

KERÉKPÁROS KERTVÁROS

A budapesti agglomeráció kerékpáros
hálózatfejlesztési stratégiája



BUDAPEST
FEJLESZTÉSI
KÖZPONT

A KERÉKPÁROZÁS HELYZETE A BUDAPESTI AGGLOMERÁCIÓBAN



A KERÉKPÁROS KERTVÁROS STRATÉGIA CÉLJA BUDAPEST AGGLOMERÁCIÓJÁBAN A KÖZLEKEDÉSI CÉLÚ KERÉKPÁROZÁS ARÁNYÁNAK JAVÍTÁSA,

valamint a vasúttal és hévvel ingázók arányának növelése a kerékpáros útvonalhálózat és a vasútállomások és buszmegállók kerékpáros elérhetőségének javításával.

Az elővárosi kerékpározás stratégiája azzal a céllal készül, hogy **kijelölje, hogyan fejlesszék az agglomerációs térség kerékpáros közlekedését**, valamint új szerepbe helyezze a kerékpározást, mint a fenntartható mobilitás egyik fontos eszközét.

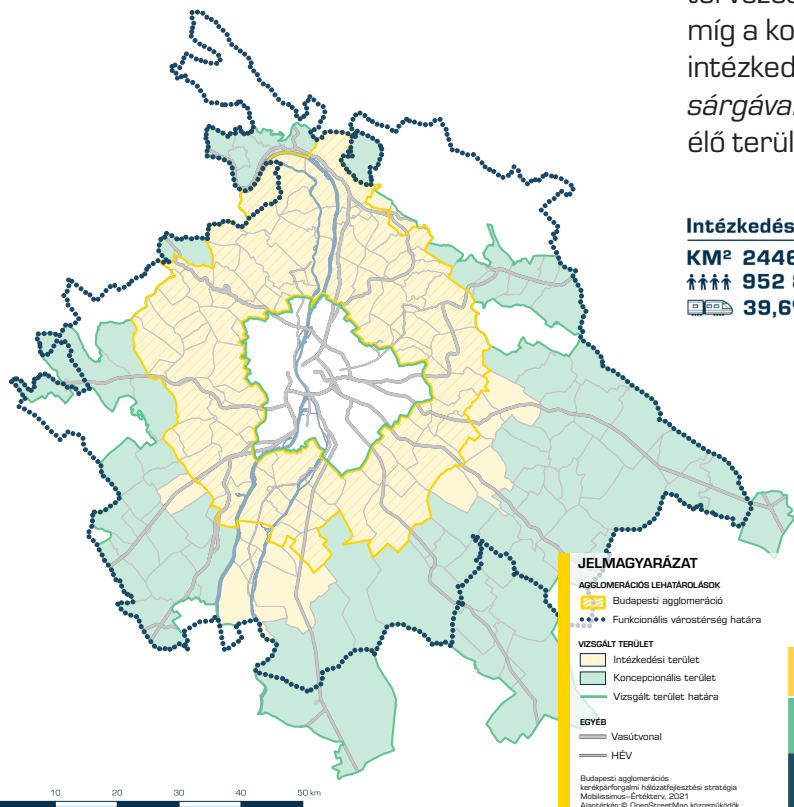
A Stratégia jelenleg kidolgozás alatt áll.

Jelen kiadvány a helyzetértékelés fázis összefoglalója, mely széles körű kutatásokra és részvételi folyamatra épült.



A VIZSGÁLT TÉRSÉG FÖLDRAJZI, TÁRSADALMI ADOTTSÁGAI

A stratégia tervezési területe **Budapest tágabb vonzáskörzetére terjed ki**. A teljes helyzet megértését segítő koncepcionális tervezés a teljes *[a térképen zölddel jelölt]*, míg a konkrét beavatkozásokat meghatározó intézkedési terv egy szűkebb *[a térképen sárgával jelölt]*, a fővárossal szorosan együtt élő területre készül.

