meglévő villamospálya IX. kerületi oldalán

- **Meglévő II. rendű főút:** Üllői út (meglévő villamossal)  
Ady Endre út (meglévő villamossal)  
Puskás Ferenc u. (tervezett villamossal)  
Nagykőrösi út (Hofherr Albert u. – Méta u.)  
Hunyadi út (Nagykőrösi út – Ady Endre út)  
Kisfaludy u. (Ady Endre út – Üllői út) (ugyanitt viszont az ellenirányú forgalmat kiszolgáló Báthory u.-t nem nevesíti)  
Simonyi Zsigmond u. (a Szabó Ervin u.-t viszont nem nevesíti)  
Vak Bottyán u. (Sibrik Miklós úti felüljáró – Simonyi Zs. u.)
- **Tervezett II. rendű főút:** Hunyadi út (Ady Endre út – Üllői út) (jelenleg ez a szakasz csak gyűjtőút, a főúti funkciót a Báthory és a Kisfaludy u. szolgálja ki; ha a TSZT szerint ez lenne főút, akkor a harántirányú forgalom a Hunyadi és a Simonyi Zs. között az Üllői út forgalmával fonódna, ezért ennek inkább csak a Határ út menti új főút megépítése után lehet realizálása)
- **Tervezett főútfejlesztés:** Üllői út: külön szintű vasúti átgáz  
Ady Endre út – Puskás F. u.: külön szintű vasúti átgáz  
Puskás Ferenc u.: tervezett villamosvonal
- **Meglévő településszerkezeti jelentőségű gyűjtőút:** Vak Bottyán u. (Kőér u. – Sibrik Miklós úti felüljáró)  
Derkovits Gyula u.  
Vas Gereben u. (Nagykőrösi út – Üllői út)
- **Tervezett gyűjtőútfejlesztés:** Vas Gereben u. átvezetése a Nagykőrösi út alatt, és folytatása a XX. kerületben
- **Meglévő településszerkezeti jelentőségű kerékpáros infrastruktúra:** Mátyás király u.  
Üllői út / Vak Bottyán u. (Mátyás király u. – Kőér u.)  
Vak Bottyán u. (Lehel u. – Simonyi Zsigmond u.)  
Hungária út (Határ út – Zalaegerszeg u.)  
Zalaegerszeg u. (Hungária út – Garázs u.)  
Garázs u. (Zalaegerszeg u. – Nagykőrösi út)  
Nagykőrösi út (Garázs u. – Hofherr Albert u.)
- **TSZT-ben tervezettként nevesített, településszerkezeti jelentőségű kerékpáros infrastruktúra:** Üllői út  
Vak Bottyán u. (Mátyás király u. – Lehel u.)  
Vak Bottyán u. (Simonyi Zs. u. – XVIII. ker. új út)  
Simonyi Zsigmond u.  
Sibrik Miklós úti felüljáró (valójában már megépült)  
Kisfaludy u. (Ady Endre út – Üllői út)  
Határ út melletti új főút IX. ker. oldalán  
Vas Gereben u. (Zalaegerszeg u. – XVIII. ker. új út)  
Nagykőrösi út (Hofherr Albert u. – Méta u.)  
Méta u. (Nagykőrösi út – Kolozsvár u.)

### Budapest Kerékpárforgalmi Főhálózata (Hálózatfejlesztési koncepció 2016)

Budapest kerékpárforgalmi főhálózata megmutatja, hogy Kispest meglévő és tervezett kerékpárforgalmi hálózata hol kapcsolódik a szomszédos kerületek hálózati elemeihez, és ezekkel együtt miként illeszkedik a Főváros hálózatába.

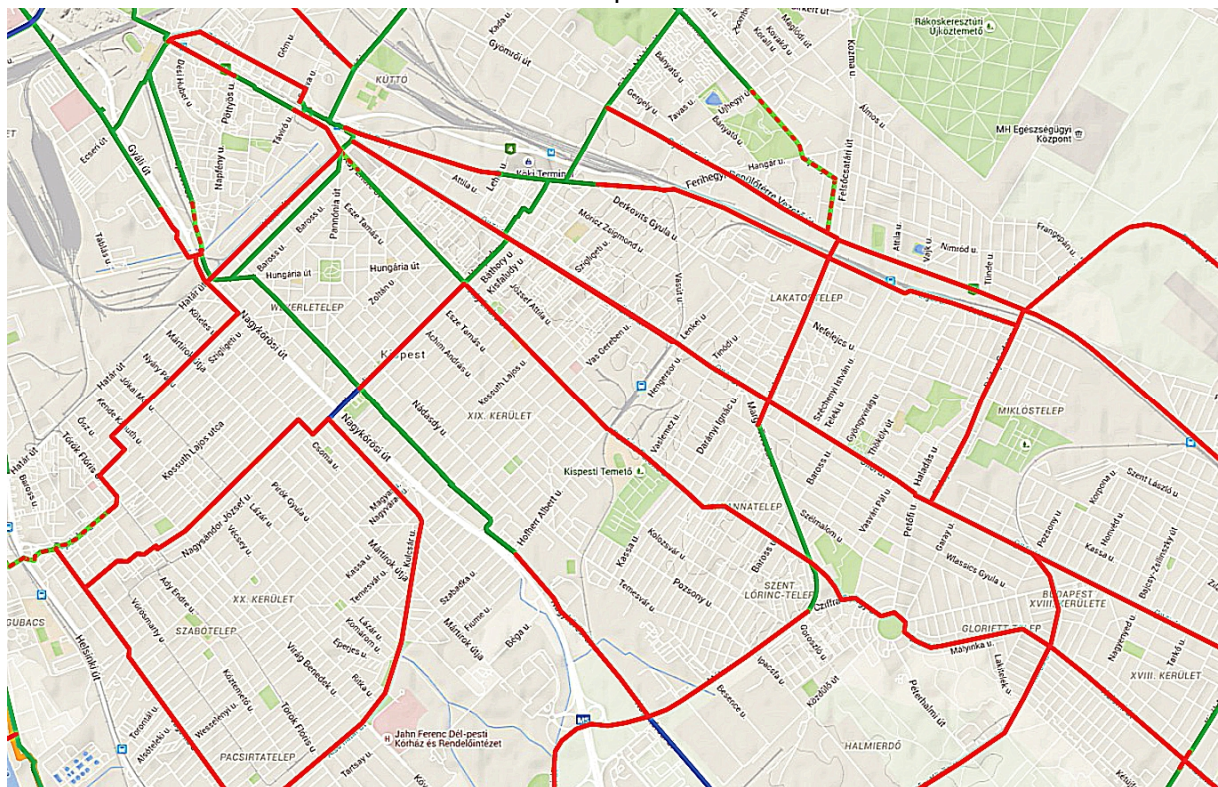
Budapest kerékpárforgalmi főhálózatának Kispestet érintő hálózati elemei a következők (helyzetelemzésünk tételes megjegyzéseit zárójelben szerepeltetjük):

- **Meglévő infrastruktúra:** Mátyás király u.  
Üllői út / Vak Bottyán u. (Mátyás király u. – Kőér u.)



Vak Bottyán u. (Lehel u. – Simonyi Zsigmond u.)  
Hungária út (Határ út – Zalaegerszeg u.)  
Zalaegerszeg u. (Hungária út – Garázs u.)  
Garázs u. (Zalaegerszeg u. – Nagykőrösi út)  
Nagykőrösi út (Garázs u. – Hofherr Albert u.)  
Ady Endre út (Mátyás király u. – Hunyadi út)  
Hunyadi út (Ady Endre út – Üllői út)  
Kosárfonó u. – Katica u. (Üllői út – Vak Bottyán u.) (Vak Bottyán utcai csatlakozása megoldatlan!)  
Sibrik Miklós úti felüljáró  
Pannónia út (Ady Endre út – Álmos u.)  
Álmos u. (Pannónia út – Hungária út)  
Hunyadi úti felüljáró a Nagykőrösi út felett (építés alatt)

Megj.: Wekerletelep meglévő, Pannónia út – Esze Tamás u. – Hungária út útvonalú kerékpáros feltáró útvonalát nem sorolták a fővárosi kerékpáros főhálózatba.



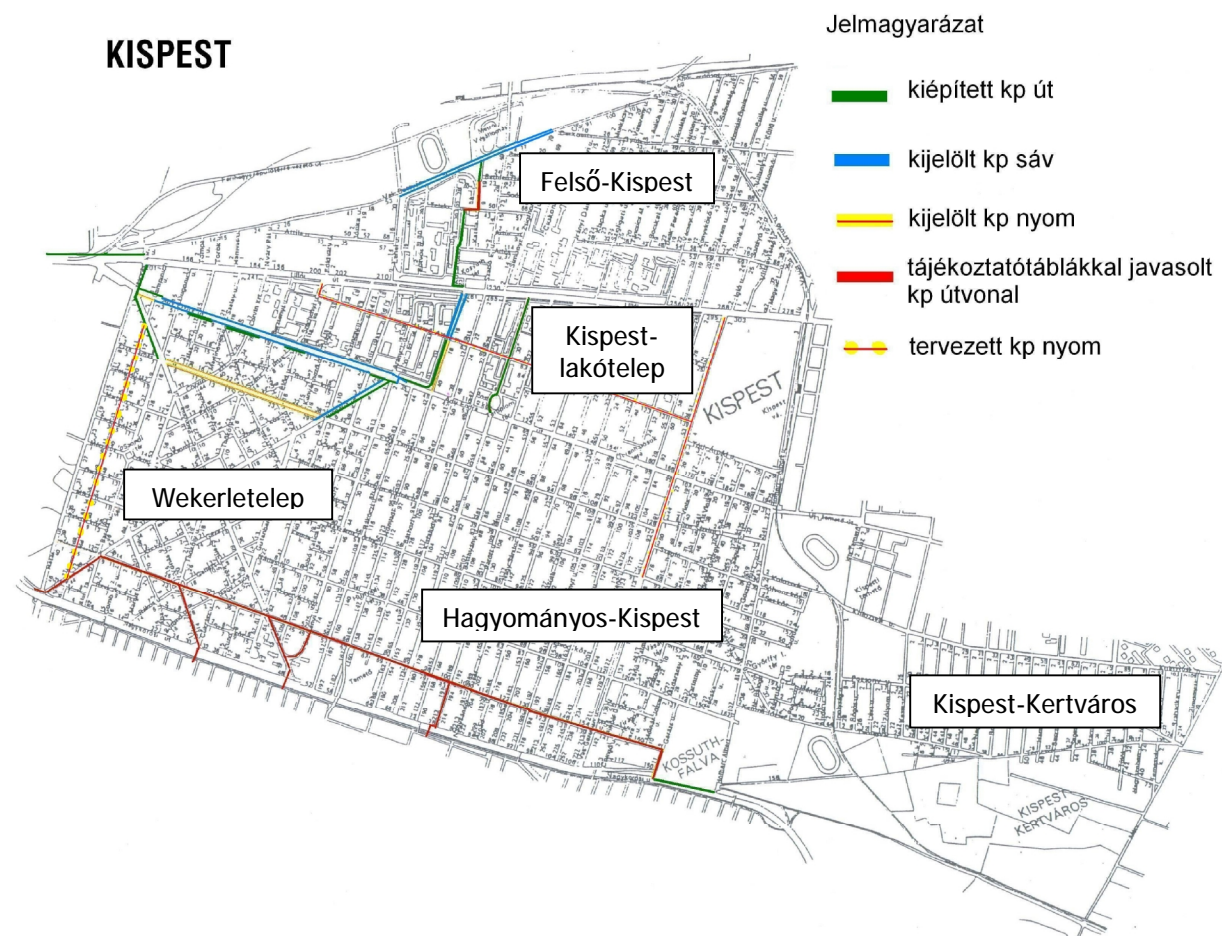
3. ábra: Budapest Kerékpárforgalmi Főhálózata – Hálózafejlesztési koncepció – részlet  
(átdolgozás alatt álló, munkaközi terv, 2016)

- Tervezett infrastruktúra: Üllői út (Mátyás király u. – vasúti átjáró)  
Vak Bottyán u. (Mátyás király u. – Lehel u.)  
Vak Bottyán u. (Simonyi Zs. u. – XVIII. ker. új út)  
Ady Endre út (Hunyadi út – Puskás Ferenc u.)  
Puskás Ferenc u.  
Hunyadi út (Zalaegerszeg u. – Ady Endre út)  
Nagykőrösi út (Hofherr Albert u. – Méta u.)  
Méta u. (Nagykőrösi út – Kolozsvár u.)  
Határ út  
Ferde u.

Amint azt a későbbi fejezetekben bemutatjuk, egyes hálózati elemek tekintetében Budapest kerékpárforgalmi főhálózati tervének felülvizsgálata indokolt lehet.

## Budapest XIX. kerület Kerékpárforgalmi hálózati Tanulmányterve (2009)

Kispest Kerékpárforgalmi hálózati Tanulmányterve 2009-ben épült, amelynek a 3. ábrán bemutatott elemei – a József Attila utca és a Vas Gereben utca kivételével – megvalósultak.



4. ábra: Budapest XIX. kerület Kerékpárforgalmi Hálózati Tanulmányterv 1. üteme szerint megvalósított illetve javasolt hálózati elemek

A jelen Kerékpárforgalmi Hálózati Terv – az azóta eltelt időben bekövetkezett infrastrukturális, szabályozási, koncepcionális és szemléletbeli változásokat figyelembe véve – ezen Tanulmányterv felülvizsgálataként készül.

### Ütügyi Műszaki Előírások

Az infrastruktúra megfelelőségét alapvetően az Ütügyi Műszaki Előírások – különösen az UT 2-1.201 Közutak tervezése (KTSZ) és az UT 2-1.203 Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése című előírások fényében elemezzük.

## 3.2 A vizsgált terület bemutatása

Kispestet 1950-ben csatolták a Fővároshoz, ekkor két városrészből: Kispestből és Wekerletelepből hozták létre Budapest XIX. kerületét. A kerület általában a 3. ábrán bemutatott 5 városrészre osztható: Wekerletelep, Hagyományos Kispest, Kispest-Lakótelep, Kispest-Kertváros, Felső-Kispest.

Budapest XIX. kerületének területe 9,38 km<sup>2</sup>, ezzel Kispest a Főváros 6. legkisebb kerülete (Erzsébetváros, Terézváros, Belváros-Lipótváros, Várkerület és Józsefváros után). Népessége

60 731 fő (közel a fele él tízemeletes panelépületben), így a 23 kerület között Kispest a 15. legnagyobb népességű kerület. Népsűrűsége tehát 6475 fő/ km<sup>2</sup>, így a XIX. kerület a 8. legnagyobb népsűrűségű a Fővárosban. Lélekszámának elmúlt években tapasztalható csökkenése a legújabb időkben jelentősen lassult. A nyilvántartott álláskereső száma a KSH adatai szerint 1329 fő, ami a népesség 2,14%-át jelenti, ezen belül a tartósan (legalább 12 hónapja folyamatosan) nyilvántartott álláskereső aránya 0,45%, azaz munkanélküliségi ráta az országos átlagnál lényegesen, a budapesti átlagnál kicsivel kedvezőbb. A lakótelepeken átlag feletti az aktív korú, míg Wekerletelepen átlag feletti a nyugdíjas korú lakosság számaránya.

A városrész hagyományos központja az Ady Endre úton a Templom tér környéke volt, az 1970-es években új városközpont épült az Üllői út mentén található Kossuth téren. Hagyományos központi funkciót lát el a Városház tér, valamint Wekerletelepen a Koós Károly tér. A metróépítéssel a közlekedési csomópontokban új alközpontok jöttek létre a Határ úti és a Kőbánya-Kispest metróállomásnál (KÖKI). A lakótelep építések során 4076 kertvárosi lakás helyére építették házgyári technológiával a 12100 panellakást.

### 3.3 Jellemző közlekedési igények

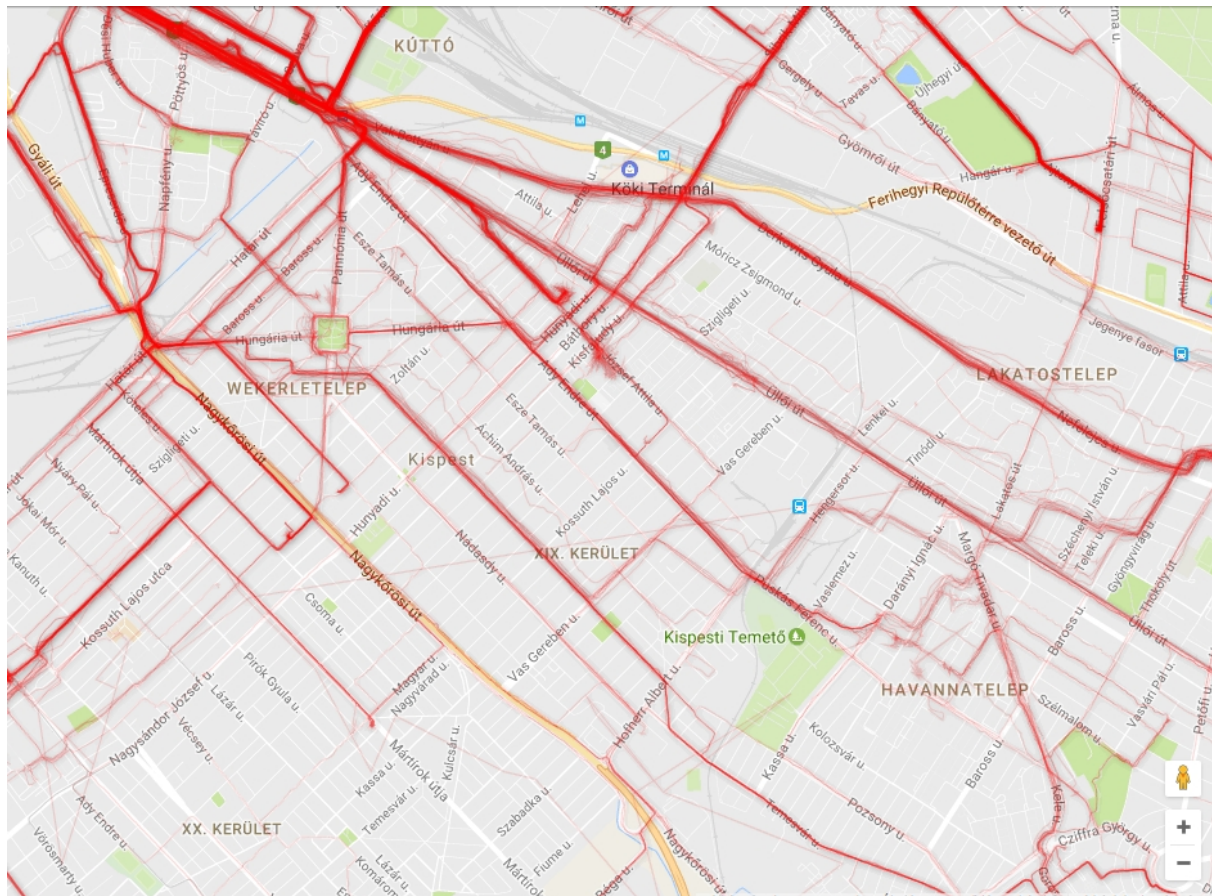
#### 3.3.1 Felhasznált közlekedési és kerékpáros forgalmi adatok forrásai

A közlekedési igények, forgalmi adatok elemzésekor a következő adatokból dolgozunk:

- tendenciák elemzése céljából felhasznált előzmények – a vizsgált időszaknál régebben keletkezett forgalomszámlálási adatok:
  - o Budapest XIX. kerület Kispest közúti forgalmának felvétele (VILATI-Signalbau Huber Kft., 2001.10)
  - o BKRFT Budapest Közlekedési Rendszerének Fejlesztési Terve (Közlekedés Kft., 2009. augusztus)
- forgalmi modell megalkotásához közvetlenül felhasznált forgalmi elemzések adatai az elmúlt 3 évből:
  - o Kerékpáros forgalom elemzése Budapesten a 2014. évben (Utiber-Főmterv Konzorcium, 2014.11)
  - o Budapesti Egységes Forgalmi Modell (EFM): 2014. téli, 2015. tavaszi és 2016. őszi közúti és kerékpárforgalmi adatok (BKK megbízásából Főmterv Zrt. – Közlekedés Kft. – Trenecon COWI Kft.)
  - o Kispest Önkormányzat saját kerékpáros forgalomszámlálási eredményei (Szilágyi József, 2015-2016)
- Jelen VEKOP projektet megalapozó kérdőíves közvélemény-kutatások eredményei:
  - o Budapest XIX. kerület Kispest Önkormányzata – Közvélemény-kutatás Kispest kerékpáros közlekedési szokásaival kapcsolatban (2016.04)
  - o Magyar Kerékpáros Klub kérdőíves kikérdezésének eredményei és javaslatai (2016-2017)
- Kispest „kerékpárforgalmi hőtérképe”



- Kerékpározók által használt mobilalkalmazás rögzíti a kerékpározók által megtett útvonalakat, az összegyűjtött információkat közzéteszik az interneten a google térképén, így a hőtérképen kirajzolódnak az applikációt használók útvonalai. – Kispesten elsősorban a nagyobb távolságot tekerő bringázók használják az appot, a helyi célforgalmi igények által használt útvonalak alapvetően nem jelennek meg, inkább a fontosabb sugárirányú útvonalak (Vak Bottyán u., Üllői út, József A. u., Ady Endre út, Mészáros Lőrinc u.) rajzolódnak ki. Felhívjuk a figyelmet, hogy a harántirányú közlekedésben a hőtérkép a Hunyadi úti felüljáró lezárása miatt nem tekinthető mértékadónak.



5. ábra: Kispest kerékpáros hőtérképe, 2017.06.06 (forrás: budapestcycletrack.appspot.com)

- Jelen KHT készítéséhez 2017 márciusában és áprilisában elvégzett irányonkénti és járműkategóriánkénti saját forgalomszámlálásunk eredményei az alábbi útszakaszokon és csomópontokban (a helyszíneket az 1. sz. térképen is ábrázoljuk):
  - Határ út – Mészáros Lőrinc utca csomópont
  - Üllői út – Lehel utca csomópont
  - Hunyadi út – Zalaegerszeg utca csomópont
  - Hunyadi út – Mészáros Lőrinc utca csomópont
  - Ady Endre út – Nagysándor József utca csomópont
  - József Attila utca – Nagysándor József utca csomópont
  - Nádasdy út – Vas Gereben utca csomópont
  - Nádasdy út – Hofherr Albert utca csomópont



- Katona József utca – Hofherr Albert utca csomópont
- Kassa utca – Pozsony utca csomópont
- Kassa utca – Temesvár utca csomópont

A korábbi adatok feldolgozása során nehézségekbe ütköztünk: egyrészt sajnos elég sok a kiugróan hibás adat, feltételezhető, hogy történtek módszertani hibák az adatfelvételkor vagy az adatfeldolgozáskor. Ezért ezeket a korábbi adatokat csak a tendenciák megismerése, illetve adott útvonalak egyes szakaszai közötti arányok becslése céljából használtuk fel, a tényleges forgalomnagyságok meghatározásakor viszont elsődlegesen és döntő mértékben a saját számlálásainkra alapozunk.

A saját számlálásaink értékelésekor viszont annak forgalomátrendező hatását kell figyelembe vennünk, hogy sajnos éppen a jelen Kerékpárforgalmi Hálózati Terv készítésének időszakában történik a Hunyadi utcai felüljáró felújítása, ahol emiatt felpályás útlezárás van érvényben jelzőlámpás forgalomirányítás és a gyalogosforgalom teljes lezárása mellett.

A forgalomszámlálást kedvező és kedvezőtlen időjárás mellett is elvégeztük. Az időjárás hatása a gépjárműforgalomra minimális volt, a kerékpáros forgalomban viszont egyes útvonalakon nagyságrendi növekedést is eredményezett az időjárás jobbra fordulása, tehát elmondható, hogy Kispesten a kerékpárhasználat jellemzően szezonális jellegű. (Budapest Belvárosában napjainkban már kisebb ez az eltérés.)

### 3.3.2 Átmenő, cél- és helyi forgalmi igények

A fenti forgalmi adatok elemzése alapján a kispesti közlekedési szokásokról a következők állapíthatók meg:

A közlekedési céllal történő utazások során megnéztük az összes forgalom (személygépkocsi + közösségi közlekedés + áru fuvarozás + kerékpározás) megoszlását az alábbiak szerint:

- az összforgalom 54%-a a kerületen áthalad, ezen belül a kerékpárosok aránya <1%
- az összforgalom 27%-a a kerületből indul vagy ide érkezik, kerékpárosok aránya ~1%
- az összforgalom 19%-a a kerületen belül közlekedik, itt a kerékpárosok aránya 2% és 3% közötti.

Szabadidős céllal jelenleg igen kevesen kerékpároznak, e tekintetben a lakosság fontos célja, hogy Kispestről legyenek elérhetőek a környékbeli szabadidős kerékpározási útvonalak és túraútvonalak.

A Mellékletben található 1. sz. térképen ábrázoljuk a kerületi útszakaszok kedvező időjárási körülmények között számlált (illetve ahol nem történt számlálás, ott a rendelkezésre álló egyéb kerékpárforgalmi adatok alapján készített hálózati modell alapján becsült) kerékpáros forgalomnagyságot (ÁNF átlagos napi forgalom, kp/nap; csak azokat a szakaszokat ábrázoljuk, ahol legalább 25 kp/nap forgalom becsülhető).

A 2. és a 3. sz. térképen az egyes útszakaszok összforgalmát ábrázoljuk (átlagos napi gépjárműforgalom + kerékpáros forgalom együtt); ahol nem történt saját számlálás, ott a régebbi anyagok eredményeit is figyelembe vevő modell alapján becsültük a forgalmi értékeket. A fontosabb szakaszok saját számlálási eredményeink alapján meghatározott keresztmetszeti összforgalom-nagyságát mutatja be a következő táblázat:

útszakasz	eleje	vége	MOF 2017	ÁNF 2017
Ady E.	Kisfalud.	Nagys.J.	1 705	18 757
Ady E.	Nagys.J.	Kossuth	1 697	18 671
ALDI út	Hofherr	ALDI	510	5 613
Dobó K.	Üllői út	szervízút	106	1 062
Határ út	Nagyk.	Mész.L.	1 421	15 633
Határ út	Mész.L.	Ady E.	1 393	15 321
Hofherr	Nagykőr.	Nádasdy	2 228	24 506
Hofherr	Katona J.	Nádasdy	1 790	19 694
Hofherr	Mész.L.	Katona J.	1 189	11 886
Hunyadi	Felüljáró	Zalaeg.	1 629	17 921
Hunyadi	Zalaeg.	Nádasdy	1 467	16 133
Hunyadi	Mész.L.	Áchim A.	1 313	14 441
Hunyadi	Nádasdy	Mész.L.	1 205	13 253
József A.	Nagys.J.	Kossuth	621	5 644
József A.	Kisfalud.	NagyS.	608	5 525
Kassa	Temesvár	Pozsony	603	6 032
Kassa	Kolozsvár	Pozsony	556	5 564
Katona J.	Hofherr	vasút	550	5 498
Lehel út	Üllői út	Attila	899	8 988
Mész.L.	Határ út	Józs.A.ltp.	679	6 176
Mész.L.	Határ út	Wekerle	384	3 489
Mész.L.	Hunyadi	Báthory	270	2 451
Mész.L.	Hunyadi	Rákóczi	68	618
Nádasdy	Vas Gere.	Hofherr	1 157	12 722
Nádasdy	Kossuth	Vas Gere.	977	10 751
Nagys.J.	József A.	Üllői út	274	2 493
Nagys.J.	József A.	Ady E.	165	1 502
Nagys.J.	Ady E.	Esze T.	72	655
Pozsony	Kassa	Kelet	687	6 873
Pozsony	vasút	Kassa	145	1 453
Temesvár	vasút	Kassa	726	7 260
Temesvár	Kassa	Kelet	184	1 844
Üllői út	Mátyás k.	Lehel út	1 856	20 414
Üllői út	Lehel út	Kossuth	1 498	16 474
Vas Gere.	Mész.L.	Nádasdy	655	6 550
Vas Gere.	Nádasdy	Nagykőr.	625	6 254
Zalaeg.	Hunyadi	Rákóczi	215	1 950
Zalaeg.	Hunyadi	Báthory	28	255

1. táblázat: Fontosabb útszakaszok keresztmetszeti forgalma (Egységjármű / óra)

Részletesen elemeztük a kerületen áthaladó forgalom irányok szerinti összetételét, a legfontosabb megállapításaink a következők:

- A kerületen áthaladó tranzitforgalom 33,5 %-a a kerületet határoló sugárirányú főutakon (Ferihegyi repülőtérre vezető út, Nagykőrösi út) közlekedik.

- A kerületen áthaladó tranzitforgalom 7,7 %-a a kerületet határoló harántirányú utakon (pl. Határ út) közlekedik.
- A kerületen áthaladó tranzitforgalom 26,3 %-a a kerületen áthaladó sugárirányú utakon közlekedik, pl. az Üllői út, az Ady Endre út, a Derkovits Gyula u.–Vak Bottyán u., Pozsony u.–Temesvár u.–Katona J. u.–Nádasdy u. útvonalakon, de torlódások esetén kisebb utcákat is megtalálják a járművezetők.
- A kerületen áthaladó tranzitforgalom 19,1 % a kerületen belüli harántirányú utakat választja (pl. Hunyadi út–Simonyi József u.–Sibrik M. út)
- Az utóbbi két adatot összevetve láthatjuk, hogy ha csak a kerületen belüli úthálózatot nézzük a határoló főutakat nem beleszámítva, akkor a harántirányú közlekedési igény mindössze 27,2 %-kal marad el a sugárirányú közlekedési igénytől.
- A kerületen áthaladó tranzitforgalom 13,4 %-a sarokforgalomban halad keresztül a kerületen, egy sugárirányú és egy harántirányú ki- ill. belépési pont között.

A kerületből induló vagy ide érkező célforgalom 68 %-a sugárirányban, 32 %-a harántirányban közlekedik.

### 3.3.3 Forgalomvonzó létesítmények a kerületen belül

A kerületen belüli célforgalom legnagyobb részét az otthonokba történő hazatérés jelenti, ami a kertvárosi részekben értelemszerűen viszonylag egyenlegesen szétszórt célforgalmat jelent, ellenben a lakótelepeken koncentrált gépjármű-parkolási és kerékpár-tárolási igény jelentkezik.

A közlekedési igények elemzésekor a célforgalom szempontjából a következő ingatlanhasználati módokat különböztetjük meg:

- családi házas vagy önálló kerttel rendelkező társasházak övezetbe tartozó ingatlan
- lakótelepi ingatlan (koncentrált parkolási igény)
- üzemi terület (elsősorban dolgozók parkolási igénye)
- telephely, műhely (elsősorban munkahely, kisebb ügyfélforgalom)
- vendéglátó egység: étterem, vendéglő, hotel, stb. (jelentősebb ügyfélforgalom)
- kereskedelmi és szolgáltató egység (jelentős vásárlóforgalom)
- oktatási létesítmény: bölcsőde és óvoda (gépkocsival és kerékpárral is „kiss and ride” típusú parkolási igény), iskolák (gépkocsival „kiss and ride” parkolás, viszont kerékpárral jellemzően tartós napközbeni tárolási igény)
- egészségügyi létesítmény (jelentős ügyfélforgalom) – pl. Ady Endre út, Csengő u. stb.
- rendőrség, tűzoltóság (elsősorban munkahely, kisebb ügyfélforgalom)
- kulturális intézmény: mozi, kultúrház, múzeum (alkalomszerűen nagy ügyfélforgalom)
- templom, temető (alkalomszerűen nagy ügyfélforgalom)
- közpark: játszótér, emlékhely, park stb. (jó idő vagy rendezvények esetén jelentősebb célforgalom) – köztük külön kiemelandó a Koós Károly tér
- közintézmény: posta, önkormányzat, kormányhivatal stb. (jelentős ügyfélforgalom)
- benzinkút
- sportlétesítmény (alkalomszerűen nagy ügyfélforgalom)

A Mellékletben található 1. sz. Célforgalmi térképen ábrázoljuk a kerületben található intézményeket és lakóhelyeket, amelyekre az adott létesítmény típusától függően különböző mértékben koncentrálódó célforgalom jelentkezik.

