

# KERÉKPÁROS KERTVÁROS

A budapesti agglomeráció kerékpáros  
hálózatfejlesztési stratégiája



BUDAPEST  
FEJLESZTÉSI  
KÖZPONT



# 1 KERÉKPÁROS KERTVÁROS STRATÉGIA

## A FENNTARTHATÓ INGÁZÁSÉRT

Budapest és térségének fenntartható közlekedésfejlesztése érdekében versenyképes, kényelmes és biztonságos megoldásokat kell kínálnunk az agglomerációból ingázók számára. Ennek kulcsfontosságú tényezője a Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégia (BAVS), mely a városi-elővárosi vasút- és hÉvonalak fejlesztését meghatározó dokumentum. **A BAVS célja, hogy a jövőben tíz emberből hatan válasszák a fenntartható közösségi közlekedési módot a jelenlegi három helyett.** Ebben a vasút és a hÉv mellett kulcsszerepet játszik a kerékpáros közlekedés is.

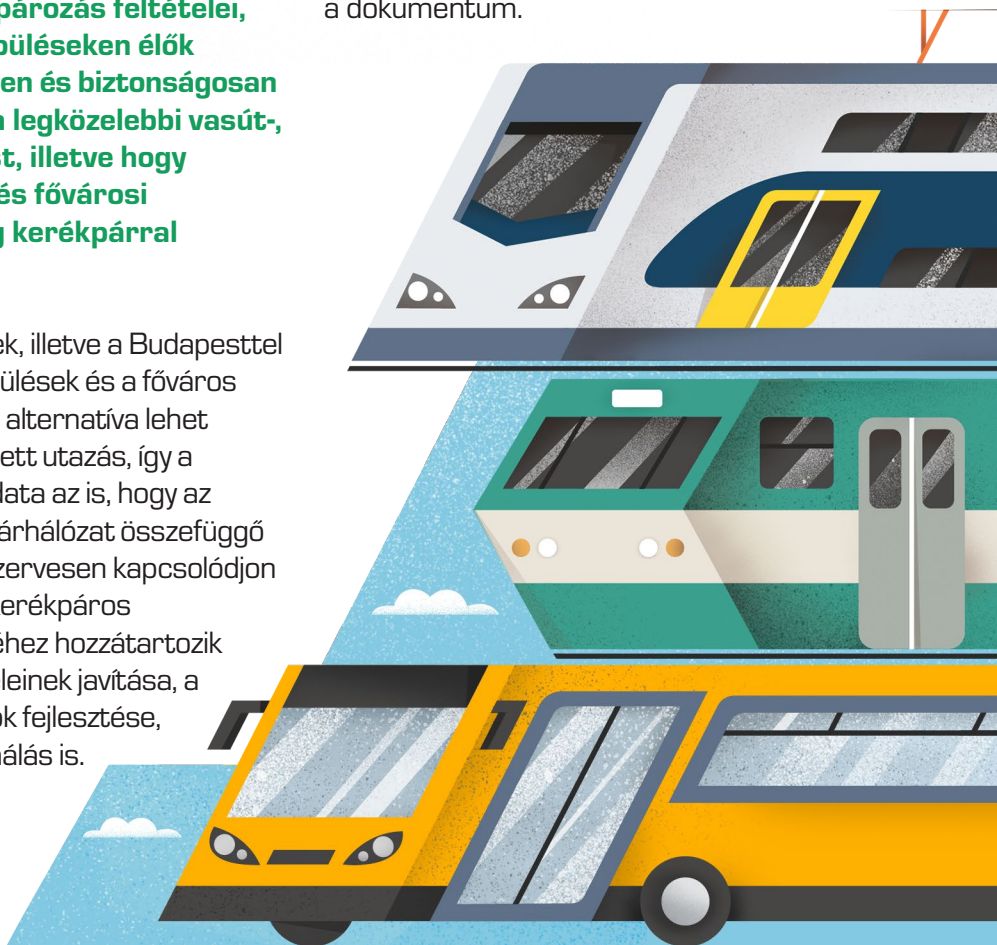
A Budapest Fejlesztési Központ (BFK) ezért megkezdte a Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégiára épülő, regionális kerékpáros fejlesztéseknek keretet adó Kerékpáros Kertváros Stratégia tervezését. A tervezéssel a BFK a Mobilissimus Kft. – Értékterv Kft. konzorciumot bízta meg.