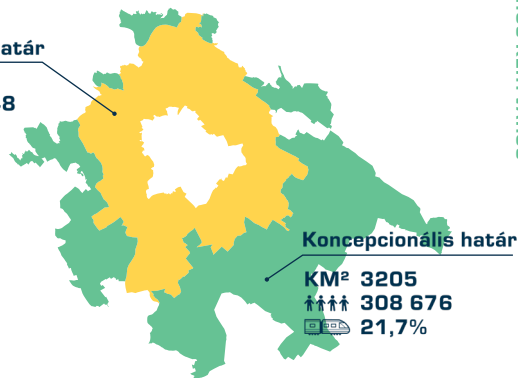


Intézkedési határ

KM² 2446

👤 952 848

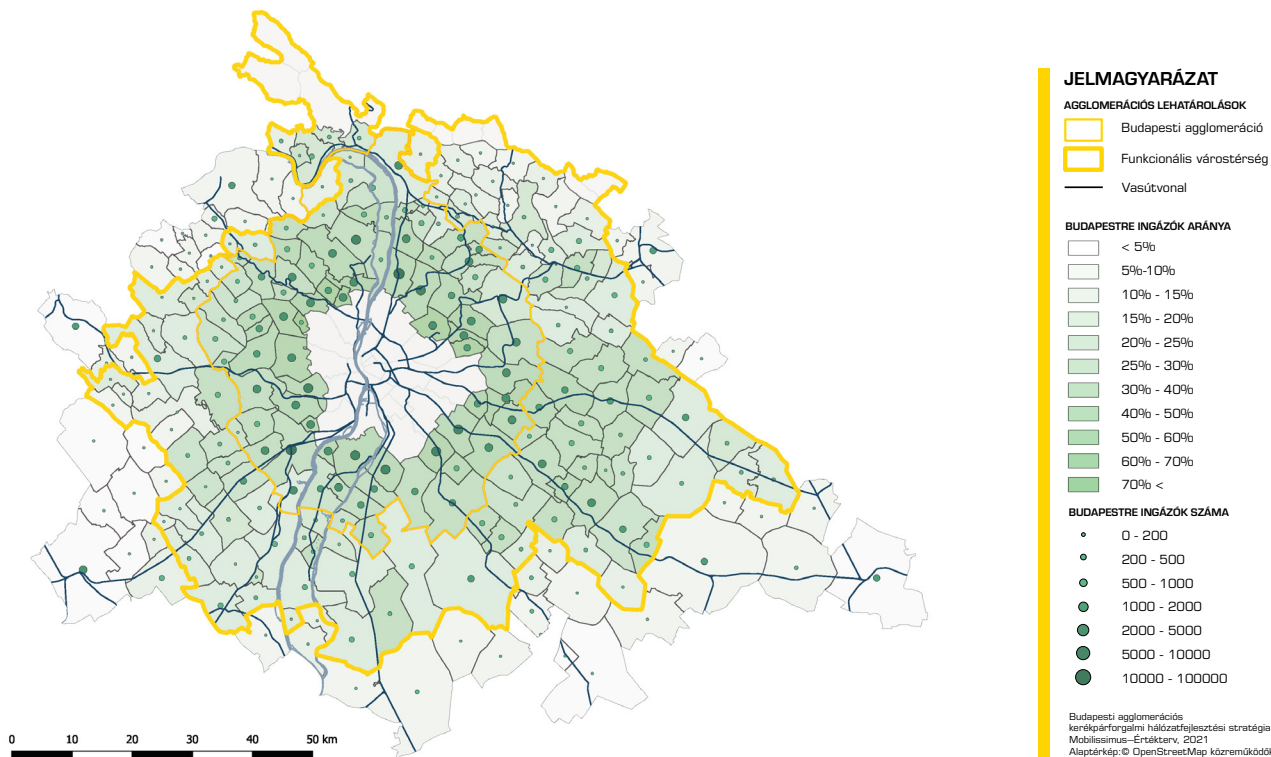
🚲 39,6%



	Település (db)	Lakónépesség (fő)	Terület (km ²)	Budapestre ingázók aránya
Intézkedési határ	94	952 848	2446	39,6%
Koncepcionális határ (külső)	75	308 676	3205	21,7%
Teljes tervezési terület	169	1 261 524	5652	35,3%

A vizsgált területen természetföldrajzi szempontból a Duna elválasztó szerepe jelentős (hidak, kompok). A domborzat nyugaton és északon korlátozza a kerékpározást, az alföldi és a Duna-menti sík terep viszont kedvező. A folyók és patakok mentén ugyanakkor esetleges zöld folyosó jellegű útvonalak kialakítására nyílik lehetőség.

A vizsgált **169 településen összesen 1,26 millióan laknak**. Ezen belül a belső gyűrű népsűrűsége lényegesen magasabb. Bár az utóbbi időben a városközpontból a város környéki településekre való **kiköltözés (szuburbanizáció)** hatására a főváros népességcsökkenése stagnál, a vonzáskörzete ennek ellenére folyamatosan nő. Mindez **kedvezőtlen hatással van az utazási távolságokra és a módváltásra**.





Az egyes agglomerációs térségek és a közeli budapesti kerületek közötti kapcsolat munkavállalói szempontból erős.

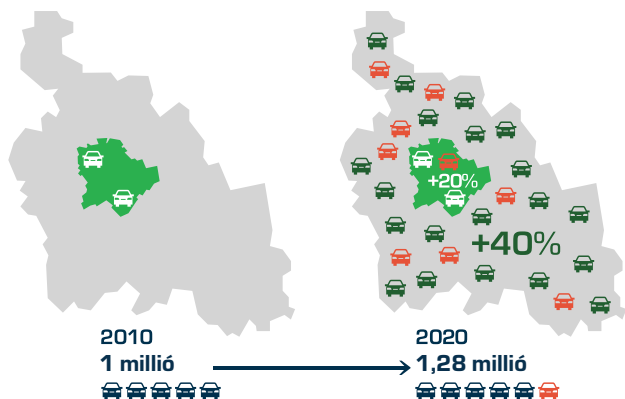
Budapesten belül a XI. és a XIII. kerületek számítanak a fő célpontnak munkaerőpiaci szempontból. Ezen kerületekbe 42, illetve 48%-ban agglomerációból ingáznak be a munkavállalók.

A vizsgált területen belül 19 település mondható jelentős ingázási célpontnak:

Vác, Göd, Dunakeszi, Fót, Veresegyház, Gödöllő, Csömör, Vecsés, Üllő, Gyal, Cegléd, Dunaharaszti, Szigetszentmiklós, Dunavarsány, Százhalombatta, Érd, Törökbálint, Budaörs, Biatorbágy és Szentendre. Ezek közül a legkiemelkedőbb ingázási szerepe Budaörsnek van. A többi felsorolt város közel eső kistelepülések munkavállalói számára nyújt lehetőséget.

2 MOBILITÁSI IGÉNYEK ÉS SZOKÁSOK

GÉPJÁRMŰ ÁLLOMÁNY



Közúti gépjármű-állomány	2010	2020	Változás
Budapest	573.000	690.000	+117.000 (+20%)
Pest megye	418.000	586.000	+168.000 (+40%)
Összesen	991.000	1.276.000	+285.000 (+29%)

Közúti gépjárműállomány változása Budapesten és Pest megyében

Az agglomerációba költözés és a munkahelyek, oktatási intézmények, szolgáltatások fővárosi koncentrációja **jelentős ingázást generál.**

A gazdasági fellendülésnek köszönhetően **a gépjárműállomány és gépjármű forgalom folyamatosan növekszik:** az agglomerációban például 10 év alatt 40%-kal nőtt a gépkocsik száma.