### 3.3.4 Közlekedési célú kerékpározás szerepe

A közlekedési célú kerékpározáshoz tartozik a munkába, iskolába járással, ügyintézással, bevásárlással kapcsolatos kerékpározás, és a közösségi közlekedési eszközök elérését célzó kerékpározás. A közlekedési célú kerékpározás esetében alapvetően az összközlekedésben megfigyelhetőhöz hasonló viszonylatokat különböztethetünk meg:

- A kerületen áthaladó közlekedési igények legnagyobb része sugárirányú: a XVIII. és a IX. kerület között közlekedik. E viszonylatban más külső kerületekhez (pl. Újpest, Óbuda, Budafok, Csepel) képest a XVIII. kerületből kevesebb ember választja a kerékpárt a Belváros célú utazásához, ami egyrészt a viszonylag nagy távolságra (pl. a Havanna-lakótelepről a „Váci úti irodafolyosó” kerékpárral ~17km), másrészt infrastrukturális hiányosságokra: az Üllői úti kerékpáros infrastruktúra teljes hiányára, valamint az Ady Endre úti kerékpársáv hosszú hiányzó szakaszára vezethető vissza.
- Ahogy feljebb az összforgalmi elemzésünkben rámutattunk, Kispesten a fő prioritást jelentő sugárirányú közlekedési igények mellett igen jelentős a harántirányú közlekedés volumene is. A közelmúltban (pl. a KÖKI környékén) megvalósult kerékpáros infrastruktúra fejlesztések már lendületet adtak hozzá, hogy ebben a viszonylatban is növekedésnek induljon a kerékpárforgalom részaránya, de ez még mindig messze elmarad pl. a X. és XIV. kerület közötti harántirányú kerékpározás mértékétől, elsősorban a Hunyadi utcai közlekedési folyosó kerékpárforgalmi hálózati hiányosságai miatt. A harántirányú közlekedésben fontos szerepet játszik a Határ út, mint közlekedési tengely, ahol szintén infrastrukturális hiányosságok miatt elmarad a ténylegesen kerékpározók száma az igényekhez képest.
- Kerékpáros közlekedés szempontjából a más kerületből érkező célforgalom döntően a kispesti lakóhelyekre irányul, kisebb mértékben a fent felsorolt intézményekre. Ebben a tekintetben a kerékpáros igények kb. 2/3-a sugárirányban (leginkább a Centrumban található munkahelyek felől), 1/3-a harántirányban érkezik a kerületbe. A IX. kerületi kerékpáros infrastruktúra hiányzó szakaszai (Gyáli út, Üllői út) korlátozzák a kerékpáros közlekedés lehetőségeit, ezért ezen közlekedési viszonylat volumene is mélyen elmarad a potenciális igényekhez képest.
- A kerület viszonylag kis méretű, ezért a kerületen belüli célpontok megközelítésére a kerékpár kifejezetten célszerűen használható. Ebben a tekintetben a kerületet feltáró autóbuszvonalakon is sokan utaznak, számos ember közlekedik gyalog vagy rollerrel is, de még mindig igen magas a kerületen belül gépjárművet használók részaránya. A projekt kifejezetten fontos célközönségét jelentik ezek az emberek: a kerületi úthálózat és a kerületi kerékpártárolás biztonságosabbá tétele által szeretnénk vonzóbbá tenni a kerületen belüli utazások céljára a kerékpár használatát.
- Korunkban általában komoly potenciált látunk a módváltó B+R típusú utazásokban, amikor a metró- vagy a vasútállomásig kerékpárral közlekedő emberek ott biztonságos tárolókban hagyják a járművüket, és onnan tömegközlekedéssel utaznak tovább. Kispesten a KÖKI-nél épített B+R parkoló viszonylag sikeres, ám

megemlítendő, hogy nagy kapacitású kerékpártároló épült ilyen célból a Határ úti metróállomáson is, ami sajnos jelenleg még teljesen kihasználatlan. Ennek okai lehetnek:

- Elsősorban a kerékpárt használók nem bíznak benne, hogy a kerékpárjukat nem fogják ellopni. Noha van térfigyelő kamera a téren, az egyrészt számos különböző irányt is figyel, másrészt sokan nem is tudnak róla, ezért nem alakult ki a közbizalom a kerékpártárolás biztonságát illetően. Érdekes módon ezzel szemben a közeli Europark oldalában található kerékpártároló télen-nyáron kihasznált, mert ott több ember közlekedik, jobban szem előtt van.
- A kerületen belüli kerékpáros infrastruktúra hiányosságai miatt egyelőre inkább csak a jobban felkészült személyek ülnek kerékpárra, ők azonban jellemzően ha már a kerékpáron ülnek, akkor azzal elhajtának egészen az úti céljukig (esetleg nem is vásárolnak tömegközlekedési bérletet).

### 3.3.5 Szabadidős célú kerékpározás lehetséges célpontjai

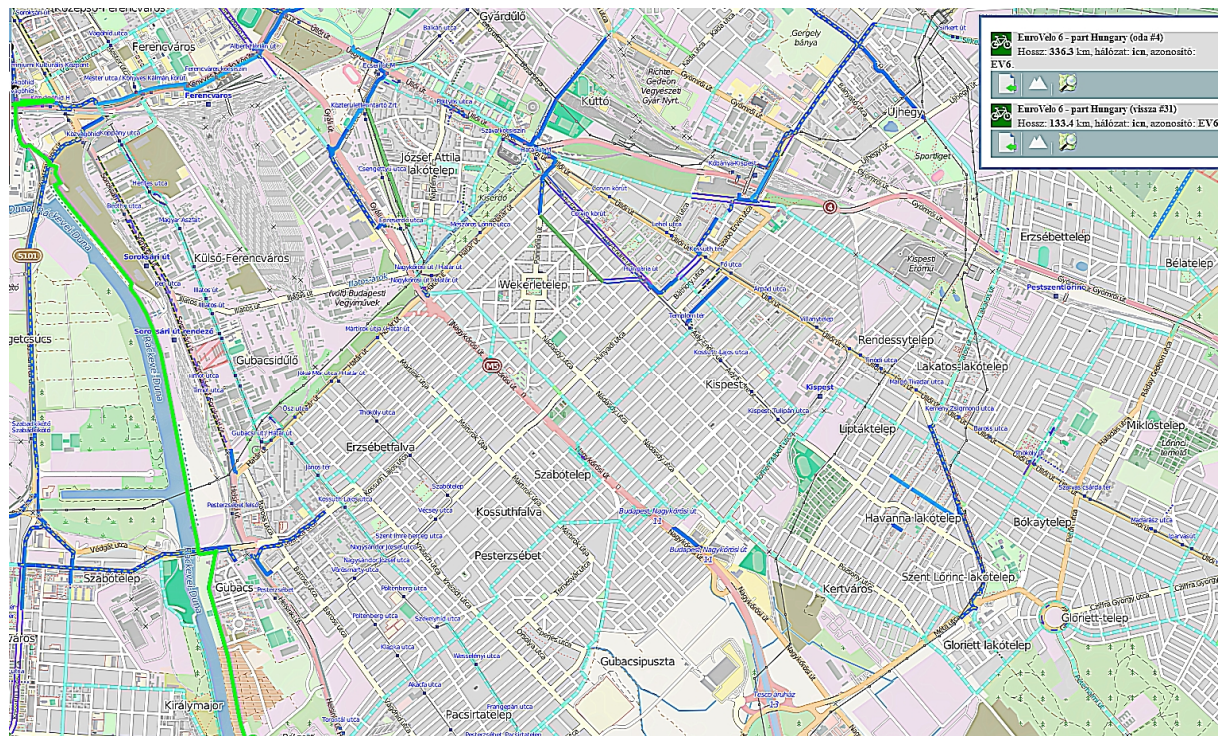
Kispesten erősen korlátozottak a szabadidős célú kerékpározás lehetőségei. Mégis sokan szeretik kerékpárjukat szabadidős, sport- vagy túracélból is használni. Erre a legtöbb a gépjárművön, esetleg vonaton történő kerékpárszállítást használják, de természetesen van igény arra is, hogy a Kispest környéki szabadidős kerékpáros célpontok Kispestről elérhetőek legyenek. Ezek között kiemelendők:

- EuroVelo nemzetközi kerékpáros túraútvonal-hálózat, amelyből a 6. sz. EuroVelo közlekedési folyosó a Duna mentén áthalad Budapesten is. Innen bejárható a Kis-Dunamente, a Csepel-sziget vagy akár a világörökség részét jelentő budapesti Duna-parti szakaszon végigtekerve Szentendre és a Dunakanyar is.
- A Duna-menti útvonalról elérhető a Budai-hegyvidék is.
- Kispesten a Temesvár utcán keresztül elhagyva a Méta utca keresztezése után, az Ipacsfa utcán keresztül elérhető a Péterhalmi-erdő, mint szabadidős kerékpározásra, pihenésre, rekreációra alkalmas közeli terület.
- A József Attila lakótelepen keresztül elérhető Népliget is szabadidős célpont.

6. ábra: EuroVelo kerékpáros túraútvonalak







7. ábra: A Duna-parti EuroVelo útvonal elérhetősége kerékpárral Kispestről

### 3.4 Kispest úthálózatának szerkezete

Kispest úthálózata klasszikusan sugaras és harántirányú utakból áll, aminek szigorú szerkezetét helyenként (pl. Wekerletelep, Kis János altábornagy u.) átlós útvonalak oldják fel (ezzel a helyismerettel nem rendelkezők számára olykor megnehezítve a tájékozódást).

Az úthálózat hierarchiája az úthasználat kialakult módja szerint általában egyértelmű: főutak, gyűjtőutak, és többnyire csillapított forgalmú (korlátozott sebességű vagy lakó-pihenő) övezetbe tartozó lakóutcák, de ez némiképp eltér a Fővárosi TSZT korábban ismertetett kategorizálásától. A rendszer általában következetes, az általános elvektől némileg eltérő forgalmi renddel Wekerletelepen találkozhatunk az ottani sajátos úthálózat, forgalmi és egyéb igények miatt.

A közösségi közlekedés általában a fő- és gyűjtőúthálózatot használja.

A meglévő úthálózatot mutatja be a Mellékletben található 2. sz. tervlap.

#### 3.4.1 Főutak

Sugárirányú főutak a kerület határán: az egyetlen 2x2 (ill. 2x3) forgalmi sávós főút a Nagykőrösi út, a Ferihegyi repülőtérre vezető út csak 2x1 forgalmi sáv széles. Ezek a főutak általában emelt sebességűek, ezeken kerékpározni tilos.

Sugárirányú főutak a kerületen belül: a 2x1 sávós Üllői út, és az általában szintén 2x1 forgalmi sávós Ady Endre út.

Harántirányú főutak:

- a kerület határán húzódik a Határ út (2x1 sáv) – Mátyás király út (egyirányú 2 sáv) útvonal (ellenirány: a IX. kerülethez tartozó Ferde utca)



- [illegible]

23

- a Nádasdy u. – Katona József u. – Temesvár u. (– Kassa u. –) Pozsony u. útvonal

#### Harántirányú gyűjtőutak:

- Hunyadi út folytatása az Ady Endre út és az Üllői út között
- Kossuth Lajos utca
- Vas Gereben utca
- Hofherr Albert utca
- Kassa utca
- Csiky utca (Pozsony u. és Kolozsvár u. között)

Részben gyűjtőúti funkciót lát el az amúgy korlátozott sebességű övezetbe tartozó Wekerletelepen belül a Pannónia út, a Hungária út, a Zalaegerszeg u. a Határ út és a Pannónia út között, valamint a Corvin krt. és a kört bezáró útszakaszok, ezek egy része elsőbbséggel rendelkező, védett útvonal.

### **3.4.3 Korlátozott sebességű és lakó-pihenő övezetek**

Kispest szinte teljes területén Tempo 30 korlátozott sebességű övezetet alakítottak ki, amit általában a megfelelő forgalomcsillapító eszközökkel is kombinálnak:

- a Határ út – Nagykőrösi út – Hunyadi u. – Ady E. út által határolt területen (ez gyakorlatilag a Wekerletelep; itt azonban, mit láttuk, vannak védett útvonalak a zónán belül is)
- a Hunyadi út – Nagykőrösi út – Vas Gereben u. – Zalaegerszeg u. – Kossuth L. u. – Nádasdy u. területen
- a Vas Gereben u. – Zalaegerszeg u. – Kossuth L. u. – Nádasdy u. területen
- a Hunyadi út – Nádasdy út – Kossuth L. u. – Ady E. út területen
- a Kossuth L. u. – Nádasdy út – Vas Gereben u. – Ady E. út területen
- a Vas Gereben u. – Nádasdy út – Hofherr Albert u. – Ady E. út területen
- az Üllői út – Simonyi J. u. – Derkovits Gy. u. – vasút területen
- Felső-Kispest Derkovits Gyula utcától északra eső területén
- a Kassa u. – Pozsony u. – Kolozsvár u. – Csiky u. területen
- a Csiky u. – Pozsony u. – Méta u. – Kolozsvár u. területen
- a Katona József u. – Temesvár u. – Zombor u. – Méta u. – Pozsony u. – Feszty Á. u. – Mészáros L. u. – Hofherr A. u. területen
  - o de ezen belül lakó-pihenő övezet található a Temesvár u. – Segesvári u. – Zombor u. – Méta u. területen
- az Ady E. út – Vas Gereben u. – Üllői út – Kisfaludy u. területen
  - o de ezen belül a lakótelepeken lakó-pihenő övezet található:
    - § a Kossuth L. u. – József A. u. – Vas Gereben u. – Üllői út területen
    - § a Nagysándor J. u. – Üllői út – Kisfaludy u. – József A. u. területen
    - § és a Kisfaludy u. – József A. u. – Petőfi u. – Templom tér területen
  - o További lakó-pihenő övezetek Kispest-Lakótelepen:
    - § Vak Bottyán u. – Lehel u. – Üllői út – Kosárfonó u. – Katica u.
    - § Üllői út – Hunyadi út – Ady E. út – Corvin krt.
    - § Vas Gereben u. – Nagykőrösi út – Garázs u. – Nádasdy út területen.

### 3.5 A kerékpáros közlekedés helyzete

Kispest kerékpározható úthálózatát és a jelenleg meglévő kerékpáros infrastruktúra elemeit is a Mellékletben található 2. sz. tervlap ábrázolja. Minden egyes útszakasz a potenciális kerékpárforgalmi hálózat része, ahol nem tilos kerékpározni, azaz a kerületet határoló Nagykőrösi út / M5 bevezető szakasz és a Ferihegyi repülőtérre vezető út kivételével a kerület teljes úthálózata. Az alábbiakban külön tárgyaljuk a sugárirányú, és külön a harántirányú úthálózat kerékpározhatóságát. A fő- és gyűjtőutakat minden esetben egyedileg megvizsgáljuk, a meglévő forgalomcsillapított övezeteken belüli utcákat pedig akkor vizsgáljuk egyedileg, ha az valamely okból indokolt (többnyire a Hagyományos Kispest városrészhez tartozó utcák kerültek ebbe a körbe). Az egyes tengelyekkel párhuzamos kisebb utcák kerékpározhatóságát csak a tervezési területen belül említjük meg.

#### 3.5.1 Sugárirányú úthálózat kerékpározhatósága, és meglévő sugárirányú kerékpáros infrastruktúra

Helyzetelemzésünk fenti fejezeteiben ismertettük a kerületben jelentkező forgalmi igényeket, a fejlesztési dokumentumok korábbi előirányzatait és a meglévő közúthálózat legfőbb jellegzetességeit, majd mindezt összevetettük a kérdőíves felmérések eredményeivel és a kerékpáros civil szervezetek véleményével. A kispesti forgalmi igények, a meglévő és potenciális kerékpáros közlekedési szokások és az úthálózat jellegzetességeinek elemzése alapján a kispesti kerékpáros főhálózatban az alábbi 6 db sugárirányú közlekedési tengely mentén jelentkeznek kiemelkedő kerékpárforgalmi igények:

- I) Felső-Kispesti „tengely” (Vak Bottyán u. / Derkovits Gyula u. mentén)  
(Tervezési területen kívül)

A nem kerékpározható, nagy forgalmú Ferihegyi repülőtérre vezető úttal párhuzamos útvonal a Határ úti metróállomástól indul, ahol a kiemelkedően nagy közúti forgalommal terhelt Üllői út és a Vak Bottyán utca között a járdára felfestett, meglévő kerékpárút található, ami a gyalogosforgalomtól csekély mértékben elválasztott, ez konfliktuspontokat eredményez. Ez a gyalog- és kerékpárút Budapest X. kerület Kőbánya, illetve az Üllői úton keresztül a Belváros felé ad kapcsolatot, ennek részletesebb helyzetelemzését a 3.5.4 fejezetben ismertetjük.

A Mátyás király utca magasságától a ~13e E/nap forgalmú, kb. 6 méter széles Vak Bottyán utcában a Lehel utcáig jelenleg nincs kiépített kerékpáros infrastruktúra, jelenleg az úttesten kerékpároznak. Az útszakasz bal oldalán a szakasz egy részén távhővezetékek, azon túl a Kúttói-erdő található. A Nyáry Pál u. és a Lehel u. között a Vak Bottyán utcával párhuzamos alternatívát ad az Attila utca, alapvetően jól kerékpározható lakóutca, jellemzően egyoldali parkolással, ám az Attila utca főhálózati szerepe csekély, ugyanis jelentős kitérőt jelent a sugárirányú tengelytől.

A Vak Bottyán utca KÖKI melletti szakaszán a Lehel utcától a Simonyi Zsigmond utcáig kétoldali irányhelyes kerékpársávot (egy szakaszon kerékpárutat) építettek, aminek állapota teljesen jó. A szakasszal párhuzamosan csupa egyirányú utcát találunk (Bartók B., Bethlen G., Sós, Teleki, Artúr utca és a Piac melletti útszakaszok), amelyek jelenleg nincsenek az ellenirányú kerékpározás céljából megnyitva. A terület kerékpárral való feltárása nem kedvező, azonban ennek részletes elemzése nem a jelen KHT tárgya.

A vizsgált tengely mentén a Simonyi Zsigmond utcától keleti irányban jelenleg nincs, a XVIII. kerülethez is kapcsolatot adó, megfelelően kerékpározható útvonal. Bár délebbre a Móricz

Zsigmond és a Bem utcák jól kerékpározhatóak, de nincs megfelelő kapcsolatuk a KÖKI-nél meglévő kerékpársávokhoz és kerékpárutakhoz, és a szomszéd kerület felé sincs megfelelő kapcsolatuk: a Bem utca a Magyar László utcánál véget ér, a Móricz Zsigmond utcánál sincs vasúti átjáró, bár itt a síneken keresztülvezető ösvényen néhányan áttolják a kerékpárjukat.

Felső-Kispest Simonyi Zsigmond utcától keletre vezető gyűjtőútja a Derkovits Gyula utca, ezen lokális útszűkületeket építettek ki forgalomcsillapítási célból, ahol a váltakozó irányú áthaladást jelzőlámpa szabályozza. A 142. sz. vasútvonalon szintbeni vasúti átjáró található, majd a Malomkő utca után a XVIII. kerületben a Nefelejcs utcában folytatódik ez a sugárirányú tengely. A sűrűn kiosztott jelzőlámpák által szabályozott, lökészerűen meginduló, összefüggő járműoszlopok melletti kerékpározás a keskeny burkolaton nem túl kényelmes, mindazonáltal a forgalomcsillapításnak köszönhetően ezen a szakaszon nem történtek kerékpáros balesetek.

A Vak Bottyán utca csak a Víztorony utcáig alkalmas közúti közlekedésre, utána a távhővezetékek és a Férihegyi Repülőtérre vezető út töltése ill. felüljárója közötti gyalogösvényen lehet eljutni a 142. sz. vasútvonalig, ahol még gyalogos szintbeni vasúti átjáró sincs jelenleg. A vasút túloldalán találjuk a Férihegyi Repülőtérre vezető út felüljárójának pillérei alatt kanyarodó, rossz minőségű és keskeny burkolatú, illegális szeméttlerakással övezett Alsó erdősor zsákutcájának végpontját. Az Alsó erdősoron a Csillag utcáig lehet közlekedni, utána a Kispesti Erőmű területe következik.

## II) Üllői úti „főtengely”

Ez az útvonal is a Határ úti metróállomás mellett kialakított, meglévő kerékpárúttól (problémáit a 3.5.4 fejezetben ismertetjük) indul. Az Üllői út Kispest legfontosabb sugárirányú útvonala, hosszú időn keresztül ez volt a 4. sz. főút budapesti bevezető szakasza is (napjainkban a 4. sz. főút forgalmát a Férihegyi repülőtérre vezető út bonyolítja).

Az Üllői úti kerékpáros infrastruktúra teljesen hiányzik (leszámítva, hogy a Hunyadi u. – Kosárfonó u. meglévő kerékpárút rövid szakaszon az Üllői úti villamospálya bal oldalán halad), jóllehet ez a fővárosi kerékpárforgalmi hálózat főhálózati eleme lenne: a kerületet átszelő potenciális kerékpáros forgalom legfontosabb tengelye, emellett a kispesti úti célok elérhetőségében is nagy jelentőségű útvonal. Az Üllői út kerékpározhatóságát jelentősen rontja a nagy járműforgalom: Az Üllői úton az Europarkig közel 25e E/nap, az Europark és a Lehel utca között ~21e E/nap, a Lehel utcán kívüli szakaszon 16-18e E/nap forgalom terheli. Az útvonal nehézjárművek számára korlátozottan használható, a nehézjárművek aránya ~9,5%.

Az Üllői úti sávok szélessége folyópálya-szakaszokon ~4,5 méter, ami a kerékpározás szempontjából kedvezőnek mondható, azonban ez a villamos- és autóbusz-megállóhelyi peronok mellett kisebb mértékben, a csomóponti járműosztályozók területén viszont igen jelentős mértékben beszűkül. Jelenleg ennél kisebb mértékű útszűkület található a villamos-megállóhelyi peronok mellett, azonban a BKK / BKV a villamosvonalat középtávon alacsonypadlós közlekedésre is alkalmassá kívánja tenni, az akadálymentességi követelmények teljesítéséhez már rövidtávon megkezdik a megállóhelyi peronok megemelését és szélesítését. A teljes hossz több mint felében találunk valamelyik okból sávszűkületet, így a jelenlegi kialakítás kifejezetten nem kerékpárosbarát. A kedvezőtlen infrastruktúra, a kiemelkedően nagy forgalom és a fontos hálózati szerep miatt sok baleset történik az útvonalon.

Az Üllői út bal oldalán a Simonyi Zsigmond utca és a Vécsey utca között – lakótelepi kiszolgáló útként – szervízút húzódik, ami azonban kerékpárral a folyópályaszakaszok felől gyakorlatilag megközelíthetetlen. A jobb oldalon a Széchenyi utca – Hunyadi utca, a Kisfaludy u. – Árpád u., valamint a Zrínyi u. – Jáhn Ferenc u. szakaszokkal párhuzamosan találunk változó minőségű szervízutat (részben a garázssor, részben parkolóhelyek, részben üzletek kiszolgálása érdekében), ezek kapcsolata a főpályával többnyire elég gyengén megoldott.

A fenti problémák következtében napjainkban az Üllői úti kerékpározók közel fele a járdán kerékpározik, ami a kevésbé beépített szakaszokon (pl. az EuroPark előtt) kevesebb, az utcafronti üzletek környékén viszont jelentős számú gyalogoskonfliktussal jár, a Tűzoltóság melletti szakaszon pedig a vonuló egységek útját keresztezik a járdán kerékpározók.

Az Üllői út végén szintbeni vasúti átjáró található, a sorompónál felálló járműoszlopok melletti kerékpározás kedvezőtlen.

### III) Kispest-Lakótelepi feltáró útvonal (József Attila utca mentén)

A József Attila utca forgalomcsillapított (részben Tempo30, részben lakó-pihenő) övezetbe tartozik, ennek ellenére – különösen a reggeli csúcsidőszakban – aránylag magas forgalom terheli: átlagos napi forgalma meghaladja az 5000 E/nap mértéket. Ez annak fényében érthető, hogy az útvonal mentén található panelházakban ~20 ezer ember él, ezen felül rengeteg forgalomvonzó közintézmény is ezen az utcán keresztül közelíthető meg. Mindemellett esetenként a József Attila utca az Üllői út és az Ady Endre út menekülő útvonalaként is funkcionál. A lakóutcához mérten jelentős forgalom a kerékpáros közlekedés szempontjából kedvezőtlen. A Kisfaludy és a Jáhn Ferenc utca közötti szakaszon jellemzően az úttesten kívül: merőleges vagy elkülönített parkolóhelyeken állnak a gépjárművek, a többi szakaszon viszont esetenként az útfelületen történő parkolás is kedvezőtlen a kerékpárosok folyamatos haladása és biztonságérzete szempontjából.

Rövid Vas Gereben utcai fonódással a József Attila utca folytatásaként is használható a Tóth Árpád utca, ami alapvetően jól kerékpározható lakóutca, azonban a Tulipán u. és a Hofherr Albert u. közötti útszakasz (ahol rezsimenetben villamosok is közlekednek) egyirányú.

### Ady Endre út – Puskás Ferenc u. „főtengely”

Az Ady Endre út Mátyás király u. – Bercsényi utca közötti szakaszán irányhelyes kerékpársáv (a járműosztályozóknál egyirányú kerékpárút) létesült, ami forgalombiztonsági szempontból megfelelőnek értékelhető, az átlagos felkészültségű kerékpározók számára kedvező kialakítású, a felkészültebb gyors kerékpározók a kérdőíves felmérések tanúsága szerint kifogásolják, hogy nem lehet teljesen folyamatosan haladni. Mindazonáltal az ütügyi műszaki előírásokkal összevetve a kialakított kerékpáros infrastruktúra a Rendőrségig alapvetően megfelelő, kifelé irányban a Rendőrség melletti járdán, pollerek között vezetett szakasz viszont több szempontból is problémás.

Az Ady Endre úti kerékpársáv a Bercsényi utca után fokozatosan megszűnik, folytatására az Ady Endre úti út- és villamospálya-felújítás folytatásának keretében van remény. A Bercsényi utca és a Hunyadi utca közötti szakaszon rövid önálló kerékpárút teremti meg az Ady Endre úti kerékpársáv és a Hunyadi utcai kerékpáros infrastruktúra közötti kapcsolatot.

A Hunyadi utca és a Kisfaludy utca közötti szakaszon a Hunyadi – Sibrik Miklós harántirányú főforgalmi irány közúti forgalma fonódik az Ady Endre út forgalmával, itt a lámpás csomópontok között kifejezetten problémás a kerékpáros közlekedés helyzete.



A Kisfaludy utca és a vasút közötti szakaszt közel 19e E/nap forgalom terheli. A középén futó villamospályát jellemzően forgalomtechnikai jelek választják el a gépjárművek forgalmi sávjától, a kerékpárosok a többnyire viszonylag széles (a villamosperonoknál beszűkülő), ám rendkívül rossz burkolatú és nagy forgalmú külső forgalmi sávban haladnak. A forgalmi sávban történő parkolás tiltott (esetenként fél kerékkel a padkára állva mégis előfordul), helyenként az útpadka területén kiépített parkolóhelyek találhatók.

A villamos végállomás a Tulipán utcánál található, ahová a villamossín rezsimenetek céljára balra kanyarodik, az Ady Endre út innen 2x1 széles forgalmi sávval éri el a szintbeni vasúti átjárót. A vasúti átjáró burkolata keskenyebb a megelőző szakaszhoz képest, és a Puskás Ferenc utcában a forgalmi sávok már csak ~3,0 m szélesek (a kanyarodósávok szélessége a 3 métert se éri el). A Puskás Ferenc utcán keresztül érhető el a Havanna lakótelep, ezért e szakasz forgalma is meghaladja a 15e E/nap forgalomnagyságot; a sugárirányú kerékpárforgalmi igény is jelentős. A kispesti célforgalmi helyszínek közül itt található a Bozsik stadion és a Kispesti temető.

#### IV) Wekerle – Kispest – Kertváros „tengely” (Esze Tamás és Nádasdy u. között)

Jelentős kerékpárforgalmi igény mutatkozik a kispesti városrészek közötti sugárirányú közlekedésben Wekerletelep – Hagyományos Kispest és Kispest-Kertváros között az Ady Endre út és a Nagykőrösi út közötti területsávban. A tervezési területen kívül eső Wekerletelep útszakaszainak részletes vizsgálata nem tárgya a jelen KHT-nak, de megemlítjük, hogy az elmúlt években Wekerletelep északi részén már kiépültek a terület sugárirányú feltárását segítő kerékpárforgalmi létesítmények a Pannónia út (egyoldali önálló kerékpárút) – Esze Tamás utca (irányhelyes kerékpársáv) – Hungária út (irányhelyes kerékpársáv / -út) útvonalon. Az útvonal az imént felsorolt irányban elég jól kerékpározható, ellenkező irányban viszont a Pannónia úti kerékpárút kialakítása legfeljebb az utca bal oldalán lévő úti célok elérése vagy a gyerekek, idősek szempontból mondható kedvezőnek, viszont az oldalváltások miatt az Üllői út vagy EuroPark felé haladó gyorsabb kerékpározást egyáltalán nem segíti. Ez a kerékpáros útvonal a Hungária úton keresztül visszaköt az Ady Endre úthoz, érdemi folytatása viszont Kispest-Kertváros felé nincs.

A tervezési területen kívül eső Wekerletelepen belül a Mészáros Lőrinc utcát szakítja meg a nagy területű, „csúcsára állított” négyzet alaprajzú Koós Károly tér, városi alközpont, jelentős kerékpárforgalmi célpont. A Mészáros Lőrinc utca Határ út és Koós Károly tér közötti szakasza reggeli csúcsórában közepesen nagy forgalmú, burkolatának állapota gyenge. Az útvonal a Határ utat és a Kiserdőt (Epreserdőt) keresztezve átvezet a IX. kerület József Attila lakótelepre, a kapcsolat kerékpározhatóságát a 3.5.4. fejezetben elemezzük.

Tervezési területünk a Wekerletelep szélén húzódó Bercsényi utcától kezdődik, a Wekerle-Kispest-Kertváros viszonylatban a Bercsényi utcától az alábbi 4 utca egyikét választják jelenleg a kerékpárosok:

- Esze Tamás utca – az átlagosan 5,5 m széles utca az alternatívákhoz képest kerékpáros szempontból kevésbé kedvező, mert útburkolatának állapota egyes szakaszokon kifejezetten rossz, gyakran használják az autósok menekülő útvonalként az Ady Endre úti torlódások idején (néha villamospótló autóbuszok is), a Rákóczi u. és a Hunyadi u. közötti szakasz egyirányú, a parkolási szokások kerékpáros szempontból kedvezőtlenek. A Hunyadi út kerékpárral nehezen keresztezhető, a zónán belüli utcáknál jobbkézszabály érvényes. Az útvonalnak a Vas Gereben utcától Kertváros felé az alapvetően jól kerékpározható Jázmin utca vagy a Szegfű utca lehet



folytatása, de ezek hálózati szerepe csekély, mert a Kertváros felé nincs kapcsolatuk. Az Iparos utcát, a Sólyom közt és a Sas közt csak a minimális célforgalom használja.