**A Stratégia célja, hogy az agglomerációban javuljanak a kerékpározás feltételei, az agglomerációs településeken élők kerékpárral kényelmesen és biztonságosan meg tudják közelíteni a legközelebbi vasút-, hév-, vagy buszállomást, illetve hogy a közeli településekre és fővárosi kerületekbe akár végig kerékpárral közlekedhessenek.**

A szomszédos települések, illetve a Budapesttel közvetlenül határos települések és a főváros között sok esetben reális alternatíva lehet a végig kerékpáron megtett utazás, így a Stratégiának fontos feladata az is, hogy az agglomerációs fő kerékpárhálózat összefüggő rendszert alkosson, és szervesen kapcsolódjon a fővárosi hálózathoz. A kerékpáros infrastruktúra fejlesztéséhez hozzátartozik a kerékpártárolás feltételeinek javítása, a kapcsolódó szolgáltatások fejlesztése, valamint a szemléletformálás is.

Mindez nem csak a ingázók utazási körülményeinek javítását, a fenntarthatóbb közlekedési módok elterjedését, de a klímavédelmi célokat, valamint az aktív és egészséges életmód elterjedését is szolgálja.

Ez a kiadvány azt mutatja be, milyen kérdéseket vizsgálunk a Stratégia megalkotása során és milyen nagyobb ütemekben készül majd el a dokumentum.





# 2 MIÉRT SZÜKSÉGES FENNTARTHATÓ KÖZLEKEDÉSI MÓDOKRA VÁLTANI?



A szuburbanizációs folyamatok és a motorizáció növekedésének eredményeképp Budapesten és környékén is tapasztalhatók a világ számos nagyvárosában ismert negatív következmények, a város szétterülése, a megnövekedő ingázóforgalom, az állandósult forgalmi dugók. Az agglomerációs lakosok a késéstől, a stressztől, az idővesztéstől szenvednek, a budapestiek a rossz levegőtől és a mindenütt parkoló kocsiktól.

A tendencia megállítása és visszafordítása érdekében a meglévő mobilitási igényeket szükséges a hatékonyabb és fenntartható közösségi kötőtpályás és egyéni kerékpáros közlekedés irányába terelni. Lehetővé kell tenni több közlekedő számára, hogy autóról vasútra váltson. A közösségi közlekedéssel ingázók aránya növelhető a kerékpáros ráhordás feltételeinek megteremtésével, azaz akkor, ha a vasútállomások, hévmegállók, autóbusz-állomások kényelmesen és biztonságosan megközelíthetővé válnak kerékpárral, és ott megfelelő számú biztonságos kerékpárparkoló áll rendelkezésre.

Szükséges a ma még hiányzó kerékpárutak kialakítása, a kerékpáros útvonalhálózat „töredezettségének” orvoslása. Ilyen hálózatszintű fejlesztések eredményeképpen a kerékpározás, mint aktív közlekedési mód a jelenleginél jóval nagyobb arányt képviselhet mind a napi közlekedésben, mind a szabad-idős célú utazásokban.



# 3

## A KERÉKPÁROS KERTVÁROS STRATÉGIA CÉLJAI

A Stratégia célja Budapest agglomerációjában a rendszeres közlekedési célú kerék-pározás és a közösségi közlekedéssel ingázók arányának növelése a kerékpáros útvonal-hálózat, illetve a vasúti és jelentős autóbusz állomások, megállóhelyek elérésének javításával.



## FŐBB CÉLJAINK:

- / a vasútállomások, megállóhelyek, buszpályaudvarok és végállomások kerékpárral történő megközelítésének elősegítése, javítása az elővárosokban;
- / a kerékpározás előmozdítása település-szerte és a településhatárokon átnyúlóan;
- / a jelenleg hiányzó, hálózatba köthető közlekedési kapcsolatok, infrastruktúra biztosítása;
- / az elővárosok és Budapest közötti biztonságos kerékpárforgalmi infrastruktúra kialakításának támogatása (azon belül is kiemelten a regionális főhálózat kiépítésének támogatása), a főváros közigazgatási határán belüli kerékpáros főhálózati elemekhez csatlakozva;
- / az egészséges életmód támogatása, illetve ennek ösztönzése;
- / elsősorban a közlekedési célú, de turisztikai-szabadidős célra is alkalmas útvonalak kijelölése a közösségi közlekedési csomópontok környezetében;
- / a kerékpározás, mint egészséges és fenntartható közlekedési mód elterjesztése, az ezzel kapcsolatos szemléletformálás, attitűdváltás erősítése;
- / a klímavédelmi célok támogatása;
- / a fenntartható közlekedési rendszer előmozdítása.