A főváros felé irányuló, a városhatárt átlépő utazások mintegy kétharmadát autóval teszik meg, mely arány folyamatosan növekszik.

A BUDAPEST HATÁSÁT ÁTLÉPŐ FORGALOM MEGOSZTÁSA

Vonat és hév

249 000

FŐ/NAP

21%

Autóbusz

198 000

FŐ/NAP

16%

AUTÓ

755 000

FŐ/NAP

63%

- Autó
- Vonat és hév
- Autóbusz

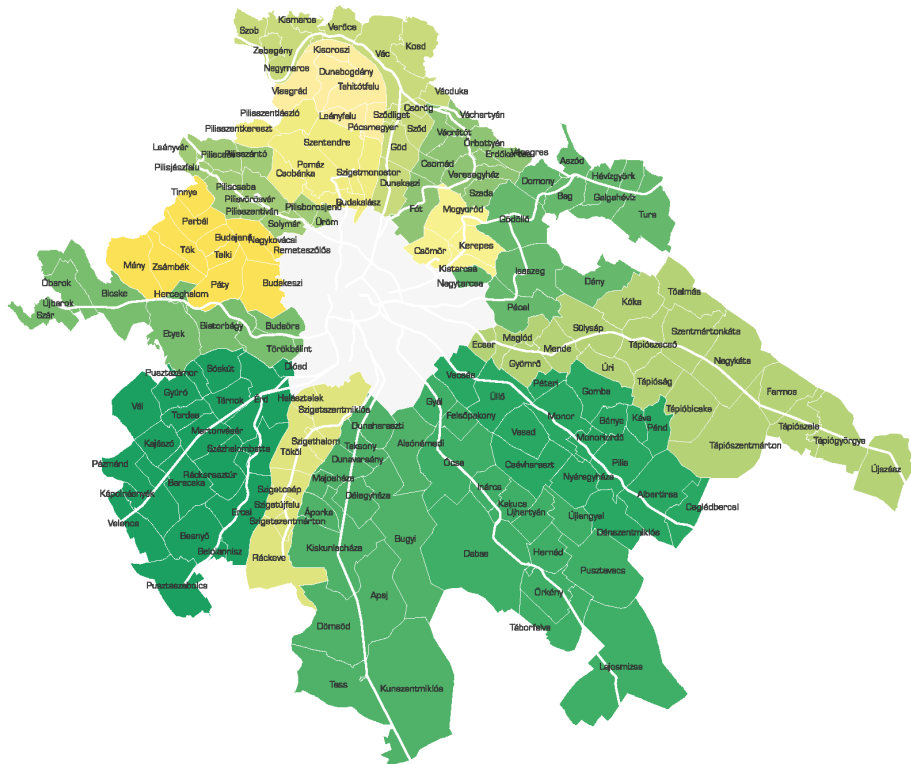
A Budapest határát két irányban átlépő utazások megoszlása közlekedési módoként.
(BAVS, 2020)

3 | KERÉKPÁROS INGÁZÁSI SZOKÁSOK VIZSGÁLATA

A BFK megbízásából a Hétfa Elemzőközpont 2021. október 5. és november 1. között **kutatást végzett az agglomerációban ingázók körében**, melynek fókuszában a jelenleg kerékpárt vagy tömegközlekedést használók voltak, mint első számú célközönség. Az erre a célra szerkesztett lakossági kérdőívet on- és offline módon is ki lehetett tölteni. Összesen **2664 válasz** érkezett. A kutatás 15 közlekedési tengelyre terjedt ki, a válaszokat a 11 elővárosi vasútvonal, a 4 hévonal, valamint két autóbusz-vonalcsoport mentén forgalomarányosan súlyozták. Mivel az ingázók alapsokasága nem ismert, ezért a felmérés nem reprezentatív. A lakossági kérdőív mellett fókuszcsoportos beszélgetések, mélyinterjúk, valamint önkormányzati adatfelvétel is zajlott a kutatás részeként.



A SÚLYOZÁS SORÁN FIGYELEMBE VETT 15 KÖZLEKEDÉSI TENGELY

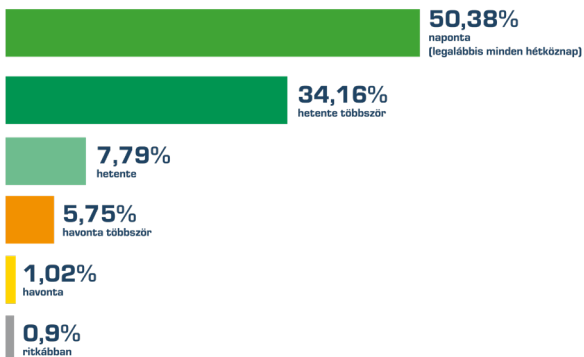


Az eredményekből kiderül, hogy a **válaszadók fele naponta ingázik más településre**, de ha a legalább hetente ingázókat is számítjuk, már a kitöltők a túlnyomó többségét kapjuk. **A válaszadók háromnegyede Budapestre ingázik; nagy többségük dolgozni, egyötödük tanulni.**