- Áchim András utca – 5,5–6,0 m széles burkolata normál állapotú, kerékpározhatósága átlagos. A haladást lassítja, hogy a fő- és gyűjtőutak keresztezése kedvezőtlen, és minden további utcában is jobbkézsabály szerint kell elsőbbséget adni. A Pákozdi utca utáni alternatíváit a sugárirányú Kócsag és Benczúr utcák, valamint az átlós irányú Kiss János altábornagy utca jelenti, ezek jól kerékpározhatóak, azonban a Hofherr Albert utcát nehéz keresztezni.
- Mészáros Lőrinc utca – 6,0–6,5 m széles burkolata általában jó állapotú, csak Wekerletelepen a Koós Károly tér és a Határ út között gyengébb. Alapvetően igen jól kerékpározható útvonal, aminek legnagyobb hibáját a Rákóczi utca és Hunyadi utca közötti szakasz egyirányúsága jelenti, ezt sok kerékpáros most sem tartja be (elvétve az autósok sem). A haladást lassítja, hogy a fő- és gyűjtőutak keresztezése kedvezőtlen, és minden további utcában is jobbkézsabály szerint kell elsőbbséget adni, de ezek általában jól beláthatóak. Az útvonal legnagyobb előnye, hogy Kertváros irányában a Hofherr Albert utca után is megfelelő kapcsolatot biztosít, részint az átlós irányú Kiss János altábornagy utcán és a Katona József utcai biztosított vasúti átgáton keresztül, részint a Feszty Árpád utca végén a vasutat szabályozatlan módon keresztező, kitaposott ösvényen keresztül.
- Nádasdy utca: jelentős gépjármű- és autóbuszforgalmat bonyolító gyűjtőút, a keskeny forgalmi sávok melletti nagy forgalom kifejezetten kedvezőtlen a kerékpáros közlekedés szempontjából. Mégis használják a kerékpárosok, mivel burkolatának állapota nem rossz, és a Kertváros felé majdnem egyenesen biztosított a Katona József utcán a kapcsolat. A Hunyadi utcai átvezetése jelzőlámpával megoldott, a Vas Gereben utcai csomópont viszont balesetveszélyes kialakítású. A Vas-Gereben – Hofherr A. szakaszon a Garázs u. és a Karinthy F. u. között változik az útszélesség. A Hofherr Albert utcai jelzőlámpás csomópont forgalmi rendje nem kerékpárosbarát, sokan a járdán és a zebrákon kerülnek.

A Wekerle – Kispest – Kertváros „tengely” legszűkebb keresztmetszetét a 142. sz. vasútvonal keresztezése jelenti, ezért a kerékpárosok a Hofherr Albert utca és a Kassa utca között alapvetően csak 2 útvonal közül választhatnak:

- Mészáros Lőrinc u. – Győrffy István tér – Feszty Árpád u. – Pozsony u. útvonal: kedvezően kerékpározható útvonal, azonban nagyon hiányzik a vasúti átgát, ahol jelenleg kitaposott ösvényen kelnek át szabályozatlan módon a gyalogosok és a kerékpárosok. Nem csak egy sínpart kell keresztezni, hanem egy használaton kívüli iparvágányt is, ami a közelben ágazik ki a fővonalból.
- Katona József u. – Temesvár u. útvonal: nagy forgalmú, ám keskeny burkolatú gyűjtőút, jelentős autóbusz-forgalommal. Az itt található fénysorompós vasúti átgát időnként meglehetősen hosszú ideig tart zárva, ami komoly torlódásokat okoz. Az útvonal mentén sportlétesítmények fejlesztése várható, ezek útcsatlakozásának aktuális terveiben nem számolnak kerékpárforgalmi létesítményekkel.

E sugárirányú „tengely” folytatásaként a kerékpárosok a Kassa utca után a Kertvárosban 3 útvonal közül választhatnak:

- Temesvár utca – kerékpáros szempontból kedvező, hatékonyan forgalomcsillapított kialakítású utca, az egyenrangú kereszteződések jól beláthatóak.
- Pozsony utca – kerékpáros szempontból kedvezőtlen, hogy a 6,5 m széles burkolaton ~7e E/nap forgalomnagyság mellett jelentős autóbusz-forgalom bonyolódik.

- Kolozsvár utca – határoló útvonal Kispest-Kertváros és a XVIII. kerületi Havanna-lakótelep között. Forgalma a Temesvár utcánál nagyobb, de így is jól kerékpározható.

A Temesvár utcától délre található harántirányú lakóutcák: a Háromszék u. és a Zombor utca jól kerékpározhatóak, problémát esetenként a menekülő útvonalat kereső autók jelentenek.

#### V) Nagykőrösi út menti főtengely

Dél-Pest legnagyobb forgalmú útvonala az M5 autópálya bevezető szakasza, azaz Kispest szempontjából a Nagykőrösi út Határ út és Méta utca közötti szakasza, ami kerékpározásra nem vehető igénybe. A Nagykőrösi úttal párhuzamosan kialakított kerékpáros főhálózati elem kezdőpontja a Határ út – Gyáli út jelzőlámpás csomópontban kijelölt gyalog- és kerékpáros átkelőhely. A Hungária útra itt csak kerékpárral lehet behajtani, a Hungária út ezen szakasza az Álmos utca felől a közúti forgalom szempontjából zsákutca.

A tervezési területen kívül eső Wekerletelepen belül a Hungária úton vezetett nyomvonal kerékpáros útirányjelző táblákkal – helyenként hibásan – kijelölve a Zalaegerszeg utcán halad, majd – immár a projekt területén belül – Hagyományos-Kispest területén folytatódik egészen a Garázs utcaig. A Zalaegerszeg utca egyes szakaszain nagyobb a forgalom és autóbuszjárat is megjelenik rajta a Határ út – Pannónia út, valamint (csak egy irányban) a Kossuth Lajos u. – Vas Gereben utca útvonalon, mégis a kialakítás jellege, a burkolat szélessége és állapota miatt alapvetően jól kerékpározható útvonalról van szó. A Rákóczi utca és a Hunyadi út közötti egyirányú szakasz jelenleg is megnyitott az ellenirányú kerékpározás céljából. A Hunyadi út – Báthory u. közötti szakasz gépjárműforgalom számára a Báthory u. felől zsákutca, de a kerékpárosok csak a járdára felhajtva, a kijelölt gyalogátkelőhelyen keresztezhetik a Hunyadi utat.

A Vas Gereben utca után a Zalaegerszeg utca lakó-pihenő övezetben folytatódik, a baloldalon kisebb, jól kerékpározható, párhuzamos lakóutcákat is találunk (Zengő u., Mikó Sándor u.). A kerékpárosok a Zalaegerszeg utca végén a Garázs utca igen leromlott burkolatú szakaszára balra kanyarodva a Nádasdy utcát érik el, aminek a burkolata a Nádasdy és a Karinthy Frigyes út között kiszélesedik. Lényegesen kedvezőbb infrastruktúra biztosított a Garázs utcán jobbra kanyarodó kerékpárosok számára, akik itt érik el a Nagykőrösi utat, ahonnan meglévő önálló kerékpárút vezet a Hofherr Albert utcaig. A Hofherr Albert utcai körforgalomnál viszont a kerékpárút véget ér, a Katona József utca felé és a Méta utca felé is csak rendkívül nagy forgalmú, és igen jelentős nehézjármű forgalmú útszakaszokon lehet továbbkerékpározni, fontos kerékpáros úthálózati elem hiányzik.

### 3.5.2 Harántirányú úthálózat kerékpározhatósága, és meglévő harántirányú kerékpáros infrastruktúra

Ahogy korábbi elemzésünkben jeleztük, harántirányban is jelentős kerékpáros közlekedési igények figyelhetők meg. Ezeket 7 harántirányú viszonylat mentén vizsgáljuk:

#### A) Határ úti harántirány (Tervezési területen kívül)

A Határ út burkolata keskeny, forgalmi terhelése közel 16e E/nap, közepesen magas nehézjármű-aránnyal, emiatt kerékpárforgalomban nehezen közlekedhető. Lényegesen kedvezőbbek a feltételek a Határ úttal párhuzamos Álmos utcában, ahol napjainkban épül ki az egyirányú utcákban az ellenirányú kerékpározást lehetővé tevő infrastruktúra. Kerékpáros szemmel hátrányos az Álmos utcában a viszonylag rendezetlen módon parkoló járművek

magas száma, ami nehezen beláthatóvá teszi az igen sűrű jobbkezes utcákat. E szempontokat tekintve a párhuzamos Baross utca kerékpározhatósága kedvezőbb lenne, ott azonban az egyirányú utcák nincsenek megnyitva az ellenirányú kerékpározás céljára. Az Álmos utcai egyenrangú keresztezések között kiemelendően kritikus helyszín a Mészáros Lőrinc utca keresztezése.

#### B) Hunyadi út – Sibrik Miklós úti fő harántirány

A XIX. kerület délnyugati oldalán húzódik az M5 autópálya bevezető útjaként zajvédő falakkal lehatárolt Nagykőrösi út, ami élesen elválasztja Kispestet Pesterzsébettől. A két kerület közötti legfontosabb kapcsolatot a Hunyadi úti felüljáró jelenti, aminek felújítása jelenleg zajlik, a felújítás keretében irányhelyes kerékpársáv épül mindkét oldalon. Kapcsolati hiányosság, hogy a jelenleg épülő kerékpársáv még a Zalaegerszeg utca előtt véget ér, pedig a sugárirányú főhálózati elemként definiált Zalaegerszeg utcai kapcsolatra mindenképpen nagy szükség lenne.

A Hunyadi út forgalma még most is 16-18e E/nap, pedig jelenleg zajlik a Hunyadi úti felüljáró forgalmi átrendeződést okozó felújítása. Burkolatának szélessége ~9m. A kerékpáros közlekedést nehezíti, hogy a Hunyadi út Zalaegerszeg u. – Ady Endre út közötti szakaszán a Pesterzsébet felé vezető oldalon a parkolás megengedett és szükséges, mert az itt található ingatlanok kialakítása miatt telken belüli parkolási lehetőség csak kevés helyen biztosítható. A Kőbánya felé vezető oldalon általában várakozási tilalom van érvényben, de megállni itt is szabad, bár ez csak szórványosan fordul elő. Hálózati szakadást jelent, hogy az Ady Endre úti csomópontban nem megoldott a kerékpárosok egyenesen történő továbbhaladása, pedig az utca folytatása csak a közúti forgalom szempontjából egyirányú az Üllői út felől, kerékpárosok számára az ellenirányú közlekedés megengedett.

Ezek a körülmények kerékpáros szempontból kedvezőtlenek, jöllehet a kerékpáros harántirányú közlekedésben a Hunyadi utca folytatásában épült ki a legkedvezőbb infrastruktúra Kispesten: az Ady Endre út és az Üllői út között irányhelyes kerékpáros útburkolati jelek, az Üllői úton kerékpáros átvezetés, a Kosárfonó utcában önálló kerékpárút, a Katica utca mentén pedig gyalog- és kerékpárút vezet a Vak Bottyán utcán keresztül a Sibrik Miklós úti felüljárón mindkét oldalon biztosított kerékpárútig.

A Hunyadi utca alternatívájaként a kerékpárosok az alábbi utcákat választhatják:

- Bercsényi utca – kellemes környezetben, kisebb burkolathibái ellenére jól kerékpározható útvonal, a parkolás viszonylag kevés problémát jelent a kerékpárosok számára. Az Ady Endre úti torkolata a közúti forgalom szempontjából zsákutca, kerékpárral egy szűk ponton átjárható (a szűk rész szabályosan nem kerékpározható), viszont komoly előny, hogy a Bercsényi utca torkolatával szemben már van kiépített kerékpáros átvezetés biztosított az Ady Endre úton keresztül; az innen induló kerékpárút biztosítja a Hunyadi utcai kerékpáros infrastruktúra elérhetőségét az Üllői út ill. a KÖKI és a Sibrik Miklós út felé. Az Ady Endre út és az Üllői út között Arany János utca néven lakó-pihenő övezetben folytatódik.
- Rákóczi utca – burkolata 7,9 m széles, kisebb burkolathibái ellenére kerékpározható, ám jelentős parkolási igények nehezítik a folyamatos kerékpározást. Közúti forgalmát növeli, hogy a Nagykőrösi úttal szintbeni csomóponttal rendelkezik, de ez a forgalom jellemzően csak a Nagykőrösi–Zalaegerszeg illetve a Nádasdy–Nagykőrösi viszonylatban halad az utcában. Az Ady Endre úti torkolatának kerékpáros kapcsolata

nem megoldott, bár az Ady Endre út és az Üllői út között lakó-pihenő övezetben folytatódik.

- Báthory u. – a Rákóczi utcához képest burkolata keskenyebb, burkolatának állapota gyenge. Helyenként jellemző az úttesten történő parkolás. Az Esze Tamás utcától az Ady Endre útig egyirányúsított útszakasz forgalma csekély, az Üllői úttól az Ady Endre útig egyirányúsított főútvonalszakasz forgalma viszont kiemelkedően magas. Utóbbi szakasznak kerékpárforgalmi szerepét átvette a Hunyadi utcai irányhelyes kerékpáros infrastruktúra. Ugyanezek jellemzik a folytatásban a Szabó Ervin utat is.
- Kisfaludy u. – a Nagykőrösi úttól az Ady Endre útig tartó szakasz kerékpározhatóságában csak a rendezetlen és nagymértékű parkolás jelent hátrányt. Az Ady Endre úttól az Üllői útig tartó egyirányú szakasz forgalma kiemelkedően magas, a nehézjárművek száma jelentős, ezért kerékpárforgalmi szerepét átvette részben a Hunyadi utcai irányhelyes kerékpársáv, részben a Fő utcai gyalog- és kerékpárút. Ugyanezek jellemzik a folytatásban a Simonyi Zsigmond utcát is.

Amint már említettük, a Hunyadi út Ady Endre út és Üllői út közötti szakaszán igyekeztek kerékpárosbarát forgalmi rendet kialakítani, ezért a közúti forgalom számára az Ady Endre út felé egyirányú útvonalat megnyitották az ellenirányú kerékpározás céljára is, ám a megvalósult állapot problémás. Az Ady Endre úttól kerékpársáv indul, ami azonban elég hamar megszűnik, ha szigorúan vesszük, akkor e ponttól oldalváltással kerékpárútra kellene térni, majd még az első keresztutca (József Attila utca) előtt vissza kell térni az ismét elkezdődő kerékpársávba. A kétszeri oldalváltás felesleges idővesztés és baleseti kockázat. Mindemellett a Hunyadi utca teljes szakaszán nehezen láthatóak a burkolati jelek, ezek felújítása előtt viszont a forgalmi rend kerékpárosbarát módosítása is szükséges.

Az Ady Endre út és az Üllői út közötti harántirányú átkötést az EuroPark és a Hunyadi utca közötti szakaszon biztosító Tálás u., Szalay u., Corvin krt., valamint a lakótelepi lakó-pihenő övezetbe tartozó Széchenyi, Toldy, Kazinczy, Dobó Katica, Arany János és Rákóczi utcák alapvetően jól kerékpározhatóak, de Üllői úti kapcsolatuk az Üllői úti infrastruktúrával együtt fejlesztendő.

A Hunyadi út – Sibrik Miklós úti fő harántirány Üllői út és Vak Bottyán utca közötti szakasza a tervezési területen kívül esik, ezért e szakasz részletes elemzése nem a jelen KHT tárgya, azonban – a Kerékpárosklub véleményére is alapozva – kihangsúlyozzuk, hogy az itt meglévő útszakaszok is számos problémával terheltek:

- A Szabó Ervin u. és a Simonyi Zsigmond utca jelenleg a nagy forgalom, ezen belül igen magas autóbusz-forgalom, valamint a sávkiosztás, a jelenlegi forgalmi rend miatt kifejezetten problémásan kerékpározhatóak. Ezt csak részben oldja meg a Kosárfonó u. – Katica u. kerékpárút, ugyanis az alternatívát jelentő kerékpáros útvonalról messze nem az összes kerékpáros célpont érhető el.
- A Kosárfonó u. – Katica u. kerékpáros nyomvonal sem teljesíti a főhálózati szerephez szükséges követelményeket: A felüljáróról nem lehet egyenesen továbbhaladni Kispest felé, hanem a Vak Bottyán utcába kell fordulni. Innen azonban nem megoldott a kerékpárosok szabályos bekanyarodása a Katica utcához vezető kerékpárútra, az csak nagy kerülővel vagy gyalogátkelőhelyen keresztül érhető el. Az útvonalon kerékpáros szempontból akadályt jelenleg a lakótelepi utcák forgalmának sorompóval történő szabályozása is: a sorompók ugyanis egyes helyeken csak a zöldterületen kerülhetőek ki kerékpárral.

- A Kossuth téren átvezető járdán vezetett kerékpárút nehezen használható, a kerékpárúton állandó a gyalogosforgalom. A rövid szakasz hálózati kapcsolatai is hiányosak (pl. a piac mögötti utcával nincs kapcsolata).

Bár a tervezési területen kívülre esik, de megemlítjük, hogy kerékpáros szempontból a Hunyadi út – Sibrik Miklós úti fő harántirány alternatívát jelentő utcái is problémásak az Üllői úttól északra: szinte az összes útszakaszon problémás a forgalomnagyság, a kerékpárosok közlekedését sok helyen nehezíti a parkolás, számos ponton nehéz a sugárirányú mellékutcákba a bekanyarodás. Említést érdemel a Lehel utca: a Vak Bottyán utcai kerékpárút pont a Lehel utcáig tart, ezért a Lehel utca kerékpáros forgalma magas, ám az Üllői úti csomópont forgalmi rendje a kerékpárosoknak nem kedvező, az Üllői út túloldali szervízútjához nincs kerékpározható kapcsolat.

#### C) Hagyományos Kispesti feltáró útvonal (Fő u. környéke)

Kispest régi központja a Templom tér környéke, a Fő utcában meglévő gyalog- és kerékpárút található az Ady Endre út és az Üllői út között, ami kizárólag feltáró jellegű, lassú kerékpározásra alkalmas a gyalogosokkal való konfliktusok csökkentése érdekében. Az útvonal kialakítása ezt vizuális eszközökkel próbálja megoldani, de forgalomtechnikája hiányos, József Attila utcai keresztezése megoldatlan, elsőbbségi viszonyai szabályozatlanok.

A Fő utcai útvonal Ady Endre úti keresztezése, valamint a Templom téren való átvezetése nem megoldott. A Templom tértől délre viszont igen jól kerékpározható, széles, elfogadható burkolatállapotú, parkolással nem terhelt útvonalat találunk.

A Fő utcával párhuzamos Batthyány utcán kerékpározók valamivel könnyebben keresztezik az Ady Endre utat, ám a torkolatban kockakő, és a folytatásban is igen rossz minőségű burkolat található. A rendezetlen parkolás kényelmetlenebbé teszi a folyamatos kerékpározhatóságot.

#### D) Középső Kispesti harántirány (Petőfi és Jókai u. között)

Hagyományos-Kispest középső részéről a Városház tér jelenleg kitáblázott módon az Árpád utcán keresztül érhető el, azonban az Esze Tamás utcánál fontos kapcsolati hiányt találunk, itt ugyanis az Ady Endre út felől egyirányúsított szakaszt a kerékpárosok nem használhatják ellenirányú közlekedésben. Az Ady Endre út és a József Attila u. közötti szakaszt az iskolához érkező szülők jelentős gépjárműforgalommal terhelik. A József Attila utca és a Városház tér közötti szakasz sétálóutca, a folytatás az Üllői útig lakó-pihenő övezetben vezet. Az Üllői útnál nincs keresztezési lehetőség

A harántirányú kerékpáros közlekedésben ennél kedvezőbb lehetőséget találunk a Nagysándor József utcában, ennek burkolatállapota valamivel jobb, mint a szomszédos Petőfi és Árpád utcáké. Ez az utca az Esze Tamás utcától az Ady Endre útig egyirányú, az ellenirányú kerékpározás itt sincs megengedve. Az Ady Endre úti keresztezés két kijelölt gyalogátkelőhely között történik. Forgalmi terhelése az Ady Endre út és a József Attila u. között ~1500, a József Attila és az Üllői út között ~2500 E/nap.

A közúti forgalomban ebben az irányban a Kossuth Lajos utca, mint gyűjtőút bonyolítja a legnagyobb forgalmat. Kerékpáros szempontból a felsorolt utcákhoz képest a Kossuth Lajos utca előnye, hogy védett útvonal, viszont nagymértékben rontja az útvonal kerékpározhatóságát, hogy az Ady Endre úttól délre eső szakaszon a kiemelt szegély melletti 1 m széles sáv nagykockakő burkolattal, az Ady Endre út és a József Attila utca közötti

szakasz pedig az esős időben kerékpárosok számára a csúszásveszély miatt igen balesetveszélyes, ám műemléki értékű keramit burkolattal rendelkezik. Mindemellett az autóbuszos útvonalba tartozó utca forgalma is magas.

A Kossuth Lajos utca további alternatíváját jelenthetik a Zrínyi utca és a Jókai utca. Mindkét útvonal burkolatának állapota gyenge, a Zrínyi utcában kisebb, a Jókai utcában nagyobb mértékű problémát jelent a kerékpározhatóság szempontjából meglévő parkolási helyzet.

A Felső-Kispesti harántirányú utcák részletes elemzése nem a jelen KHT tárgya, de onnan is nehézkes Hagyományos-Kispest és a Városház tér környékének kerékpáros elérhetősége, ebből a célból a Nagysándor József u. – Szigliget u. vonalában adódik a kerületrészek között elválasztó hatású Üllői út legbiztonságosabb keresztezési lehetősége. A kerékpározhatóságot rontja a Munkácsy, a Vécsey, az Áram és az Igló utca egyirányú szakasza.

#### E) Délkelet-Kispesti harántirány (Jáhn Ferenc és Hofherr Albert u. között)

Számos kerékpáros keresi a legjobb útvonalat Hagyományos-Kispest délkeleti határának mentén, ahol elsősorban a következő útvonalak közül választanak a kerékpárosok:

- Jáhn Ferenc utca – burkolatának állapota csekélyebb hibákkal terhelt, a parkolás szórványosan okoz gondot. Alapvetően jól kerékpározható útvonal, az Ady Endre úti keresztezés megoldatlan.
- Vas Gereben utca – a Nagykőrösi úttal alkotott közvetlen csomópontja és a Szegfű utca közötti szakaszon osztottpályás, széles szabályozási szélességű, szellős, barátságos, de védett útvonal, amit csak az Ady Endre út irányából a Zalaegerszeg utca felé terhel autóbusz-forgalom. A Szegfű utca és az Üllői út között keskenyebb. Aránylag jól kerékpározható, a járműforgalom nagysága jelenthet akadályt a kerékpározásban betöltött szerepének növekedése előtt.
- Hofherr Albert utca – jelentős forgalmú útvonal, kiemelkedően magas nehézjármű-aránnyal, ami a kerékpáros közlekedés jelentős akadályát jelenti. Kerékpárforgalmi hálózati szerepe a Nagykőrösi úti kerékpárút és a Katona József utca közötti szakaszon magas, a Katona József utca és az Üllői út között jellemzően alternatív útvonalat választanak a kerékpárosok.

A Mészáros Lőrinc u. és a Katona József u. között a Kiss János altábornagy u. ad átlós, vagy az Ajtósi u. ad harántirányú, jól kerékpározható kapcsolatot. A terület további harántirányú lakóutcái: Viola u., Kis Viola u., Endresz György u., Tulipán u., Varjú Kálmán u., Pákozd u., Madarassy László u., Karinthy F. u., Fecske u., Pincér u., Virágos u., Kasza János u., Molnár József u., Balogh János u., Fadrusz u., Pogány köz és a Gránit köz forgalomcsillapított területen találhatóak, jól kerékpározhatóak. A felsorolt utcák hálózati jelentősége csekély, szerepük a célforgalom számára feltáró jellegű.

#### F) Kertvárosi harántirányú kapcsolatok

A Kertváros harántirányú utcái általában jól kerékpározhatóak, nagyobb forgalom csak a Kassa és a Csiky utcán jelenik meg. Nehézséget jelent a Pozsony utca keresztezése, valamint hiányoznak az útirányjelzések a kispesti Havanna-telepi célforgalmi irányok illetve a Margó Tivadar utcai kerékpárút felé. E szempontból a Karton u. – Havanna u. vagy az Udvarhely u. – Kondor Béla sétány, továbbá a Csiky u. rendelkezik hálózati jelentőséggel. A Csiky utca hátránya, hogy a Pozsony utca és a Temesvár u. közötti egyirányú szakasz ellenirányú kerékpározás céljára nem használható.



A Pozsony utcai vasúti átjáró híján a Katona József utcai vasúti átjáróhoz a kerékpárosok általában a problémamentes Ipolyság utcát használják. A vele párhuzamos Rögös u, Léva u. és Zólyom u. hálózati szerepe csekély, csak a célforgalom használja.

A Kolozsvár – Pozsony – Temesvár u. északnyugati végén a kerékpárosok a harántirányú közlekedésben a nagyobb forgalmú, autóbuszjárta Kassa u. és a csekély forgalmú, keskeny, szórványos parkolással tarkított Hárs u. között választhatnak. A Tülok, a Nagyszeben, a Szabadka és a Zimony utcában esetenként a Méta utca menekülő útvonalát kereső autósok jelentenek forgalomnövekedést. Kertváros további harántirányú utcái: Ungvár u., Szatmár u., Kelet u., Nagyenyed u., Brassó u., Hamu u., Beszterce u., Segesvári u., Háromszék u. és az Újvidék u. célforgalmat kiszolgáló, feltáró jellegű lakóutcák, ahol csak a Pozsony u. keresztezése jelent nehézséget.

#### G) Méta utcai harántirány

A XVIII. kerületben a Margó Tivadar u. – Kele u. – Cziffra György utcai meglévő kerékpáros infrastruktúra a XIX. kerület sarka mellett: a Méta u. – Kolozsvár u. csomópontban ér véget jelenleg. A Méta utca igen nagy forgalmi terhelésű, magas nehézárműarány mellett, miközben ezen az útvonalon a kispestiek számára is fontos úti célok érhetőek el, ezért a Méta utcai kerékpáros infrastruktúra hiánya Kispest szempontjából is fontos hálózati hiányosság.

### 3.5.3 Baleseti helyzet

A BRFK-t és BKK Zrt-től megkaptuk az utóbbi négy év kerékpárosokat érintő baleseti adatait, melyeket feldolgoztunk, kategorizáltunk és a Mellékletben található 3. sz. Problématérképre felvezettünk. Az adatok elsősorban a személyi sérüléssel járó baleseteket tartalmazzák, a csak anyagi kárral járó balesetekről rendelkezésre álló adatok igen hiányosak, feltételezhető, hogy ilyen típusú balesetből lényegesen több történik négy év alatt.

Az adatokat kiértékelve arra a következtetésre jutottunk, hogy a legtöbb kerékpáros részvétellel történt baleset a sugárirányú főhálózati elemeken történik, szám szerint az Üllői úton 9 darab, az Ady Endre úton pedig 12 darab. Ezekon kívül a főbb baleseti gócpontoknak mondhatóak még a nagyobb harántirányú útvonalak is, a Vas Gereben utcán 3 darab, a Hofherr Albert utcán 5 darab, míg a Méta utcán 2 darab kerékpárost is érintő baleset történt.

A balesetek közül sajnos egy halálos kimenetelű volt, ez az Ady Endre út és a Zoltán utca csomópontjában történt, és a kerékpáros figyelmetlen sávváltásából fakadt. Ezen a halálos baleseten kívül súlyos sérüléssel járó (6 darab), könnyű sérüléssel járó (31 darab), anyagi káros (3 darab) és kérdéses kimenetelű (3 darab) balesetek történtek. Egyébiránt a baleseti adatokból kiolvasható, hogy mind a kerékpárosok, mind pedig a gépjárművezetők hibájából történtek balesetek a kerületben, és egyik baleset esetén sem a meglévő kerékpáros infrastruktúrára vezethető vissza a baleset. A legjellemzőbb baleseti ok, melyben a gépjárművezetők vonhatók felelősségre, a nem körültekintő kanyarodás (legfőképp "jobbhorog") és az elsőbbségadás elmaradása voltak, míg a kerékpárosok által okozott balesetek esetén túlnyomó részt a figyelmetlenül az útpályára hajtás, valamint szintén az elsőbbségadás elmulasztása voltak.

A balesetek megelőzése nem csak infrastruktúra-fejlesztési feladatokat jelent. Mivel a Balázs Mór tervnek megfelelően a kerékpárral közlekedők arányának és számának növekedése a célkitűzés, a jövőben nagyon fontos feladata lesz mind a kerületnek, mind a BKK-nak és a

Rendőrségnek, hogy a biztonságos kerékpáros közlekedés szabályait megismertesse a közlekedés résztvevőivel, a kerékpárosokkal, a gépjárművezetőkkel és a gyalogosokkal is, hogy a balesetek számát markánsan csökkenteni lehessen.

### 3.5.4 A szomszéd kerületekbe átvezető útszakaszok kerékpározhatósága

#### A X. kerület irányába vezető kapcsolatok:

Kőbánya és Kispest között a 100. és 142. sz. vasútvonal közös szakasza, a 3-as metróvonal és a Ferihegyi Repülőtérre vezető út által alkotott széles közlekedési folyosó jelent nehezen áthidalható akadályt. A keresztezési lehetőségeken a kerékpáros közlekedés az alábbiak szerint biztosított:

- Szbrik Miklós úti felüljáró: egyik oldalán egyirányú gyalog- és kerékpárút, másik oldalán kétirányú kerékpárút található.
- Üllői út Belváros felé vezető oldala: a Mátyás király utca torkolata és a X. kerületi Kőér utca közötti kétirányú, járdán vezetett kerékpárút a Kiszestről kivezető kerékpáros útvonalak közül legforgalmasabb, ám a ráparkolások és a gyalogosokkal való közös felület miatt konfliktusokkal terhelt. Az útszakasz folyamatos kerékpározhatóságát rontja, hogy az Üllői útról a Vak Bottyán utcába kanyarodó járművek számára elsőbbséget kell adni. Az útvonal külön szintben halad át a Ferihegyi Repülőtérre vezető út felüljárója alatt, innentől a X. kerületben több irányban folytatódik, de ezek több szempontból is problémásak:
  - A Kőér utca keresztezése a kedvezőtlen jelzőlámpa-beállítás miatt csak több fázisban lehetséges,
  - ráadásul a XIX. kerulettől a Kőér utcai vasúti átjáró felé kerékpározás során (és ellenirányban is) noha a Kőér utcában van egyoldali, kétirányú kerékpárút, azonban a nagy forgalmú Kőér utcát tekintve kétszer is oldalváltásra van szükség – ez irreális mértékű akadályát jelenti az útvonal folyamatos kerékpározhatóságának.
  - A Kőér u. után az Üllői úti egyoldali gyalog- és kerékpárút egy, kerékpárosok átközlekedésére alapvetően nem alkalmas módon kialakított gyalogos felüljárónál végződik, pedig elvileg a Belváros felől érkező kerékpárosok itt érkezhethének meg a kerékpárúthoz – ez nem kerékpárosbarát megoldás,
  - azonban e ponttól szintén hiányzik a kerékpározható kapcsolat a Száva utcáig,
  - és a Száva u. – Szárnyas u. és a Száva u. – Zágrábi u. csomópontokban sincsenek a kerékpárosok haladását elősegítő jelzések, pedig amúgy a Zágrábi utca megfelelően kerékpározható lenne a Belváros irányában a kispesztiek számára is.

#### A IX. kerület irányába vezető kapcsolatok:

Ferencvárost és Kispestet a Határ út és a József Attila lakótelep között elterülő Kiszerdő választja el egymástól. A Kiszerdő a Pilisi Parkerdő kezelésében áll, rekreációs értékét csökkentik az itt élő hajléktalanok. A Pilisi Parkerdő a Kiszerdő területén infrastrukturális fejlesztésekre nem ad lehetőséget. A jelenleg meglévő kapcsolatok kerékpározhatósága:

- Üllői út a XIX. kerület felé: komoly hálózati hiányosság, hogy az Üllői út déli oldaláról az északi oldalon vezetett kerékpárúthoz közvetlen kapcsolat nincs (a Száva utcai kocsisínnél meglévő, már említett gyalogos felüljáró nem kerékpározható). A József Attila lakótelep menti szervízúton bevezetett parkolási díj a szervízút kerékpározhatóságát javította, de ennek

kapcsolatai nem biztosítottak, és folytatásában Kispest felé úgy az Üllői úti ágon, mint a Ferde utcában is a kerékpározhatóság akadályát jelenti a nagy forgalom és autóbusz-közlekedés, utóbbi esetében további konfliktust jelentenek a Ferde utca teljes hosszában igen sűrűn elhelyezett megállóhelyek.

- Mészáros Lőrinc utca: A kapcsolat kerékpározhatóságának legnagyobb hibája, hogy a Határ út és a József Attila lakótelep közötti szakasz forgalma – különösen a reggeli csúcsórán – igen magas, autóbusz-forgalommal is terhelt, ezért többen a járdán vagy a Kiserdő ösvényein kerékpároznak.
- Gyáli út: A Hungária út végében a Határ úton kijelölt gyalog- és kerékpáros átkelőhelytől nagyon hiányzik a Gyáli úti kerékpárúthoz vagy a József Attila lakótelephez vezető kerékpárforgalmi kapcsolat, ezért jellemzően mindenki a járdán kerékpározik.