# 4 | MILYEN TERÜLETET VIZSGÁLUNK?

A Stratégia megalkotása során kétféle területi lehatárolással dolgozunk. A tágabb, úgynevezett koncepcionális lehatárolásra kiterjedően minden olyan települést figyelembe veszünk, amiről nagy arányban Budapestre ingáznak a lakosok, különös tekintettel a vasúti ingázásra. Ez egy tágabb terület, mint a hivatalos, jogszabályokban meghatározott Budapesti Agglomerációs térség.

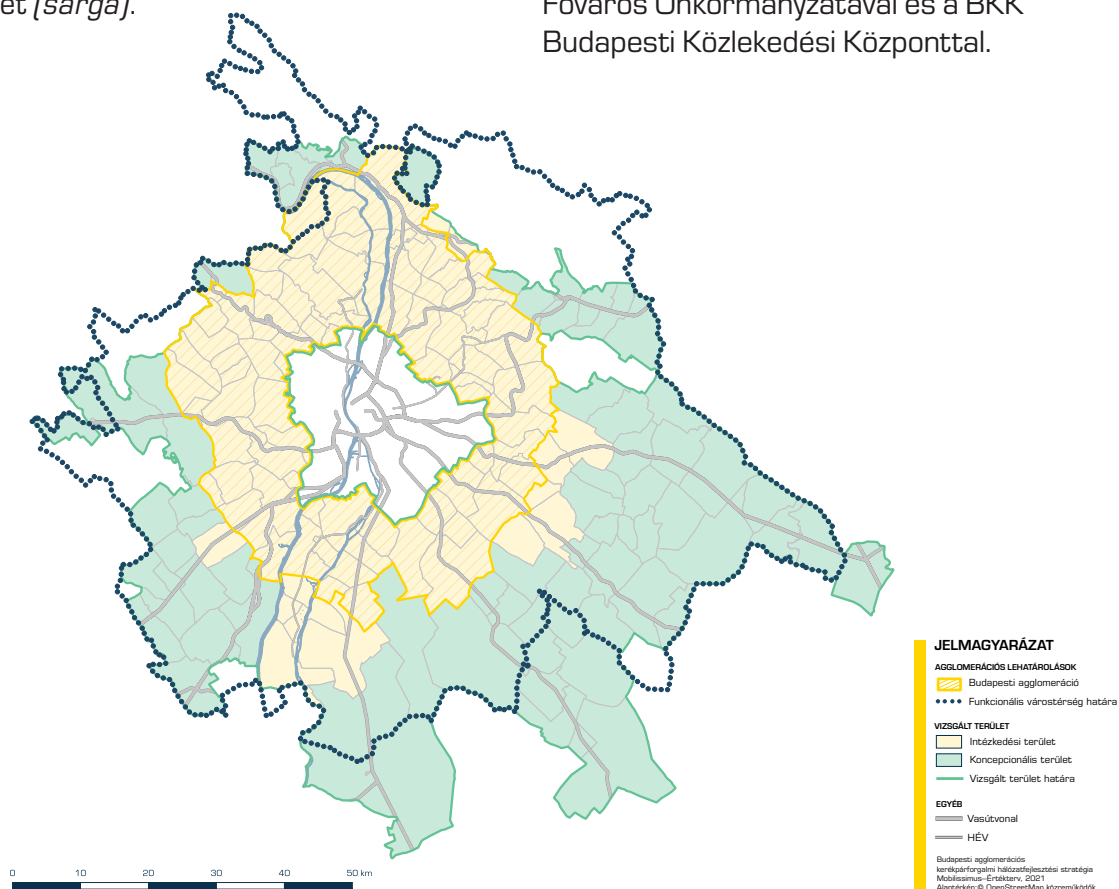




Lehatároltunk egy szűkebb, úgynevezett intézkedési területet is, a konkrét intézkedéseket és fejlesztési beavatkozásokat erre a területre fogjuk majd meghatározni.

Az alábbi képen látható a koncepcionális, tágabban értelmezett vizsgálati terület *[zöld]* és a szűkebben vett intézkedési terület *[sárga]*.

A Stratégia csak Budapest közigazgatási határain kívüli területeket vizsgál, és csak erre határoz meg beavatkozásokat, de minden esetben figyelembe veszi, hogyan fog az agglomerációban létrejövő kerékpáros infrastruktúra csatlakozni a jelenlegi és jövőbeni budapesti hálózathoz. Ennek kapcsán egyeztetünk Budapest Főváros Önkormányzatával és a BKK Budapesti Közlekedési Központtal.