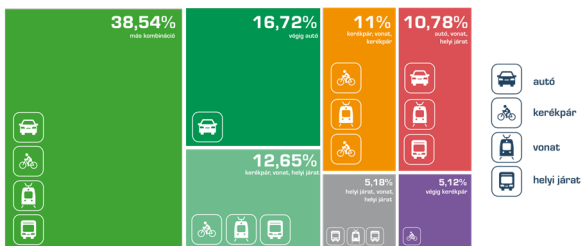
JELMAGYARÁZAT

- ④ Székesfehérvár (30a) / Pusztaszabolcs (40a)
- ④ Cegléd–Szolnok (100a)
- ④ Lajosmizse–Kecskemét (142)
- ④ Kunszentmiklós–Tiss (150)
- ④ Hatvan (80a)
- ④ Tatabánya (1)
- ④ Veresegyház–Vác (71)
- ④ Esztergom (2)
- ④ Újzászló–Szolnok (120a)
- ④ Göd–Vác–Szob (70)
- ④ Ráckeve (HB)
- ④ Szentendre (H5)
- ④ Gődöllő / Csömör (HB/HB)
- ④ Dunakanyar
- ④ Zsámbéki-medence

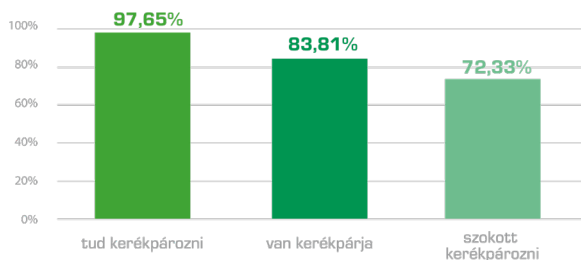
INGÁZÓK MEGOSZLÁSA JELLEMZŐ INGÁZÁSI GYAKORISÁG SZERINT



VÁLASZADÓK JELLEMZŐ INGÁZÁSI UTAZÁSI LÁNCAINAK MEGOSZLÁSA



A VÁLASZADÓK KERÉKPÁRHOZ FÜZŐDŐ VISZONYA („IGEN” VÁLASZOK ARÁNYA)



A hetente ingázók között a végig autóval utazók vannak többségben (17%), de számos más kombináció is jellemző. A válaszadók körében 13%-os azoknak az aránya, akik az állomásig kerékpároznak, majd a vasutat követően helyi közösségi közlekedést használnak. 11%-os azok aránya, akik kerékpárral közelítik meg az állomást, majd vonatra szállnak, és ezt követően ismét kerékpárral folytatják útjukat. Ugyanekkora arányban szerepel az autó-vonat-helyi közösségi közlekedés kombináció is.

A végig kerékpárral ingázók csoportja valamivel 5% feletti. A férfi és nő válaszadók összevetése esetén a kerékpár-vonat-kerékpár kombináció mutatja a legnagyobb eltérést: ez inkább a férfiak számára népszerű alternatíva.

Pozitív eredménynek tekinthető, hogy szinte minden válaszadó tud kerékpározni, 84%-nak kerékpárja is van, 72% pedig rendszeresen használja is a biciklijét. A kerékpározás elterjedtsége jól láthatóan összefügg a domborzattal és a kerékpáros infrastruktúra állapotával. Feltűnt a rollerek népszerűsége is a déli agglomerációban, főleg a Csepel-szigetről ingázók között.

Némileg meglepő módon **leggyakrabban a középkorúak kerékpároznak az agglomerációban**; az idősök mellett a fiatal felnőttek is elmaradnak az átlagtól. A helyi kerékpárhasználat fő oka a szabadidő eltöltése és a pihenés, amit a vásárlás, ügyintézés és mások látogatása követ. A nagyobb távolságú, települések közötti kerékpározásra inkább a férfiak nyitottak, viszont a nők azok, akiknél a biztonságos kerékpározás feltételeinek megteremtése esetén várhatóan többen fognak elkezdni kerékpározni.

Az aktív korúak, a magasabb jövedelműek és a középkorúak fontolnák meg leginkább azt, hogy autó helyett közösségi közlekedésre, vagy kerékpáros közlekedéssel kombinált közösségi közlekedésre váltsanak.

Utóbbi esetében a kerékpár állomásnál történő tárolása a legnépszerűbb megoldás. **A kutatás eredményei megerősítették, hogy az elővárosi vasút- és hévállomások könnyebb kerékpáros megközelíthetősége nagyban növelné a kerékpárral ide érkezők részarányát.** Nemzetközi összehasonlítás alapján nagy fejlesztési perspektíva előtt állunk.

A kutatás egyik fontos tanulsága, hogy **a kerékpáros infrastruktúra fejlesztésével, azaz a biztonságos kerékpárutak, kerékpársávok kialakításával javulhat a biztonságérzet**, így sokkal többen választanák a kerékpárt ingázási célokra. A válaszadók visszajelzései alapján a Kerékpáros Kertváros Stratégia legfontosabb célkitűzése a minőségi és biztonságos kerékpáros hálózat és a megfelelő számú színvonalas kerékpártároló kialakítása. Az is kiderült, hogy fedett kerékpártárolókra van a legnagyobb igény, továbbá a vasútállomási szolgáltatások bővítése is fontos része kell legyen a tervezésnek akadálymentes, kivilágított, és a kényelmes várakozási lehetőség biztosításával.

A VÁLASZADÓK ÁLTAL LEGTÖBBET EMLÍTETT 6 LEGFONTOSABB ÁLLOMÁSI SZOLGÁLTATÁS

az általuk legtöbbször használt vagy legjobban ismert állomáson



- Kivilágítottág
- Kényelmes, időjárástól védett várakozási lehetőség
- Mosdó, WC
- Utastájékoztató
- Kerékpáros akadálymentesség
- Ivóvíz

Jelentős az e-kerékpárok, mint új alternatív közlekedési eszközök térnyerése.