#### A XX. kerület irányába vezető kapcsolatok:

Pesterzsébetet és Kispestet az M5 autópálya bevezető szakaszaként használt Nagykőrösi út választja el egymástól, ezért a keresztezési lehetőségek száma korlátozott:

- Határ út: Hiányzik a Nagykőrösi úti csomóponti ágakat keresztező szabályos kerékpáros kapcsolat, pedig a hid alatt elegendő hely állna rendelkezésre. Mindenki a járdán illetve a zebrán kerékpározik.
- Gomb u. – XX. Rákóczi utca: gyalogos felüljáró mellett vezetett rámpa biztosítja a kerékpárok és a babakocsik áttolásának lehetőségét. Pesterzsébet a Rákóczi utcát kerékpárosbarát hálózati elemmé kívánja fejleszteni, távlatilag így hiányozhat egy kedvezőbb különbszintű keresztezés ezen a helyen.
- Újlaki u. / Cukrász u. – XX. Vas Gereben / Kossuth Lajos u.: gyalogos felüljáró mellett vezetett rámpa biztosítja a kerékpárok és a babakocsik áttolásának lehetőségét.
- Pannónia út – XX. Irányi / Mikszáth u.: gyalogos felüljáró mellett vezetett rámpa biztosítja a kerékpárok és a babakocsik áttolásának lehetőségét.
- Hunyadi u. – XX. Nagysándor J. u.: a közúti felüljáró felújítása zajlik, melynek során a hídon a kocsipálya szélessége 9,5 méterre nő, amin mindkét irányban kerékpársávot jelölnek ki. A kerékpársávok a hidlábnál véget érnek, így hiányzó kapcsolati elemek keletkeznek a híd és a XIX. kerületi Zalaegerszeg, valamint a híd és a XX. kerületi Kőteles utca közötti szakaszokon.
- Batthyány u. – XX. Zobor / Debrecen u.: gyalogos felüljáró mellett vezetett rámpa biztosítja a kerékpárok és a babakocsik áttolásának lehetőségét.
- Zrínyi u. – XX. Radnó u.: gyalogos felüljáró mellett vezetett rámpa biztosítja a kerékpárok és a babakocsik áttolásának lehetőségét.
- Csengő u. (Vas Gereben u.) – XX. Torda u. (Szilágysomlyó u.): gyalogos felüljáró mellett vezetett rámpa biztosítja a kerékpárok és a babakocsik áttolásának lehetőségét a Csengő u. és a Torda utca között. A felüljáró a Vas Gereben utca felől a Nagykőrösi úti járdán és buszperonon keresztül közelíthető meg kerékpárral. Távlati fejlesztési lehetőségként szerepel a Fővárosi TSZT-ben a Vas Gereben u. – Szilágysomlyó u. közötti új gyűjtőúti kapcsolat, ami ezt a felüljárót közút mellett vezetett kerékpáros aluljáróval válthatja ki.
- A Hofherr Albert utca közelében, a XIX. Nagykőrösi úton álló Ecseri-Piac főbejárata és a XX. Naszód u. között meglévő gyalogos felüljáró mellett kiépített rámpa biztosítja a kerékpárok és a babakocsik áttolásának lehetőségét, azonban ez az átjáró nem rendelkezik jól és biztonságosan kerékpározható kapcsolattal a Nagykőrösi út Garázs utca és Hofherr Albert utca közötti szakaszával párhuzamosan meglévő kerékpárúthoz.
- Kevésbé kerékpárosbarát közúti kapcsolat a Nagykőrösi út és a XX. Béga utca között is van, ami az előzőhöz hasonlóan szintén nem rendelkezik jó és biztonságos kerékpáros elérhetőséggel.
- A nagy forgalom miatt kifejezetten rosszul kerékpározható a XIX. kerület és a XX./XXIII. kerület között kapcsolatot adó Méta utcai felüljáró a 142. sz. vasútvonal felett, de az ennek

alternatíváját jelentő, labirintkorrálattal biztosított szintbeni vasúti gyalogos átjáró sem kerékpárosbarát kialakítású.

#### A XVIII. kerület irányába vezető kapcsolatok:

- A Méta utcai kerékpárút, valamint erre a Zombor utcánál, Pozsony / Temesvár utcánál és Kolozsvár utcánál való rácsatlakozás lehetősége hiányzó hálózati elem. A Pozsony / Temesvár utca felől fontos, de nem kellően biztonságos kapcsolódási pont található az Ipacsfa utcán keresztül Kispest és a rekreációs értékű Péterhalmi-erdő között.
- A Kispest-Kertvárosi utcák és a Havanna-lakótelep közötti kerékpárforgalmi kapcsolatokban nagyobb probléma nincs, legfeljebb a fontosabb irányok táblázása hiányzik.
- A Puskás Ferenc utcai kerékpáros infrastruktúra hiánya súlyos kerékpárforgalmi hálózati hiányosság.
- A XVIII. kerület irányában a legfontosabb kerékpárforgalmi kapcsolódási hiányosság az Üllői úti infrastruktúra hiánya.
- Felső-Kispest és a XVIII. kerület között jelenleg a Derkovits utca a Nefelejcs utca közötti kapcsolat megoldott, ám – ahogy azt már bemutattuk – a Derkovits Gyula utca kialakítása kerékpárforgalmi szempontból kedvezőtlen.

### **3.6 Kerékpáros parkolás, kerékpártárolás jelenlegi helyzete**

#### **3.6.1 Rövid idejű letámasztás és közcélú, önkiszolgáló szervizpontok**

A rövid idejű letámasztás igénye alapvetően a kisebb vendéglátó-ipari egységek (étterem, vendéglő, büfé stb.), ügyfélforgalmat lebonyolító intézményeknél (kulturális intézmények, rendőrség, tűzoltóság, templom, temető, közintézmények stb.), kereskedelmi egységeknél, közparkoknál és sportlétesítményeknél merül fel.

A kerületben jellemzően a nagyobb kereskedelmi egységeknél, közintézményeknél és néhány közparknál találhatóak egyszerű kerékpártámaszok, melyek a rövid idejű letámasztás igényét szolgálják ki, azonban ennek jelentős hányada nem alkalmas vázrögzítésre, ezért ezeket kisebb mértékben használják ki azon kerékpározók, akik kerékpárjuk biztonságára nagyobb figyelmet fordítanak. Megfelelő kerékpártámaszok találhatóak a nagyobb kereskedelmi létesítményeknél (szupermarketek, bevásárlóközpontok, piac) illetve az önkormányzat környezetében. A kihelyezett kerékpártámaszok többségét a kereskedelmi egységek tulajdonosai, üzemeltetői helyezték ki. A kerületben található kerékpártámaszok helyeit a mellékletben található 2. térkép ábrázolja.

Itt említenénk meg, hogy az Europark előtt valamint a Hungária út – Bercsényi utca sarkán találhatóak közcélú, önkiszolgáló kerékpáros szervizpontok, melyeknél a kerékpárok leggyakoribb problémáinak orvoslása biztosított (pl.: csavarok meghúszása). Ezen szervizpontoknál rögzített szerszámok találhatóak egy dobozban vagy fedett helyen, megfelelően kialakítva a meglévő kerékpáros infrastruktúra környezetében, azonban igény lenne a főbb kerékpárhálózati elemeknél további szervizpontok létesítése.

#### **3.6.2 Hosszabb idejű napközbeni „parkolás”**

A hosszabb idejű napközbeni „parkolás” igénye alapvetően iskolák és munkahelyek környezetében, valamint az intermodális csomópontoknál B+R igényként jelentkezik.

A kerületben ilyen lehetőség az Europark és KÖKI bevásárlóközpontoknál, a Határ úti metróállomásnál valamint a Kossuth téri piac környékén található. Ezen parkolási igényt

jellemzően a fedett, vázrögzítésre alkalmas kerékpártárolók elégítik ki, melyek biztonságát kamerás megfigyeléssel lehet fokozni. A kerületben található fedett kerékpártárolók alapvetően megfelelőek, bár kamerás megfigyelés csak kevés helyen biztosított. A BKK Zrt. tervezi, hogy a közeljövőben a kerületet is érintő metróvonalon a B+R parkolást a Határ úti metrómegállónál kamerás megfigyelési rendszerrel egészítik ki. A kihelyezett fedett kerékpártárolók jellemzően önkormányzati szervezetek kezelésében van. A kerületben található fedett kerékpártárolók és B+R parkolók helyeit a mellékletben található 2. térkép ábrázolja.

### **3.6.3 Lakóhelyi kerékpártárolás**

A lakóhelyi kerékpártárolás a családi házas vagy önálló kerttel rendelkező társasházaknál ingatlanon belül általában megoldott. A lakótelepi ingatlanoknál ezzel szemben jellemzően nincs megoldva ezen igény kielégítése, mivel sok esetben az eredetileg kerékpártárolás céljára épített közös helyiségeket más célra hasznosítják, így a lakótelepi tömbök nem rendelkeznek kerékpár-tárolási lehetőséggel, illetve az egyes lakások mérete és elhelyezkedése miatt csak korlátozottan alkalmas kerékpártárolásra (kis alapterület, szűk lift stb.). A lakótelepi ingatlanoknál a közterületi, zárt kerékpártároló lenne az ideális megoldás, melyből a kerületben jelenleg egy sem található.

## **3.7 Kerékpáros közösségi közlekedési rendszer („közbringa”)**

Budapesten a BUBI kerékpáros közösségi közlekedési rendszer jelenleg a Hungária körúton belüli területre korlátozódik. Kispesti célpontok elérésében a jelenlegi szisztéma szerint a BUBI közbringa rendszer a legközelebbi BUBI állomás távolsága miatt gyakorlatilag nem használható. A kérdőíves felmérések során a lakosság ~2%-a mutatott érdeklődést könnyen bérelhető és megbízhatóan rendelkezésre álló „közbringa” iránt, ez részben abból is adódhat, hogy a kispestiek között a rendszert egyelőre csak igen kevesen ismerik.

## **3.8 A kerékpáros adatgyűjtések jelenlegi rendszere**

Budapesten az eco-public.com oldalon keresztül mindenki számára internetes felületen elérhető a meglévő automata kerékpáros forgalomszámláló mérőhelyek adatai, mely mérőhelyek jellemzően a pesti oldalon a Hungária körút belüli területeken találhatóak, Kispesten tehát jelenleg ilyen mérőhely nincs kiépítve.

A XIX. kerület önkormányzata jelenleg is végez rendszeres, kézi forgalomszámlálást a Pannónia úton, Esze Tamás utcában, Hungária úton, Ady Endre úton, Hunyadi utcában valamint a Kosárfonó utcában. Az így rendelkezésre álló adatsorokat időnkénti kampányszerű, kérdőíves vagy kézi számlálós forgalmi felvétellel egészítik ki.



### 3.9 A kerékpáros közlekedés főbb problémáinak összefoglalása

Az alábbi táblázatban a fontosabb utcák főbb problémáit foglaljuk össze, a részletesebb területi helyzetelemzést az előző fejezetek tartalmazzák. Az egyáltalán nem kerékpározható főutakkal itt nem foglalkozunk.

SUGÁRIRÁNYÚ ÚTHÁLÓZAT KERÉKPÁROZHATÓSÁGA					
I Felső-Kispesti „tengely” (Tervezési területen kívül)					
szakasz	Mettől	Meddig	Lehetséges útvonalak	Most hol tekernek?	Problémák
1	Mátyás kir.	Nyáry Pál u.	Vak Bottyán u.	úttesten	keskeny forgalmi sáv, nagy gépjárműforgalom
2	Nyáry Pál u.	Lehel u.	a Vak Bottyán u. b Attila u.	úttesten úttesten	keskeny forgalmi sáv, nagy gépjárműforgalom főirányhoz képest kitérő
3	Lehel u.	Simonyi Zs.	Vak Bottyán u. összes többi utca	írányhelyes kp.sáv/út úttesten	Katica u. felé hiányzó kapcsolat egyirányú, megfelelő kapcsolatok nélkül
4	Simonyi Zs.	XVIII. ker.	a Vak Bottyán b Derkovits Gyula u.  c Móricz Zsigmond u.  d Bem u.	úttesten, majd ösvényeken úttesten  úttesten  úttesten	a Víztorony u.-tól nincs rendes út keskeny forgalmi sáv, veszélyes csomópont, tömegközlekedési útvonal jól kerékpározható, de egyik végén sincs kapcsolat, a XVIII. ker.-be ösvényen illegálisan kelnek át a vasúton jól kerékpározható, de egyik végén sincs hálózati szempontból használható kapcsolat
II/A Üllői úti „főtengely” Centrum felé					
szakasz	Mettől	Meddig	Lehetséges útvonalak	Most hol tekernek?	Problémák
1	Mátyás kir.	Nyáry Pál	a Üllői út b Üllői út	járdán úttesten	keskeny járdaszélesség, kisebb gyalogos konfliktusok nagy gépjármű és nehézjármű forgalom, keskeny forgalmi sávok a járműosztályozónál és a peronnál
2	Nyáry Pál	Lehel u.	a Üllői út b Üllői út	járdán úttesten	keskeny járdaszélesség, gyalogos konfliktusok nagy gépjármű és nehézjármű forgalom
3	Lehel u.	Kosárfonó	a Üllői út b Üllői út	járdán úttesten	jelentős gyalogos konfliktusok, parkosított terület nagy gépjármű és nehézjármű forgalom, keskeny forgalmi sávok
4	Kosárfonó	Hunyadi	Üllői út	kerékpárúton / úttesten	gyalogosok megjelennek a kerékpárúton; az úttesten kerékpározók ezt a rövid kerékpárutat nem használják
5	Hunyadi	Simonyi Zs.	a Üllői út b Üllői út	járdán úttesten	jelentős gyalogos konfliktusok nagy gépjármű és nehézjármű forgalom, peronnál útszűkület

szakasz	Mettől	Meddig	Lehetséges útvonalak	Most hol tekernek?	Problémák
6	Simonyi Zs.	Vécsey	a Üllői út b Üllői út	szervizúton úttesten	kapcsolati hiányok, parkolási és kisebb gyalogos konfliktusok nagy gépjármű és nehézjármű forgalom, keskeny forgalmi sávok
7	Vécsey	vasút	a Üllői út b Üllői út	járdán úttesten	keskeny járdaszélesség, jelentős gyalogos konfliktusok nagy gépjármű és nehézjármű forgalom
<b>II/B Üllői úti „főtengely” vasút felé</b>					
szakasz	Mettől	Meddig	Lehetséges útvonalak	Most hol tekernek?	Problémák
1	Határ út	Szalay	a Üllői út b Üllői út	járdán úttesten	kisebb gyalogos konfliktusok nagy gépjármű és nehézjármű forgalom, keskeny forgalmi sávok
2	Szalay	Széchenyi	a Üllői út b Üllői út	járdán úttesten	keskeny járdaszélesség, gyalogos konfliktusok, tűzoltó járművek bejáró útjának keresztezése nagy gépjármű és nehézjármű forgalom
3	Széchenyi	Hunyadi	a Üllői út b Üllői út	szervizúton úttesten	kapcsolati hiányok, az üzleteknél parkolási és kisebb gyalogos konfliktusok nagy gépjármű és nehézjármű forgalom, keskeny forgalmi sávok
4	Hunyadi	Kisfaludy	a Üllői út b Üllői út	járdán úttesten	keskeny járdaszélesség, különösen jelentős gyalogos konfliktusok nagy gépjármű és nehézjármű forgalom, keskeny forgalmi sávok
5	Kisfaludy	Árpád	a Üllői út b Üllői út	szervizúton úttesten	kapcsolati hiányok, parkolási konfliktusok nagy gépjármű és nehézjármű forgalom, keskeny forgalmi sávok
6	Árpád	Zrínyi	a Üllői út b Üllői út	járdán úttesten	gyalogos konfliktusok nagy gépjármű és nehézjármű forgalom, keskeny forgalmi sávok
7	Zrínyi	Jáhn Fer.	a Üllői út b Üllői út	szervizúton úttesten	kapcsolati hiányok, parkolási konfliktusok nagy gépjármű és nehézjármű forgalom, keskeny forgalmi sávok
8	Jáhn Fer.	Vas Gereb.	a Üllői út b Üllői út	járdán úttesten	keskeny járdaszélesség, jelentős gyalogos konfliktusok nagy gépjármű és nehézjármű forgalom, keskeny forgalmi sávok

szakasz	Mettől	Meddig	Lehetséges útvonalak	Most hol tekernek?	Problémák
9	Vas Gereb.	Magyar L.	a Üllői út	járdán	keskeny járdaszélesség, gyalogos konfliktusok, parkolási igény
10	Magyar L.	vasút	b Üllői út a Üllői út b Üllői út	úttesten járdán úttesten	nagy gépjármű és nehézjármű forgalom gyalogos konfliktusok, keskeny járdaszélesség nagy gépjármű és nehézjármű forgalom, keskeny forgalmi sávok
III Kispest-lakótelepi feltáró útvonal					
szakasz	Mettől	Meddig	Lehetséges útvonalak	Most hol tekernek?	Problémák
1	Dobó K.	Kisfaludy	József Attila u.	úttesten	Hunyadiig a lakó-pihenő övezet lassan kerékpározható Hunyadtól sűrű elsőbbségadás, szűk lakóutcahoz képest nagy forgalom, parkolási konfliktusok
2	Kisfaludy	Jáhn Fer.	József Attila u.	úttesten	gyalogos konfliktusok, keskeny járdaszélesség utca jellegéhez képest nagy gépjármű forgalom
3	Jáhn Fer.	Vas Gereb.	József Attila u.	úttesten	gyalogos konfliktusok, keskeny járdaszélesség, nagy gépjármű forgalom, parkolási konfliktusok
IV Ady Endre - Puskás Ferenc „főtengely”					
1	Mátyás kir.	Dobó K.	Ady Endre út	irányhelyes kp.sáv/út	IX. Ferde utca felől nincs hálózati kapcsolat; Rendőrség melletti szakasz kedvezőtlen kialakítású kapcsolati hiányok, kifelé irányban a kétszeri oldalváltás idővesztés, ezért sokan a Hunyadi után a járdán tekernek
2	Dobó K.	Bercsényi	Ady Endre út	befelé:kp.sáv, kifelé:kp.út	
3	Bercsényi	Hunyadi	Ady Endre út	úttesten / kerékpárúton	
4	Hunyadi	vasút	Ady Endre út	úttesten / járdán	gyalogos konfliktusok, keskeny járdaszélesség nagy gépjármű forgalom, villamosmegállókban keskeny forgalmi sávok
5	vasút	XVIII. ker.	Puskás Ferenc u.	úttesten / járdán	gyalogos konfliktusok, keskeny járdaszélesség nagy gépjármű forgalom, villamosmegállókban keskeny forgalmi sávok
V Wekerle-Kispest-Kertváros „tengely”					
1	Határ út	Bercsényi u.	Wekerletelepi szakasz, részletes elemzése nem a jelen KHT tárgya. Az azonosított főbb problémák röviden:		Pannónia úton problémás az oldalváltás a Határ út felé. Határ úti jelzőlámpa kerékpárral kedvezőtlen, reggel nagy forgalom és torlódások, Határ út – Corvin krt. szakasz burkolata leromlott, Koós K. tér körbejárása
			a Pannónia út – Esze T. u. – Hungária út feltáró útvon.	kerékpárút / -sáv	
			b Mészáros Lőrinc u.	úttesten	

szakasz	Mettől	Meddig	Lehetséges útvonalak	Most hol tekernek?	Problémák
1 folyt.	Határ út	Bercsényi u.	<u>Wekerletelepi szakasz, részletes elemzése nem a jelen KHT tárgya. Az azonosított főbb problémák folytatása:</u> c Pannónia út – Nádasdy út gyűjtőúti útvonal	Esze T. utcától úttesten	végig jelentős forgalomnagyság, de kerékpárút csak a Határ út – Esze T. szakaszon van, onnantól sok konfl., keskeny burk. főleg a Nádasdy utcában
2	Bercsényi	Vas Gereb.	a Esze Tamás u.	úttesten	rossz burkolatminőség, parkolási konfliktusok, keresztezési nehézségek, rövid egyirányú szakasza ellenirányban nem kerékpározható, sűrű egyenrangú kereszteződések, Ady Endre úti havária esetén terelőútként jelölik ki, Kertváros felé indirekt kapcs.
			b Áchim A. u.	úttesten	keresztezési nehézségek, sűrű egyenrangú kereszteződések, Wekerle felé indirekt kapcs.
			c Mészáros L. u.	úttesten	rövid egyirányú szakasza ellenirányban nem kerékpározható, sűrű egyenrangú kereszteződések
			d Nádasdy u.	úttesten	nagy gépjármű forgalomhoz képest igen keskeny burkolat, veszélyes csomópontok
2	Vas Gereb.	Hofherr A.	a Áchim A. u.	úttesten	Kertváros felé indirekt kapcs.
			b Mészáros L. u.	úttesten	veszélyes csomópontok
			c Nádasdy u.	úttesten	nagy gépjármű forgalom, változó útszélesség
3	Hofherr A.	Kassa u.	a Mész. L.-Feszty-Pozsony	úttesten	vasúti átjáró hiánya
			b Katona J.-Temesvár	úttesten	keskeny útburkolat
4	Kassa u.	Méta u.	a Kolozsvár u.	úttesten	keresztezési nehézségek, Méta u. megoldatlan csp.
			b Pozsony u.	úttesten	nagy gépjármű forgalom, veszélyes csomópontok, rossz burkolatminőség, tömegközlekedési útvonal
			c Temesvár u.	úttesten	Méta u. megoldatlan csp. (Zombor u.-nál is)
<b>VI Nagykőrösi út menti „főtengely”</b>					
1	Határ út	Zoltán u.	Hungária út – Zalaegerszeg u.	úttesten	Wekerlei szakasz, részletes elemzése nem a jelen KHT tárgya; Határ útnál IX. ker. felé átkelőhely van, de folytatás nincs, XX. ker. felé átkelőhely sincs; az útvonalon az útbaigazító kerékpáros zöldtáblázás hibás, autóbusz-forgalom a Zalaegerszeg utcában
2	Zoltán u.	Garázs u.	Zalaegerszeg u.	úttesten	sűrű egyenrangú kereszteződések, fő- és gyűjtőutak keresztezése nehéz, kerékpáros zöldtáblázás hiányos, autóbusz-forgalom a Kossuth L. – Vas Gereben között
3	Garázs u.	Hofherr A.	Nagykőrösi út	kerékpárúton	kerékpáros zöldtáblázás hiányos
4	Hofherr A.	Méta u.	Nagykőrösi út	úttesten	körforgalomtól a kerékpárosok közl.-e megoldatlan

HARÁNTIRÁNYÚ ÚTHÁLÓZAT KERÉKPÁROZHATÓSÁGA	
<b>A Határ úti harántirány</b> (Tervezési területen kívül, részletes elemzése nem a jelen KHT tárgya)	
Lehetséges útvonalak	Problémák
a Határ út	jelentős gépjárműforgalom, keskeny forgalmi sávok
b Álmos utca	rossz burkolat, rendezetlen parkolás, sűrű egyenrangú kereszteződések, legrosszabb a Mészáros Lőrinc u.-nál
<b>B Hunyadi - Sibrik M. fő harántirány</b>	
1. szakasz: Nagykőrösi út – Ady Endre út között	
a Bercsényi u.	kevésbé rossz burkolatminőség, kisebb parkolási konfliktus
b Rákóczi u.	kevésbé rossz burkolatminőség, jelentős parkolási konfliktus, két egyirányú útszakasz
c Hunyadi u.	nagy gépjármű forgalom, jelentős parkolási konfliktus, forgalomnagysághoz képest keskeny forgalmi sávok, Ady Endre út keresztezése Üllői út felé megoldatlan, tömegközlekedési útvonal
d Báthory u.	rosszabb burkolatminőség, kisebb parkolási konfliktus, Esze T. – Ady E. szakasz egyirányú
e Kisfaludy u.	jelentős parkolási konfliktus, Ady Endre útnál keresztezési hálózati nehézség
2. szakasz: Ady Endre út – Üllői út között	
a Széchenyi u. és Arany J. u. közötti utcák	lakó-pihenő övezetet kiszolgáló, jól kerékpározható utcák, főhálózati szerepre nem alkalmasak
b Rákóczi u.	lakó-pihenő övezetben jól kerékpározható, Ady Endre út keresztezése nem megoldott, főhálózati szerepre nem alkalmas
c Hunyadi u.	kedvező: van kerékpárút ill. kerékpársáv, problémák: kopott burkolati jelek, Üllői út felé az Ady Endre út keresztezése megoldatlan, Ady után rövid kerékpársáv és József Attila előtti rövid kerékpársáv között folytonossági hiány (a túloldali kerékpárút kétszeri oldalváltással lenne elérhető, ami idővesztés és balesetveszélyes)
d Báthory u.	igen jelentős forgalmú és autóbusz-forgalmú egyirányú útszakasz, forgalmi rendje nem segíti a kerékpárosokat
e Kisfaludy u.	igen jelentős forgalmú és autóbusz-forgalmú egyirányú útszakasz, forgalmi rendje nem segíti a kerékpárosokat
3. szakasz: Üllői út – Vak Bottyán u. között (tervezési területen kívül, részletes elemzése nem a jelen KHT tárgya)	
a Lehel utca	nagy forgalmú út, jelentős kerékpárforgalommal, egyoldali parkolás, csatl. csp.-ok forgalmi rendje nem kerékpárosbarát
b Kosárfonó u. - Katica u.	kerékpárút ill. gyalog- és kerékpárút, Vak Bottyán u.-i kapcsolat hiányos, sorompók csak zöldfelületen kerülhetők ki, piacnál folyamatos gyalogosforgalom, sugárirányú lakóutcákhoz és piac melletti utcához kapcsolati hiányosság
c Szabó Ervin u.	igen jelentős forgalmú és autóbusz-forgalmú egyirányú útszakasz, forgalmi rendje nem segíti a kerékpárosokat
d Simonyi Zs. u.	igen jelentős forgalmú és autóbusz-forgalmú egyirányú útszakasz, forgalmi rendje nem segíti a kerékpárosokat
<b>C Hagyományos-Kispesti feltáró útvonal</b>	
a Fő u.	gyalogoskonfliktus, hiányos forgalomtechnika, elsőbbségi viszonyok szabályozatlanok, keresztezési hálózati nehézség, a Templom tértől délre viszont igen jól kerékpározható
b Batthyány u.	rossz burkolatminőség, parkolási konfliktusok, keresztezési hálózati nehézség
<b>D Középső Kispesti harántirány</b>	
a Petőfi u.	parkolási konfliktusok, rossz burkolatminőség, Ady Endre – Esze Tamás: egyirányú szakasz
b Nagysándor József u.	keresztezési hálózati nehézség, parkolási konfliktusok, kevésbé rossz burkolatminőség, Esze T. – Ady: egyirányú szakasz



Lehetséges útvonalak	Problémák
c Árpád u.	nagyobb gépjárműforgalom, keresztezési hálózati nehézség, jelentős parkolási konfliktusok, rossz burkolatminőség, útbaigazító kerékpáros zöldtáblázás hiányos, Ady – Esze T.: egyirányú szakasz, Városház tér: gyalogoszónás szakasz
d Kossuth Lajos u.	jelentős gépjárműforgalom, keskeny forgalmi sávok, nem kerékpárosbarát burkolat (Ady E. – József A.: keramit/csúszós, délebbre: szegély melletti kockakő) keresztezési hálózati nehézség, parkolási konfliktusok, tömegközlekedési útvonal
e Zrínyi u.	keresztezési hálózati nehézség, parkolási konfliktusok, rossz burkolatminőség
f Jókai u.	keresztezési hálózati nehézség, parkolási konfliktusok, rossz burkolatminőség
A Felső-Kispesti harántirányú utcák részletes elemzése nem a jelen KHT tárgya, de onnan is nehézkes Hagyományos-Kispest és a Városház tér környékének kerékpáros elérhetősége. A kerékpározhatóságot rontja a Munkácsy, a Vécsey, az Áram és az Igló utca egyirányú szakasza.	
<b>E Délkelet-Kispesti harántirány</b>	
a Jahn Ferenc u.	keresztezési hálózati nehézség, parkolási konfliktusok, rossz burkolatminőség
b Vas Gereben u.	nagy gépjárműforgalom, rossz burkolatminőség, veszélyes csomópont
c Hofherr Albert u.	jelentős gépjárműforgalom, keskeny forgalmi sávok, keresztezési hálózati nehézség, rossz burkolatminőség, veszélyes csomópontok
<b>F Kertvárosi harántirányú kapcsolatok</b>	
a Kassa u.	nagyobb gépjárműforgalom, veszélyes csomópont, tömegközlekedési útvonal
b Hárs u.	rosszabb burkolatminőség, kisebb parkolási konfliktusok
c Karton u.	keresztezési hálózati nehézség
d Udvarhely u.	keresztezési hálózati nehézség
e Csiky u.	nagyobb gépjárműforgalom, egyirányú útszakasz, tömegközlekedési útvonal
<b>G Méta utcai harántirány</b>	
Méta u.	jelentős gépjármű- és nehéz gépjármű forgalom, keskeny forgalmi sávok, hiányzó hálózati kapcsolatok, veszélyes csomópontok
<b>A kerékpár, mint jármű rendelkezésére állásával kapcsolatban azonosított problémák</b>	
„Szervizpontok”	keves és nem ismert a kispesti önkiszolgáló szervizpont
Rövid idejű kerékpár-letámasztás	számos helyen hiányzik a rövid idejű kerékpár-letámasztási lehetőség, nem elég biztonságos, vázrogzításra nem alkalmas kerékpártámaszok
Hosszabb idejű napközbeni „parkolás”	iskolák, egyes intézmények területén megoldatlan, további igények nem minden napközbeni kerékpártárolóban merik otthagyni a kerékpárt, pl. Határ út B+R
Lakóhelyi kerékpártárolás	panelházak kerékpártároló helyiségeit más célra hasznosították, közterületen nem merik otthagyni a kerékpárt felső emeleti lakások megközelítési nehézségei és méretei miatt nem alkalmasak kerékpártárolásra
„Közbringa”	Kispest a BUBI állomások hatósugarából kívülre esik.
Kerékpárforgalmi adatok	Kispesten nincs kerékpárforgalmi adatokat automatikusan gyűjtő mérőhelyhálózat.

2. táblázat: A kerékpáros közlekedés főbb problémáinak összefoglalása

### 3.10 A kerékpáros közlekedés szervezeti-működési háttere

Budapesten kétszintű (fővárosi és kerületi szintű) közigazgatási rendszer működik. A kerékpáros közlekedés fejlesztésével, szervezésével, az infrastruktúra fenntartásával kapcsolatos feladatokat az általános közlekedésszervezési és fenntartási feladatokhoz hasonlóan osztja meg a Fővárosi és a XIX. kerületi Önkormányzat:

- A Fővárosi Önkormányzat ellátja mindazokat a terület- és településfejlesztési, valamint területrendezési, településrendezési és településüzemeltetési feladatokat, amelyek a főváros egészét érintik, vagy amelyek a fővárosnak az országban betöltött különleges szerepköréhez kapcsolódnak. A fővárosi önkormányzat feladata különösen: törvényben vagy kormányrendeletben meghatározott kiemelt forgalmú vagy országos közúti közlekedésben fontos szerepet játszó főútvonalak, sugár- és gyűrűirányú közutak, kiemelt tömegközlekedési csomópontok, kiemelt közparkok és közterek kezelése, fejlesztése, üzemeltetése, valamint ezeken a területeken a közterület-felügyelet működtetése, illetve a főváros teljes területén a forgalomtechnikai kezelői és üzemeltetői feladatok ellátása; forgalomszervezés; a közvilágítás és a közbringarendszer biztosítása; kerékpárforgalmi mérőhelyhálózat üzemeltetése.

A Fővárosi Önkormányzat a felsorolt tevékenységeit szakirányú cégein: a BKK Zrt.-n, a Budapest Közút Zrt.-n, a BDK Zrt.-n és a Főkert Nzrt.-n keresztül látja el.