## HELYZETÉRTÉKELÉS MUNKARÉSZ

EBBEN A MUNKARÉSZBEN AZ ALÁBBI  
TÉMÁKAT VIZSGÁLJUK:

### 1. Mobilitási igények és szokások vizsgálata

- /Kik és hogyan ingáznak a települések között?
- /Mi ebben a kerékpáros közlekedés szerepe?
- /Hogyan alakul a kerékpáros forgalom?
- /Hogyan befolyásolja a kerékpározást a domborzat és a közúti gépjárműforgalom?



## 2. A meglévő agglomerációs hálózat vizsgálata és értékelése

A stratégiaalkotás során az alábbi kerékpárforgalmi létesítményeket vizsgáljuk meg:

- kerékpárút,
- gyalog- és kerékpárút *{elválasztott és elválasztás nélküli}*,
- kerékpársáv,
- nyitott kerékpársáv,
- gyalogos és kerékpáros övezet.

Minden útszakasz esetén egy speciális módszertan szerint értékeljük, hogy az adott útvonal mennyire biztonságosan és kényelmesen járható be kerékpárral, és milyen nehéz rajta kerékpározni, illetve milyen fontos célpontokat lehet az útvonalon megközelíteni. Ebből a többszempontú értékelésből születik meg a teljes meglévő hálózat értékelése.

## 3. Konfliktuspontok és balesetek elemzése

Adatgyűjtés során megvizsgáljuk a területen történt, kerékpározókat érintő baleseteket, okokat, körülményeket és azonosítjuk a balesetveszélyes helyszíneket. Mivel nem minden konfliktusos helyszínen történnek balesetek, ezek azonosításában számítunk a kerékpározók véleményére is, saját kérdőíves felmérésünk adataira is támaszkodunk.

## 4. Multimodalitás, B+R kerékpártárolás

/Milyen a közösségi közlekedés kínálata és forgalma a térségben?

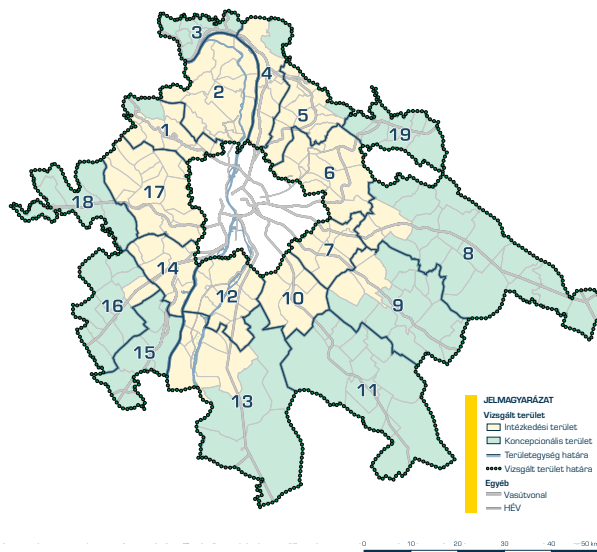
/Milyen úgynevezett ráhordási kapcsolatok vannak? Miről és hol tud az utazó közösségi közlekedésre váltani, átszállni?

/Vizsgáljuk a B+R *{bike and ride}* kerékpártárolók mennyiségét és minőségét *{pl. biztonságos, fedett, őrzött}*.

## 5. Kistérségeinkénti helyzetkép

A fenti adatokat kisebb egységeként is ismertetjük. A beosztás 19 területegységet tartalmaz, melyek közül 10 belső *(Budapesttel határos)* és 9 külső terület.

A fentiekén túl vizsgáljuk a fejlesztési környezetet, azaz a most előkészítés alatt álló, vagy megvalósítás alatt lévő projekteket és a kapcsolódó szabályozást, az érintett szereplőket és hatáskörüket, az elektromos kerékpárok várható terjedését és annak hatásait, valamint azokat a nemzetközi példákat, amelyek inspirációt adhatnak a javaslatok kidolgozásához.



## KONCEPCIÓ MUNKARÉSZ

A koncepció kidolgozása során a feladat a helyzetértékelés kapcsán feltárt adatok rendszerezése, csoportosítása, és a Kerékpáros Kertváros Stratégia célrendszerének felállítása. A koncepció részeként kidolgozásra kerülnek a kerékpáros szemléletformáló tevékenységek lehetséges céljai és célcsoportjai, a kialakuló stratégiai célrendszer önálló pilléreként és horizontális céljaként.