A válaszadók csak egy szűk rétegének (5,7%) van e-kerékpárja – ők főként idősebb, átlag feletti jövedelműek –, ugyanakkor **40% gondolkozott már e-bike vásárláson.** A megkérdezettek közel fele nyilatkozott úgy, hogy jelentősen átalakítaná a kerékpározási szokásait, ha venne egy elektromos kerékpárt, és még ennél is kicsit többen használnák ingázásra. A most rendelkezésre álló tárolókat jelenleg igénybe vevőkhöz képest nyolcszor annyian hagynák ott elektromos kerékpárjukat a megállóknál, ha zárt, illetve őrzött helyen tudnák ezt megtenni. Ez jelentősen növelné a módváltási hajlandóságot az autóról a közösségi közlekedésre. Némiképp meglepő adat, hogy a válaszadók közel fele fel is szállna a vonatra/hévre elektromos kerékpárjával. **Kijelenthető tehát, hogy az e-kerékpárok terjedése egyértelműen pozitív hatást gyakorol majd fenntartható közlekedési módot választó ingázók számarányára.**

ELEKTROMOS KERÉKPÁRRAL KAPCSOLATOS INFORMÁCIÓK („IGEN” VÁLASZOK ARÁNYA)



Rendelkezik Ön e-kerékpárral?	5,67%
Gondolkodott már azon, hogy vesz egyet?	40,07%
Megváltoztatná egy e-kerékpár a közlekedési szokásait?	46,38%
Ha lenne e-kerékpárja, használná ingázásra?	53,46%
Hagyná e-kerékpárját most rendelkezésre álló állomási tárolóban?	9,17%
Szállna vonatra, hévre e-kerékpárjával?	48,41%
Hagyná zárható tárolóban vasút-, hév-, buszállomáson?	51,67%
Hagyná őrzött tárolóban vasút-, hév-, buszállomáson?	72,02%



4

MEGLÉVŐ HÁLÓZAT ÉRTÉKELÉSE



A helyzetelemzés részeként került sor a meglévő kerékpáros hálózat értékelésére. Ennek egyik lépéseként a teljes úthálózat komfortszint szerinti besorolása megtörtént, az e-UT 03.04.13:2019 Kerékpározható közutak tervezése c. utügyi műszaki előírás alapján, az alábbi kategóriákba:

1. komfortszint:

minden korosztály számára megfelelő;

2. komfortszint:

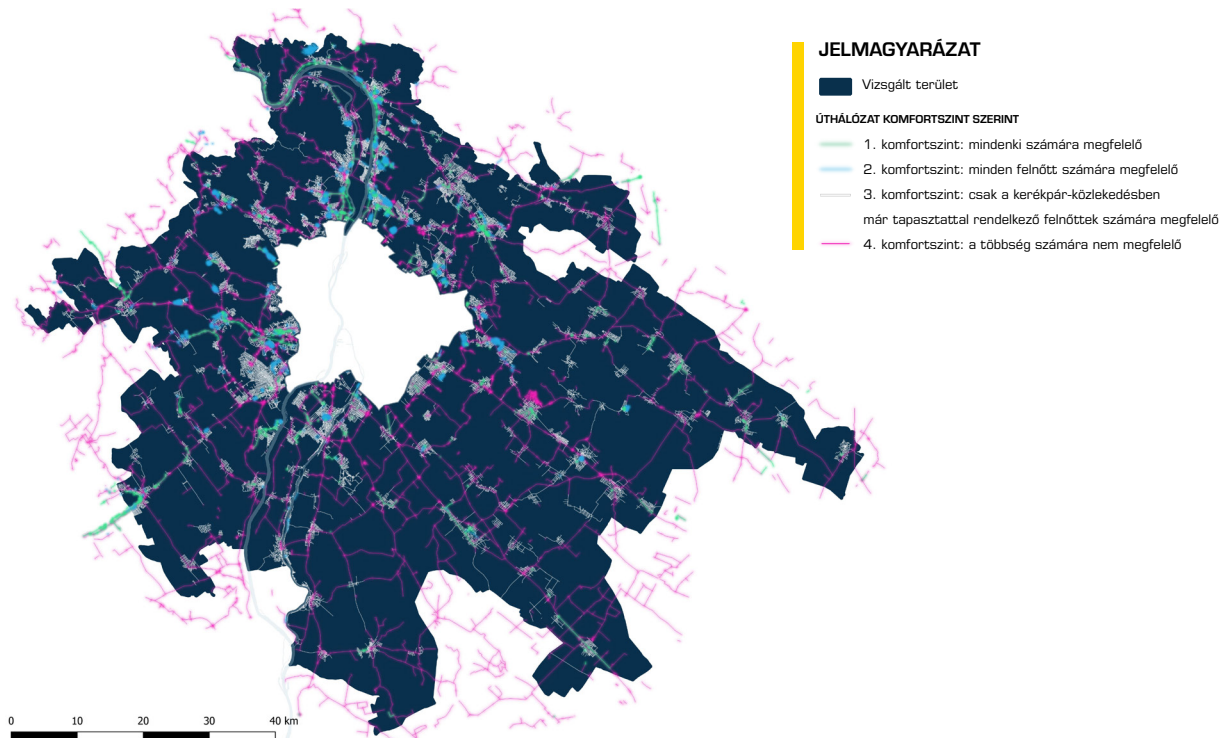
minden felnőtt számára megfelelő;

3. komfortszint:

csak a kerékpárközlekedésben tapasztalattal rendelkező felnőttek számára megfelelő;

4. komfortszint:

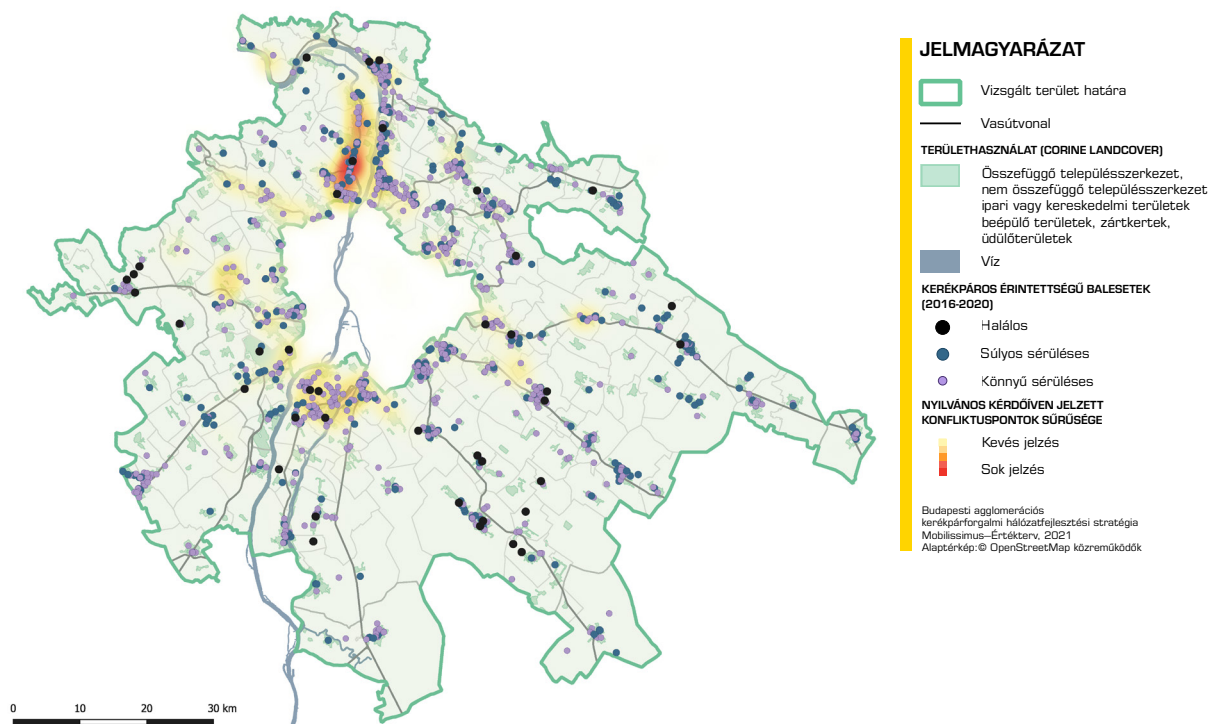
a többség számára nem megfelelő.



A vizsgált területen a 2016-2020 közötti öt évben mindösszesen – a Web-Bal adatbázis alapján – 8679 db személyi sérüléses baleset történt, amelyből 1214 db volt kerékpáros érintettségű. A kerékpáros balesetek között 40 db halálos kimenetelű volt, 353 súlyos sérüléssel és 821 könnyű sérüléssel járt.

A kerékpáros érintettségű balesetek jelentős része csomópontokhoz köthető: a részletes adatok alapján a vizsgált területen a kerékpáros balesetek kb. 54%-a csomóponti kanyarodó vagy keresztező mozgásokhoz köthető.

Fontos azonban, hogy a baleseti adatokat a rendőrség gyűjti, így amely balesetek nem jutnak el a rendőrséghez nem kerülnek bele a baleseti adatbázisokba.



A hálózat komfortszint szerinti elemzéséből megállapítható, hogy **Budapest környékén a térségi kerékpárforgalmi főhálózat lényegében hiányzik**, csak szórványos, különálló elemek léteznek. **A kis kerékpáros forgalomhoz viszonyítva magas a balesetek száma.**

A közúthálózat túlnyomó része a nagy sebességű és mértékű gépjárműforgalom miatt csak kerékpáros közlekedésben gyakorlott felnőttek számára, vagy számukra sem megfelelő; legtöbb helyen lakóövezetekben is lehetséges és megengedett a nagy sebesség. **Budapest és a szomszédos települések kerékpáros kapcsolata a legtöbb irányban megoldatlan.** A meglévő kerékpárforgalmi létesítmények kialakítása, színvonala rendkívül heterogén, gyakran korszerűtlen.

5 | MULTIMODALITÁS



Kerékpárszállítás Stadler Flirt motorvonaton

A vizsgált területen csaknem minden fő tengelyen rendelkezésre áll elővárosi vasúti szolgáltatás, részben felújított vonalakon és fejlesztett szolgáltatási színvonalon, megújuló járműparkkal. A legtöbb járaton a kerékpárszállítás is lehetséges, korlátozott kapacitással.

Egyes vonalakon – veresegyházi [71], lajosmizsei [142] és kunszentmiklósi [150] – ugyanakkor jelenleg elégtelen a menetrendi kínálat, és gyakoriak a késések is. A vasútállomások egy része kedvezőtlen elhelyezkedésű, infrastruktúrájuk vegyes képet mutat¹.

A vasútállomások kerékpárforgalmi főhálózati kapcsolata jellemzően hiányzik, és a vasútállomások közvetlen környezete sem kerékpárosbarát. A B+R parkolók és peronok akadálymentes kerékpáros megközelíthetősége nem biztosított.

¹A vonalak korszerűsítése a Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégia keretében megtörténik, a fejlesztések előkészítése folyamatban van.