- A XIX. kerületi Önkormányzat látja el a helyi tulajdonban álló közutak, közterek, parkok, kerékpárutak útkezelési, fejlesztési és – a tömegközlekedési útvonalak kivételével – üzemeltetési, valamint általános közterület-felügyeleti feladatait. Gondoskodik a helyi utakat érintő kerékpártárolók, utcabútorok fenntartásáról és üzemeltetéséről, és a kerület arculati előírásai alapján meghatározza ezek jellegzetességeit.

## 4 A FEJLESZTÉSI LEHETŐSÉGEK FELMÉRÉSE

### 4.1 Illeszkedés fejlesztési dokumentumokhoz

A fejlesztési lehetőségek kereteit is a 3.1 fejezetben ismertetett dokumentumok szerint határoztuk meg.

### 4.2 A vizsgált terület lehetőségei, kötöttségei

#### 4.2.1 Településszerkezeti kötöttségek

A kerékpárforgalmi fejlesztéseket a település szerkezete két irányban korlátozza:

ELVÁLASZTÓ HATÁS:

- A meglévő kevés zöldfelület (IX. kerület Határ út menti Epreserdő, Vak Bottyán u. és a metró / Ferihegyi Repülőtérre vezető út közötti erdősáv: Kúttói-erdő, Kispesti-kiserdő) területén a jelenlegi szabályozás szerint infrastruktúra-fejlesztésre nincs lehetőség.
- A kerület határán húzódó 100. sz. vasútvonal, az M3 metróvonal és a kerületen részben áthaladó 142. sz. vasútvonal jelentős elválasztó hatást gyakorol.
- Az emelt sebességű Ferihegyi Repülőtérre vezető út és a Nagykőrösi út / M5 autópálya bevezető szakasza is komoly elválasztó hatást jelent a szomszéd kerületek irányában, ami a vasútvonalakhoz hasonlóan szintén csak külön szintben keresztezhető.

SZŰKÖS SZABÁLYOZÁSI SZÉLESSÉGEK

- Kispest meglévő úthálózata általában szűk szabályozási szélességgel rendelkezik, ami erősen behatárolja a kerékpáros infrastruktúra kisajátítások nélküli fejlesztésének lehetőségeit.

#### 4.2.2 Várható célforgalmi változások

Új célforgalmat vonzó létesítmények megjelenése várható:

- elsősorban kereskedelmi és iroda funkciók az Üllői út – Nyáry Pál u. – Vak Bottyán u. által határolt területen belül
- elsősorban verseny- és szabadidős sportfunkciók bővülése a Bozsik Stadionban, a Dél-Pesti Utánpótlás-nevelési Centrumban Temesvár utcai ingatlanán és a Katona József utcában
- a wekerlei kispia és további kisebb-nagyobb kereskedelmi egységek környezetében.

#### 4.2.3 Várható változások a közlekedési infrastruktúrában

A Főváros hosszú távú közlekedési tervei között szerepel egyebek mellett:

- a Határ úttal párhuzamos új harántirányú elsőrendű főút a IX. kerületi Epreserdő területén, ami a Galvani-hídhoz kapcsolódik

- a már említett új gyűjtőúti kapcsolat a Vas Gereben u. és a Szilágysomlyó u. között, ezt azonban az érintett kerületi önkormányzatok és lakosság nem támogatja
- a 142. sz. vasútvonal fejlesztése (villamosítás, kétvágányúsítás, Nagykőrösi út – Méta utca térségében új vasútállomás építése, stb.)
- az Üllői úti szintbeni vasúti átjáró külön szintben történő átépítése
- a 42-es villamos meghosszabbítása a Puskás Ferenc utcán keresztül a XVIII. kerületi lakótelepekig, és az Ady Endre úti szintbeni vasúti átjáró külön szintben történő átépítése
- Vak Bottyán utca meghosszabbítása a Kispesti Erőmű és a Férihegyi Repülőtérre vezető út között külön szintű vasútkeresztezéssel
- kerékpárút építése a Nagybani piac mellett a Nagykőrösi úttal párhuzamosan a Méta utcától kifelé vezető szakaszon.

A IX. kerület vonatkozásában a közeljövőben új szabályozási terv készül a József Attila lakótelepre, egészen a kerülethatárig, kiemelt feladat lesz ebben a kerékpáros közlekedésben hiányzó kiscesti kapcsolatok megoldása, amelyre nyitott a kerület Főépítésze.

A fentiek mellett funkcióváltás lehetséges a csatlakozó úthálózaton a XVIII. kerületi Ipacsfa utcában.

#### **4.2.4 A kerékpározási közlekedési szokások megváltoztatásának lehetőségei**

A kerékpáros közlekedési szokások megváltozása elsősorban a KHT-ban meghatározott fejlesztések megvalósulása során alakul ki. Ehhez azonban nagyon fontos a megfelelő szemléletformálás, az oktatás és a Kispesten élőkkel való kapcsolattartás. A jelen KHT készítése során megtartott Civil fórum részben ezt a célt is szolgálta.

A konzorciumvezető Főváros vállalt és nevesített feladata a konkrét projekt kommunikációja (milyen ütemezéssel, hol, mi épül, miből hány darab, hány kilométer stb. stb.) A szemléletformálás lényege a VEKOP kiírás szerinti célkitűzésekre ráirányítani a figyelmet, tehát a szemléletformálás során erre kell helyezni a hangsúlyt.

### **4.3 Egyes utcák jelenlegi és potenciális kerékpározási lehetőségeinek összefoglaló értékelése**

Az alábbi táblázatokban a helyzetelemzésünk (3. fejezet) és a vizsgált terület lehetőségei és kötöttségei (4.2 fejezet) alapján összefoglalóan értékeljük a projektterületen található összes utca, valamint a projektterületen kívül található minden fontosabb útszakasz

- jelenlegi kerékpározhatóságát,
- milyen lehetőségeket kínál a lokális célpontok kerékpáros elérhetőségére,
- alkalmas lehet-e arra, hogy megfelelő fejlesztésekkel olyan kerékpáros tengelybe bevonjuk, ami az adott harántirányú vagy sugárirányú viszonylatban vonzó lesz akár a jelenlegi kerékpárosok, akár a projekt célcsoportját jelentő potenciális kerékpárosok számára.

Az egyes utcák jellemzőit a 3. fejezetben ismertettük, ez indokolja az alábbi csoportosítást:

3. táblázat: Kerékpáros közlekedés jelenlegi és potenciális lehetőségei a sugárirányú utcákban

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Jelenleg:	jól kerékpározható	jól kerékpározható	közepesen kerékpározható	közepesen kerékpározható	közepesen kerékpározható	közepesen kerékpározható	gyengén kerékpározható	gyengén kerékpározható	gyengén kerékpározható	nem kerékpározható
A helyi célpontok kerékpáros elérésére:	megfelelő	megfelelő	megfelelő	megfelelő	fejlesztéssel megfelelő lehet	fejlesztéssel megfelelő lehet	elfogadható	elfogadható	fejlesztéssel megfelelő lehet	nem alkalmas
A projekt célcsoportja számára vonzó kerékpáros tengelybe:	helyette jobb alternatívát javaslunk	kevés fejlesztéssel megfelelő lehet	helyette jobb alternatívát javaslunk	fejlesztéssel megfelelő lehet	helyette jobb alternatívát javaslunk	fejlesztéssel megfelelő lehet	helyette jobb alternatívát javaslunk	jelentős fejlesztéssel megfelelő lehet	jelentős fejlesztéssel megfelelő lehet	helyette jobb alternatívát javaslunk
I Felső-Kispesti "tengely" (projektterületen kívül)										
1 Mátyás kir. - Nyáry Pál u.									Vak Bottyán u.	Ferihegyi R.v.út
2 Nyáry Pál - Lehel u.		Árpád u.							Vak Bottyán u.	Ferihegyi R.v.út
3 Lehel u. - Simonyi Zs.		Vak Bottyán u.			Bethlen, Sós, Teleki, Artúr		Bartók B. u.			Ferihegyi R.v.út
4 Simonyi Zs. - XVIII. ker.					Móricz Zs., Bem	Vak Bottyán u.	Derkovits Gy. u.		Alsóerdősor u.	Ferihegyi R.v.út
II Üllői úti "főtengely"				Üllői - szervízút					Üllői út	
III Kispest-lakótelepi felt.		József Attila u.								
IV Ady - Puskás "főtengely"										
1 Határ út - Dobó Katica u.		Ady Endre út								
2 Dobó Katica - Bercsényi		Ady Endre út								
3 Bercsényi - Hunyadi út						Ady Endre út				
4 Hunyadi út - vasút									Ady Endre út	
5 vasút - XVIII. ker.									Puskás F. u.	
V Wekerle-Kispest-Kertváros „tengely”										
1 Határ út - Bercsényi (projektterületen kívül)	Esze Tamás u.- Hungária út	Mészáros L. u.	Nádasdy út			Pannónia út				
2 Bercsényi - Vas Gereben	Áchim A. u.	Mészáros L. u.			Esze Tamás u.		Nádasdy út			
3 Vas Gereben - Hofherr A.	Jázmín, Szegfű, Kócsag, Benczúr u., Iskola köz	Mészáros L. u.	Nádasdy út		Tóth Á, Áchim A.					
4 Hofherr A. - Kassa u.	Iparos, Súlyom, Áchim, Kócsag, Mányoki, Alpár	Mészáros L., Kiss János altbn. u.	Nádasdy út	Katona J. u. - Temesvár u.		Feszty Árpád - Pozsony u.				
5 Kassa u. - Méta u.	Kolozsvár u.	Temesvár u.	Pozsony u.							
VI Nagykőrösi út menti „tengely”										
1 Határ út - Zoltán u. (projektterületen kívül)		Hungária út, Zalaegerszeg u.								Nagykőrösi út
2 Zoltán u. - Garázs u.	Zengő, Mikó S.	Zalaegerszeg u.								Nagykőrösi út
3 Garázs u. - Hofherr A. u.		Nagykőr.szerv.út								Nagykőrösi út
4 Hofherr A. - Béga / Méta									Nagykőrösi út	M5 bevezető



4. táblázat: Kerékpáros közlekedés jelenlegi és potenciális lehetőségei a harántirányú utcákban

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Jelenleg:	jól kerékpározható	jól kerékpározható	közepesen kerékpározható	közepesen kerékpározható	közepesen kerékpározható	közepesen kerékpározható	gyengén kerékpározható	gyengén kerékpározható	gyengén kerékpározható	nem kerékpározható
A helyi célpontok kerékpáros elérésére:	megfelelő	megfelelő	megfelelő	megfelelő	fejlesztéssel megfelelő lehet	fejlesztéssel megfelelő lehet	elfogadható	elfogadható	fejlesztéssel megfelelő lehet	nem alkalmas
A projekt célcsoportja számára vonzó kerékpáros tengelybe:	helyette jobb alternatívát javaslunk	kevés fejlesztéssel megfelelő lehet	helyette jobb alternatívát javaslunk	fejlesztéssel megfelelő lehet	helyette jobb alternatívát javaslunk	fejlesztéssel megfelelő lehet	helyette jobb alternatívát javaslunk	jelentős fejlesztéssel megfelelő lehet	jelentős fejlesztéssel megfelelő lehet	helyette jobb alternatívát javaslunk
A Határ úti harántir. (projektter.en kívül)		Álmos, Baross							Határ út	
B Hunyadi – Sibrik Miklós fő harántirány										
1 Nagykőrösi - Ady Endre		Bercsényi u.	Kisfaludy u.	Báthory u.	Rákóczi u.			Hunyadi út		
2 Ady Endre út - Üllői út	Rákóczi u. és összes többi u.	Dobó Katica u.				Hunyadi út	Báthory u., Kisfaludy u.			
3 Üllői út - Vak Bottyán u. (projektterületen kívül)	Tompai, Nyáry P Török, Földváry				Hamvas u.	Lehel, Katica, Kosárfonó u.			Szabó Ervin u., Simonyi Zs. u.	
C Hagymányos-Kispesti feltáró útvonal										
1 Nagykőrösi - Zalaegersz.	Fő u.	Batthyány u.								
2 Zalaegerszeg - Ady E.		Fő u.	Batthyány u.							
3 Ady Endre út - Üllői út			Batthyány u.			Fő u.				
4 Üllői – Vak B. (ter. kívül)	Csokonai u.	Irányi Dániel u.			Munkácsy u.					
D Középső-Kispesti harántirány										
1 Nagykőrösi - Ady Endre			Zrínyi, Jókai	Nagysándor J.	Petőfi, Árpád		Kossuth L. u.			
2 Ady Endre út - Üllői út	Petőfi, Árpád, Zrínyi, Jókai	Nagysándor J.					Kossuth L. u.			
3 Üllői út - Móricz Zs. u. (projektterületen kívül)	Táncsics, Deák F., Könyvkötő u.	Szigligeti u.			Vécsey u.					
E Délkelet-Kispesti harántirány										
1 Nkőrösi-Nádasdy/Katona	Jáhn F., Csengő, Pincér, Virágos Kasza, Molnár J	Vas Gereben u.		Garázs u.					Hofherr A. u.	
2 Nádasdy/Katona - Üllői	Jáhn F., Viola, Varjú K. Pákozdi, KisViola, Fecske Endresz, Tulipán Madarassy, Kar. Frigy., Gosztonyi			Vas Gereben u.			Hofherr A. u.			
3 Üllői út - Bem u. (projektterületen kívül)	Magyar László, Villanytelep u.				Áram u.	Igló u.				
F Kertvárosi harántirány	összes többi u.	Hárs, Karton u.	Kassa u.	Csiky u.						
G Méta utcai harántirány									Méta u.	

#### 4.4 A kerékpárosbarát infrastruktúra fejlesztésének eszköztára

A közúti és kerékpáros létesítmény felosztása az e-ÚT 03.04.11. ÚME 6.1. ábrája alapján végezhető el:

A 2. átmeneti tartományba eső területeken az alábbi kerékpáros létesítmények választhatóak az e-ÚT 03.04.11. ÚME 6.1. táblázata alapján, kifejezetten városias környezetre redukálva:

Átlagos napi forgalom, ÁNF, #/nap

26 000

25 000

20 000

15 000

10 000

5 000

4 000

10

20

30

40

50

60

70

80

90

100

1

2

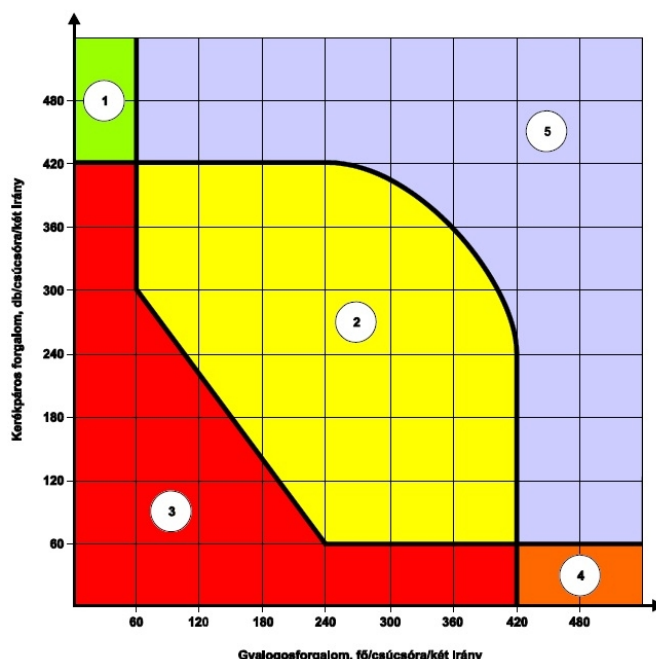
3

Nem érelmeszhető tartomány

A közúton engedélyezett sebesség, v, km/h

Kerékpárforgalmi létesítmény	ÁNF		
	2000-10.000	10.000-20.000	>20.000
Kerékpáros nyom	megengedett	nem megengedett	nem megengedett
Autóbusz-forgalmi sáv használata kerékpározásra	megengedett	megengedett	megengedett
Nyitott kerékpársáv	megengedett	nem megengedett	nem megengedett
Kerékpársáv (Koppenhágai típusú kerékpársáv)	lakott területen megengedett	megengedett	megengedett
Kerékpárút vagy gyalog- és kerékpárút	megengedett	megengedett	egy- vagy kétirányú kerékpárút megengedett

A 3. tartományba eső területeknél elválasztott rendszerű kerékpáros infrastruktúra alakítandó ki, melynek pontos típusát a kerékpáros és gyalogos forgalom szétválasztásának szükségessége határozza meg az e-ÚT 03.04.11. ÚME 6.2. ábrája:



6.2. ábra – A kerékpáros és a gyalogosforgalom szétválasztása

Jelmagyarázat: 1 – Önálló vonalvezetésű egyirányú vagy kétirányú kerékpárút,  
2 – Elválasztott gyalog- és kerékpárút, 3 – Elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút,  
4 – Gyalogút, 5 – Elválasztott kerékpárút és külön gyalogjárda

#### 10. ábra: A kerékpár- és gyalogosforgalom szétválasztásának forgalmi feltétele

Ezen peremfeltételek mellé szükséges a környezeti körülményeket is figyelembe venni, azaz mekkora terület áll rendelkezésre a kerékpáros infrastruktúra kialakítására. Mivel városias környezetről van szó, ezért alapvetően maximálisan 20 km/ó kerékpáros tervezési sebességet tudunk figyelembe venni. Fontos, hogy a közúton vezetett kerékpáros infrastruktúra az út melletti párhuzamos parkolók szélétől min. 0,8 m-es oldaltávolságot biztosítson a kinyíló ajtók által okozott balesetek elkerülése végett. Az infrastruktúra fejlesztése során így az alábbi eszközök jöhetnek szóba:

- Vegyes használatú út:
  - o Az útburkolatot a kerékpárosok a gépjárművekkel közösen használják, külön elválasztás nem szükséges.
  - o Az útszakasz átlagos napi forgalma (ÁNF) nem haladhatja meg a 2000 Ej/nap/kétirány forgalomnagyságot vagy a megengedett sebességet legfeljebb 30 km/ó-ra kell csökkenteni (lakó-pihenő övezet, 30-as övezet, sebességkorlátozó tábla stb.)
- Kerékpáros nyom:
  - o Nem különálló létesítmény, alapvetően a közúton közlekedő kerékpárosok közúton ajánlott keresztmetszeti helyzetét mutatja, és egyben felhívja a gépjármű vezetők figyelmét arra, hol kell számítaniuk kerékpárosokra.
  - o Az útszakasz átlagos napi forgalma (ÁNF) nem haladhatja meg a 10 000 Ej/nap/kétirány forgalomnagyságot és legalább 3,0 m széles forgalmi sáv szükséges hozzá. A kerékpáros nyom szélessége 1,0 m.

- Autóbusz-forgalmi sáv használata kerékpározásra:
  - o Az autóbusz forgalmi sávot, amennyiben abban kerékpáros piktogram felfestésre kerül, úgy a kerékpárosok is használhatják a KRESZ szerint egyébként is megengedett gépjárművek mellett (autóbusz, motorkerékpár, segédmotoros kerékpár, TAXI stb.).
  - o „A” hálózati szerep esetén nem alkalmazható; 30 km/ó megengedett sebesség esetén min. 4,0 m; 50 km/ó megengedett sebesség esetén min. 4,5 m széles buszsáv szükséges.
- Nyitott kerékpársáv:
  - o A nyitott kerékpársáv alapvetően a kerékpáros forgalom számára készül, de indokolt esetben a gépjármű forgalom is igénybe veheti, amennyiben azon kerékpáros nem közlekedik, továbbá a kerékpáros is kiléphet a nyitott kerékpársávból.
  - o Az útszakasz átlagos napi forgalma (ÁNF) nem haladhatja meg a 10 000 Ej/nap/kétirány forgalomnagyságot és legalább 3,5 m széles forgalmi sáv szükséges, a nyitott kerékpársáv szélessége 1,25 m. Folyópálya-szakaszon ~5000 Ej/nap/kétirány forgalomnagyságig jellemzően akkor alkalmazzuk, ha a parkolás nem megengedett, avagy a nyitott kerékpársávon kívüli útfelületen (pl. épített merőleges parkolóhelyeken) megoldható. Jelzőlámpás csomópontok járműosztályozóinál akár nagyobb forgalmú utak esetében is használatos, előretolt kerékpáros felállóhellyel együtt.
- Kerékpársáv (vagy koppenhágai típusú kerékpársáv):
  - o A kerékpársáv a kerékpáros forgalom számára létesül, mely általában záróvonallal, megemelt (koppenhágai) típusú kerékpársáv esetében szegéllyel van elválasztva a gépjármű forgalomtól. Meglévő utak szélesítése esetén jelentős költségnövekedést okoz, hogy a közút berendezési sávjába tartozó kandeláberek, jelzőtáblák a kerékpársávon (vagy koppenhágai típusú kerékpársávon) kívül helyezendők el. A kerékpársáv megnyitása autóbusz megállóhelyeknél, járműosztályozóknál, csomóponti átvezetéseknel illetve kerékpársáv melletti parkolók esetén lehetséges, gépjárművekkel tartósan igénybe venni a kerékpársávot nem szabad. A záróvonallal elválasztott kerékpársávból a kerékpáros a gépjárművek forgalmi sávjába nem térhet át.
  - o Legalább 2,75 m széles forgalmi sáv szükséges, mely mellett a kerékpársáv szélessége hálózati szereptől függően min. 1,0 m, mely kiemelt szegély esetén 0,25 m-rel növelendő.
- Egyirányú forgalmú út megnyitása kétirányú kerékpározásra:
  - o A gépjárművek az adott útszakaszon csak egy irányban közlekedhetnek, mely útszakaszt a kerékpárosok számára mindkét irányban megnyitják. Ez esetben fontos, hogy az útburkolaton legalább kerékpáros nyom az ellenirányban fel legyen tüntetve és a csomópontoknál a gépjárművezetők figyelmét a megfelelő táblázással felhívjuk.
  - o 30 km/ó megengedett sebesség esetén minimum 3,75 m, 50 km/ó megengedett sebesség esetén minimum 4,0 m széles útburkolat szükséges, mely tehergépjármű illetve buszforgalom esetén további 0,75 m-rel növelendő.
- Elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút vagy gyalogos-kerékpáros zóna:
  - o A gyalogosok és kerékpárosok közös felületen, egymásra ügyelve közlekednek.
  - o Csekély gyalogos vagy kerékpáros forgalom esetén alkalmazható, gyalogos forgalomtól függően minimum 2,75 m-es szélességgel. Szélesebb, nagyobb forgalmú útfelületen gyalogos-kerékpáros zóna alkalmazható, a fokozott egymásra figyelésre felhívó jelzésekkel együtt.

- Elválasztott gyalog- és kerékpárút:
  - o A gyalogosok és kerékpárosok egymás mellett, de elválasztva (felfestéssel, szegéllyel, eltérő burkolattal) közlekednek.
  - o Közepes gyalogos és kerékpáros forgalom esetén alkalmazható, min. 3,75 m-es szélességgel.
- Egyirányú kerékpárút és gyalogjárda egy vagy két gyalogsávval:
  - o Alapvetően ugyanaz, mint az elválasztott gyalog- és kerékpárút, de itt a kerékpárosok csak egy irányban közlekedhetnek.
  - o Hálózati szereptől függően egy gyalogsáv esetén min. 2,0-; két gyalogsáv esetén min. 2,75 m-es szélesség szükséges.
- Kétoldali, egyirányú kerékpárút:
  - o Önálló kerékpárút, melyen irányhelyesen, a gyalogos és gépjármű forgalomtól fizikailag elválasztva haladnak a kerékpárosok.
  - o Hálózati szereptől függően minimum 1,0 m szélesnek kell lennie.
- Egyoldali, kétirányú kerékpárút:
  - o Önálló kerékpárút, melyen mindkét irányban, a gyalogos és gépjármű forgalomtól fizikailag elválasztva haladnak a kerékpárosok.
  - o Szélessége min. 2,0 m.

#### 4.5 Kerékpáros közösségi közlekedési rendszer fejlesztésének lehetőségei

A Fővárosi Önkormányzat jelenleg nem tervezi a BUBI rendszerét a Hungária körút gyűrűjén kívülre kiterjeszteni, azonban Kispest esetében – a BUBI eredeti Megvalósíthatósági tanulmányával összhangban akár szigetüzem létrehozása is megfontolásra javasolható, mivel Kispest viszonylag nagy területét magas utazássűrűség és népsűrűség jellemzi. Ha a közbringarendszer a szigetüzemek felé nyit, akkor javasoljuk Kispest bevonását a szolgáltatási területbe. E témában Kispest Önkormányzata és a BKK Zrt. között rendszeres egyeztetésekre van szükség, melyek során a felek megvizsgálják, hogy a közbringarendszer kistérségi bevezetésének feltételei miképpen valósíthatóak meg. Az egyeztetést javasolt 2 éves gyakorisággal elvégezni.

#### 4.6 A kerékpáros adatgyűjtés fejlesztésének lehetőségei

A kerékpáros adatgyűjtés fejlesztésének lehetőségei:

- automata forgalomszámláló mérőhely kialakítása, a budapesti rendszer kistérségi kiterjesztése
- alkalmoszerű kézi forgalomszámlálások rendszerességének fejlesztése
- rendszeressé tett kérdőíves kikérdezéssel online felületen általánosan, célzottan illetve akár házhoz menőleg felmérve a kerékpáros szokásokat, igényeket.

## 5 A TERVEZETT FEJLESZTÉSEK

A 3. fejezetben ismertetett Helyzetelemzésünkben bemutattuk az úthálózat kerékpározhatóságának problémáit, és összehasonlítottuk az egyes fontosabb viszonylatokban választható útvonalakat. A 4.3 fejezet táblázataiban a Helyzetelemzésben leírtakat mérlegelve 10 oszlopba osztottuk szét az egyes utcákat, és meghatároztuk, hogy mely csoportokba tartozó utcákban érdemes megvizsgálnunk a fejlesztési lehetőségeket ahhoz, hogy a projekt célcsoportja (a jelenlegi és potenciális kerékpározók) számára jól kerékpározhatóvá tegyük Kispest területét. Az alábbiakban kiválasztjuk, hogy a 4.3 fejezet szerint fejlesztendő egyes utcák kerékpárosbarát fejlesztésekor szakaszonként melyik eszközt javasoljuk használni a 4.4 fejezetben összefoglalt eszköztárból. A tervezési területen belül az alternatívákat részletesebben vizsgáljuk, és az adott megoldás összegzett tervezési és kivitelezési költségét is közelítőleg megbecsüljük. Pontosabb költségbecslésre csak tanulmányterv alapján lenne lehetőség. A tervezési területen kívül felvetődött problémákra részletes elemzés és költségbecslés nélkül teszünk általános javaslatot.

### 5.1 A sugárirányú úthálózat kerékpárosbarát fejlesztése

SUGÁRIRÁNYÚ ÚTHÁLÓZAT KERÉKPÁROSBARÁT FEJLESZTÉSE				
I	Felső-Kispesti „tengely” (Tervezési területen kívül)			
szakasz	Mettől	Meddig	Vizsgált alternatívák	Várható nehézségek
1	Mátyás kir.	Nyáry Pál u.	a Vak Bottyán u. egyoldali kétirányú kp.út b Vak Bottyán u. kétoldali kp.sáv c Vak Bottyán u. nyitott kp.sáv	Erdőművelésből kivonás Költséges burkolatszélesítés, kockázat: közművek,erdő Önálló létesítményként UME nem engedi
Javaslat: Folyamatban lévő ingatlanberuházás keretében a Tompa utcáig irányhelyes megoldás születik, ezt vele egy ütemben a Nyáry Pál utcáig (b) kerékpársávként javasolt folytatni, ám a költséges kockázatok miatt tanulmányterv kell. M3 metrópótló útvonal, ezért csak középtávon reális.				
2	Nyáry Pál u.	Lehel u.	a Vak Bottyán u. egyoldali kétirányú kp.út b Vak Bottyán u. kétoldali kp.sáv c Vak Bottyán u. nyitott kp.sáv d Befelé: Vak B. kp.sáv, kifelé: Attila u.	Erdőművelésből kivonás a távhő túloldalán, közvil.? Valószínűleg igen költséges közműkiváltást igényel Önálló létesítményként UME nem engedi Attila u. kapcsolatához a Lehel u. kerékpársáv is kell
Javaslat: Tanulmányterv kell. Célzerű a (b) irányhelyes kerékpársáv, de közmű miatt nem fér el. (c) nem reális, mert a Vak Bottyán u. metrópótló útvonal, és a forgalomnagyságot 10.000 E/nap alá csökkentő forgalomcsillapítás kellene. Így középtávú javaslat: (d), Attila u. tömbrehabilitációval összehangolandó.				
3	Lehel u.	Simonyi Zs.	a Vak Bottyán u. megl.kp.sáv/út fejlesztése b Bartók B. u.: ellenir. kp. nem javasolt c Bethlen G., Sós, Teleki, Artúr egyir. u.-k ellenirányú kerékpározásra megnyit.	Katica u. és Sibrik M. csp. hiányzó kapcsolatok bizt. nagy forgalom és hálózati szerep miatt Szabó E. és Simonyi Zs. utcai kapcsolatok fejlesztését is igényli
Javaslat: forg.tech. átépítéssel a Vak Bottyán – Katica balra kanyarodás, Sibrik M. felől egyenes és balra kanyarodás, stb. biztonságos módon fejlesztendő. Ellenirányú kerékpározás engedélyezése a kis utcákban a Simonyi Zs. és Szabó E. utcák forgalmi rendjének átgondolásával együtt lehetséges.				



szakasz	Mettől	Meddig	Vizsgált alternatívák	Várható nehézségek
4	Simonyi Zs.	XVIII. ker.	a Vak Bottyán u. – Alsó erdősor u. kerékpározhatóvá tétele b Vak Bottyán u. új közút kerékpársávval c Derkovits Gyula u. kétoldali kp.sáv d Derkovits Gyula u. kp.nyom e Derkovits Gyula u. nyitott kerékpársáv f Móricz Zsigmond u.(– XVIII. Malomkő u.)	Szintbeni vasúti átjáró – vasúti láthatóság kockázata, ingatlanhelyzet, erdőművelés, távhő+egyéb közmű Magas költség, különbszintű vasútkeresztezés, ingatlanok, közművek Helyszűke miatt nem megvalósítható Nagy forg. miatt UME nem engedi, tömegközl.útv. Nagy forg. miatt UME nem engedi, jelzőlámpánál a váltakozó ir. forgalom a nyitott kerékpársávon állna Szintbeni gyalogos-kp.-os vasúti átjáró eng. kockázata Simonyi Zs.-Bethlen G. csp.-ban kp-osbarát megoldás
Javaslat: a Derkovits Gyula tengelybe történő bevonására nincs működőképes megoldás, ezért középtávon (a) és az (f) együtt, hosszútávon (b).				
<b>II/A Üllői úti „főtengely” Centrum felé</b> <b>Irányhelyes kerékpáros létesítmény szükséges.</b> A hosszútávú megoldás kiválasztásához Tanulmányterv, megvalósításához pedig jelentős anyagi forrás szükséges. Rövidtávon is irányhelyes megoldást keresünk, de a rendelkezésre álló hely, a források és a megvalósítási idő szűkössége miatt szakaszonként meg kell keresni a kompromisszumok által, kisajátítás nélkül megvalósítható megoldást. A kerékpárforgalmi létesítmény típusának végleges kiválasztása a <b>következő tervfázis feladata</b> , az alábbiakban <b>szakaszonként</b> végzünk <b>egyszerűsített összehasonlítást</b> a lehetséges létesítménytípusokról.				
0	X. Kőér u.	Mátyás kir.	meglévő gyalog- és kerékpárút fejl.	ráparkolás, gyalogos konfl., Üllői-Vak B. kanyarodó ág elsőbbségi viszony felülvizsg., Kőér u.-i jelzőlámpa, B+R parkolót nem merik használni
Javaslat: Rövidtávon: Forgalomtechnikai intézkedések a fenti problémák megoldására, Kőér utcai kerékpárút és kerékpáros átvezetés felülvizsgálata (X.ker.), Kőér u. – Mátyás kir. u. kapcsolatot a Vak Bottyán utcán kijelölni, B+R parkoló térfigyelő kamera állandó megfigyelés, B+R-t népszerűsítő intézkedések				
1	Mátyás kir.	Nyáry Pál	a gyalog- és irányhelyes kerékpárút b egyoldali kétirányú gyalog- és kerékpárút c csökk.seb. gyalog- és kerékpáros zóna d kerékpársáv e koppenhágai típusú kerékpársáv f kerékpáros nyom g kerékpáros átvezetés Corvin krt. zebránál	járdaszélesítés és ingatlanrendezés a BKV-közmű-kiváltás elkerülése érdekében, gyalogos konfliktusok szomsz. ing.beruh. keretében részben megvalósul, járdaszélesítés és ing.rendezés a BKV-közmű-kiváltás elkerülése érdekében, gyalogos konfliktusok kisajátítás elkerülésére helyszűke esetén alkalmazható SHELL és EuroPark járműosztályozó átépítése (kisaj.) Corvin krt. vill.megálló peronszélesítés várható SHELL és EuroPark járműosztályozó átépítése (kisaj.) Corvin krt. vill.megálló és Tűzoltóság között kérdéses Önálló létesítményként UME nem engedi, de a gyalog- és kerékpárút mellett kiegészítő felfestésként lehet Meglévő jelzőlámpás csp. korrekciója
Javaslat: Rövidtávon a Mátyás kir. és Hamvas u. között (a / b / c – következő tervfázisban pontosítandó), Hamvas u. és a Nyáry Pál között az ingatlanfejlesztéssel történő együttes megvalósítás esetén rögtön (b) + (f) + (g), Hosszútávon (b / d / e) tanulmányterv szükséges.				