A koncepció részét képezi különböző típusú infrastrukturális elemekre, létesítményekre és a szolgáltatásokra vonatkozó tervezési javaslat/irányelv megfogalmazása. Az irányelv nem helyettesíti a szabványt, célja csupán az, hogy a lehető legjobb szolgáltatási szintű, közlekedési célú kerékpározást elősegítő fejlesztések alapvető műszaki kialakításához mankót nyújtson, segítse, hogy a későbbi kerékpáros tervezések során valóban olyan infrastruktúra jöjjön létre, ami a kerékpárosok számára komfortosan használható.



# MEGVALÓSÍTÁS TERVEZÉSE

## MUNKARÉSZ

A koncepcióalkotási fázis végén, a feltárt információk alapján és célrendszernek megfelelően javaslat születik az intézkedésekre, a következő kérdések megválaszolása mentén:

- / **Milyen fejlesztések szükségesek?**  
Azonosítjuk a fejlesztési javaslatokat, projekteket.
- / **Milyen sorrendben szükséges ezeket megvalósítani?**  
Értékeljük és rangsoroljuk a fejlesztési javaslatokat, projekteket *(pl.: beruházási költség, üzemeltetési költség, társadalmi hasznosság, előkészítettség, szakpolitikai fontosság szerint)*
- / **Milyen módon lehet ezeket megvalósítani?**  
Intézkedési terv és beruházási program készül.
- / **Hogyan segíthető a kerékpározás népszerűbbé válása?**  
Szemléletformálási akcióterv készül.



# STRATÉGIAI KÖRNYEZETI VIZSGÁLAT (SKV)

A Stratégiai Környezeti Vizsgálat a Stratégiához kötelezően készítendő dokumentum, mely azt mutatja be, milyen környezeti hatásai lesznek az adott stratégia megvalósításának. Az SKV a tervezés teljes folyamatában, így már annak korai szakaszaiban is támogatja a tervezőket abban, hogy végig gondolják, a Stratégiában hogyan lehet a környezeti követelményeket a legmegfelelőbben megjeleníteni, és a környezeti fenntarthatóság irányába kedvező elmozdulásokat elérni.

# 6

## MILYEN LÉPÉSEKBEN SZÜLETIK MEG A STRATÉGIA?



# 7 KIKET VONUNK BE A STRATÉGIA KÉSZÍTÉSÉBE?

A Kerékpáros Kertváros Stratégia a közlekedők, a kerékpárosok és ma még nem kerékpározók folyamatos bevonásával, igényeik felmérésével készül.

Minden tervfázisnál lehetőséget biztosítunk arra, hogy az önkormányzatok, civil szervezetek, szakmai szervezetek és maguk a lakosok is véleményt formálhassanak a készülő dokumentumról.

Több kérdőívet, nyilvános rendezvényt, kitelepülést tervezünk ennek kapcsán.

A Stratégia készítése során stratégiai partnerünk a Magyar Kerékpárosklub.





Célunk a kerékpáros közlekedés, mint az ingázás során is versenyképes mobilitási forma bemutatása, népszerűsítése és a szemléletformálás, hogy tovább növeljük a Stratégia társadalmi támogatottságát és megalapozzuk a fejlesztések majdani kihasználtságát.





KERÉKPÁRRAL KÉNYELMESEN MEGKÖZELÍTHETŐ VASÚT-, HÉV-  
ÉS BUSZÁLLOMÁSOK



BIZTONSÁGOS KERÉKPÁRPARKOLÁS, EGYSZERŰ  
KERÉKPÁRSZÁLLÍTÁS



BIZTONSÁGOS KERÉKPÁRUTAK AZ AGGLOMERÁCIÓBAN ÉS AZ  
ELŐVÁROSOKBÓL BUDAPESTRE



JELENLIG HIÁNYZÓ KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉSI  
KAPCSOLATOK PÓTLÁSA ÉS AZ ÚTHÁLÓZAT  
FEJLESZTÉSE



A KERÉKPÁROZÁS, MINT FENNTARTHATÓ ÉS EGÉSZSÉGES  
KÖZLEKEDÉSI MÓD ELTERJEDÉSÉNEK  
ELŐSEGÍTÉSE

Bővebb információ a honlapunkon:  
**[bfk.hu/fejlesztések/kerekparos-kertvaros/](http://bfk.hu/fejlesztések/kerekparos-kertvaros/)**



Felelős kiadó:

Budapest Fejlesztési Központ  
Vitézy Dávid vezérigazgató

A tervező Mobilissimus Kft. - Értékterv Kft. konzorciumszakmai anyaga  
alapján a kiadványt szerkesztette:

Budapest Fejlesztési Központ  
Barna Judit Annamária, Kelen Csaba, Kerényi Tamás, Szilágyi Anna  
Térkép: Bársony Judit, Grafika: Dankó Evelin