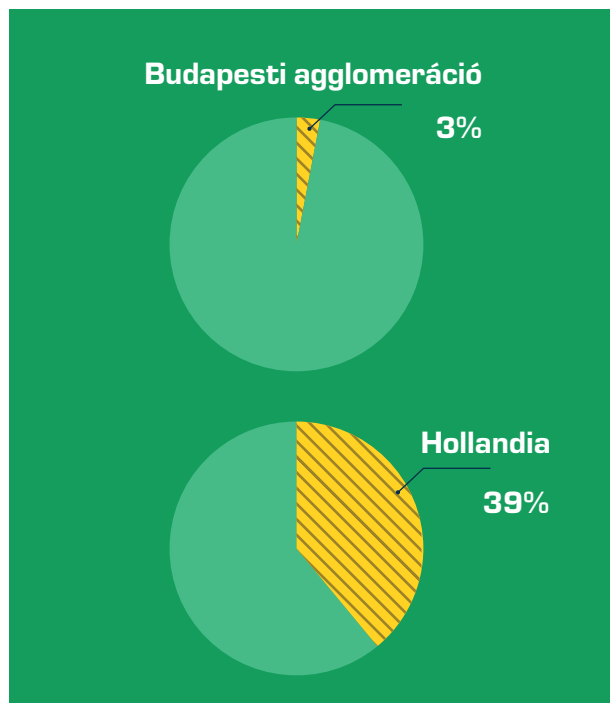
A B+R kerékpárparkolók kiépítettsége és színvonala vegyes: egyes felújított vonalakon megfelelő, máshol hiányzik, korszerűtlen vagy elégtelen.



B+R kerékpárparkolás Pilis vasútállomáson

Zárható kerékpárparkolók ill. elektromos töltés nem elérhető a legtöbb helyszínen.

A kerékpáros ráhordás aránya ezért jellemzően **alacsony**: az átlagosan 3% körüli arány eltörpül a fejlett kerékpáros kultúrával rendelkező országokhoz képest.



Az autóbusz-hálózat a teljes területet lefedi. Azonban az autóbusz-megállók többségében nincsen kerékpártárló (B+R).

6 | A FEJLESZTÉSI KÖRNYEZET ÉRTÉKELÉSE



A kerékpárosbarát fejlesztéseket támogatják a klímaváltozás megelőzését, közlekedésbiztonságot célzó uniós és nemzeti **szakpolitikák**.

A rendelkezésre álló európai uniós és állami forrásoknak köszönhetően, valamint vasúti és közúti fejlesztésekhez kapcsolódóan számos kerékpárforgalmi létesítmény fejlesztése van folyamatban. A hálózatfejlesztés fontos katalizátorai az aktív turisztikai projektek is, különösen a térséget érintő EuroVelo útvonalak (EV6, EV14).

KERÉKPÁROS KERTVÁROS



Nyitott kerékpársáv: Szigetmonostor

Hollandiában nemzeti szinten 1990-ben született konszenzus a kerékpározás, mint közlekedési mód kormány szintű fejlesztéséről. Az 1990-ben elindított és 1997-re véglegesített Holland Kerékpáros Mesterterv alappillérei a következők voltak:

HOLLAND KERÉKPÁRFORGALMI ELŐÍRÁSOK

1. A közlekedésre használt területek rendezése, csökkentése. A lakott és természeti területek gépjárművel való elérésének csökkentése.
2. Várostervezés: a rövid utak priorizálása. Azon fejlesztések elősegítése, melyek a lakó- és munkahelyeket, valamint kikapcsolódási szolgáltatásokat közelebb hozzák.
3. A gépjárműhasználat alternatíváinak javítása.
4. A különböző tömegű és sebességű közlekedési módok hálózati szintű szétválasztása, azaz vagy azonos sebességre kell ösztönözni a közlekedőket (forgalomcsillapítás) vagy szeparálni őket.
5. A különböző szereplők együttműködésének elősegítése.

A közlekedési módok elválasztása érdekében az 1997-re elfogadott Kerékpáros Mesterterv három alrendszerre bontja a kerékpározható hálózatot:

1. Közlekedési alaphálózat – a lakott területek teljes közúthálózata, mely kerékpárral biztonságosan használható, azaz forgalomcsillapított.

2. Kerékpárforgalmi főhálózat, legalább 500 méter sűrűségű.

3. Kerékpársztrádák, melyek a főhálózathoz kapcsolódnak.



Az utrechtai kerékpáros főhálózat egy része

A holland lakosság az összes megtett út harmadát kerékpárral közlekedve teszi meg. A legnagyobb arány az 5 km alatti utak esetében van, ahol ez 47%-os. Egy átlagos út hossza 3,8 km.

Az oktatási intézményekben (iskolák, egyetemek) irányuló utaknak több, mint felét kerékpárral teszik meg. Ennek megfelelően a 18 év alatti fiatalok utazásaik során 48%-ban választják a kerékpárt, míg a többi korosztály esetében ez az arány 20 és 30% közötti, még a 65 év felettiek körében is.

Költség: Az 1990-es évek óta a kerékpáros infrastruktúrára évente átlagosan 0,5 milliárd eurót költ a holland állam.

Előnyök, hatások: Országos szinten a megtett utak harmadát kerékpárral teszik meg. A lakosság minden korosztálya használ kerékpárt, ami több millió óra forgalmi dugót és évente 6 500 korai halálozást előz meg. Az egészségügyi haszon évente a holland GDP 3%-nak felel meg (19 milliárd euró). Ez a haszon nem tartalmazza a megspórolt infrastruktúrafejlesztés, gépjármű- és üzemanyagköltségek gazdasági hasznait.