szakasz	Mettől	Meddig	Vizsgált alternatívák	Várható nehézségek
2	Nyáry Pál	Lehel u.	a csökk.seb. gyalog- és kerékpáros zóna b kerékpársáv  c koppenhágai típusú kerékpársáv d kerékpáros nyom e jelzőlámpa nélküli kerékpáros átvezetés Földváry u.-nál f jelzőlámpás átvezetés Földváry u.-nál g Lehel-Dobó Katica kerékpáros átvezetés	Nincs hely járdaszélesítésre a házak és a vill. között Lehel u.-tól az első kapubehajtóig extra szűk forgalmi sávok vannak a járműosztályozó és peronok miatt túldoldali zöldsáv megszüntetése, közműáthelyezés Önálló létesítményként UME nem engedi Túldoldali szervizúthoz kapcsolat biztosítása Túldoldali szervizúthoz kapcsolat biztosítása Meglévő jelzőlámpás csp. forg.tech. módosítása
Javaslat: Rövidtávon: Lehel u. előtti utolsó kapubehajtóig (b), utána (a)+(d)+(e), Középtávon: előzőek + (f), Hosszútávon: (c)+(f) tanulmányterv szükséges.				
3	Lehel u.	Kosárfonó	a egyoldali gyalog- és irányhelyes kp.út b kerékpársáv c koppenhágai típusú kerékpársáv d kerékpáros nyom	Gyalogos konfl., park területe csökken, közművek Járműosztályozókban keskeny sávok: nyom / nyitott s. Járműoszt.-knál jelentős átép. vagy nyom / nyitott sáv gyalog- és kerékpárút mellett kiegészítő felfestésként
Javaslat: rövidtávon (a) + (d), hosszútávon (c)				
4	Kosárfonó	Hunyadi	a meglévő kerékpárút b kerékpársáv c koppenhágai típusú kerékpársáv d kerékpáros nyom	Gyalogos konfliktusok járműosztályozó miatt nem fér el Járműoszt.-knál jelentős átép. vagy nyom / nyitott sáv kerékpárút mellett kiegészítő felfestésként lehet
Javaslat: rövidtávon (a) + (d), hosszútávon (c)				
5	Hunyadi	Simonyi Zs.	a egyoldali gyalog- és irányhelyes kp.út b kerékpársáv c koppenhágai típusú kerékpársáv d kerékpáros nyom	Villamosmegállóban gyalogos konfliktus, park Járműosztályozókban keskeny sávok: nyom / nyitott s. Járműoszt.-knál jelentős átép. vagy nyom / nyitott sáv kerékpárút mellett kiegészítő felfestésként lehet
Javaslat: rövidtávon (a) + (d), hosszútávon (c)				
6	Simonyi Zs.	Vécsey	a kerékpárosbarát szervizút b zöldsáv helyén önálló kerékpárút c kerékpársáv d koppenhágai típusú kerékpársáv e kerékpáros nyom f kerékpáros átvezetés Simonyi zebránál g kerékpáros átvezetés Nagys.J. utcánál h kerékpáros átvezetés Vécsey zebránál	Kapcsolatok a folyópályával, parkolási rend felülvizsg. Zöldfelület csökkenés, magas költség (gyalogos konfl.) Járműosztályozókban keskeny sávok: nyom / nyitott s. Járműoszt.-knál jelentős átép. vagy nyom / nyitott sáv kerékpárút mellett kiegészítő felfestésként lehet Meglévő jelzőlámpás csp. korrekciója Meglévő jelzőlámpás csp. korrekciója Meglévő jelzőlámpás csp. korrekciója
Javaslat: rövidtávon (a) + (e) + (f) + (g) + (h), hosszútávon (d) + (f) + (g) + (h)				

szakasz	Mettől	Meddig	Vizsgált alternatívák	Várható nehézségek
7	Vécsey	vasút	a egyoldali gyalog- és irányhelyes kp.út b kerékpársáv c koppenhágai típusú kerékpársáv d kerékpáros nyom  e jelzőlámpa nélküli kerékpáros átvezetés Vas Gereben u.-nál f jelzőlámpás kerékpáros átvezetés Vas Gereben u.-nál	Villamosmegállóban gyalogos konfliktus Járműosztályozókban keskeny sávok: nyom / nyitott s. Járműoszt.-knál jelentős átép. vagy nyom / nyitott sáv Önálló létesítményként UME nem engedi, de a kerékpárút mellett kiegészítő felfestésként lehet Meglévő csomópont átépítése  Új jelzőlámpás csomópont kiépítése
Javaslat: rövidtávon forráshiány esetén csak (e), középtávon (a) + (d) + (f), hosszútávon (c) + (f)				
<b>II/B Üllői úti „főtengeley” vasút felé</b>				
1	Mátyás kir.	Szalay u.	a gyalog- és irányhelyes kp.út b túloldali kétirányú gyalog- és kp.út c kerékpársáv d koppenhágai típusú kerékpársáv  e kerékpáros nyom	Járdaszélesítés szükséges Mátyás kir. felől 2x oldalváltás SHELL és EuroPark járműosztályozó átépítése (kisaj.) SHELL és EuroPark járműosztályozó átépítése (kisaj.) Corvin krt. vill.megálló és Tűzoltóság között kérdéses Önálló létesítményként UME nem engedi, de a gyalog- és kerékpárút mellett kiegészítő felfestésként lehet
Javaslat: Rövidtávon: (a), de forráshiány esetén egyoldali kétirányú kerékpárút, Hosszútávon: (d)				
2	Szalay	Széchenyi	a egyoldali gyalog- és irányhelyes kp.út  b kerékpársáv c koppenhágai típusú kerékpársáv d kerékpáros nyom e szervízút	Garázsok mögött járdaszélesítés kell, a Tűzoltóság melletti szakasz és a Berzsényi u. torkolata melletti üzleteknél kevés a hely, itt kritikus gyalog.konfl. lehet Corvin krt. vill.megálló peronszélesítés várható Corvin krt. vill.megálló és Tűzoltóság között kérdéses Önálló létesítményként UME nem engedi a szervízút Corvin krt.-Széchenyi szakasza rossz állapotú, kanyargós, jelenleg nincs végig burkolata
Javaslat: (b), opcionálisan (b)+Corvin krt.-tól (e) is; hosszú távon (c)				
3	Széchenyi	Hunyadi	a kerékpárosbarát szervízút b egyoldali gyalog- és irányhelyes kp.út c kerékpársáv d koppenhágai típusú kerékpársáv e kerékpáros nyom	Kapcsolatok a folyópályával, parkolási rend felülvizsg. Zöldfelület csökkenés, magas költség (gyalogos konfl.) Járműosztályozókban keskeny sávok: nyom / nyitott s. Járműoszt.-knál jelentős átépítés Önálló létesítményként UME nem engedi, de a szervízút mellett kiegészítő felfestésként lehet
Javaslat: rövidtávon (a) + (e), hosszútávon (d)				

szakasz	Mettől	Meddig	Vizsgált alternatívák	Várható nehézségek
4	Hunyadi	Kisfaludy	a egyoldali gyalog- és irányhelyes kp.út b kerékpársáv c koppenhágai típusú kerékpársáv d kerékpáros nyom	Kandelábereknél szűkúletek, nagyon kritik.gyal.konfl. Keskeny sávoknál kritikusan nagy forgalom Járműoszt.-knál jelentős átépítés Önálló létesítményként UME nem engedi
Javaslat: A súlyos konfliktusok miatt rövidtávon érdemes a (c) koppenhágai típusú kerékpársávot megvalósítani, de tanulmányterv szükséges!				
5	Kisfaludy	Árpád	a kerékpárosbarát szervizút b egyoldali gyalog- és irányhelyes kp.út c kerékpársáv d koppenhágai típusú kerékpársáv e kerékpáros nyom	Kapcsolatok a folyópályával, parkolási rend felülvizsg. Járdaszélesítés, vendégl.helyeknél fokozott gyal.konfl. Járműosztályozókban keskeny sávok: nyom / nyitott s. Járműoszt.-knál jelentős átép. vagy nyom / nyitott sáv Önálló létesítményként UME nem engedi, de a szervizút mellett kiegészítő felfestésként lehet
Javaslat: rövidtávon (a) + (e), hosszútávon (d)				
6	Árpád	Zrínyi	a egyoldali gyalog- és irányhelyes kp.út b kerékpársáv c koppenhágai típusú kerékpársáv d kerékpáros nyom	Gyalogos konfliktusok, kandelábereknél szűkúletek Járműosztályozókban keskeny sávok: nyom / nyitott s. Járműoszt.-knál jelentős átépítés Önálló létesítményként UME nem engedi, de a gyalog- és kp.út mellett kiegészítő felfestésként lehet
Javaslat: rövidtávon (a) + (d), hosszútávon (c)				
7	Zrínyi	Jáhn F.	a kerékpárosbarát szervizút b egyoldali gyalog- és irányhelyes kp.út c kerékpársáv d koppenhágai típusú kerékpársáv e kerékpáros nyom	Kapcsolatok a folyópályával, parkolási rend felülvizsg. Járdaszélesítés, gyalogos konfl. Járműosztályozókban keskeny sávok: nyom / nyitott s. Járműoszt.-knál jelentős átép. vagy nyom / nyitott sáv Önálló létesítményként UME nem engedi, de a szervizút mellett kiegészítő felfestésként lehet
Javaslat: rövidtávon (a) + (e), hosszútávon (d)				
8	Jáhn F.	Vas Gereb.	a egyoldali gyalog- és irányhelyes kp.út b kerékpársáv c koppenhágai típusú kerékpársáv d nyitott kerékpársáv vagy kp.nyom	Vendéglátó h.: gyalog.konfl., kandeláberek: lok.szűk. jelenlegi szegélyek között nem fér el Jelentősebb átépítést igényel Önálló létesítményként UME nem engedi, de a gyalog- és kp.út mellett kiegészítő felfestésként lehet
Javaslat: ez egy rövid szakasz, a járműosztályozó miatt kritikusan keskeny, ezért rövidtávon (d), hosszútávon (c)				
9	Vas Gereb.	Magyar L.	a egyoldali gyalog- és irányhelyes kp.út b kerékpársáv c koppenhágai típusú kerékpársáv	Szolgált. int., iskola miatt fokozott gyalog., park. konfl. Buszmegállóban nem festhető fel: nyom / nyitott s. Jelentősebb átépítés
Javaslat: rövidtávon forráshiány esetén elmarad, középtávon (b), hosszútávon (c)				

szakasz	Mettől	Meddig	Vizsgált alternatívák	Várható nehézségek
10	Magyar L.	vasút	a egyoldali gyalog- és irányhelyes kp.út b kerékpársáv c koppenhágai típusú kerékpársáv d kerékpáros nyom	Buszmegálló: gyalog.konfl., kandeláberek: lok.szűk. Járműosztályozókban keskeny sávok: nyom / nyitott s. Jelentősebb átépítés Önálló létesítményként UME nem engedi, de a gyalog- és kp.út mellett kiegészítő felfestésként lehet
Javaslat: rövidtávon forráshiány esetén elmarad, középtávon (a) + (d), hosszútávon (c)				
<b>III Kispest-lakótelepi feltáró útvonal: József Attila utca</b>				
1	Hunyadi	Fő u.	a nyitott kerékpársáv b forg.rend.mód, forg.csill., kerékp.nyom	Parkolás konfliktus, nagy keresztirányú forgalom részletes vizsgálat kell a következő tervfázisban
Javaslat: (b) fejl. forg.tech. eszközökkel, egy szakasz egyirányúsítása vizsgálandó. (a) a parkolás és a nagy forgalmú keresztirányú utak miatt kockázatos.				
2	Fő u.	Jáhn Fer.	a nyitott kerékpársáv b forg.rend.mód, forg.csill. intézkedések	parkolási rend lehetővé teszi forgalomátrendező hatást vizsgálni kell
Javaslat: rövidtávon: (b) fejlesztése forgalomtechnikai eszközökkel (szakaszos egyirányúsítás vizsgálandó), középtávon: (a)				
3	Jáhn Fer.	Vas Gereb.	a nyitott kerékpársáv b forg.rend.mód, forg.csill., kerékp.nyom	Parkolás miatt nem megvalósítható részletes vizsgálat kell a következő tervfázisban
Javaslat: (b) fejlesztés forgalomtechnikai eszközökkel.				
<b>IV Ady Endre - Puskás Ferenc „főtengeley”</b>				
1	Határ út	Dobó Katica	meglévő kerékpársáv	Ferde u. felőli ráhajtás kedvezőtlen
2	Dobó K.	Bercsényi	kp.nyom + egyir.kp.út korrekciója	Rendőrségnél: Forg.technikai felülvizsgálat szükséges
Javaslat: IX. Ferde utcában új létesítmény kell, Ady Endre útra való továbbhaladáshoz korr. szükséges. Rendőrségnél egyirányú kerékpárút korr. szükséges.				
3	Bercsényi	Hunyadi	a megl.egyoldali kétir.kp.út + kp.nyom  b irányhelyes kerékpársáv	A megl.kp.út mellé kiegészítő felfestésként az oldalváltások megelőzésére kp.nyom is alkalmazható Szűk keresztmetszet miatt forg.tech. tanulmány szűks.
Javaslat: (b) az útfelújítási projekt keretében.				
4	Hunyadi	vasút	a Ady E. egyoldali gyalog- és kp.út b Ady E. irányhelyes kerékpársáv c Fő u., Nagys.J. u., Vas Ger. u. csp. d „Erzsébet kir.né” típusú kerékpársáv  e Ady E. kerékpáros nyom	Gyalogos konfliktusok, keskeny járdaszélesség A vill.megállókban jelentős költségű átépítéssel jár Jelzőlámpás csomópontok kiépítése Kerékpárosklub javaslata, hogy rövidtávon a vill.megállónál az Erzsébet királyné útjáról ismert megoldással a peronokon kívül csak kerékpársáv legyen, közúti forgalmat tereljék a villamossínre Önálló létesítményként az UME nem engedi
Javaslat: (b) + (c) az útfelújítási projekt keretében. A (d) megoldás kritikus lehet, mert a közúti forgalom az Erzsébet királyné útjának másfélszerese.				
5			Tóth Árpád u. ellenirányú kerékpározás	villamossín

szakasz	Mettől	Meddig	Vizsgált alternatívák	Várható nehézségek
6	vasút	XVIII. ker.	a Puskás F. gyalog- és kerékpárút b Puskás F. irányhelyes kerékpársáv c Puskás F. kerékpáros nyom	Nem lehetséges több helyen a járdaszélesítés a beépítés miatt, jelentős gyalogoskonfliktusok Jelentős átépítést igényel. Önálló létesítményként az UME nem engedi
Javaslat: Hosszútávon (b) a 42-es villamosprojekt keretében				
<b>V Wekerle-Kispest-Kertváros „tengely”</b>				
1	Határ út	Bercsényi u.	<u>Wekerletelepi szakasz, részletes elemzése nem a jelen KHT tárgya. A főbb javaslatok röviden:</u> a Pannónia út – Esze T. u. – Hungária út feltáró útvonal: kerékpársáv / -út b Mészáros Lőrinc u. c Pannónia út – Nádasdy út gyűjtőúti útvonal	Pannónia úton Határ út felé kiegészítő kerékpáros nyom. Határ úti jelzőlámpa kerékpárral kedvezőtlen, reggel nagy forgalom és torlódások. kerékpárút csak a Határ út – Esze T. szakaszon van, onnantól sok konfl., keskeny burk. Pannónia kp.út: parkolási konfliktus várható.
Javaslat: A Wekerle-Kispest-Kertváros viszonylat fő tengelye a Mészáros Lőrinc utca legyen, ami a Határ út metróállomástól a Pannónia úton érhető el. (a) Pannónia úton Határ út felé kiegészítő kerékpáros nyom + (b) Határ út – Álmos u. forgalmi rend felülvizsgálata, kerékpársáv ill. nyitott kp.sáv, előretolt kerékpáros felállóhely, Tempo 30 zónahatár áthelyezése az Álmos utca utáni helyre. + (c) Pannónia út Esze T. és Koós K. tér között: kerékpárosokat segítő kialakítás komplex wekerletelepi program keretében				
2	Bercsényi	Vas Gereb.	a Esze T. u. egyir. megnyit. ellenir. kp-ra b Áchim A. u. c Mészáros L. u. d Nádasdy u.	Főhálózatba nem javasolt, lakóutcaként kerékp.-ható Főhálózatba nem javasolt, lakóutcaként kerékp.-ható Forg.tech.eszközökkel kerékpáros főtengely kialakítása Hunyadinál előretolt kp. felállóhely vizsgálandó, amúgy főhálózatba nem javasolt, forg.csil. ettől függ.- nül vizsgálandó: pl. áthajtási korlátozások: csak busz
(d): A Nádasdy utca a helyi célok elérésére elfogadhatóan kerékpározható. A kerékpáros főhálózat részévé azért nem javasoljuk tenni, mert az ÁNF>10.000 j/nap miatt kerékpársáv kellene, de ahhoz nincs elég hely az utcában. A forgalomcsillapítás igen nehéz, ugyanis a Nádasdy utca jelenleg a két szomszédos Tempo30 zóna gyűjtőútja. Az északi oldali övezet másik határoló útja az Ady Endre út, amelyre többlet forgalom nem terhelhető, mivel városközponton halad keresztül, ahol a főút elválasztó hatása már most is túlzott mértékű. A déli oldali övezet másik határoló útja a Nagykőrösi út, ami az M5 autópálya bevezető szakasza, szintbeni keresztezése nincs, tehát gyűjtőút funkciót nem tud átvenni. A tervszűri javaslatok között felmerült a Nádasdy utca egyes szakaszainak forgalomcsillapító célú lezárása az autóbusz- és kerékpárforgalom áthaladásának engedélyezése mellett – ez azonban azt eredményezné, hogy a menekülő forgalom a jelenleginél sokkal nagyobb számban jelenne meg a csillapított forgalmú övezet belső útjain, ezért a Tervező ezt a javaslatot nem támogatja. Opcionális javaslatot teszünk a Nádasdy utca forgalomcsillapítási lehetőségeinek későbbi tervfázisban történő esetleges komplex vizsgálatára. Javaslat: Wekerle-Kispest-Kertváros viszonylat fő tengelye a (c) legyen, a Mészáros Lőrinc utca forgalmi rendjének jelentősebb módosításával, amit a következő tervfázisban kell pontosan megtervezni (előzetes tervezői javaslat: zónából történő kiemeléssel védett útvonal kialakítása, ami kerékpárosoknak kétirányú, a gépjárműveknek viszont szakaszonként váltakozva egyirányú, parkolás a menetirány szerinti jobb oldalon, ellenirányban nyitott kerékpársáv.				



Javaslatok: (a) Esze Tamás u. egyirányú szakasz megnyitása + (c) Forgalomtechnikai eszközökkel kerékpáros főtengety kialakítása, pl.: parkolás-szabályozás, szakaszok egyirányúsítása+ellenirányú kerékpár, forgalomcsillapítás, stb.				
szakasz	Mettől	Meddig	Vizsgált alternatívák	Várható nehézségek
3	Vas Gereb.	Hofherr A.	a Áchim A. u. b Mészáros L. u. c Mészáros L.-Kiss J. altb.– Hofherr A. csp. d Mészáros L.-Kiss J. altb.– Hofherr A. csp. e Nádasdy u.	Hálózati folytonossági probléma Forg.tech.eszközökkel kerékpáros főtengety kialakítása Csp.-ban kp.-közlekedés elősegítése jelzőlámpa nélkül Jelzőlámpás csomópont kiépítése Nagy gépjármű forgalom miatt főhálózatba nem jav., de csomópontok forg.tech. felülvizsgálata szükséges
Javaslat: A Wekerle-Kispest-Kertváros viszonylat fő tengelye a Mészáros Lőrinc utca legyen. (b) forgalmi rend kerékpárosbarát felülvizsgálata: parkolás, szakaszok egyirányúsítása, ellenirányú kerékpározás engedélyezése, forgalomcsillapítás. Hofherr A. u. csp. (a), (b) és (c) útvonalon is fejlesztendő.				
4	Hofherr A.	Kassa u.	a Mész.L.-Feszty-Pozsony útvonal b Katona J.+Kiss J. altbn. – Temesvár u. útszélesítés 7,75 méterre, „K”-szegély	Kockázat: új MÁV átjáró engedélyezése Kockázatok: MÁV átjáró szélesítése, vízelvezetés, közművek, KAC és DPUC projektek csomópontjai
Javaslat: (a) és (b) is rövidtávon megtervezendő. (a): vasúti átjáró tervezése kerületi forrásból, megvalósítása opcionális tételként VEKOP forrásból. (b): Hofherr A.-Pogány köz: kerékpársáv befelé (keresztm. elrendezés javaslat: 1,25+3,0+3,50), Hofherr A.-Kiss J. altbn. u.: útfelújítás is szükséges. Pogány köz-vasút javaslat: kp.sáv kifelé (3,50+3,0+1,25), a gyalog- és kerékpáros vasúti átjáró várhatóan kapcsolódó más projekt keretében megvalósul. Temesvár u. javaslat: befelé kerékpársáv, kifelé irányhelyes kp.út. A létesítmények pontos típusa a következő tervfázisban döntendő el.				
5	Kassa u.	Méta u.	a Kolozsvár u. b Pozsony u. c Temesvár u.	nagy gépjármű forgalom
Javaslat: Kerékpáros tengelyként az (a) és a (c) táblázandó. A Méta utcai átvezetést mindkét útcsatlakozásnál + Zombor u.-nál is meg kell oldani.				
<b>VI Nagykőrösi út menti „főtengety”</b>				
1	Határ út	Zoltán u.	Hungária út	IX. és XX. kerületi kapcsolati hiányok
2	Zoltán u.	Garázs u.	a Zalaegerszeg u. forgalomcsillapítása b Zalaegerszeg u. – Hunyadi u. jelzőlámpa nélküli kerékpáros átvezetés c Zalaegerszeg – Hunyadi jelzőlámpás csp.	Forg.tech.eszközökkel kerékpáros főtengety kialakítása kerékpáros „akadálymentesítés” a gyalogátkelőhely mellett összehangolás a Nádasdy csomóponttal
3	Garázs u.	Hofherr A.	Nagykőrösi úti kerékpárút végén kerékpárosok átvezetése a körfog.-ban	a Hofherr A. u. keresztezésével (az M5 kihajtón ne legyen szükség kerékpáros átvezetésre)
4	Hofherr A.	Béga u.	Nagykőrösi út melletti kerékpárút	önálló kétirányú kerékpárút XX. ker. átvezetés M5 meglévő felüljáró alatt
5	Béga u.	Méta u.	Nagykőrösi út melletti kerékpárút	önálló kétirányú kerékpárút
Javaslat: Rövidtávon (1) + (2a) + (2b) + (3). Középtávon: előzőek + (2c) + (4). Hosszútávon: (5)				

## 5.2 A harántirányú úthálózat kerékpárosbarát fejlesztése

HARÁNTIRÁNYÚ ÚTHÁLÓZAT KERÉKPÁROSBARÁT FEJLESZTÉSE		
<b>A Határ úti harántirány</b>		
Lehetséges útvonalak	Vizsgált alternatívák	Várható nehézségek
1 Határ út	a önálló kerékpárút a Főv. TSZT szerint a Galvani-hídhöz kapcsolódó új főút mentén	Az Epreserdőben vezetett kerékpárúthoz erdőterületből való kivonás szükséges
2 Álmos utca	b koppenhágai típusú kerékpársáv az ellenirányú kerékpározást biztosító intézkedések hamarosan befejeződnek	Jelentős átépítés szükséges
3 Baross utca	ellenirányú kerékpározás engedélyezése	parkolás szabályozása szükséges az egyenrangú kereszteződések beláthatóságának javítására
Javaslat: rövidtávon (2), hosszútávon az (1a) helyett inkább az (1b) megoldás javasolt. (3): középtávon komplex wekerletelepi terv keretében vizsgálandó		
<b>B Hunyadi - Sibrik M. fő harántirány</b>		
Lehetséges útvonalak	Vizsgált alternatívák	Várható nehézségek
<u>1. szakasz: Nagykőrösi út – Ady Endre út között</u>		
a Hunyadi út (felüljáró – Ady E. szakasz): irányhelyes kerékpársáv mindkét o.		Parkolás megszüntetése jogos érdekeket sért
b Hunyadi út (felüljáró – Ady E. szakasz): kerékpársáv a j.o., ellenirány: Bercsényi		ez férhet el: parkolás 2,0 + 3,0 + 2,75 + 1,25 m
c mint (b), de az ellenirány: Rákóczi u.		Rákóczi u. szélesebb a Bercsényinél, de a parkolás rendezetlenebb, Adyhoz való csatlakozás rosszabb
d Hunyadi út (felüljáró – Zalaegerszeg szakasz): irányhelyes kerékpársáv mindkét o. Zalaegerszeg - Esze T.: Ady felé a Báthory, ellenirányban a Bercsényi utcában.		Báthory u. kopóréteg csere + parkolás-szabályozás
Hunyadi út (Esze T. – Ady E. szakasz): kerékpársáv a j.o., ellenirány: Bercsényi		szükséges + esetleg forg.rend felülvizsgálat
e mint (d), ellenirány: Rákóczi u..		Báthory u. és Rákóczi u. problémái ugyanazok
Értékelés: (a): Kerékpáros szempontból legjobb, de a parkolásra nincs jó alternatíva. (b) vagy (c): működhet, ám szabványossága kérdéses. (e): a Bercsényi u. hosszabb, de az Adyhoz való csatlakozás és a rendezettebb parkolás miatt kedvezőbb, mint a Rákóczi, ezért:		
Tervezői javaslat: a parkolási konfliktus miatt (d) + Rákóczi és Báthory egyirányú szakaszok megnyitása ellenirányú kerékpározás céljából.		
Tervzsűri döntése értelmében továbbtervezendő az (a) megoldás!		
<u>2. szakasz: Ady Endre út – Üllői út között</u>		
Javaslat: a Hunyadi utcai meglévő infrastruktúra fejlesztése: Ady Endre úton egyenesen átvezetendő, majd az Üllői út felé folyamatos kerékpársáv legyen a parkolás megtiltásával együtt. Ha az Ady-József A. szakasz egy részén a parkolás továbbra is szükséges, akkor a párhuzamos kerékpárút felőli oldalra érdemes áthelyezni.		
<u>3. szakasz: Üllői út – Vak Bottyán u. között (tervezési területen kívül, részletes elemzése nem a jelen KHT tárgya)</u>		
a Lehel utca	Kerékpársáv mindkét oldalon + Dobó Katica u.: ellenirányú kerékpáros áthajtási lehetőség az Üllői út és a szervízút között	
b Kosárfonó u. - Katica u.	rövidtávon: kerékpárút ill. gyalog- és kerékpárút: Vak Bottyán u.-i kapcsolat kialakítása, sorompók átalakítása, piacnál korrekció a gyalogoskonfl. csökkentésére; sugárirányú lakóutcákhoz és piac melletti utcához kerékpárral átjárható kapcsolat kialakítása	
c Szabó Ervin, Simonyi Zs.	hosszútávon: forgalmi rend módosítása, elsősorban a tömegközlekedés részesítendő előnyben. Tanulmányterv szükséges.	

<b>C Hagyományos-Kispesti feltárási útvonal</b>		
<b>1. szakasz: Nagykőrösi út – Zalaegerszeg u. között:</b>		
a Fő utca	Széles utca, de nincs kapcsolat a XX. kerület felé.	-
b Batthyány u.	XX. kerület felé gyalogos felüljáróhoz kapcsolódik, ahol a kerékpár áttolható.	
Javaslat: (b) Batthyány u. kijelölése útbaigazító táblákkal.		
<b>2. szakasz: Zalaegerszeg u. – Templom tér között:</b>		
a Fő utca	Széles utca, kevés konfliktus, jó burkolatállapot.	-
b Batthyány u.	Keskenyebb utca, parkolás rendezetlen, rossz burkolat.	
Javaslat: (a) Fő u. kijelölése útbaigazító táblákkal.		
<b>3. szakasz: Ady Endre út – Templom tér átvezetés alternatívái:</b>		
a kétir.kp.út a tér szélén, Ady keresztezése a téren	Diszburk.-on nehéz kerékpározni, egy átépítés viszont megbontja a tér architektúráját, gyalogos konfl.	
b Templom tér előtt elhúzás a Batthyány u.-hoz,	Hosszabb kerékpáros útvonal, költséges a Batthyány felújítása, ferde útszakaszon gyalogos	
Batthyány u. felújítás + kp.-os akadálymentesítés	konfliktusok	
az Ady keresztül + átlós gyal.-kp. zóna Fő u.-ig	Javaslat: (a) végig gyalogos-kerékpáros zónaként.	
4. szakasz: Templom tér – József A. u.: új forgalomszabályozás: gyalogos-kerékpáros zóna legyen + József A. utcán kerékpáros átvezetés		
5. szakasz: József A. u. – Üllői út: forgalomtechnikai hiányosságok pótlása. Üllői úti átvezetésre a Fő u. villamosmegálló zebra mellett elvileg adódik lehetőség, ám ha itt jelenik meg a tranzitkerékpározás, az gyalogskonfliktussal járna, ezért átvezetés inkább csak a Nagysándor József utcánál javasolt.		
Üllői úttól északra (projektterületen kívül): Irányi Dániel u. lehet a tengely elméleti folytatása. Munkácsy u.: egyirányú szakasz ellenirányú kp.-ra megnyitandó		
<b>D Középső Kispesti harántirány</b>		
<b>1. szakasz: Nagykőrösi út – Üllői út: Petőfi / Nagysándor József / Árpád / Kossuth Lajos / Zrínyi / Jókai utca lehetőségeit a tengelyként való kijelölés szempontjából a 3. és a 4. fejezetben összehasonlítottuk, ennek eredményeként javaslatunk utcánként az alábbi:</b>		
a Petőfi u.: egyirányú útszakasz ellenirányú kerékpározás megengedése		
b Nagysándor József u.: Forg.tech. eszközökkel kerékpáros főtengety kialakítása, pl.: parkolás-szabályozás, szakaszok egyirányúsítása + ellenirányú kerékpározás engedélyezése, forgalomcsillapítás, stb. Ady E. úti átvezetés: a felújítás előtt a két szomszédos zebra segíthet.		
c Árpád u.: egyirányú útszakasz ellenirányú kerékpározás megengedése, zöldtáblával kijelölt útvonal áthelyezése a Nagysándor J. utcába		
<b>2. szakasz: Üllői út – Móricz Zsigmond utca (projektterületen kívül):</b>		
a Szigligeti – Bem – Irányi Dániel u. a Középső-Kispesti harántirány északi folytatásaként fejlesztendő		
b Vécsey u.: egyirányú útszakasz ellenirányú kerékpározás megengedése		
Ezen a területen a többi harántirányú utca jól kerékpározható.		
<b>E Délkelet-Kispesti harántirány</b>		
Lehetséges útvonalak	Vizsgált alternatívák	Várható nehézségek
1 Vas Gereben u.	a kerékpársáv b nyitott kerékpársáv c kerékpáros nyom	2 forgalmi sáv + 2 kerékpársáv általában nem fér el parkolás szabályozása szakaszonként vizsgálandó teljes hosszban önálló elemként nem alkalmazzuk

	d Ady Endre átvezetésben jelzőlámpás csp. e Nádasdy utcai csomópont felülvizsgálata	magas költséggel jár kerékpáros fejlesztéstől függetlenül is szükséges
Javaslat: Rövidtávon: (b) + (e), Ady útfelújítás projekt keretében: (d)		
2 Hofherr Albert u.	a Nagykőrösi – Nádasdy irányhely. kp.út b Nádasdy – Katona József egyold. gy+kp.út  c Nádasdy – Mészáros L. kerékpársáv	parkolási rend módosítása szükséges lehet célja: hogy a kerékpárosok kikerülhessék a Katona – Hofherr torlódást (ma is erre tekernek) kockázat: gyalogos konfliktus, de csak 55 m hossz Kerékpárosklub javaslatában szerepel, de szerintünk ehhez 3 összehangolt jelzőlámpa kell a Hofherr A. utcában: Nádasdy, Katona, Mészáros L.
Javaslat: Rövidtávon: (a) + (b) - a konfliktus nem jelentős, mert rövid a szakasz, kevés a gyalogos. Hosszútávon (c), de ehhez Tanulmányterv szükséges. A Hofherr Albert utca Mészáros Lőrinc u. és Üllői út közötti szakasza helyett az (1) fejlesztése javasolt. A többi harántirányú utca jól kerékpározható.		
<b>F Kertvárosi harántirányú kapcsolatok</b>		
Lehetséges útvonalak	Vizsgált alternatívák	Várható nehézségek
a Kassa u.  b Hárs u.  c Karton u.  d Udvarhely u. e Csiky u.	Kerékpáros zöldtáblás útvonal kialakítása elkerülve a Kassa utca nagyobb forgalmát Kerékpáros zöldtáblás útvonal kialakítása elkerülve a Kassa utca nagyobb forgalmát, a Pozsony és Kolozsvár utcai csomópont átalakítása kerékpárosbarát módon  jelenlegi egyirányú útszakasz megnyitása a kétirányú kerékpáros forgalom számára	Nagyobb gépjárműforgalom, veszélyes csomópont, tömegközlekedési útvonal Rosszabb burkolatminőség, parkolási konfliktus  Keresztezési hálózati nehézség Nagyobb gépjárműforgalom, tömegközlekedési útvonal
<b>G Méta utcai harántirány</b>		
Lehetséges útvonalak	Vizsgált alternatívák	Várható nehézségek
a Méta u.	1 A Pozsony, a Kolozsvár és a Zombor utcai csomópont átalakítása kerékpárosbarát módon 2 Kétirányú kerékpárút kialakítása a Méta utca déli oldalán a Nagykőrösi út és a Temesvár utca között, kopórétegcsere szükséges a burkolatminőség miatt	Jelentős gépjármű- és nehéz gépjármű forgalom, keskeny forgalmi sávok

### 5.3 A szomszéd kerületek felé vezető kapcsolatok kerékpárosbarát fejlesztése

#### A X. kerület irányába vezető kapcsolatok:

- Sibrik Miklós úti felüljárónál a kerékpáros kapcsolódás megoldott, a Kispesten szükséges fejlesztést (Sibrik M. – Vak Bottyán, valamint a Vak Bottyán – Katica u. kapcsolat fejlesztendő) a fenti fejezetek már tartalmazták.
- Az Üllői út északi oldali kerékpárút teremt kapcsolatot a Kőér utcával. A kerékpárút hibáinak Kispesten szükséges fejlesztését a fenti fejezetek már tartalmazták. A Kőér utca forgalomtechnikailag felülvizsgálandó, a kétszeri oldalváltás megszüntetése és a kedvezőbb lámpabeállítás érdekében. A Zombori utcáig meg kell adni a kerékpáros kapcsolatot.

#### A IX. kerület irányába vezető kapcsolatok:

A József Attila lakótelepre új szabályozási terv készül, ennek keretében a kispesti kerékpáros kapcsolódásokat is fejleszteni kell.

- Üllői út a XIX. kerület felé: a Ferde utcai kapcsolat rövidtávon megvalósítandó.
- Mészáros Lőrinc utca: a József Attila lakóteleppel való kapcsolat fejlesztendő.
- Gyáli út: a Határ úton átvezetett kerékpárút folytatásának kiépítése rövidtávon megoldandó.

#### A XX. kerület irányába vezető kapcsolatok:

Pesterzsébetet és Kispestet az M5 autópálya bevezető szakaszaként használt Nagykőrösi út választja el egymástól, ezért a keresztezési lehetőségek száma korlátozott:

- Nagykőrösi úti csomóponti ág: rövidtávon megvalósítandó a kapcsolat
- Gomb u. – Rákóczi utca: hosszútávon kedvezőbb külön szintű keresztezés javasolt.
- Hunyadi u. – Nagysándor J. u.: az átvezetés a közeljövőben megoldódik, a felújítási munkálatok jelenleg is zajlanak.
- Csengő u. (Vas Gereben u.) – Torda u. (Szilágyosmlyó u.): hosszú távon a TSZT-ben tervezett Nagykőrösi út alatti aluljáró mentén kerékpáros létesítmény is tervezendő
- Nagykőrösi út – Béga u.: középtávon önálló kerékpárút javasolt.

#### A XVIII. kerület irányába vezető kapcsolatok:

- A Méta utcai kerékpárút, valamint erre a Zombor utcánál, Pozsony / Temesvár utcánál és Kolozsvár utcánál való rácsatlakozás továbbá a Pozsony / Temesvár utca felől az Ipacsfa utcán keresztüli kapcsolat rövidtávon megvalósítandó.
- A Kispest-Kertvárosi utcák és a Havanna-lakótelep közötti kapcsolat rövidtávon megvalósítandó.
- A Puskás Ferenc utcai kapcsolat a villamosprojekt keretében megvalósítandó.
- Az Üllői úti kapcsolat rövidtávon megvalósítandó, kiemelten fontos.
- A Móricz Zsigmond utcai kapcsolat középtávon javasolt.
- A Vak Bottyán utcai kapcsolat hosszú távon megvalósítandó.

## 5.4 Kerékpáros parkolás, kerékpártárolás fejlesztése

### 5.4.1 Rövid idejű letámasztás

A rövid idejű letámasztásnál a jelenleg a kerületben található, vázrögzítésre alkalmatlan kerékpártámaszokat érdemes lecserélni továbbá a főbb forgalomvonzó létesítményeknél további kerékpártámaszok telepítése szükséges. A telepítendő kerékpártámaszok helyeit a mellékletben található 4. térkép ábrázolja. A térképen megkülönböztettük az önkormányzat finanszírozásában lecserélendő, közös finanszírozásban lecserélendő, támaszt kihelyező finanszírozásában lecserélésre javasolt és tervezett kerékpártámaszokat. A közintézményeknél (főképp óvodák és bölcsődék környezetében) valamint közparkoknál érdemes főképp kerékpártámaszokat kihelyezni. A kerékpártárolók pontos típusának kiválasztásánál figyelembe kell venni a kerületi főépítész utasításait valamint a városképi összhangot (főképp a Wekerletelepen, ahol jelenleg főképp fából épült utcabútorok találhatóak). A támaszok forgalomtechnikai eszközökként jelenjenek meg. A KAC-pálya tervezett felújítása kapcsán több, mint 50 db kerékpártámasz épül ki külön projektben, a Dél-Pesti Utánpótlás-nevelési Centrum építése kapcsán külön projektben javasoljuk kerékpártámaszok telepítését.

A kerékpártámaszoknak az alábbi követelményeknek kell megfelelniük:

- Vázrögzítésre alkalmasak legyenek, különös tekintettel a főbb kerékpártípusokra és méretekre (férfi vázas, női vázas, gyerek méretű kerékpárok).
- Lehetőleg gumírozott borítást kapjanak a vázzal érintkező elemek.
- A támaszoknak vandálbiztosnak kell lenniük, azaz legalább egy olyan talajba rögzített elem legyen, mely roncsolásmentesen nem távolítható el (pl.: keresztmetszet szűkítéssel és rugalmas kiöntéssel).
- A támaszokat jól látható helyeken érdemes elhelyezni, lehetőleg burkolt felületen (felszíni közműszerelvényektől, tereptárgyaktól megfelelő távolságra), amit kerékpárral egyszerűen meg lehet közelíteni, esetleg a támaszok közül egyet élénk színűre lehet festeni. A telepítés környezetében legyen biztosítva a bővítés lehetősége.
- A támaszok egymástól ~0,80 m távolságra legyenek, hogy mindkét oldalról neki lehessen támasztani a kerékpárt és az elhelyezkedésnél érdemes figyelembe venni a kerékpárok jellemző méretét, azaz 2,0 m-es helyet kell biztosítani a kerékpárok tárolására.
- A sok kerékpár befogadására alkalmas támaszokat érdemes táblákkal jelezni a legközelebbi kerékpáros létesítménytől.
- Engedélyeztetésük egyszerűbb, fenntartásukra és pótlásukra könnyebb odafigyelni és forrást biztosítani, ha nem utcabútorként, hanem forgalomtechnikai eszközként alkalmazzuk őket.

Megfelelő kerékpártámasz lehet például az alábbi képen ábrázolt megoldás:





11. ábra: Példa a rövid idejű letámasztásra a váz rögzítésével alkalmas kerékpártámaszra

A főbb kerékpáros útvonalak mentén a Benczúr utca – Kiss János altábornagy utca – Hofherr Albert utca által közrezárt területen valamint az Almavirág téren új kerékpáros szervizpontok létesítése javasolt. Az Europark előtt található megoldás megfelelő, fontos, hogy a szerszámok vandálbiztosan, de a használhatóságot nem korlátozva rögzítésre kerüljenek továbbá az időjárás viszonyaitól védve legyen egy dobozban tárolva. A szervizpontnál létesített, guminyomás kijelzővel ellátott pumpa tovább növeli a szolgáltatási szintet, azonban ehhez kicsit komolyabb berendezés szükséges komolyabb karbantartási igénnyel.

Megfelelő kerékpáros szervizpont lehet például az alábbi képen ábrázolt megoldás:



12. ábra: Példa az önkiszolgáló közösségi szervizpontra

#### 5.4.2 Hosszabb idejű napközbeni „parkolás”

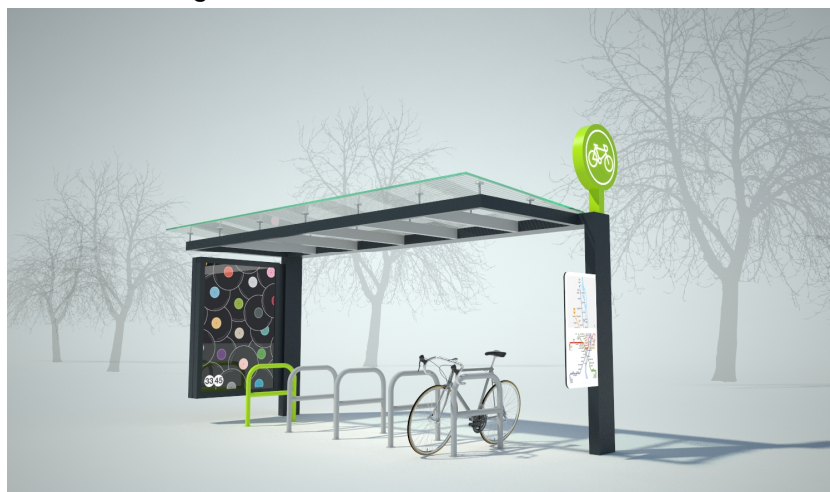
A jelenleg kerületben található, hosszabb idejű napközbeni tárolást lehetővé tevő kerékpártárolók alapvetően megfelelőek, a jövőbeni parkolási igény figyelembevételével bővíthetők. Más projektben megvalósul a Nagykőrösi út – Méta utca csomópont elővárosi vasútállomás valamint a Kispest vasútállomásnál új B+R parkoló létesítése. Új fedett kerékpártárolók kihelyezése közterületen a munkahelyi parkolási igény kielégítésére az adott

munkahely tulajdonosának feladata. Az önkormányzati szervezetek kezelésében lévő fedett kerékpártárolók és B+R parkolók kamerás megfigyelésének és az arcfelismerést is lehetővé tevő megfelelő megvilágítási szint kiépítése komolyan növeli a szolgáltatási szintet, mivel a tolvajok ellen fokozott visszatartó erővel bír, ezáltal a fedett tárolók kihasználtsága drasztikusan emelkedhet. A kamerás megfigyelésre figyelemfelkeltő táblát érdemes kihelyezni a lopás következményeinek feltüntetésével.

A fedett kerékpártárolókkal szemben támasztott követelmények a kerékpártámaszoknál felsoroltakon túlmenően:

- A fedett tároló teteje lehetőség szerint engedje át a napfényt, de a csapadéktól óvja meg a letámasztott kerékpárokat.
- A tárolónál különösen fontos, hogy a kerékpáros infrastruktúra közelében legyen elhelyezve olyan helyen, ahol lehetőleg közműérintettség nem áll fenn.
- A fedett tárolók utcabútorként funkcionálnak, ezért az ezzel járó engedélyezési eljárásokat le kell folytatni (településképi eljárás stb.).
- Az arcfelismerést lehetővé tevő kamerás megfigyelés a szükséges megvilágítási szint biztosításával és figyelemfelhívó táblák kihelyezésével kerüljön szintén kiépítésre.

Megfelelő fedett kerékpártároló lehet a meglévő megoldásokon túlmenően például az alábbi képen ábrázolt megoldás:



13. ábra: Példa napközbeni tárolásra alkalmas, fedett kerékpártárolóra

#### 5.4.3 Lakóhelyi kerékpártárolás

A lakóhelyi parkolás fejlesztésénél a lakótelepi övezeteken belül, közterületen elhelyezett, zárható kerékpártárolók elhelyezését javasoljuk. A kerületi önkormányzat előnyben részesíti a rekeszenkénti kerékpártárolást az egy nagy közös helyiségekkel szemben annak számos előnyös tulajdonsága miatt. Az 1. ütemben, rövidtávon 3 db zárt kerékpártároló elhelyezését javasoljuk az Üllői út és Ady Endre út környezetében található lakótelepi övezetekben.

Zárható kerékpártárolók elhelyezése rövidtávon:

- Üllői úti szervízút – Klapka utca – Szigligeti utca által közrezárt lakótelepnél (4. térképen ábrázolt helyen) a füvesített park területén a meglévő játszótér és zárt futballpálya mellett van lehetőség elhelyezésre.

- Üllői úti szervízút – Árpád utca – Nagysándor József utca által közrezárt lakótelepnél (4. térképen ábrázolt helyen) a gépjármű parkoló illetve füvesített park területén van lehetőség elhelyezésre.
- Ady Endre út – Kazinczy utca – Dobó Katica utca által közrezárt lakótelepnél (4. térképen ábrázolt helyen) a meglévő aszfaltozott közlekedési folyosó és parkoló mellett az alacsony támfallal elválasztott fás-bokros füvesített park területén a meglévő, jó állapotban és használatban lévő játszótér mellett van lehetőség elhelyezésre.

**Zárható kerékpártárolók elhelyezése közép- illetve hosszútávon:**

- Lehel utca – Üllői úti szervízút lakótömbjénél (4. térképen ábrázolt helyen) lévő gépjármű parkolóban van lehetőség elhelyezésre.
- Vak Bottyán utcában a Kosárfonó utca meghosszabbításánál lévő lakótömbnél a gépjármű parkoló illetve füvesített park területén van lehetőség elhelyezésre.
- Üllői úti szervízút – Simonyi Zsigmond utca – Csokonai utca által közrezárt lakótelepnél (4. térképen ábrázolt helyen) a gépjármű parkoló illetve füvesített park területén van lehetőség elhelyezésre.
- Üllői úti szervízút – Deák Ferenc utca - Vécsey utca által közrezárt lakótelepnél (4. térképen ábrázolt helyen) a meglévő, jelenleg funkció nélküli aszfaltozott területen (mely a gépjármű forgalom elől pollerekkel és korlátokkal le van zárva) van lehetőség elhelyezésre.
- Üllői úti szervízút – Zrínyi utca – Jókai utca által közrezárt lakótelepnél (4. térképen ábrázolt helyen) a lebontott iskolaépület kerítése előtti parkoló területén van lehetőség elhelyezésre.
- Üllői úti szervízút – Fő utca – Batthyány utca által közrezárt parknál (4. térképen ábrázolt helyen) a meglévő kerékpárút mentén a füvesített park területén a Mustafa Kemal Atatürk park mellett van lehetőség elhelyezésre.
- Ady Endre út – Kisfaludy utca – József Attila utca – Fő utca által közrezárt lakótelepnél (4. térképen ábrázolt helyen) a gépjármű parkoló illetve füves-bokros park területén van lehetőség elhelyezésre a Templom tér mögött.
- Ady Endre út – Arany János utca – Rákóczy utca által közrezárt lakótelepnél (4. térképen ábrázolt helyen) a meglévő aszfaltozott közlekedési folyosó és parkoló mellett az alacsony támfallal elválasztott fás-bokros füvesített park területén illetve a használaton kívüli hinta helyén van lehetőség elhelyezésre.
- Ady Endre út – Széchenyi utca – Toldy utca által közrezárt lakótelepnél (4. térképen ábrázolt helyen) a meglévő aszfaltozott közlekedési folyosó és parkoló mellett az alacsony támfallal elválasztott fás-bokros füvesített park környezetében a meglévő, jelenleg funkció nélküli aszfaltozott területen (mely a gépjármű forgalom elől pollerekkel és padokkal, utcabútorokkal le van zárva) van lehetőség elhelyezésre.
- A Wekerle telepen a Nagy Lajos körút – Pannónia út – Zalaegerszeg utca által közrezárt lakótelepnél (4. térképen ábrázolt helyen) a fásított – füvesített park területén, a használaton kívüli hinta helyén van lehetőség elhelyezésre.
- A Pincér utca – Zengő utca – Nádasdy utca által közrezárt lakótelepnél (4. térképen ábrázolt helyen) a fásított – füvesített park területén van lehetőség elhelyezésre.

**A zárható kerékpártárolókkal szemben támasztott követelmények:**

- A területe ne legyen közművekkel terhelve.
- Lehetőség szerint a meglévő kandeláberek megfelelő megvilágítási szintet biztosítsanak, szükség esetén a közvilágítási, térvilágítási rendszereket bővíteni szükséges.
- Az arcfelismerést lehetővé tevő kamerás megfigyelés a szükséges megvilágítási szint biztosításával és figyelemfelhívó táblák kihelyezésével kerüljön szintén kiépítésre.
- 1 zárható kerékpártároló rekeszben 1-2 kerékpár férjen csak el, lehetőleg minél kisebb alapterületen.

- A rekeszek számozás, mágneskártyás stb. zárhatósága vandálbiztosan biztosítva legyen, az egyes rekeszek használati jogát az önkormányzat rendezze (pl. pályázatás után szerződéskötéssel, karbantartási kötelezettségek feltüntetésével).
- Olyan helyen legyen telepítve, ahol a bővítési lehetőségek adóttak.
- Önkormányzati tulajdonban álló garázsingatlanok is felhasználhatóak.

Megfelelő zárható kerékpártároló lehet például az alábbi képen ábrázolt megoldás:



14. ábra: Példa a lakótelepeken alkalmazható, zárható kerékpártárolóra

## 5.5 Kerékpáros közösségi közlekedési rendszer („Közbringarendszer”) fejlesztése

A közbringarendszer kispesti fejlesztésének jó apropója lehet a közeljövőben az M3 metróvonal felújítása. Ferencváros Önkormányzata már javasolta, hogy metrópótló jelleggel létesüljenek a József Attila lakótelepen BUBI állomások. Hasonló okból létesíthető BUBI állomás a Határ úti metróállomás területén is. A ami kiterjeszthető további kistérségi helyszínekre is.

## 5.6 Kerékpáros adatgyűjtés fejlesztése

Budapesten a meglévő automata kerékpáros forgalomszámláló mérőhelyek rendszere bővítésének keretein belül lehet érdemes újabb automata forgalomszámláló mérőhelyeket elhelyezni az Üllői úton az Europark mellett mindkét irányban, az Ady Endre úton szintén az Europark mellett mindkét irányban, a Határ út – Nagykőrösi út csomópontban a főhálózati kapcsolódási ponton, a Nagykőrösi út feletti felüljárón a Hunyadi úton a kerületi területen mindkét irányban valamint az Üllői úton a Hunyadi úttal történő fonódásos területen.

A XIX. kerület önkormányzata jelenleg is végez forgalomszámlálást a Pannónia úton, Esze Tamás utcában, Hungária úton, Ady Endre úton, Hunyadi utcában valamint a Kosárfonó utcában. Ezen mérések sűrítésén felül a mellékletben szereplő 4. térképen feltüntetett egyéb tervezett kerékpáros útvonal és egyéb főhálózati kapcsolódási pontokon (meglévő és 1. ütemben kialakuló) évente legalább 3 alkalommal (melyből 1 tavaszi, 2 nyári napon) a

reggeli (7:00 – 9:00) és délutáni (16:00 – 19:00) csúcsidőszakban kézi számlálást javasolt végezni. Az eredményeket folyamatosan vezetve, az automata számlálók helyek adatait kiegészítve az önkormányzat visszacsatolást kaphat a kerékpáros fejlesztések hatásairól és a kerékpáros forgalom jövőben várható, egyes fejlesztések kapcsán kialakuló kerékpáros forgalomnövekedésről.

A kerékpáros szokásokról a XIX. kerület önkormányzata már korábban is készített felmérést a közösségi médiákon keresztül, mely egyszerű, gyors és hatékony módszere az adatgyűjtésnek. Javasoljuk, hogy a projekt megvalósítása során a lakossági kommunikáció részeként online kérdőíveket alkalmazzanak.

## 5.7 Szervezeti-működési háttér fejlesztése

Kispest Önkormányzata számára megoldandó feladat az új zárható kerékpártárolókkal, fedett kerékpártárolókkal és kerékpártámaszokkal kapcsolatos üzemeltetési feladatok ellátása, a zárható kerékpártárolók kiadásának megpályáztatásával és a szerződésekkel kapcsolatos feladatok ellátása. A meglévő, önkormányzati kezelésű úthálózat karbantartása, üzemeltetése és felújítása, mint feladat a jövőben kiegészül az ezen KHT-ban részletezett infrastruktúra fejlesztések üzemeltetési, karbantartási igényeivel.

A telepítendő kamerarendszer összehangolt működésének és szükség esetén a képek, videók lehívásának lehetőségét meg kell oldani mind megfelelő eszközökkel, mind megfelelő szakemberek foglalkoztatásával, szervezeti háttérrel.

Az automata forgalomszámláló mérőhelyeket javasolt bekötni a Budapesti főrendszerbe, ezen adatok nyomon követésére és értékelésére azonban meg kell teremteni a szükséges feltételeket, háttérket. A kézi forgalomszámlálás, mivel jelenleg is alkalmazza az önkormányzat, nem igényel további fejlesztéseket szervezeti-működési tekintetben.

## 5.8 Oktatási, szemléletformálási intézkedések bemutatása

A szemléletformálás, oktatás, képzés célja: Ahhoz, hogy a kerékpárforgalmi hálózati tervben ismertetett infrastrukturális fejlesztések elérjék céljukat, szükséges, hogy a kispesztiek azonosuljanak a fenntartható közlekedési módokat előnyben részesítő szemléletmóddal. A szemléletformálás célcsoportja nem a „kerékpárosok”. A közlekedési módválasztás normális esetben egy a célnak leginkább megfelelő racionális döntés, ugyanígy az 1-5 km közti városi utazások egyik logikus eszköze a kerékpár (ezen a távon minden más közlekedési módnál gyorsabb a szakirodalom alapján). Azonban ha a közúthálózat nem kerékpárosbarát, az akadályozza a döntést a kerékpár használatáról; ha nincs megfelelő burkolatú vagy szélességű járda, akkor kevesebben indulnak el gyalog mégoly rövid utakra is, stb. A Főváros korábbi kutatásai kimutatták, hogy nagyon jelentős az a csoport a városlakók között, akik bár nem kerékpároznak, de nyitottak arra, hogy bizonyos utazásokat kerékpárral tegyenek meg. Ez a kutatás 3 attitűdöt azonosított 2008-ban: rendszeresen kerékpározó; nem kerékpározó, de arra nyitott; nem kerékpározó és elutasító. A Főváros és a Kormány célja a VEKOP projekten keresztül (is), hogy minden csoport eggyel „odébb menjen”, azaz a kerékpározók többet kerékpározzanak, a nyitottak kezdjenek kerékpározni, az elutasítók pedig nyitottá váljanak. Tehát fontos azt látni, hogy a célcsoportunk jelenleg valójában nem, vagy alig kerékpározik, sőt, jó eséllyel nincs is tudatában annak, hogy bizonyos utakat akár kerékpárral (gyalog, busszal stb.) lenne a legcélszerűbb megtennie és hogy ez egy reális

alternatíva a számára. A projekt infrastruktúra része ezen dolgozik, hogy ez reálissá váljon (legyen kerékpárosbarát a közúthálózat), míg a szemléletformálással erre szeretnénk a figyelmet ráirányítani, hogy a módváltás lehetséges, reális, biztonságos és előnyös.

A szemléletformáló, oktató intézkedéseket a következő eszköztárból lehet kiválasztani:

- kerékpáros közlekedési mód elfogadottságának, megbecsülésének, vonzerejének növelése: kiadványok, reklámok, népszerűsítő kampányok (pl. Bringázz a munkába, bringásreggeli, stb.)
- kerékpárosokkal kapcsolatos előítéletek, kerékpározással kapcsolatos tévhitek eloszlata: internetes eszközök, kiadványok, kampányok
- tudatos környezetre nevelési programok
- közlekedésbiztonság oktatása több korosztályban is, de nem félelemkeltéssel, kispesztiek csatlakozása a Bringasuli, Bringaakadémia programokhoz
- kerékpározás kipróbáltatásának lehetőségeit érdemes keresni, mert a saját tapasztalat a legjobb motiváció.

## 6 A TERVEZETT FEJLESZTÉSEK MEGVALÓSÍTÁSA

### 6.1 A KHT-ban javasolt intézkedések ütemezése

I) tengely Útszakaszok	hossz (m)	szakasz eleje	szakasz vége	Rövidtáv XIX.kerületi VEKOP forrásból	Opcionális VEKOP forrásból	Rövidtáv egyéb forrásból	Középtáv egyéb forrásból	Hosszútáv egyéb forrásból
Vak B.	150	Kőér u.	Határ úti B+R	-	-	kp.tengely kijel.	kp.sáv	-
Vak B.	100	Határ úti B+R	Mátyás kir.	-	-	-	kp.sáv	-
Vak B.	250	Mátyás kir.	Tompa	-	-	-	kp.sáv (magán forrás)	-
Vak B.	300	Tompa	Nyáry Pál	-	-	-	kp.sáv	-
Vak B.	580	Nyáry Pál	Lehel	-	-	-	befelé kp.sáv	-
Attila	560	Nyáry Pál	Lehel	-	-	-	kifelé kp.teng.kijelöl	-
Vak B.	540	Lehel	Simonyi	-	-	-	megl.kp.sáv jav.	-
Bethlen	288	Katica	Simonyi	-	-	ellenir.kp.megny.	-	-
Sós	140	Szabó E.	Simonyi	-	-	-	ellenir.kp.megny.	-
Teleki	240	Katica	Simonyi	-	-	-	ellenir.kp.megny.	-
Artúr	110	Szabó E.	Simonyi	-	-	-	ellenir.kp.megny.	-
piac melletti	250	Kosárfonó	Simonyi	-	-	-	ellenir.kp.megny.	-
Vak B.	380	Simonyi	Víztorony	-	-	-	kp.tengely kijelölése	új főút mellett kp.út
Vak B.-Alsóe	630	Víztorony	Csillag	-	-	-	burk.felújít, gy+kp.út	új főút mellett kp.út
XVIII. Alsóe.	870	XIX.Csillag	XVIII.Lakatos	-	-	-	-	új főút mellett kp.út
Móricz Zs.	950	Simonyi	Malomkő	-	-	-	kp.tengely kijelölése	-
I) tengely csomópontok		keresztezett út	keresztelés helye	Rövidtáv XIX.kerületi VEKOP forrásból	Opcionális VEKOP forrásból	Rövidtáv egyéb forrásból	Középtáv egyéb forrásból	Hosszútáv egyéb forrásból
		Vak Bottyán	Határ úti B+R	-	-	kp.átvez.	-	-
		Vak Bottyán	Mátyás kir.	-	-	-	kp.átvez. áthelyezése	-
		Vak Bottyán	Lehel	-	-	-	kp.balra kany. Lehel	-
		Lehel	Attila	-	-	-	kp.átvez.	-
		Vak Bottyán	Katica u.	-	-	kp.balra kany.	-	-
		Simonyi	Vak Bottyán	-	-	kp.kap.hiány pótl.	-	-
		Simonyi	Bethlen	-	-	kp.átvez.	-	-
		Simonyi	Sós	-	-	-	kp.elős.forg.rend m.	-
		Simonyi	Teleki	-	-	-	kp.elős.forg.rend m.	-



		Simonyi	Artúr	-	-	-	kp.elős.forg.rend m.	-
		Simonyi	piac melletti	-	-	-	kp.elős.forg.rend m.	-
		Derkovits	Vak Bottyán	-	-	-	kp.átvez.	-
		140-es vasút	Alsóerdősor	-	-	-	szintb.vasúti átj.	különszintű ker.
		iparvágány						
		140-es vasút	Móricz Zs.	-	-	-	szintb.vasúti átj.	-
<b>II) tengely Útszakaszok</b>	<b>hossz (m)</b>	<b>szakasz eleje</b>	<b>szakasz vége</b>	<b>Rövidtáv XIX.kerületi VEKOP forrásból</b>	<b>Opcionális VEKOP forrásból</b>	<b>Rövidtáv egyéb forrásból</b>	<b>Középtáv egyéb forrásból</b>	<b>Hosszútáv egyéb forrásból</b>
X. Száva u.	105	Zágrábi u.	Üllői út	-	-	kp.tengely kijel.	-	-
X. Üllői út	15	Száva u.	me gl.kp.út	-	-	szélesít: gy+kp.út	-	-
X. Kőér u.	100	Vak B.	Üllői út	-	-	me gl.kp.út korr.	-	-
Üllői út ps.o.	210	Kőér u.	Mátyás kir.	-	-	me gl.gy+kp.út forgtech.korr.	-	-
Üllői út ps.o.	240	Mátyás kir.	Tompa	gy+irh.kp.út	-	-	Kerékpárút a villamos és a kiépítendő szervizút között	Vagy kerékpárút a villamos és a kiépítendő ill. meglévő szervizút között, vagy koppenhágai típusú kerékpársáv (a villamos sorsától függően)
Üllői út ps.o.	140	Tompa	Hamvas	gy+kp. zóna	-	-		
Üllői út ps.o.	135	Hamvas	Nyáry Pál	gy+irh.kp.út	-	-		
Üllői út ps.o.	425	Nyáry Pál	Üllői 206	kp.sáv	-	-		
Üllői út ps.o.	123	Üllői 206	Lehel	gy+kp. zóna	kieg.int:kp.nyom	-		
Üllői út ps.o.	270	Lehel	Kosárfonó	kétir.kp.út	kieg.int:kp.nyom	-		
Üllői út ps.o.	30	Kosárfonó	Hunyadi	- (me gl.kp.út)	kieg.int:kp.nyom	-		
Üllői út ps.o.	200	Hunyadi	Simonyi	gy+irh.kp.út	kieg.int:kp.nyom	-		
Üllői út ps.o.	25	Simonyi	szervizút	kétir.kp.út	kieg.int:kp.nyom	-		
Üllői út ps.o.	290	Sim.szerv.	Klapka szerv.	szervizúton kijel.	kieg.int:kp.nyom	útfelúj.: 2.prioritás		
Üllői út ps.o.	360	Klapka szerv.	Vécs. szerv.	szervizúton kijel.	kieg.int:kp.nyom	-	útfelújítás	Üllői út teljes felújítása, koppenhágai típusú kerékpársáv
Üllői út ps.o.	25	Vécs.szerv.	Vécsey	kétir.kp.út	kieg.int:kp.nyom	-	-	
Üllői út ps.o.	605	Vécsey	vasút	-	-	-	gy+"K"+irh.kp.út	
Üllői út ptl.o.	420	Mátyás kir.	Szalay u.	gy+irh.kp.út	-	-	-	
Üllői út ptl.o.	110	Szalay u.	Corvin krt.	kopph.kp.sáv	-	-	-	
Üllői út ptl.o.	230	Corvin krt.	Széchenyi	kp.sáv	-	-	-	
Üllői út ptl.o.	630	Széchenyi	Hunyadi	kétir.szervizúton	kieg.int:kp.nyom	útfelúj.: 2.prioritás	-	
Üllői út ptl.o.	170	Hunyadi	Kisfaludy	kopph.kp.sáv	-	-	-	
Üllői út ptl.o.	30	Kisfaludy	Kisfalu.szerv.	kétir.kp.út	kieg.int:kp.nyom	-	-	
Üllői út ptl.o.	170	Kisfalu.szerv.	Batthy.szerv.	kétir.szervizúton	kieg.int:kp.nyom	útfelúj.: 2.prioritás	-	
Üllői út ptl.o.	175	Batthy.szerv.	Nagys.J.szerv.	kétir.szervizúton	kieg.int:kp.nyom	útfelúj.: 2.prioritás	-	