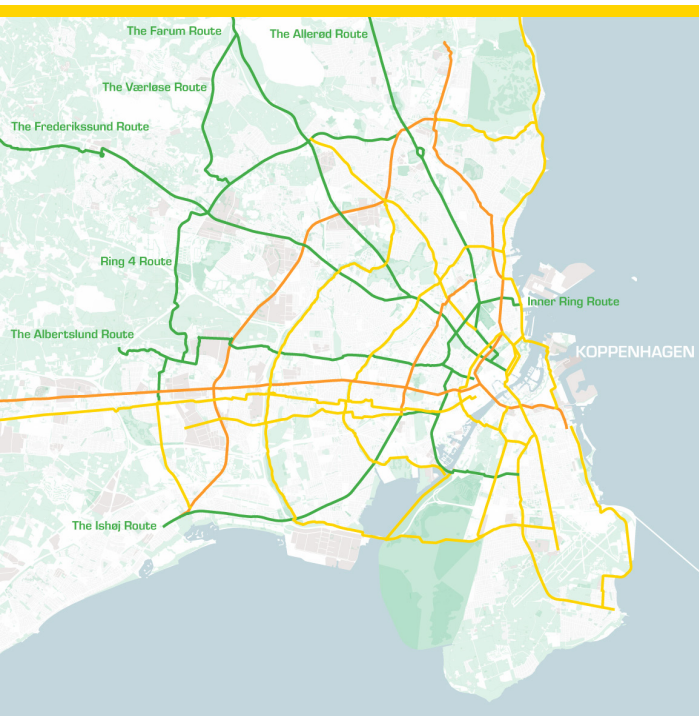
A holland példa jól tükrözi, hogy a kerékpározás népszerűsége tudatos, hosszú távon elfogadott fejlesztési keretek, következetes és kiszámítható fejlesztéspolitika esetén jelentősen növelhető, aminek nagyon pozitív életminőségi és nemzetgazdasági hatásai vannak.

KERÉKPÁRSZTRÁDÁK DÁNIÁBAN

A bringasztráda a városi kerékpáros főhálózat elemeit összekötő kerékpáros infrastruktúra. Dánia Koppenhága fővárosi régiójában 27 település dolgozik közösen, hogy 2045-re 45 bringasztrádát építsenek, összesen 746 km hosszúságban [2021-re ennek a harmada készült el].

Az először 2012-ben átadott bringasztrádákon **23%-kal nőtt a kerékpározók száma (ezen növekmény 64%-a olyan felhasználó, aki korábban elsősorban autót használt).**

A dán példa azt mutatja, hogy biztonságos, megfelelő hálózati kapcsolatokat adó és kényelmes kerékpáros infrastruktúra kiépítése esetén az egyébként autóval közlekedők is nagy arányban váltanak a fenntartható kerékpáros közlekedésre.



JELMAGYARÁZAT

KERÉKPÁRÚT-HÁLÓZAT

- Meglévő kerékpárút
- Tervezett kerékpárút forrással
- Tervezett kerékpárút

Koppenhága kerékpársztráda-fejlesztési programja

Forrás: Cycle superhighways, Office For Cycle Superhighways 2019

INTEGRÁLT MOBILITÁSTERVEZÉS BÉCSBEN ÉS KÖRNYÉKÉN

Bécs – Budapesthez hasonlóan – növekvő lakossággal számol az agglomerációs övezetben. Az elővárosi területek népszerűségének növekedése emelkedő közlekedési igényt von maga után. Ezért felismerték, hogy a tervezés során – különösen a dinamikusan változó agglomerációs övezetben – a közigazgatási határokon átívelő koordinációra van szükség. Emellett a mobilitástervezés a városfejlesztési tervezésen belül, integráltan történik.

A kerékpárforgalmi főhálózatot a lakosok területi eloszlása alapján határozták meg, iskolák, szabadidős létesítmények és bevásárlási lehetőségek elérését szem előtt tartva. A hálózat a kerékpáros közlekedés elérhetőségét szolgáló, régiók feletti és regionális szintet képvisel. Az agglomerációt képviselő mindhárom tartomány támogatja a kerékpározás ösztönzését, különös tekintettel a mindennapi ingázás, ügyintézés kerékpárral történő megtétele érdekében.

Figyelemfelkeltő kampányokat, PR tevékenységeket végeznek a tartományok, míg az önkormányzatok a mindennapi kerékpározás szempontjából fontos útvonalak bővítésén dolgoznak.

A kerékpárutak bővítése során különös figyelmet szentelnek:

/a kerékpáros főútvonalak állapotának javítására,

/a távolsági forgalmat szolgáló útvonalak kiépítésére, a kapcsolatok fejlesztésére,

/a városhatárokon átnyúló kerékpározás elősegítésére, így a Bécsbe való kerékpáros eljutás támogatására,

/a tömegközlekedési megállók megközelítésének fejlesztésére.

A Bécs határait átlépő kerékpárutakat a szomszédos településekkel együttműködésben fejlesztik a kerületek. Ezekkel párhuzamosan Alsó-Ausztria és Burgenland is fejleszt kerékpáros főhálózatot. A hálózatok közötti kommunikáció és koordináció alapja a további fejlesztéseknek, mint például Bécsen túlnyúló kerékpárkölcsonzó rendszer kialakítása, a közúti csomópontok fejlesztése. A fejlesztések eredményeképpen a kerékpáros közlekedés egyre intenzívebben növekszik Bécsben és az agglomerációjában is.

Bécs példája jól mutatja, hogy a közigazgatási határokon túlmutató, agglomerációs térségben való gondolkodás szükséges ahhoz, hogy a főváros ingázásból fakadó problémáin enyhíteni lehessen.





KERÉKPÁRRAL KÉNYELMESEN MEGKÖZELÍTHETŐ VASÚT-, HÉV-
ÉS BUSZÁLLOMÁSOK



BIZTONSÁGOS KERÉKPÁRPARKOLÁS, EGYSZERŰ
KERÉKPÁRSZÁLLÍTÁS



BIZTONSÁGOS KERÉKPÁRUTAK AZ AGGLOMERÁCIÓBAN ÉS AZ
ELŐVÁROSOKBÓL BUDAPESTRE



JELENLLEG 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/



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