Üllői út ptl.o.	75	Nagys.J.szerv.	Árp.szerv.	kétir.szervizúton	kieg.int:kp.nyom	útfelúj.: 1.prioritás		
Üllői út ptl.o.	25	Árp.szerv.	Árpád	kétir.kp.út	kieg.int:kp.nyom	-	-	
Üllői út ptl.o.	180	Árpád	Zrínyi	gy+irh.kp.út	kieg.int:kp.nyom	-	-	
Üllői út ptl.o.	37	Zrínyi	Zríny.szerv.	kétir.kp.út	kieg.int:kp.nyom	-	-	
Üllői út ptl.o.	145	Zríny.szerv.	Jahn Fer.	kétir.szervizúton	kieg.int:kp.nyom	-	útfelújítás	
Üllői út ptl.o.	86	Jahn Fer.	Vas Gereb.	-		-	kopph.kp.sáv	
Üllői út ptl.o.	170	Vas Gereb.	Magyar L.	-		-	kp.sáv	
Üllői út ptl.o.	175	Magyar L.	vasút	-		-	gy+"K"+irh.kp.út	
<b>II) tengely csomópontok</b>		<b>keresztezett út</b>	<b>keresztelés helye</b>	<b>Rövidtáv XIX.kerületi VEKOP forrásból</b>	<b>Opcionális VEKOP forrásból</b>	<b>Rövidtáv egyéb forrásból</b>	<b>Középtáv egyéb forrásból</b>	<b>Hosszútáv egyéb forrásból</b>
		Üllői	Nyáry Pál	kp.átv. +jlámp.maszkcs.	-	-	-	-
		Üllői	Földváry	kp.átvez.	-	-	új j.lámpa	-
		Üllői	Lehel	kp.átv. +jlámpa kieg.	-	-	-	-
		Szabó E.	Üllői	kp.átv. +jlámpa kieg.	-	-	-	-
		Simonyi	Üllői	kp.átv. +jlámpa kieg.	-	-	-	-
		Üllői	Nagysánd.J.	kp.átv. +jlámpa kieg.	-	-	-	-
		Üllői	Vécsey	kp.átv. +maszkcs.	-	-	-	-
		Széchenyi	Üllői szerv.	-	-	útfelúj.: 1.prioritás		
		Batthyány	Üllői szerv.	-	-	útfelúj.: 1.prioritás		
		Üllői	Vas Gereb.	-	-	új j.lámpa	kp.átv. +jlámpa kieg.	-
		vasút	Üllői	-	-	-	kp.átv. +fényesorompó	különszintű ker.
<b>III) tengely Útszakaszok</b>	<b>hossz (m)</b>	<b>szakasz eleje</b>	<b>szakasz vége</b>	<b>Rövidtáv XIX.kerületi VEKOP forrásból</b>	<b>Opcionális VEKOP forrásból</b>	<b>Rövidtáv egyéb forrásból</b>	<b>Középtáv egyéb forrásból</b>	<b>Hosszútáv egyéb forrásból</b>
József A.	602	Széchenyi	Hunyadi	kp.elős.forg.csill.m.	-	-	útfelújítás	-
József A.	270	Hunyadi	Fő u.	kp.elős.forg.rend m.	-	-	útfelújítás	-
József A.	715	Fő u.	Jáhn F.	nyitott kp.sáv	-	-	útfelújítás	-
József A.	75	Jahn Fer.	Vas Gereb.	kp.elős.forg.rend m.	-	-	útfelújítás	-
Tóth Á.	50	Tulipán	Hoffher A.	egyir.megny.elleni.kp.	-	-	-	-
<b>IV) tengely Útszakaszok</b>	<b>hossz (m)</b>	<b>szakasz eleje</b>	<b>szakasz vége</b>	<b>Rövidtáv XIX.kerületi VEKOP forrásból</b>	<b>Opcionális VEKOP forrásból</b>	<b>Rövidtáv egyéb forrásból</b>	<b>Középtáv egyéb forrásból</b>	<b>Hosszútáv egyéb forrásból</b>
IX.Ferde u.	205	Üllői út	Ady E.	-	-	szerv.út, gy+kp.út		
Ady Endre	60	Dobó K.	Hungária	kp.elős.forg.rend m.	-	-	-	-

Ady Endre	1640	Rákóczi	Hoffher A.	-	-	útfelúj.: 1.prioritás tervfelülvizsgálat! + kerékpársáv	-	-
Ady-Puskás	690	Hoffher A.	Darányi I.	-	-	-	útfelúj.: 2.prioritás tervfelülvizsgálat! + villamos + kerékpársáv	-
IV) tengely csomópontok		keresztezett út	keresztelés helye	Rövidtáv XIX.kerületi VEKOP forrásból	Opcionális VEKOP forrásból	Rövidtáv egyéb forrásból	Középtáv egyéb forrásból	Hosszútáv egyéb forrásból
		vasút	Ady-Puskás	-	-	kp.átv.+fényosz.	különszintű vasútker.	-
V) tengely Útszakaszok	hossz (m)	szakasz eleje	szakasz vége	Rövidtáv XIX.kerületi VEKOP forrásból	Opcionális VEKOP forrásból	Rövidtáv egyéb forrásból	Középtáv egyéb forrásból	Hosszútáv egyéb forrásból
Pannónia	290	Határ út	Esze T.	-	-	bef. kieg.kp.nyom	-	-
Pannónia	465	Esze T.	Koós K. tér	-	-	kp.elős.forg.rend	-	-
Esze T. u.	75	Rákóczi	Hunyadi	egyir.megny.elleni.kp.	-	-	-	-
IX. Mészáros	200	Táviró u.	Határ út	-	-	-	kp.elős.forg.rend m.	-
Mészáros L.	480	Határ út	Koós K. tér	-	-	-	kp.elős.forg.rend m.	-
Hungária	490	Zalaegersz.	Koós K. tér	-	-	kp.tengely kijel.	-	-
Mészáros L.	465	Koós K. tér	Bercsényi	-	-	kp.tengely kijel.	-	-
Mészáros L.	1275	Bercsényi	Győrffy I. tér	zónából kiem.kp.teng. váltakozó egyirány.: park. sáv+ny. ny.kps.	-	Bercsényi-Rákóczi, Hunyadi-Kisfaludy, Petőfi-Jókai útfelúj.: 1.prioritás többi: 2.prioritás	-	-
Nádasdy u.	75	Kisfaludy	Fő u.	-	tervzsűri kérésére behajt.korl.vizsg.?	-	-	-
Feszty Á.	140	Győrffy I. tér	vasút	kp.tengely kijelölése	-	-	útfelújítás	-
Pozsony	345	vasút	Hárs u.	kp.tengely kijelölése	Kassa-Hárs kp.sáv	-	-	-
Kolozsvár	1250	Hárs u.	Méta u.	kp.tengely kijelölése	-	útfelúj.: 2.prioritás	-	-
Katona J.	420	Hofherr A.	vasút	kpsáv forg.sáv sáv+ny	Hoffh.-KissJ.útfelúj.	ha nem jut rá VEKOP forrás: Hoffh.-KissJ.útfelúj	Kiss J.altbn.-vasút útfelúj.	-
Temesvár	260	vasút	Kassa u.	kpsáv forg.sáv kp.út	-	-	útfelújítás	-

Temesvár	1200	Kassa u.	Méta u.	kp.tengely kijelölése	-	Kassa-Brassó útfelúj.: 1.prioritás Brassó-Segesvár útfelúj.: 2.prioritás	Segesvár-Pozsony útfelújítás	-
V) tengely csomópontok		keresztezett út	keresztezés helye	Rövidtáv XIX.kerületi VEKOP forrásból	Opcionális VEKOP forrásból	Rövidtáv egyéb forrásból	Középtáv egyéb forrásból	Hosszútáv egyéb forrásból
		Hunyadi	Mészáros L.	kp.elősegítő korr.	-	-	új j.lámpa	-
		Hunyadi	Nádasdy	-	előretolt kp.felálló	-	-	-
		Fő u.	Mészáros L.	-	-	útfelúj.: 1.prioritás	-	-
		Batthyány	Mészáros L.	-	-	útfelúj.: 1.prioritás	-	-
		Vas Gereb.	Mészáros L.	kp.elősegítő korr.	-	-	-	-
		Vas Gereb.	Nádasdy	-	-	új j.lámpa	-	-
		Hofherr A.	Mészáros L.	kp.elősegítő korr.	-	-	új j.lámpa	-
		Katona J.	Hofherr A.	kp.átvez.	-	-	új j.lámpa	-
		vasút	Katona J.	-	-	kp.átv.+fény sor.	-	-
		vasút	Feszty Á.	-	új kp. vasúti átjáró kivitelezése	új kp. vasúti átjáró tervezése	-	-
VI) tengely Útszakaszok	hossz (m)	szakasz eleje	szakasz vége	Rövidtáv XIX.kerületi VEKOP forrásból	Opcionális VEKOP forrásból	Rövidtáv egyéb forrásból	Középtáv egyéb forrásból	Hosszútáv egyéb forrásból
IX.Gyáli ps.o.	580	Epreserdő	Határ út	-	-	új kerékpárút	-	-
IX.Gyáli ptl.o.	445	Mc.Donald's	Illatos út	-	-	új kerékpárút	-	-
IX.Illatos út	90	IX.Gyáli b.o.	IX.Gyáli j.o.	-	-	új kerékpárút	-	-
Zalaegersz.	770	Hungária	Zoltán u.	-	-	zöldtábl.korr.	-	-
Zalaegersz.	1800	Zoltán u.	Garázs u.	kp.elős.forg.rend m.	-	Bercsényi-Báthory, Batthyány-Kossuth útfelúj.: 1.prioritás Báthory- Batthyány, Kasza J.-Garázs útfelúj.: 2.prioritás	Kossuth-Vas Ger. útfelúj., Vas Ger.-Kasza J. útfelúj.	-
Garázs	90	Zalaegersz.	Nkőr.kp.út	zöldtábl.korr.	-	-	-	-
Nagykőrösi	120	Hoffher A.	me gl.rámpa	kétir.kp.út	-	-	-	-
Nagykőrösi	400	me gl.rámpa	Béga u.	-	-	-	kétir.kp.út	-
Nagykőrösi	1280	Béga u.	Méta u.	-	-	-	-	kétir.kp.út

VI) tengely csomópontok		keresztezett út	keresztelés helye	Rövidtáv XIX.kerületi VEKOP forrásból	Opcionális VEKOP forrásból	Rövidtáv egyéb forrásból	Középtáv egyéb forrásból	Hosszútáv egyéb forrásból
		Hunyadi	Zalaegersz.	kp.átvez.	-	-	új j.lámpa	-
		Hoffher A.	Nkőr.kőrforg.	kp.átvez.	-	-	-	-
A) tengely Útszakaszok	hossz (m)	szakasz eleje	szakasz vége	Rövidtáv XIX.kerületi VEKOP forrásból	Opcionális VEKOP forrásból	Rövidtáv egyéb forrásból	Középtáv egyéb forrásból	Hosszútáv egyéb forrásból
Határ út	1360	Nagykőrösi	Ady E.	-	-	-	-	kopph.kp.sáv
Álmos u.	1140	Hungária	Pannónia	-	-	-	parkol.fvizsg.,ny.kp.sáv	-
Gomb u.	170	Reviczky köz	XX.Rákóczi	-	-	-	-	akadm. kp.felüljáró
A) tengely csomópontok		keresztezett út	keresztelés helye	Rövidtáv XIX.kerületi VEKOP forrásból	Opcionális VEKOP forrásból	Rövidtáv egyéb forrásból	Középtáv egyéb forrásból	Hosszútáv egyéb forrásból
XX.ker.		Nagyk.csp.ág	Határ út	-	-	kp.átv. jlámpa kieg	-	-
		Mészáros L.	Álmos u.	-	-	-	kp.elős.forg.rend m.	-
B) tengely Útszakaszok	hossz (m)	szakasz eleje	szakasz vége	Rövidtáv XIX.kerületi VEKOP forrásból	Opcionális VEKOP forrásból	Rövidtáv egyéb forrásból	Középtáv egyéb forrásból	Hosszútáv egyéb forrásból
Hunyadi	1220	Nagykőrösi	Ady Endre	kerékpársáv	-	-	-	-
Hunyadi	210	Ady Endre	József A.	parkol.mód., kp.sáv	-	-	-	-
Hunyadi	205	József A.	Üllői út	burk.jelek felújítása	-	-	-	-
Hamvas	150	Üllői út	Vak Bottyán		-	-	ellenir.kp.megny.	-
Lehel u.	360	Üllői út	Vak Bottyán		-	-	kp.sáv	-
Szabó E.	580	Üllői út	Vak Bottyán		-	-	kp.elős.forg.rend m.	-
Simonyi Zs.	700	Üllői út	Vak Bottyán		-	-	kp.elős.forg.rend m.	-
B) tengely csomópontok		keresztezett út	keresztelés helye	Rövidtáv XIX.kerületi VEKOP forrásból	Opcionális VEKOP forrásból	Rövidtáv egyéb forrásból	Középtáv egyéb forrásból	Hosszútáv egyéb forrásból
		Ady Endre	Hunyadi	kp.átv. +jlámpa kieg.	-	-	-	-
		Lehel u.	Vak Bottyán		-	-	kp.átv. +jlámpa kieg.	-
		Vak Bottyán	Katica u.		-	kp.balra kany.	-	-
C) tengely Útszakaszok	hossz (m)	szakasz eleje	szakasz vége	Rövidtáv XIX.kerületi VEKOP forrásból	Opcionális VEKOP forrásból	Rövidtáv egyéb forrásból	Középtáv egyéb forrásból	Hosszútáv egyéb forrásból
Batthyány	190	Nagykőr.	Zalaegersz.	kp.tengely kijelölése	-	-	-	-
Fő u.	1030	Zalaegersz.	Templom t.	kp.tengely kijelölése	-	-	-	-
Templom t.	150	Fő u.	Ady E.	kp.út átvezetése	-	-	-	-
Batthyány	100	Templom t.	Ady E.	-	kp.teng.kijelölése	opcionális útfelúj.	-	-
Fő u.	250	Templom t.	József A.	gy+kp. zóna	-	-	-	-

Fő u.	280	József A.	Üllői út	forg.tech.mód.	-	-	-	-
C) tengely csomópontok		keresztezett út	keresztelés helye	Rövidtáv XIX.kerületi VEKOP forrásból	Opcionális VEKOP forrásból	Rövidtáv egyéb forrásból	Középtáv egyéb forrásból	Hosszútáv egyéb forrásból
		Esze T.	Fő u.			útfelúj.: 2.prioritás	Mész.L.-Esze T. útfelúj.	
		Ady Endre	Fő u.	kp.átvez.	-	új j.lámpa	-	-
		József A.	Fő u.	kp.átvez.	-	-	-	-
D) tengely Útszakaszok	hossz (m)	szakasz eleje	szakasz vége	Rövidtáv XIX.kerületi VEKOP forrásból	Opcionális VEKOP forrásból	Rövidtáv egyéb forrásból	Középtáv egyéb forrásból	Hosszútáv egyéb forrásból
Petőfi u.	230	Esze T. u.	Ady E.	egyir.megny.elleni.kp.	-	-	-	-
Nagysánd.J.	1750	Zalaegersz.	Üllői út	kp.tengely kijelölése	-	Zalaeg.-Ady, József A. - Üllői szervizút útfelúj.: 2.prioritás	Nagykőrösi-Zalaeg., Ady E.-József A. útfelújítás	-
Árpád u.	240	Esze T. u.	Ady E.	egyir.megny.elleni.kp.	-	-	-	-
D) tengely csomópontok		keresztezett út	keresztelés helye	Rövidtáv XIX.kerületi VEKOP forrásból	Opcionális VEKOP forrásból	Rövidtáv egyéb forrásból	Középtáv egyéb forrásból	Hosszútáv egyéb forrásból
		Ady Endre	Nagysánd.J.	kp.elősegítő korr.	-	?új j.lámpa?	-	-
E) tengely Útszakaszok	hossz (m)	szakasz eleje	szakasz vége	Rövidtáv XIX.kerületi VEKOP forrásból	Opcionális VEKOP forrásból	Rövidtáv egyéb forrásból	Középtáv egyéb forrásból	Hosszútáv egyéb forrásból
Vas Gereb.	1380	Zalaegersz.	Tartsay V.	nyitott kp.sáv/kp.ny.	-	Nádasdy-Ady. útfelújítás, József A.-Tartsay útfelúj.: 2.prioritás	Nagykőr.-Nádasdy útfelúj. Ady E.-József A. útfelúj.	-
Tartsay V.	90	Vas Gereb.	Jáhn F.	kp.tengely kijelölése	-	-	-	-
Jáhn F.	190	Tartsay V.	Üllői szerv.	kp.tengely kijelölése	-	útfelúj.: 2.prioritás	-	-
Vas Gereb.	480	Tartsay V.	Üllői út		-		útfelújítás+kp.sáv	-
Hofherr A.	265	Nagykőr.	Nádasdy	irh.kp.út mindkét o.	-	-	-	-
Hofherr A.	55	Nádasdy	Katona J	kétir.kp.út vagy gy.-kp. zóna a j.o.	-	-	-	-
E) tengely csomópontok		keresztezett út	keresztelés helye	Rövidtáv XIX.kerületi VEKOP forrásból	Opcionális VEKOP forrásból	Rövidtáv egyéb forrásból	Középtáv egyéb forrásból	Hosszútáv egyéb forrásból
		Ady Endre	Vas Gereb.	kp.elősegítő korr.	-	új j.lámpa	-	-
		Hofherr A.	Nádasdy	kp.átv. + maszkcs.	-	-	-	-

F) tengely Útszakaszok	hossz (m)	szakasz eleje	szakasz vége	Rövidtáv XIX.kerületi VEKOP forrásból	Opcionális VEKOP forrásból	Rövidtáv egyéb forrásból	Középtáv egyéb forrásból	Hosszútáv egyéb forrásból
Hárs u.	440	Temesvár	Kolozsvár	kp.tengely kijelölése	-	útfelúj.: 2.prioritás	-	-
Karton	430	Temesvár	Kolozsvár	kp.tengely kijelölése	-	útfelúj.: 2.prioritás	-	-
Csiky u.	150	Temesvár	Pozsony	egyir.megny.elleni.kp.	-	-	útfelújítás	-
G) tengely Útszakaszok	hossz (m)	szakasz eleje	szakasz vége	Rövidtáv XIX.kerületi VEKOP forrásból	Opcionális VEKOP forrásból	Rövidtáv egyéb forrásból	Középtáv egyéb forrásból	Hosszútáv egyéb forrásból
XVIII. Méta	1250	Nagykőrösi	Kolozsvár		-	kétir.kp.út	-	-
G) tengely csomópontok		keresztezett út	keresztelés helye	Rövidtáv XIX.kerületi VEKOP forrásból	Opcionális VEKOP forrásból	Rövidtáv egyéb forrásból	Középtáv egyéb forrásból	Hosszútáv egyéb forrásból
		XVIII.Méta	Kolozsvár	-	-	kp.átvez.	új j.lámpa	-
		XVIII.Méta	Pozsony	-	-	kp.átv. + j.lám.kieg.	-	-
		XVIII.Méta	Zombor u.	-	-	kp.átvez.	-	új j.lámpa

A fenti intézkedéseket bemutatja az 5.-8. sz. térképlap. A táblázatban alkalmazott rövidítések magyarázata:

- szürke háttér: kerületen kívüli
- piros betű: kapcsolódó fővárosi útfelújítás
- kp.átvez.: kerékpárosok átvezetése a csomópont területén
- kp.kap.hiány pótl.: kerékpárforgalmi kapcsolat hiányát pótolni kell
- kp.sáv: kerékpársáv
- kopph.kp.sáv: koppenhágai típusú kerékpársáv
- ellenir.kp.megny.: egyirányú utca megnyitása az ellenirányban kerékpározók számára
- gy+kp.út: gyalog- és kétirányú kerékpárút; gy+irh.kp.út: gyalog- és irányhelyes kerékpárút
- kétir.kp.út: kétirányú kerékpárút
- gy+kp.zóna: csökkentett sebességű gyalog- és kerékpáros zóna
- szervizúton kijel.kétir.: szervizúton kijelölt kétirányú kerékpárforgalmi hálózati elem
- kp.átv.+j.lámpa maszkcs.: meglévő gyalogátkelő mellett kerékpáros átvezetés + gyalogos jelzőlámpa maszkcsere (gyalog+kerékpár)
- kp.átv.+j.lámpa kieg.: kerékpáros átvezetés + a meglévő jelzőlámpás forgalomirányítás kiegészítése

- kp.elős.forg.csill.m.: a forgalomcsillapítás módosítása a kerékpározás elősegítése érdekében
- kp.elős.forg.rend m.: a forgalmi rend módosítása a kerékpározás elősegítése érdekében
- kieg.int: kp.nyom: a kerékpárforgalmi hálózati elem (pl. gyalog- és kerékpárút) mellett kiegészítő intézkedésként kerékpáros nyom felfestései is javasolt opcionálisan
- kp.elősegítő korr.: a csomóponti kialakítás korrekciója a kerékpározás elősegítése érdekében (pl. előretolt felállóhely stb.)
- zöldtábl.korr.: a meglévő kerékpáros útirányjelző táblázást korrigálni szükséges
- park.[sáv+ny.]ny.kps.: javasolt keresztmetszeti elrendezés: 2,0 m széles parkolósáv a jobb oldalon + 3,0 m széles forgalmi sáv (esetleg benne kerékpáros nyom), + 1,0 m széles ellenirányú nyitott kerékpársáv a bal oldalon.

#### 6.1.1 VEKOP projekt keretében rövidtávon megvalósításra javasolt intézkedések:

- Üllői út Centrum felé: Kőér u. – Vécsey u.
- Üllői út vasút felé: Mátyás király u. – Jahn Ferenc u.
- József Attila u. forgalomtechnikai felülvizsgálata
- Ady Endre úti kialakítás korrekciója a Rendőrségnél
- Tóth Árpád u. egyirányú szakasz megnyitása ellenirányú kerékpározásra
- Esze Tamás u. egyirányú szakasz megnyitása ellenirányú kerékpározásra
- Mészáros Lőrinc u. forg.tech. eszközökkel kerékpáros főténgely kialakítása, csomóponti átalakítások: Hunyadi út, Hofherr Albert u. (de: jelzőlámpa más forrásból)
- Nádasdy u. csomópontok kis korrekciója: Hunyadi út, Vas Gereben u., Hofherr A. u.
- Katona József u. szélesítése + kerékpársáv
- Temesvár u. (vasút – Kassa u.) szélesítés, befelé kerékpársáv, kifelé egyir. kerékpárút (Kassa u. – Méta u.) útirányjelző táblázás
- Kolozsvár utca: kerékpáros útirányjelzések
- Zalaegerszeg utca: forg.tech. beavatkozásokkal kerékpáros főténgely fejlesztése, csomóponti átalakítás: Hunyadi út
- Nagykőrösi út: kerékpárút átvezetése a körforgalmon
- Bercsényi utca: forg.tech. eszközökkel kerékpáros főténgely kialakítása
- Hunyadi utca: Zalaegerszeg – felüljáró: kétoldali kerékpársáv, Esze Tamás – Ady: egyoldali kerékpársáv
- Báthory utca: forg.tech. eszközökkel kerékpáros főténgely kialakítása (útfelújítás más forrásból), egyirányú szakasz megnyitása ellenirányú kerékpározásra
- Fő utca: gyalogos-kerékpáros zóna kialakítása, forg.tech. pótlása, Templom téri átvezetés, Templom tér – Zalaegerszeg: forg.tech. eszközökkel kerékpáros főténgely kialakítása
- Batthyány u.: Zalaegerszeg – Nagykőrösi feletti felüljáró: útirányjelző táblázás
- Vasúti átjáró építése a Feszty Árpád utca – Pozsony utca találkozásánál
- Nagysándor József utca: forg.tech. eszközökkel kerékpáros főténgely kialakítása.
- Vas Gereben utca: nyitott kerékpársáv
- Garázs utca. útirányjelző táblázás
- Hofherr Albert utca: Nagykőrösi – Nádasdy: kétoldali kerékpárút  
Nádasdy – Katona József: egyoldali kerékpárút
- Hárs utca, Karton u.: útirányjelző táblázás, csomóponti átvezetés a Pozsony utcán
- Méta utca: Kolozsvár u., Pozsony-Temesvár u. és Zombor u. csomóponti átvezetés
- Kiss János altábornagy utca: útirányjelző táblázás



- Petőfi utca: egyirányú szakasz megnyitása ellenirányú kerékpározásra
- Árpád utca: egyirányú szakasz megnyitása ellenirányú kerékpározásra
- Csiky utca: egyirányú szakasz megnyitása ellenirányú kerékpározásra, Pozsony utca csomópont korrekciója
- Dobó Katica utca: egyirányú szakasz megnyitása ellenirányú kerékpározásra az Üllői út és a szervizútja között
- Tóth Árpád utca: egyirányú szakasz megnyitása ellenirányú kerékpározásra
- 4 helyszínen meglévő, vázrogzításra alkalmatlan kerékpártámasz cseréje projekt területén belül (+ 8 helyszínen üzlettulajdonossal közös finanszírozásban?)
- 23 helyszínen Kerékpártámaszok telepítése projekt területén belül
- 3 helyszínen zárt kerékpártárolók telepítése projekt területén belül
- 1 helyszínen önkiszolgáló szervizpont telepítése projekt területén belül

Előzetes költségbecslés a VEKOP finanszírozású projektelemekre:

- Üllői út minimális műszaki tartalommal: 60 MFt + ÁFA
- Hofherr A. – Katona J. – Temesvár u.: 65 MFt + ÁFA
- Összes többi terület kerékpárosbarát fejlesztése: 50 MFt + ÁFA
- Kerékpártárolás fejlesztése: 35 MFt + ÁFA
- Összesen: 210 MFt + ÁFA

Ebbe a költségkeretbe jelzőlámpás forgalomirányítás kiépítése egyetlen helyszínen sem fér bele, azt más forrásból kell finanszírozni.

#### **6.1.2 A projekt területén, de más projektek keretében Rövidtávon megvalósítandó intézkedések**

- Ami részletes tervezés után a 6.1.1 pont intézkedései közül nem fér bele a VEKOP projektbe
- Ady Endre úti kerékpársáv és jelzőlámpás csomópontok: útfelújítási projekt keretében
- Jelzőlámpás csomópontok: Üllői út – Vas Gereben, Hunyadi út – Zalaegerszeg u., Hofherr Albert u. – Mészáros Lőrinc u./Kiss J. altábornagy u., Méta u. – Kolozsvár u.
- Bozsik stadion projekt keretében a Puskás Ferenc u. kerékpársáv előkészítése
- KAC-pálya felújítása, DPUC sporttelep építése
- Meglévő, vázrogzításra alkalmatlan kerékpártámaszok cseréje projekt területén belül, közös vagy támaszt kitevő finanszírozásban

#### **6.1.3 A projekt területén kívül rövidtávon megvalósítandó intézkedések**

- Vak Bottyán u. – Katica u. – Kosárfonó u. kerékpársáv / -út hiányosságok pótlása
- Projekt területen kívül egyirányú utcák megnyitása kétirányú kerékpáros forgalom számára (Kossuth tér, Áruház utca, Artúr utca, Teleki utca, Sós utca, Bethlen Gábor utca, Munkácsy utca, Vécsey utca, Áram utca, Igló utca)
- Wekerletelepi szakaszok: Mészáros Lőrinc u., Pannónia út, Hungária út, Koós Károly tér, Zalaegerszeg u.
- Lehel utcai kerékpársáv
- Szigligeti utca – Bem utca – Irányi Dániel utca – Móricz Zsigmond utca
- Meglévő, vázrogzításra alkalmatlan kerékpártámaszok cseréje projekt területén kívül
- Kerékpártámaszok telepítése projekt területén kívül

## 6.2 A VEKOP területén a KHT intézkedéseinek támogatására javasolt útfelújítások összefoglalása

Kapcsolódó útfelújítások	Fővárosi forrásból	Fővárosi forrásból	Fővárosi forrásból	Kerületi forrásból	Kerületi forrásból	Kerületi forrásból
VEKOP területen	1. prioritás	2. prioritás	halasztható	1. prioritás	2. prioritás	halasztható
Üllői út			teljes hosszban			
Üllői úti szervízút				Széchenyi u. csp.	Széchenyi-Hunyadi	
Üllői úti szervízút				Batthyány u. csp.	Kisfaludy-Batthyány	
Üllői úti szervízút				Nagys.J.-Árpád	Batthyány-Nagys.J.	Zrínyi-Jahn F.
Üllői úti szervízút					Simonyi-Klapka	Klapka-Vécsey
József Attila u.						teljes hosszban
Ady Endre út	Rákóczi-Hofherr A.					
Puskás Ferenc u.		teljes hosszban				
Mészáros Lőrinc u.				Bercsényi-Rákóczi	Rákóczi-Hunyadi	
Mészáros Lőrinc u.				Hunyadi-Kisfaludy	Kisfaludy-Fő u.	
Mészáros Lőrinc u.				Fő u. csp.	Fő u.-Batthyány	
Mészáros Lőrinc u.				Batthyány u. csp.	Batthyány-Petőfi	
Mészáros Lőrinc u.				Petőfi-Jókai	Jókai-Fesztty Á.	
Fesztty Á.						teljes hosszban
Katona József	Hofherr-Kiss J.altb*		Kiss J.altbn.-vasút			
Temesvár u.			vasút-Kassa	Kassa-Brassó	Brassó-Szegesvár	Szegesvár-Pozsony
Kolozsvár u.					teljes hossz	
Zalaegerszeg u.				Bercsényi-Báthory	Báthory-Batthyány	
Zalaegerszeg u.			Kossuth-Vas Ger.	Batthyány-Kossuth	Kasza J.-Garázs	Vas Ger.-Kasza J.
Fő u.					Esze T. csp.	Mészár.L.-Esze T.
Batthyány u.					Templom t. mellett	
Nagysándor József u.					Üllői szerv.-József A	József A.-Ady E.
Nagysándor József u.					Ady E.-Zalaeg.	Zalaeg.-Nagykőr.
Jahn Ferenc u.					Tarcsay-Üllői szerv.	
Vas Gereben u.		Nádasdy-Ady E.	Nagykőr.-Nádasdy		József A.-Üllői	Ady E.-József A.
Hárs u.					teljes hossz	
Karton u.					teljes hossz	

A tervezők reménye szerint a Kerékpárforgalmi Hálózati Tervben javasolt átfogó intézkedéscsomag valóban hozzásegít egy élhetőbb Kispest megvalósításához.